
Sistema NordEst

TRAME URBANE E PAESAGGI TRA QUARTIERI E METROPOLI

Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino

Aprile 2023



Gruppo di lavoro:



Comune di Milano:

Assessorato Rigenerazione Urbana:

Ass. Giancarlo Tancredi
Matteo Motti, Maria Chiara Piccioli

Direzione Rigenerazione Urbana:

Simona Collarini (Direttrice), Marino Bottini, Paolo Riganti, Saverio Cutrupi, Francesco Vescovi,
Francesca Alicino



AMAT Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio:

Demetrio Scopelliti (Direttore Urbanistica, Territorio e Spazio Pubblico), Francesca Galimberti,
Claudia Sani, Andrea Ippolito, Roberto Raimondi, Brigida Arienti, Giacomo Longo



Centro Studi PIM:

Franco Sacchi (Direttore), Alessandro Ali, Valentina Brambilla, Elena Corsi, Elisa Torricelli

Con il contributo di:

Comuni di Sesto San Giovanni, Cologno Monzese, Vimodrone e Segrate

Municipi 2 e 3

Direzioni del Comune di Milano: Ambiente e Verde, Casa e Piano Quartieri, Istruzione, Mobilità, Welfare e Salute,
Sviluppo Economico e Politiche del Lavoro, Sport Turismo e Politiche Giovanili

Progetto editoriale a cura del Centro Studi PIM.

Il Comune di Milano è a disposizione degli aventi diritto per quanto concerne le fonti iconografiche e letterarie non individuate.

Si precisa che gli Studi d'Area non sono strumenti o atti di pianificazione ai sensi della L.R. 12/2005, ma studi meramente indicativi ai fini dell'orientamento e della coerenza delle scelte amministrative riguardanti lo sviluppo del territorio. Si precisa pertanto che i contenuti degli stessi risultano, a livello urbanistico e normativo, privi di carattere prescrittivo o conformativo. Allo stesso modo non risultano avere la qualificazione giuridica di procedimenti pianificatori applicabili ai fini di richieste di deroghe morfologiche o di altre deroghe demandate agli strumenti di pianificazione previsti dalla normativa regionale e statale. Vanno tuttavia tenuti in considerazione i loro contenuti come linee di indirizzo per la gestione degli spazi pubblici e la localizzazione di eventuali cessioni e asservimenti.

Sistema NordEst

**TRAME URBANE E PAESAGGI
TRA QUARTIERI E METROPOLI**

Studio d'Area Adriano, Crescenzero, Rubattino

SOMMARIO

I. PREMESSE	6
FINALITÀ	7
CONTESTO	11
ATTORI E PROCESSO	14
II. POPOLAZIONI, SPAZI E TEMI	16
POPOLAZIONI	17
PROFILI	26
Città attiva / città inclusiva	26
Un parco al plurale	30
Città vietata / città inaccessibile	34
Spazi di vita / spazi di identità	38
QUESTIONI TERRITORIALI	42
III. PIANI E PROGETTI ATTIVI	52
OBIETTIVI E STRATEGIE	53
PAESAGGIO URBANO	58
ECONOMIA CIVILE E INCLUSIONE SOCIALE	66
IV. IMMAGINI AL FUTURO	76
VISIONE: TRAME URBANE E PAESAGGI TRA QUARTIERI E METROPOLI	77
STRATEGIA PER IL SISTEMA NORDEST	88
Adriano e Crescenzago. Continuità di parchi e luoghi d'identità	92
Via Palmanova e il Parco Lambro. Superare le barriere tra città e comuni metropolitani	114
Lambrate e Rubattino. Quartieri in evoluzione tra la città densa e il tessuto artigianale	136
Progetti di confine	158
PROGETTI PRIORITARI E RISORSE	160

I.

PREMESSE

FINALITÀ

Adriano, Padova, Turro, Crescenzago, Cimiano, Rottole, Feltre, Lambrate e Ortica sono i quartieri che compongono il quadrante nord-est della città a cavallo tra il centro e il territorio metropolitano. Al suo interno coesistono trasformazioni urbane tra le più intense e articolate della città. Quelle che hanno accompagnato l'annessione al comune di Milano tra la fine dell'800 e gli inizi del '900 di territori prima dotati di autonomia amministrativa; quelle legate all'arrivo, nel secondo dopoguerra, dell'ondata migratoria legata alla grande industrializzazione, innescando la crescita di una nuova periferia e di un paesaggio industriale fatto anche di fabbriche di piccole dimensioni circondate da spazi abitati; quelle della stagione di dismissione industriale degli ultimi due decenni del '900 che qui ha investito estese porzioni di territorio consentendo l'avvio dei primi progetti di riqualificazione urbana con la nascita di nuovi quartieri residenziali, centri di servizi, spazi per il commercio e per il lavoro. Oggi il quadrante è interessato da una intensa fase di rinnovamento edilizio di tipo diffuso sostenuto anche dalle scelte del PGT Milano 2030 e accompagnato da nuovi investimenti sulla città pubblica (trasporti, servizi e ambiente urbano) anche di carattere straordinario come quelli del PNRR.

Il quadrante nord-est in cui una così spiccata attitudine alla trasformazione ne è divenuta una delle cifre distintive, si colloca all'incrocio di due direttrici: quella nord-sud, i tracciati e gli svincoli della tangenziale, e quella est-ovest, il tracciato della MM2 e le storiche radiali di accesso al centro città che convergono su Piazzale Loreto attraverso i tracciati più urbani di via Padova, via Palmanova e via Rombon. Rappresentano l'intelaiatura di un ambito urbano del tutto indifferente ai confini comunali e provinciali che si estende all'interno della valle fluviale del Lambro, da Monza a San Donato Milanese, nel suo tratto con i caratteri più urbani.

L'alta accessibilità e le condizioni favorevoli per l'insediamento di grandi attrattori metropolitani ha comportato caratteri di isolamento per porzioni urbane attraversate dai tracciati di scorrimento e delimitate da recinti di impianti e infrastrutture. Al suo interno **quartieri milanesi e quartieri metropolitani convivono senza apparente discontinuità non senza aspetti di criticità**. I caratteri identitari ancora visibili dei borghi storici, i nuclei cascinali, gli edifici religiosi, le case-officina, dei primi quartieri di edilizia residenziale pubblica convivono con servizi di scala metropolitana. Nuovi quartieri, Adriano e Rubattino, stanno ridefinendo le relazioni tra il quadrante e i comuni di prima cintura. Il Lambro, privato dei suoi spazi dalle espansioni urbane e ritagliato dalle infrastrutture di trasporto e di servizio, diventa paesaggio comune per diversi settori urbani anche quando questi sono distanti dai suoi argini; lungo il suo corso si sono moltiplicati le sperimentazioni per la costruzione di grandi parchi, ambiti di agricoltura urbana, spazi di accoglienza e di offerta di servizi pubblici grazie a idee di piano, attivismo del terzo settore e spontanee iniziative nate dal basso grazie ad associazioni e cittadini.

Nei suoi quartieri vivono popolazioni dai **profili socio-demografici differenti**, da quello di Via Padova, la via più multietnica di Milano, a quello degli artisti e designer dei loft dell'Ortica, a quello, ancora diverso, delle giovani famiglie del quartiere Adriano o dei "vecchi residenti" che ancora mantengono l'anima storica dei quartieri.

In questo contesto si innestano le scelte del PGT Milano 2030, che vanno a regolare la localizzazione della "Grande Funzione Urbana" pubblica e privata di carattere strategico di Rubattino ed il "Nodo" di Cascina Gobba, proponendosi di accrescere la capacità attrattiva della città a scala globale. La trama urbana minuta è interessata da regole a sostegno della rigenerazione diffusa della città, della rigenerazione



ambientale delle parti maggiormente caratterizzate da condizioni di degrado, della riqualificazione dello spazio pubblico, con il potenziamento degli standard di sostenibilità ambientale e l'avvicinamento dei servizi ai cittadini in chiave di "città a 15 minuti". Le "macro" previsioni di Piano sono inoltre accompagnate da una **pluralità di politiche e progetti sia materiali che immateriali** (dal Piano quartieri a progetti di trasformazione/riqualificazione su ambiti puntuali, dagli sportelli/ servizi per l'inclusione civile delle popolazioni in stato di disagio alle iniziative di innovazione sociale, ecc.), agiti da una varietà di attori di differente natura e a dissimile stato di avanzamento, che innervano alle diverse scale l'arcipelago sociale e urbano dell'ambito.

Alla luce di questo quadro l'Amministrazione comunale ha ritenuto utile promuovere uno Studio d'Area, il secondo dopo quello dedicato all'ambito di San Siro, finalizzato a fornire un *frame* di riferimento - fatto di conoscenze, idee e proposte - per i vari programmi di trasformazione agiti dal Comune sia direttamente sia in partnership con altri soggetti. Non solo, tale *frame* potrebbe utilmente operare anche nella configurazione della condotta comunale nell'interlocuzione con altri attori, siano essi pubblici, privati o misti. Con gli Studi d'Area l'Amministrazione intende definire un nuovo **strumento di "scala intermedia", accompagnando la pianificazione attuativa e le progettualità sulla città pubblica** e colmando il tradizionale scarto fra la "punta grossa" che caratterizza le strategie dei principali strumenti di governo territoriale di cui la città si è dotata (PGT, PUMS, PAC, ecc.) e la "punta fine", tipica dei progetti operativi relativi alle singole trasformazioni urbane.

Infine, lo Studio è servito anche a fornire informazioni e argomenti a servizio del confronto tra le diverse aree interne all'Amministrazione e a supportare processi di confronto strutturato con la città, aperto ad accogliere sollecitazioni e contributi utili a far evolvere la discussione pubblica e a migliorare le progettualità (Workshop 8/11/2022 Auditorium Cerri assieme ai Municipi di Milano, i Comuni di Sesto San Giovanni, Cologno M.se, Vimodrone e Segrate e Città Metropolitana).

> Guida alla lettura

Lo studio si compone di quattro parti. Nelle **Premesse** si illustrano le finalità del lavoro, si delinea il contesto territoriale oggetto dello studio e si fornisce una mappatura degli attori e del processo di coinvolgimento. La seconda parte restituisce una **lettura interpretativa del contesto territoriale**, da cui emergono le specificità del quadrante urbano e il suo essere parte di un ambito metropolitano più vasto, evidenziando l'intento di rompere confini fisici, istituzionali, giuridici e disciplinari. La terza parte, a partire dalla visione strategica dei principali strumenti di governo territoriale di cui Milano e la Città Metropolitana si sono dotati, fa **sintesi delle progettualità materiali e immateriali più rilevanti in corso** e delle ricadute che esse hanno in particolare sulla città pubblica. L'ultima parte del report restituisce un'**immagine al futuro** entro la quale la costruzione del parco metropolitano e il rinnovamento della città pubblica si configurano come interventi capaci di restituire nuova qualità ai quartieri. I progetti che alimentano questa immagine sono articolati per tre grandi settori urbani, Adriano e Crescenzago, Palmanova e Parco Lambro, Lambrate e Rubattino.



COLOGNO MONZESE

SESTO SAN GIOVANNI

Quartiere
Adriano

SCALO
GRECO

VIMODRONE

CASCINA GOBBA

Quartiere
Crescenzago

Quartiere
Ponte Nuovo

SAN RAFFAELE

Quartiere
Turro

Parco
Lambro

Milano 2

Quartiere
Padova

SEGRATE

Quartiere
Feltre

CENTROPARCO

RETO

Quartiere
Lambrate

Rubattino

WESTFIELD

CITTÀ STUDI

SCALO
LAMBRATE

Parco
Forlanini

CONTESTO

A nord-est di piazzale Loreto, tra la cerchia ferroviaria ed il grande viadotto della Tangenziale e tra via Padova e via Rubattino, due sistemi territoriali fondati sull'acqua definiscono i caratteri di un vasto quadrante urbano milanese. In questo tratto la valle del fiume Lambro con il suo frastagliato sistema ambientale è affollato da tracciati di mobilità, fabbriche di antico impianto, grandi quartieri di edilizia residenziale e vaste aree per impianti. Il naviglio della Martesana dal fiume Adda entra nel cuore della città accompagnato da insediamenti storici, vecchi capannoni artigianali, giardini e aree agricole assieme ai prodotti delle più intense fasi di urbanizzazione dell'area metropolitana. All'incrocio di questi sistemi territoriali sono nate, accostate le une alle altre, diverse forme di città.

> Porta della città

Lambrate, il suo scalo e la cerchia ferroviaria, il tracciato in superficie della linea M2, il nodo di Cascina Gobba, il viadotto della tangenziale, gli svincoli e le intersezioni con i vecchi e nuovi tracciati delle strade d'accesso al centro (Padana Superiore, Cassanese e Rivoltana) che oltre la tangenziale si trasformano in strade urbane (via Palmanova, via Rombon, via Rubattino), attraversano e dividono i quartieri dell'**ambito posto a cavallo tra centro urbano e città metropolitana**, definendo una delle principali porte di accesso alla città. Questa condizione di **alta accessibilità**, unitamente alla risorsa idrica del Lambro, ha facilitato l'insediamento di significativi comparti produttivi, infrastrutture tecnologiche, elettrodotti e centrali di trasformazione, depositi di mezzi di trasporto pubblico, grandi funzioni di servizio della città che andavano allontanate dalle aree centrali. A ciascuno di questi elementi corrispondono spazi separati, dotati di specifiche regole di funzionamento, del tutto autonome rispetto a quelle che hanno dato forma ai contesti urbani circostanti. **Estese porzioni di territorio specializzate e recintate** convivono, non senza criticità, con gli spazi urbani dei quartieri.

> Quartieri milanesi ...

Adriano, Padova, Crescenzago, Cimiano, Rottole, Feltre, Lambrate, Ortica sono le parti dell'area maggiormente connotate da **caratteri identitari** nelle quali si sviluppano gli spazi e la vita dei quartieri all'interno dei Municipi 2 e 3. I paesaggi urbani sono abitati da significativi brani di edilizia storica che connotano il borgo di Crescenzago, fino ai primi anni del Novecento dotato di una propria autonomia amministrativa, e le rive del naviglio della Martesana. Case di ringhiera, nuclei cascinali, edifici religiosi e manufatti di archeologia industriale, giardini privati e piccoli campi coltivati attorno ad insediamenti di origine rurale, sono ancora visibili all'interno di un ambito urbano definito da interventi di edilizia popolare, come quello del quartiere Feltre, **grandi interventi unitari** di lottizzazione per residenze e **attività produttive** e **tessuti edilizi di margine** cresciuti disordinatamente nelle fasi della grande espansione urbana del secondo dopo guerra.

> ... e quartieri metropolitani

La collocazione dell'ambito sul margine dei confini amministrativi della città e il suo alto grado di accessibilità determinato dalla vicinanza dei principali assi viari e del trasporto pubblico, nonché i bassi costi dei suoli negli anni della grande espansione, ne hanno fatto un'area storicamente privilegiata per l'insediamento di **servizi e attività di livello sovracomunale**. Il Parco Lambro, gli istituti scolastici di livello secondario lungo via Palmanova, il polo sanitario-universitario del San Raffaele



assieme a Città Studi collocata al di là della cerchia ferroviaria, le attività del terzo settore per l'accoglienza di rifugiati e delle popolazioni straniere, i servizi privati e le attività produttive dal forte contenuto di innovazione e di ricerca attraggono popolazioni differenti definendo la vocazione metropolitana del quadrante. **Scala locale e scala metropolitana si incrociano continuamente** negli spazi urbani definendo uno dei caratteri maggiormente distintivi dell'ambito.

> Un territorio in trasformazione

La presenza di siti produttivi di antico impianto, sostenuta dalla prossimità dei grandi tracciati stradali e ferroviari e delle acque del fiume Lambro, ha dato luogo dopo la grande stagione di dismissione e delocalizzazione industriale ad un **intenso processo di trasformazione urbana ancora in corso**. Piccoli e grandi siti industriali a contatto con gli ambiti densamente abitati sono oggetto di interventi di riqualificazione e trasformazione urbana, consentendo la nascita di nuovi quartieri residenziali e servizi, grandi spazi per il commercio e per il lavoro. Due di questi siti, a nord e a sud dell'area, quello della Magneti-Marelli e della Innocenti-Maserati, emergono per il ruolo nella storia della produzione industriale italiana e per le eccezionali dimensioni dei loro spazi resi disponibili all'indomani della chiusura della produzioni. Agli originari **programmi di riqualificazione urbana** prodotti negli ultimi decenni e alle successive complesse fasi di attuazione si sono aggiunti nuovi progetti di trasporto pubblico, servizi e spazi pubblici sostenuti da **investimenti comunali** e, di recente, da finanziamenti del **PNRR**. Estesi ambiti urbani si stanno ridisegnando attraverso la fondazione di nuovi quartieri capaci di costruire nuove relazioni metropolitane, in particolare con i comuni di Sesto San Giovanni e Segrate.

> Il fiume della città

Nel quadrante urbano Adriano / Crescenzago / Palmanova / Rubattino il Lambro, assieme agli spazi aperti attraversati, è contemporaneamente spazio di attrazione, per i servizi scolastici e sportivi posti lungo i suoi bordi, fronte di affaccio delle aree urbanizzate, spazio di attraversamento pedonale e ciclabile, serbatoio di naturalità, ambito agricolo, spazio di attività sociali, culturali e ricreative. Ma in alcune porzioni il fiume è anche spazio di abbandono, di insicurezza e di precarietà. L'immagine del Lambro e delle relazioni tra i suoi spazi e quelli della città stanno cambiando e cambieranno in maniera più evidente nel prossimo futuro. L'attuazione dei grandi interventi di riqualificazione dei siti industriali lungo il confine tra Milano, Sesto San Giovanni e Segrate sta consentendo la costruzione di un **sistema articolato di nuovi parchi urbani ad estensione del paesaggio fluviale del Lambro**. Nell'ultimo decennio il deposito di progetti strategici (ReLambro, Progetto Strategico di Sottobacino del Lambro Settentrionale all'interno dell'AQST Contratto di Fiume ed il più recente EPL – Estensione Parco Lambro) finalizzati alla riqualificazione della valle fluviale, al miglioramento delle prestazioni ecologiche, al contenimento del rischio idraulico e alla estensione della fruizione, sta oggi consentendo la programmazione e la realizzazione di una serie di azioni di tipo incrementale promosse da una varietà di soggetti (AIPO, Regione, ERSAF, Comune di Milano) assieme ad associazioni e comitati, entro una visione d'insieme e superando il consueto approccio rimediale della compensazione e della mitigazione.

ATTORI E PROCESSO

Il quadrante territoriale oggetto dello studio si caratterizza sia per una ricca e diversificata platea di soggetti, che rappresentano e animano il tessuto sociale ed economico dei quartieri attraverso iniziative associative e culturali. Accanto, si registra la presenza di attori che agiscono su una scala più ampia, nella realizzazione di progetti di rigenerazione urbana e riqualificazione fisica e sociale del territorio.

Nel primo caso troviamo, oltre a numerosi **gruppi formali e informali di cittadinanza attiva e società civile**, una significativa concentrazione di rilevanti **soggetti del terzo settore**, che rappresentano importanti punti di riferimento per le comunità locali, ma anche per l'intero contesto urbano e metropolitano. Si tratta di soggetti spesso supportati dall'Amministrazione comunale: la Casa della Carità, l'Associazione culturale Villa Pallavicini, Cascina Biblioteca, Fondazione Exodus, CasciNet sono solo alcuni esempi di realtà territoriali di lunga tradizione.

Nel secondo caso, **istituzioni, attori privati, aziende pubbliche e autonomie funzionali** segnano con progetti, interventi e politiche di vario tipo e a diversi livelli la loro presenza attiva sul territorio, anche grazie a processi di interazione informali o a veri e propri processi strutturati di cooperazione e coordinamento.

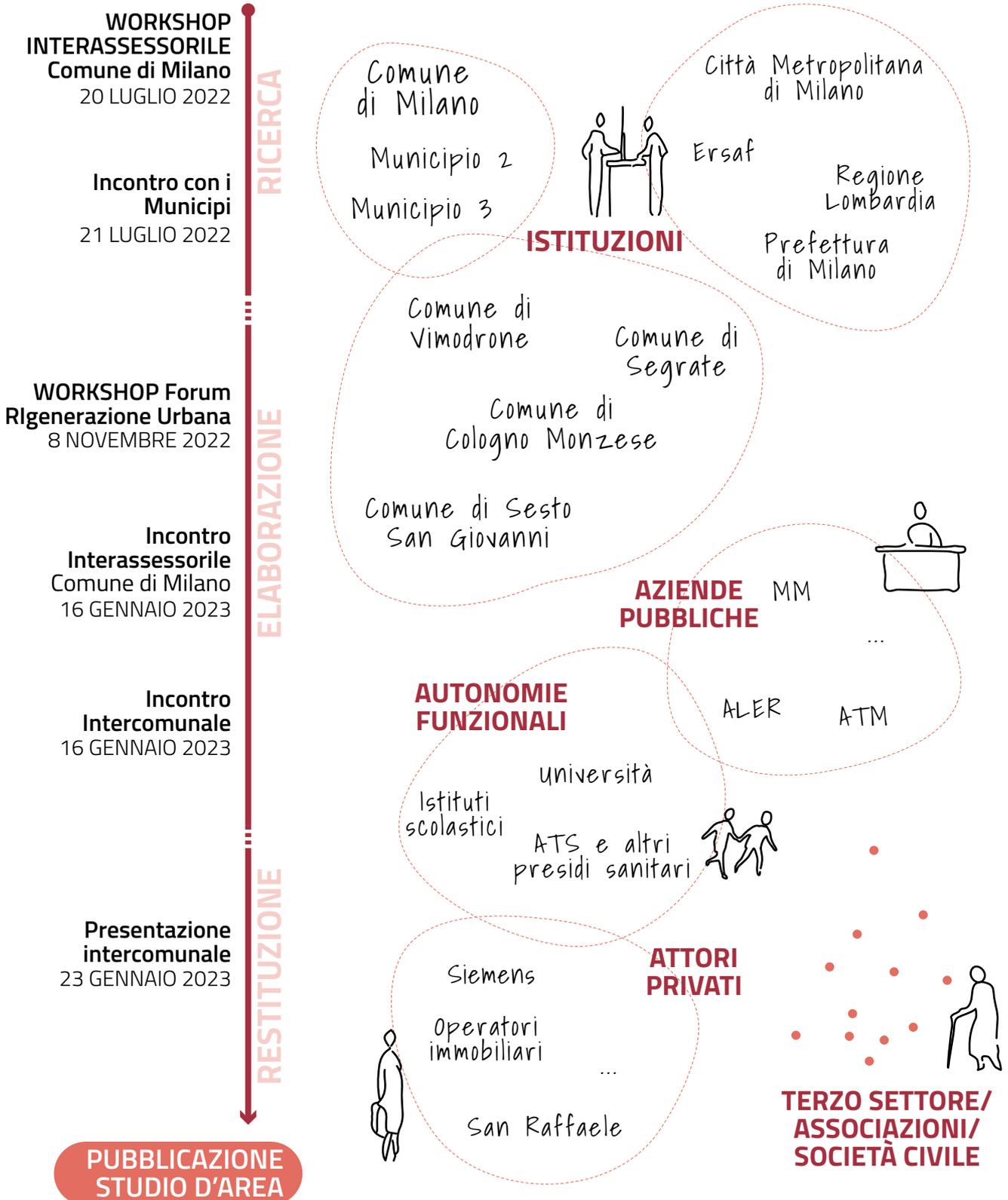
La vastità dell'area di studio, non solo all'interno dei confini milanesi, ma anche nel suo sguardo metropolitano, ha reso evidente la necessità di aprire un dialogo diretto con la pluralità di questi attori. Lo Studio d'Area Adriano-Crescenzago-Rubattino è pertanto esito di un **processo aperto e articolato**, che ha avuto nelle varie fasi della sua elaborazione momenti di confronto attivo con istituzioni, stakeholder o cittadini, occasioni di raccolta, scambio e restituzione che hanno contribuito ad orientare le scelte, dunque la visione, dello Studio.

L'avvio dello studio è stato affiancato da un primo incontro inter-direzionale (Settori Casa - Mobilità - Verde e Ambiente - Welfare e Salute - Commercio - Lavoro, Giovani e Sport Educazione - Cultura - Demanio e Patrimonio) interno al Comune di Milano (20 luglio 2022) ed un confronto dedicato ai Municipi 2 e 3 (21 luglio 2022), il cui obiettivo è stato quello di arricchire la conoscenza del territorio, nonché confrontarsi sulle specificità del quadrante di studio.

Di respiro più ampio è stato il workshop che si è svolto l'8 novembre 2022 presso l'Auditorium Cerri, nell'ambito del Forum Rigenerazione urbana "*Progettare Milano / Per una città responsabile, policentrica e attrattiva*", che ha coinvolto rappresentanze delle Amministrazioni comunali confinanti e di Città metropolitana, tecnici, associazioni e cittadini che agiscono sul territorio ed abitano i quartieri, portatori di un interesse che spesso valicano i confini puramente amministrativi.

La fase di elaborazione è stata affiancata da vari altri momenti di interlocuzione e scambio, con i Municipi, le Direzioni del Comune di Milano e i Comuni contermini, al fine di raccogliere ultime considerazioni/sollecitazioni e costruire una proposta aggiornata, attuabile e il più possibile condivisa.

AVVIO DEL PROCESSO



↑ Attori e processo

II.

POPOLAZIONI,
SPAZI E TEMI

POPOLAZIONI

> Mosaico di storia

Il quadrante che identifica la porzione nord-est del territorio comunale racconta, forse meglio di altri, i cambiamenti della città negli ultimi cento anni. Quelli che oggi sono i **NIL di Adriano, Padova-Turro-Crescenzago, Cimiano-Rottole-Feltre e Lambrate Ortica**, con profili insediativi assai diversi tra di loro, sono esito di dinamiche evolutive che si sono progressivamente sovrapposte, con la dissoluzione di alcune importanti realtà e la trasformazione di altre. Nello stesso tempo è mutato anche il profilo sociale di queste aree, in qualche caso esito della trasformazione, in altri agente significativo della trasformazione stessa.

Si tratta di un territorio che tra la fine dell'800 e gli inizi del '900 rappresentava comuni e frazioni autonomi dalla città di Milano, con una vocazione prettamente agricola e luogo di residenze di villeggiatura di famiglie nobili; con l'arrivo della ferrovia e l'annessione di queste aree al comune, il territorio ha iniziato a trasformarsi radicalmente rappresentando, nel secondo dopoguerra il luogo di arrivo di quell'ondata migratoria dall'est Italia e poi dal Sud che ha accompagnato l'industrializzazione del capoluogo, la presenza di grandi fabbriche con migliaia di dipendenti e la crescita di una nuova periferia industriale.

Le cascine abbandonate che diventano le prime precarie abitazioni e villaggi di baracche, quelle di "Miracolo a Milano", e poi case di ringhiera, i complessi di edilizia residenziale pubblica, un boom edilizio, che, a partire dagli anni '50 vede sorgere, vicino a palazzi storici, edifici destinati a una classe operaia che iniziava a vedere un minimo di benessere e non trovava più spazio intorno alla circonvallazione.

Questi quartieri, oggi parte dei Municipi 2 e 3, costituivano, nella partizione amministrativa degli anni 80, la circoscrizione 10 (Padova-Turro-Crescenzago) e 12 (Cimiano-Feltre-Rottole-Lambrate-Ortica). Un richiamo non fine a sé stesso perché è questa suddivisione che traccia i 2 nuclei entro i quali ancora oggi i residenti storici si riconoscono e vivono il territorio. Adriano è storia diversa, nuova, fortemente connessa con la vicenda più recente dell'espansione urbanistica del capoluogo.

In questo quadrante rilevanti sono inoltre le relazioni, esistenti e potenziali, con i comuni limitrofi, dettate da temi progettuali condivisi (es. Rubattino e Segrate) ma anche da una conformazione del territorio, in particolare nella sua componente di acque (Valle del Lambro) e verde (Parco Lambro e Martesana), che ne rende ineludibile la connessione.

Tra passato e futuro, alcuni elementi specifici hanno caratterizzato questa porzione di città e ancora ne definiscono il profilo, le criticità ma anche le opportunità.

> Popolazioni urbane

Il quadrante urbano presenta un **profilo socio demografico stratificato**, che va da quello di Via Padova, la via più multietnica di Milano, a quello degli artisti e designer dei loft dell'Ortica, a quello, ancora diverso, delle giovani famiglie del quartiere Adriano o dei "vecchi residenti" che ancora mantengono l'anima storica di questi quartieri.

Complessivamente risiedono qui (su una superficie complessiva di 12,6 Km²) 48.208 nuclei familiari, 87.563 persone, il 6,2% degli abitanti di Milano, con un andamento che nell'ultimo decennio mostra un tasso di crescita del 6,5%, significativamente superiore al 2,2% della città nel suo insieme. Tra le caratteristiche della popolazione

le più rilevanti rispetto al quadro complessivo del capoluogo sono la presenza di giovani adulti (25-34 anni), che qui rappresentano il 13,1% (dato medio 12,2%) e di stranieri, che arrivano a una quota del 26% con un dato milanese del 20,2%. L'analisi più interessante e più mirata rispetto all'individuazione della domanda di servizi e di infrastrutture emerge però da una lettura più di dettaglio, che evidenzia significative differenze tra i NIL che compongono questo quadrante sia rispetto al quadro attuale che alla sua evoluzione nel tempo.

NIL Adriano

Il quartiere, sorto sull'area degli ex stabilimenti industriali della Magneti-Marelli, prende il suo nome dalla via che collega l'antico nucleo di Crescenzago a Cascina Gatti, nel Comune di Sesto San Giovanni. E' uno dei quartieri "giovani" di Milano, sorto nei primi anni del nuovo millennio, e presenta ancora oggi un paesaggio in divenire, da quartiere industriale a quartiere post industriale. Nel primo tratto Via Adriano, fino al numero civico 50 circa, presenta mix di morfologie di edifici propria dei territori di margine cresciuti disordinatamente: edifici di corte lombarda, case di ringhiera, palazzine anni '60, ex capannoni industriali trasformati. Nella percezione degli abitanti questo non è ancora il quartiere Adriano vero e proprio anche se ospita molti punti di riferimento della comunità, a partire dalla Casa della Carità, istituzione che si occupa di accogliere e dare sostegno a centinaia di persone in difficoltà e spazio aperto alle proposte del quartiere e a numerose iniziative associative e culturali. Più avanti la via si allarga e diventa quasi uno spartiacque tra "Adriano vecchia", con l'edificazione degli anni '90, quella dove le vie sono intitolate a importanti esponenti politici storici e che affaccia sul parco Adriano, e "Adriano nuova", con l'espansione pianificata dei primi anni Duemila sui terreni Magneti Marelli dove la toponomastica ripercorre la storia del cinema. E' un quartiere controverso nel "sentiment" dei residenti, in parte straniante anche a causa della presenza di grandi spazi aperti, ma denso di iniziative promosse dai cittadini e da un tessuto associativo molto ricco, tanto da essere considerata una delle periferie più vivaci di Milano. Senza soluzione di continuità è il confine con la periferia del comune di Sesto S. Giovanni, in particolare con l'area su cui sorge il quartiere Gescal. Giovane anche dal punto di vista demografico, la popolazione cresce, contestualmente agli interventi edificatori, dell'85% dalla fine degli anni '90 al 2022, passando da 9.813 residenti agli attuali 18.022, con un profilo anagrafico peculiare rispetto alla media cittadina ma anche rispetto agli adiacenti NIL di Cimiano e Via Padova. Adriano ha attirato una popolazione di giovani famiglie e oggi la quota di abitanti sotto i 35 anni è maggiore sia di quella del quadrante oggetto di studio che del dato generale milanese; d'altra parte inferiore è la percentuale di residenti anziani, con gli over 75 che superano di poco l'8%. E' anche un territorio contraddistinto da una



peculiare composizione delle famiglie, portatrice di domande specifiche in termini di servizi, spazi e strutture: il quartiere si caratterizza infatti per la presenza di famiglie numerose, con 4 e più componenti (14,2%), e una media di nuclei monofamiliari minore rispetto alla percentuale cittadina. La percentuale di popolazione straniera è superiore alla media milanese (24,8%), ma propone una distribuzione poco omogenea nel quartiere, con una concentrazione principalmente lungo l'asse contiguo e parallelo a Via Padova e, in parte residuale ma quasi esclusiva, in una sorta di sacca di fragilità nella frazione più orientale compresa tra il Lambro e le tangenziali, al confine con i comuni di Vimodrone e Cologno M.se.

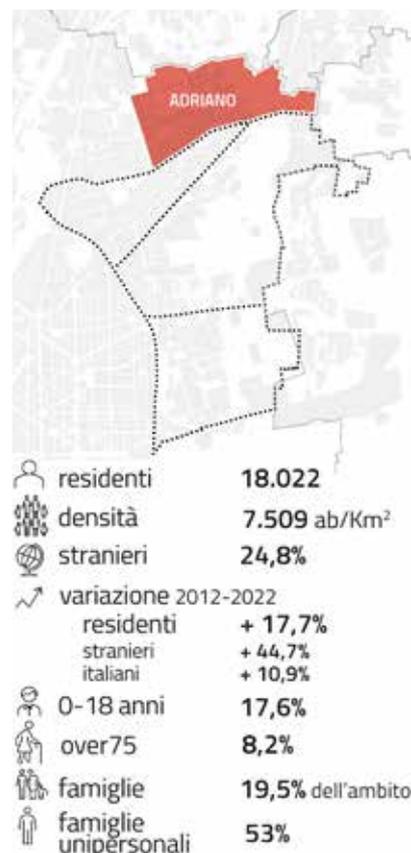
Il reddito medio, nel 2019, risultava pari a 25.571 Euro per contribuente, con una percentuale di quanti dichiarano meno di 15mila Euro annui pari al 35,3%.

Nel quartiere sono presenti la scuola materna, il nido, la scuola primaria e, nel settembre 2021, è stata aperta anche la scuola secondaria di 1° grado G.B. Perasso, colmando un bisogno reale data la presenza di oltre 500 ragazzi tra gli 11 e i 13 anni.

NIL Padova Turro Crescenzago

In questa porzione di territorio, tra via Palmanova e viale Monza, attraversato da Piazzale Loreto alla Tangenziale Est dalla via Padova che si sviluppa linearmente per 4 Km, è possibile osservare lo sviluppo di successive stratificazioni urbane, sociali e culturali di una periferia spesso raccontata come uno dei luoghi più pericolosi della città e allo stesso tempo quartiere della convivenza, dell'accoglienza, dell'innovazione sociale. Qui è attivo un Patto di collaborazione tra istituzioni, realtà locali e abitanti del quartiere per la riqualificazione e la rivitalizzazione di via Pontano e delle aree di pertinenza dei tunnel ferroviari che collegano via Padova a viale Monza, cui seguiranno azioni di cura, animazione e manutenzione. Sono inoltre appena iniziati i lavori per la riqualificazione e sistemazione stradale in via Padova, progetto vincitore del Bilancio partecipativo, "che prevedono 230 nuovi alberi, marciapiedi più ampi e rifatti, otto nuove piazze, 22 incroci messi in sicurezza, 35 attraversamenti pedonali in castellana e la zona a 30 km/h che, in assenza di una pista ciclabile, consentirà comunque alle biciclette di muoversi in modo sicuro".

La ferrovia segna uno stacco tra due differenti parti di via Padova, con il primo tratto (NIL Loreto) più denso e il secondo tratto, quello che dalla ferrovia arriva fino alla Tangenziale, oggetto dello studio, che presenta caratteri morfologici e insediativi differenti: la strada si allarga e "dopo il ponte" sono concentrate importanti dotazioni pubbliche: il deposito ATM, la parrocchia di San Giovanni Crisostomo, la Casa della Cultura Musulmana, il Centro Sportivo Fossati Cambini, una sede decentrata del Comune, la biblioteca pubblica, l'area militare, il sistema dei servizi scolastici, e il complesso dell'ASST-Azienda Socio Sanitaria Territoriale. Qui alcuni tratti del tessuto storico hanno subito

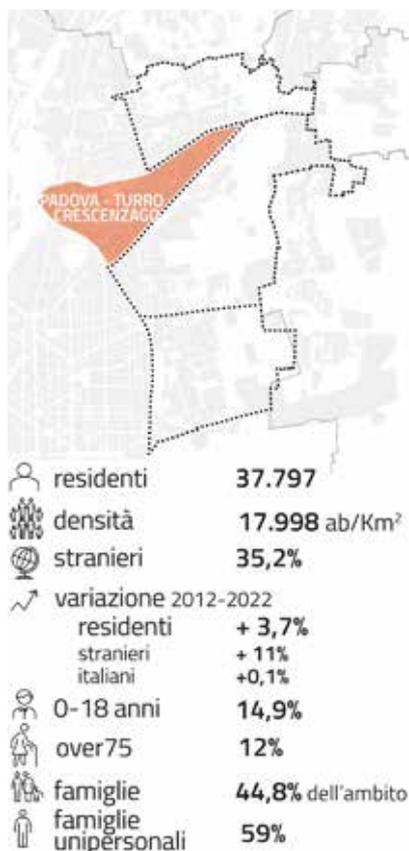


più trasformazioni, mantenendo dei caratteri meno continui. Quest'area è inoltre caratterizzata nella sua parte centrale da un sistema a pettine di vie che riporta verso strade interne, rilevanti per il commercio di prossimità¹. Crescenzago, punto finale di questa lunga direttrice, è caratterizzato ancora oggi da una forte identità e rappresenta una cerniera importante tra il borgo antico, l'accesso al quartiere Adriano e un tessuto prevalentemente residenziale misto a piccole attività produttive, che è stato oggetto negli anni di micro sostituzioni, che consente l'accesso alla stazione della metropolitana.

Tra viale Monza e via Padova, si apre Turro, denso di scuole e con un centro del quartiere caratterizzato da un tessuto di edifici storici che si affacciano in parte su Piazza Governo Provvisorio, un'area pedonale che negli ultimi anni ha visto insediarsi diverse nuove attività commerciali. Proseguendo verso nord, il tessuto si dilata con l'insediamento di piccole e medie attività produttive, la presenza di una delle sedi dell'Ospedale San Raffaele e sistemi residenziali di recente edificazione, fino ad arrivare al Parco Martesana e al sistema ciclabile del Naviglio. Tra le via Padova e Palmanova, invece, si sviluppa un comparto che vede l'alternarsi di residenze anni '60 con un ricco sistema di commercio al piede di edifici e la presenza di un centro commerciale. Questo pezzo di città così composito ha accolto fin dagli anni '50 e '60 del '900 le famiglie che emigravano a Milano dal nord est e dal sud Italia, diventando poi luogo di approdo di arrivi di portata ben più ampia, in particolare da Filippine, Egitto, Repubblica Popolare Cinese, Perù, con una concentrazione significativa della componente migratoria pur nella quasi totale assenza di edilizia pubblica.

Venendo alla lettura dei tratti della popolazione, emergono alcune specificità legate alla storia evolutiva di questo territorio. La densità di popolazione, che nella città è di 7.400 ab/Kmq, arriva qui a sfiorare i 18mila ab/kmq, un dato essenziale ai fini della programmazione dell'offerta di servizi. I residenti sono 37.797, con un tasso di crescita complessivo dal 2012 del 3,7%. Molto elevata la quota di stranieri, che complessivamente arriva al 35,2% ma che, in alcuni isolati supera il 50%. Qui la curva demografica evidenzia in modo molto netto un progressivo effetto sostituzione: nel 1999 la componente italiana rappresentava il 91,1% dei residenti, dieci anni dopo il 72,4%, oggi il 64,7%, con un calo complessivo in valori assoluti pari a oltre 6.000 abitanti. Negli stessi anni la componente straniera passa da una quota dell'8,9% a quella del 27,6% per arrivare all'attuale 35,2%, con un incremento di oltre 10.300 residenti. Rispetto alla media cittadina è più elevata l'incidenza di popolazione adulta ma non anziana, quella tra i 25 e i 54 anni, di minori fino ai 10 anni e di nuclei unipersonali, in particolare concentrati nelle coorti 35-54 anni.

Il reddito medio, nel 2019, risultava pari a 24.900 Euro per contribuente, con una percentuale molto elevata di quanti dichiarano meno di 15mila Euro annui, pari al 41,4%.



¹ La Città intorno, Ricerca e pubblicazione a cura di Dipartimento di Architettura e Studi Urbani - Politecnico di Milano, 2019

NIL Cimiano Rottole Qre Feltre

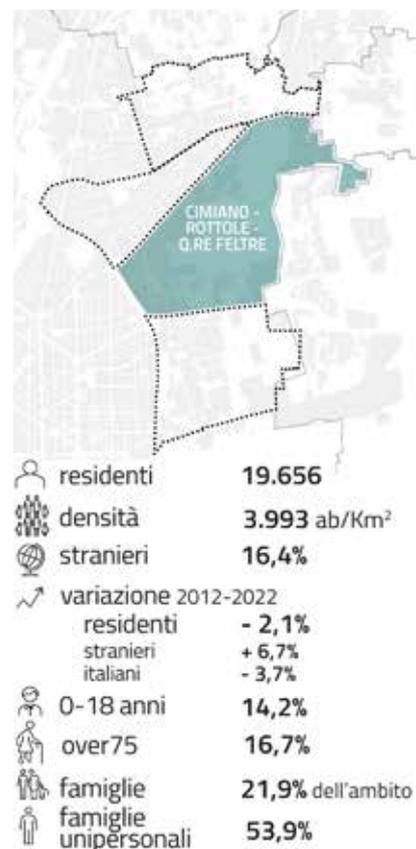
Cimiano, parallelo alla Via Palmanova e alla linea metropolitana (con le fermate di Cimiano e Crescenzo) che qui corre in superficie, il Quartiere Feltre nella porzione meridionale, racchiuso tra la ferrovia e la Tangenziale Est, Rottole, un'enclave tra i due che si espande da via Palmanova, condividono lo spazio con un soggetto altrettanto determinante nell'assetto e sviluppo del territorio, il Parco Lambro con il fiume omonimo. Il NIL comprende inoltre, nella sua parte più a Nord, al confine con Vimodrone e Segrate, lo svincolo delle Tangenziali, la fermata della M2 Cascina Gobba, la Ricicleria Amsa, oltre al grande insediamento ospedaliero e universitario San Raffaele. Un'area di 4,9 Km² con 19.565 residenti, una densità di 3.993 ab/km², con un nucleo urbanizzato che si concentra nella parte non occupata dal Parco e dalla zona dei servizi a nord.

Oltre alla popolazione residente, il quartiere attira giornalmente una rilevante quantità di popolazione che usufruisce delle polarità di rilievo del quartiere, rappresentate dalla struttura ospedaliera del San Raffaele ma anche dalle dotazioni sportive, dal rilevante complesso di istituti di istruzione secondaria di secondo grado a margine del Parco Lambro, dai lavoratori di RCS Headquarters che ospita il quartiere generale di RCS Mediagroup, dai fruitori del parco.

Tuttavia, in questo quadro di particolare attrattività si rilevano significative criticità, in particolare nella porzione di Cimiano, relativa a un certo isolamento, che comporta la necessità di dover oltrepassare la linea della metropolitana per accedere a servizi essenziali. Le difficoltà di accesso, la percezione di scarsa sicurezza e di mancanza di strutture, il degrado di uno spazio verde così rilevante quale è il parco, la carenza servizi di vicinato (negozi, bar, ecc.), di strutture aggregative e sportive a fruizione libera, di supermercati, di scuole primarie e scuole secondarie di primo grado, di un presidio sanitario territoriale, hanno probabilmente concorso a determinare, negli ultimi dieci anni, un calo della popolazione nell'ordine del 2,1%, pari a 410 residenti e 85 famiglie. Una diminuzione interamente ascrivibile a popolazione italiana, mentre la componente straniera cresce del 6,7%, pur rappresentando una quota sul totale tra le più basse del capoluogo (16,4%).

Quello che accompagna il quartiere Feltre, è invece un racconto diverso: quello di un quartiere che, pur essendo stato costruito secondo i canoni dell'edilizia popolare (Quartiere Ina-Casa), dispone di ampi spazi verdi, di negozi, della chiesa, di scuole materne e primarie vicine e un'aria, ancora, da "paese in città".

La limitata presenza di stranieri, la bassa attrattività e il radicamento sul territorio mantenuto dalle famiglie dei residenti storici, in particolare nel quartiere Feltre, fanno sì che si rilevi una quota di popolazione anziana superiore alla media sia dell'intero quadrante che della città nel suo insieme, in particolare nella componente dei grandi anziani (over 75).



Inoltre, è questo l'unico NIL dei quattro considerati nel quale il numero dei nuclei familiari con anziani (1.989) è superiore a quello dei nuclei familiari con minori (1.654). D'altra parte, rispetto alla composizione delle famiglie, questo territorio si distingue per una quota superiore agli altri quartieri di nuclei composti da 2 persone.

Il reddito medio, nel 2019, risultava pari a 23.842 Euro per contribuente, il più basso dell'area considerata, con una percentuale di quanti dichiarano meno di 15mila Euro annui pari al 38%.

Il futuro di questo territorio prevede diversi e diffusi interventi di riqualificazione, a cominciare da quello sull'area ex Rizzoli dove sorgeranno uffici, aree di coworking, ristoranti, negozi, luoghi per eventi temporanei e mostre, che colmeranno almeno in parte il fabbisogno di servizi di prossimità rilevato.

NIL Lambrate Ortica

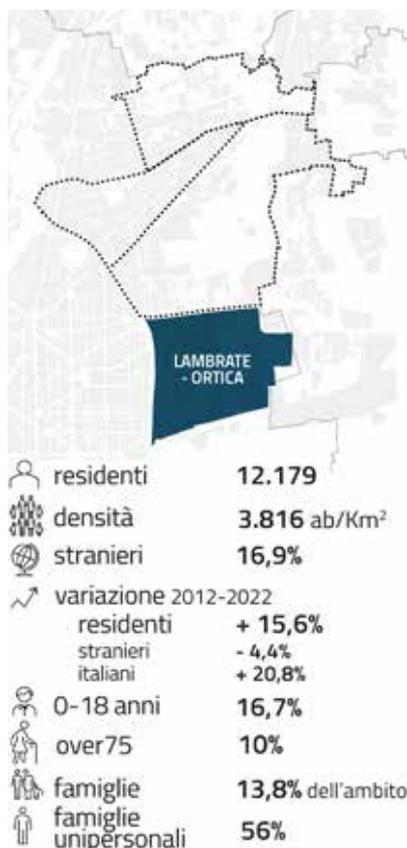
E' questo forse il territorio dove più rilevanti appaiono gli esiti delle trasformazioni che ne hanno modificato la struttura insediativa e la composizione sociale e sul quale ulteriori progetti di rigenerazione sono in fase di avvio o di conclusione.

Un'area di poco più di 3 kmq, compresa tra le linee ferroviarie passeggeri e merci di Lambrate, la via di accesso alla Tangenziale, una sorta di enclava dove, oltre alla ferrovia, a poca distanza tra loro si condensano il fiume Lambro, la Tangenziale Est e l'Aeroporto di Linate. Un territorio con una storia così sedimentata da continuare a segnare molti tratti della sua identità attuale e tale da porsi in una relazione controversa con l'evoluzione in corso, con l'essere "zona di tendenza" e mantenere il forte senso di identità e coesione sociale che sono tratti distintivi del quartiere e del vissuto degli abitanti storici.

Nel suo passato, con il boom economico degli anni '50, l'area ha visto la nascita di grandi fabbriche con una forte presenza operaia; rilevante anche la presenza di lavoratori delle ferrovie, con i loro spazi di socialità e ritrovo, uno su tutti la Balera, oggi tra le principali attrazioni serali della zona, ma con un pubblico molto più "urbano" rispetto al passato.

A partire dagli anni '70, con la dismissione e la delocalizzazione della maggior parte degli impianti produttivi, questo territorio ha vissuto uno scenario da paesaggio post-industriale, mentre oggi, con il recupero degli stessi ex spazi industriali, vive una fase di rinnovamento. La nascita del quartiere PRU Rubattino e del "Lambrate Design District", il progetto Or.Me, che ha reso l'Ortica il primo quartiere-museo al mondo, la trasformazione delle grandi aree industriali, come l'ex Richard Ginori, dismessa nel 1986 ed ora recuperata a uso abitativo e commerciale (circa settecento loft) e l'Ex Faema, ora sede dell'East Market, hanno attirato, nella fase più recente, una variegata popolazione.

In corso o appena conclusi, tra gli altri,



i progetti residenziali nell'area ex De Nora, ex Le Tre Marie ma, soprattutto, la riqualificazione dello scalo di Lambrate e la conversione dell'area ex Innocenti, compresa tra via Rubattino e via Caduti di Marcinelle. Qui sorge il Camozzi Research Center, un centro di ricerca d'eccellenza che attrae numerosi ricercatori da tutto il mondo, e sorgerà la Magnifica Fabbrica, con i laboratori del Teatro alla Scala. E' in questo paesaggio articolato che si inseriscono coworking, gallerie d'arte ma anche un'insolita concentrazione di strutture assistenziali per gli anziani.

Il processo di crescita e trasformazione del quartiere richiede la messa a fuoco di alcuni fenomeni che riguardano i contestuali mutamenti del tessuto sociale.

Innanzitutto, non misurabile puntualmente ma evidente, è il significativo aumento della popolazione che vive il territorio ma non lo abita, un flusso diurno ma anche serale costituito prevalentemente da giovani, attirati dagli eventi, dai locali, dai luoghi dedicati alle attività artistiche e creative. Si tratta di un fenomeno destinato a crescere ulteriormente – e in misura rilevante – con la realizzazione della Magnifica Fabbrica.

Il secondo fenomeno riguarda invece la popolazione residente, oggi pari a 12.179 abitanti, che negli ultimi dieci anni è aumentata del 15,6%, un tasso straordinariamente superiore alla media della città. Si tratta di una crescita che assume tratti di scarsa inclusività, esito in buona parte degli elevati valori che caratterizzano il mercato immobiliare della zona.

Pur senza grandi cambiamenti della struttura per classi d'età e della composizione delle famiglie, la tipologia dei residenti ha assunto connotati parzialmente nuovi. La componente italiana è cresciuta infatti sensibilmente (+20,8%), mentre quella straniera risulta in diminuzione (-4,4%), invertendo un trend di aumento ininterrotto di quest'ultima dal 1999 al 2012.

Siamo di fronte a un andamento originale alla scala comunale. Questa dinamica, in una città in cui il numero dei residenti stranieri dal 2012 è cresciuto del 10% circa, caratterizza infatti solo pochi quartieri (ad es. Magenta, Buenos Aires – Porta Venezia – Porta Monforte, Corsica, XXII Marzo, Porta Genova, De Angeli – Monte Rosa).

I risultati dell'analisi della variabile reddito appaiono coerenti con l'andamento del mercato immobiliare e con il processo trasformazione urbana - e di parziale sostituzione della popolazione originaria della zona - appena descritto.

Il reddito medio, nel 2019, risultava pari a 28.939 Euro per contribuente, il più elevato dell'area considerata, con una percentuale di quanti dichiarano meno di 15mila Euro annui, pari al 31,6%, comunque elevato ma sensibilmente inferiore alla media comunale.

> Popolazioni metropolitane

L'ambito del nord est Milano rappresenta una delle principali porte di ingresso a Milano e di accesso al territorio metropolitano. Il paesaggio di confine si presenta discontinuo e disomogeneo, tuttavia può risultare interessante un'analisi di chi abita "oltre Milano", una popolazione che ha con il quadrante nord est una relazione di prossimità e di possibile scambio, in ragione dei servizi sovracomunali e delle dotazioni presenti in questi quartieri (es. scuole, strutture sportive, Parco Lambro, naviglio Martesana), delle attività produttive dell'intera area (es. Siemens ad Adriano, Rizzoli a Crescenzago, Camozzi e la futura Magnifica Fabbrica della Scala a Rubattino), del potenziale che il territorio metropolitano può rappresentare per l'insediamento di funzioni strategiche in un'ottica di sviluppo dell'intero quadrante

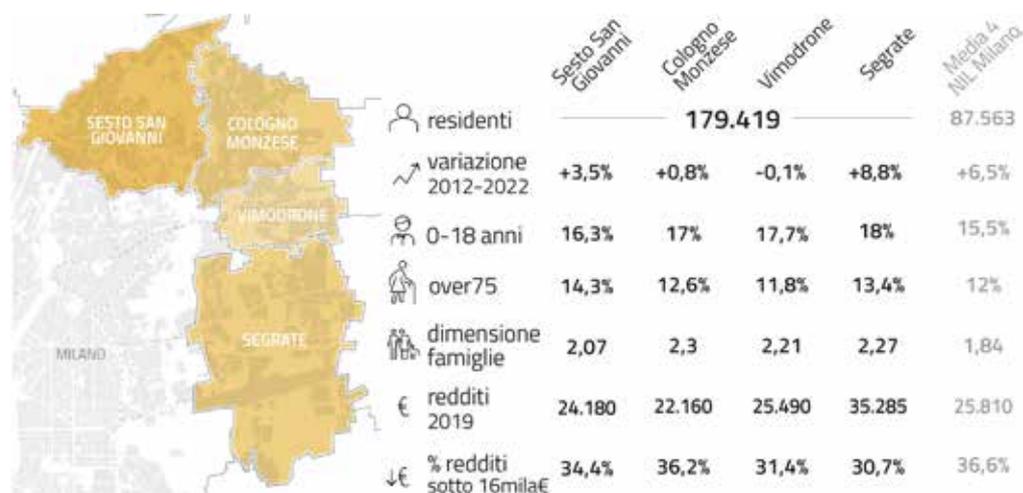
(es. ampliamento dello studentato del San Raffaele, abitazioni temporanee legate alla presenza nell'area di grandi erogatori di servizi, nuove offerte di residenze studentesche e social housing nel comune di Cologno Monzese). Inoltre, il caso di Sesto San Giovanni e del Quartiere Adriano, mostra la presenza di un ambito urbanizzato che si è esteso senza soluzione di continuità.

Un dato che può fornire qualche suggestione rispetto alle relazioni funzionali tra i territori si può trarre dal volume degli spostamenti² che i residenti effettuano giornalmente per motivi di studio o di lavoro. Pur non essendo in possesso delle destinazioni di questi spostamenti, può essere comunque interessante tenere conto del fatto che, nei 4 comuni di Sesto S.G., Cologno M.se, Vimodrone e Segrate ogni giorno sono oltre 67.000 gli spostamenti esterni al comune per studio o lavoro, che corrispondono al 66,7% del totale degli spostamenti giornalieri. La stessa quota, relativa al comune di Milano, scende al 15,2%.

La corona rappresentata dai comuni di Sesto S.G., Cologno M.se, Vimodrone e Segrate, è un territorio particolarmente diversificato, densamente abitato e infrastrutturato, significativo anche sotto il profilo della densità delle attività produttive insediate (con oltre 73mila addetti, l'11,6% del totale metropolitano escluso Milano). I residenti sono oggi 179.419, con un andamento in crescita del 3,4% rispetto al 2012, trainato dai due comuni di Segrate (+8,8%) e Sesto S.G. (+3,5%), inferiore a quello del quadrante urbano del nord est ma superiore al 2,8% complessivo dei comuni metropolitani (escluso Milano). Allo stesso modo, il territorio dei 4 NIL del nord est mostra un incremento di popolazione superiore alla media urbana, indicando così che siamo davanti ad un'area che, nel suo complesso, risulta attrattiva e con significative prospettive di sviluppo.

Il confronto tra alcuni indicatori significativi dei territori in oggetto evidenziano come nei comuni metropolitani il tessuto demografico sia tendenzialmente più giovane, le famiglie più numerose, le disuguaglianze di reddito minori.

2 Censimento permanente, Istat 2019



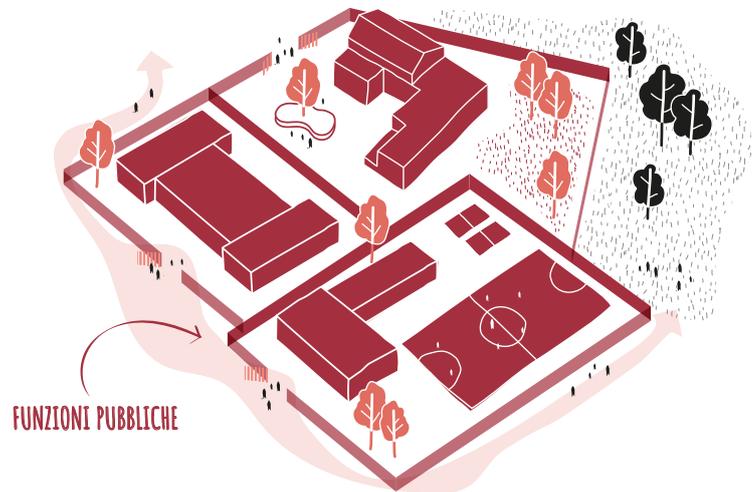


PROFILI

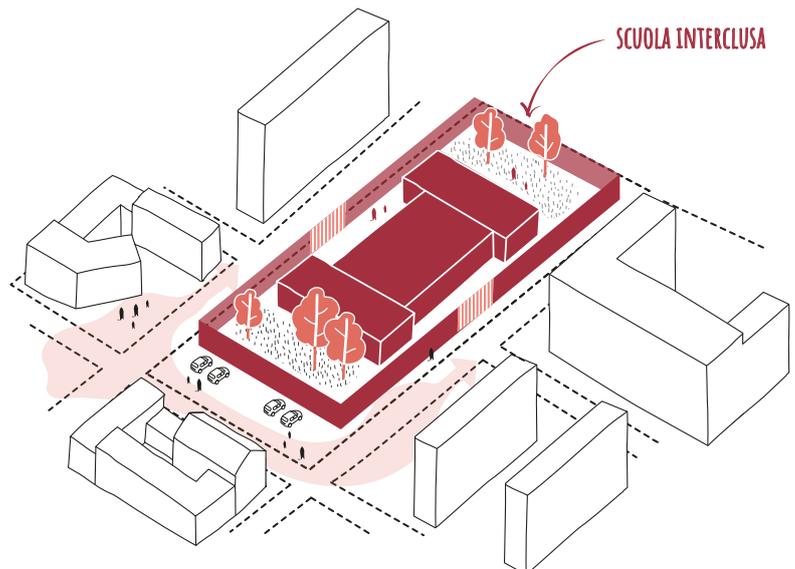
> Città attiva / città inclusiva

La distribuzione del vasto patrimonio di servizi pubblici del quadrante considerato presenta alcuni caratteri specifici. Gli spazi di ingresso alla città, i prolungamenti delle strade provinciali, il sistema delle tangenziali e dei tracciati ferroviari e della metropolitana generano condizioni di separazione e isolamento per alcune porzioni di territorio ritagliate dai tracciati infrastrutturali, evidenziando carenze e difficoltà di accesso ai servizi di quartiere. La rilevanza di grandi attrattori di scala sovracomunale (istruzione, ricerca, sanitari e sportivi tra tutti) fa di questo un luogo privilegiato per l'offerta di servizi di scala metropolitana e regionale. I grandi servizi si organizzano all'interno di contenitori specializzati e di spazi aperti pertinenziali rigidamente delimitati, sono posti in prossimità delle grandi infrastrutture di trasporto ed il loro utilizzo è solo in parte supportato da mezzi di trasporto pubblico. Queste condizioni alimentano una percezione di questi spazi quali luoghi separati dalle reti degli spazi pubblici dei quartieri e dalle pratiche quotidiane degli abitanti. I parchi che definiscono il sistema ambientale delle aree della Valle del Lambro costituiscono il paesaggio comune di un insieme di altri servizi pubblici e privati di interesse generale erogati anche dal terzo settore, legati alle scuole, all'agricoltura di servizio, all'accoglienza delle popolazioni straniere, alle attività sportive, al sostegno alle fragilità, alla cultura.

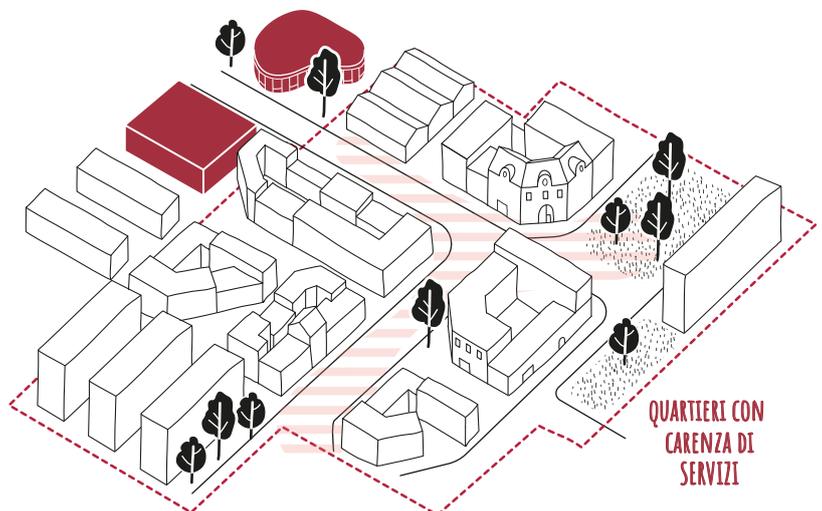
Anche l'accessibilità a questa offerta di servizi, intesa come la possibilità del loro raggiungimento a 15 minuti a piedi, evidenzia situazioni di sbilanciamento: aree particolarmente accessibili lungo via Padova, a Crescenzago e Lambrate, e aree con bassa possibilità di scelta di Rubattino, Cimiano e il tratto nord di via Palmanova. A questo contribuisce anche la presenza, in alcune aree per servizi molto estese, specializzate e monofunzionali, di condizioni di separazione dovute alle grandi infrastrutture.



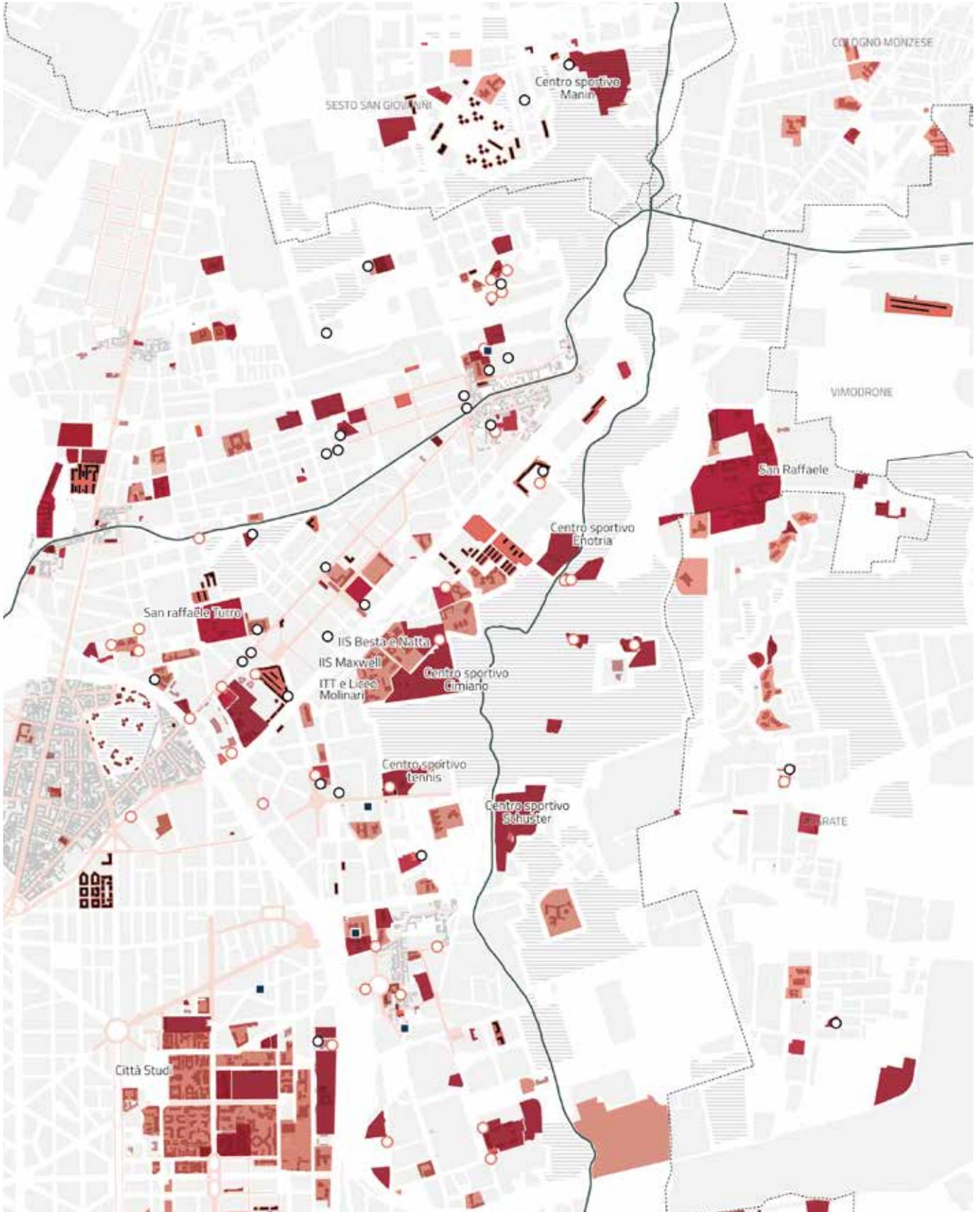
↑ Concentrazioni di grandi servizi anche di carattere sovracomunale



↑ Spazi pubblici monofunzionali chiusi all'uso della città



↑ Disomogenea distribuzione dei servizi



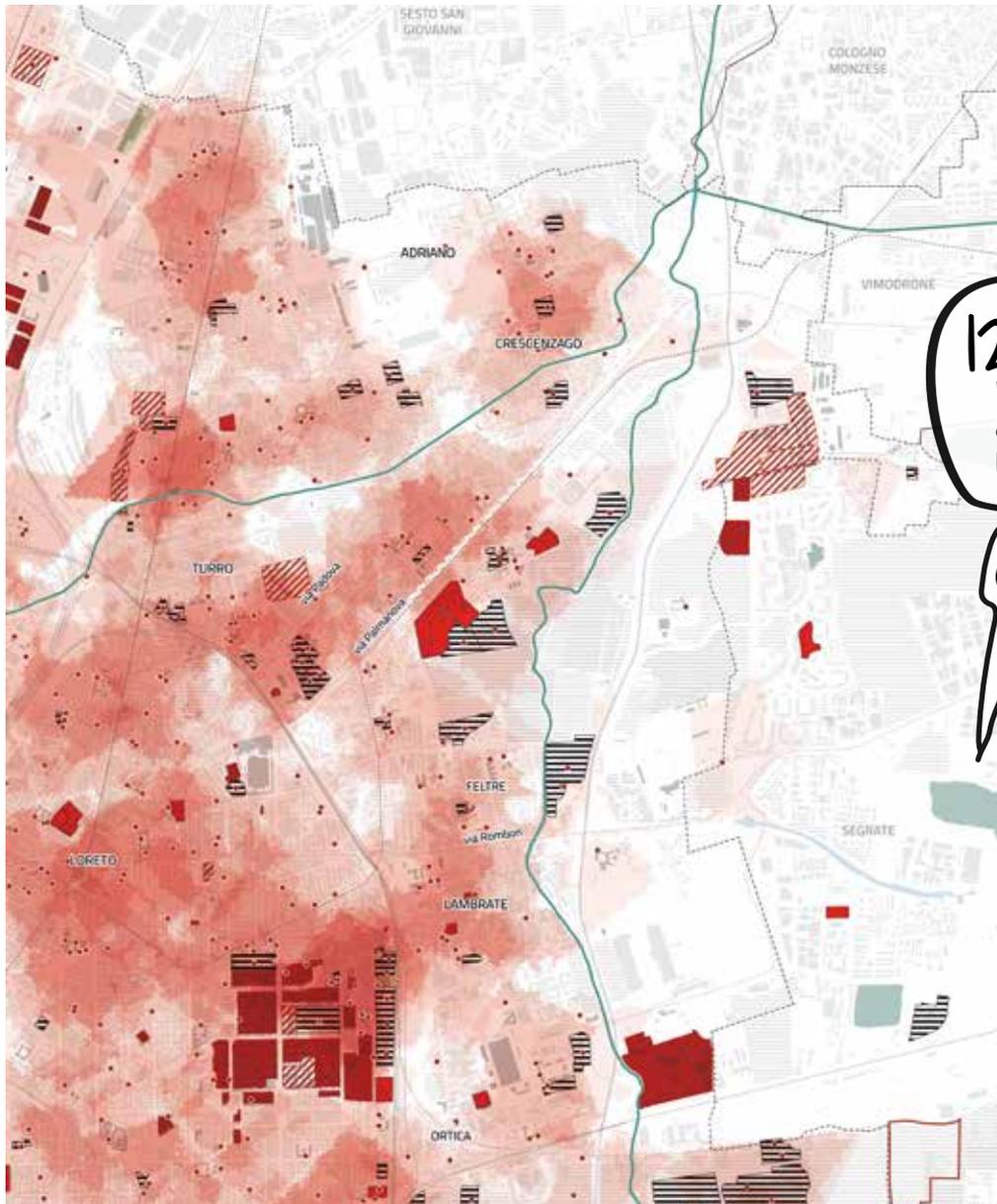
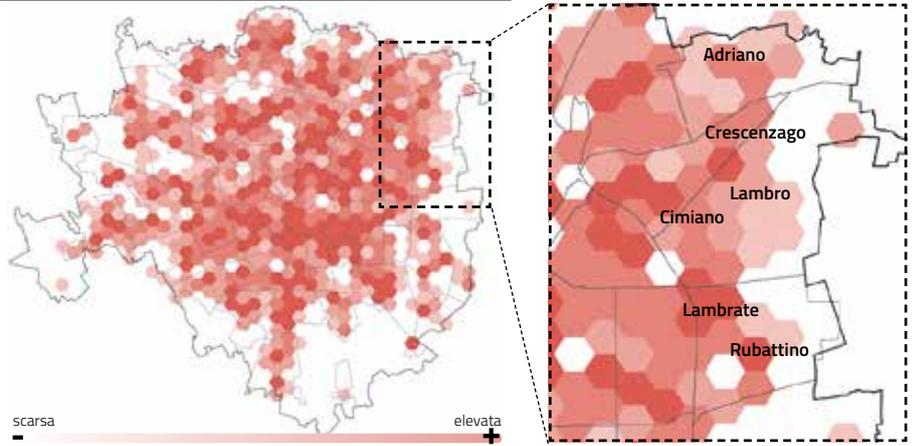
↑ Città attiva / città inclusiva

↓ Grado di diversificazione tipologica dei servizi



30 servizi di interesse sovralocale

-  Salute
-  Istruzione
-  Sport
-  Università e ricerca
-  Cultura



12% della popolazione ha limitata accessibilità a servizi di quartiere a 15 minuti a piedi



● Servizi di quartiere

Accessibilità ad un'offerta scarsa Accessibilità ad un'offerta elevata



Elaborazione realizzata considerando una velocità a piedi di 2,5 km/h, corrispondente a circa 500m in 15 minuti.

↑ Offerta di servizi di quartiere e di servizi di interesse sovralocale



Ospedale San Raffaele



Cascina Biblioteca

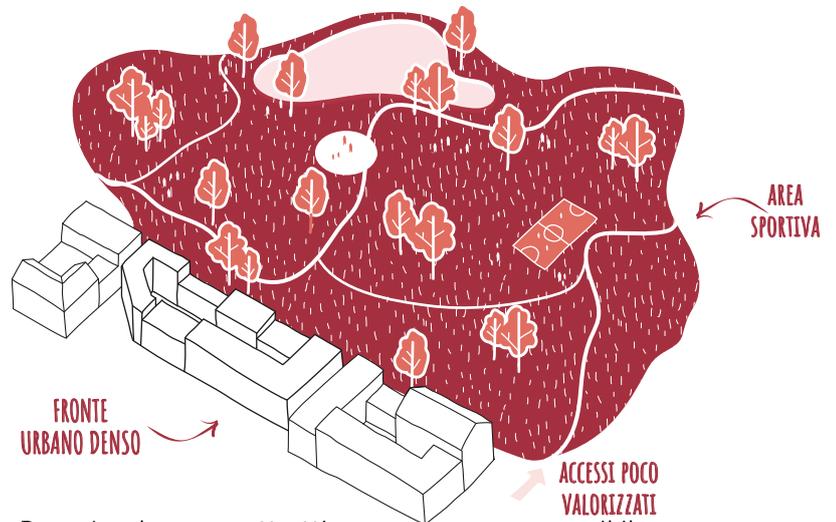


ITAS Natta/IIS Fabio Besta, scuole bordo Parco Lambro

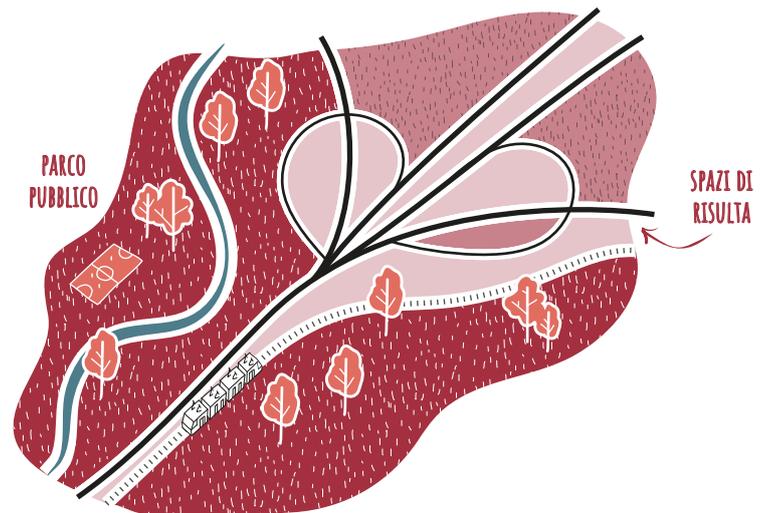
> Un parco al plurale

Un potenziale grande parco sovracomunale dalle dimensioni comparabili a quelle del Parco Nord si estende ai lati del fiume Lambro e del naviglio della Martesana e si infila tra gli spazi edificati dei quartieri di Adriano, Crescenzago, Lambrate e Rubattino, attraversando i confini della città ed estendendosi nei territori di Sesto San Giovanni, Cologno Monzese, Vimodrone e Segrate. A differenza del vicino Parco Nord l'insieme degli spazi aperti lungo il Lambro definiscono un parco discontinuo, non sempre accessibile, spesso interrotto e lungo i suoi lati inaccessibile; è un parco in evoluzione grazie alle nuove dotazioni di aree pubbliche connesse alle grandi trasformazioni urbanistiche in corso di attuazione. Aree agricole, parchi urbani, orti, all'interno e all'esterno di parchi di interesse sovracomunale esistenti o di futura istituzione, aree abbandonate o di pertinenza di infrastrutture definiscono un parco fortemente infrastrutturato per la presenza di viadotti, impianti e tessuti edificati che tuttavia conserva significativi spazi di valore ecologico e ambientale. Lungo i suoi bordi è localizzato un vasto patrimonio di aree a servizi (in prevalenza scuole e aree sportive recintate) che delimitano con i percorsi le aree attrezzate e le aree boscate presenti all'interno del parco. All'interno delle aree urbanizzate un vasto insieme di spazi aperti verdi già consolidati ed una rete di spazi per la mobilità, strade e parcheggi ed aree abbandonate in attesa di edificazione definiscono un sistema di aree potenzialmente connesse lasciando immaginare la possibilità di costruire un grande parco che si estende con una forma reticolare all'interno della città.

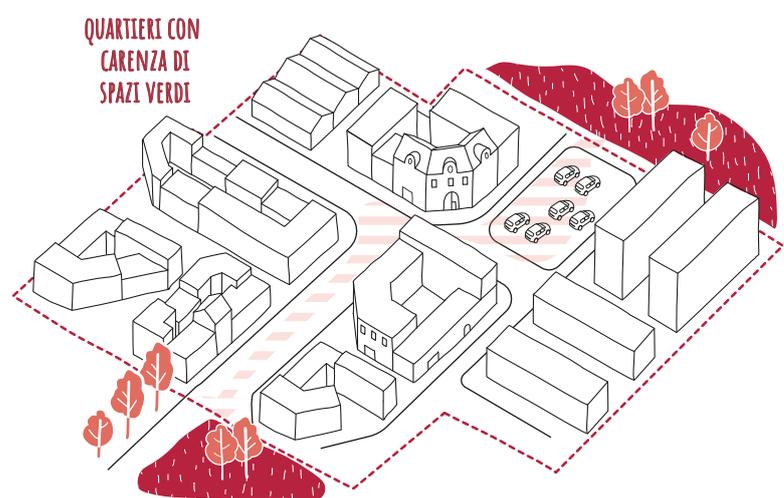
L'entità ed estensione di questo patrimonio fa di questo quadrante fra quelli con il più elevato grado di presenza di aree verdi dell'intera città. Emergono tuttavia forti criticità nell'accesso spesso negato dalla presenza di infrastrutture e ambiti produttivi e impiantistici recintati.



↑ Un Parco Lambro poco attrattivo e non sempre accessibile



↑ Un verde frammentato dalle grandi direttrici infrastrutturali

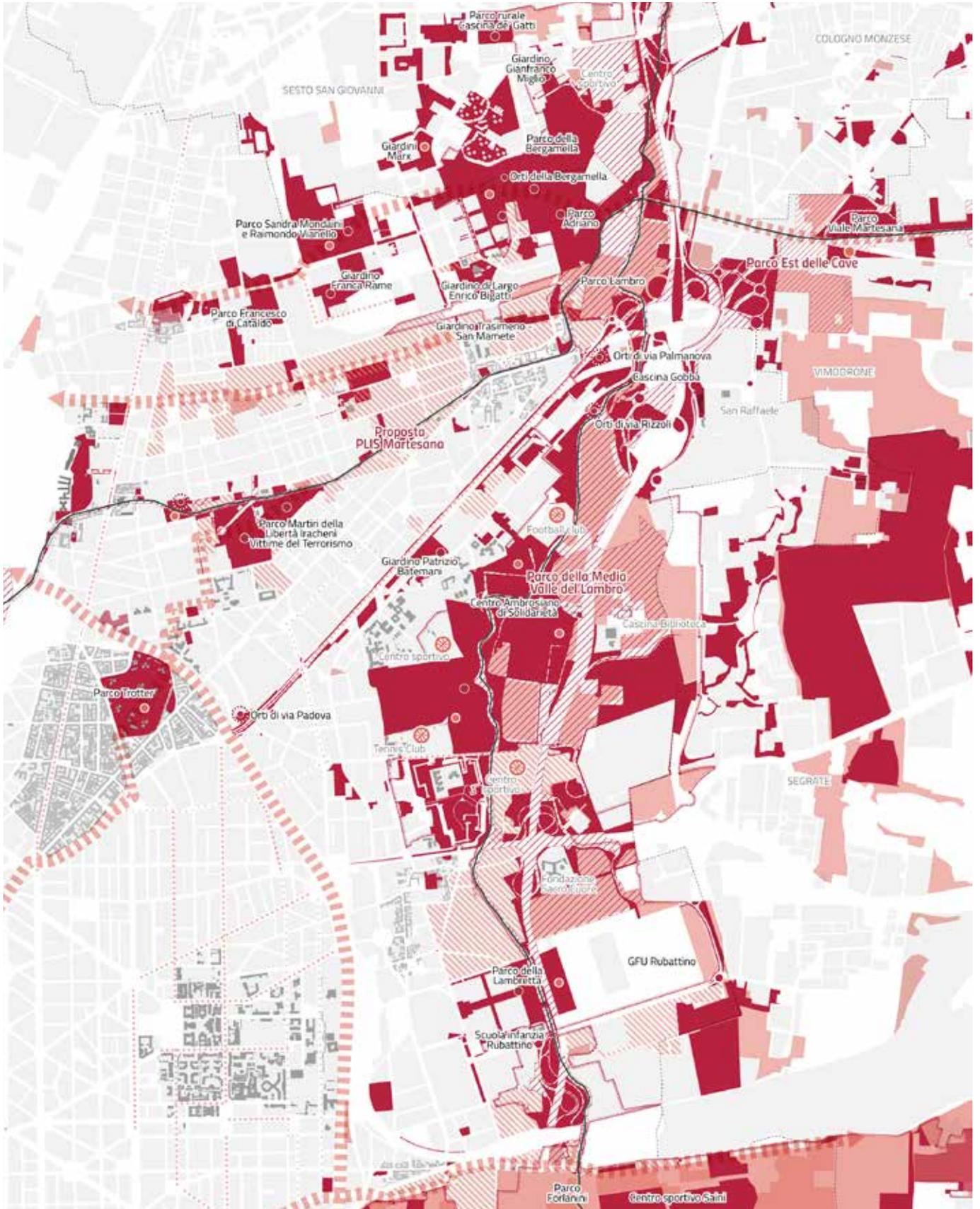


↑ Un tessuto urbano denso e scarsamente naturalizzato

Sistema NordEst

Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli

Studio d'Area Adriano, Crescenzo, Rubattino



↑ Un parco al plurale

↓ Offerta di aree verdi

 **2** parchi sovralocali
PLIS Lambro e PLIS Martesana

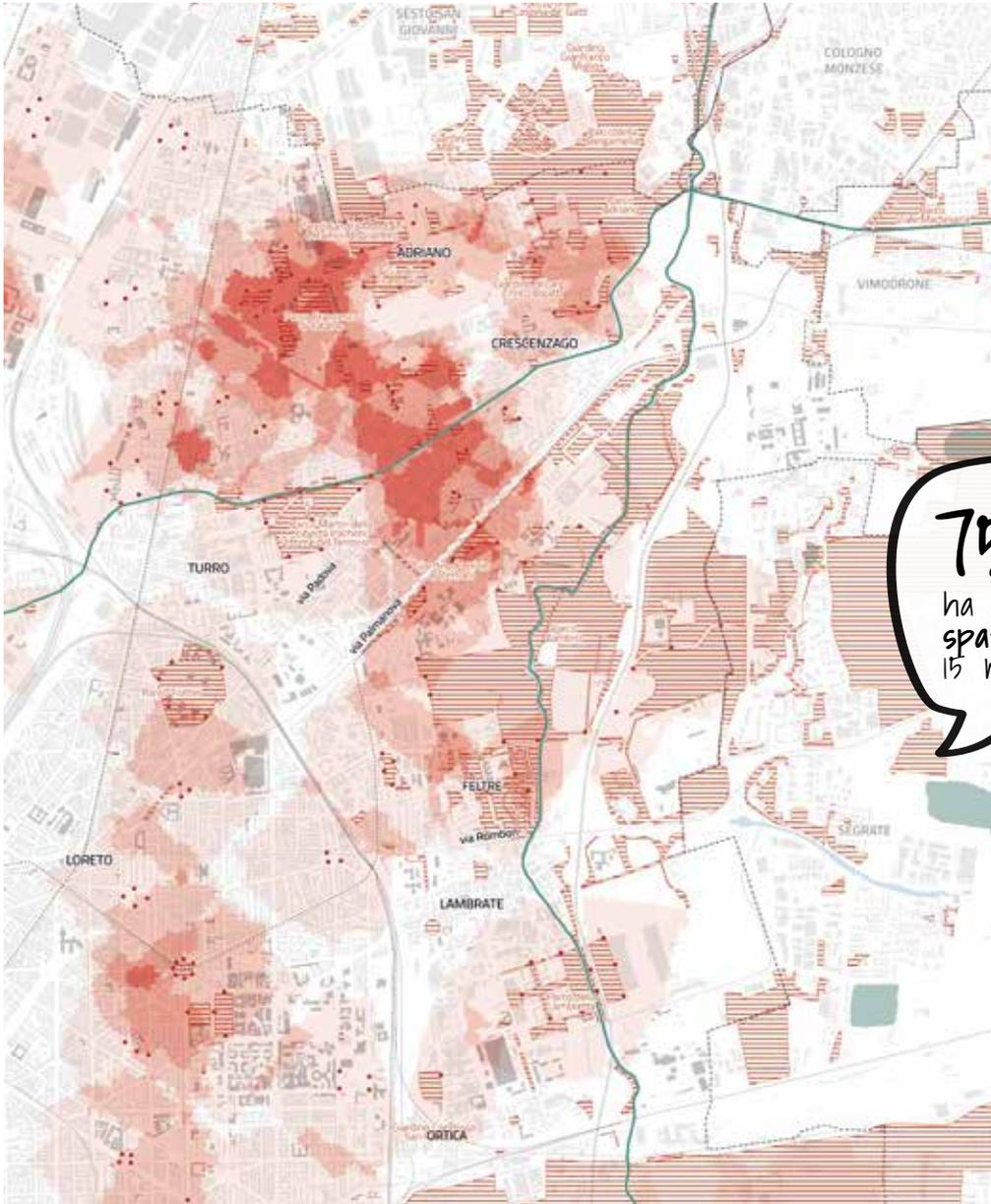
 **9** centri sportivi polivalenti

 **34.372** alberi

 **100** aree gioco e sport all'aperto

 **515** ton di CO₂ assorbita all'anno (15kg di CO₂ per albero)

 **138** ha di verde parchi e giardini pubblici



75% della popolazione ha accessibilità a spazi verdi fruibili a 15 minuti a piedi

50% media di Milano

● Punti di accesso alle aree verdi
▨ Aree verdi

Accessibilità ad un'offerta scarsa Accessibilità ad un'offerta elevata

Elaborazione realizzata considerando una velocità a piedi di 2,5 km/h, corrispondente a circa 500m in 15 minuti.

↑ Accessibilità alle aree verdi



Il paesaggio d'acqua



Accessi ai grandi parchi poco valorizzati

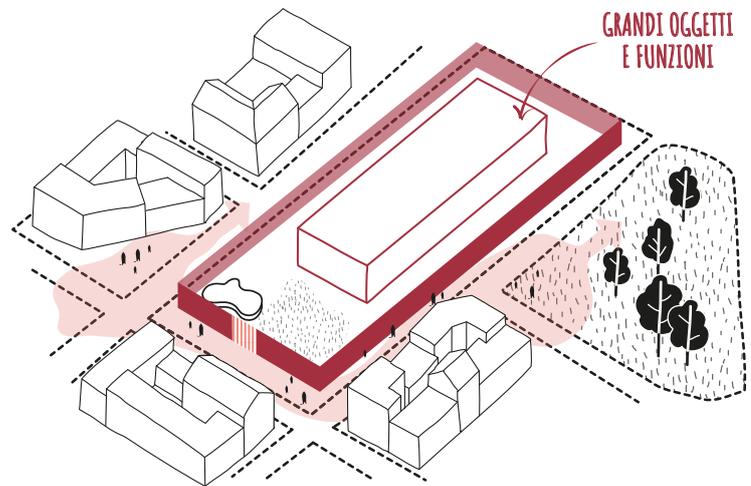


Un verde attrezzato poco attrattivo

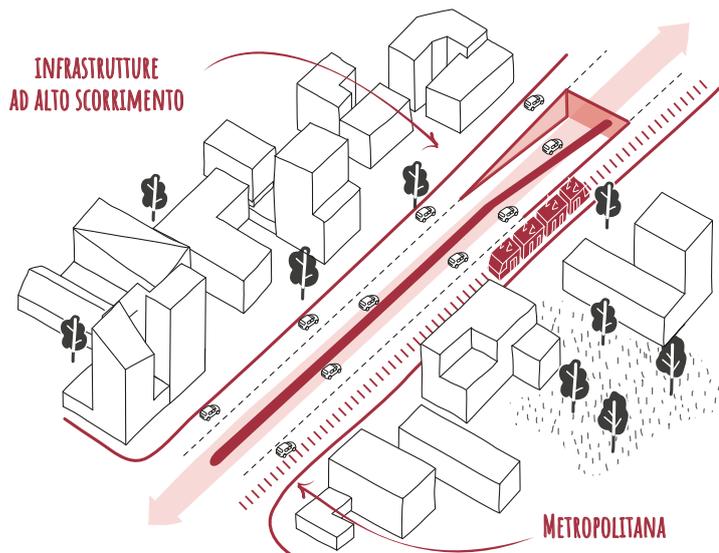
> Città vietata / città inaccessibile

La prossimità di snodi e di assi del sistema di mobilità di scala territoriale, la Tangenziale Est, il sistema delle grandi strade provinciali (Padana Superiore, Cassanese, Rivoltana) che attraversano i quartieri della città (via Palmanova, via Rombon, via Corelli), il tratto della cerchia ferroviaria est e lo stesso fiume Lambro hanno prodotto nel tempo una sequenza di spazi urbani specializzati, strategici per il funzionamento della città: aree intercluse e aree funzionali agli assi del trasporto (automobilistico, ferroviario, tramviario), depositi a cielo aperto, impianti di raccolta, centrali elettriche, parcheggi di attestamento della linea della metropolitana ed anche aree monofunzionali di carattere produttivo, piastre commerciali, retri di impianti di distribuzione carburanti, aree cimiteriali, aree in attesa di trasformazione, aree inedificate ed esondabili ai lati del Lambro. Grandi attrezzature a servizio dei centri urbani realizzate in un ambito di passaggio tra i comuni di Milano, Sesto San Giovanni, Cologno Monzese, Vimodrone e Segrate definiscono i bordi di ambiti densamente abitati, spazi pubblici, aree scolastiche e parchi, generando condizioni di separazione, inaccessibilità, insicurezza.

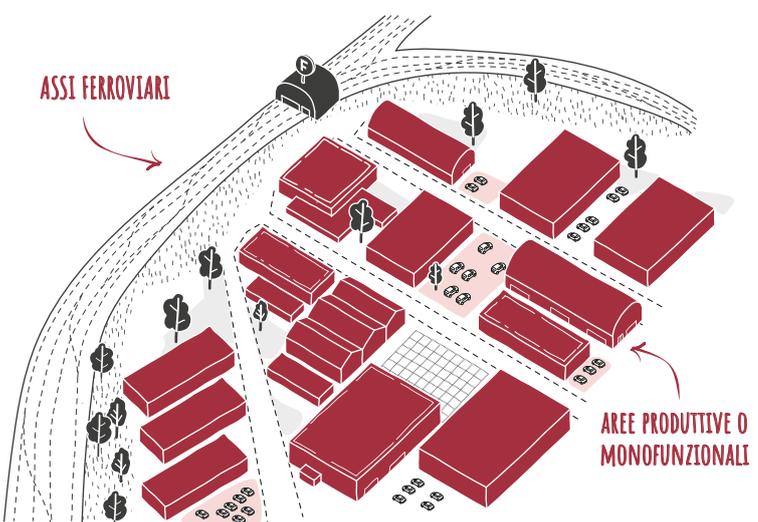
La rete complessiva del trasporto pubblico offre un ottimo livello di accessibilità agli abitanti del quadrante che qui risulta superiore alla media comunale, accorciando le distanze e avvicinando i quartieri sia al centro urbano che ai territori di prima cintura. Alcune criticità si riscontrano invece ad Adriano nuova, probabilmente risolte dalla futura entrata in esercizio della Tranvia 7, negli ambiti lungo i bordi del Parco Lambro, a Lambrate est e Rubattino ovest, in cui è previsto un forte incremento di popolazione dovuto alle trasformazioni residenziali in corso o previste.



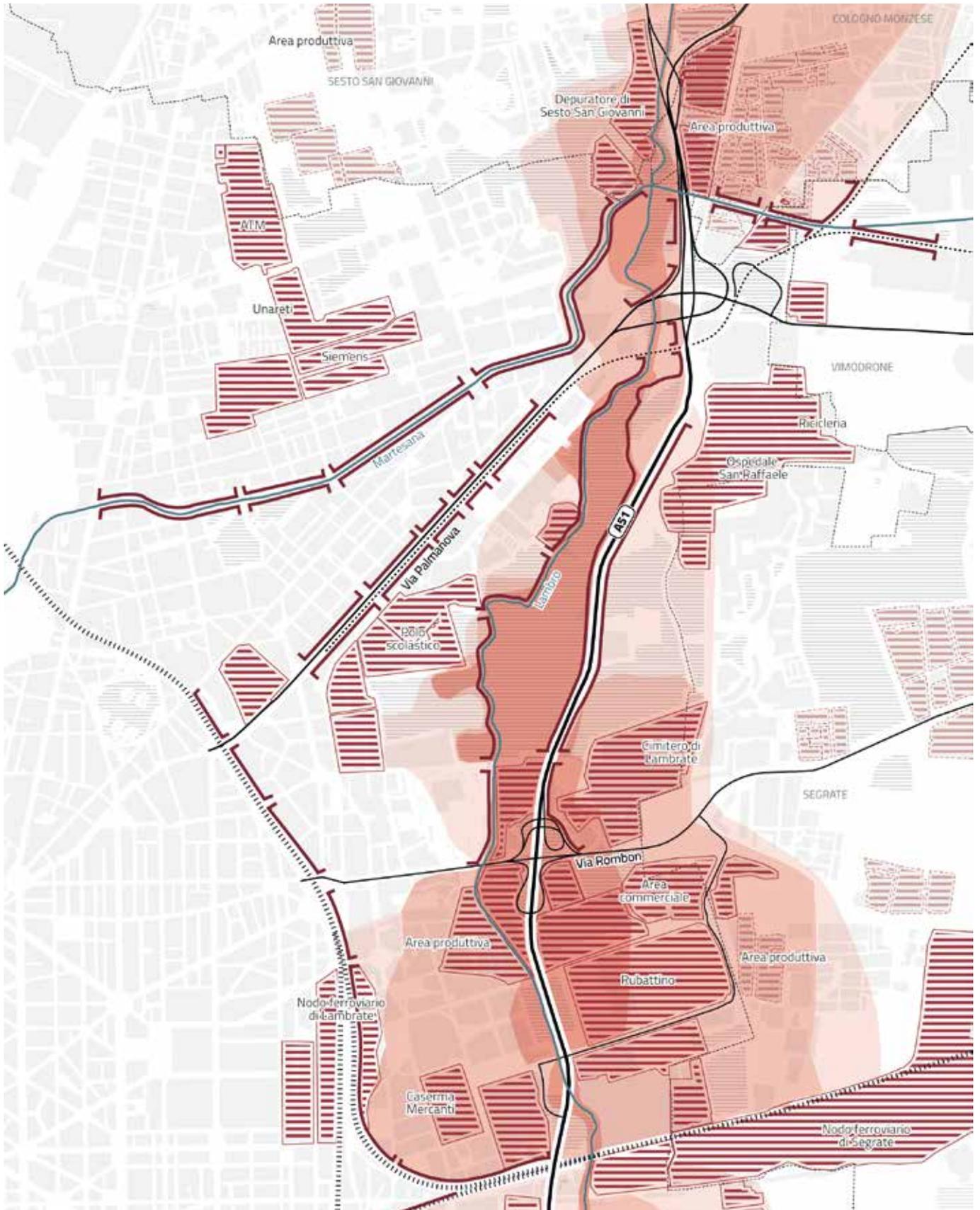
↑ Grandi funzioni introverse che separano parti di città



↑ Le grandi infrastrutture come barriere



↑ Frammenti urbani interclusi e monofunzionali



↑ Città vietata / città inaccessibile

↓ Offerta di trasporto pubblico

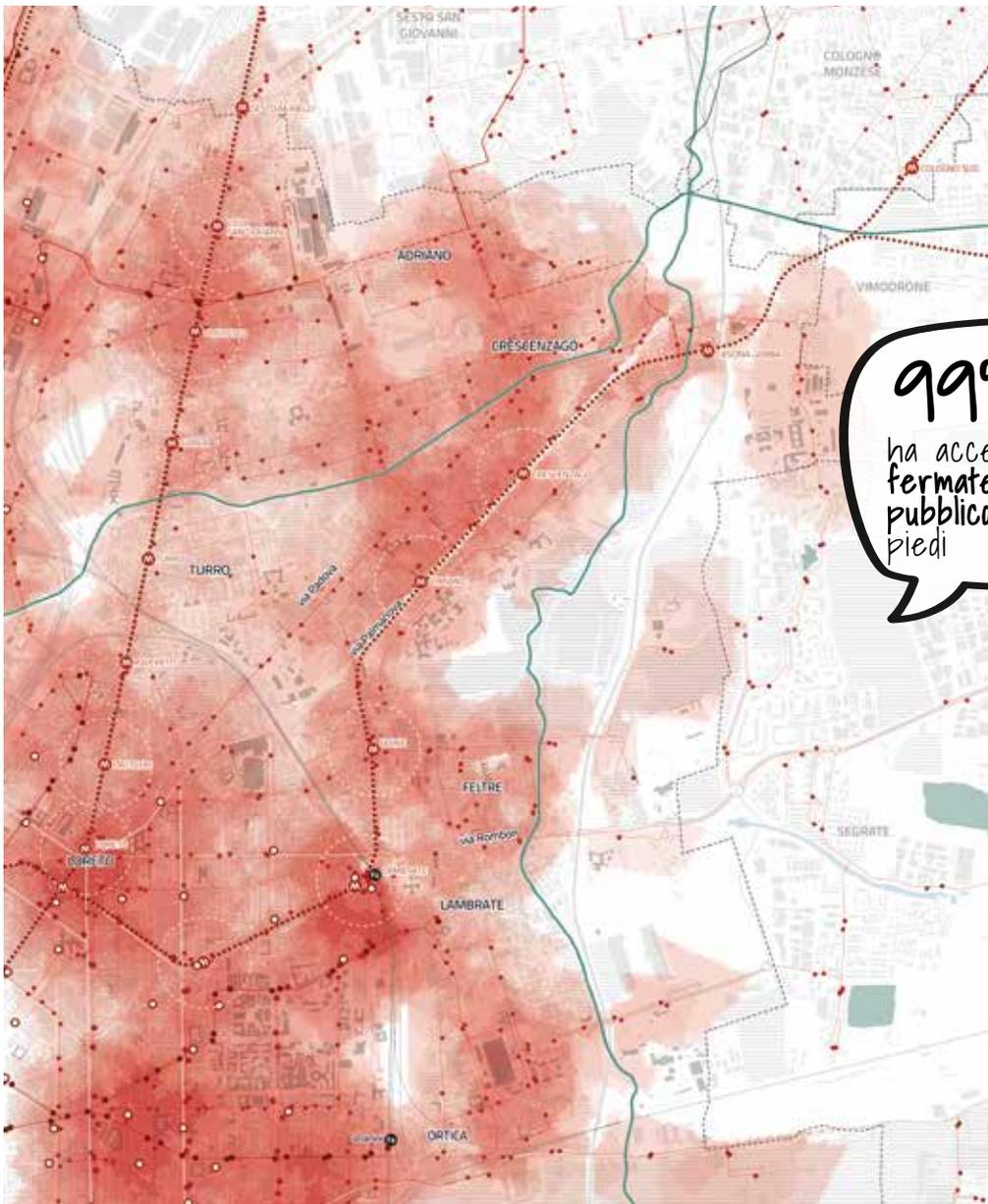
25 linee
del trasporto
pubblico

2 linee
metropolitane
M2 Assago / Abbiategrasso -
Gessate / Cologno Nord
M1 Bisceglie / RhoFieramilano -
Sesto 1° Maggio FS

22 linee
autobus

1 linea
tram +1 prevista
Tranvia 7 Certosa Fs - Cascina Gobba

0 stazioni
di bike sharing



96%
media di
Milano

99% della
popolazione
ha accessibilità a
fermate del trasporto
pubblico a 15 minuti a
piedi

- Fermate del TPL
- M Fermate della Metro
- Linee autobus e tram
- Linea Metro
- Stazioni BikeMi

Accessibilità ad un'offerta scarsa Accessibilità ad un'offerta elevata

— +

Elaborazione realizzata considerando una velocità a piedi di 2,5 km/h, corrispondente a circa 500m in 15 minuti.

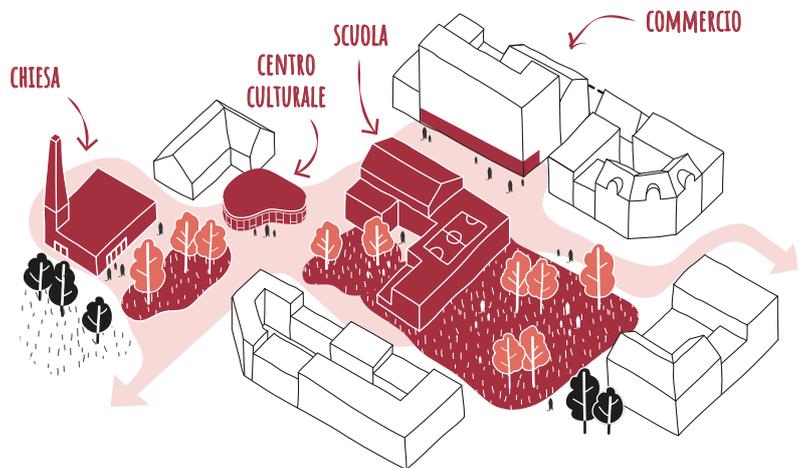
↑ Accessibilità alle fermate del trasporto pubblico



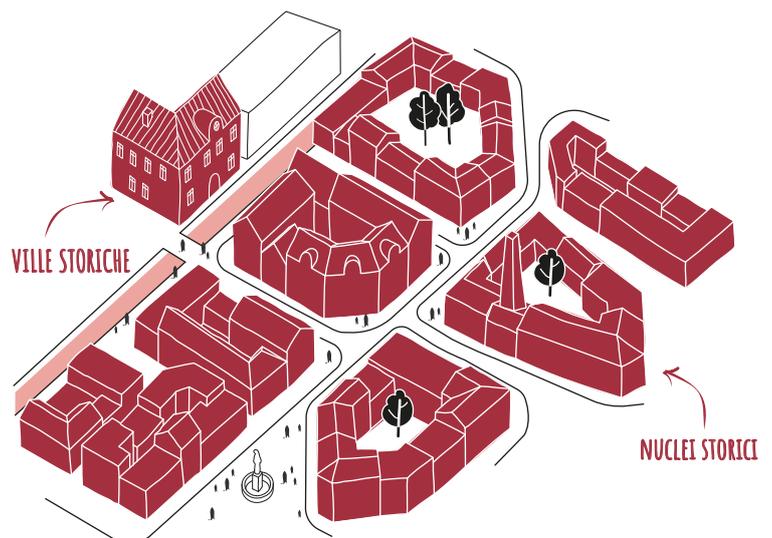
> Spazi di vita / spazi di identità

Lungo le radiali che connettono il centro con il territorio metropolitano a nord / nord-est si sviluppa un quadrante urbano dalla “storia lunga”. Spazi urbani ricchi di identità fortemente radicati nei processi di crescita: nuclei storici esterni, insediamenti di origine rurale, dimore storiche lungo la Martesana, antichi edifici per il culto e infrastrutture per la regimazione delle acque del naviglio della Martesana e del Lambro hanno resistito alla grande crescita urbana ed oggi articolano gli assi storici di ingresso alla città. Attorno ad essi gli interventi del secondo dopoguerra hanno realizzato, a Crescenzago e Palmanova, una città-borgo, fatta di cortine edilizie continue con allineamenti riconosciuti ed altezze contenute su una maglia stradale dalle dimensioni ridotte. Nonostante i profondi processi di trasformazione, sono ancora evidenti anche i segni degli edifici della prima industrializzazione storica della città, alcuni di essi recuperati, altri in attesa di essere riattivati, altri ancora cancellati di cui sopravvive solo qualche traccia nascosta. Su queste matrici storiche si impianta una ricca offerta di spazi di vita attivi (attività commerciali al piede degli edifici, giardini e piazze pubbliche, centri associativi e spazi di aggregazione, in continuità con lo spazio pubblico della strada). Questi spazi di identità sono particolarmente importanti soprattutto laddove più intense sono le trasformazioni. Frequenti sono infine le direttrici ad alto scorrimento e la presenza di tessuti urbani ancora incompiuti.

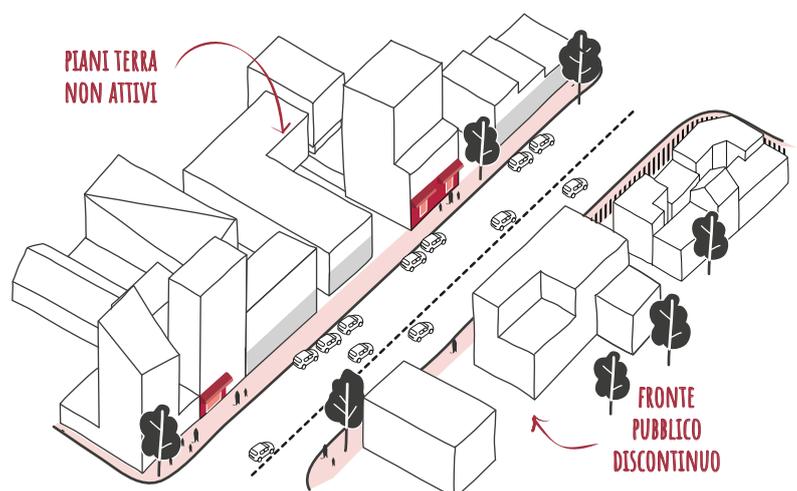
La distribuzione degli spazi del commercio di prossimità, dei servizi alla persona e dell'artigianato di servizio ricalca i tracciati di matrice storica, facendosi sempre meno ramificata procedendo verso nord e verso est lungo i bordi del Parco. Negli ambiti a est di via Palmanova, nei quartieri Adriano e Rubattino, è particolarmente carente la presenza di fronti attivi al piede degli edifici, non consentendo agli abitanti un adeguato grado di accessibilità ai servizi di prossimità.



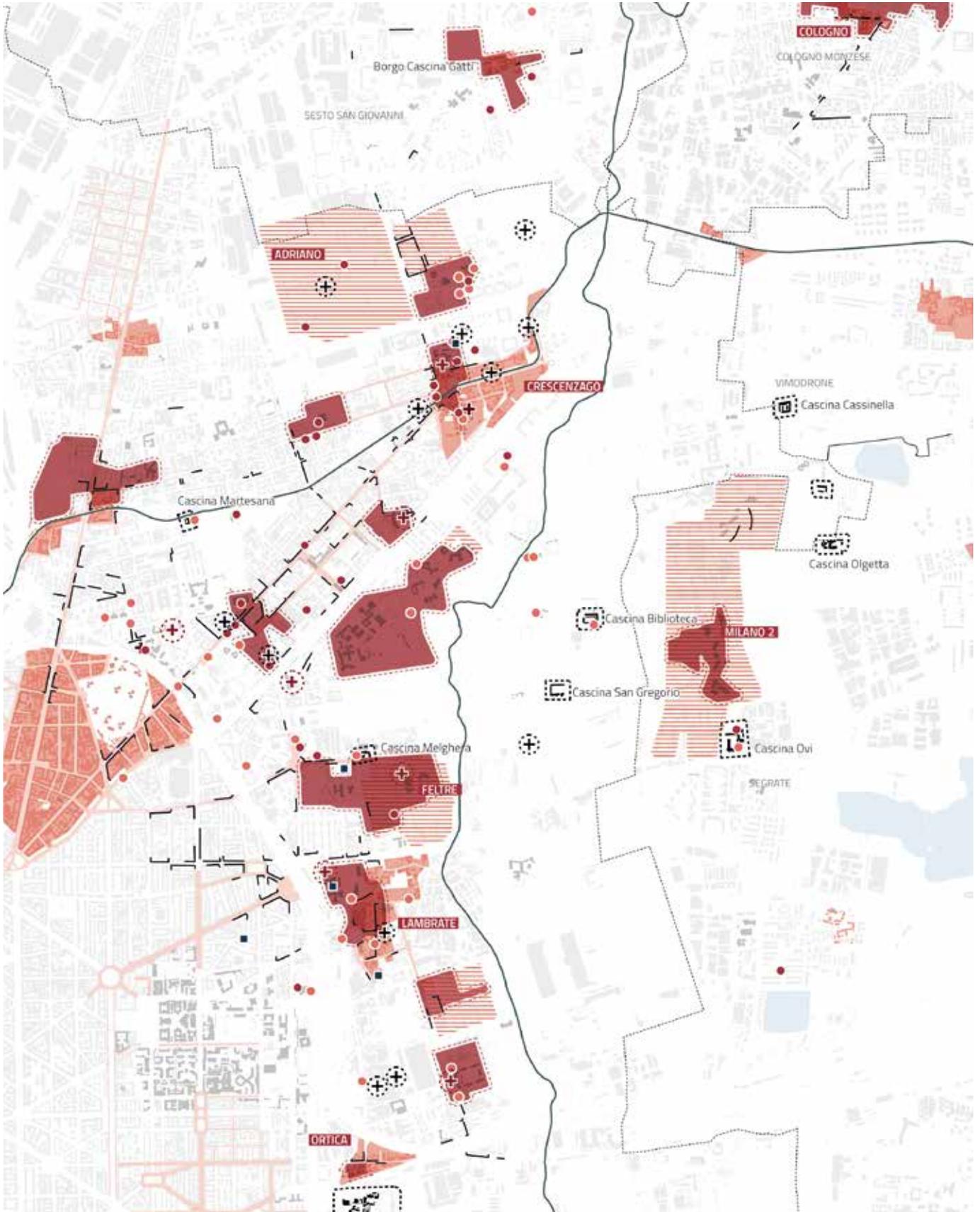
↑ Centralità di quartiere come spazi di vita quotidiana



↑ Città borgo e testimonianze storiche



↑ Fronti urbani inattivi e povertà dello spazio pubblico sulla strada



↑ Spazi di vita / spazi di identità

↓ Offerta di negozi di vicinato



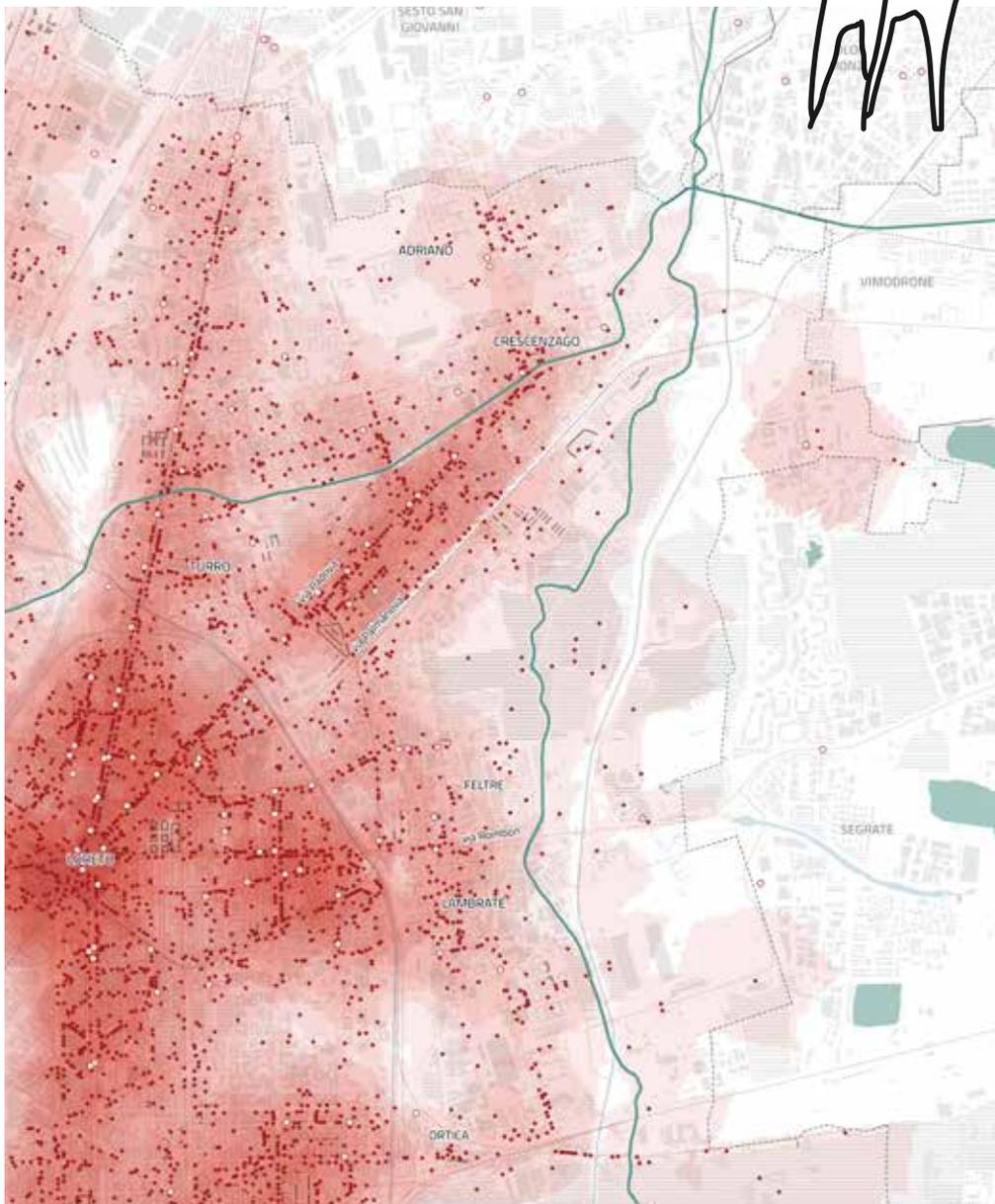
1.939
esercizi di vicinato



512
esercizi di somministrazione
di cibo e bevande



307
esercizi alimentari



● Negozi di vicinato

Accessibilità ad
un'offerta scarsa

Accessibilità ad
un'offerta elevata



Elaborazione realizzata considerando una
velocità a piedi di 2,5 km/h, corrispondente
a circa 500m in 15 minuti.

↑ Accessibilità ai negozi di vicinato



Largo Tel Aviv



Cascina Martesana



Crescenzago storica

QUESTIONI TERRITORIALI

Il workshop svolto l'8 novembre 2022 nell'ambito del Forum Rigenerazione Urbana del Comune di Milano dedicato allo Studio d'Area Adriano / Crescenzago / Rubattino ha consentito di attivare una serie di interlocuzioni con le Direzioni del Comune di Milano, i Municipi 2-3 coinvolti, i comuni di prima cintura confinanti con l'ambito (Sesto San Giovanni, Cologno Monzese, Vimodrone, Segrate), Città metropolitana ed una serie di stakeholder e cittadini. Coniugando l'esito di tali interlocuzioni con l'analisi *desk*, è stato tracciato un quadro composito, non sempre coerente, fatto di **criticità, risorse, trasformazioni in corso e attese, storie di luoghi, di successi o insuccessi di progetti, modi d'uso degli spazi urbani, conflitti e nuove idee**. Ne sono emersi quattro principali profili problematici tracciati su una micro-geografia di luoghi capaci di alimentare i possibili campi di azione degli interventi promossi dallo Studio d'Area.

> Parchi

L'insieme degli spazi aperti, i parchi urbani, i giardini, gli orti e le aree agricole che in maniera frastagliata si diramano tra gli ambiti urbanizzati ad est ed ovest degli argini del fiume costituiscono i diversi modi di essere di un grande parco che si estende nella valle del Lambro superando i confini amministrativi comunali ed i perimetri delle tutele già consolidate.

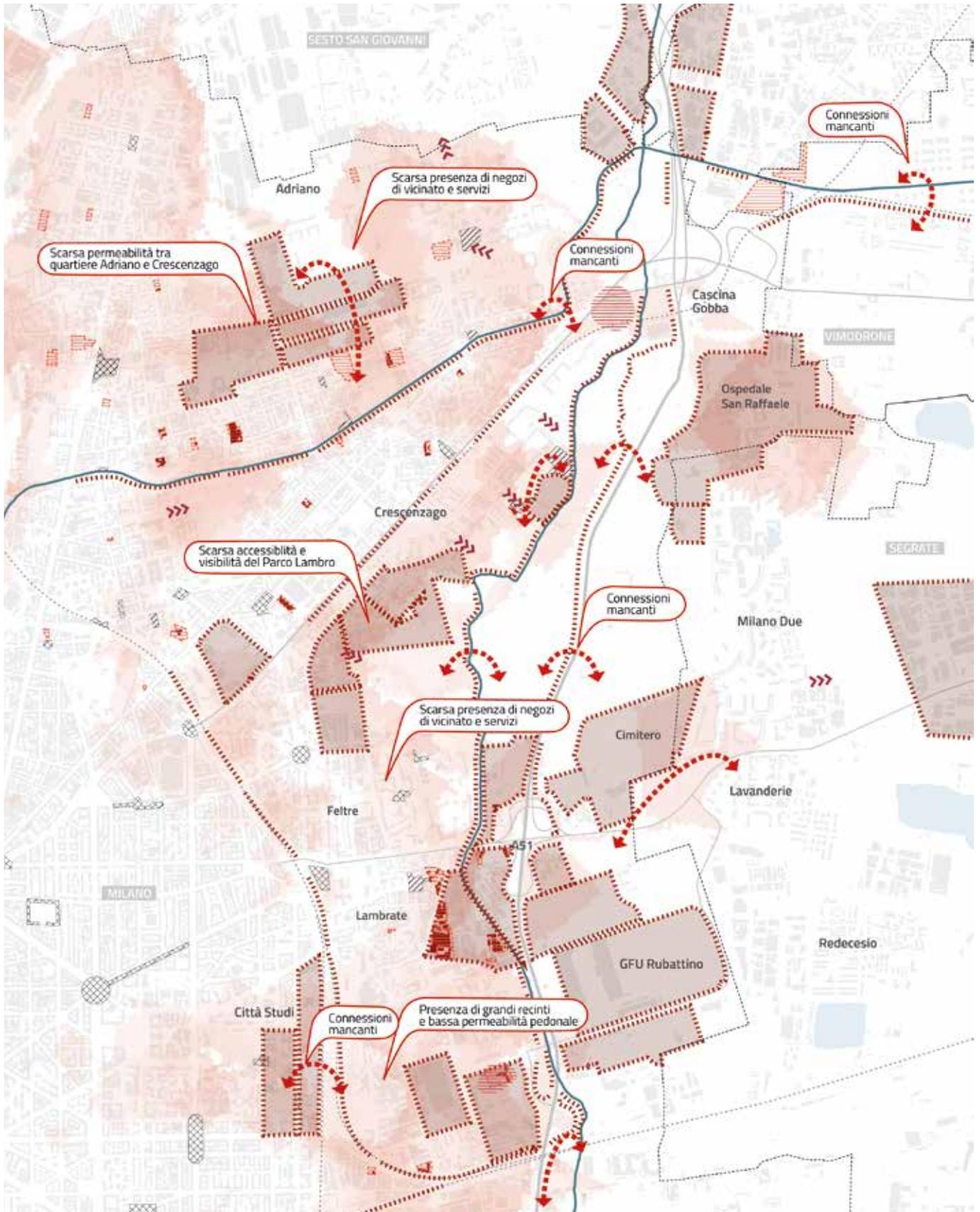
Carenza di attrattività per il Parco Lambro e il Parco della Lambretta:

- i grandi parchi vengono percepiti come poco attrattivi e privi di interazione con gli ambiti urbanizzati circostanti a causa di servizi e presidi territoriali ritenuti insufficienti;
- emerge la necessità di aprire il Parco alla città attraverso la realizzazione di percorsi ludico/didattici rivolti a differenti tipologie di utenti;
- il Festival Lambro rappresenta in questo contesto una iniziativa preziosa da valorizzare e replicare.



Legenda

- edifici dismessi
- ▤ aree dismesse
- ▨ aree di degrado
- ⊠ spazi pubblici di scarsa qualità
- ▧ aree verdi intercluse/frammentate
- ▤▤ recinti urbani (bassa permeabilità)
- ▤▤▤▤ altre barriere fisiche
- ↔ connessioni mancanti
- ingressi ai parchi mancanti
- aree con scarsa presenza di commercio di vicinato e di servizi di quartiere



↑ Mappa delle criticità

Barriere fisiche e scarsa accessibilità alle grandi aree verdi del Lambro:

- fronti urbani chiusi e accessi poco riconoscibili rischiano di separare tra loro le diverse aree del parco e lo stesso parco dalla città, alimentando la percezione di spazio retrostante e marginale;
- è necessario moltiplicare i punti di ingresso al parco e gli spazi di connessione con gli ambiti edificati, sfruttando le occasioni di trasformazione edilizia lungo i bordi;
- il Parco Lambro è lo spazio comune che costruisce l'identità dell'intero quadrante urbano; è dunque necessario lavorare perché non sia considerato un "retro" dei quartieri ma una centralità e un luogo di qualità capace di generare relazioni tra le persone.

I ruoli del sistema verde lungo il fiume Lambro:

- i caratteri ecologici/ambientali, agricoli e quelli ricreativi convivono entro spazi ristretti in un ambito fortemente urbanizzato, limitato da fronti edificati, infrastrutture e impianti, definendo la specificità di questa porzione di valle fluviale;
- aree in cui facilitare l'attraversamento ciclabile e la connessione con le aree verdi distanti dalle sponde del fiume e la realizzazione di spazi dedicati ad attività sportive e ricreative compatibili con il parco e, al contrario, aree in cui limitare l'accessibilità preservandone il valore naturalistico e le funzioni di connessione ecologica;
- aree in cui ridare spazio al fiume per ridurre il rischio idrogeologico definendo nuove forme di parco fruibile in sicurezza;
- aree in cui proteggere e valorizzare le colture agricole assieme alla loro funzione sociale ed educativa.

Appropriazione e abbandono:

- l'ambito è ricco di tante storie che hanno visto gruppi di cittadini e associazioni locali appropriarsi attraverso patti di collaborazione di spazi a rischio di abbandono, costruendo giardini urbani oggi ricchi di attività;
- aree demaniali abbandonate, spazi occupati abusivamente, aree intercluse tra le infrastrutture, aree di rispetto di impianti ed anche porzioni di parchi e giardini pubblici danneggiati e con usi incongrui in determinate ore del giorno definiscono nell'insieme un'articolata mappa del degrado.

> Spazi del movimento

Lentezza e velocità, scala di quartiere e scala metropolitana sono condizioni opposte che accompagnano la percezione dell'intera area. La centralità degli spazi destinati al movimento, quello dei mezzi privati, delle merci e del trasporto pubblico, fanno di questo ambito una delle porte di ingresso privilegiate a Milano e all'intero territorio metropolitano accompagnata tuttavia da impatti significativi sulla possibilità di muoversi a piedi o in bicicletta all'interno dei quartieri attraversati.

Mobilità ciclabile e pedonalità:

- carenza di sicurezza nell'attraversamento delle infrastrutture, sia quelle in superficie che, in particolare, dei sottopassi pedonali della M2 lungo via Palmanova;
- i percorsi ciclabili su via Padova e via Palmanova sono discontinui e richiedono interventi di prolungamento e raccordo;
- la previsione della nuova ciclabile prevista da Cascina Gatti (Sesto San Giovanni)

a Cologno su Corso Europa consente di raggiungere i percorsi ciclabili per Lambro e Martesana in direzione Milano;

- la previsione di un collegamento ciclabile nord-sud che dalla fermata della M2 di Cologno Sud si collega con la ciclabile del Naviglio Martesana, attraversando il tracciato della M2 direzione Gessate nel territorio di Vimodrone, consente di raggiungere la Padana Superiore dove è possibile immaginare una nuova ciclabile compatibile con l'intenso traffico veicolare;
- è necessario rafforzare i collegamenti trasversali tra il Parco Lambro, il quartiere di Milano 2 e il centro di Segrate.

Sharing mobility:

- l'assenza del servizio di BikeMi negli ambiti esterni della cerchia ferroviaria penalizza la mobilità ciclabile e la sua integrazione con le fermate del trasporto pubblico;
- per i servizi di sharing disponibili non risulta possibile parcheggiare le bici nell'area oltre la cerchia ferroviaria o, quando ammessa, comporta per l'utente costi maggiori.

Trasporto pubblico e stazioni:

- le stazioni della metropolitana, quelle esistenti sulla linea M2 e quella programmata a Segrate sulla linea M4, e la stazione ferroviaria di Lambrate sono porte di accesso alla città dal quadrante metropolitano di nord-est;
- i parcheggi esistenti in prossimità delle stazioni richiedono un complessivo ripensamento al fine di integrare servizi, definire regole d'uso più precise ed aumentare qualità e condizioni di sicurezza degli spazi;
- è di futura attivazione un nuovo di bus da San Raffaele alla stazione della M2 Cascina Burrone;
- è necessario facilitare l'accesso agli istituti scolastici presenti nel territorio di Milano anche per gli studenti residenti nei Comuni limitrofi;
- il quadrante è servito dal servizio TPL in maniera adeguata in direzione centro, gli spostamenti trasversali (Zara – Monza - Palmanova) risultano invece bisognosi di potenziamento; in questo senso il collegamento della nuova metrotranvia Gobba-Certosa e il progetto della "circle line" risultano strategici.



Viabilità:

- le “zone 30” presenti nel quadrante urbano sono insufficienti a fronte della esigenza di proteggere dal traffico veicolare gli ambiti particolarmente ricchi di spazi urbani e servizi accessibili dai pedoni;
- l’incremento del numero di posti auto con “strisce Blu” negli ambiti posti all’esterno della cerchia ferroviaria a Lambrate potrebbe ridurre le intense condizioni di traffico;
- è necessario valutare le condizioni per la fattibilità di un declassamento della via Palmanova consentendo la sua trasformazione in un nuovo viale urbano integrato negli spazi urbani dei quartieri attraversati;
- la vicinanza dei due grandi parcheggi di Cascina Gobba e del San Raffaele richiede la definizione di sinergie a favore delle esigenze degli utenti rendendo non prioritaria la realizzazione di strutture per parcheggi.

> Sport e scuole

Ad una significativa incidenza della popolazione residente giovanile si somma quella gravitante dai comuni di prima e seconda cintura attratta dagli istituti scolastici di ordine superiore e dai centri sportivi localizzati in prossimità del confine comunale e all’interno del parco Lambro. Gli spazi dedicati alla scuola e allo sport sono tra i principali elementi che definiscono l’immagine e gli usi prevalenti di questo ambito territoriale.

Scuole dell’infanzia / Scuole primarie:

- ad est di via Palmanova, tra le fermate della metropolitana di Cimiano e Crescenzago, emerge una carenza di scuole dell’infanzia e scuole primarie. La fruizione di quelle ubicate al di là del corridoio infrastrutturale costringe l’attraversamento di sottopassi pedonali degradati. Questa criticità sarà ancora più marcata nel prossimo futuro per l’aumento dei residenti indotto dalle nuove trasformazioni urbanistiche previste lungo i bordi del parco;
- emerge la necessità di ripensare i luoghi adiacenti agli spazi scolastici al fine di incrementarne le condizioni di sicurezza trasformandoli in spazi urbani inclusivi raggiungibili attraverso “percorsi scolastici” con bici, pedoni e servizi di “pedibus”.



Istituti scolastici superiori e attrezzature sportive:

- il numero rilevante di istituti scolastici e attrezzature sportive ad est della barriera infrastrutturale di via Palmanova richiede la definizione di nuovi percorsi ciclabili connessi ad una rete di scala sovracomunale; è necessario valutare la fattibilità di nuove opere a superamento della strada e del tracciato della metropolitana.

Sport destrutturato:

- a fronte di una buona offerta di impianti per attrezzature sportive strutturate ad uso privato, emerge la necessità di definire spazi sportivi aperti con nuove modalità di gestione a servizio del quartiere attraverso il ripensamento di quelle comunali, il potenziamento e l'integrazione delle attrezzature sportive all'interno delle aree verdi;
- i centri sportivi potrebbero essere ripensati come spazi multifunzionali, integrando sport, politiche sociali e giovanili, servizi per diversamente abili, erogazione di servizi, cultura e aggregazione, ridefinendone il modello gestionale.

Parchi scolastici:

- il Parco Trotter e il Parco di Villa Finzi sono spazi articolati che arricchiscono l'offerta di servizi pubblici dei quartieri entro cui sono insediati. Entrambi i parchi scolastici sono recintati, ma mentre il Parco Trotter apre le sue porte solo in orario extra scolastico, il Parco di Villa Finzi rimane sempre fruibile da parte del quartiere, rispettando solo l'orario di chiusura notturno. Tale situazione evidenzia da una parte la qualità di spazi in cui sono accostati edifici scolastici e aree comuni a verde pubblico, dall'altra la difficoltà della convivenza delle diverse funzioni e la necessità di ripensare alla gestione degli spazi.

Luoghi di aggregazione:

- la necessità di individuare adeguati spazi pubblici di aggregazione suggerisce la necessità di cogliere le occasioni delle trasformazioni urbanistiche previste nell'ambito, immaginando che ai piani terra sia possibile realizzare spazi di relazione (piazze, fronti commerciali e di servizio) con gli ambiti circostanti;
- lungo il bordo delle aree a parco, la realizzazione di nuovi istituti scolastici rappresenta l'occasione per definire nuovi accessi pedonali e ciclabili alle aree verdi, rafforzando il rapporto con gli spazi pubblici all'interno degli spazi urbanizzati;

Scuole Aperte / Patti educativi:

- Comune e istituti scolastici hanno attivato il progetto 'Scuole Aperte' consentendo così che spazi e attrezzature possano essere fruiti da associazioni del territorio. I "Patti Educativi di comunità" ne rappresentano una evoluzione, sono accordi tra gli enti locali, le istituzioni pubbliche e private operanti sul territorio, le realtà del Terzo settore e le scuole per promuovere e rafforzare la collaborazione tra gli istituti e la comunità, promuovendo modelli concreti di una scuola aperta, coesa ed inclusiva.
- Il progetto di ristrutturazione della Scuola Ex Maroncelli in V.le Rimembranze di Lambrate sta immaginando di destinare alcuni spazi collocati al piano terra ad associazioni di quartiere.

> Terzo settore, casa e servizi

La qualità dell'abitare all'interno di uno dei settori urbani di ingresso alla città richiede servizi capaci di rispondere contemporaneamente a domande locali e a domande espresse dalle popolazioni provenienti quotidianamente da altri comuni e

dai grandi attrattori. Le future trasformazioni urbane rappresentano occasioni per espandere e radicare spazi di città di pubblica nei quartieri posti a cavallo dei confini amministrativi.

Parco, spazio di relazioni:

- la valorizzazione delle aree del parco Lambro come spazio privilegiato delle relazioni sociali passa dalla valorizzazione dei servizi esistenti, dall'immaginare nuove offerte per gli spazi di proprietà comunale (edifici, padiglioni) oggi sottoutilizzati o dismessi, dal coordinare gli orari di apertura dei servizi con le domande/possibilità degli utenti, dal migliorare l'accessibilità, la visibilità degli spazi di ingresso e realizzando permeabilità pedonali con i quartieri limitrofi;
- la rilevanza del tessuto associativo presente nelle aree del parco richiede azioni di supporto attraverso spazi di relazione esterni dedicati all'animazione;
- la messa in sicurezza degli spazi del parco dai rischi idrogeologici legati alle esondazioni del Lambro è azione prioritaria.

Domande di servizi:

- emergono domande diffuse: spazi di allenamento all'aperto esterni ai centri sportivi strutturati, spazi per attività culturali, in particolare teatro e musica, spazi associativi capaci di integrare differenti fasce di età e differenti attività, piazze e spazi pubblici, case di comunità e servizi sociosanitari di prossimità rafforzando partenariato tra farmacie e medici di base;
- a Crescenzago: una biblioteca di quartiere dotata di uno spazio multifunzionale per attività legate alla cultura, spazi adeguati per spettacoli teatrali, negozi di vicinato;
- nel quartiere Adriano: negozi di vicinato, strutture sportive;
- a Lambrate: attrezzature sportive per le società amatoriali, campi da calcio;
- è avvertita la necessità di integrare ed estendere alcuni servizi (consultorio, centro antiviolenza, psicologo di quartiere, servizi per caregivers, servizi e/o spazi dedicati a persone LGBTQIA+ vittime di violenza e/o discriminazioni), pensando alla realizzazione di luoghi dedicati e diffusi nei quartieri che possano divenire luoghi di "primo intervento" e orientamento ai servizi sociosanitari inseriti in luoghi riconoscibili e abituali (es. scuole, centri sportivi, biblioteca, centri giovanili).



Produzioni di eccellenza:

- Siemens ad Adriano, Rizzoli a Crescenzago, Camozzi e la futura Magnifica Fabbrica della Scala a Rubattino sono tra i punti di eccellenza del settore produttivo e dei servizi presenti nell'area; è importante costruire relazioni con il territori circostanti qualificando i servizi e gli spazi urbani esterni ai recinti industriali, garantendone idonei livelli di accessibilità anche ciclabile e generando ricadute positive per la vita dei quartieri.

Commercio:

- anche in questo settore urbano sono attive iniziative sostenute dal Comune di Milano finalizzate all'accompagnamento all'apertura di negozi di vicinato a canone calmierato, ponendo al centro della propria pianificazione il ruolo dei piani terra attivi;
- in alcune parti dell'area, Adriano e via Rizzoli in maniera evidente, emerge una forte presenza di immobili commerciali vuoti.

Casa:

- anche in questo settore urbano è particolarmente sentita la questione abitativa; processi di gentrificazione sono già evidenti nel quartiere Lambrate e in corso lungo l'asse di via Padova considerato il più grande complesso popolare privato di Milano, per quanto i prezzi delle abitazioni siano in forte crescita;
- è particolarmente elevata la domanda di abitazioni temporanee legate alla presenza nell'area di grandi erogatori di servizi (San Raffaele, Città Studi, attività produttive); sono in corso di realizzazione nuove offerte di residenze studentesche e social housing nel Comune di Cologno Monzese.

Tra gli spazi dei quartieri:

- Via Palmanova e il tracciato in superficie della metropolitana rappresentano barriere infrastrutturali che disincentivano le relazioni tra le parti del quartiere; in assenza di fattibili previsioni di interrimento delle infrastrutture è necessario ripensare radicalmente i sottopassi esistenti sulla scia di quanto è previsto dall'intervento di Reinventing Cities a Crescenzago e valutare l'eventuale declassamento di viale Palmanova, per trasformarlo in asse urbano, assieme alla riqualificazione pedonale di viale Don Luigi Orione.

> Trasformazioni urbane

L'intensità delle trasformazioni edilizie che sta investendo l'intera città si conferma anche nel quadrante dello Studio d'Area. Rappresenteranno preziose opportunità di riqualificazione dei numerosi spazi abbandonati e degradati solo nella misura in cui i progetti saranno capaci di coinvolgere gli spazi dei quartieri, superando i ristretti recinti delle trasformazioni, costruendo relazioni tra parti oggi separate e valorizzando le storie e le identità di un territorio e scongiurando il rischio di nuovi luoghi dormitorio.

Bonifiche:

- nelle trasformazioni urbanistiche l'analisi dei suoli e la conseguente definizione degli eventuali interventi di bonifica rischia di arrivare troppo tardi nei processi autorizzativi costringendo a rivedere la pianificazione e rischiando di incrementare gli oneri da destinare alla bonifica; potrebbe essere opportuno quindi promuovere e normare la pratica della bonifica preventiva con tecniche di fitodepurazione in attesa dell'attuazione degli interventi di trasformazione;
- l'intensità delle trasformazioni urbanistiche che stanno investendo la città

potrebbe aprire alla possibilità di valutare l'utilizzo di risorse provenienti da quelle che avvengono nelle aree più centrali, favorendo interventi di riqualificazione di aree pubbliche in contesti periferici dove più significativa può essere l'incidenza degli oneri di bonifica.

Trasformazioni oltre confine:

- Vimodrone: aree di trasformazione sul confine comunale individuate dal vecchio PGT sono state stralciate per evitare nuovo consumo di suolo; nella zona di Cascina Cassinella è confermata la previsione di ampliamento dello studentato del San Raffaele con nuove aree sportive e, negli ambiti circostanti, l'ampliamento del PLIS delle Cave in continuità con le aree agricole lungo il confine con Segrate;
- Vimodrone e Cologno Monzese: le previsioni di trasformazione di aree industriali dismesse lungo il confine con Milano sono occasioni di riqualificazione di aree oggi fortemente degradate situate in prossimità del corridoio della Martesana.

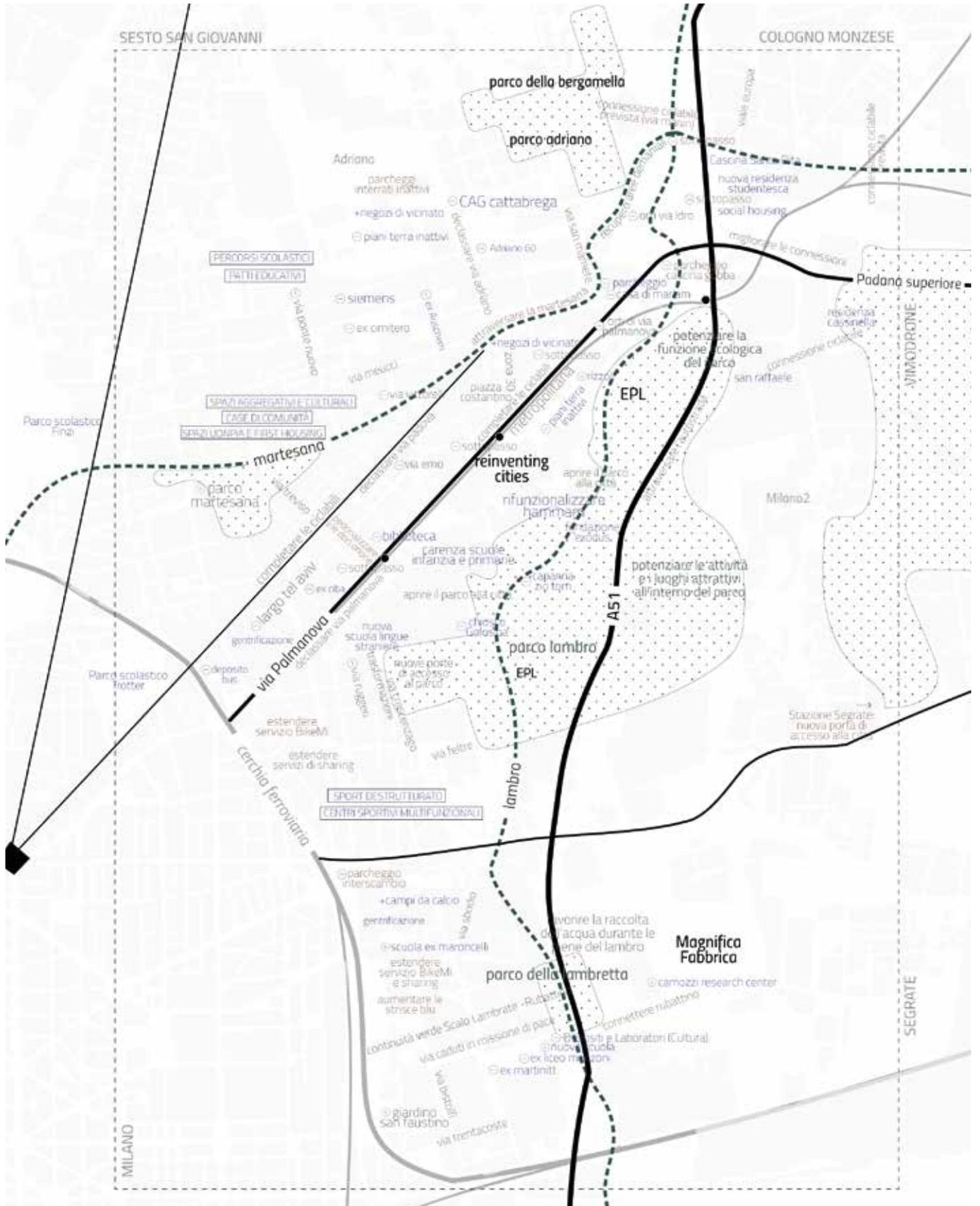
Trasformazioni lungo il bordo del parco Lambro:

- le previsioni di trasformazioni edilizie ad alta densità ad est di via Palmanova lungo il perimetro del Parco Lambro pongono la questione del rapporto tra città e parco, richiedendo di favorire connessioni ciclopedonali e ambientali con gli ambiti urbanizzati retrostanti e di evitare fronti edilizi chiusi e privi di funzioni di interesse collettivo al piede degli edifici (commercio di vicinato e servizi);
- per le aree di trasformazione di Rubattino pare inopportuno l'insediamento di insediamenti di logistica nella GFU in ragione di un particolare livello di criticità del traffico che investe la rete viabilistica dell'area.

Trasformazioni dello spazio pubblico:

- la riqualificazione dello spazio pubblico è azione prioritaria anche quando indipendente dalle auspicabili ricadute delle trasformazioni urbanistiche in corso;
- la realizzazione di nuovi spazi pubblici (viale Don Luigi Orione, via Ponte Nuovo, piazza Costantino) attraverso la trasformazione di aree oggi asservite a viabilità o impianti risponde alla esigenza di realizzare una piazza in ogni quartiere.





↑ Mappa dei luoghi nominati

III.

PIANI E

PROGETTI

ATTIVI

OBIETTIVI E STRATEGIE

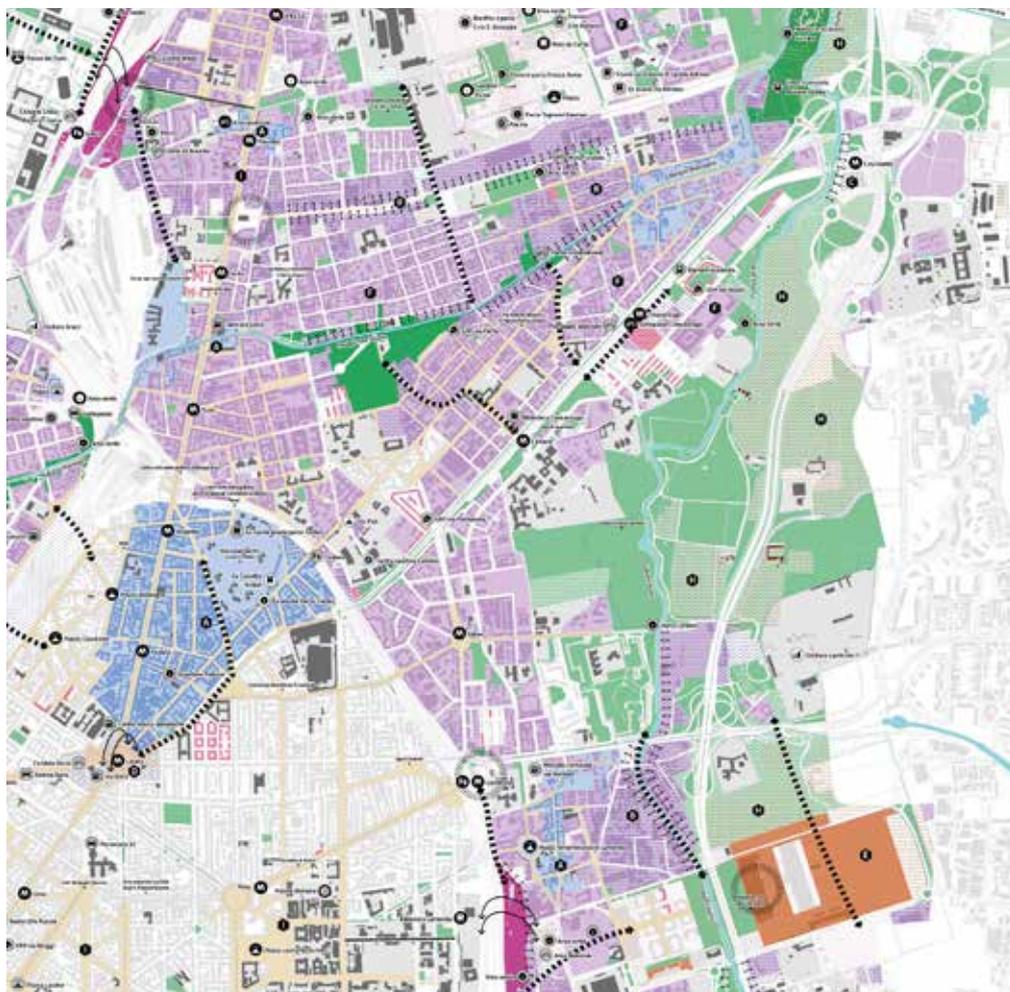
> Gli Spazi metropolitani del PGT Milano 2030

All'interno del Piano di Governo del Territorio vigente il quadrante territoriale oggetto di studio è collocato all'intersezione degli spazi metropolitani del PGT evidenziando la necessità di delineare strategie e politiche di scala vasta per affrontare adeguatamente questioni che non possono essere trattate efficientemente alla sola scala comunale.

Valorizzazione ambientale della valle del Lambro

La Valle del Lambro richiede di attivare azioni di prevenzione del rischio idraulico e processi di rigenerazione ambientale che possano contribuire a migliorare l'assetto idrogeologico e a valorizzare la componente ambientale. La Valle del Lambro con il suo complesso sistema ambientale e infrastrutturale nord-sud e con le sue articolate sezioni territoriali est-ovest, rappresenta un ambito privilegiato per definire elementi strategici e opportunità progettuali di scala intercomunale.

- L'apertura del corridoio ai territori di valle, a partire dai suoi principali punti di attraversamento (il **Nodo di C.na Gobba**, l'**AdP Scali ferroviari** a Lambrate, la **Grande Funzione Urbana – GFU di Rubattino**) è immaginato per trasformare luoghi specializzati per il funzionamento della città in spazi di integrazione



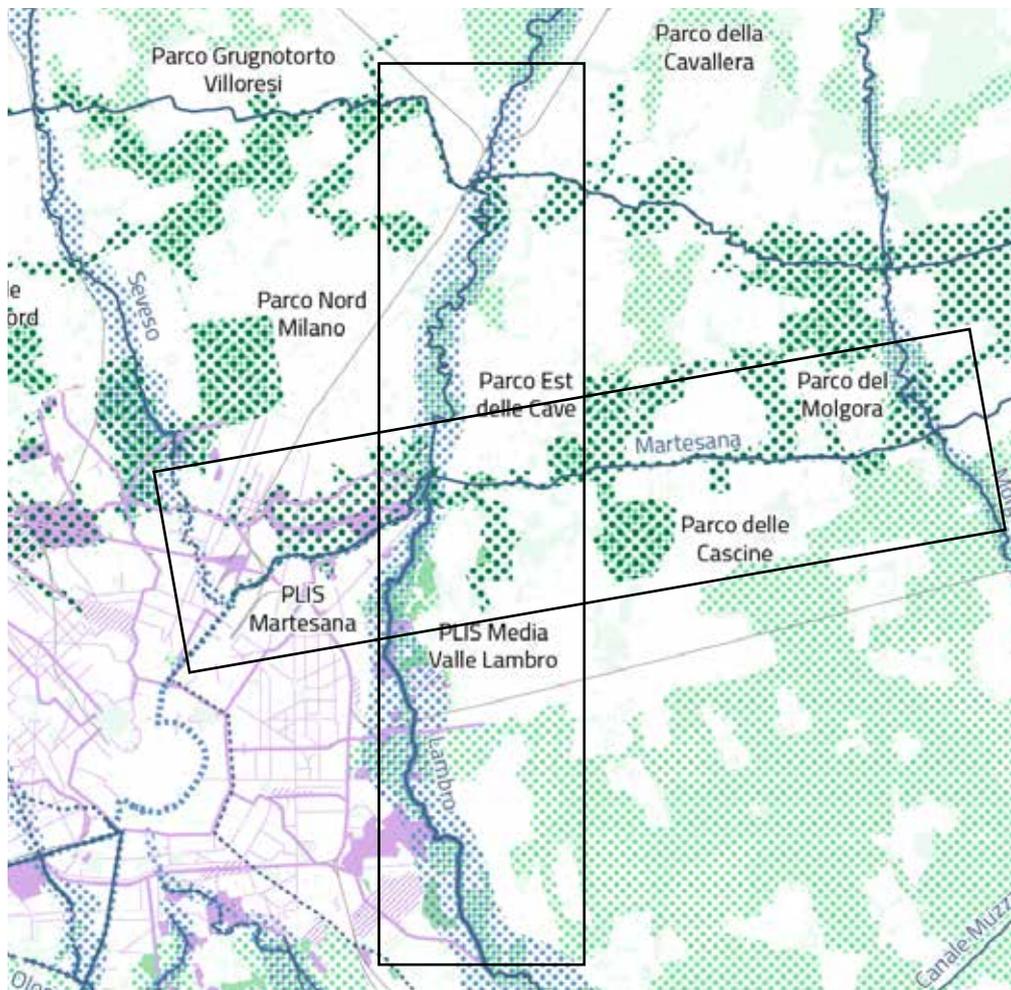
↑ Atlante PGT Milano 2030

di nuove funzioni urbane che coesistono all'interno di un territorio con valori ambientali e paesaggistici.

- La riqualificazione diffusa degli ambiti costruiti attorno al fiume: la presenza di particolari condizioni insediative e il ricorrere di aspetti di criticità in corrispondenza di spazi ad elevata sensibilità ambientale (parchi e corsi d'acqua) ha guidato l'individuazione degli "Ambiti di rigenerazione ambientale"; al loro interno sono sostenuti interventi di diradamento delle edificazioni (attraverso il trasferimento dei diritti volumetrici), de-impermeabilizzazione del suolo e incremento del patrimonio vegetazionale (attraverso il raggiungimento di uno specifico indice di riduzione di impatto climatico).
- La ricomposizione del paesaggio della valle fluviale del fiume Lambro: i piani e i progetti sulla valle fluviale, tra tutti il **Progetto strategico di sottobacino del Lambro settentrionale**, nell'ambito dell'ell'AQST **Contratto di Fiume**, e **RE-Lambro** e, più a sud, il progetto di riqualificazione del Parco Forlanini stanno definendo le condizioni per programmare e realizzare interventi di scala variabile in termini di sicurezza idraulica del territorio, tra questi l'**Estensione Parco Lambro – EPL**, la riqualificazione ambientale e dei servizi, la costruzione di nuovi paesaggi all'interno di aree fortemente urbanizzate.

Connessioni verdi e blu tra Martesana e Parco Nord

Il Naviglio Martesana, che dal fiume Adda penetra fino al cuore di Milano, definisce un corridoio ecologico mettendo in relazione diversi territori, dotati di considerevoli



↑ Rete Ecologica metropolitana, PGT Milano 2030

potenzialità di progetto per migliorare una varietà di ambiti posti all'intersezione tra più comuni. L'Adda-Martesana è infatti, da una parte, un territorio di particolare qualità ambientale, caratterizzato dalla presenza di numerosi PLIS e ambiti di tutela; dall'altra, e anche un ambito favorito dall'elevata accessibilità al trasporto pubblico, grazie all'estensione della **linea M2** fino a Gessate (le cui stazioni esterne sono oggetto di interventi di riqualificazione con il **Bando Periferie** di Città Metropolitana) e alla conseguente connessione con le principali stazioni ferroviarie della città. Le opportunità per sviluppare progetti intercomunali di riconnessione ambientale, che questo quadro territoriale presenta, sono molteplici:

- la definizione del **PLIS Martesana** apre la possibilità di mettere a sistema differenti spazi, per dare vita a un progetto territoriale integrato che superi la frammentazione delle politiche che hanno nel tempo caratterizzato quest'asse;
- il **Nodo di C.na Gobba** in cui si intrecciano fiume Lambro, Naviglio Martesana, Linea Metropolitana M2 e Tangenziale Est è centrale per la risoluzione di uno degli spazi metropolitani più complessi e problematici determinando condizioni di criticità ambientale, degrado e insicurezza;
- gli **Ambiti di Rinnovamento urbano** all'interno di un quadrante che si sviluppa da C.na Gobba fino al Parco Nord Milano, oggi molto denso e frammentato da infrastrutture radiali, definiscono azioni di diradamento e rigenerazione ambientale che potrebbero trovare il loro fulcro nella futura realizzazione della nuova **Metrotranvia** fino a Precotto.

Le previsioni del PGT Milano 2030 e le progettualità attive in questi due estesi ambiti di relazione tra Comuni differenti alimentano la costruzione del Parco metropolitano ovvero di uno degli elementi che potrà qualificare il modello di sviluppo futuro della regione urbana milanese. All'interno del quadrante nord-est appaiono tre i cardini su cui articolare il progetto:

- sviluppo delle interconnessioni tra parchi regionali (Parco Agricolo Sud Milano e Parco Nord), Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS Media Valle del Lambro, Est Cave e Martesana) e parchi urbani a vocazione metropolitana (in primo luogo Parco Forlanini e Idroscalo);
- revisione dei modelli di governo e gestionali esistenti sia dei Parchi regionali sia dei PLIS (integrazione/fusione);
- rafforzamento della capacità di progettazione in chiave naturalistica, agricola e fruitiva, ponendo il problema di ridefinire la funzione dell'agricoltura metropolitana, attraverso sia la valorizzazione della dimensione produttiva anche in chiave di *food policy*, dall'altra, attraverso il presidio del paesaggio, la salvaguardia del sistema idrogeologico e della biodiversità, la conservazione di culture e saperi tradizionali, la gestione degli spazi liberi e i luoghi di fruizione.

> La pianificazione sovraordinata

Il Piano Territoriale Metropolitano - PTM, approvato nel maggio 2021, riconosce per il quadrante nord-est Milano un insieme di opportunità – ambientali, di rigenerazione e di mobilità - definite dalla sua collocazione a cavallo tra la dimensione urbana e quella di scala vasta, individuando alcuni punti di forza da consolidare la cui influenza valica la scala dei singoli comuni.

Equità territoriale: Luoghi Urbani per la Mobilità (LUM)

A sostegno di un'organizzazione policentrica e della diffusione dei servizi di scala sovracomunale, il Piano individua per il territorio oggetto di studio, cinque LUM - Luoghi Urbani per la Mobilità - nelle fermate della metropolitana M2 di Cologno e Vimodrone e nella stazione ferroviaria di Segrate. Il PTM riconosce il valore strategico

di queste stazioni per migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi di mobilità, per il contenimento delle emissioni inquinanti in atmosfera, per il decongestionamento della Città centrale, per l'ottimale utilizzo dei servizi e delle attrezzature pubbliche e, in generale, per il funzionamento del sistema metropolitano nel suo complesso. In questi luoghi e nell'intorno delle fermate il Piano promuove la localizzazione di servizi e infrastrutture necessari per potenziare la funzione di interscambio, funzioni urbane e servizi alla persona e alle imprese finalizzati a migliorare sicurezza e vivibilità dell'area, candidandoli a diventare hub attrattivi e dinamici.

Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico-ambientale: il progetto di Rete Ecologica Metropolitana (REM) e Rete Verde Metropolitana (RVM)

Così come buona parte dei territori a corona del nord Milano, anche questo quadrante ha conosciuto nei decenni elevati livelli di urbanizzazione e infrastrutturazione, e un conseguente elevato livello di frammentazione e impoverimento ecologico. Per realizzare un sistema di interconnessione ecologica nel territorio della Città metropolitana di Milano, il PTM definisce la Rete Ecologica Metropolitana (REM), che nel territorio oggetto di studio riconoscono nei due corridoi ecologici fluviali che corrono lungo il corso del fiume Lambro e lungo l'asta della Martesana gli elementi naturali che caratterizzano il quadrante e che strutturano il progetto di REM.

Gli aspetti paesaggistici, ecologici e della biodiversità della REM sono integrati nel metaprogetto della Rete Verde Metropolitana (RVM) che, con un approccio multifunzionale, ha l'obiettivo di ricomporre paesaggisticamente il territorio non urbanizzato o prevalentemente libero da insediamenti, aggregando obiettivi di rinaturalizzazione e di fruizione paesaggistica e storico culturale del territorio rurale compatibilmente con le esigenze funzionali delle attività agricole. Il territorio nord est di Milano rientra nell'Unità Paesistico Ambientale (UPA) della fascia dei fontanili, inserendosi a cavallo tra l'UPA 3b e l'UPA 3c caratterizzate da maggiore urbanità. In questi luoghi le azioni prioritarie di pianificazione devono essere rivolte alla regolazione del ciclo idrogeologico e alla regolazione del deflusso delle acque superficiali attuando da una parte il modello delle sponge city e dall'altra prevedendo progetti di ampliamento degli alvei fluviali per restituire spazio ai fiumi urbani. Anche azioni volte alla regolazione locale della temperatura e dell'umidità sono da ritenersi prioritarie e si attuano attraverso il contenimento del riscaldamento delle superfici e contribuendo alla formazione di corridoi di ventilazione in particolare lungo il sistema idrografico.

Tutela delle risorse non rinnovabili: progetti di rigenerazione urbana

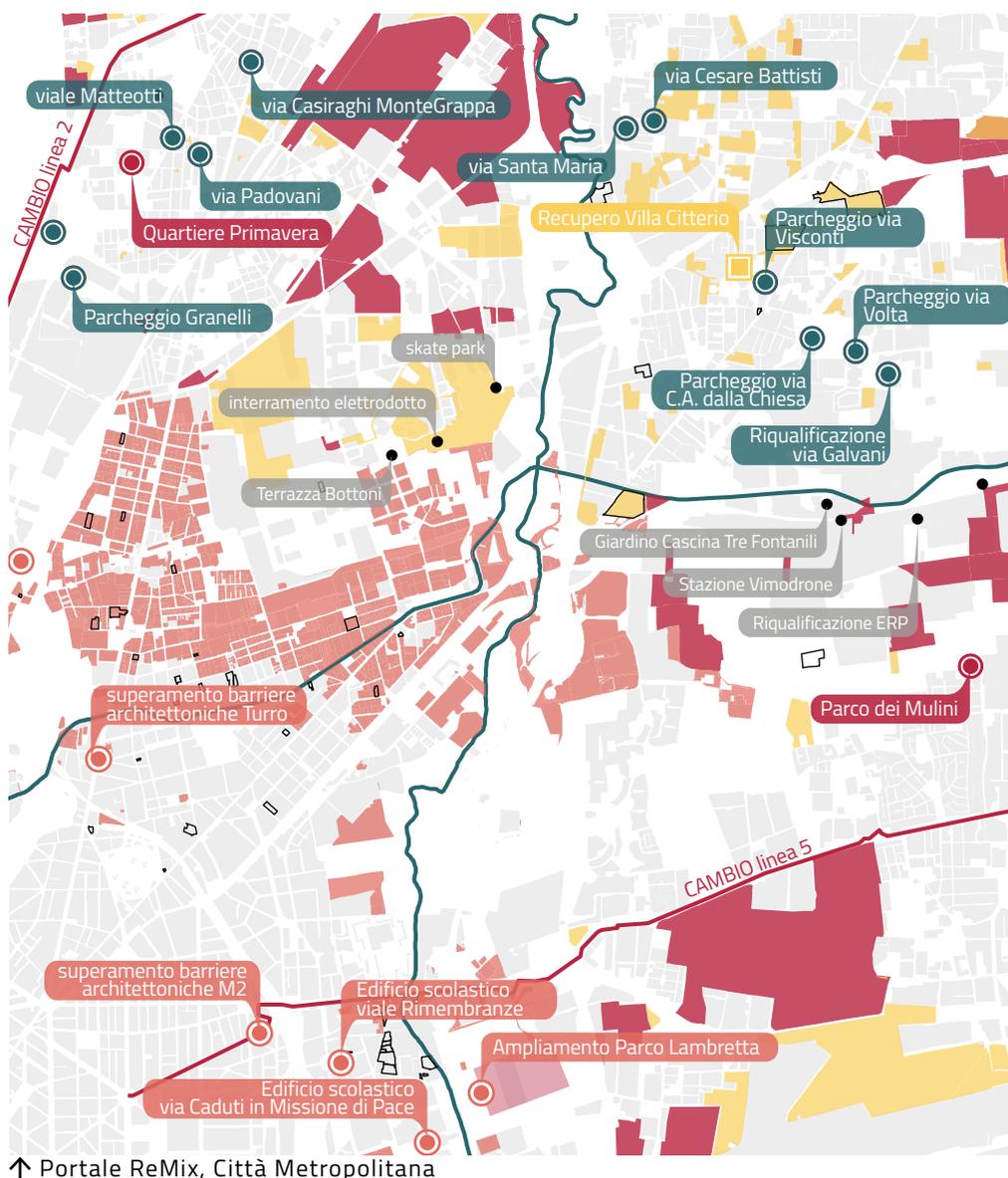
Le strategie di tutela delle risorse naturali non rinnovabili sono tra i contenuti principali del PTM che pone particolare attenzione alla tutela della risorsa suolo. Se da una parte, infatti, si stabiliscono i criteri per la riduzione del consumo di suolo, dall'altra si incentiva il riutilizzo del patrimonio esistente attraverso azioni di rigenerazione urbana. In quest'ottica, è stato realizzato ReMix, il Portale Metropolitano della Rigenerazione Urbana che raccoglie tutte le iniziative di rigenerazione all'interno del territorio di Città metropolitana di Milano, declinate in due differenti schemi di lettura: opportunità, ossia l'offerta di ambiti su cui proporre iniziative di rigenerazione; realizzazioni, ovvero le opere o le azioni già attive o finanziate sul territorio.

L'ambito a nord-est di Milano rivela una straordinaria presenza di opportunità di rigenerazione urbana, alcune già in corso e altre ancora potenziali, tali da generare nuovi equilibri territoriali. La rigenerazione territoriale viene qui assunta nella sua

accezione estesa di trasformazioni, grandi o diffuse sul costruito, ma anche di azioni e interventi sugli spazi pubblici e privati, sulle infrastrutture di mobilità, sul sistema del verde e delle reti fluviali ed ecologiche, nonché sui servizi alla persona.

In questo quadrante, numerose opportunità di trasformazione sono offerte dal PNRR, a partire dal recupero di Villa Citterio a Cologno Monzese, oggetto del programma PINQua, ai “Piani Urbani Integrati” sotto cui ricadono i seguenti interventi:

- CAMBIO – per la realizzazione delle linee del Biciplan “Cambio”, di cui due (Linee 2 e 5) lambiscono l’ambito di studio.
- COME_IN (Spazi e servizi di INclusione per le Comunità Metropolitane) – per il recupero e riqualificazione di 34 spazi urbani, di cui due all’interno dei Comuni di Segrate e Sesto San Giovanni.
- SPUGNA – per 90 interventi di mitigazione dell’impatto climatico (siccità/ precipitazioni intense e concentrate), di cui undici fra i Comuni di Cologno Monzese e Sesto.
- MICA (Milano Integrata, Connessa e Accessibile) – per la rigenerazione dell’ambito territoriale di Rubattino e alcuni nodi di interscambio della città.



PAESAGGIO URBANO

> Trasformazioni urbane

L'ambito dello Studio d'Area è caratterizzato da numerose trasformazioni in corso e previste che, in alcuni casi, cambieranno il volto dei quartieri interessati, come il completamento del quartiere Adriano e la progressiva rigenerazione di Rubattino e Crescenzago. Anche i Comuni contermini vivono un processo di rigenerazione che si concentra in parte nella porzione di territorio verso il confine con il Comune di Milano. L'area del PII Marelli di Sesto San Giovanni, per esempio, confina con la parte più a nord del quartiere Adriano, prevedendo l'estensione del Parco Mondaini e Vianello in un'ottica di città metropolitana che supera i confini amministrativi. Anche gli interventi di completamento del Parco della Bergamella vanno in questa direzione. Vimodrone e Cologno Monzese, vedranno alcune trasformazioni lungo il canale della Martesana, asse di collegamento fondamentale con la città di Milano.

Il quartiere Adriano, nei prossimi anni, vedrà il completamento sia dei progetti residenziali, che dei nuovi servizi previsti e delle aree verdi. In particolare, verranno realizzate le torri residenziali, la nuova piscina e l'area verde lungo via Gassman. Le altre aree in trasformazione si concentrano lungo via Adriano. Più a sud, alcuni interventi edilizi più puntuali riguardano il quartiere di Ponte Nuovo - dove si collocano ancora attività artigianali, delle quali ci si può aspettare una parziale trasformazione in futuro, e alcune aree dismesse, come l'ex cimitero di via del Ricordo - e il quartiere di Crescenzago storica. Ma è nella parte di Crescenzago a sud di via Palmanova, tra la fermata della metropolitana e il parco Lambro, che si concentrano le trasformazioni più rilevanti: il progetto di social housing "Green Between", il nuovo edificio per uffici con commercio al piede di "Welcome" e la ristrutturazione degli edifici di Edilizia Residenziale Pubblica lungo la via (vedi box specifico).

Anche il bordo del Parco Lambro tra Cimiano e il quartiere Feltre è interessato da diversi progetti principalmente residenziali. Qui sorgerà anche una nuova sede della British School, che avrà spazi e borse di studio a disposizione degli abitanti del quartiere.

Sul Parco Lambro vero e proprio si stanno realizzando gli interventi previsti con il Bilancio Partecipativo dal progetto "Vivere il Parco Lambro", con diverse sistemazioni e la realizzazione di nuovi campi sportivi. È in corso, inoltre, la messa a sistema delle aree verdi esistenti e l'ampliamento del parco secondo la visione del masterplan ReLambro, realizzata mediante i progetti EPL (Estensione Parco Lambro) che prevedono nuove aree golenali, per dare più spazio al fiume, e nuove aree di forestazione con percorsi per la fruizione in continuità e sicurezza (vedi box specifico).

Il quartiere di Rubattino sta già vivendo una progressiva trasformazione del tessuto artigianale e produttivo dismesso verso un quartiere più "urbano" a carattere prevalentemente residenziale. Visti gli interventi edilizi diffusi si prevede, nel complesso, l'insediamento di migliaia di nuovi abitanti nel prossimo futuro. Si segnalano, in particolare, interventi in corso di costruzione come il Piano Attuativo ex De Nora e il PdCC sull'isolato tra via Pitteri e via Canzi, mentre più a sud si prevede uno studentato e altri interventi residenziali con un giardino e nuove aree pedonali aperte alla cittadinanza. Sull'ex scalo ferroviario è prevista la realizzazione del progetto vincitore del bando Reinventing Cities, con la realizzazione di un parco lineare lungo la ferrovia. Su via Rubattino in particolare si concentrano grandi aree

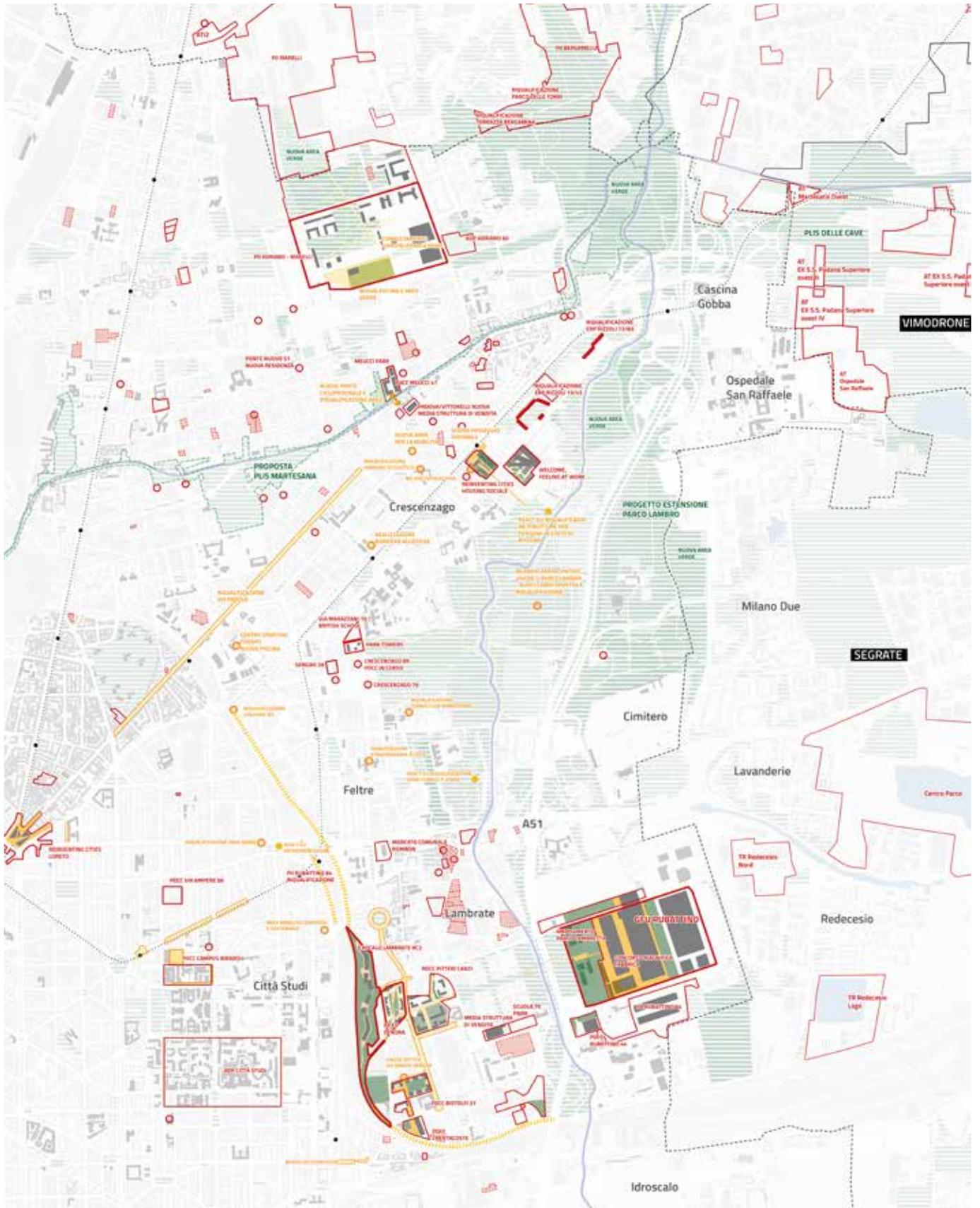
Legenda

TRASFORMAZIONI URBANISTICHE

-  Grandi Funzioni Urbane, Piani Attuativi e Programmi Integrati di Intervento
-  interventi di riqualificazione
-  edifici ERP da riqualificare
-  aree dismesse
-  nuovi parchi e aree verdi in trasformazione

OPERE PUBBLICHE E SPAZIO PUBBLICO

-  interventi maggiori sullo spazio pubblico
-  interventi Piano Quartieri
-  interventi progetto REACT-EU
-  nuclei di antica formazione



↑ Piani e progetti in corso - Atlante della Rigenerazione Urbana del Comune di Milano

di trasformazione e progetti strategici per la città come l'ampliamento del Parco della Lambretta nell'area dell'ex stabilimento Innocenti abbandonato e l'insediamento dei nuovi Laboratori e Depositi del Teatro alla Scala (vedi box specifico). Nell'area dismessa tra via Rubattino e via Pitteri sorgeranno una nuova media struttura di vendita e una nuova scuola che, con la ristrutturazione e la riapertura della scuola di viale Rimembranze di Lambrate, andrà ad ampliare l'offerta scolastica del quartiere.

Queste trasformazioni si aggiungono alle opere di manutenzione straordinaria e agli interventi previsti dal Piano Triennale delle Opere Pubbliche su strade, scuole, centri sportivi (come la nuova piscina del Centro Sportivo Cambini Fossati, aperta a febbraio 2023) e aree verdi.

> Progetti di mobilità

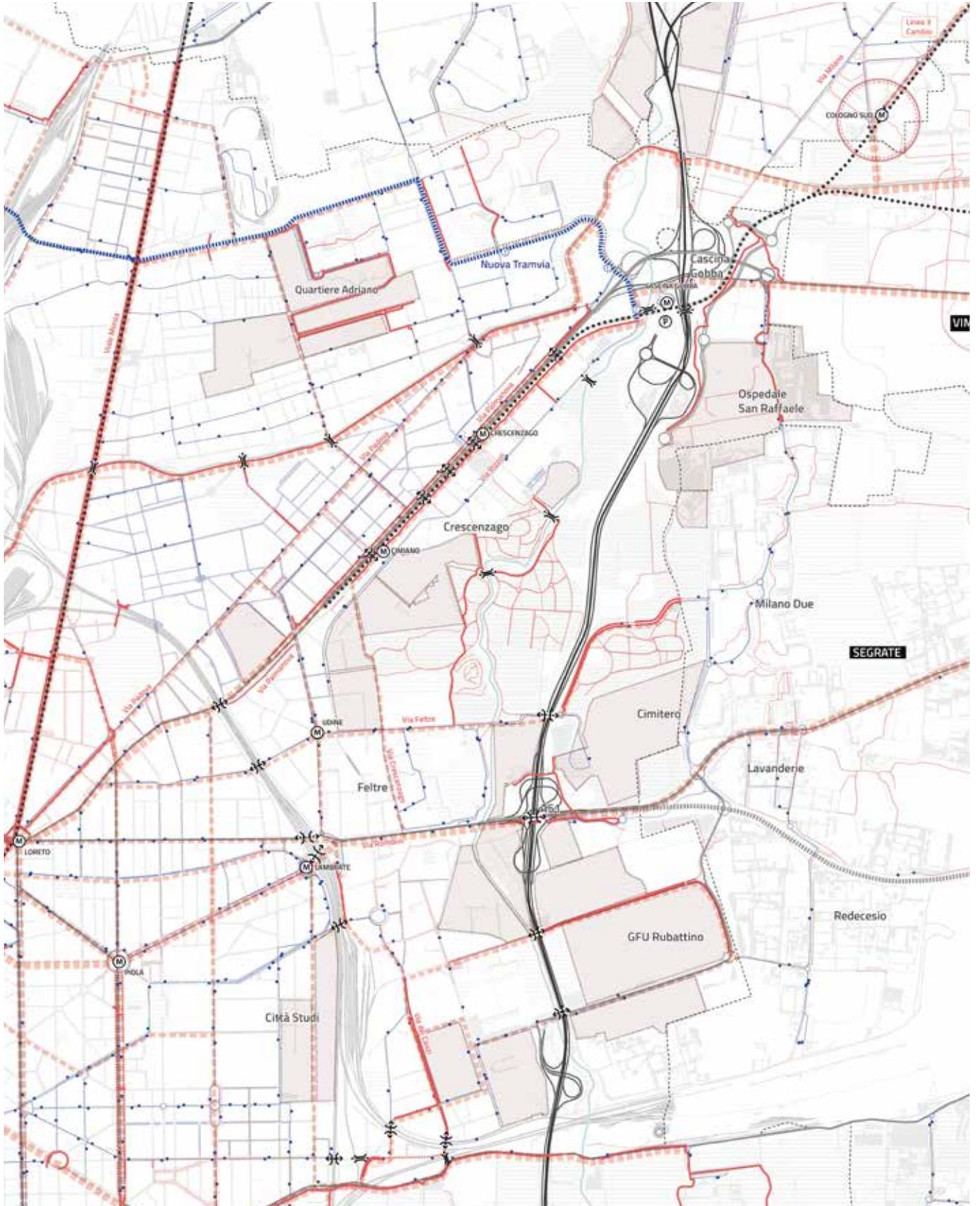
Le trasformazioni urbanistiche sono accompagnate da interventi strategici sulle infrastrutture per la mobilità, volti innanzitutto a promuovere una mobilità più sostenibile e a migliorarne l'efficienza. Il maggiore intervento previsto nel quadrante è senza dubbio il prolungamento della linea tranviaria 7, volto a collegare la stazione di Certosa con la stazione metropolitana di Cascina Gobba attraverso il nord della città (vedi box specifico). L'intervento renderà la fermata M2 di Cascina Gobba più facilmente raggiungibile dagli abitanti del quartiere Adriano e non solo, velocizzando i collegamenti con il centro città e con le stazioni ferroviarie presenti lungo la linea. Lungo la tranvia verrà realizzata una nuova strada connessa allo svincolo della tangenziale, che in parte costituirà un'alternativa al nodo di Piazza Costantino.

Ulteriore intervento per il miglioramento del trasporto collettivo e la promozione dell'uso del TPL è la ristrutturazione delle stazioni della metropolitana M2, con la realizzazione di 15 nuovi ascensori per rimuovere le barriere architettoniche che ostacolano l'uso della metropolitana e rendere le stazioni pienamente accessibili.

Parte fondamentale della strategia dell'Amministrazione per la mobilità sostenibile è incrementare la rete ciclabile, in particolare lungo quegli assi che possono fungere da connessione alla scala metropolitana e che in parte sono individuati da "Cambio", il biciplan della Città Metropolitana di Milano. All'interno del Comune, interventi per una migliore connessione con i comuni limitrofi sono previsti lungo via Rubattino, con la realizzazione di una nuova pista ciclabile nell'ambito della GFU che conetterà Segrate (Redeciesio in particolare) con il quartiere di Lambrate e la relativa stazione ferroviaria e metropolitana. Nel quartiere di Rubattino, infatti, la rete verrà completata da alcuni interventi connessi alle trasformazioni urbanistiche in corso e previste. Altri interventi previsti sono la realizzazione di un itinerario ciclabile lungo via Crescenzago e lungo via Feltre e via Pordenone, che collegheranno la rete esistente di Milano 2 e del Parco Lambro con piazzale Loreto attraverso il quartiere Casoretto.

La ciclabilità viene promossa anche tramite interventi di redistribuzione dello spazio della strada alla mobilità attiva (pedonalità e ciclabilità) e moderazione della velocità veicolare. In via Padova, in particolare, nel tratto tra via Giacosa e via de la Salle, a seguito del Bilancio Partecipativo è di prossima realizzazione una riqualificazione dell'intero asse con ampliamento e ripavimentazione dei marciapiedi, messa a dimora di nuovi alberi, messa in sicurezza delle intersezioni con nuovi attraversamenti pedonali e rialzo della carreggiata.





LA GRANDE FUNZIONE URBANA DI RUBATTINO

All'interno del territorio comunale, il quartiere Lambrate-Rubattino è tra quelli maggiormente oggetto di trasformazione nei prossimi anni.

Una delle trasformazioni più rilevanti interesserà l'area un tempo occupata dallo stabilimento produttivo della casa automobilistica Innocenti. Alla dismissione, agli inizi degli anni Novanta, ha fatto seguito un processo di riconversione tutt'ora in corso, che ad oggi ha portato unicamente alla realizzazione di un nuovo quartiere prevalentemente residenziale nella parte ovest della tangenziale. Al quartiere si accede da piazza Vigili del Fuoco, dove si concentrano le attività commerciali, e dalla quale si articola un viale pedonale alberato, asse principale dell'intero quartiere, che divide in due la zona residenziale. L'asse pedonale collega la piazza al Parco della Lambretta, area verde attrezzata realizzata nei primi anni Duemila, sviluppata ai due lati della tangenziale e sotto al viadotto.

Come indicato nel PGT. "Milano 2030", le aree ancora in attesa di riconversione sono entrate a far parte della c.d. "GFU Rubattino", che si compone di aree di proprietà comunali e di proprietà private.

La GFU prevede l'introduzione di funzioni di rilevante interesse pubblico come la creazione della nuova sede dei depositi e dei laboratori del Teatro alla Scala, la realizzazione di un centro per la ricerca, la formazione, la sperimentazione e l'innovazione tecnologica ed economica nonché l'ampliamento del Parco della Lambretta e la creazione di una scuola.

La nuova sede dei laboratori e depositi del Teatro alla Scala e l'ampliamento del Parco della Lambretta, esito del concorso "Magnifica Fabbrica", sono stati concepiti secondo un progetto unitario, in modo tale da costituire un unico elemento di centralità e attrattività in questa parte di città. La nuova sede dei laboratori e depositi, pensata come un volume unico di legno e acciaio, riunirà laboratori, sale prove, sartorie e depositi, attualmente dislocati in diverse parti della città, ai quali si aggiungono sale polifunzionali e aree ristoro. L'edificio si caratterizzerà per la presenza di un percorso sopraelevato per i visitatori (il c.d. "Anello"), che consentirà loro di scoprire le lavorazioni e le attività che si svolgono dietro le quinte. Analogamente, all'interno del vicino "Palazzo di Cristallo", interamente recuperato e convertito in un giardino d'inverno, è prevista una struttura sopraelevata (la c.d. "Piazza flottante") funzionale allo svolgimento di eventi. L'ampliamento del Parco della Lambretta, oggetto di un finanziamento legato al PNRR, si caratterizzerà non solo per la presenza del Palazzo di Cristallo, ma anche per quella di un sistema di aree adibite a prato, con percorsi lungo rogge e canali. Altrettanto significativi sono i c.d. "Giardini dell'acqua" concepiti come bacini inondabili per la raccolta delle acque piovane e la fitodepurazione naturale.

Così come l'ampliamento del Parco della Lambretta, anche la costruzione della nuova scuola in via Caduti in Missione di Pace prevista all'interno della GFU, sarà finanziata nell'ambito del PNRR.



LE TRASFORMAZIONI ATTORNO A CRESCENZAGO

Nei prossimi anni, diverse aree prossime alla fermata M2 di Crescenzago saranno interessate da interventi di riqualificazione o nuova costruzione che accresceranno l'attrattività di questa parte di città.

Tra questi interventi vi saranno i lavori di manutenzione straordinaria, nonché di riqualificazione energetica e impiantistica, grazie ad un finanziamento legato al PNRR, dei complessi di Edilizia Pubblica di Via Rizzoli 13-45 e 73-87.

Tra i due complessi è stato recentemente ultimato il progetto di housing sociale "Urbana New Living" che si compone di tre edifici con alloggi in locazione e vendita convenzionata, spazi pubblici e piani terra che ospitano attività commerciali e servizi per l'abitare.

Sullo stesso lato di via Rizzoli, in prossimità della fermata M2, è atteso il progetto "Green Between" vincitore della seconda edizione di Reinventing Cities, il concorso internazionale indetto dal Comune di Milano insieme a C40 Cities per un'area attualmente adibita a parcheggio. Si tratta di un nuovo progetto di social housing, composto da circa 360 alloggi, di cui due terzi in locazione a canone convenzionato per giovani e famiglie, e da piani terra attivi con nuovi servizi e spazi commerciali. L'intervento prevede, inoltre, una nuova piazza

di fronte alla fermata della metropolitana e un boulevard verde ciclopedonale che si collegherà direttamente al Parco Lambro.

Green Between sarà in stretta connessione con il progetto "Quartiere Civitavecchia", esito del Concorso "Abitare a Milano/1", già realizzato e composto da cinque edifici per un totale di 110 alloggi, servizi all'abitare e un'area verde pubblica in continuità con il Parco Lambro.

Il contesto si caratterizza anche per la presenza della rinnovata sede di RCS Mediagroup, attiva ormai da diversi anni, alla quale si affianca il progetto "Welcome" per un nuovo edificio per uffici. Con questo intervento si completa l'operazione di sostituzione edilizia della storica sede di Rizzoli. Il nuovo edificio, articolato in sei corpi di fabbrica, ruotati tra loro, per garantire luminosità e flessibilità, si ispira al concetto di architettura biofilica e mira ad integrarsi con la natura e il paesaggio circostante caratterizzato dalla presenza del Parco Lambro. Al suo interno, oltre agli uffici, sono previsti un auditorium, spazi di co-working, sale meeting, ristoranti, negozi, un supermercato, un'area wellness e spazi per eventi temporanei e mostre. L'edificio, prevalentemente in legno, si caratterizzerà per la presenza di vegetazione che ricoprirà quasi interamente la struttura.



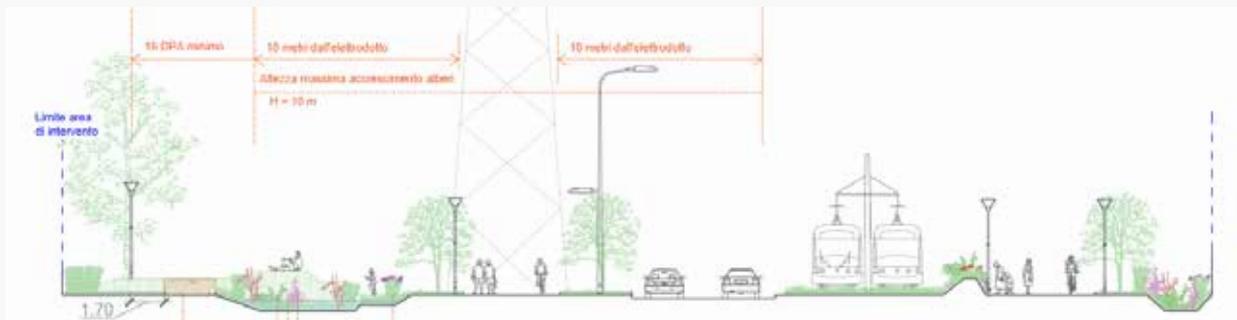
PROGETTO METROTRANVIA "INTERQUARTIERE NORD"

Il progetto di prolungamento della linea tranviaria 7 è volto a collegare la stazione di Certosa con la stazione metropolitana di Cascina Gobba attraverso il nord della città servendo i quartieri di Bovisa, Niguarda, Precotto e Adriano.

In particolare, è parte dei finanziamenti PNRR il tratto che da via Adriano si collegherà a Cascina Gobba attraverso il "corridoio degli elettrodotti", incrociando via Trasimeno, via San Mamete e via Idro, scavalcando il canale della Martesana con un nuovo ponte e attestandosi su via Rizzoli. Qui una passerella pedonale collegherà il capolinea tram con la fermata metropolitana. Su questo tratto, oltre al capolinea di Cascina Gobba M2, sono previste la fermata Trasimeno - a servizio dell'ambito più a sud del quartiere Adriano e della parte nord di Crescenzago - e la fermata dei Mulini, situata all'estremità di via Padova.

La nuova metrotranvia sarà affiancata da una nuova strada a una corsia per senso di marcia che collegherà via Adriano allo svincolo della tangenziale e da una pista ciclabile che si collegherà da una parte alla rete esistente in via Adriano e dall'altra alla ciclabile esistente lungo il lato est dei binari della metropolitana che si attesta in via Rizzoli.

Lungo l'infrastruttura sarà realizzato anche un nuovo parco lineare di quasi 1,5 km di lunghezza, con 45.000mq ca. di aree permeabili, la messa a dimora di circa 400 nuovi alberi e percorsi nel verde che si conetteranno al sistema di aree verdi più ampio del quartiere (Parco Adriano, Giardino di Largo Enrico Bigatti, pista ciclopedonale della Martesana). Il parco lineare sarà strutturato in ambienti diversi per composizione vegetazionale e paesaggistica che ne arricchiranno l'esperienza fruitiva e le potenzialità in termini di biodiversità.



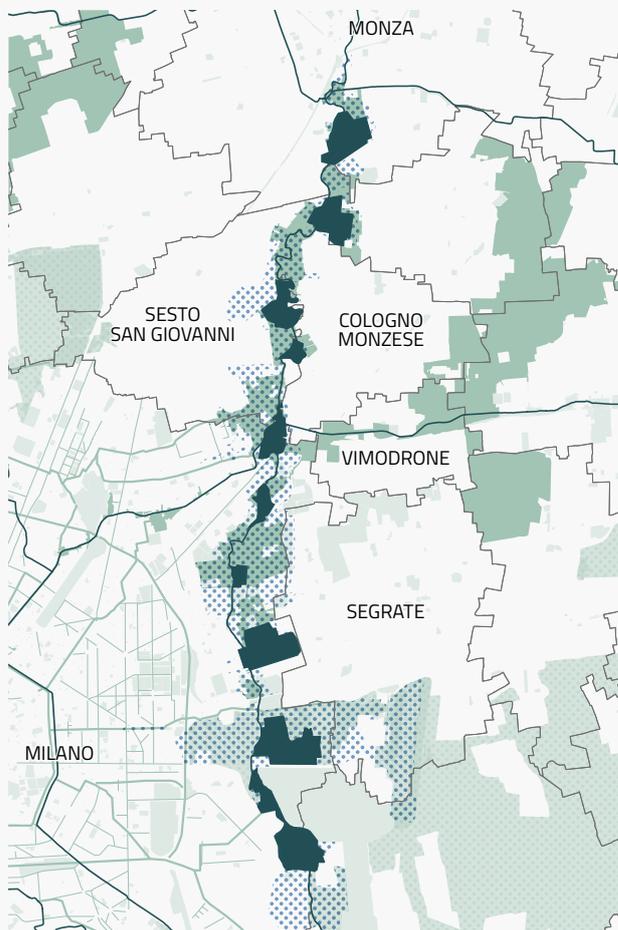
ESTENSIONE PARCO LAMBRO

Sul piano ambientale, lo studio di fattibilità EPL – Estensione Parco Lambro, approvato nel febbraio 2021, ha come principale obiettivo quello della rinaturalizzazione del fiume Lambro nell'ambito urbano di Milano, valorizzando le sue potenzialità ecologiche, riducendo il rischio idraulico e incrementando gli spazi della fruizione. Il progetto EPL intende restituire spazio al fiume individuando zone di 'divagazione' dedicate a contenere il rischio idraulico nei momenti di piena, alleviando la portata del fiume ed evitando fenomeni di allagamento, nel rispetto della dinamica fluviale e delle esigenze ecosistemiche. La progettazione di queste aree darà modo di rafforzare le caratteristiche ecologiche dell'asta del Lambro, creando nuovi corridoi ecologici per le specie animali e vegetali e offrendo agli abitanti nuove possibilità di fruizione del parco. Il progetto EPL è coordinato dal Contratto di Fiume con Comune di Milano, AiPO, Regione Lombardia ed ERSAF.

Nel febbraio 2023 è stato approvato da parte del Comune di Milano il primo piano di interventi per la

protezione idraulica del territorio nelle aree golenali del fiume Lambro, grazie ai fondi messi a disposizione dal PNRR. Il primo intervento riguarderà la realizzazione di un'area di espansione naturale sulla sponda destra del fiume Lambro (nel tratto urbano compreso tra via Idro e il Naviglio Martesana), mediante la rimozione dell'attuale argine e il suo riposizionamento lungo via Idro. Sono inoltre previste la realizzazione di un percorso ciclopedonale connesso con la ciclovia della Martesana, un'area umida e nuove piantumazioni per l'aumento della biodiversità e il miglioramento degli aspetti naturalistici e paesaggistici.

Un secondo intervento, finanziato da Regione Lombardia, si colloca lungo la sponda sinistra del Lambro, all'altezza di via Rizzoli, e prevede l'abbassamento del piano campagna e la realizzazione di argini volti a mitigare i fenomeni di allagamento delle cascate interne al Lambro che ospitano funzioni per la collettività (Exodus e CeAS), integrando al tempo stesso percorsi di fruizione ciclopedonale.



ECONOMIA CIVILE E INCLUSIONE SOCIALE

I temi che rimandano alla dotazione di servizi e strutture per l'inclusione sociale e l'economia civile nel quadrante Nord Est assumono caratteri e prospettive diversificate, che rispecchiano la varietà osservata di spazi, popolazioni insediate e relativi bisogni delle diverse partizioni (NIL). Elemento comune è però la presenza diffusa di un ricco tessuto di realtà territoriali, anche di lunga tradizione (operatori sociali, attivisti, volontari, semplici cittadini) che, spesso supportate dall'Amministrazione comunale, operano sul territorio per lo sviluppo di politiche, progetti, iniziative con l'obiettivo di costruire senso di comunità e aggregazione, oltre a offrire opportunità, in particolare ai soggetti più fragili.

> MUNICIPIO 2 - Quartiere Adriano | Padova – Turro - Crescenzero

Questo territorio possiede un ricco potenziale, sotto il profilo sociale, infrastrutturale, ambientale e delle realtà attive di quartiere. Qui, più che in altre zone della città, si intercetta un'alta densità di attori significativi e l'espressione organizzata delle istanze locali è una vocazione diffusa e radicata.

Nel Quartiere Adriano popolazione giovane, famiglie, opportunità di grandi spazi, un patrimonio culturale, architettonico e industriale da valorizzare, le risorse naturalistiche della Martesana e delle sue ciclabili; in quello di Padova, Turro, Crescenzero un tessuto sociale fortemente multietnico e storici residenti, ormai anziani, insediati in una trama urbanizzata densa che, in alcuni casi, presenta criticità abitative.

Entro questo complesso contesto si è innestata, nel corso del tempo, la presenza di numerosi soggetti che si sono attivati su base volontaria, spesso informale. Si tratta di comitati, social street, gruppi di mutuo aiuto, parrocchie e collettivi come **ViviAdriano, Via Padova Viva, Orti collettivi, i gruppi condominiali di Adriano Nuova, il Comitato Parco Adriano, le biblioteche condominiali come quella di Via Gassman nel quartiere Adriano, l'Orchestra di Via Padova.**

L'attività di queste reti associative, spesso in collaborazione con l'Amministrazione comunale, si esplica in vari modi e su una pluralità temi.

Nei caseggiati privati, dove le condizioni abitative sono diventate critiche e la tensione sociale è alta, diversi sono gli attori che lavorano a creare occasioni di interazione positiva (sia fra condomini sia con il quartiere) e ad attivare esperienze, anche temporanee, di uso collaborativo degli spazi comuni (concerti e teatro nei cortili, ma anche feste, mercatini, ecc.).

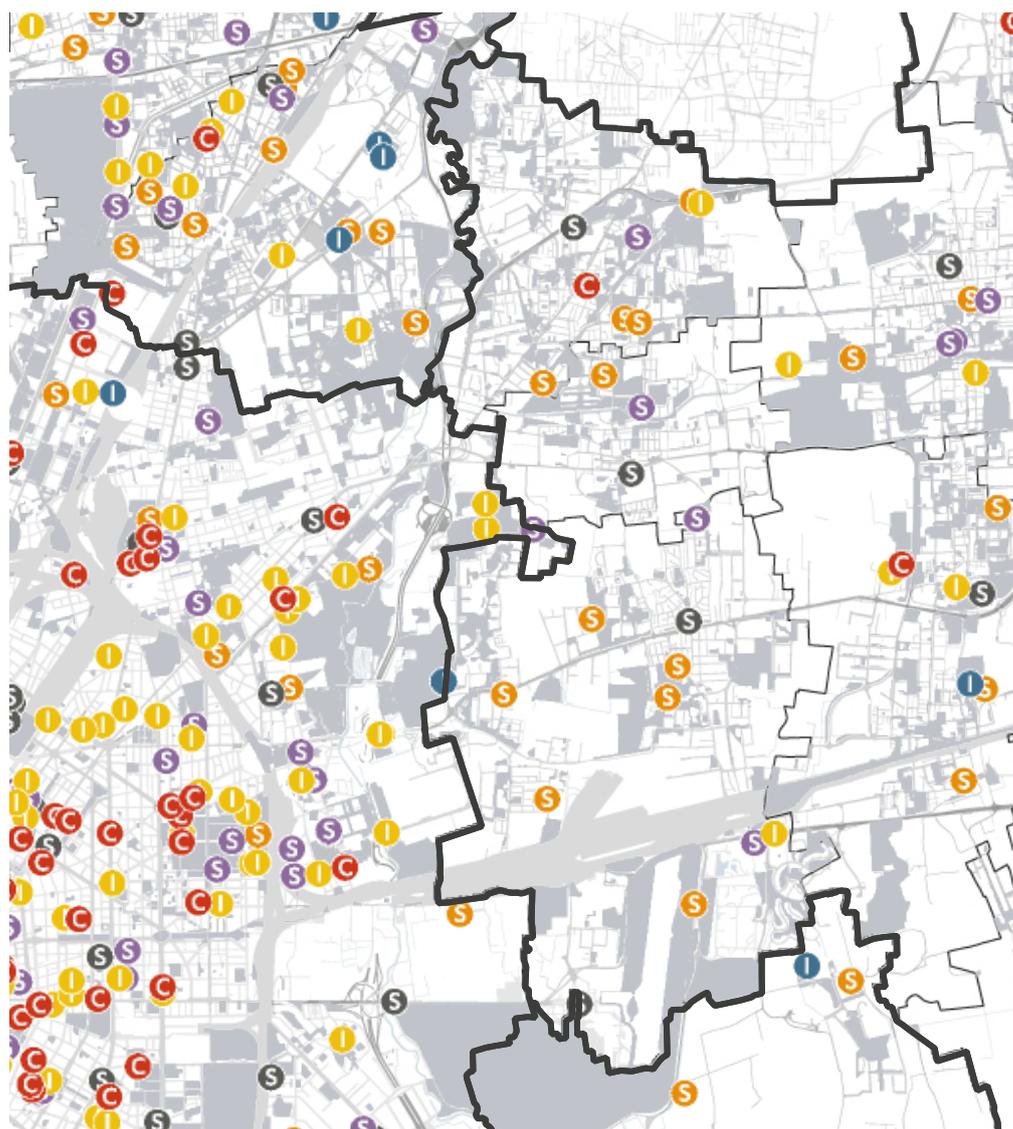
Esiste poi una ricorrenza di alcuni ambiti di lavoro comune: il disagio giovanile, l'integrazione dei migranti, l'inclusione dei profili fragili, l'accesso alla cultura e la qualità dell'abitare, i temi socio pedagogici. Pur disseminandosi su tutto il territorio, è rilevante la loro concentrazione nel quartiere Adriano, oltre che nella sezione compresa fra il tratto centrale di via Padova e l'area di Turro, mentre risulta meno presidiata l'area a ridosso dell'ultimo segmento della via.

Una relazione fertile con l'amministrazione pubblica, che in questo territorio ha sostenuto diverse progettualità e micro interventi urbani, si può osservare, ad esempio, nelle recenti ristrutturazione della piscina comunale del **Centro sportivo Cambini**, nella rigenerazione dei giardini di via **Mosso**, con l'apertura dell'omonimo spazio nella stecca dell'ex convitto del Parco Trotter, in stretta sinergia con soggetti del Terzo settore, nella riqualificazione di un lungo tratto di via Padova con l'obiettivo di migliorare la vivibilità degli spazi pubblici. Anche lo **Spazio WeMi** è

un servizio comunale, punto di incontro e orientamento dove è possibile usufruire di supporto, servizi e anche attivare forme di welfare condiviso, oltre a sviluppare azioni di volontariato.

Un ulteriore tema di intervento si lega al commercio di prossimità. Sia il rettilineo di via Padova sia, in misura minore, i vari "baricentri" danno vita a sistemi commerciali densi e vivaci. In parte si tratta di esercizi storici e in parte di esercizi etnici, accomunati da un potenziale di aggregazione sociale spontanea e di presidio del territorio.

Strutture comunali dedicate ai giovani sono il **Cag Tarabella** e **Cag Cattabrega**, mentre, per quanto riguarda gli anziani, oltre al **Centro socio ricreativo per anziani Cascina San Paolo**, interessante appare l'esperienza di **Adriano Community Center**, una recente struttura residenziale per anziani che ha l'obiettivo di diventare un luogo dove **cura e cultura disegnano un nuovo modello di welfare inclusivo**. Attraverso una *call4ideas*, Proges, un soggetto privato, ha raccolto una trentina di adesioni tra realtà locali, della città metropolitana, ma anche fuori Lombardia, interessate a realizzare attività all'interno dei tre ambiti principali (cultura, formazione e inclusione, cibo).



↑ Distribuzione dei servizi sovralocali, Città Metropolitana 2022

Sul territorio si rileva anche una significativa presenza di soggetti che hanno segnato nel tempo le politiche aggregative e di inclusione sociale, in qualche caso anche su una dimensione urbana e non limitata al quartiere¹:

Casa della Carità, nasce nel 2002 e promuove progettualità importanti di scala cittadina per l'accoglienza delle persone in difficoltà. Tra le varie attività svolte dall'organizzazione fondata da Don Colmegna, la **Biblioteca del Confine** ospita riviste, saggi, romanzi e libri per ragazzi in tutte le lingue ed è aperta a tutti per la pubblica lettura e il prestito, oltre a organizzare attività culturali e di formazione con le scuole del territorio.

L'**Associazione culturale Villa Pallavicini**, nata nel 1996, conta numerosi soci e una lunga serie di iniziative realizzate in ambito culturale, ricreativo e sociale, a partire dal corso di italiano per stranieri. Grazie all'Associazione, molti progetti sono stati attivati sul territorio:

- **Rete QuBi Padova**, frutto del lavoro condiviso di più di 20 realtà del quartiere (associazioni, gruppi informali, gruppi artistici, cooperative, fondazioni, scuole, parrocchie), ha l'obiettivo primario di contrastare la povertà minorile.
- **Centro Anch'io** svolge un lavoro di prevenzione del disagio infantile, organizzando varie attività come una biblioteca di quartiere per bambini, gruppi di supporto alla genitorialità, attività educative, laboratoriali e di rinforzo scolastico, colloqui di orientamento e sostegno psicopedagogico, spazio dedicato alla raccolta e distribuzione gratuita di accessori e abbigliamento per l'infanzia.
- **Sportello di segretariato sociale** svolge attività di accompagnamento su temi relativi alla stipula di contratti d'affitto, allaccio di utenze, iscrizione dei bimbi a scuola e ai nidi, accesso al credito, orientamento al lavoro ed ogni altro tema che possa accelerare l'inserimento del nuovo cittadino nel contesto sociale.
- **Spazio Donne** si definisce come luogo di confronto, ascolto, condivisione tra donne italiane e straniere, ma anche come luogo di iniziative (corsi per patente, corsi di bicicletta, ecc.).

Il Circolo familiare Romeo Cerizza, nato nel 1912, si propone come centro di aggregazione culturale aperto a qualsiasi tipo di iniziative, forte punto di riferimento

¹ I soggetti nominati non sono esaustivi del quadro ma segnalano le realtà principali.



per gli abitanti del territorio.

Mosso, all'interno del Parco Trotter, è nato recentemente nell'ambito di un percorso di co-progettazione tra Comune di Milano, Fondazione Cariplo e un partenariato di cooperative sociali e associazioni. Mosso si configura come *“un ecosistema dove coltivare desideri, un luogo in cui si esaltano le differenze, una piazza ampia e accogliente in cui convivono: ristorante, pizzeria, bar, progetti di formazione, musica, cultura, pratiche di riuso, feste e laboratori inclusivi”*.

Cascina Martesana, nata nel 2014, è uno spazio polifunzionale, luogo di incontro, cultura, socializzazione e ristoro. I progetti sviluppati all'interno della cascina abbracciano attività dedicate alle arti, al benessere, alla cura del corpo e dello spirito, alla sostenibilità ambientale e all'integrazione sociale.

Fondazione Bertini, nata nel dicembre 2007, è la continuazione, nel mondo del legame sociale, del lavoro di un editore italiano che ha come mandato il collegamento fra i soggetti con disagio e il mondo del lavoro, della tecnologia, dell'impresa. Si rivolge innanzitutto ai soggetti con disagio psichico, oltre che ai minori in condizione di difficoltà, ai rifugiati politici, ai detenuti.

Casa della cultura islamica, non è solo un centro di preghiera dove si raccolgono i fedeli musulmani, ma un vero e proprio centro culturale dove, tra l'altro, si impara la Costituzione italiana. La Casa collabora con diverse associazioni del quartiere per promuovere interventi sul territorio sia sociali che culturali.

Anche le scuole sono presidi importanti sul territorio. L'**IC Bottego**, con un'elevata utenza di alunni stranieri di non recente immigrazione nei diversi gradi di scuola superiore, ha in atto importanti collaborazioni con il Comune di Milano, con cooperative, con la Casa della Carità, con Fondazione Cariplo.

Occorre poi menzionare le attività svolte dagli **oratori di zona**, sia sotto forma di azione diretta volta all'inclusione di ragazzi sia sotto forma di interlocuzione con altri attori e progetti.

Accanto all'azione diretta di soggetti pubblici e del mondo associazionistico e del terzo settore, interessante appare l'impegno di soggetti economici privati che sviluppano politiche di responsabilità sociale di impresa attraverso azioni concrete



sul territorio. Da ricordare in tal senso, il **Giardino della Madia**, gestito da una cooperativa sostenuta da GUNA, azienda farmaceutica con sede in Via Palmanova. Il Giardino è uno spazio progettato per favorire la coesione sociale nella zona e per rispondere ai bisogni di chi si trova in condizione di fragilità (famiglie, bambini, anziani). Ospita diversi servizi adattati ai nuovi bisogni, intercettati attraverso un capillare lavoro di rete sul territorio: una comunità diurna aperta agli anziani autosufficienti, attività di gruppo rivolte ad adolescenti diversamente abili e non con lo scopo di favorire processi di inclusione e aggregazione, laboratorio musicale per preadolescenti e adolescenti con disabilità e non; spazio neutro, luogo d'incontro protetto tra il minore (che si trova temporaneamente in comunità o in affido) e la sua famiglia d'origine, orientamento scolastico e consulenza psicologica per preadolescenti e adolescenti.

Nel Municipio si rileva infine la presenza di uno spazio di **coworking, COWO**, in via Palmanova, in prossimità della fermata M2, in una zona a elevata accessibilità per quei lavoratori che arrivano dai comuni dell'est Milano.

In questo quadro assai composito, le maggiori criticità riguardano:

- la difficoltà di innescare occasioni di socialità in uno spazio pubblico talvolta inadeguato, fatto di troppi vuoti in un caso e di troppi pieni nell'altro;
- la mancanza di un "sistema a rete" che possa accompagnare la crescita dei diversi soggetti di cittadinanza attiva che oggi faticano a trovare l'inesco;
- lo sviluppo di nuove progettualità che riattivino i diversi spazi in attesa che costellano il quartiere².

> MUNICIPIO 3 - Cimiano – Rottole - Feltre | Lambrate - Ortica

Anche in questo territorio i temi dell'inclusione sociale e dell'economia civile vedono la partecipazione di attori a più livelli, che vanno dai raggruppamenti informali, alle associazioni, a soggetti del terzo settore strutturati e con una vicenda rilevante alle spalle.

² La Città intorno, Ricerca e pubblicazione a cura di Dipartimento di Architettura e Studi Urbani - Politecnico di Milano, 2019.



Lambrate è stata favorita in questa sua caratteristica di “laboratorio” da una sorta di separazione territoriale che ha percorso tutta la sua storia e sembra aver spinto i lambratesi, nelle varie epoche, a “inventarsi” una loro identità fatta di relazioni “virtuose” tra diversi ceti sociali (artigiani, operai, commercianti, piccoli imprenditori legati all’indotto industriale...) e a costruire una territorialità complessa, non omologata a un unico aspetto dello sviluppo locale³.

Oltre a quello dell’inclusione, qui assumono una particolare rilevanza il tema culturale, nelle sue declinazioni artistico espressive di una memoria del territorio che diventa soggetto e veicolo di politiche. Punto di attenzione dovrebbe diventare, in un quadro in evoluzione, un accompagnamento particolarmente accorto al sostegno dello sviluppo di un quartiere sul quale sono previste rilevanti trasformazioni, che nel medio periodo cambieranno il tessuto sociale con impatti sulla relazione tra generazioni, lo scambio tra culture, la conoscenza tra i vecchi abitanti del quartiere e quelli nuovi.

Un elemento che sembra aver in qualche modo accompagnato la nascita di luoghi e spazi aggregativi è la presenza, nel quadrante, di “vuoti”, in particolare cascine e spazi ex industriali. Molte delle associazioni, infatti, lavorano proprio con l’intento di restituire allo spazio pubblico vivibilità e fruibilità, anche se spesso prevale la forma dell’evento che risulta frammentata rispetto alla programmazione di un sistema più a rete e strutturato.

La presenza di soggetti che hanno segnato nel tempo le politiche aggregative e di inclusione sociale, in qualche caso anche su una dimensione urbana e non limitata al quartiere⁴, si identifica principalmente in alcune rilevanti strutture ospitate, appunto in ex cascine.

La **Cascina Biblioteca**, acquistata in stato di degrado e abbandono dal Comune di Milano negli anni ’60, è stata ristrutturata agli inizi degli anni ’80. L’identità della Cooperativa Cascina Biblioteca, che nasce nel 2013, è fortemente caratterizzata dalla sede principale in cui opera. L’aria della cascina è idealmente il luogo in cui si

³ Lambrate, un quartiere tra storia e futuro, Sergio De La Pierre, per Vivilambrate 2017.

⁴ Anche in questo caso, i soggetti nominati non sono esaustivi del quadro ma segnalano le realtà principali.



incontrano tutte le varie anime della Cooperativa, dai centri diurni agli ospiti delle residenze, dagli uomini del verde ai bambini che frequentano i centri estivi e i campus durante l'anno, fino ai ragazzi che frequentano le attività di tempo libero. Inoltre, Cascina Biblioteca è un punto di riferimento per le persone del quartiere e dell'intera città. Durante tutto l'anno in Cascina vivono e lavorano persone, in un interscambio continuo e dinamico, a sostegno delle fragilità. All'interno della Cascina, il **Bar sociale Il vagone** è un luogo per il quartiere, con attività finalizzate a rafforzare la coesione sociale, con proposte per famiglie, scuole, anziani, iniziative di social responsibility per le aziende, integrazione e inclusione lavorativa, eventi, musica live, laboratori e spettacoli per bambini.

Fondazione Exodus. Negli anni Ottanta la Cascina Molino Torrette viene assegnata a Don Antonio Mazzi che crea il Progetto Exodus, nato per offrire risposte efficaci ai gravi problemi di disagio sociale di adolescenti e giovani tossicodipendenti. In particolare, il progetto si muove su tre settori oltre a quello internazionale. Il primo, che riguarda il tema delle dipendenze, del disagio sociale e delle fragilità, si è nel tempo articolato in programmi residenziali, mediante comunità o case di accoglienza, in centri di ascolto e progetti rivolti alle famiglie e ai genitori, oltre che in progetti di prevenzione nei quartieri e nelle scuole. Il secondo mette l'attenzione sui ragazzi "normali", ponendosi il compito di rinsaldare il tessuto educativo della città attraverso Centri Giovani, progetti di animazione territoriale, corsi e iniziative sportive e musicali. Infine, il settore lavoro, sviluppatosi a partire dalla progressiva strutturazione dei laboratori interni alle comunità.

Cascina Sant'Ambrogio – CasciNet. Agli inizi del 2000 le attività agricole della cascina si sono interrotte e nel 2012 un gruppo di 10 giovani milanesi iniziò a ripulire e ad aprire al pubblico gli spazi cascinali. Il gruppo si costituisce come "Associazione di Promozione Sociale CasciNet" e inizia concretamente a disegnare il futuro del luogo: per più di un anno il progetto cresce grazie alle energie volontarie e al desiderio di costruire per Milano un punto di incontro con profonde radici storiche. Oggi CasciNET, con il sostegno di Fondazioni e di aziende private, è una comunità aperta alle relazioni e al suo interno si trovano un Agriristoro, un Agribirrifico, una Foresteria sociale, numerosi progetti didattici legati al mondo dell'agricoltura e della formazione ambientale, un Asilo nel Bosco.



Il **CEAS – Centro ambrosiano di solidarietà** nasce nel 1986 e le sue attività, nel corso del tempo, si focalizzano su varie aree:

- Area Minori e Giovani, con progetti residenziali (alloggi per l'autonomia) e interventi socio-educativi, dedicati a minori e adolescenti, italiani e stranieri, per prevenire e affrontare fenomeni di emarginazione e per rafforzare la coesione sociale;
- Area accoglienza e famiglie che costruisce percorsi di accompagnamento all'autonomia di nuclei in condizioni di emarginazione o emergenza abitativa;
- Area Donne che ospita fino a 20 donne vittime di violenza o maltrattamento familiare, giovani vittime di tratta, mamme sole o in situazioni di disagio con i loro bambini;
- Area dipendenze, con la Comunità Alisei, un servizio residenziale che accoglie 10 uomini ai quali è offerto un percorso terapeutico personalizzato per affrontare le problematiche legate alla dipendenza;
- Area Salute Mentale che offre percorsi di cura, riabilitazione e reinserimento sociale.

Sono realizzati anche progetti di coesione sociale, interventi di housing finalizzati al reinserimento socio-lavorativo, una linea telefonica dedicata al gioco d'azzardo e percorsi di messa alla prova attraverso i lavori di pubblica utilità.

L'**Emporio della solidarietà di Caritas Ambrosiana**, la **Fondazione Eris Onlus** per la cura delle dipendenze patologiche completano un quadro sicuramente ricco, anche se prevalentemente orientato a progetti dedicati a particolari e ben identificate fragilità.

Strutture e associazioni che si rivolgono a una platea più ampia e più strettamente connessa al tessuto sociale del territorio di riferimento, con l'obiettivo di "fare comunità", di favorire la socializzazione e lo scambio, sono attive, in alcuni casi da molti anni, nel quartiere di Lambrate.

Diversamente, strutture analoghe risultano praticamente assenti a Cimiano dove, oltre al **Centro Donna**, al **Centro Socio Ricreativo Culturale SORRISO** per gli anziani, al **punto WEMi**, è stata inaugurata di recente, in via Palmanova 59, una biblioteca di condominio, intitolata a Gino Strada, aperta al quartiere e frutto di una collaborazione tra cittadini, reti di volontariato e Comune di Milano.

Nell'**Istituto dei Martinitt** oggi ha sede la storica **Banda dei Martinitt** e la scuola di musica aperta anche ad esterni, il Teatro dei Martinitt che ospita durante tutto l'anno numerosi spettacoli teatrali e dal 2005 anche proiezioni di film e il Campus Martinitt, che nasce con l'obiettivo di rispondere alla crescente domanda di locazione temporanea da parte di studenti universitari, stagisti, ricercatori, partecipanti a corsi di formazione.

Circolo ACLI di Lambrate, con i suoi 600 soci e i suoi volontari, negli anni è diventato un punto di riferimento per la comunità locale, uno spazio aperto e accogliente per ogni età. In collaborazione con istituzioni, associazioni, parrocchie e altre organizzazioni della zona, il Circolo organizza attività culturali, sociali, ricreative, offre il servizio di Patronato e CAF, è promotore di progetti di solidarietà come QuBi, finanziato da Fondazione Cariplo, contro la povertà infantile.

Il **Circolino di Via San Faustino** rappresenta la lunga storia nata con la Cooperativa Edificatrice dell'Ortica. Il circolo è ancora oggi uno dei punti di riferimento per i residenti del quartiere di Lambrate. È il cuore da cui è scaturito il Progetto Or.Me-Ortica Memoria in seno al quale sono stati realizzati i murales della zona in collaborazione con diversi artisti.

Formidabile Lambrate è un'associazione culturale nel cuore del quartiere con sede in uno spazio polifunzionale e aperto al pubblico che offre un calendario di appuntamenti ed eventi, oltre a una serie di servizi e opportunità, volti a stimolare l'interazione e la condivisione del tessuto socio-culturale del territorio. Al piano terra, immersi tra piante e composizioni floreali, si trovano un bar, un tavolo da ping pong e un angolo per la musica dal vivo. Il piano superiore, invece, è dedicato all'area coworking.

ViviLambrate è una rete di associazioni nata nel 2014 per promuovere iniziative sociali e culturali e rivitalizzare il quartiere, a partire dal contrasto al degrado della "piazza" delle Rimembranze. L'approccio di ViviLambrate si basa sull'attivazione delle risorse umane, creative e produttive del territorio, ma soprattutto punta alla partecipazione attiva dei cittadini, in collaborazione con le istituzioni. L'attività consiste nell'organizzare feste, incontri, mostre, attività finalizzate a rendere la piazza un luogo animato, frequentato, vissuto. ViviLambrate ha anche promosso la ristrutturazione della "piazza" stessa, insieme a insegnanti e classi delle scuole di via Pini, a professionisti e associazioni di quartiere. In questa prospettiva, ViviLambrate continua la sua attività di informazione e di animazione, attraverso incontri, iniziative culturali, la partecipazione a "Il Sabato di Lambrate", camminate e bicicletate per conoscere le diverse zone del quartiere, parchi e giardini.

UAMI - Unione Albanesi Musulmani in Italia, fondata nel 2009, supporta la comunità albanese musulmana svolgendo attività di utilità sociale nei campi dell'identità culturale e religiosa, dell'aggregazione e della solidarietà. Tale scopo viene perseguito tramite l'organizzazione di conferenze, convegni, corsi di formazione, manifestazioni culturali, ma anche collaborando con altre associazioni che condividono la finalità di solidarietà sociale.

Particolarmente significativa in questo quadrante di città è inoltre la presenza di luoghi, scuole e associazioni e hub ibridi, legati strettamente al mondo della cultura e delle arti: **Fonderia Artistica Battaglia, Galleria Monopoli, Galleria Francesca Minini, Lievito Creative LAB, Noah Guitars, Prometeo Gallery, Subalterno1, Spazio Lambrate, Scuola Mohole**. In particolare, **VProjects Associazione culturale** è nata per promuovere e diffondere la cultura, con l'obiettivo della valorizzazione di artisti, non solo attraverso l'esposizione dei loro lavori, ma anche dando loro la possibilità di presentarsi e interagire con altre realtà creative. Vengono promossi lo scambio d'idee tra professionisti e la crescita di ogni singolo, nel nome della cultura e della modernità. L'associazione, inoltre, organizza mostre, spettacoli, concorsi, dibattiti e incoraggia l'educazione artistica nelle scuole.

Infine, servizi dell'Amministrazione comunale sul territorio sono:

- il **Centro Donna**, aperto nel 2020 nel quartiere Crescenzago Rizzoli e gestito da una cordata di dieci associazioni ed enti, che offre servizi che vanno dall'orientamento al lavoro ai corsi di italiano e di lingue straniere, dagli sportelli di counseling e legale al sostegno alle neomamme, fino ai laboratori teatrali;
- **WeMi Rizzoli**, gestito da Cooperativa Cascina Biblioteca, è uno spazio polifunzionale dove, attraverso proposte di laboratori, percorsi di coesione sociale, attività culturali e ricreative per il tempo libero, si promuove la cultura dell'inclusione, favorendo l'aggregazione tra cittadini di ogni età, genere e famiglia;
- il **CAG Lambrateam**, dedicato giovani dagli 11 ai 20 anni, gestisce uno "spazio compiti", svolge attività aggregative e organizza laboratori.

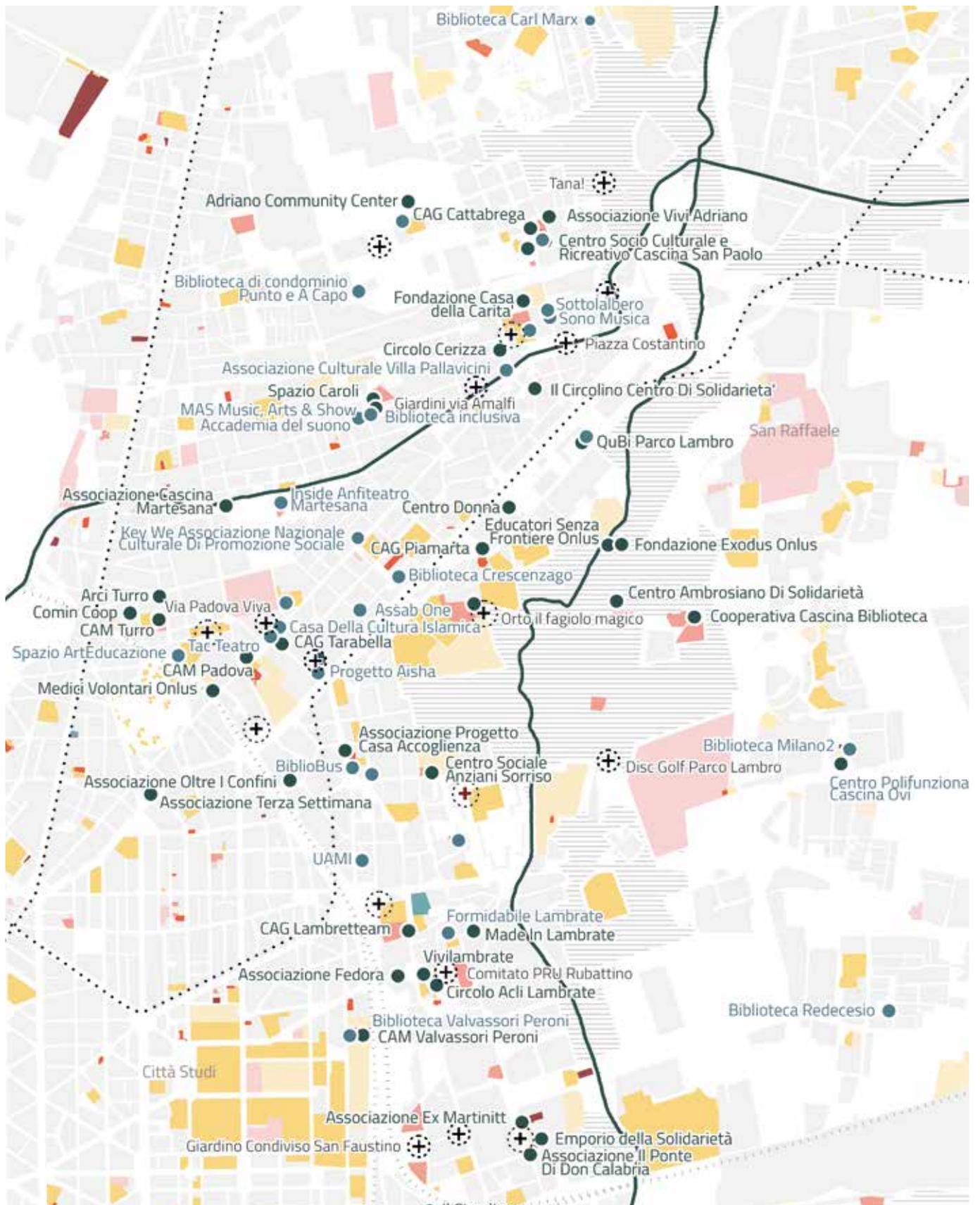
Legenda

-  Servizi sportivi
-  Istruzione
-  Servizi sociali
-  Sanità
-  Cultura
-  Luoghi di Culto
-  Commercio
-  Parchi regionali
-  Cultura, arte e spettacolo
-  Associazioni
-  Comunità e volontariato

Sistema NordEst

Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli

Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino



↑ Offerta di servizi e politiche, progetti e iniziative

IV.

IMMAGINI

AL FUTURO

VISIONE: TRAME URBANE E PAESAGGI TRA QUARTIERI E METROPOLI

La costruzione di una immagine al futuro per un'area con una così spiccata attitudine alla trasformazione, quella estesa dei quartieri di nuova fondazione e quella di tipo molecolare, richiede approcci in grado di superare il tradizionale scarto tra gli strumenti di governo territoriale (PGT 2030, PUMS), le singole trasformazioni urbane e gli strumenti per la costruzione dello spazio pubblico. Nell'ambito considerato tale disallineamento si appoggia, aggravandolo, su un quadro spaziale segmentato da barriere viabilistiche, recinti di attrezzature e impianti di servizio, confini comunali e limiti di competenza degli enti gestori delle risorse ambientali e delle infrastrutture. "Sistema NordEst. Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli" e i differenti set di azioni prodotti e descritti nelle pagine successive avranno maggiori *chances* di successo se accompagnate da strumenti intermedi a supporto di processi di cooperazione e di co-pianificazione tra Comune di Milano, Città metropolitana ed i Comuni esterni.

> Verso il parco metropolitano

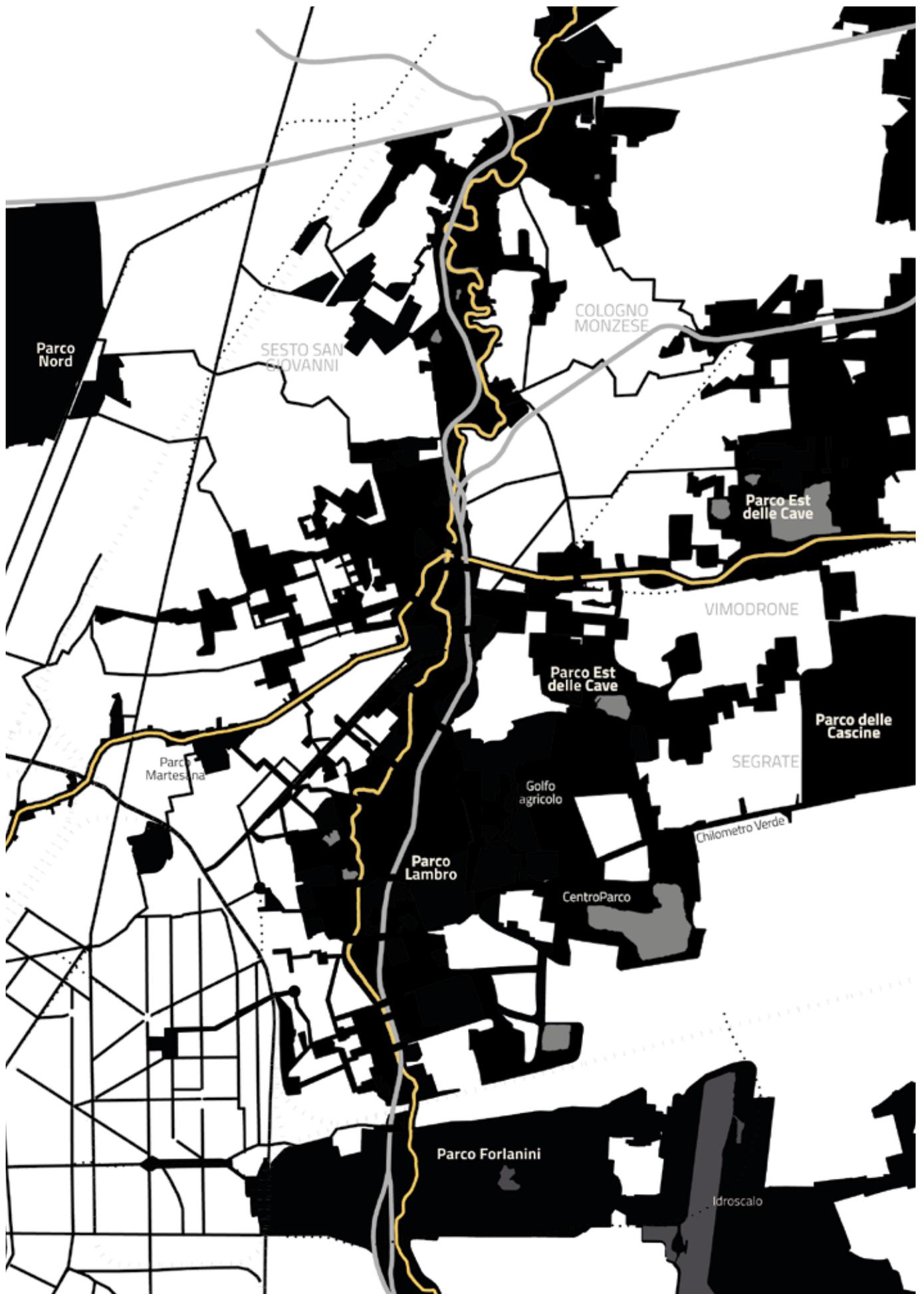
Nel tratto del Lambro urbano compreso tra l'incrocio con la Martesana ed il Nodo di Gobba fino allo scalo di Milano Smistamento la costruzione del Parco Metropolitano richiede azioni che consentano al patrimonio del Parco Lambro di superare i propri confini, di dilatarsi facendosi spazio nei quartieri. Gli interventi dovranno valorizzare e ricucire risorse spaziali differenti, oggi distanti, frammentate o non accessibili, poste a cavallo dei confini amministrativi di Sesto San Giovanni, Cologno M.se, Vimodrone e Segrate definendo un nuovo parco dalle dimensioni comparabili con quelle del Parco Nord. Occorre mettere a sistema risorse esistenti, i parchi, giardini di quartiere, le aree a verde privato lungo la Martesana, e risorse nuove attraverso la riqualificazione di aree verdi oggi degradate e non accessibili, adiacenti le infrastrutture di trasporto ed i grandi impianti urbani, e la trasformazione di spazi viari oggi esclusivamente asserviti al transito o alla sosta delle automobili.

> Spazi pubblici continui, sicuri, confortevoli

Un secondo set di interventi è mirato al rafforzamento della rete di mobilità pedonale e ciclabile, alla generale riqualificazione dello spazio pubblico laddove più evidenti sono gli impatti sui quartieri e sui grandi parchi urbani quando sono attraversati dagli assi di attraversamento, posti a confine con recinti di impianti di servizio o di attività produttive o con aree degradate ai lati delle infrastrutture. Gli interventi dovranno garantire il superamento delle barriere, costruendo relazioni di prossimità tra parti oggi distanti, facilitando l'accesso ai servizi pubblici. Le priorità riguardano la riqualificazione di varchi pedonali e ciclabili esistenti, rendendoli più sicuri e facilitandone la visibilità, e la realizzazione di nuovi laddove più probabili sono le opportunità delle trasformazioni urbane, ricostituendo trame di spazio pubblico interrotte in corrispondenza degli spazi dedicati al movimento, la produzione e lo stoccaggio delle merci.

> Quartieri al centro. Prossimità, servizi, identità

Il terzo ed ultimo set di interventi riguarda i centri di vita dei quartieri. Tali interventi favoriscono la realizzazione di condizioni di prossimità migliorando l'accessibilità ai servizi, la valorizzazione degli elementi identitari presenti, il ripensamento degli spazi per l'offerta dei servizi di interesse generale e della loro modalità di funzionamento in rapporto alle nuove domande espresse dalla cittadinanza. Gli interventi sono mirati all'incremento dei servizi esistenti attraverso l'integrazione di offerte diverse all'interno di uno stesso edificio, ripensato così in maniera aperta al quartiere, al bilanciamento dell'offerta dei servizi all'interno degli ambiti penalizzati dal transito delle infrastrutture, e, infine, alla possibilità di incrementare servizi e spazio pubblico all'interno degli ambiti in cui sono più probabili gli interventi di trasformazione urbana.



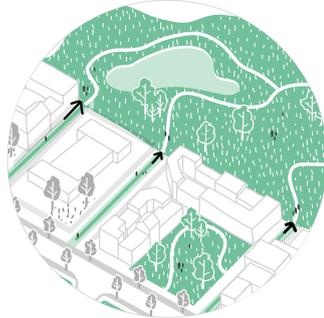
↑ Verso il Parco Metropolitan

1. Verso il Parco Metropolitano



Attivare nuove funzioni nei grandi parchi

Incrementare il livello di attrattività delle aree interne ai grandi parchi, in particolare del Parco Lambro, diversificando l'offerta di servizi e funzioni e riattivando gli spazi sottoutilizzati aprendoli a una pluralità di utenti.



Migliorare l'accessibilità al verde pubblico

Aprire nuovi varchi nel tessuto urbanizzato e creare nuove porte di accesso ai grandi parchi al fine di garantire una migliore accessibilità e avvicinare il verde alla città.



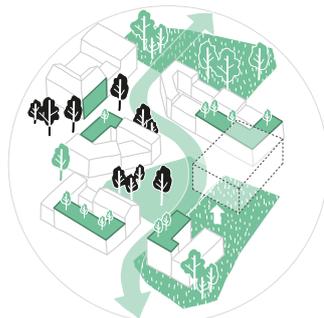
Definire nuove connessioni verdi tra i parchi

Trasformare spazi stradali irrисolti o sovradimensionati a favore di nuovi parterre verdi e viali alberati in grado di dare continuità ecologica tra le aree verdi all'interno del tessuto consolidato.



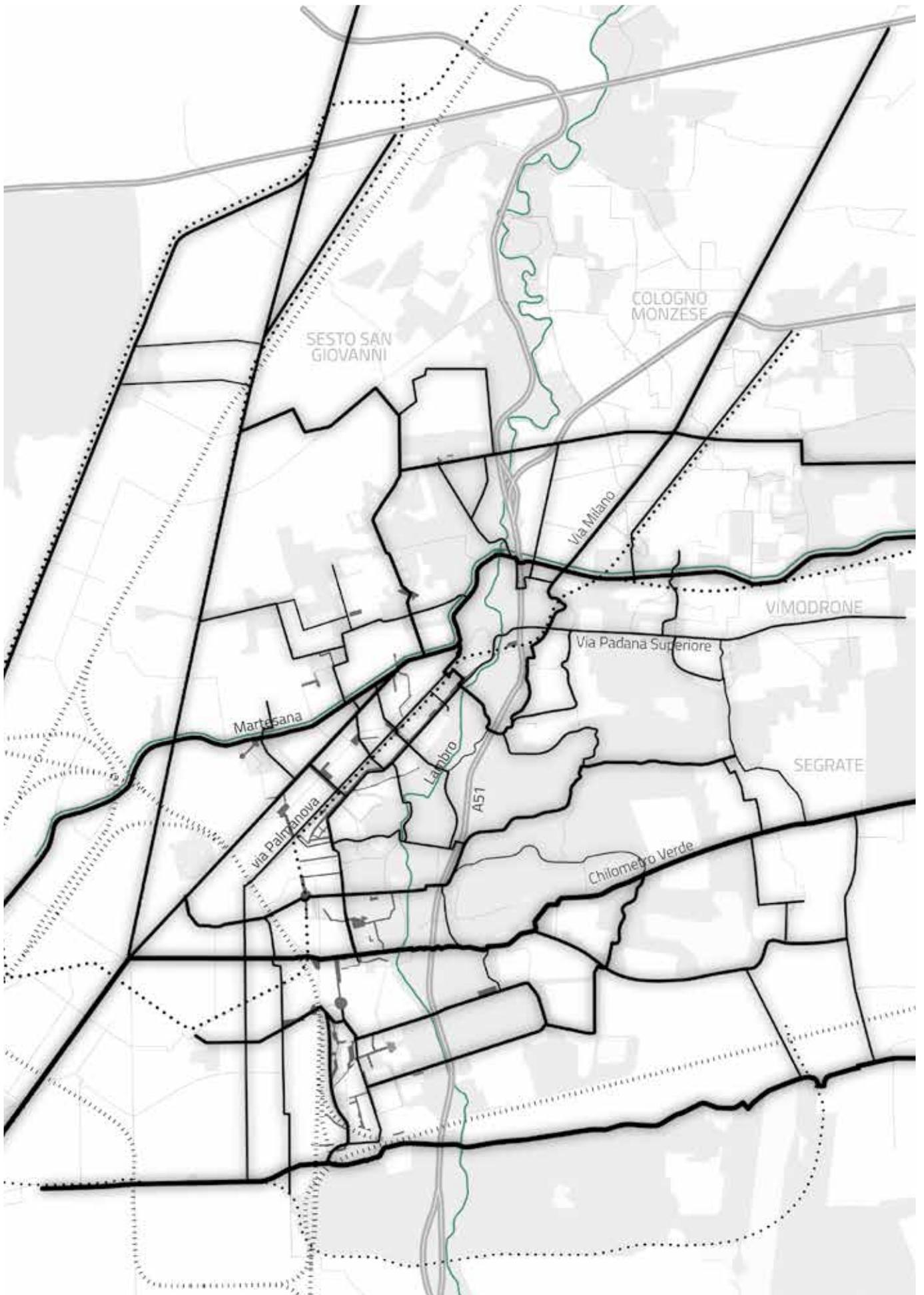
Ridefinire l'asta del Lambro

Rafforzare il corridoio ecologico del fiume Lambro con nuove piantumazioni e oasi naturali al fine di arricchire la biodiversità. Restituire spazio al fiume progettando spazi di esondazione naturale in grado di mitigare i fenomeni di piena.



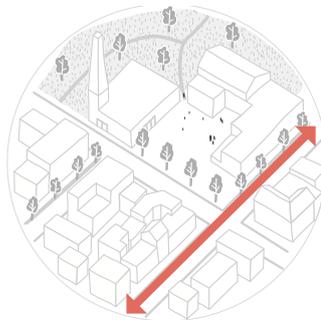
Incentivare la rigenerazione ambientale

Indirizzare le trasformazioni urbane verso l'implementazione di spazi permeabili attraverso azioni di depavimentazione e forestazione urbana.



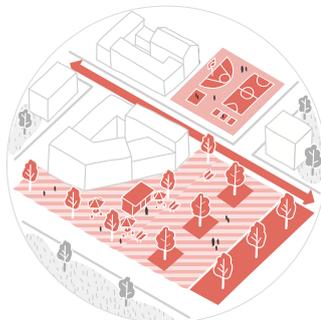
↑ Spazi pubblici continui, sicuri, confortevoli

2. Spazi pubblici continui, sicuri, confortevoli



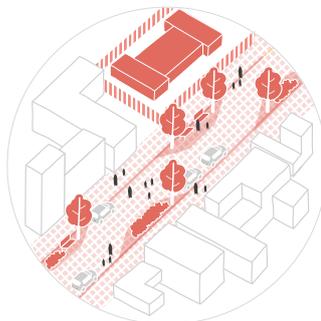
Completare la rete dei percorsi ciclabili

Creare nuovi itinerari ciclabili a complemento di quelli esistenti, in grado di garantire permeabilità all'interno del tessuto urbano e tra il sistema città e i comuni limitrofi.



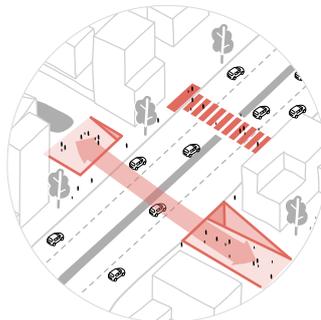
Creare spazi pedonali attivi

Riqualificare gli spazi pubblici sottoutilizzati in ottica pedonale, favorendo la creazione di nuove aree di aggregazione integrate al sistema della mobilità dolce.



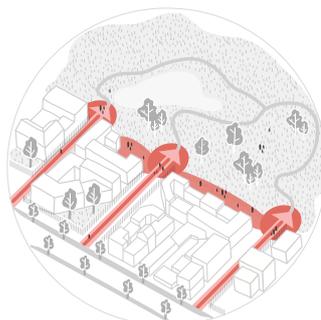
Ridefinire lo spazio della strada come spazio condiviso

Realizzare strade residenziali promiscue (zone 15) e creare percorsi sicuri casa-scuola in prossimità delle attrezzature scolastiche, per migliorare la qualità dello spazio urbano nei quartieri.



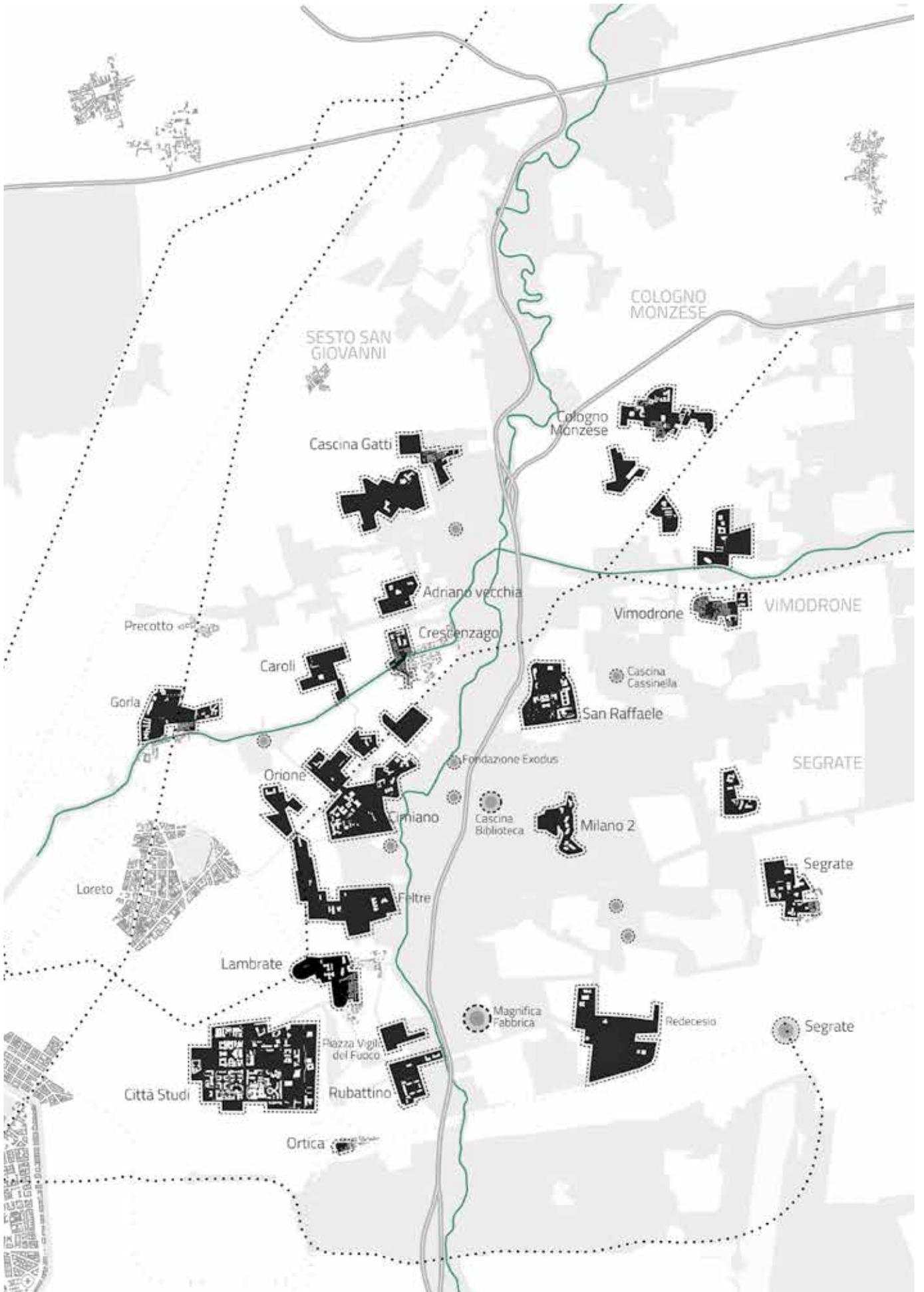
Superare le barriere infrastrutturali

Mettere in sicurezza e riqualificare i sottopassi e gli attraversamenti alle barriere infrastrutturali al fine di garantire maggiore permeabilità e qualità degli spostamenti ciclopedonali avvicinando i quartieri.



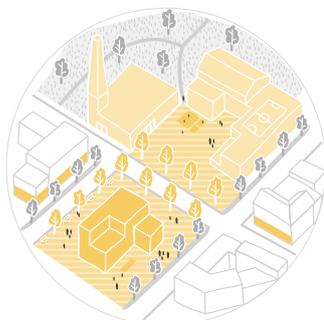
Valorizzare gli ingressi pedonali alle aree verdi

Migliorare la qualità dello spazio pubblico in prossimità delle porte di accesso ai parchi fra tessuto urbanizzato e aree verdi, in continuità con i percorsi ciclopedonali.



↑ Quartieri al centro. Prossimità, servizi, identità

3. Quartieri al centro. Prossimità, servizi, identità



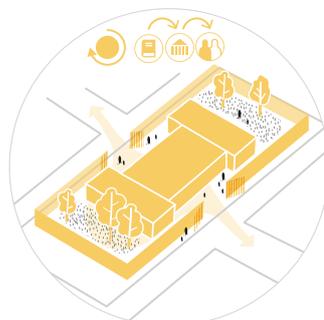
Rafforzare le centralità di quartiere

Riconoscere e valorizzare il sistema di centralità di quartiere che caratterizza il quadrante, rendendole spazi attivi e attrattivi per la vita di comunità.



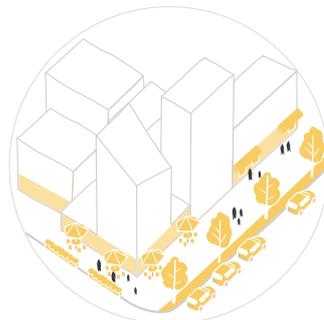
Riattivare il patrimonio pubblico dismesso

Recuperare gli edifici pubblici in disuso attivando nuove funzioni per implementare l'offerta dei servizi e rigenerare porzioni di città.



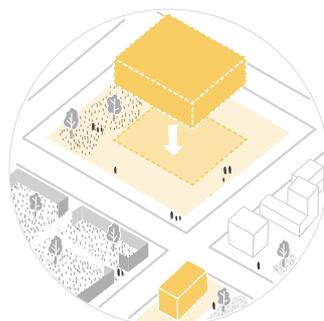
Aprire i servizi alla città

Favorire l'ibridazione degli usi all'interno di servizi e attrezzature pubbliche, aprendoli a una pluralità di utenti anche oltre gli orari di utilizzo tradizionale.



Riattivare i piani terra

Favorire l'attivazione di funzioni ad uso pubblico e attività commerciali di prossimità al piede degli edifici a contatto con gli spazi pubblici.



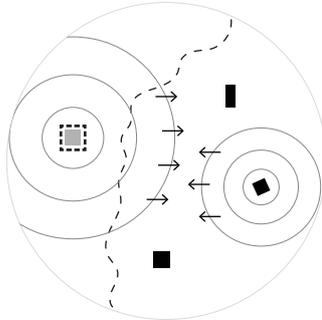
Attivare nuovi servizi

Incrementare la dotazione di servizi attraverso la realizzazione di nuove attrezzature o la riqualificazione di quelli esistenti.



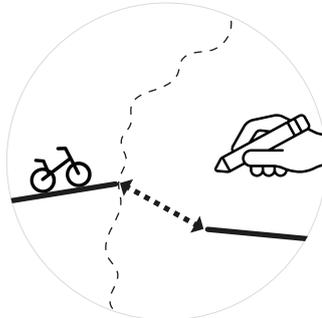
↑ Una governance metropolitana

4. Una governance metropolitana



Coordinamento di progettualità pubbliche

Cooperare nella progettualità e localizzazione di servizi e attrezzature pubbliche di interesse sovracomunale, in modo da garantire un'offerta adeguata a bacini di utenza che traggono i confini comunali.



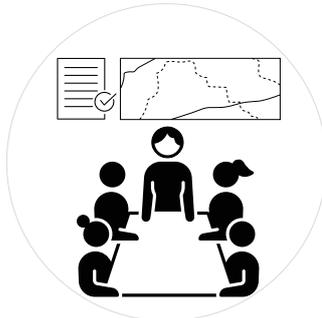
Coordinamento di progettualità per la mobilità

Raccordare il disegno della trama dei tracciati di mobilità di rilevanza sovracomunale, al fine di assicurare continuità e permeabilità negli spostamenti tra i comuni limitrofi.



Gestione delle risorse ambientali

Coordinare e cooperare nella progettazione e attuazione degli interventi di mitigazione e prevenzione dei rischi e adattamento ai cambiamenti climatici sul territorio vasto.



Forme di intesa di natura metropolitana

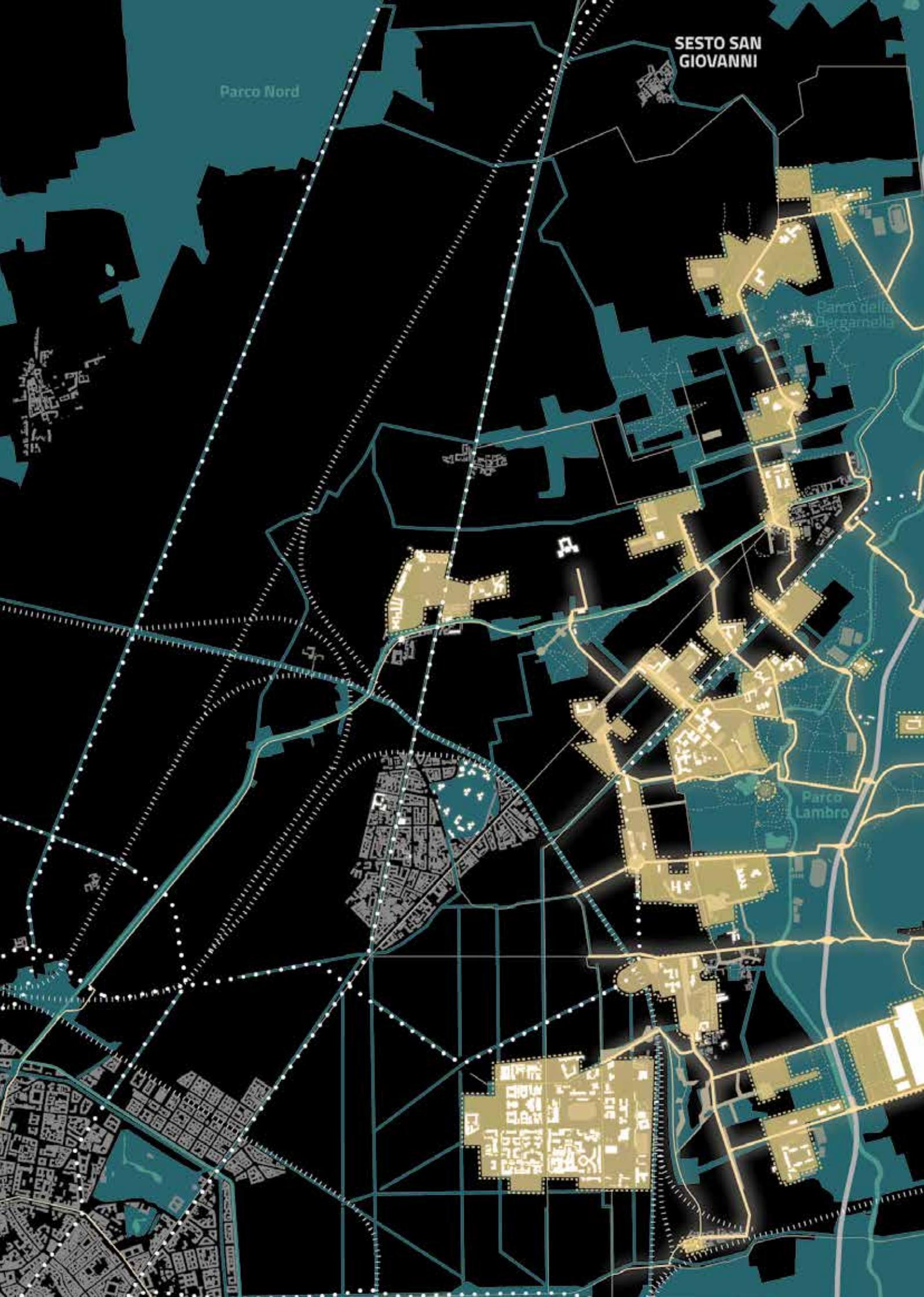
Favorire gli accordi e le forme di collaborazione tra enti in merito a politiche, processi e previsioni, al fine di coordinare le progettualità future in una visione ampia e complessiva.

1 Connessione ecologica tra PLIS Martesana e Parco Nord
Milano - Sesto San Giovanni

2 Superamento delle barriere verso nord
Milano - Sesto San Giovanni, Cologno Monzese

3 Continuità ecologica a est del Lambro
Milano - Vimodrone, Segrate

4 Apertura della città alla nuova Porta Est e completamento delle trasformazioni
Milano - Segrate

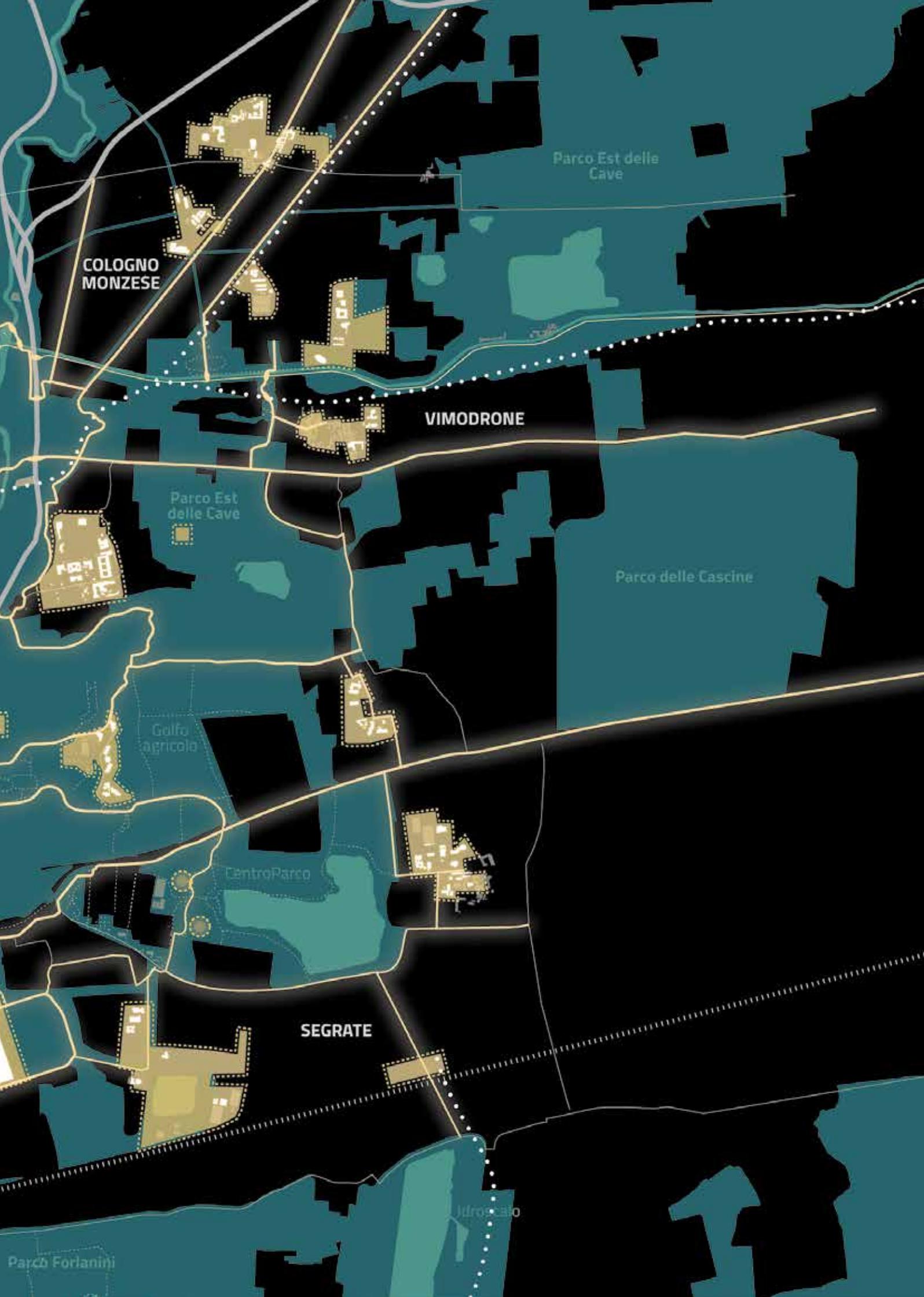


SESTO SAN GIOVANNI

Parco Nord

Parco della Bergamella

Parco Lambro



COLOGNO
MONZESE

Parco Est delle
Cave

VIMODRONE

Parco Est
delle Cave

Parco delle Cascine

Golfo
agricolo

CentroParco

SEGRATE

Parco Forlanini

Parco Forlanini

STRATEGIA PER IL SISTEMA NORDEST

> Scala urbana

Gli indirizzi progettuali di scala urbana approfondiscono e declinano in tre differenti livelli di azione (intero ambito, quartiere e zoom) la visione complessiva di sviluppo per il quadrante Adriano-Crescenzago-Rubattino:

-  Verso il Parco Metropolitano
-  Spazi pubblici continui, sicuri, confortevoli
-  Quartieri al centro. Prossimità, servizi, identità

Il primo livello di azione è costituito dall'intero **ambito di studio** comunale, per il quale si delinea un masterplan che individua le macro-strategie di rigenerazione. In virtù della vastità e complessità del territorio, il quadrante è stato suddiviso in tre **quartieri**, che costituiscono il secondo livello di azione, rispetto ai quali le macro-strategie sono declinate con maggior dettaglio in azioni progettuali. Ad ogni affondo di quartiere corrispondono due **zoom di approfondimento**, il terzo livello di azione, che hanno l'obiettivo di precisare maggiormente le indicazioni progettuali in alcuni nodi particolarmente significativi per la presenza di aree attualmente in trasformazione.

1. Adriano e Crescenzago	Zoom A. Superare i recinti e migliorare la permeabilità pedonale nel quartiere Ponte Nuovo
	Zoom B. Crescenzago, ampliare i sottopassi e attivare nuovi spazi per la comunità
2. Palmanova e Parco Lambro	Zoom C. Cimiano, ampliare i sottopassi e attivare nuovi spazi per la comunità
	Zoom D. Attivare i bordi e valorizzare le connessioni attive verso via Palmanova
3. Lambrate e Rubattino	Zoom E. Rombon-Sbodio, un tessuto artigianale in evoluzione
	Zoom F. Via Rubattino-Pitteri, rafforzare la rete ciclabile e pedonale

> Scala metropolitana

Le relazioni di scala vasta che caratterizzano il quadrante, nonché la pluralità di progetti in atto/previsti dai Comuni contermini lungo il margine urbano, hanno portato all'individuazione di quattro diversi **"Progetti di Confine"**, che intrecciano occasioni di rigenerazione di valenza metropolitana:

1. Connessione ecologica tra PLIS Martesana e Parco Nord
2. Superamento delle barriere verso nord
3. Continuità ecologica a est del Lambro
4. Apertura della città alla nuova Porta Est e completamento delle nuove trasformazioni

Rispetto a questi, lo Studio d'Area si pone come strumento di raccordo tra la programmazione del Comune di Milano e quella dei Comuni contermini.

SCALA URBANA

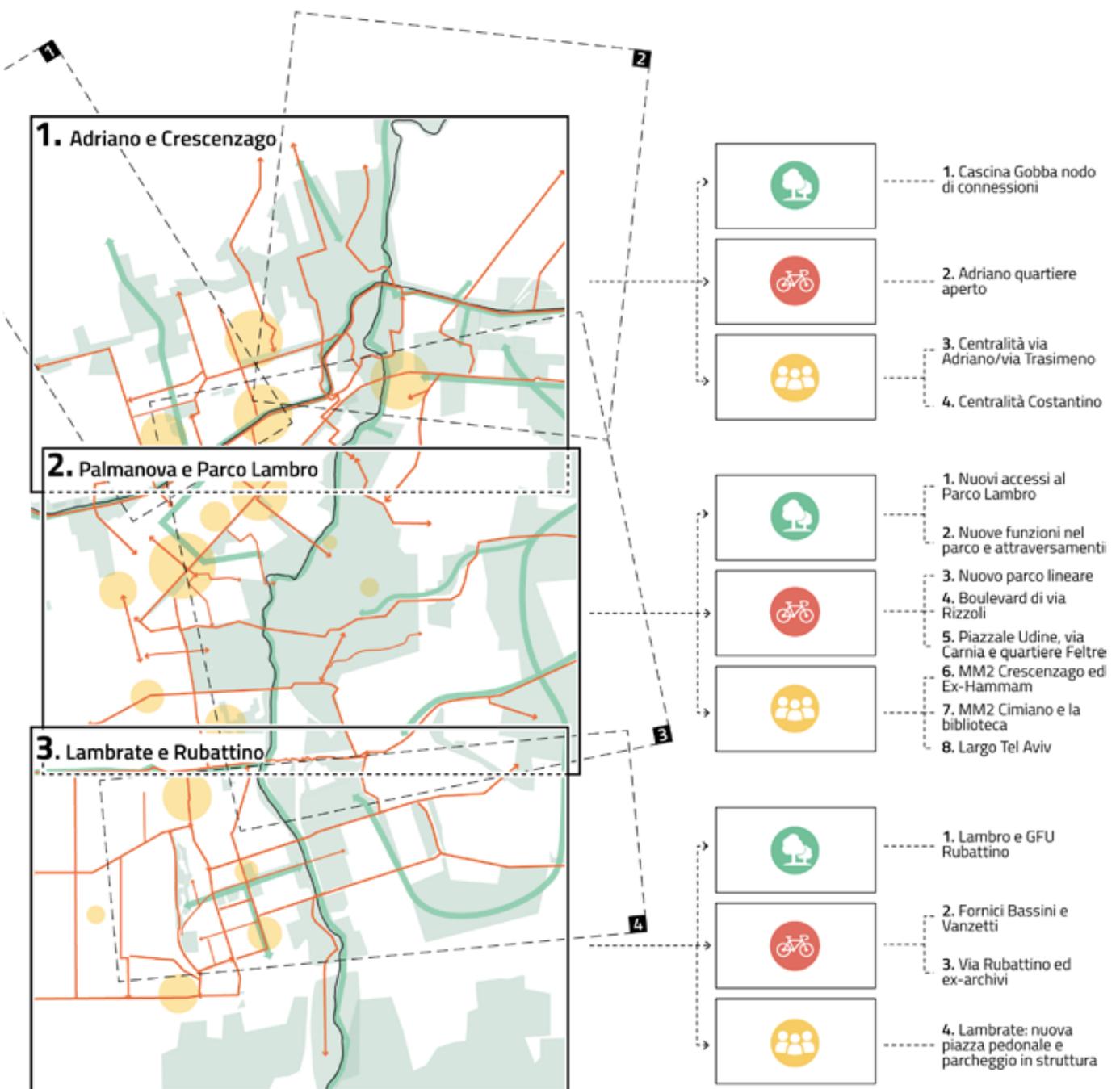
Ambito di studio	Strategie di quartiere	Zoom
Masterplan strategico	1. Adriano e Crescenzago	A B
	2. Palmanova e Parco Lambro	C D
	3. Lambrate e Rubattino	E F

SCALA METROPOLITANA

- Progetti di Confine**
- 1 Connessione ecologica tra PLIS Martesana e Parco Nord
 - 2 Superamento delle barriere verso nord
 - 3 Continuità ecologica a est del Lambro
 - 4 Apertura della città alla nuova Porta Est e completamento delle nuove trasformazioni

PROGETTI PRIORITARI

16
Progetti prioritari



> Scala urbana: Masterplan dell'ambito di studio

L'ambito in oggetto è caratterizzato dalla presenza di un **sistema ambientale unico** e decisamente rilevante per dimensioni e peculiarità. **Il Parco Lambro**, che prende il nome dall'omonimo fiume, rappresenta un elemento che distingue e qualifica questa porzione di territorio.

La grande potenzialità di questo sistema è da attribuirsi in primo luogo all'importanza ambientale che esso assume quale **generatore di dinamiche ecosistemiche propulsive e polmone verde** della città, ed in secondo luogo al rapporto diretto con i sistemi ambientali che si sviluppano in maniera interconnessa sul territorio comunale e oltre, nell'ottica della costruzione del cosiddetto **Parco Metropolitano**. Lo studio d'area si pone a questo proposito l'obiettivo di ricostituire un rapporto diretto con il parco che, suppur adiacente al tessuto urbano consolidato, fatica a relazionarsi in maniera organica con il resto della città.

La strategia posta in essere consiste nel **rafforzare il rapporto parco-città** attivando una serie di azioni utili a **ricucirne il rapporto** attraverso il potenziamento e la **valorizzazione degli accessi**, nonché attraverso la qualificazione degli spazi interni al parco (da attivare e promuovere) e il miglioramento dei percorsi di attraversamento interni utili a garantire la permeabilità e il **dialogo soprattutto con i comuni contermini**. Per quanto riguarda il tessuto consolidato invece, l'ambito è oggetto di una serie di **grandi trasformazioni in divenire** (Magnifica Fabbrica, Reinventing Cities – Scalo Lambrate, Piazzale Martesana, Crescenzago), progetti che restituiranno alla città, accanto a nuovi spazi pubblici di qualità e servizi, rinnovate occasioni di relazione ed esperienze aggregative, a formare veri e propri punti nevralgici della vita sul territorio. Accanto alla nascita di queste nuove centralità urbane di più ampia scala, lo studio d'area si propone di individuare occasioni più minute e capillari di sviluppo di **nuove centralità** al fine di attivare, partendo dalle peculiarità del territorio, un **sistema interconnesso di luoghi da vivere**, veri e propri punti di riferimento per la vita di quartiere.

L'insieme di elementi spazialmente interconnessi che ad oggi risultano svuotati, ovvero privi di un reale senso organico nella costruzione della città pubblica, diventano occasione per ripensare ad alcuni luoghi nell'ottica della creazione di nuove centralità di quartiere. **Spazi pubblici** di risulta, **luoghi identitari**, elementi simbolici per il loro carattere storico e culturale, **servizi** che fungono da attrattori per diverse tipologie di utenze, diventano così **motore per l'attivazione di strategie utili** per la ricomposizione dello spazio e la valorizzazione dei luoghi.

Ciò che lo studio d'area prospetta è la volontà di tenere insieme tutte le tematiche descritte finora, il sistema del verde con il Parco Metropolitano e le nuove centralità a differenti scale, attraverso il **rafforzamento della mobilità attiva**, creando occasioni per lo **sviluppo di una rete di connessioni prioritaria** capace di intercettare tutte le realtà attive ed attivabili sul territorio. Una maglia interconnessa di relazioni che volge anche verso il centro città ad ovest, tentando di ricucirne il rapporto, e oltre i confini comunali al fine di **rafforzare i rapporti con i comuni limitrofi**.



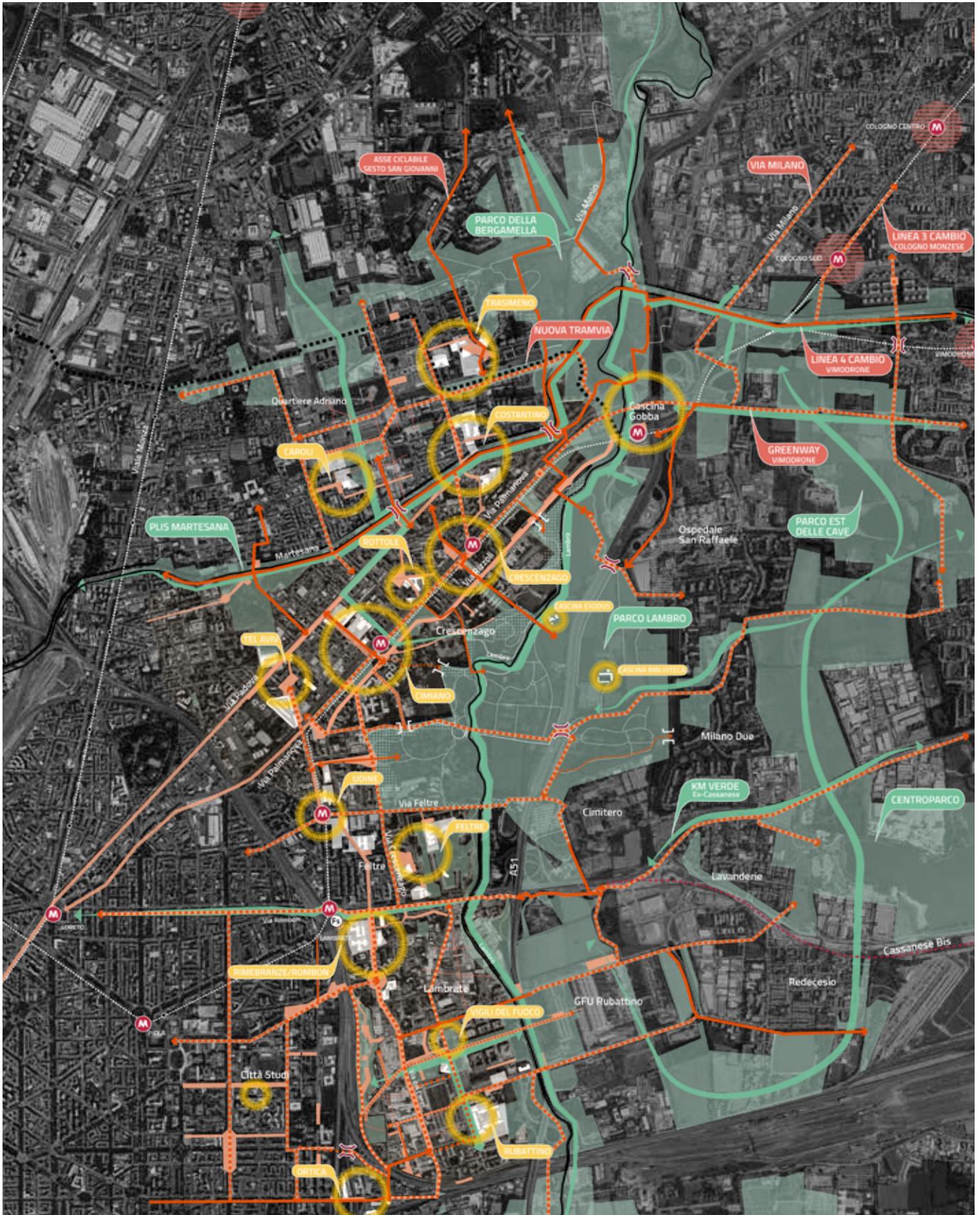
VERSO IL PARCO METROPOLITANO
aprire i parchi alla città e favorire la continuità degli spazi verdi



SPAZI PUBBLICI CONTINUI, SICURI E CONFORTEVOLI
favorire il superamento delle barriere infrastrutturali e incentivare la mobilità ciclopedonale



QUARTIERI AL CENTRO. PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ
creare nuove centralità di quartiere e spazi pubblici di qualità



↑ Masterplan dell'ambito di Studio

Strategie di quartiere

1

ADRIANO E CRESCENZAGO

**CONTINUITÀ DI PARCHI E LUOGHI
D'IDENTITÀ**





VERSO IL PARCO METROPOLITANO
una parco continuo da Parco Lambro,
Parco della Bergamella e il Parco
Mondaini e Vianello, al PLIS
Martesana

-  nuovi ingressi ai parchi
-  principali "porte di accesso" al Parco Lambro
-  continuità di parchi, giardini e aree verdi
-  continuità alberate e connessioni verdi
-  nuove aree verdi

**SPAZI PUBBLICI CONTINUI,
SICURI E CONFORTEVOLI**
favorire il superamento delle barriere
infrastrutturali verso i comuni di
Sesto S. Giovanni, Cologno Monzese
e Vimodrone

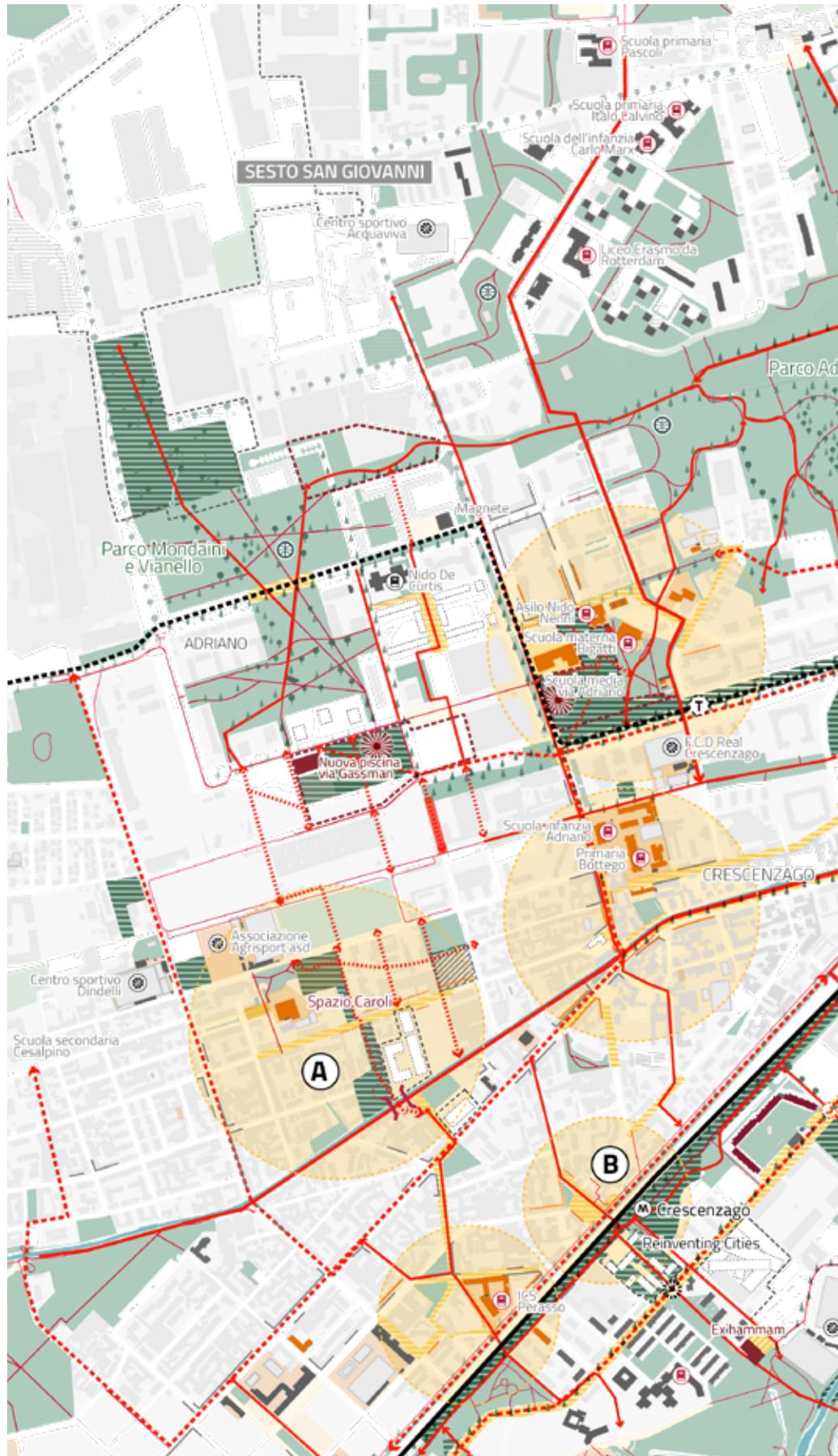
-  assi ciclabili e pedonali esistenti da rafforzare
-  nuovi assi ciclabili e pedonali
-  nuova permeabilità pedonali interne ai lotti
-  attraversamenti alle infrastrutture da creare o riqualificare

**QUARTIERI AL CENTRO.
PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ**
creare nuove centralità di quartiere
e spazi pubblici di qualità

-  Spazi pubblici pedonali da creare o valorizzare
-  Strade da riqualificare in ottica pedonale
-  Fronti attivi
-  Potenziale insediamento di nuovi servizi
-  Servizi da valorizzare
-  Edifici da riattivare o nuovi edifici a servizi

ZOOM DI PROGETTO

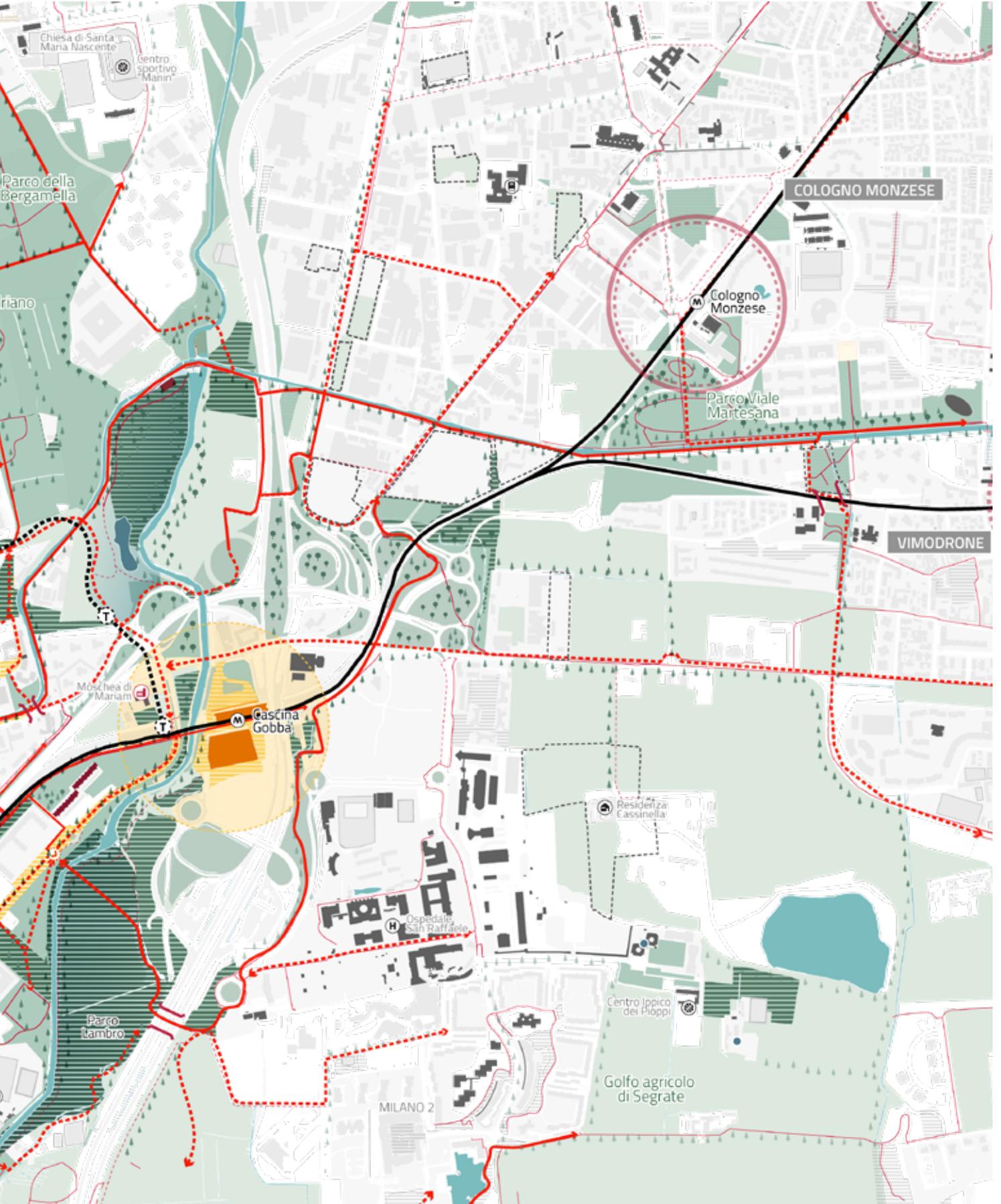
- A** Superare i recinti e migliorare la permeabilità pedonale nel quartiere Ponte Nuovo
- B** Crescenzago, ampliare i sottopassi e attivare nuovi spazi per la comunità



Sistema NordEst

Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli

Studio d'Area Adriano, Crescenzo, Rubattino



ADRIANO E CRESCENZAGO

> Il Quartiere Adriano

Posto ai limiti del confine comunale di Milano in direzione nord-est, è un quartiere dal passato importante e dal futuro ancora da definire. Se nel passato, infatti, l'industria della Magneti Marelli ha rappresentato l'epicentro delle maggiori dinamiche sul territorio, oggi questa impronta fortemente industriale lascia spazio a una realtà dal carattere decisamente residenziale. Il quartiere che vediamo oggi è frutto di una grande rigenerazione urbana, avviata negli anni duemila sull'onda del forte impulso immobiliare, che ha cambiato drasticamente il suo volto ridefinendone spazi e funzioni. Questa rigenerazione, ancora in divenire, definisce un impianto urbano aperto e arioso, caratterizzato principalmente da un susseguirsi di complessi residenziali, sviluppati in altezza, ai quali si affiancano ampi spazi a verde attrezzato (Giardino Franca Rame, Parco Mondaini-Vianello, Parco Adriano). Nonostante il **carattere fortemente abitativo**, il quartiere soffre di un'inadeguata dotazione di servizi, che spinge ancora a gravitare verso il centro cittadino seppur non in maniera del tutto agevole in quanto i collegamenti non risultano così immediati. Le principali direttrici di collegamento, raggiungibili attraverso un dedalo di viabilità secondaria, sono ad oggi rappresentate dagli assi stradali di via Padova e via Palmanova a sud, e da viale Monza ad ovest.

Il trasporto pubblico è garantito dalle linee M2 e M1 che intercettano nel sottosuolo gli assi di cui sopra, ma che comunque non sono a diretto servizio del quartiere trovandosi a circa un chilometro di distanza. Il prolungamento previsto della **rete tranviaria** (linea 7) dalla fermata di Anassagora lungo via Tremelloni, via Adriano e oltre la ex strada interquartiere fino al nodo di Cascina Gobba, contribuirà a migliorare decisamente l'accessibilità al quartiere, che ad oggi è demandata per lo più al trasporto pubblico su gomma. In uscita dai confini amministrativi di Milano via Adriano collega il quartiere al limitrofo comune di Sesto San Giovanni a nord, mentre oltre lo svincolo autostradale di Cascina Gobba sono garantiti i collegamenti alla viabilità principale con i comuni di Cologno Monzese e Vimodrone. Tutte queste connessioni risultano da rivedere e rafforzare dal punto di vista della mobilità dolce, al fine di assicurare percorsi protetti e sicuri, nell'ottica della costruzione di una rete capillare che possa fungere da valida alternativa all'utilizzo del mezzo privato.

La costruzione della cosiddetta '**città a misura d'uomo**' viene garantita inoltre dal **superamento delle barriere fisiche** presenti sul territorio che nel quartiere di Adriano sono rappresentate soprattutto dai grandi isolati di funzioni che interrompono di fatto la maglia fine delle connessioni. Queste cesure ostacolano il dialogo tra il quartiere Adriano a nord e la zona di Ponte Nuovo/Crescenzago verso il Naviglio della Martesana. Ripristinare questa maglia fine di percorsi, attraverso l'apertura di nuovi varchi interni ai lotti, permetterà di accorciare le distanze e migliorare l'accessibilità ai diversi contesti urbani.

Unitamente al tema della permeabilità è necessario introdurre il tema della **qualità della vita di quartiere fatta di identità, servizi e prossimità**. Il deficit di luoghi aggregativi e la presenza di luoghi pubblici poco caratterizzanti, si traducono in spazi poco ameni e privi di identità. Attraverso l'introduzione delle cosiddette '**centralità**' si vuole tentare di ristabilire un contatto diretto tra gli abitanti e i luoghi del vivere quotidiano all'interno del quartiere. Partendo dalle zone in cui la concentrazione dei servizi alla persona è maggiore, ovvero dai luoghi che fungono da attrattori per un'utenza allargata, ma anche da centralità ancora da definire, vengono proposte

azioni che contribuiscono a migliorare la relazione tra spazi e funzioni, creando rinnovate opportunità di vissuto nel quartiere.

> Il Quartiere Crescenzago nord e il nodo di Cascina Gobba

Si sviluppa a sud del quartiere Adriano, a cavallo dell'ultimo tratto del Naviglio della Martesana in uscita da Milano, fino al Parco Lambro al limite est del confine comunale. Il borgo conserva ancora parte delle ville storiche, in affaccio sul Naviglio, caratteristiche di un tempo in cui la zona veniva definita la 'Riviera di Milano' in quanto i milanesi vi si spostavano per trascorre periodi lontano dalla città. Il Naviglio rappresenta per il quartiere sia un forte elemento identitario, sia un limite fisico in quanto gli attraversamenti ad oggi scarseggiano, limitando di fatto le possibilità di oltrepassare il corso d'acqua. Le trasformazioni poste in essere da alcuni interventi urbani di nuova realizzazione (es. Meucci 47) si propongono di superare questo limite provvedendo alla realizzazione di nuove strutture in attraversamento del canale al fine di mantenere vivo e costante il rapporto tra i tessuti urbani a nord e a sud dello stesso. Altri percorsi sono potenzialmente attivabili partendo dalle aree di proprietà comunale (es. area verde in via Idro) localizzate in maniera strategica lungo le sponde del Naviglio che rappresentano un'opportunità unica non solo per aumentare il livello di accessibilità, ma anche per ripensare alla natura di alcune aree di risulta.

Le **connessioni da attivare** riguardano principalmente i **corridoi nord-sud** che dal Naviglio raggiungono i principali assi di scorrimento della zona fino ad intercettare gli attraversamenti pedonali che permettono di superare un'altra importante barriera, quella infrastrutturale, dell'**asse di via Palmanova**. Quest'asse, che affianca alla mobilità viaria anche i binari ferroviari in superficie della linea M2, rappresenta un forte elemento divisivo per il quartiere. I sottopassi esistenti, né qualificati come manufatti, né qualificanti come costruzione dello spazio pubblico, rappresentano luoghi poco ameni e insicuri che si è però costretti a frequentare in quanto costituiscono l'unico passaggio possibile in relazione alla porzione di quartiere che si sviluppa a sud. In questa parte della città, stretta tra via Palmanova e il Parco, sono attesi importanti interventi di riqualificazione urbana (Reinventing Cities Crescenzago e Welcome di via Rizzoli) che impatteranno sul territorio sia richiamando nuovi abitanti e lavoratori, sia offrendo agli abitanti esistenti nuove funzioni come aree verdi, spazi commerciali, ecc. Il tema del **superamento delle barriere** rappresenta perciò una delle fondamentali strategie per ricomporre un tessuto urbano tanto frammentato a livello di maglia urbana, quanto riconoscibile per la sua forte identità urbana. Azioni quali il rafforzamento e potenziamento dei principali corridoi di connessione tra le diverse parti del quartiere, tramite la predisposizione di **percorsi continui e sicuri**, con particolare attenzione ai tracciati che conducono ai servizi dedicati alle categorie più fragili (es. percorsi casa-scuola), costituiscono il sistema cardine su cui si innescano anche le nuove centralità di quartiere. In Crescenzago infatti vengono individuati diversi **nuovi 'punti di ancoraggio' della vita di quartiere**, occasioni uniche per il ridisegno della città pubblica. Le prime due centralità si localizzano a cavallo del Naviglio della Martesana, una in corrispondenza di **Piazza Costantino** e l'altra in corrispondenza della **nuova passerella di via Meucci**, e si configurano per divenire veri e propri anelli di congiunzione attivi tra i tessuti urbani a nord e quelli a sud del Naviglio.

La centralità di **Cascina Gobba** si pone invece come epicentro propulsivo di funzioni, luogo prioritario di incontro e scambio con i comuni confinanti. Questo ruolo all'interno del panorama metropolitano rende necessario il rafforzamento del sistema della mobilità attiva intercomunale.

VERSO IL PARCO METROPOLITANO →

- rafforzare le connessioni verdi esistenti
- creare nuove connessioni verdi
- ▨▨▨ rafforzare i corridoi ecologici
- ↔ principali assi di connessione pedonale/ciclabile tra il Parco Lambro e la città
- ↔↔ aprire nuovi assi di connessione pedonale/ciclabile tra il Parco Lambro e la città
- ▨▨▨ nuove aree verdi
- ↔ potenziali zone di espansione del Lambro
- ▨▨▨ aree da riforestare
- ▨▨▨ spazi pubblici da riqualificare in ottica pedonale
- ▨▨▨ aree da depavimentare

- > ingressi ai parchi da valorizzare
- ⊙ nuovi ingressi ai parchi
- ⊙ principali "porte di accesso" ai parchi
- || superare le barriere
- ⊞ interventi per l'efficienza ecologica dei ponti [ReLambro]

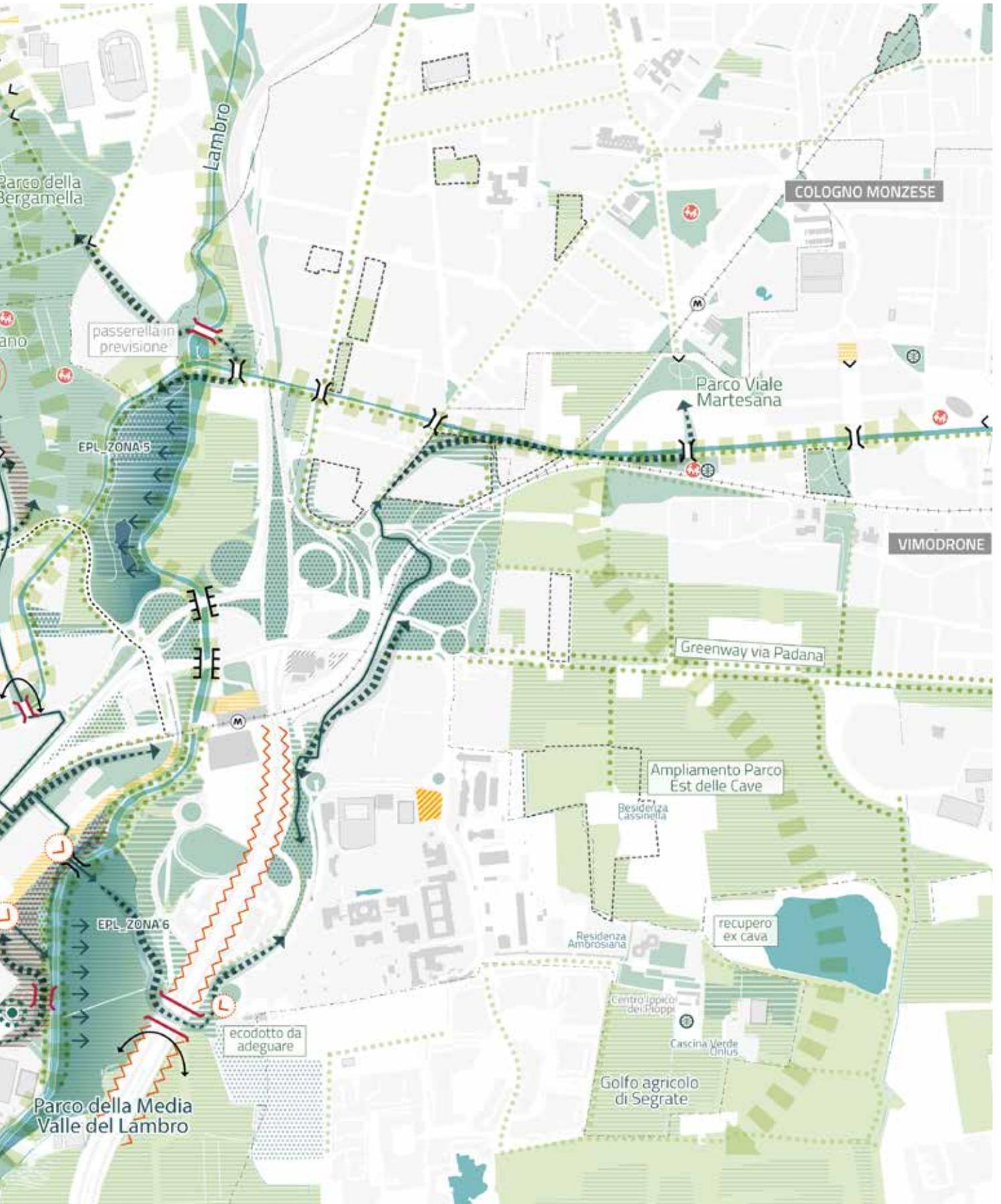
- ⊙ orti urbani
- ▨▨▨ attivare e presidiare i bordi del parco
- ⊙ rafforzare le funzioni pubbliche per accrescere l'attrattività



Sistema NordEst

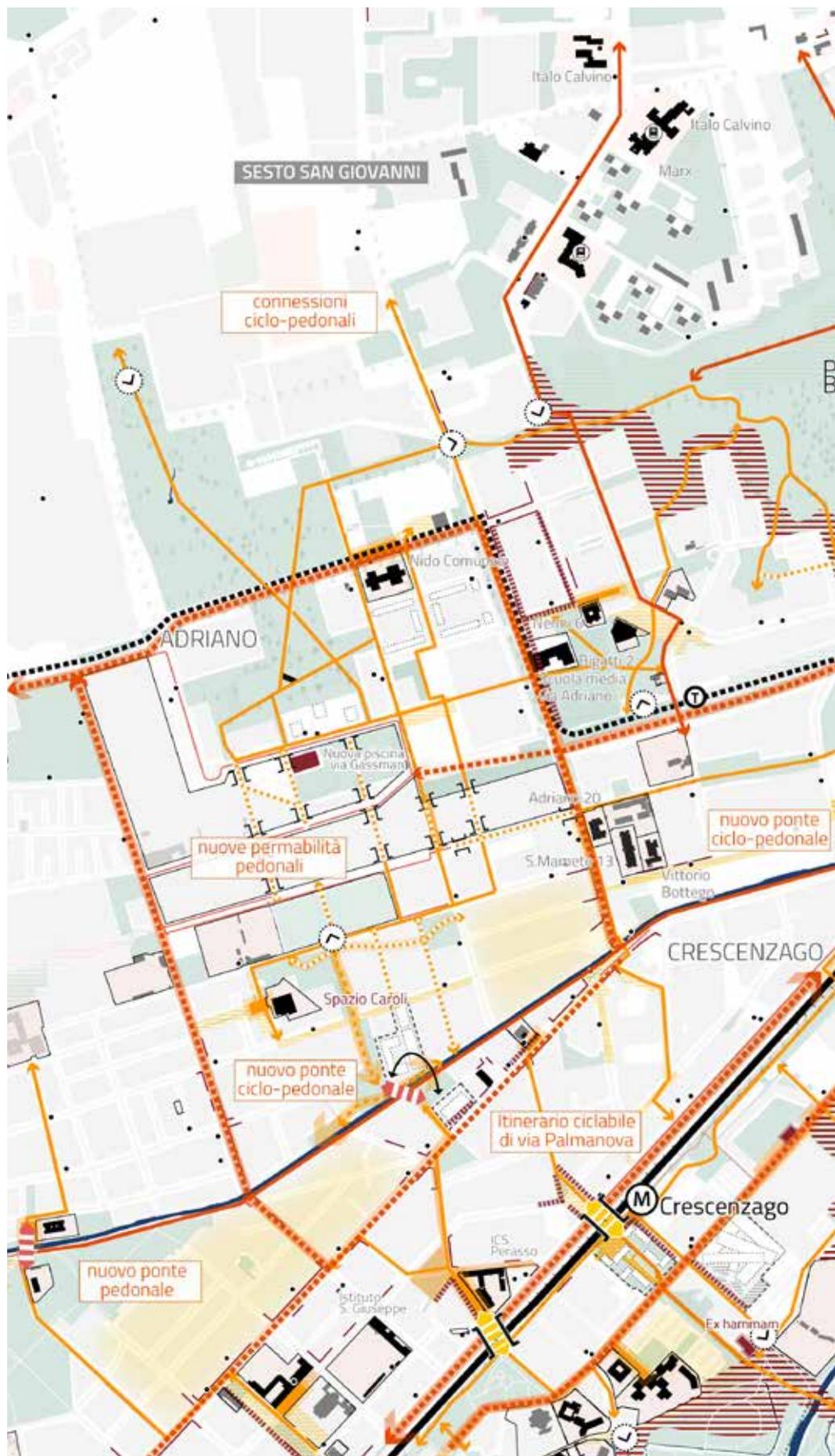
Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli

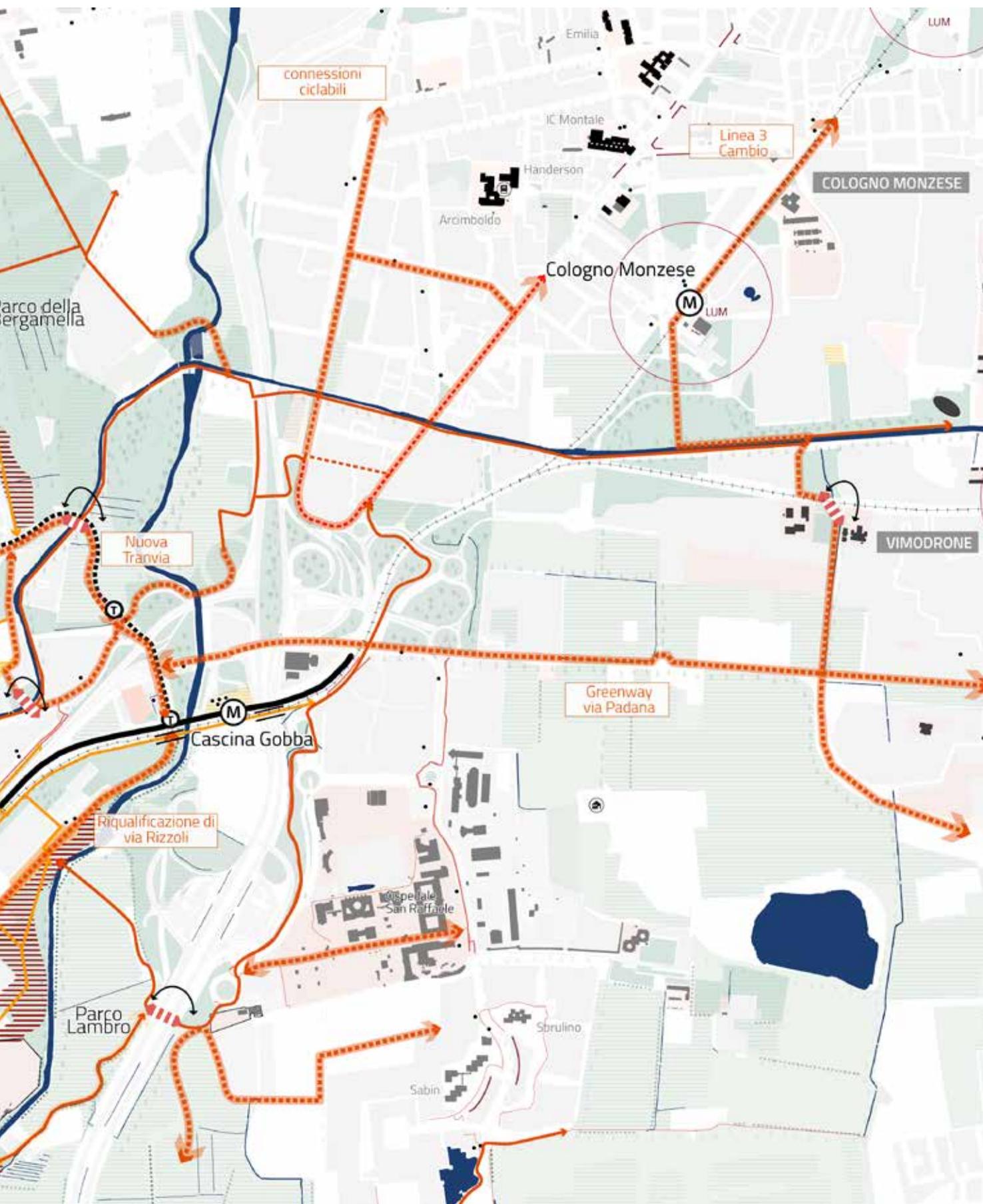
Studio d'Area Adriano, Crescenzo, Rubattino

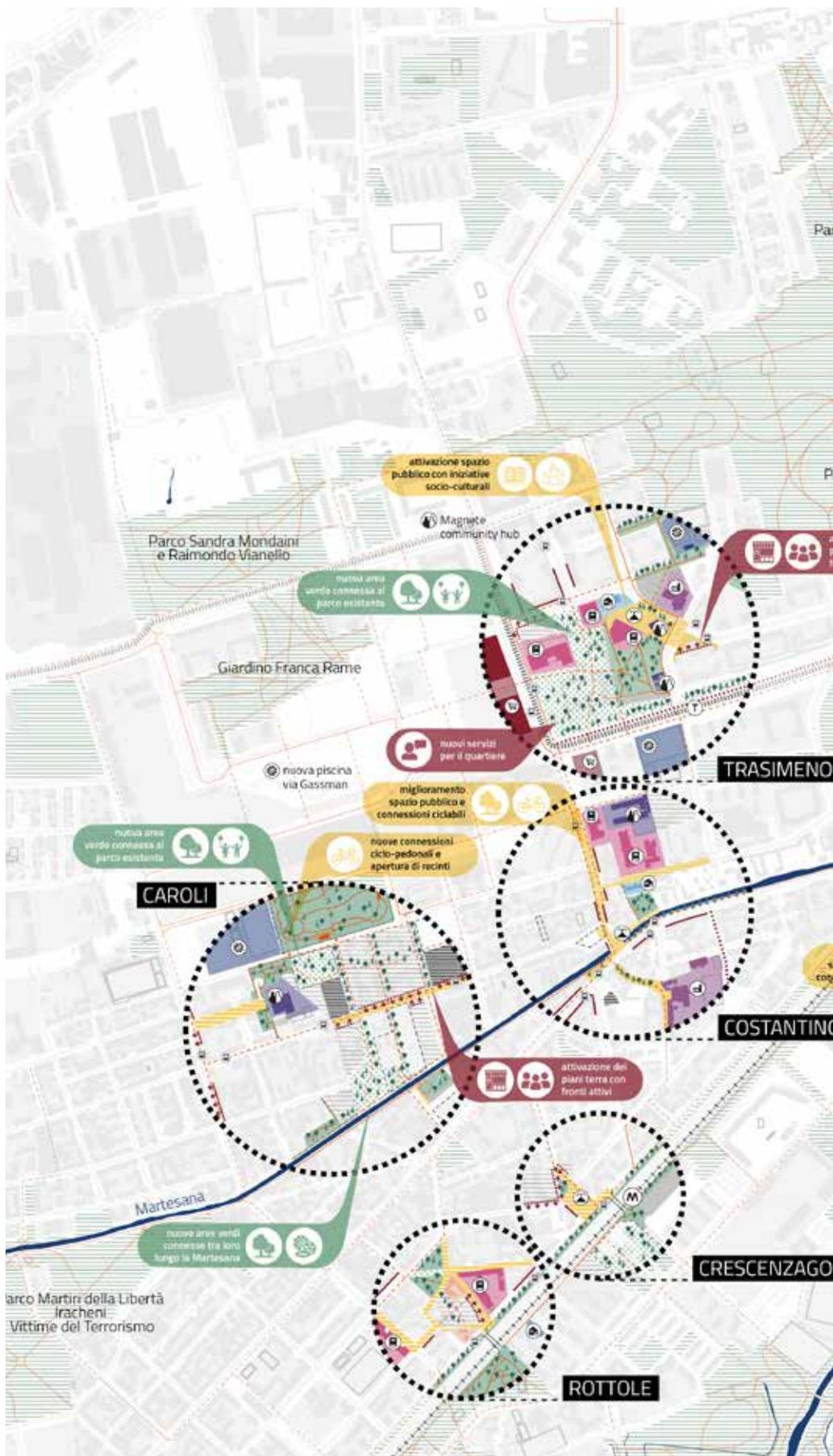


SPAZI PUBBLICI CONTINUI, SICURI →
E CONFORTEVOLI

-  Itinerari ciclabili da rafforzare
-  connessioni pedonali da rafforzare
-  nuovi itinerari ciclabili
-  nuove connessioni pedonali
-  nuova permeabilità interna ai lotti
-  percorsi casa scuola sicuri
-  sottopassi da riqualificare
-  ponti e sovrappassi da rafforzare
-  nuovi accessi/varchi
-  nuovi ingressi ai parchi
-  ingressi ai parchi da valorizzare
-  attivare e presidiare i bordi del parco
-  strade da riqualificare in ottica pedonale
-  spazio pubblico da riqualificare
-  zone a priorità pedonale
-  nuovi piani terra attivi
-  edifici pubblici da riattivare







TRASIMENO

Caratterizzata dalla presenza di istituti scolastici, la chiesa parrocchiale, alcuni servizi sociali e qualche struttura sportiva. A questi servizi in struttura si affianca il giardino di Largo Bigatti e, a completamento, un'area verde in fase di definizione che interessa l'area dell'ADP Adriano 60 e il verde previsto su via Nenni. Il nuovo disegno del verde e le relative nuove funzioni fungeranno da anello di congiunzione per le realtà aggregative presenti, aprendo di fatto una connessione est-ovest tra i tessuti urbani a cavallo di via Adriano. L'attivazione dei piani terra, già presenti o da promuovere rispetto alle trasformazioni future, unitamente alla riqualificazione di alcuni tratti di strada in ottica pedonale e alla qualificazione degli spazi pubblici, contribuiranno alla ricomposizione del tessuto urbano e a formare luoghi di socialità propulsiva.

COSTANTINO

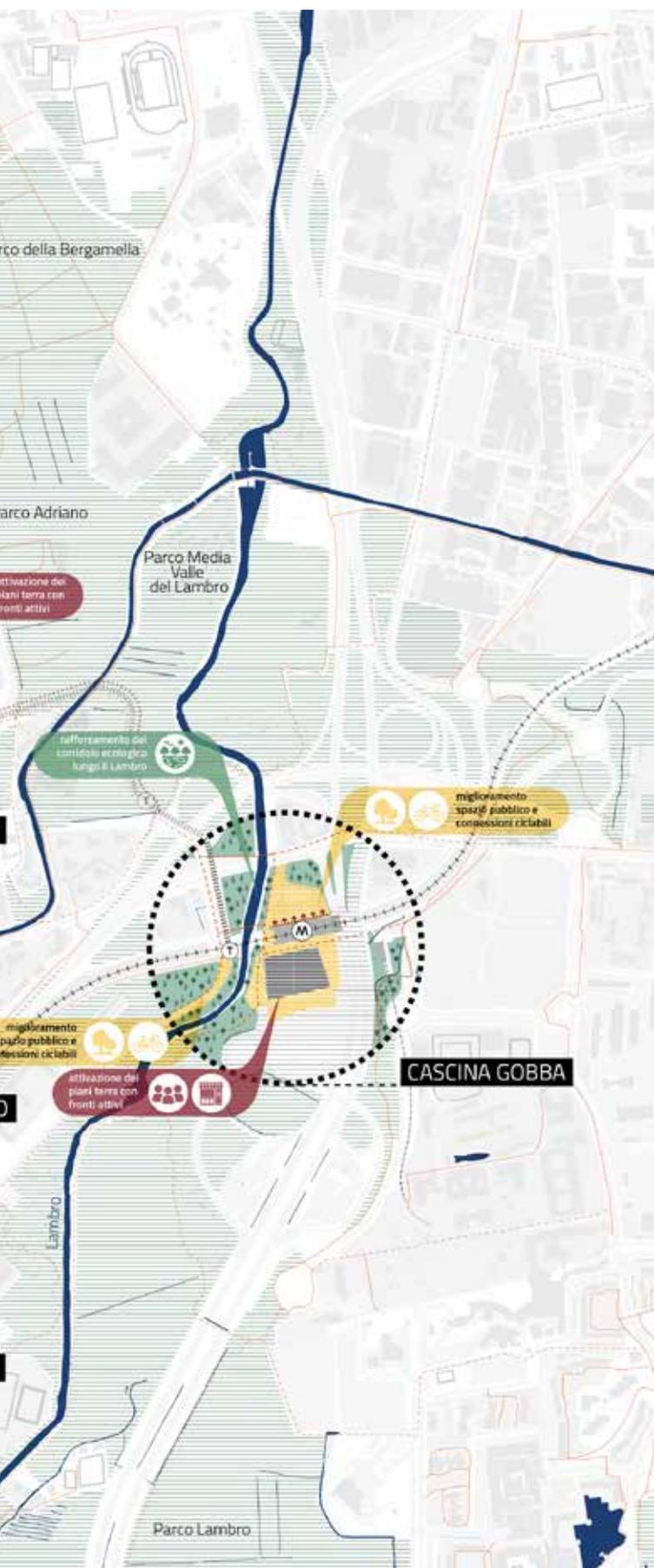
Luogo storico identitario della 'vecchia Milano', seppur oggi questo luogo si è trasformato in un incrocio viabilistico trafficato, la presenza di quella che fu la sede del Comune di Crescenzago (oggi edificio vincolato) con la piazzetta antistante, nonché la presenza di diversi istituti scolastici e un centro sportivo poco distanti, offrono l'occasione non solo per valorizzare la memoria storica del quartiere, ma anche per ripensare al ruolo della viabilità. Il miglioramento dello spazio pubblico e delle connessioni ciclabili nel primo tratto via Adriano e o lungo via Berra, fino alla chiesa di Santa Maria Rossa, con particolare attenzione ai luoghi sensibili dedicati all'accesso ai servizi, rappresentano motivo di ricucitura del territorio nell'ottica della costruzione della cosiddetta 'città lenta'.

CAROLI

Prende il nome da una realtà aggregativa particolarmente attiva sul territorio, uno spazio multifunzionale a forte vocazione sociale lungo via Caroli. Lo spazio si inserisce all'interno di un isolato molto compatto e dalle dimensioni importanti, in cui si susseguono in ordine l'ex cimitero di Crescenzago, una serie di piccole attività industriali e un edificio in stato di abbandono. Tutte queste realtà, potenzialmente prossime ad una riconversione, costituiscono occasione unica per la creazione di nuove connessioni in rottura ai grandi isolati compatti che caratterizzano la zona, come quelli a nord di via del Ricordo e via Von Siemens. Aprire nuove connessioni, ridefinendo spazi, funzioni e relazioni, soprattutto in continuità con le avviate trasformazioni sulle aree a sud di via Meucci in affaccio al Naviglio della Martesana che già ridisegnano nuove prospettive di sviluppo, garantirà una rinnovata permeabilità alle aree e la ridefinizione di nuovi spazi per la socialità.

CASCINA GOBBA

Nodo di interscambio strategico (PGT) tra l'area metropolitana e il centro urbano, rappresenta un luogo di totale ridefinizione degli spazi e delle dinamiche; questo ruolo di 'Nodo' riconosce all'ambito il carattere di attivatore propulsivo di spazi e funzioni. Viene promossa l'evoluzione da spazio prettamente monofunzionale, a 'luogo nevralgico' in cui affermare condizioni di urbanità' attraverso la combinazione di un mix di funzioni, la valorizzazione delle stazioni e degli spazi correlati, l'efficientamento dei sistemi intermodali e la ricomposizione della permeabilità pedonale e ciclistica, in un vero e proprio progetto integrato di spazio pubblico.



ZOOM A

Superare i recinti e migliorare la permeabilità pedonale nel quartiere Ponte Nuovo





01 Aree verdi intercluse

Vaste aree verdi recintate tra via Siemens e via del Ricordo.



02 Scarsa qualità del verde

Scarsa qualità e scarsa accessibilità delle aree verdi attrezzate distribuite lungo la Martesana.



03 Scarsa qualità dello spazio pubblico

Spazi pubblici lungo la Martesana privi di funzioni o elementi attrattivi/generatori di flussi.



04 Recinti urbani

Vasti lotti invalicabili alla pedonalità con ripercussioni sulla permeabilità del quartiere Ponte Nuovo



05 Assenza di percorsi pedonali

Percorsi pedonali sconnessi o inesistenti in numerose aree del quartiere.



06 Edificio in stato di abbandono

Un edificio in stato di abbandono lungo le vie Meucci e Notaris.



07 Spazio di accesso ai servizi poco funzionale

Scarsa valorizzazione degli spazi pubblici e delle aree verdi limitrofe alle centralità del quartiere lungo via Caroli.



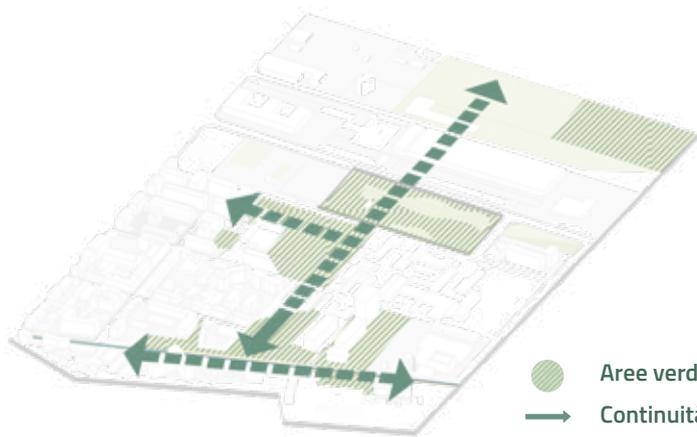
08 Assenza di fronti commerciali

Assenza di fronti commerciali attivi nel quadrante est che va da via Siemens alla via privata Meucci.

ZOOM A

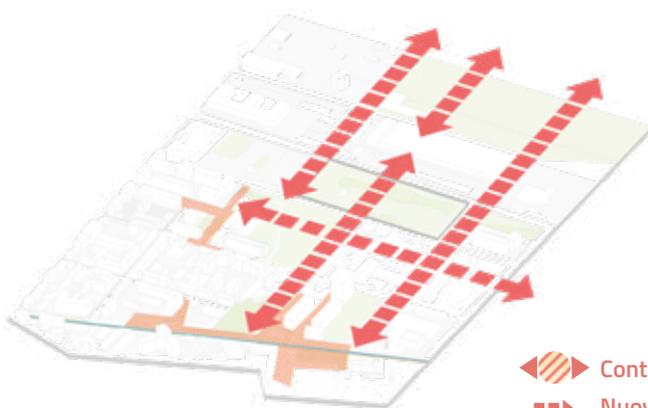
Superare i recinti e migliorare la permeabilità pedonale nel quartiere Ponte Nuovo

VERSO IL PARCO METROPOLITANO



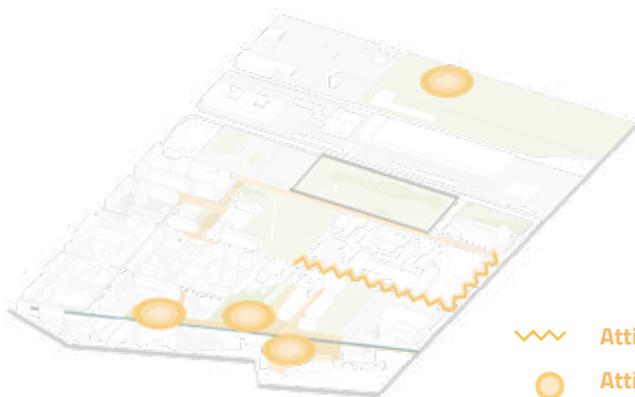
- Aree verdi
- Continuità verde
- ➡ Nuove connessioni verdi

SPAZI PUBBLICI A MISURA D'UOMO. SICURI, CONTINUI E CONFORTEVOLI



- ↔ Continuità ciclo-pedonali
- ➡ Nuove permeabilità pedonali

CITTÀ DI QUARTIERI. PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ



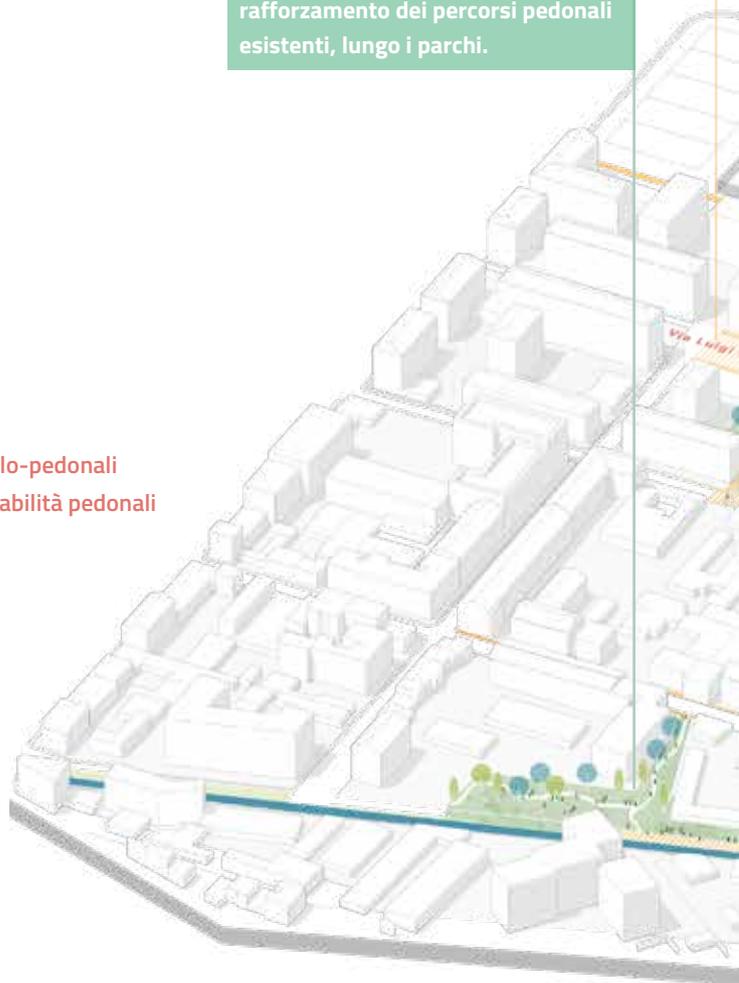
- 〰 Attivazione fronti
- Attivazione/riqualificazione spazio pubblico

RIQUALIFICAZIONE IN OTTICA PEDONALE

Creazione di un percorso pedonale protetto nel tratto di accesso alle aree verdi lungo via Luigi Caroli.

RAFFORZARE LE CONNESSIONI VERDI

Rafforzare le connessioni verdi della Martesana in concomitanza alla costruzione del nuovo ponte pedonale di via Vittorelli; rafforzamento dei percorsi pedonali esistenti, lungo i parchi.



PERMEABILITÀ PEDONALE

Implementare la permeabilità pedonale del quartiere rompendo progressivamente le barriere in occasione di eventuali future trasformazioni e ricucendo il tessuto urbano tra i lotti di via Siemens e la Martesana.

ATTIVAZIONE DEI FRONTI

Prevedere riattivazione dei fronti e recupero delle aree dismesse e abbondate lungo le vie Meucci e Notaris.

NUOVE AREE VERDI

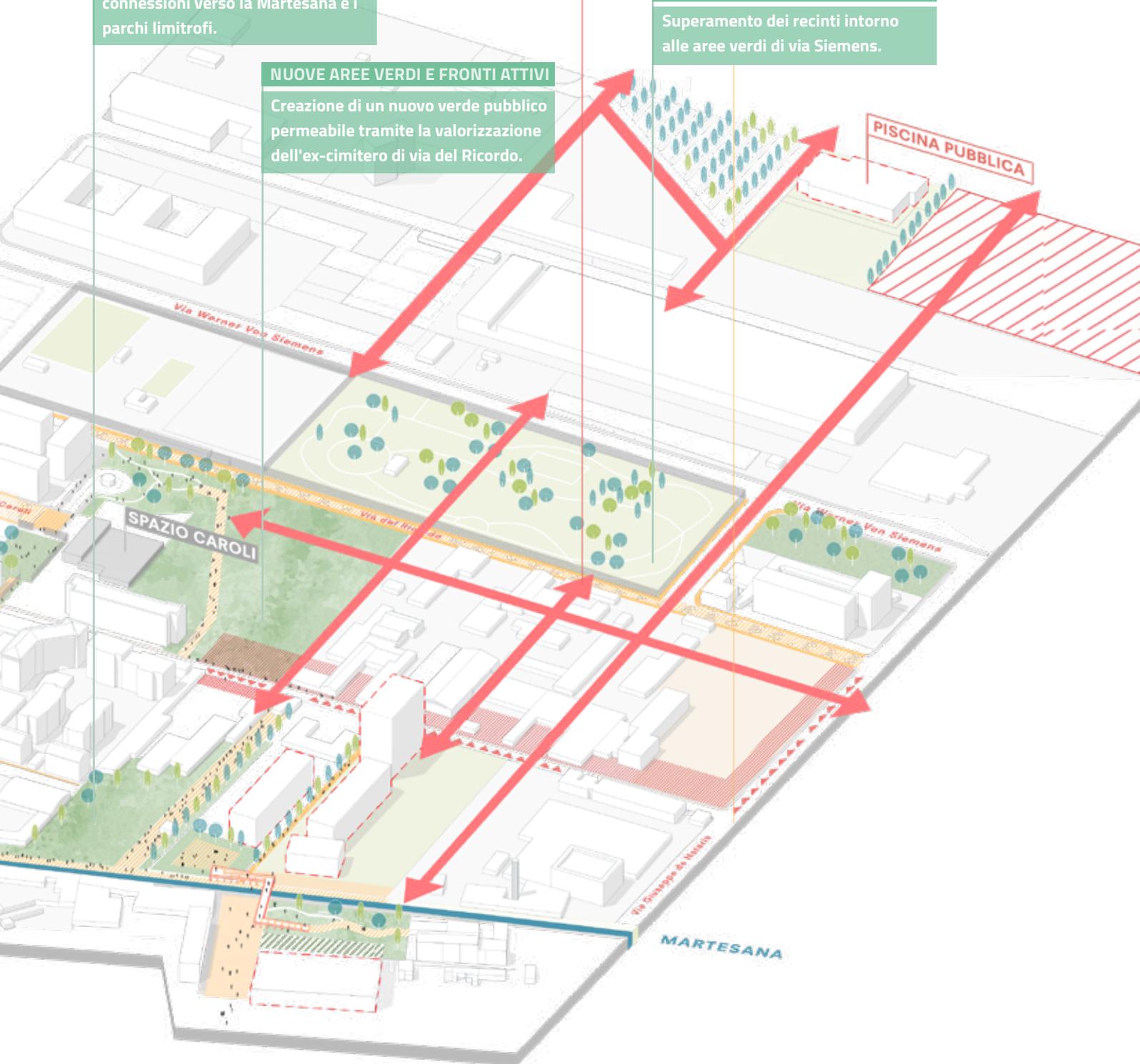
Sfruttare il verde di nuova previsione per creare nuove connessioni verso la Martesana e i parchi limitrofi.

NUOVE PERMEABILITÀ VERDI

Superamento dei recinti intorno alle aree verdi di via Siemens.

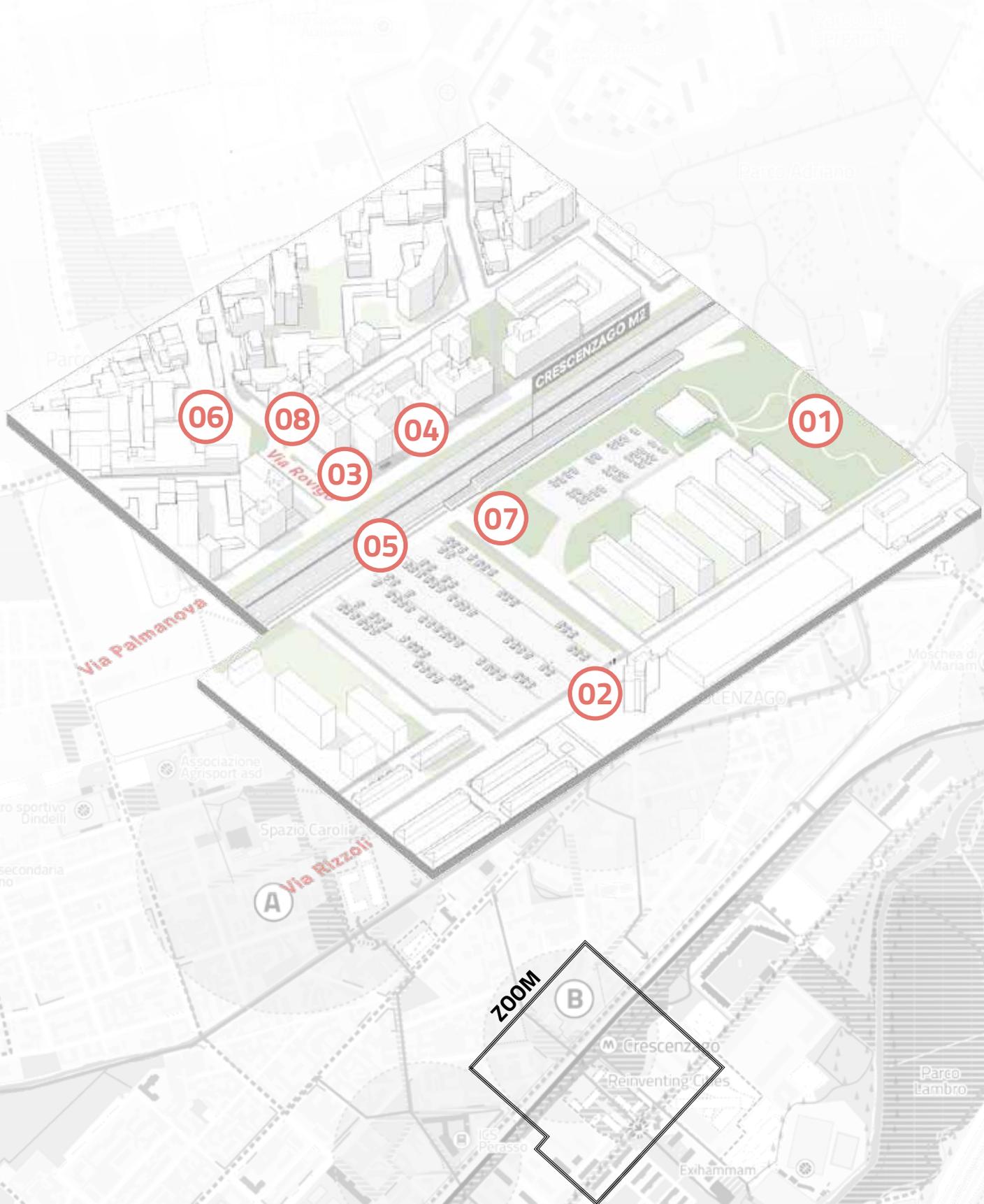
NUOVE AREE VERDI E FRONTI ATTIVI

Creazione di un nuovo verde pubblico permeabile tramite la valorizzazione dell'ex-cimitero di via del Ricordo.



ZOOM B

Crescenzago, ampliare i sottopassi e attivare nuovi spazi per la comunità





01 Scarsa qualità del verde

Aree verdi poco qualitative e scarsamente funzionali nei pressi della fermata metropolitana di Crescenzago.



02 Verde intercluso

Aree verdi limitrofe alla fermata metropolitana di Crescenzago scarsamente accessibili e prive di percorsi ciclo-pedonali utili alla connettività del quartiere.



03 Scarsa qualità dello spazio pubblico

Spazio pubblico di scarsa qualità in via Rovigo. Disegno della strada non funzionale rispetto alle poche aree verdi e ai servizi esistenti.



04 Strade ad alto scorrimento e particolarmente insicure

Scarsa sicurezza degli attraversamenti pedonali e assenza di itinerari ciclabili lungo l'asse di via Palmanova.



05 Barriere infrastrutturali

Percezione dell'asse stradale ad alto scorrimento di via Palmanova come barriera invalicabile.



06 Tessuto molle

Presenza di recinti urbani e tessuti di potenziale prossima trasformazione che fungono da barriere lungo via Rovigo.



07 Sottopasso inadeguato

Sottopasso pedonale di via Palmanova percepito come angusto e poco sicuro.



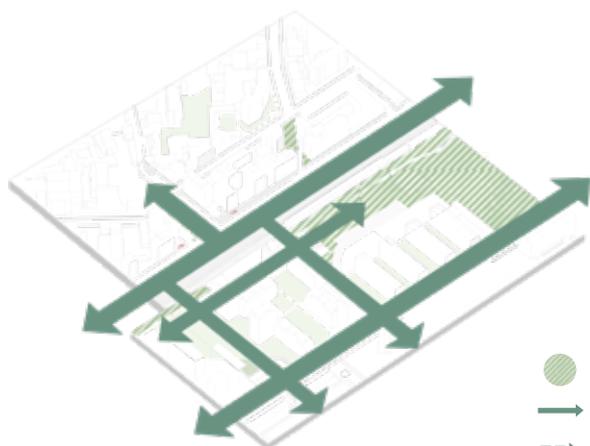
08 Scarsità di fronti commerciali attivi

Scarsità di fronti commerciali attivi lungo via Rovigo e vie limitrofe.

ZOOM B

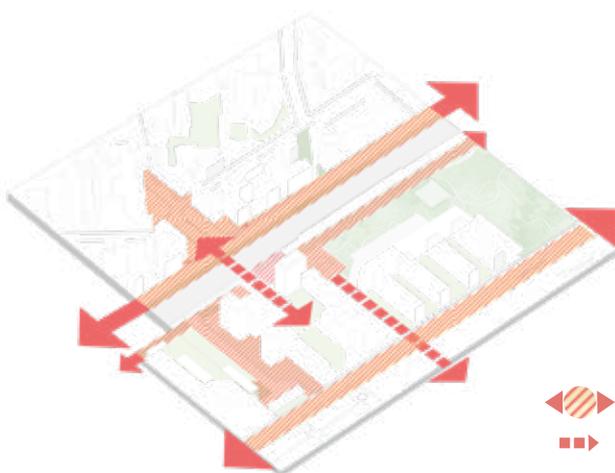
Crescenzago, ampliare i sottopassi e attivare nuovi spazi per la comunità

VERSO IL PARCO METROPOLITANO



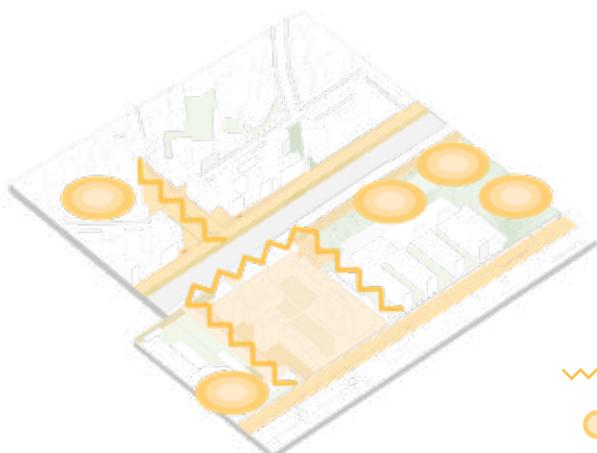
-  Aree verdi
-  Continuità verde
-  Nuove connessioni verdi

SPAZI PUBBLICI A MISURA D'UOMO. SICURI, CONTINUI E CONFORTEVOLI



-  Continuità ciclo-pedonali
-  Nuove permeabilità pedonali

CITTÀ DI QUARTIERI. PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ



-  Attivazione fronti
-  Attivazione/riqualificazione spazio pubblico

ATTIVAZIONE DEI FRONTI

Rafforzare le continuità commerciali e piani terra attivi lungo via Rovigo.



Via Palmanova

NUOVI SPAZI PER LA PEDONALITÀ

Riqualificazione in ottica pedonale di via Rovigo e degli accessi al sottopasso esistente.

RIQUALIFICAZIONE DEL SOTTOPASSO

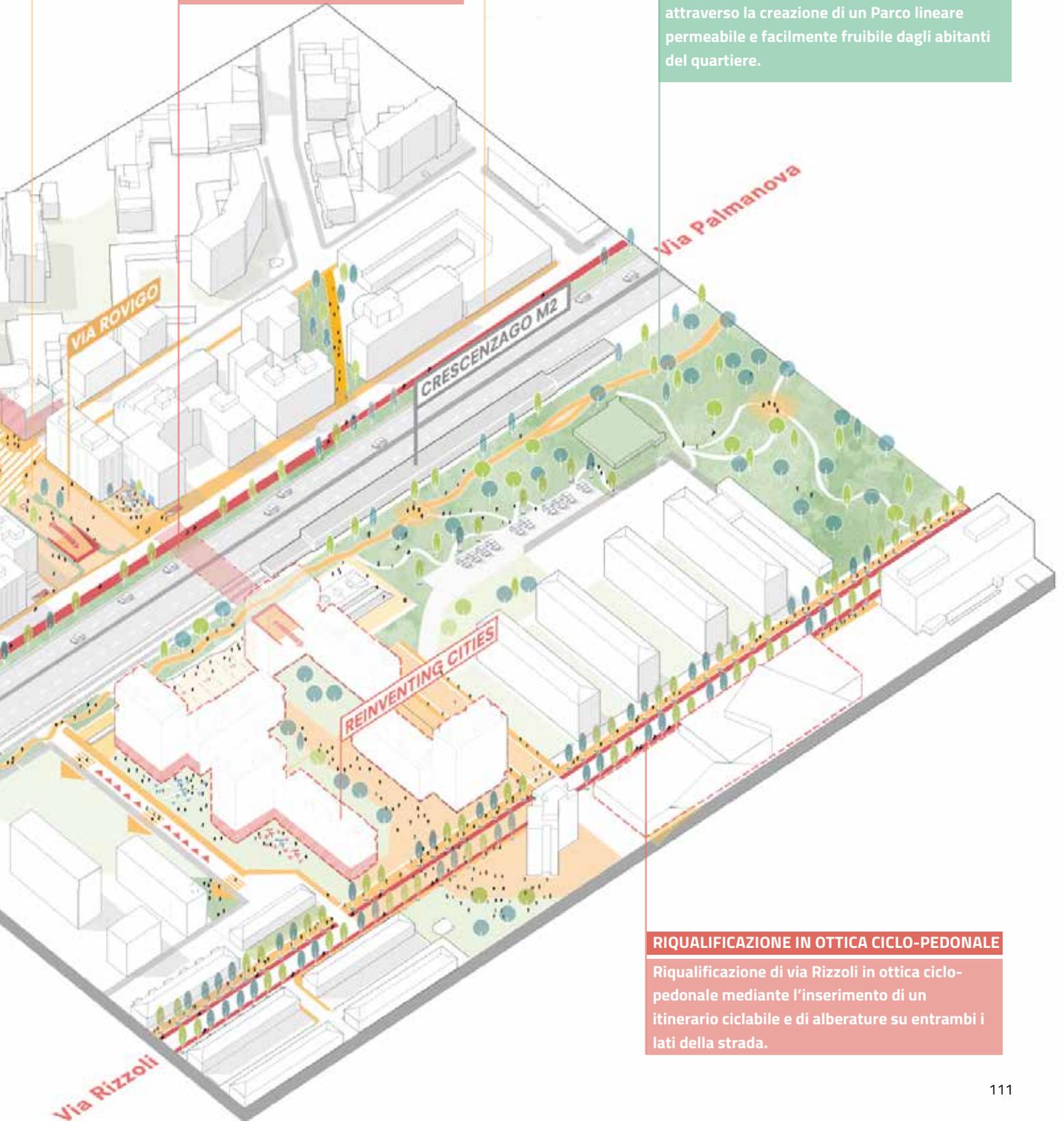
Riqualificazione e ampliamento del sottopasso di Via Palmanova.

RIQUALIFICAZIONE IN OTTICA PEDONALE

Riqualificazione in ottica pedonale del controviale di via Palmanova, inserimento di un itinerario ciclabile e messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali esistenti.

NUOVO PARCO LINEARE LUNGO LA FERROVIA

Valorizzazione delle aree verdi lungo la ferrovia attraverso la creazione di un Parco lineare permeabile e facilmente fruibile dagli abitanti del quartiere.



RIQUALIFICAZIONE IN OTTICA CICLO-PEDONALE

Riqualificazione di via Rizzoli in ottica ciclo-pedonale mediante l'inserimento di un itinerario ciclabile e di alberature su entrambi i lati della strada.

SINTESI DEI TARGET QUANTITATIVI →

L'infografica a lato restituisce in forma sintetica i principali target quantitativi delle azioni individuate dallo Studio d'Area per il quadrante Adriano-Crescenzago in chiave di città 15 minuti.



+ 550.000 m²

di aree verdi nuove, rigenerate o riforestate

ottimizzando, depavimentando e piantumando spazi oggi dismessi o sottoutilizzati



+ 40.000 alberi

610 ton di CO₂ assorbita all'anno

per migliorare il microclima degli spazi urbani



+ 7 parchi e giardini

restituendo aree verdi accessibili

per aumentare la dotazione di verde pubblico della città



+20.000 mq

di zone di espansione del fiume Lambro

per limitare il rischio di esondazioni e allagamenti delle aree interne al Parco



2 corridoi ecologici

per ripristinare la continuità ambientale

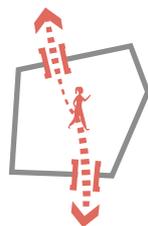
lungo il fiume Lambro e il Naviglio Martesana



5.000 m²

di spazi da depavimentare

per aumentare la superficie permeabile



- 9 recinti urbani

per aumentare la permeabilità ciclopedonale

prevedendo nuovi percorsi di connessione tra i quartieri e riducendo i tempi di percorrenza



+ 5 ponti ciclopedonali

lungo i corsi d'acqua e le infrastrutture

per favorire gli spostamenti e avvicinare porzioni di città



160.000 m²

di spazi pubblici e strade da riqualificare in ottica pedonale

con l'obiettivo di attivare i piani terra sottoutilizzati e stimolare la vita sociale dei quartieri



+ 20 km

di nuovi itinerari ciclabili e pedonali

per incentivare la mobilità attiva, anche da e verso i Comuni contermini



30 km

di itinerari ciclabili e pedonali rafforzati

per migliorare la qualità degli spostamenti



6 piazze scolastiche

da attivare

per creare nuove centralità e luoghi di socialità nei quartieri



+ 2,9 km

di nuova tranvia Certosa - Cascina Gobba

per favorire gli spostamenti sostenibili



6 centralità di quartiere

luoghi d'aggregazione e di identità locale, al centro di una rete interconnessa di spazi pubblici, aree verdi attrezzate, servizi e attività commerciali



1 edificio

da rifunzionalizzare

dando spazio a nuovi servizi e creando nuove centralità urbane e di quartiere



riarticolazione dell'offerta di servizi

potenziando e diversificando quelli esistenti e prevedendone di nuovi, negli edifici dismessi e nelle aree in trasformazione, tenendo conto delle reali necessità



+1 nuova piscina

per il quartiere Adriano



supporto alle associazioni

educative e culturali locali

2

VIA PALMANOVA E IL PARCO LAMBRO

SUPERARE LE BARRIERE TRA CITTÀ E COMUNI METROPOLITANI





**VERSO IL PARCO METROPOLITANO
aprire il Parco Lambro alla città**

-  nuovi ingressi al Parco Lambro
-  principali "porte di accesso" al Parco Lambro
-  continuità di parchi, giardini e aree verdi
-  continuità alberate e connessioni verdi
-  nuove aree verdi

**SPAZI PUBBLICI A MISURA D'UOMO.
SICURI, CONTINUI E CONFORTEVOLI
favorire il superamento delle barriere
infrastrutturali in direzione est-ovest**

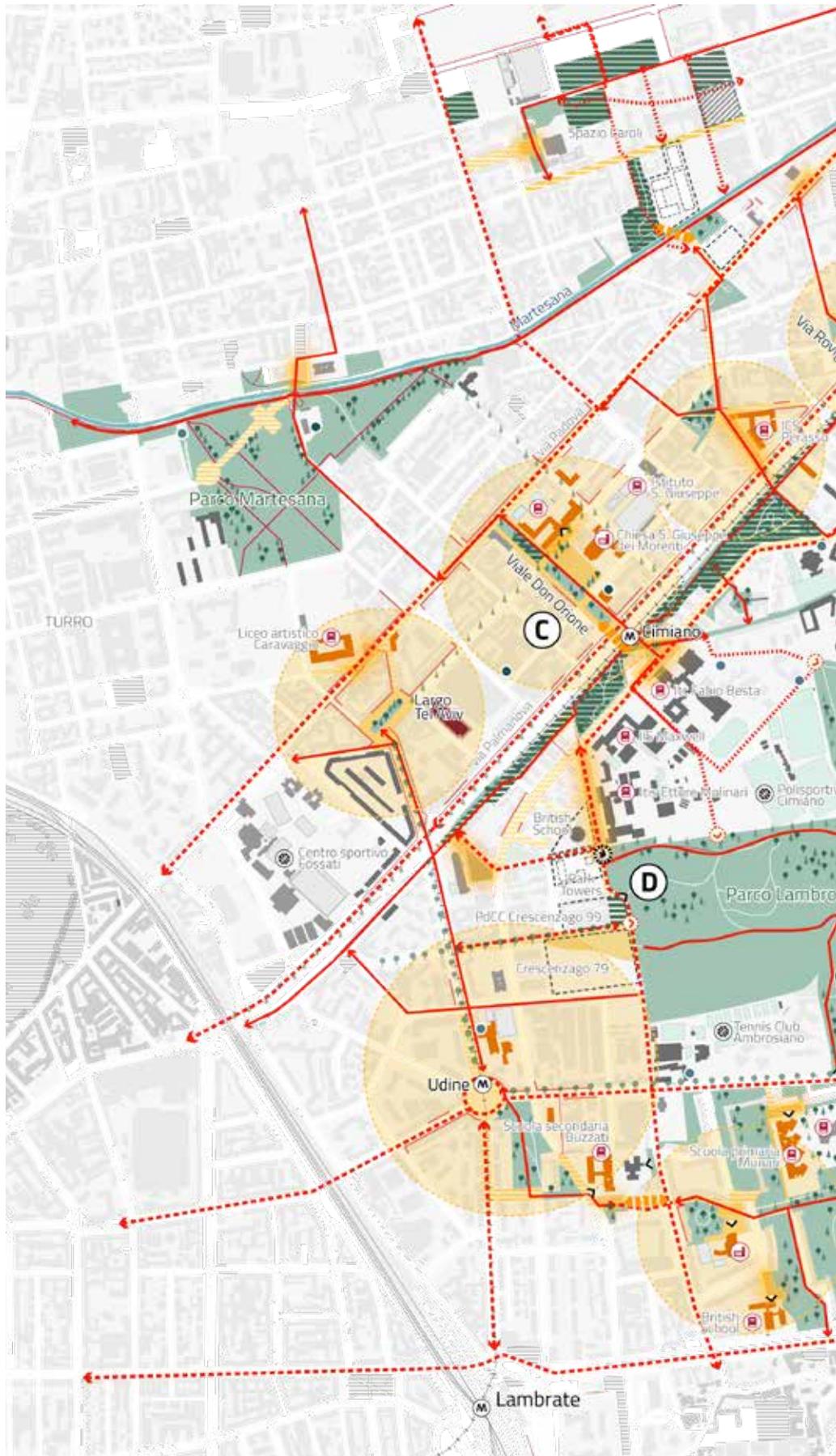
-  assi ciclabili e pedonali esistenti da rafforzare
-  nuovi assi ciclabili e pedonali
-  nuova permeabilità pedonali interne ai lotti
-  attraversamenti alle infrastrutture da creare o riqualificare

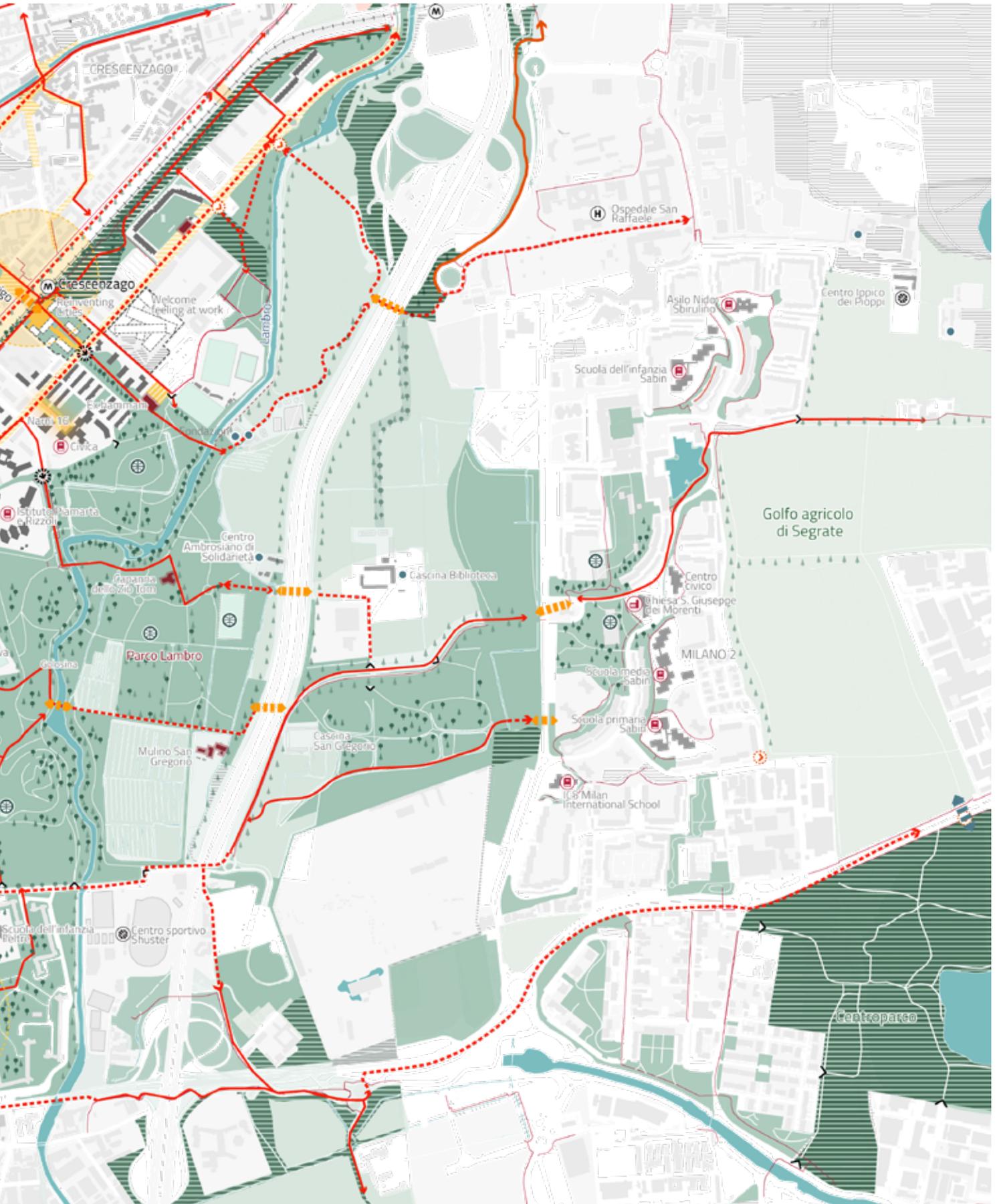
**CITTÀ DI QUARTIERI.
PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ
creare nuove centralità di quartiere
e spazi pubblici di qualità**

-  Spazi pubblici pedonali da creare o valorizzare
-  Strade da riqualificare in ottica pedonale
-  Fronti attivi
-  Centralità di quartiere da attivare / valorizzare
-  Servizi da valorizzare
-  Edifici da riattivare

ZOOM DI PROGETTO

-  **C** Cimiano, ampliare i sottopassi e attivare nuovi spazi per la comunità
-  **D** Attivare i bordi e valorizzare le connessioni attive verso Via Palmanova





VIA PALMANOVA E PARCO LAMBRO

> Via Palmanova

Strada a scorrimento veloce che da Piazza Sire Raul si sviluppa in rettilineo, in doppia corsia per senso di marcia, separata da un piccolo parterre verde fino all'altezza di via Oropa dove viene sostituito da una barriera jersey con arbusti a raggiungere il nodo autostradale. L'asse si costituisce di fatto come una barriera fisica, che spezza in due Crescenzago confinando a nord, stretta dal Naviglio della Martesana, la parte più storica del quartiere e a sud i tessuti di più recente formazione a ridosso del Parco Lambro. Oltre l'asse di via Palmanova, infatti, trovano sede numerosi istituti scolastici e strutture sportive, nonché servizi che richiamano un'importante quota di utenza da tutto quartiere e oltre. Unitamente a questo nutrito agglomerato di funzioni, sono attesi importanti interventi di riqualificazione urbana (Reinventing Cities Crescenzago e Welcome di via Rizzoli) che richiameranno nuovi abitanti e lavoratori, offrendo al tempo stesso nuove funzioni e servizi. Gli attraversamenti utili a valicare questa barriera sono costituiti da quattro sottopassaggi, due in corrispondenza delle stazioni della metropolitana a servizio dei quartieri di Cimiano e Crescenzago, e due che spezzano il percorso a metà all'altezza dell'antico borgo di Corte Regina e dei palazzi di via Rizzoli. Questo basso livello di accessibilità, unitamente alla scarsa qualità fisica dei manufatti stessi e delle aree limitrofe in ingresso/uscita, si traduce in un difficoltoso rapporto tra le diverse parti del territorio, limitando fortemente le interazioni tra i tessuti urbani a nord e a sud dell'asse infrastrutturale.

L'obiettivo è quello di ricucire il rapporto e valorizzare le relazioni, attraverso interventi di miglioramento degli attraversamenti, scardinando l'immagine dell'asse via Palmanova quale elemento di cesura tra i quartieri. I principali assi di relazioni attivati a nord di via Palmanova, in corrispondenza di **via Rovigo**, via Turrone (Corte Regina), via Don Luigi Orione e via Cesana (Telaviv), in corrispondenza dell'attraversamento a raso, innescano meccanismi propulsivi di ricomposizione dello spazio pubblico a partire dalle tipicità dei singoli luoghi a formare le cosiddette nuove centralità urbane, potenziali centri nevralgici della vita di quartiere. Parallelamente il potenziamento di alcuni servizi pubblici, quali per esempio la **biblioteca di Crescenzago**, che si attesta lungo viale **Don Luigi Orione**, raccoglie la necessità dei cittadini di intervenire sui luoghi della socialità di quartiere, aumentandone il potere attrattivo e allargando il bacino d'utenza. I suddetti assi rappresentano le direttrici primarie di sviluppo verso **via Padova**. Da questa arteria, che si promette di diventare, con l'attivazione e riqualificazione degli spazi, tassello verso la costruzione della cosiddetta 'città lenta', si diramano percorsi che raggiungono il Naviglio della Martesana e i quartieri a nord, costruendo una rete di connessioni portanti a servizio dei quartieri.

A sud di via Palmanova, invece, il sistema delle connessioni è subordinato alla presenza di un importante sistema ambientale, il Parco Lambro, il cui cuore pulsante si estende tra i quartieri di Cimiano e Feltre. Il principale asse viario, formato dalle vie Don Giovanni Calabria, Civitavecchia e Rizzoli, costituisce una fondamentale chiave di rilettura del territorio. La direttrice, opportunamente valorizzata attraverso interventi di ricomposizione degli spazi e la collocazione di nuove alberature, si candida a divenire un vero e proprio **boulevard verde** a servizio della vita di quartiere.

Altro sistema verde da sviluppare riguarda la fascia 'filtro', a ridosso di via Palmanova tra via Carnia e il nodo di Cascina Gobba, oggi costituita da una serie di aree verdi discontinue e frammentate, intervallate da spazi per la sosta e aree di risulta, che spezzano di fatto la sensazione di unicità di questo potenziale corridoio

ecologico. L'obiettivo è quello di ricucire tutti gli spazi a comporre un vero e proprio **parco lineare** attraverso la predisposizione di **percorsi continui**, la messa in sede di nuove alberature e la creazione di spazi ibridi a supporto del verde urbano, restituendo al quartiere un **rinnovato spazio vivibile e di socialità**.

I collegamenti nord-sud, invece, sono garantiti principalmente da via Crescenzero, che lambisce il Parco lungo il lato occidentale fino a via Feltre e prosegue fino a via Rombon, e dalle arterie di via Carnia e Ronchi, che incontrandosi in piazzale Udine, ridistribuiscono i flussi sulle principali arterie in ingresso al centro urbano cittadino.

> Il Parco Lambro

Il Parco Lambro, che prende il suo nome dal fiume che lo attraversa, si sviluppa a cavallo della Tangenziale Est Milano dal nodo di Cascina Gobba, dove si connette con i più ampi sistemi ambientali a nord (PLIS Media Valle del Lambro) e l'asse di via Forlanini a sud, in continuità con l'omonimo parco e le aree del Parco Agricolo Sud Milano, a formare un vero e proprio sistema ambientale continuo e interconnesso a servizio del bacino dell'area metropolitana. Seppur importante, per dimensione e carattere, il Parco oggi si costituisce come un'entità silenziosa, retroscena delle dinamiche che interessano la città, configurandosi come mera quinta scenica. Anche i numerosi servizi, tra istituti scolastici e centri sportivi, nonché le residenze, collocati in maniera disorganica lungo i suoi bordi, confermano il ruolo secondario del Parco volgendo i loro affacci principali verso il centro cittadino e recintando i propri spazi verso il verde a definire delle cortine chiuse e impenetrabili, che interrompono di fatto il dialogo con il Parco.

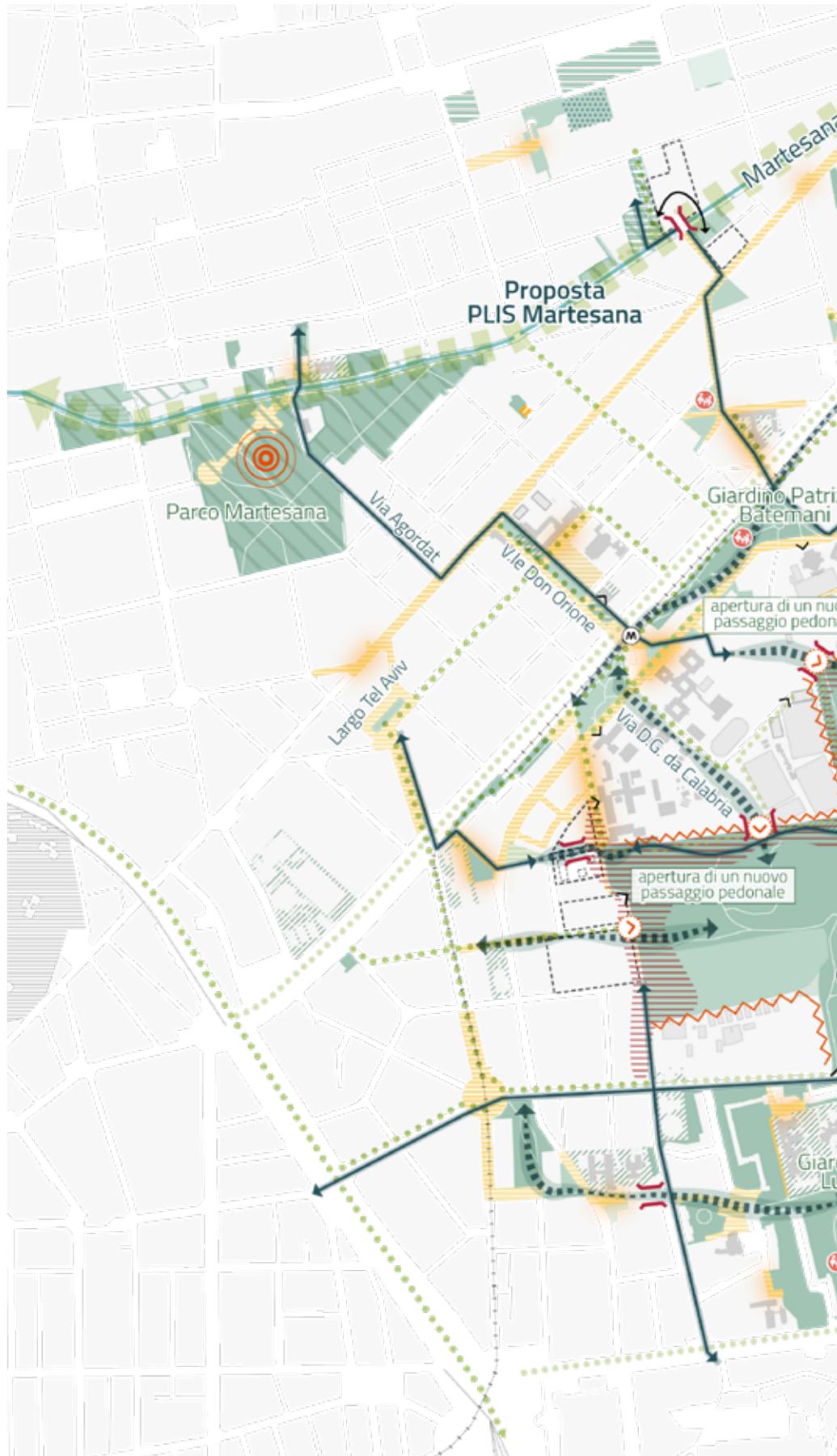
L'obiettivo è quello di scardinare questa visione di retroscena del Parco, attraverso l'attivazione di interventi che ridefiniscano il ruolo del **Parco** in qualità di **attore cardine** non solo per i quartieri in affaccio allo stesso, ma per l'intero comparto metropolitano. Lavorare sulle aree a bordo del Parco rappresenta quindi una delle strategie utili a favorire la ricucitura delle diverse realtà, tramite interventi di attivazione dei bordi, ovvero l'inserimento di **nuove funzioni ludico-sportive** libere e aperte al quartiere, che fungano da catalizzatori propulsivi a rafforzare l'attrattività dei luoghi. Unitamente a questo tipo di interventi occorre occuparsi del tema dell'accessibilità, che oggi è demandata a limitati e difficilmente riconoscibili ingressi che scoraggiano di fatto la fruizione del Parco da parte degli utenti. La **valorizzazione e il potenziamento dei punti di accesso esistenti** (lungo le vie Feltre, Crescenzero, Sangro e Pusiano) e l'implementazione degli stessi attraverso la creazione di **nuove occasioni di ingresso**, anche tramite l'apertura di varchi interni ai lotti a migliorarne la permeabilità (lungo le vie Don Giovanni Calabria e Pusiano), rafforzeranno di fatto il legame della città con il Parco, ristabilendo un nuovo equilibrio. Il cuore del Parco è rappresentato dalle aree che si sviluppano a cavallo del fiume Lambro, che ospitano cinque cascate di cui solo una mantiene le funzioni originarie (Cascina San Gregorio Vecchia), mentre alcune delle altre sono sede di associazioni di varia natura. Lo studio propone processi di recupero dei manufatti (il Chiosco della Golosina, la capanna dello zio Tom etc...) e l'insediamento di nuove funzioni, possibilmente legate al Parco, valorizzando le identità locali, per radicare il senso di appartenenza ai luoghi favorendo processi di identificazione e migliorando l'inclusione.

I progetti già attivi per il territorio del Parco (ReLambro, EPL) lavorano invece sul rafforzamento della funzione ecologica ed ecosistemica a integrazione delle funzioni urbane. Lo studio d'area si affianca a questi attivando e potenziando le connessioni tra spazi e servizi al fine di favorire la costruzione di un sistema portante di relazioni sia interne al Parco, sia orientate verso l'esterno in funzione del ruolo centrale che il Parco assume in rapporto ai comuni limitrofi e i relativi sistemi a verde interconnessi.

-  rafforzare le connessioni verdi esistenti
-  creare nuove connessioni verdi
-  rafforzare i corridoi ecologici
-  principali assi di connessione pedonale/ ciclabile tra il Parco Lambro e la città
-  aprire nuovi assi di connessione pedonale/ ciclabile tra il Parco Lambro e la città
-  nuove aree verdi
-  potenziali zone di espansione del Lambro
-  aree da riforestare
-  spazi pubblici da riqualificare in ottica pedonale
-  aree da depavimentare

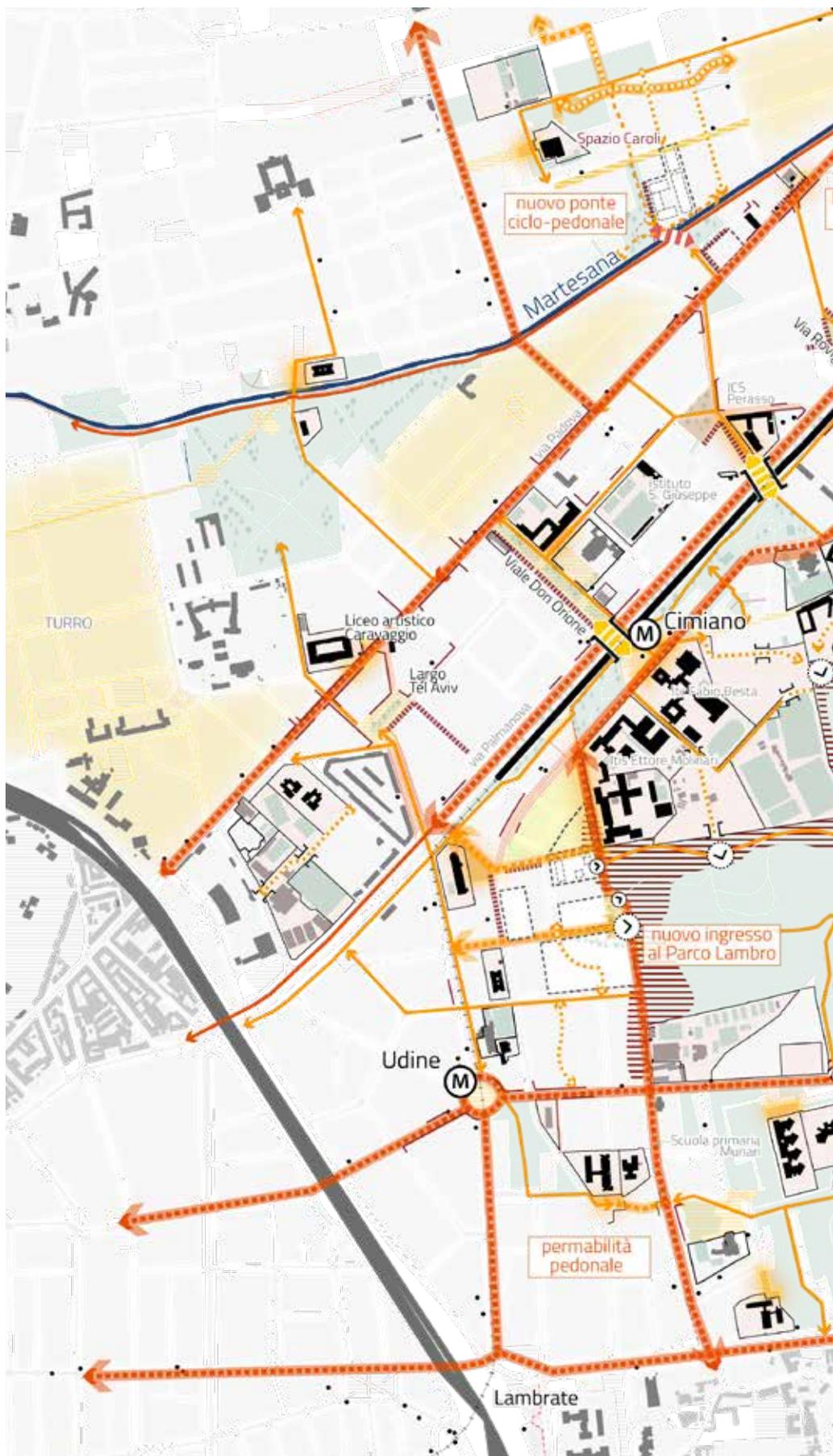
-  > ingressi ai parchi da valorizzare
-  nuovi ingressi ai parchi
-  principali "porte di accesso" ai parchi
-  superare le barriere
-  interventi per l'efficienza ecologica dei ponti [ReLambro]

-  orti urbani
-  attivare e presidiare i bordi del parco
-  rafforzare le funzioni pubbliche per accrescere l'attrattività



SPAZI PUBBLICI CONTINUI, SICURI →
E CONFORTEVOLI

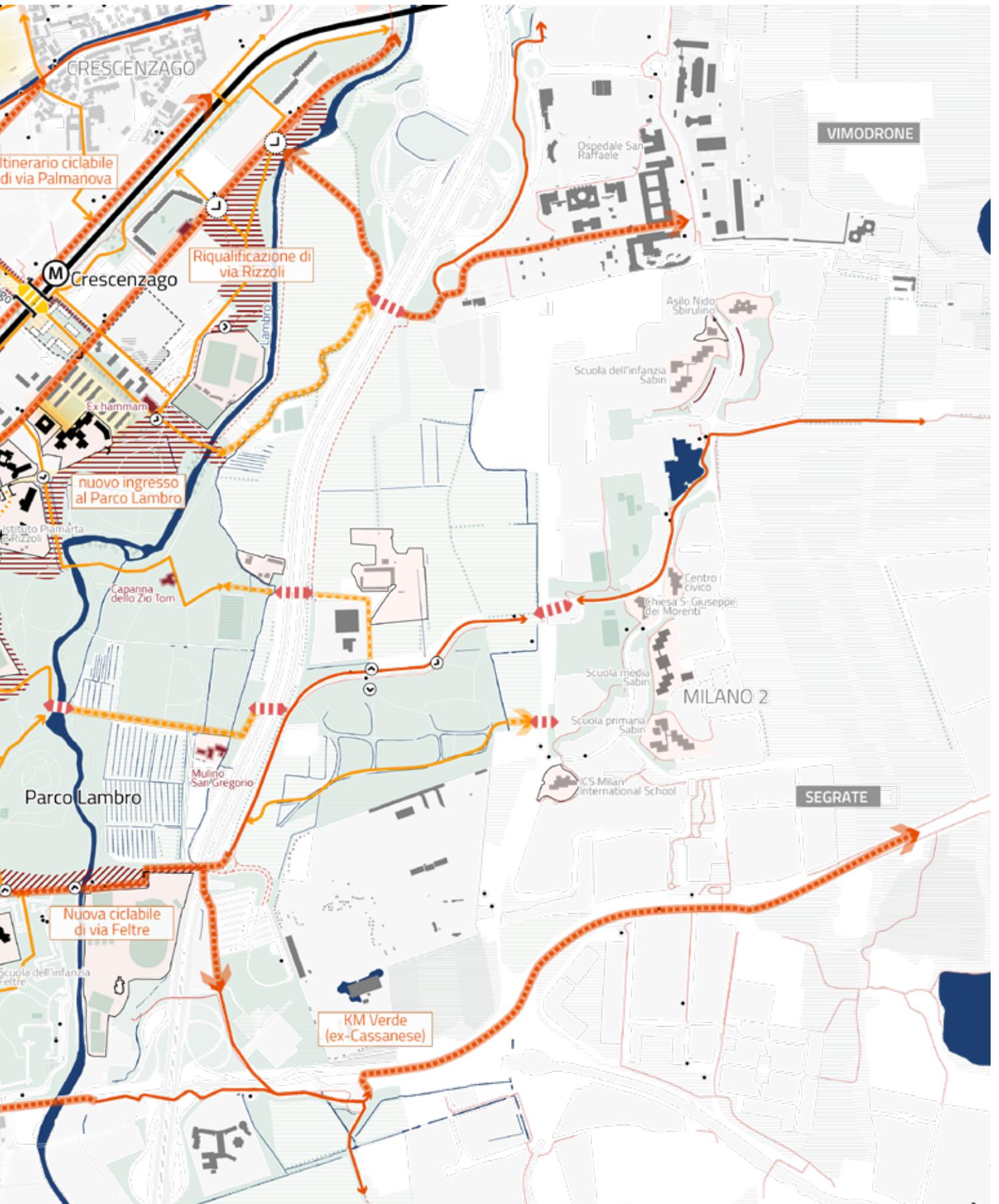
-  Itinerari ciclabili da rafforzare
-  connessioni pedonali da rafforzare
-  nuovi itinerari ciclabili
-  nuove connessioni pedonali
-  nuova permeabilità interna ai lotti
-  percorsi casa scuola sicuri
-  sottopassi da riqualificare
-  ponti e sovrappassi da rafforzare
-  nuovi accessi/varchi
-  nuovi ingressi ai parchi
-  ingressi ai parchi da valorizzare
-  attivare e presidiare i bordi del parco
-  strade da riqualificare in ottica pedonale
-  spazio pubblico da riqualificare
-  zone a priorità pedonale
-  nuovi piani terra attivi
-  edifici pubblici da riattivare

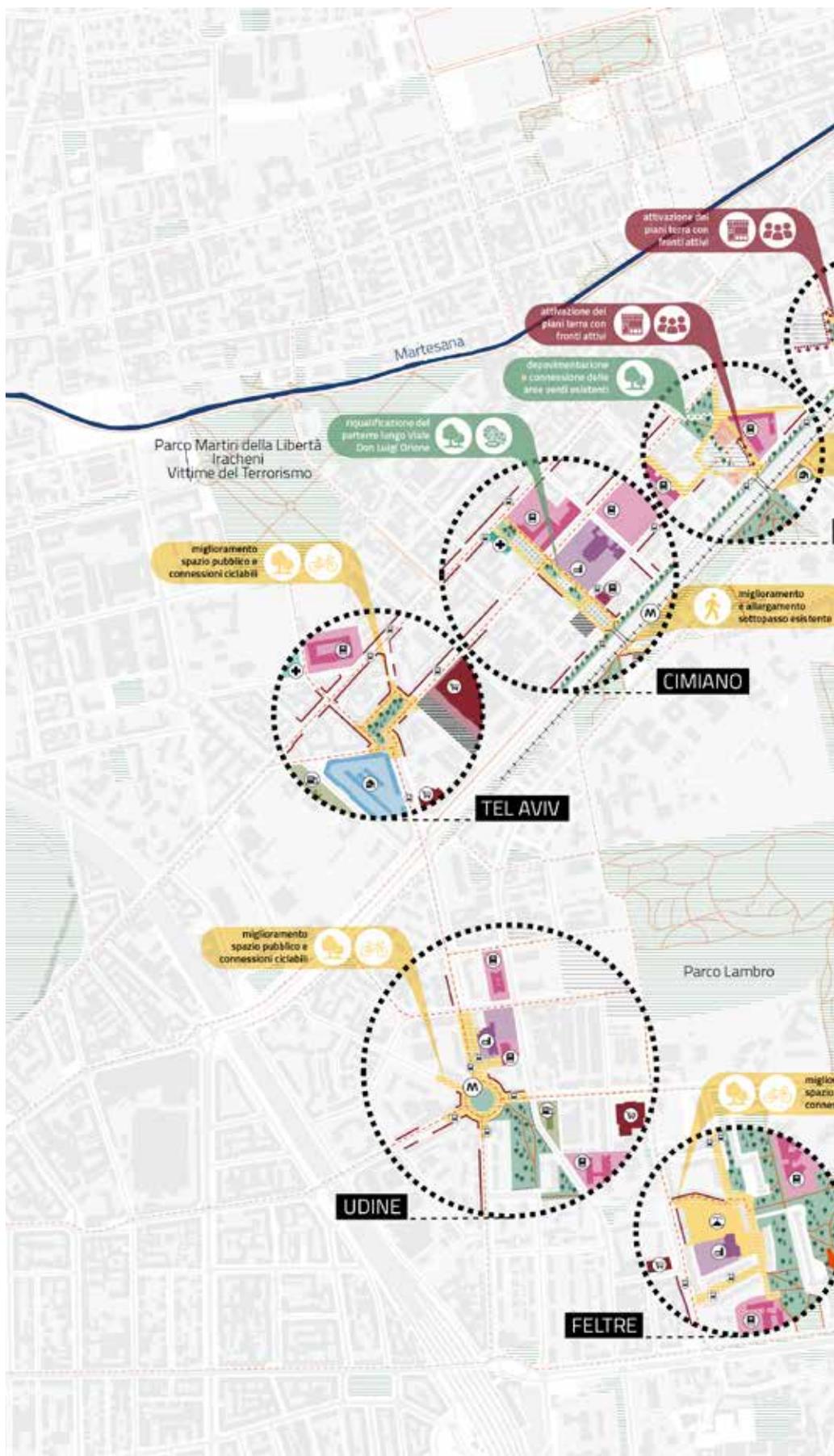


Sistema NordEst

Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli

Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino





- Spazi commerciali
- Luoghi di aggregazione
- ERP
- Scuole
- Centri sportivi
- Chiese

- Spazi pubblici esistenti
- Spazi pubblici da riqualificare

- Aree verdi esistenti
- Aree verdi di previsione

- Fronti attivi esistenti
- Fronti da attivare

- Tracciato tram da realizzare
- Aree di trasformazione
- Tessuto industriale - possibile trasformazione
- Aree in stato di abbandono da riattivare
- Itinerari ciclabili esistenti
- Itinerari ciclabili di previsione
- Recinti esistenti da rimuovere

ROTTOLE

Ruota attorno all'antico borgo di Corte Regina, di cui rimane solo parte della cascina originaria e la chiesa, stretta in un triangolo formato da via R. Teodolinda e via Palmanova. Il sottopasso all'asse di via Palmanova, rappresenta un'occasione unica per ripensare questo luogo, oggi disorganico e confuso in spazi e funzioni. La presenza di numerosi istituti scolastici a cavallo dell'asse infrastrutturale proprio in corrispondenza del sottopasso, avvalorata la validità di un processo di ricomposizione dello spazio pubblico. L'obiettivo è salvaguardare e valorizzare la memoria storica dei luoghi orientando e coordinando i processi di trasformazione di aree potenzialmente prossime alla rigenerazione urbana nell'ottica della ricomposizione di uno spazio pubblico di qualità.

CIMIANO

Posta all'altezza dell'omonima fermata della M2, ruota attorno all'occasione rappresentata dall'asse di viale Don Luigi Orione, asse stradale di importanti dimensioni su cui si attestano diversi servizi. L'asse è caratterizzato dalla presenza di un parterre centrale lungo il quale si intervallano aree alberate e strutture dedicate ad impianti tecnologici, a formare uno spazio disorganico e confuso che asseconda la sosta incontrollata di veicoli. L'ambito valorizzato tramite interventi di ricomposizione del parterre, modifica dei flussi e miglioramento delle connessioni, si appresta a diventare un importante fulcro nevralgico della vita quotidiana, a formare un corridoio preferenziale di passaggio qualificato e protetto.

TEL AVIV

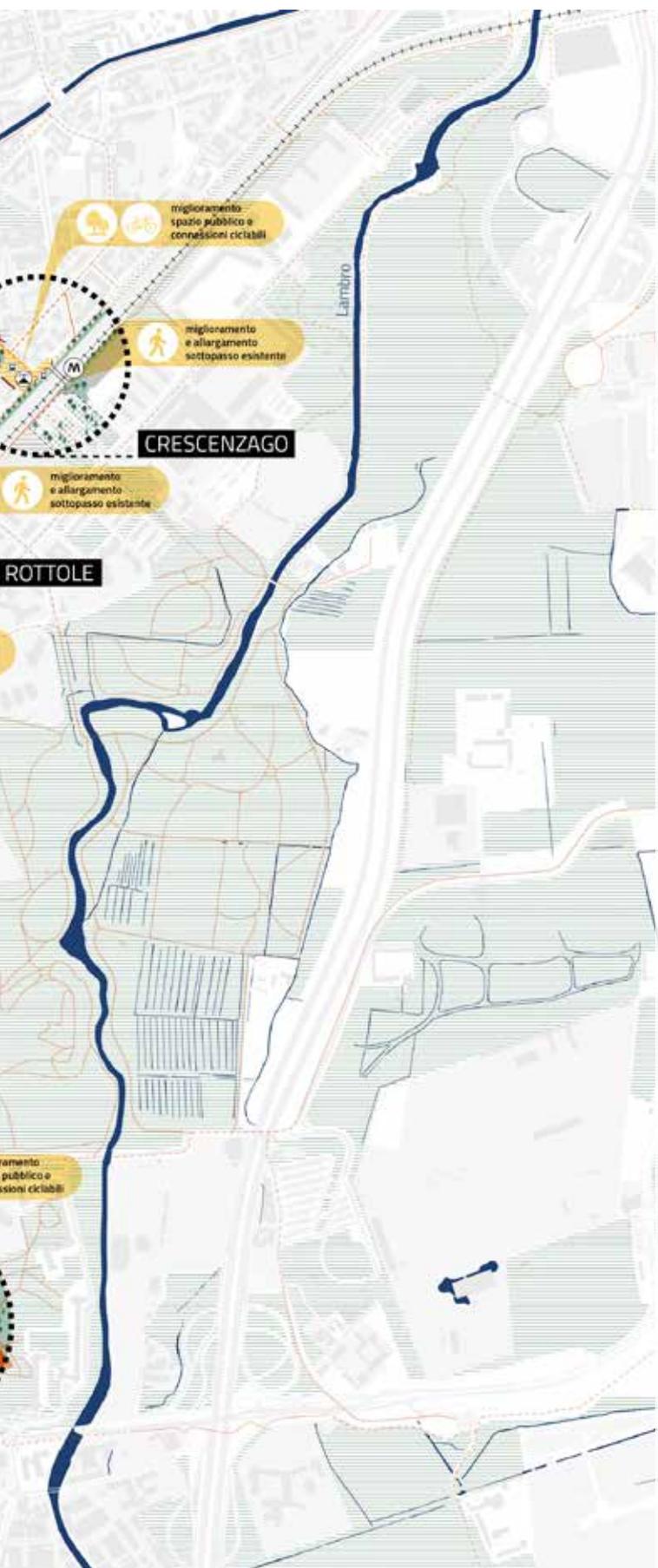
Da piazza Tel Aviv si dirama il maggiore asse di attraversamento viario di via Palmanova, formato da via Cesana e via Carnia, oltre l'incrocio, verso piazzale Udine. All'interno di un tessuto consolidato molto compatto, la piazza rappresenta un luogo di respiro, punto privilegiato della vita di quartiere. L'implementazione dei fronti attivi, in concomitanza con la ricomposizione dello spazio urbano a favore del bilanciamento tra flussi veicolari e spostamenti ciclopedonali, incoraggeranno nuovi modi di vivere lo spazio pubblico in relazione ai servizi presenti sul territorio.

UDINE

Crocevia baricentrico al quartiere, offre un'importante occasione di rilancio di un luogo oggi dedicato allo smistamento dei flussi veicolari. Per sua collocazione e conformazione, per la presenza della fermata metropolitana e di esercizi commerciali, il piazzale si appresta a fungere da luogo prioritario di gravitazione cittadina. Attraverso la ricomposizione e l'ottimizzazione degli spazi, ovvero attraverso il riequilibrio dei flussi a vantaggio di quelli ciclopedonali, il piazzale assumerà il carattere di un vero e proprio luogo da vivere e non solo da attraversare.

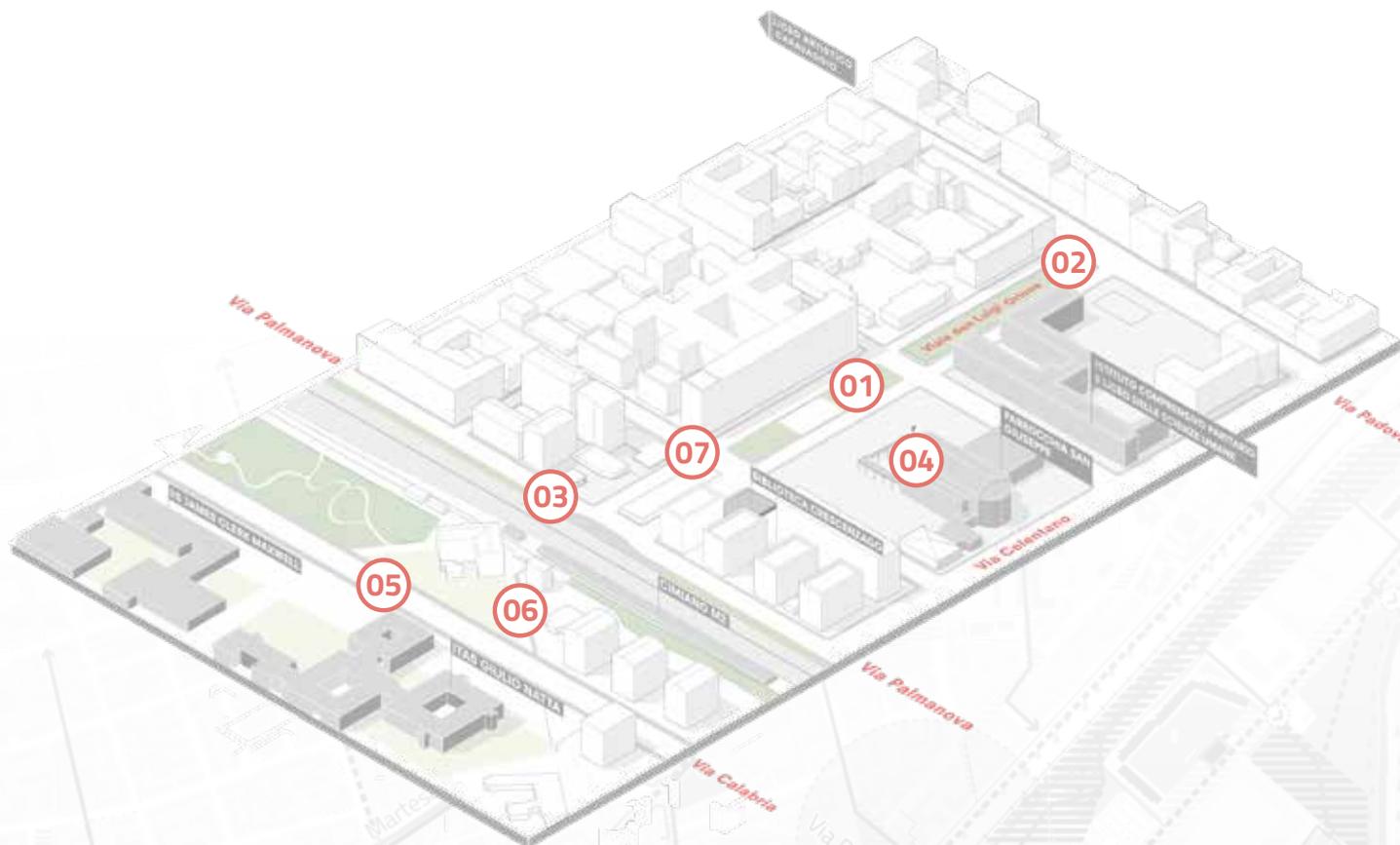
FELTRE

Attraverso il miglioramento dello spazio pubblico e delle connessioni si vuole attivare un percorso prioritario alternativo, per flussi di mobilità lenta, agli accessi principali al quartiere da via Feltre e via Rombon, oggi assi dedicati prevalentemente alla mobilità veicolare in entrata/uscita dalla città. La presenza di diversi istituti scolastici ovvero la presenza di un verde urbano diffuso, per stessa natura del quartiere, avvalorata un nuovo scenario di percorribilità interna aumentando la permeabilità degli isolati e spostando i flussi ad intercettare in maniera più diretta i principali luoghi interesse.



ZOOM C

Cimiano, ampliare i sottopassi e attivare nuovi spazi per la comunità



ZOOM



01 Scarsa qualità del verde

Aree verdi di scarsa qualità e funzionalità lungo viale Don Luigi Orione.



02 Spazio pubblico potenziale introverso

Presenza di grandi spazi tecnologici inaccessibili e di un verde marginale intercluso lungo viale Don Luigi Orione.



03 Strade ad alto scorrimento particolarmente insicure

Asse stradale di via Palmanova di alta percorrenza privo di percorsi e spazi adeguati dedicati alla mobilità ciclabile e pedonale.



04 Centralità di quartiere poco valorizzate

Centralità del quartiere distribuite lungo viale Don Luigi Orione, come la parrocchia San Giuseppe e la biblioteca, scarsamente valorizzate.



05 Strade scolastiche pericolose

Scarsa sicurezza della strada e degli attraversamenti pedonali nel contesto scolastico di via Don Giovanni Calabria.



06 Fermata M3 poco accessibile

Scarsa accessibilità alla fermata Cimiano da via Civitavecchia, percorsi pedonali inadeguati e poco sicuri



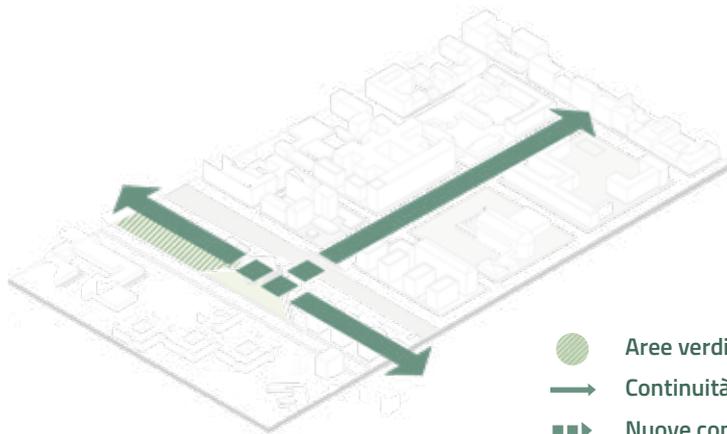
07 Spazio pubblico di scarsa qualità

Spazio pubblico poco valorizzato lungo via Palmanova e viale Don Luigi Orione; mancanza di elementi attrattivi per la sosta e lo svago degli abitanti.

ZOOM C

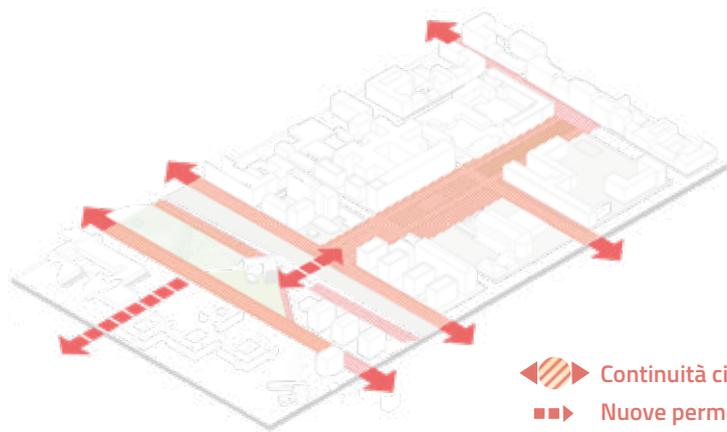
Cimiano, ampliare i sottopassi e attivare nuovi spazi per la comunità

VERSO IL PARCO METROPOLITANO



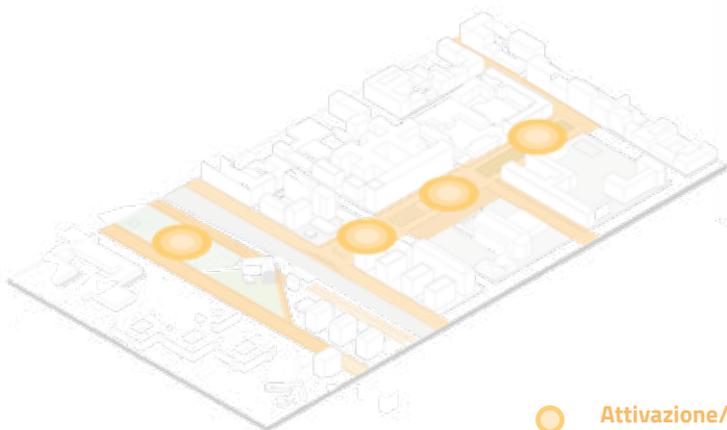
- Aree verdi
- Continuità verde
- ▶ Nuove connessioni verdi

SPAZI PUBBLICI A MISURA D'UOMO. SICURI, CONTINUI E CONFORTEVOLI



- ◄▶ Continuità ciclo-pedonali
- ▶ Nuove permeabilità pedonali

CITTÀ DI QUARTIERI. PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ



- Attivazione/riqualificazione spazio pubblico

RIQUALIFICAZIONE IN OTTICA PEDONALE

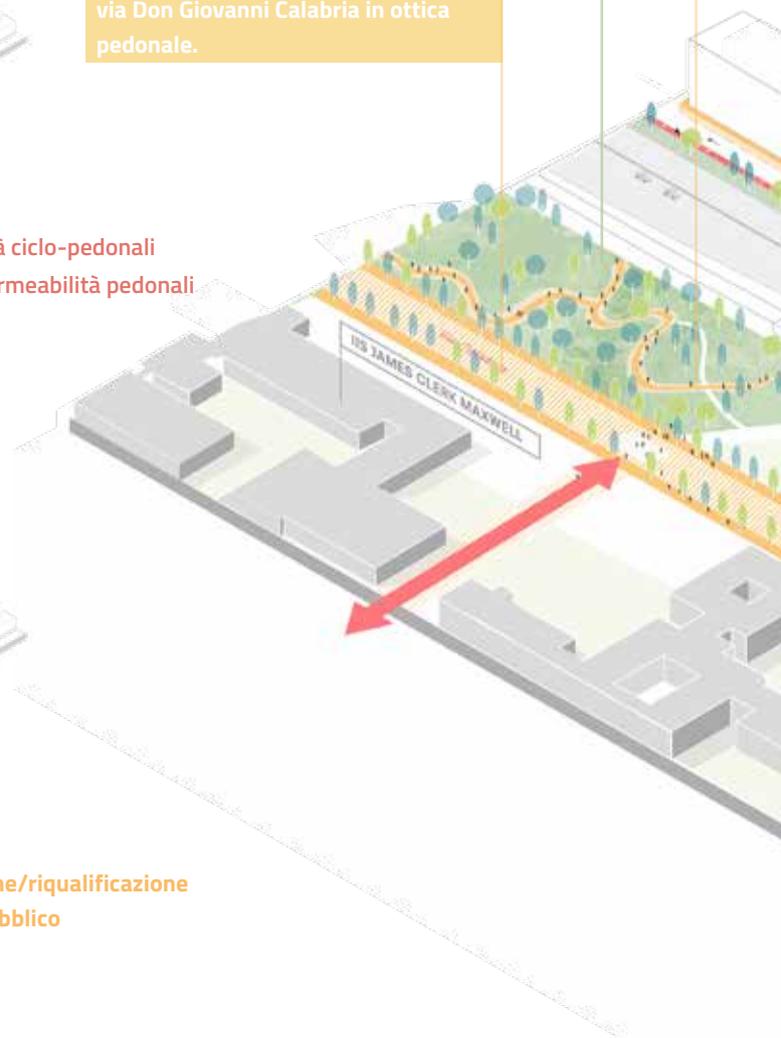
Riqualificazione in ottica pedonale delle strade di accesso alla fermata della metropolitana e al sottopasso.

NUOVO PARCO LINEARE

Rivalutazione dei percorsi ciclo-pedonali interni ai parchi, con particolare attenzione al rapporto con la fermata della metropolitana.

POTENZIARE LE STRADE SCOLASTICHE

Implementare la sicurezza dei percorsi casa-scuola riqualificando via Don Giovanni Calabria in ottica pedonale.



VALORIZZAZIONE DELLE CENTRALITÀ

Valorizzare lo spazio pubblico circostante alle centralità di quartiere come la biblioteca e la parrocchia lungo viale Don Luigi Orione.

RIQUALIFICAZIONE IN OTTICA PEDONALE

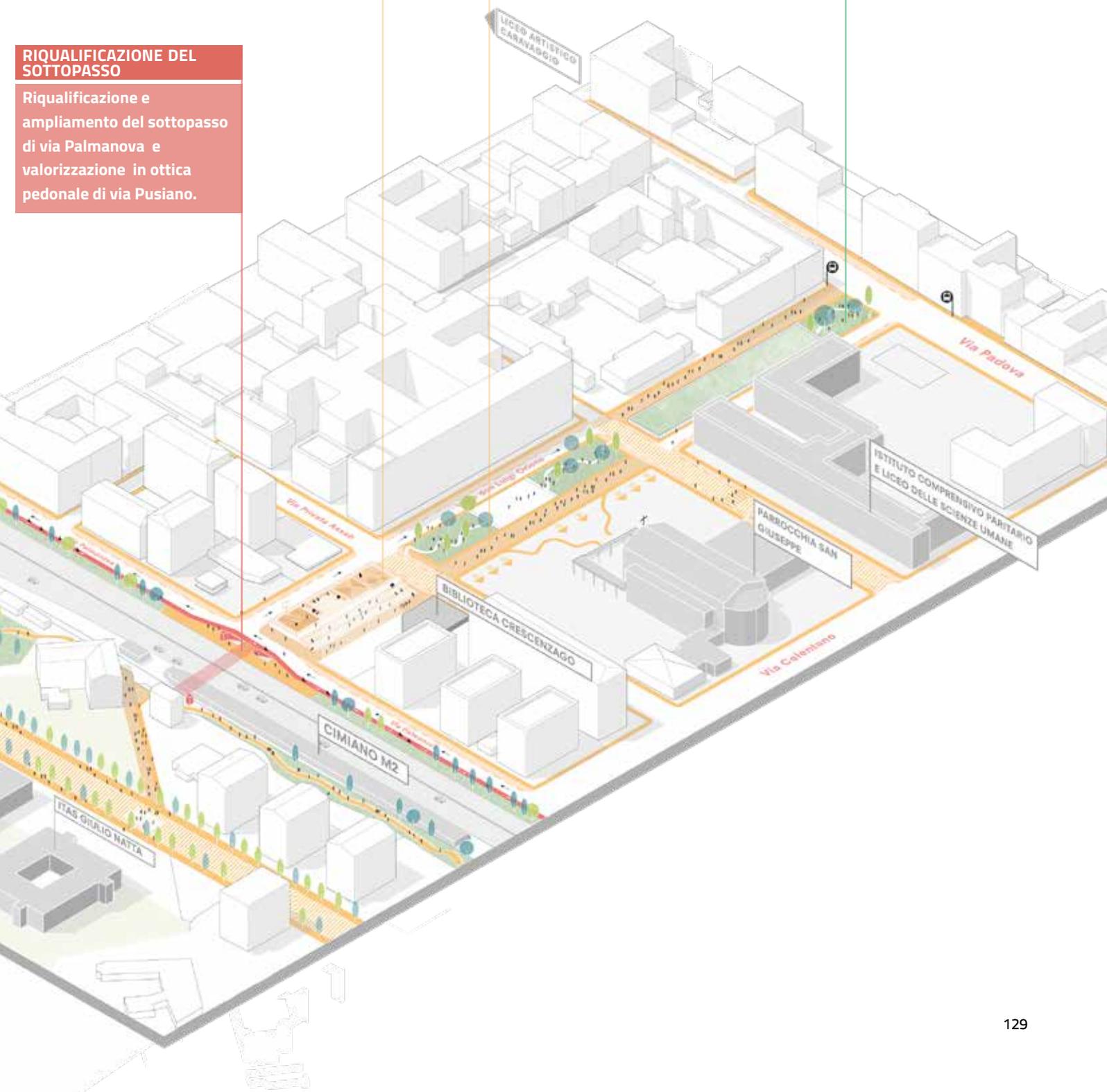
Riqualificazione in ottica pedonale di viale Don Luigi Orione con restringimento delle carreggiate e ampliamento dello spazio riservato alla pedonalità e al verde.

NUOVE PERMEABILITÀ VERDI

Potenziare l'accessibilità delle aree verdi attualmente intercluse su viale Don Luigi Orione.

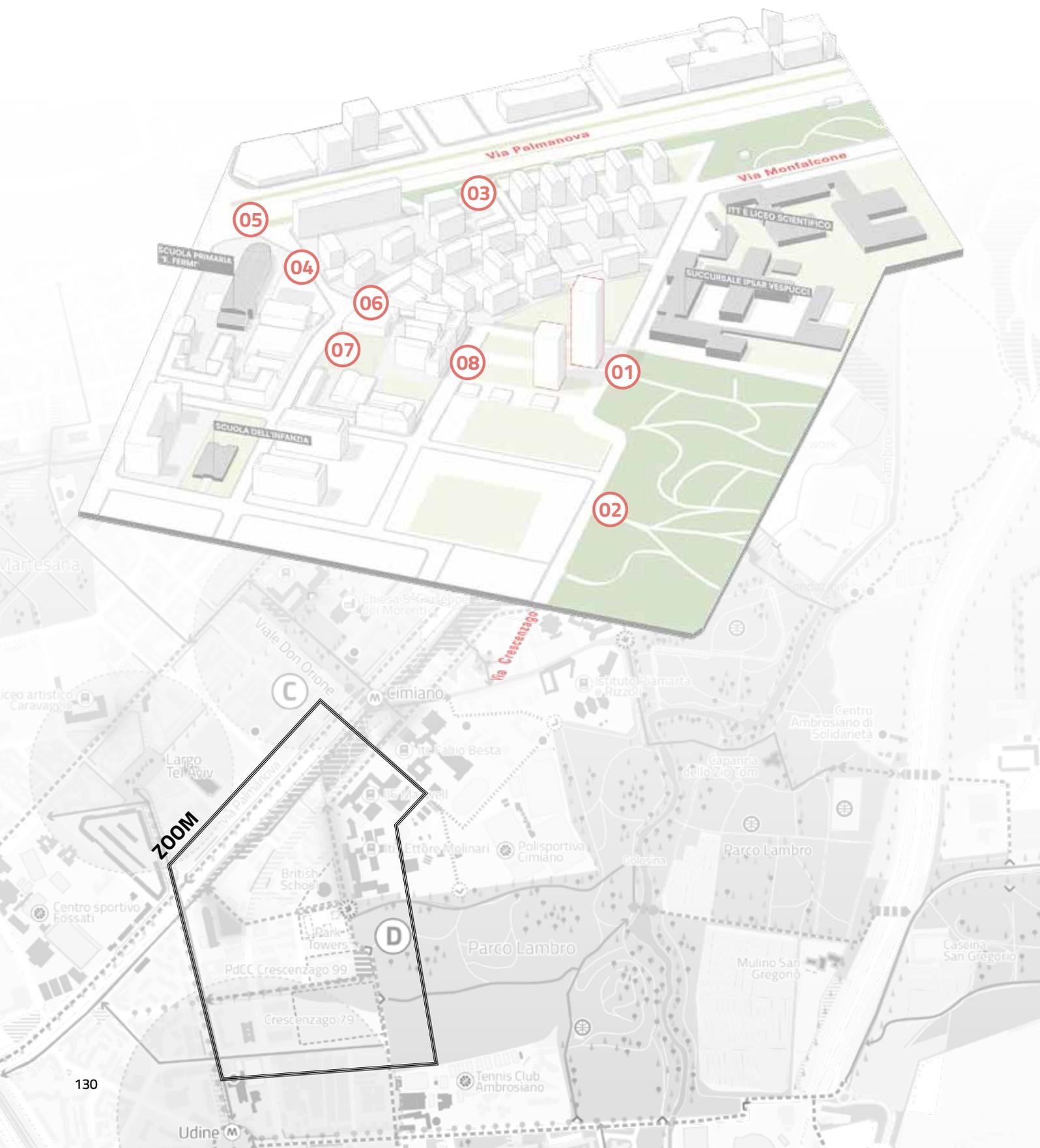
RIQUALIFICAZIONE DEL SOTTOPASSO

Riqualificazione e ampliamento del sottopasso di via Palmanova e valorizzazione in ottica pedonale di via Pusiano.



ZOOM D

Attivare i bordi e valorizzare le connessioni verso via Palmanova





01 Scarsa funzionalità del verde

Insufficienza di connessioni pedonali e assenza di funzioni attrattive nelle aree del parco limitrofe all'asse di via Crescenzago; conseguente percezione generale di abbandono e insicurezza.



02 Scarsa permeabilità del verde

Insufficienza di accessi primari e secondari al Parco Lambro lungo via Crescenzago; scarsa permeabilità pedonale e incapacità di intercettare gli ingressi al parco dalle vie limitrofe.



03 Verde potenziale intercluso

Parte delle aree verdi limitrofe a via Palmanova presentano una totale assenza di permeabilità e funzioni, limitando la possibilità da parte degli abitanti di usufruirne.



04 Percorsi casa-scuola insicuri

Assenza di elementi di moderazione della velocità automobilistica e di attraversamenti pedonali protetti lungo la strada scolastica di Via Boves.



05 Barriere infrastrutturali e attraversamenti insicuri

Percezione di pericolo lungo gli attraversamenti di via Palmanova; giunzione con il parcheggio di via Boves confuso e poco funzionale per i flussi pedonali.



06 Assenza di itinerari per la mobilità dolce

Assenza di itinerari ciclabili lungo l'asse di via Monfalcone.



07 Recinti urbani

Presenza di recinti urbani ostacolo alla permeabilità pedonale nel quadrante localizzato tra via Monfalcone e via Crescenzago.



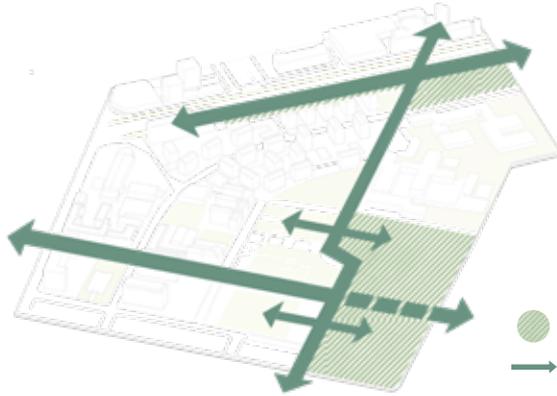
08 Assenza di fronti commerciali

Assenza di fronti commerciali attivi lungo via Monfalcone e altri assi centrali del quartiere.

ZOOM D

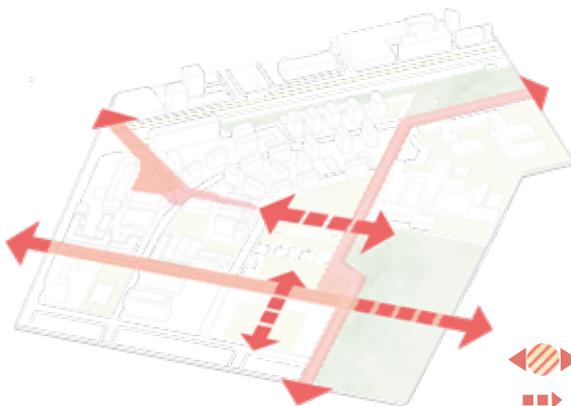
Attivare i bordi e valorizzare le connessioni verso via Palmanova

VERSO IL PARCO METROPOLITANO



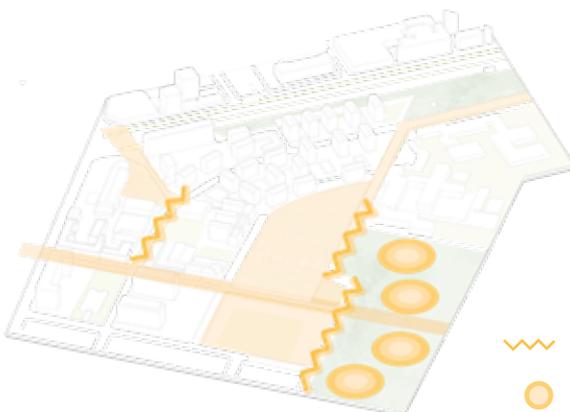
- Aree verdi
- Continuità verde
- ➡ Nuove connessioni verdi

SPAZI PUBBLICI A MISURA D'UOMO. SICURI, CONTINUI E CONFORTEVOLI



- ↔ Continuità ciclo-pedonali
- ➡ Nuove permeabilità pedonali

CITTÀ DI QUARTIERI. PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ



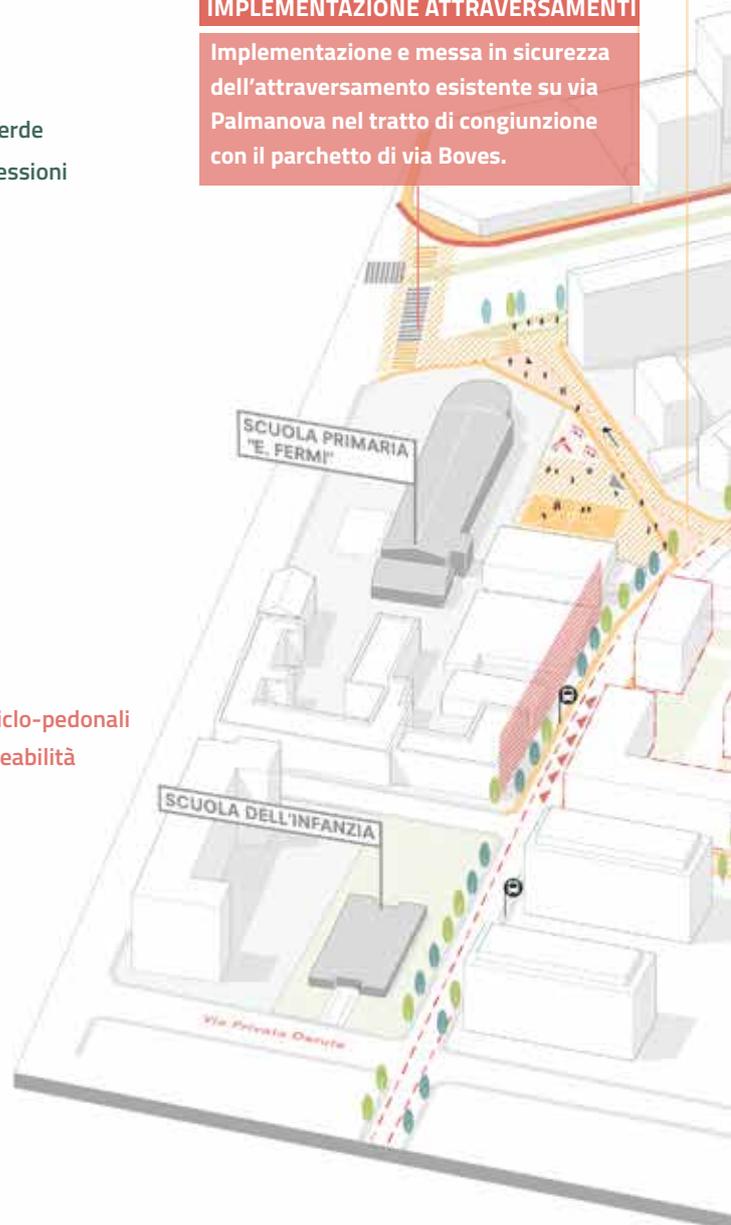
- ⋈ Attivazione fronti
- Attivazione spazio pubblico

CREAZIONE DI STRADE SCOLASTICHE

Restringimento della carreggiata e aumento dello spazio riservato alla pedonalità in via Boves. Eventuale ripensamento e messa in sicurezza degli attraversamenti nell'ambito nord e sud della via.

IMPLEMENTAZIONE ATTRAVERSAMENTI

Implementazione e messa in sicurezza dell'attraversamento esistente su via Palmanova nel tratto di congiunzione con il parchetto di via Boves.



NUOVO PARCO LINEARE

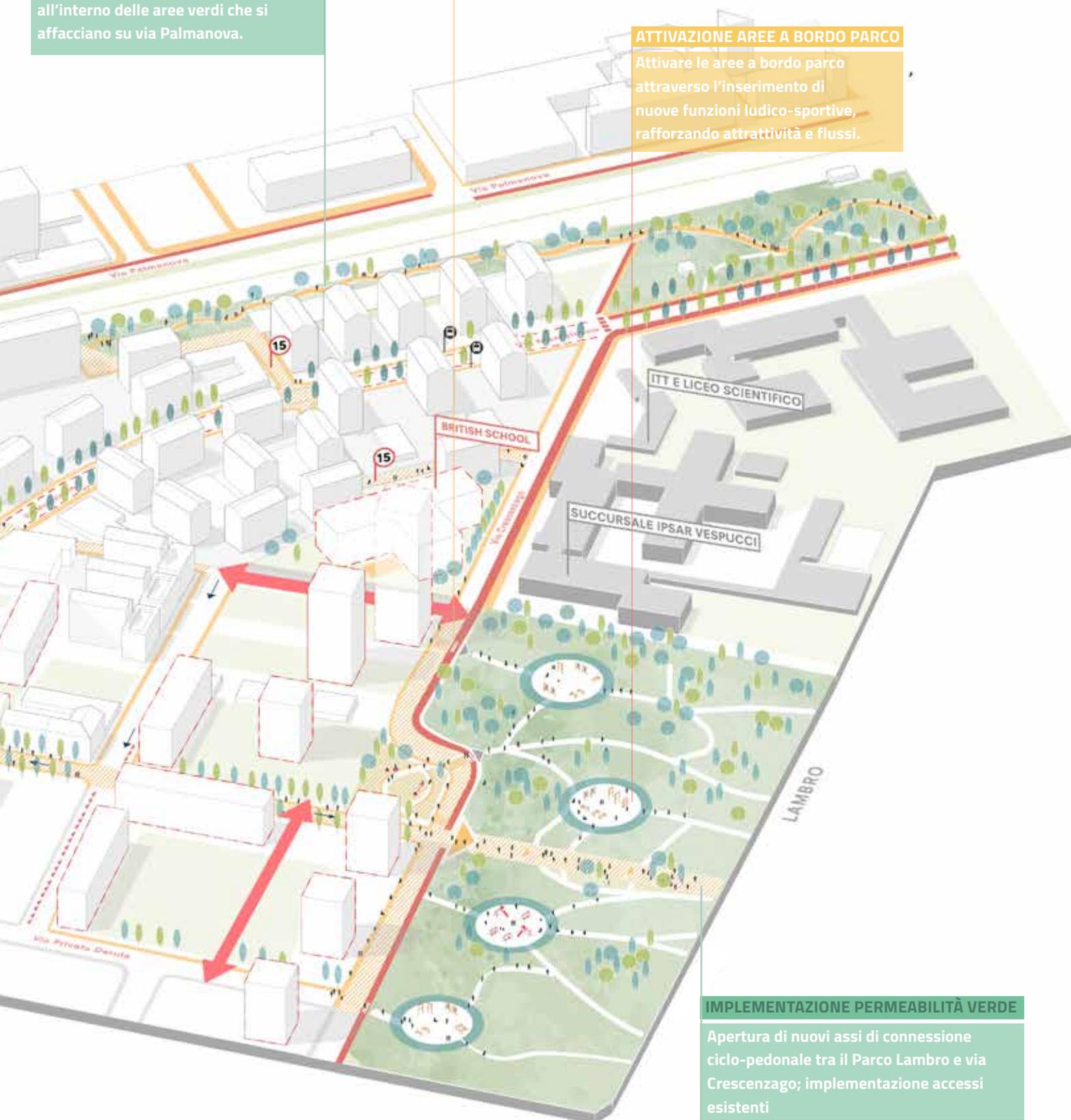
Rafforzamento e creazione di nuove connessioni pedonali e ciclabili all'interno delle aree verdi che si affacciano su via Palmanova.

RIQUALIFICAZIONE IN OTTICA PEDONALE

Trasformazione dell'asse di via Crescenzago in ottica ciclo-pedonale e ripensamento degli attraversamenti e degli accessi al Parco Lambro in relazione alle progettualità previste.

ATTIVAZIONE AREE A BORDO PARCO

Attivare le aree a bordo parco attraverso l'inserimento di nuove funzioni ludico-sportive, rafforzando attrattività e flussi.



IMPLEMENTAZIONE PERMEABILITÀ VERDE

Apertura di nuovi assi di connessione ciclo-pedonale tra il Parco Lambro e via Crescenzago; implementazione accessi esistenti

SINTESI DEI TARGET QUANTITATIVI →

L'infografica a lato restituisce in forma sintetica i principali target quantitativi individuati dallo Studio d'Area per il quadrante Palmanova-Parco Lambro in chiave di città 15 minuti.



+ 220.000 m²

di aree verdi nuove, rigenerate o riforestate

ottimizzando, depavimentando e piantumando spazi oggi dismessi o sottoutilizzati



+ 24.000 alberi

350 ton di CO₂ assorbita all'anno

per migliorare il microclima degli spazi urbani



+ 2 parchi e giardini

restituendo aree verdi accessibili

per aumentare la dotazione di verde pubblico della città



2 corridoi ecologici

per ripristinare la continuità ambientale

lungo il fiume Lambro e il Naviglio Martesana



+5 nuovi accessi

al Parco Lambro

per avvicinare il parco alla città



+ 3.000 abitanti

potranno usufruire del Parco Lambro in 15 minuti a piedi



- 7 recinti urbani

per aumentare la permeabilità ciclopedonale

prevedendo nuovi percorsi di connessione tra i quartieri e riducendo i tempi di percorrenza



200.000 m²

di spazi pubblici e strade da riqualificare in ottica pedonale

con l'obiettivo di attivare i piani terra sottoutilizzati e stimolare la vita sociale dei quartieri



+ 19 km

di nuovi itinerari ciclabili e pedonali
per incentivare la mobilità attiva



23 km

di itinerari ciclabili e pedonali rafforzati
per migliorare la qualità degli spostamenti



12 piazze scolastiche

da attivare
per creare nuove centralità e luoghi di socialità nei quartieri



6 centralità di quartiere

luoghi d'aggregazione e di identità locale, al centro di una rete interconnessa di spazi pubblici, aree verdi attrezzate, servizi e attività commerciali



5 edifici

da rifunzionalizzare
dando spazio a nuovi servizi e creando nuove centralità urbane e di quartiere



2 immobili di edilizia residenziale pubblica

da riqualificare
nei complessi ERP di Via Rizzoli



riarticolazione dell'offerta di servizi

potenziando e diversificando quelli esistenti e prevedendone di nuovi, negli edifici dismessi e nelle aree in trasformazione, tenendo conto delle reali necessità



+1 nuova scuola

per il quartiere Cimiano



supporto alle associazioni

educative e culturali locali

Strategie di quartiere

3

LAMBRATE E RUBATTINO

**QUARTIERI IN EVOLUZIONE TRA LA CITTÀ
DENSE E IL TESSUTO ARTIGIANALE**





VERSO IL PARCO METROPOLITANO
un parco continuo da Lambrate al Lambro

-  nuovi ingressi ai parchi
-  aree d'espansione del fiume Lambro
-  continuità di parchi, giardini e aree verdi
-  continuità alberate e connessioni verdi
-  nuove aree verdi

SPAZI PUBBLICI A MISURA D'UOMO.
SICURI, CONTINUI E CONFORTEVOLI
favorire il superamento delle barriere
infrastrutturali in direzione est-ovest,
verso il quartiere Città Studi e Segrate

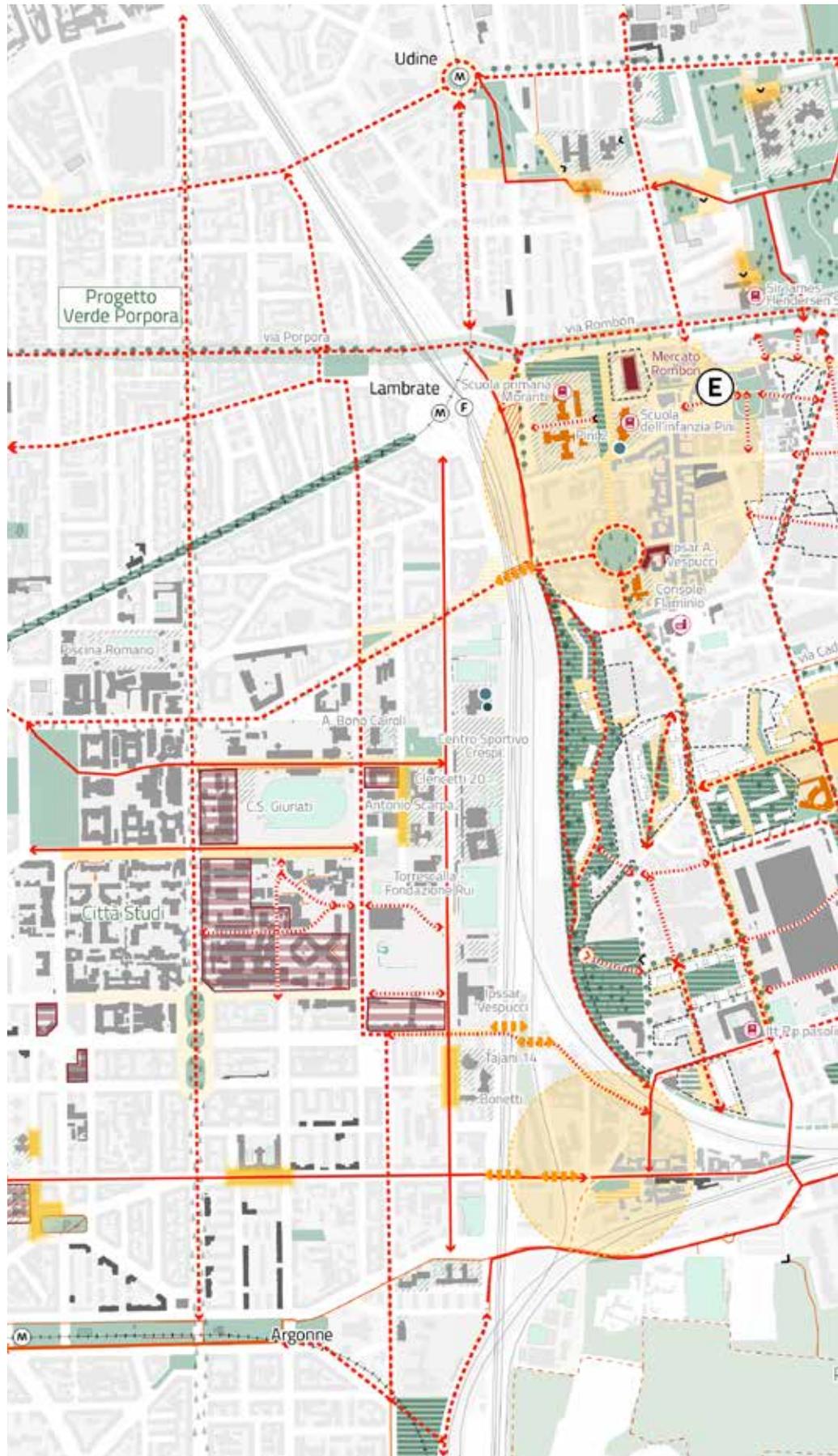
-  assi ciclabili e pedonali esistenti da rafforzare
-  nuovi assi ciclabili e pedonali
-  nuova permeabilità pedonali interne ai lotti
-  attraversamenti alle infrastrutture da creare o riqualificare

CITTÀ DI QUARTIERI.
PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ
creare nuove centralità di quartiere
e continuità di spazi pubblici di qualità

-  Spazi pubblici pedonali da creare o valorizzare
-  Strade da riqualificare in ottica pedonale
-  Fronti attivi
-  Centralità di quartiere da attivare / valorizzare
-  Servizi da valorizzare
-  Edifici e aree da riattivare o da rifunzionalizzare

AFFONDI DI PROGETTO

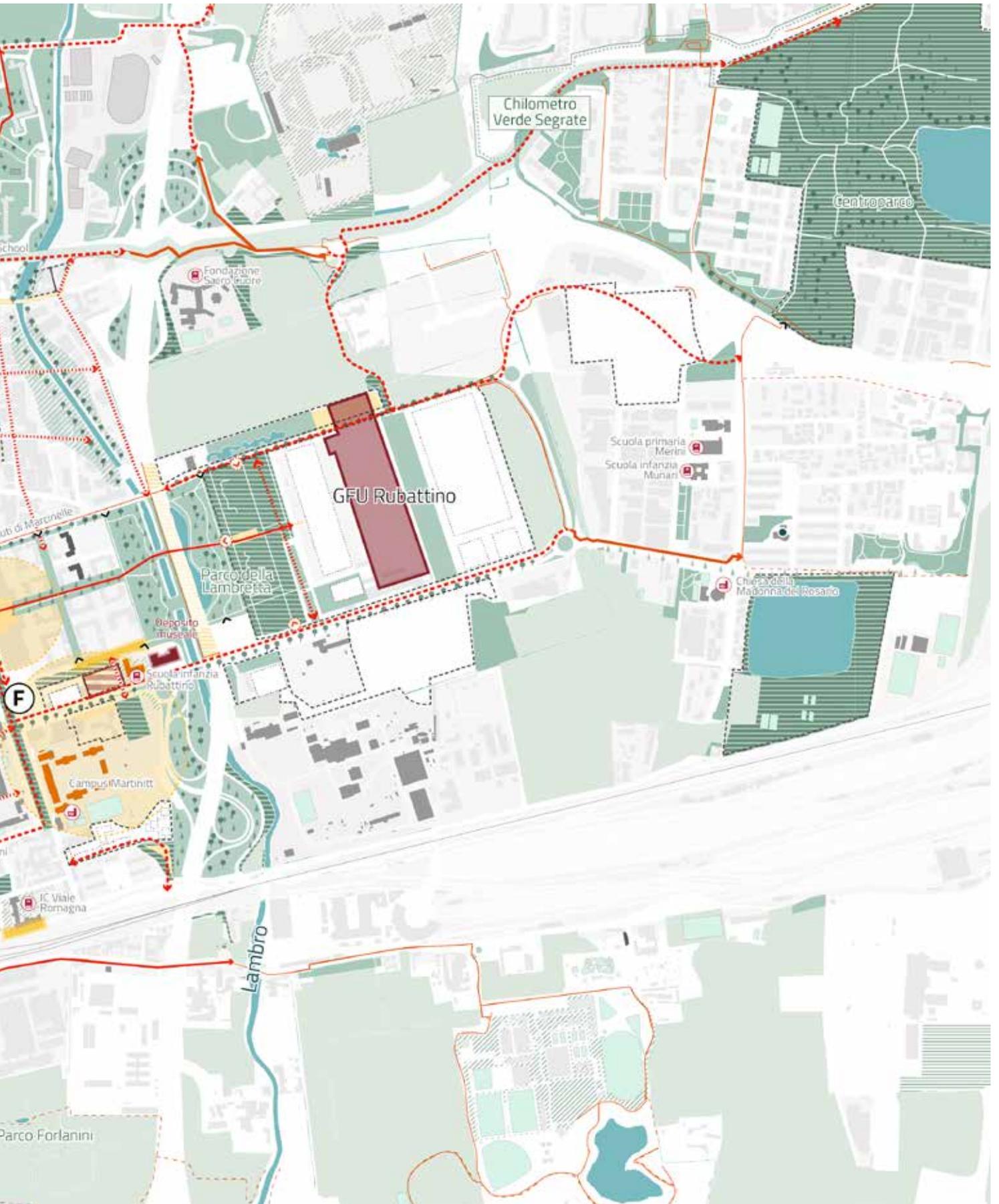
-  **E** Rombon-Sbodio, un tessuto artigianale in evoluzione
-  **F** Via Rubattino-Pitterl, rafforzare la rete ciclabile e pedonale



Sistema NordEst

Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli

Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino



I QUARTIERI DI LAMBRATE E RUBATTINO

> Una finestra su Lambrate, Ortica e Rubattino

Il quartiere di Lambrate si sviluppa all'interno di un comparto territoriale molto riconoscibile, definito da assi infrastrutturali di notevole rilevanza che cingono il quartiere a limitarne i confini. A nord la direttrice di via Rombon, asse prioritario di scambio tra il centro cittadino e la tangenziale di Segrate, costituisce la demarcazione con il quartiere Feltre e il comparto urbano che gravita attorno a piazzale Udine. A ovest il fascio dei binari ferroviari, con la stazione di Lambrate in testa, disegna un confine forte e pressoché invalicabile a impedimento delle relazioni con Città-Studi, proseguendo poi verso sud-est, all'Ortica, a incontrare lo scalo di smistamento ferroviario a cavallo dei confini amministrativi con il comune di Segrate. Il quartiere si chiude ad est con il passaggio del fiume Lambro e della Tangenziale, che viaggia in viadotto e si interpone con la zona di Rubattino all'estremità est della città. L'ambito è caratterizzato dalla presenza di un altro elemento divisivo, la Caserma Mercanti, recinto urbano di vaste dimensioni, che si frappone all'interno del tessuto urbano, lungo via Pitteri, a interrompere la fluidità dei flussi est-ovest.

Il tema del superamento delle barriere, infrastrutturali e non, diventa cruciale; rispetto alla barriera ferroviaria la questione dei fornici si fa urgente per risolvere il problema dell'accessibilità e diminuire lo scarto creato dal fascio dei binari. Questo sia in relazione al tema della continuità del tessuto urbano, affinché il quartiere non si strutturi più come comparto slegato dal centro cittadino ma costituisca con esso un'unica entità coesa, sia in relazione ai rapporti che intercorrono rispetto ai grandi poli attrattori (es. Città Studi) e alle nuove realtà urbane in divenire (es. Scalo Lambrate). Interventi quali la **riqualificazione dei fornici esistenti** (Bassini, Amadeo) e l'**apertura di nuovi fornici** (Vanzetti) accorceranno le distanze e miglioreranno la sicurezza dei luoghi, restituendo al contempo spazi pubblici di qualità. Gli interventi sui fornici avvantaggeranno le aree intorno a Piazzale Udine con tutto l'importante sistema dei servizi scolastici fino a via Rombon, ovvero le aree legate al centro storico dell'Ortica, oggi fortemente svantaggiate. Unitamente a questi interventi, la ricomposizione dello spazio dedicato a parcheggio di intercambio nella stazione di Lambrate, con la realizzazione di una nuova piazza pubblica, migliorerà non solo l'accessibilità al servizio ma donerà nuovo carattere ad un luogo oggi privo di identità, rivitalizzando lo spazio e restituendo al quartiere un rinnovato luogo di socialità. Rispetto alle infrastrutture viarie occorre intervenire sugli **assi di penetrazione** in entrata e in uscita dalla città (via Rombon, via Caduti di Marcinelle, via Rubattino) sviluppando **corridoi privilegiati** per gli spostamenti di **mobilità dolce** attraverso la predisposizione di corsie dedicate, anche protette. Lo stesso per le **principali direttrici nord-sud** che rappresentano le spine dorsali del quartiere (via Sbodio, via Pitteri, via Bistolfi, via dei Canzi) **connettendo spazi privilegiati di funzioni e servizi**.

Per quanto riguarda il tessuto urbano, il quartiere conserva ancora parte del **tessuto industriale** caratteristico degli anni del boom economico, costituendosi in comparti densi e destrutturati, a formare isolati disorganici e senza la traccia di una maglia urbana riconoscibile e funzionale. È su questi impianti urbani che incide fortemente la necessità di costituire nuove **occasioni di permeabilità interne ai lotti**, tali da garantirne una migliore accessibilità e un rinnovato rapporto con il tessuto urbano adiacente. Il processo di riqualificazione del quartiere è iniziato a partire dagli anni '70 con la progressiva dismissione industriale del comparto di Lambrate, innescando un processo di **riqualificazione del quartiere** verso funzioni prevalentemente residenziali e la conseguente ridefinizione degli spazi della città pubblica. Ne sono un esempio interventi quali il PRU Rubattino, il PA ex De Nora, il PdCC Pitteri-Canzi, che integrano, a funzioni residenziali, funzioni ad essa compatibili, sinergicamente

composte attraverso la definizione del sistema delle aree a verde e degli spazi pubblici. Queste trasformazioni urbane devono inoltre fungere da motore per l'insediamento di **nuove funzioni** per la cittadinanza affinché i quartieri di Lambrate e Rubattino possano **dotarsi dei servizi necessari** per rispondere alle esigenze dei nuovi abitanti e lavoratori. Purtroppo, interventi di questo genere corrono il rischio di generare spazi che non sfruttano a pieno le proprie potenzialità; ne è un esempio emblematico **piazza dei Vigli del Fuoco**, lungo via Pitteri, che fatica ad essere reale centro nevralgico per il quartiere. La nuova centralità, individuata proprio in corrispondenza della piazza, ha l'obiettivo di innescare processi di riappropriazione degli spazi attraverso interventi fisici e non, al fine di migliorarne la vivibilità e l'attrattività.

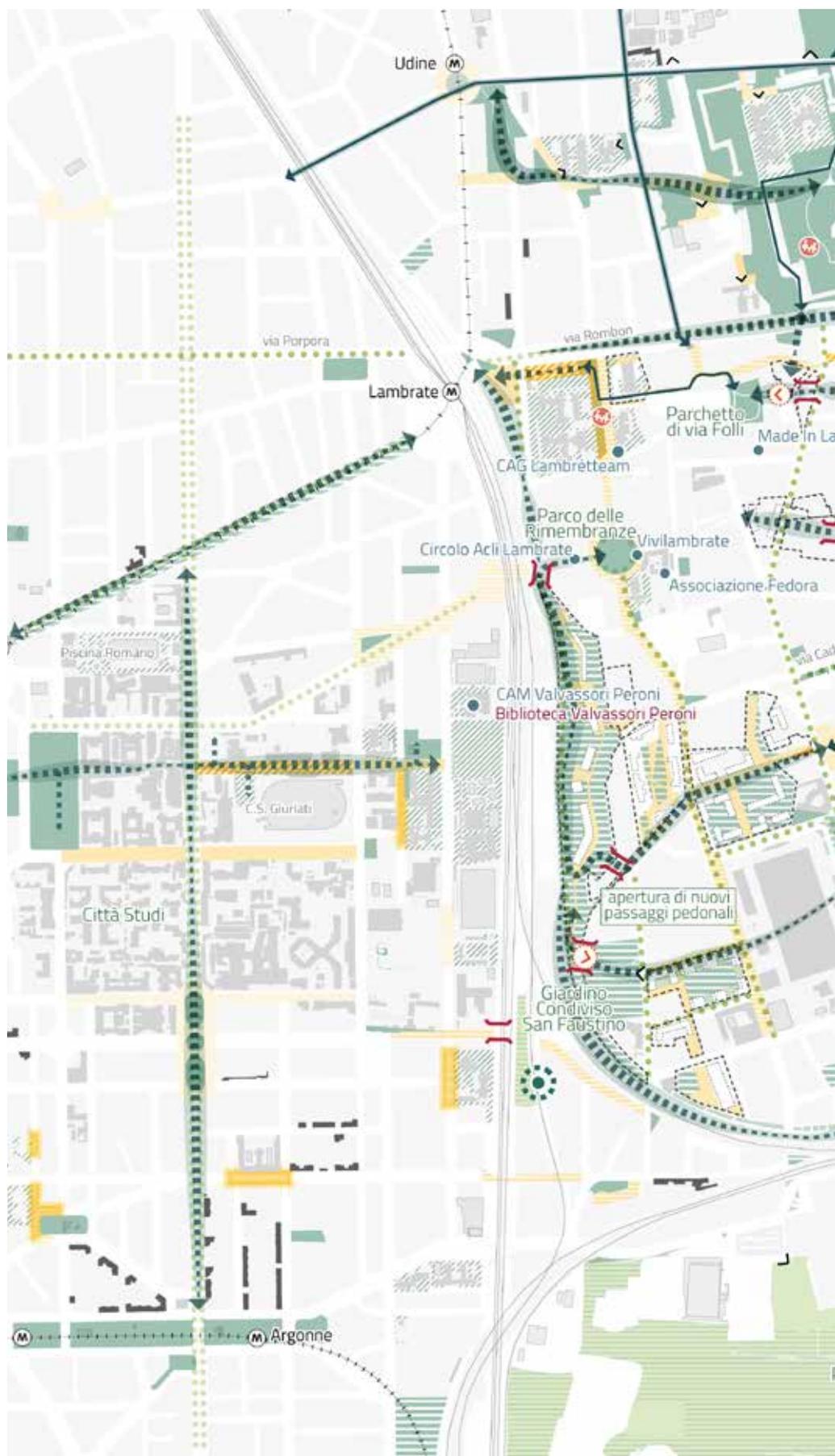
Il quartiere di Rubattino prende il nome dall'asse omonimo, sviluppandosi a nord dello stesso. L'ambito è noto soprattutto per le vicende legate alle industrie automobilistiche della Innocenti-Maserati che hanno operato sul territorio per sessant'anni. Con la dismissione, nei primi anni novanta, si è creato un vuoto nella città, uno spazio irrisolto, insicuro e inaccessibile. Il processo di riqualificazione, previsto per l'intero comparto, parte con il PRU Rubattino che trasforma la parte ad ovest della tangenziale con la realizzazione di residenze, servizi e spazi pubblici a ridisegnare completamente la trama urbana. La parte a est della tangenziale, invece, conserva ancora le caratteristiche del comparto industriale, con le dimensioni importanti del lotto e le sue strutture funzionali riconoscibili e imponenti. È qui che la **Grande Funzione Urbana**, definita dal PGT, e il concorso internazionale **'Magnifica Fabbrica'**, ridisegnerà l'area aprendola finalmente alla città attraverso la rifunzionalizzazione degli spazi e la localizzazione di rilevanti funzioni per servizi e attrezzature pubbliche, nonché per funzioni, anche private, aventi carattere strategico. Il passaggio della Tangenziale e del fiume Lambro si pongono quali elementi di discontinuità tra spazi e funzioni, esistenti e di nuova previsione, a creare una frattura nel tessuto urbano che interferisce notevolmente sulle dinamiche dei flussi. La prima fase del PRU Rubattino ha tentato una prima chiave di lettura (Parco della Lambretta) per questi spazi attraverso la composizione di aree 'filtro' in grado di fungere da connettori nel rapporto tra i comparti urbani a est e a ovest della Tangenziale, che grazie alle vicine future trasformazioni potranno accrescere il loro ruolo di luoghi aggreganti di qualità per la vita di quartiere.

L'obiettivo è quello di andare ad integrare questi interventi riqualificando le aree di risulta sotto il **viadotto** rimaste senza una reale connotazione e prevedere su di esse l'installazione di attrezzature connesse alla vita all'aria aperta che fungano da attrattori e generatori di socialità, **creando uno spazio rinnovato** che possa incoraggiare nuove forme di mobilità attiva sul territorio.

A questi importanti scenari di trasformazione si affianca la ridefinizione dell'asse di **via Rubattino**, fondamentale direttrice di ingresso alla città. Lungo quest'asse si attestano a nord i processi di rigenerazione urbana della GFU che, nel tratto ovest, consistono nella realizzazione di un **nuovo complesso scolastico**, una media struttura di vendita, e la **ridestinazione dell'edificio degli archivi**. Contrariamente, a sud di via Rubattino si sviluppa una porzione di tessuto urbano ancora incerto, caratterizzato dalla presenza di un immobile abbandonato (ex Liceo Manzoni) e una serie di aree di risulta, che manca completamente di definizione. Attivare l'asse di via Rubattino, attraverso interventi di ridefinizione dei flussi e l'inserimento di **corridoi dedicati alla mobilità dolce**, consentirà non solo di consolidare il rapporto con i comuni limitrofi, ma sarà in grado di ricucire il rapporto tra le aree a nord e a sud dell'asse viario, fungendo da volano per gli interventi di riqualificazione. Qui viene individuata la nuova centralità di Rubattino, tra spazi di risulta e nuove occasioni di rigenerazione, in relazione alla valorizzazione e **attivazione del parterre verde di via Pitteri** sul quale confluisce l'asse di via Rubattino.

VERSO IL PARCO METROPOLITANO →

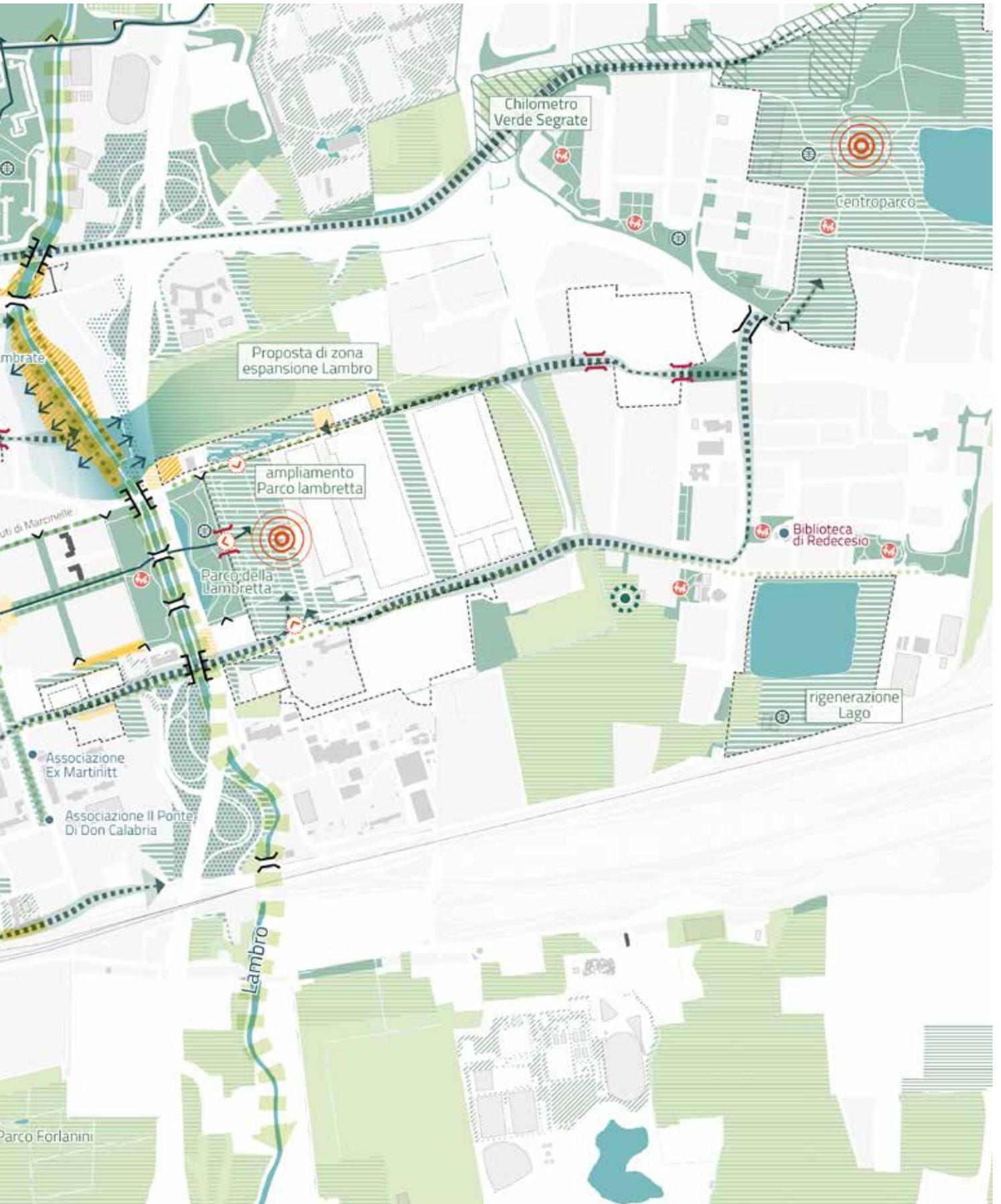
- rafforzare le connessioni verdi esistenti
- creare nuove connessioni verdi
- ▬▬▬ rafforzare i corridoi ecologici
- ↔ principali assi di connessione pedonale/ciclabile tra il Parco Lambro e la città
- ↔↔ aprire nuovi assi di connessione pedonale/ciclabile tra il Parco Lambro e la città
- ▬▬▬ nuove aree verdi
- ↔ potenziali zone di espansione del Lambro
- ▬▬▬ aree da riforestare
- ▬▬▬ spazi pubblici da riqualificare in ottica pedonale
- ▬▬▬ aree da depavimentare
- > ingressi ai parchi da valorizzare
- ⊙ nuovi ingressi ai parchi
- ⊙ principali "porte di accesso" ai parchi
- ⌋ superare le barriere
- ⌋ interventi per l'efficienza ecologica dei ponti [ReLambro]
- ⊙ orti urbani
- ▬▬▬ attivare e presidiare i bordi del parco
- ⊙ rafforzare le funzioni pubbliche per accrescere l'attrattività



Sistema NordEst

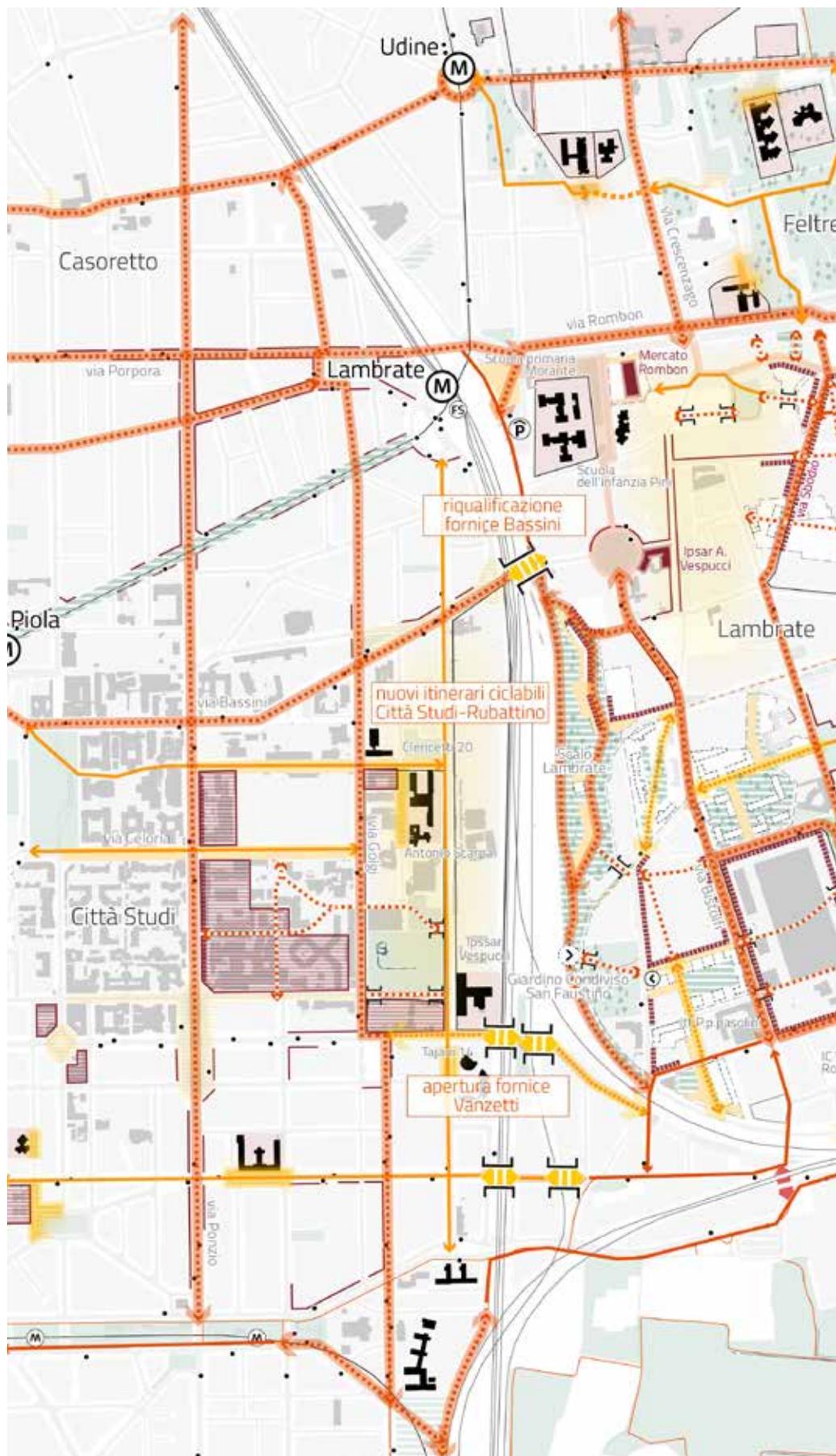
Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli

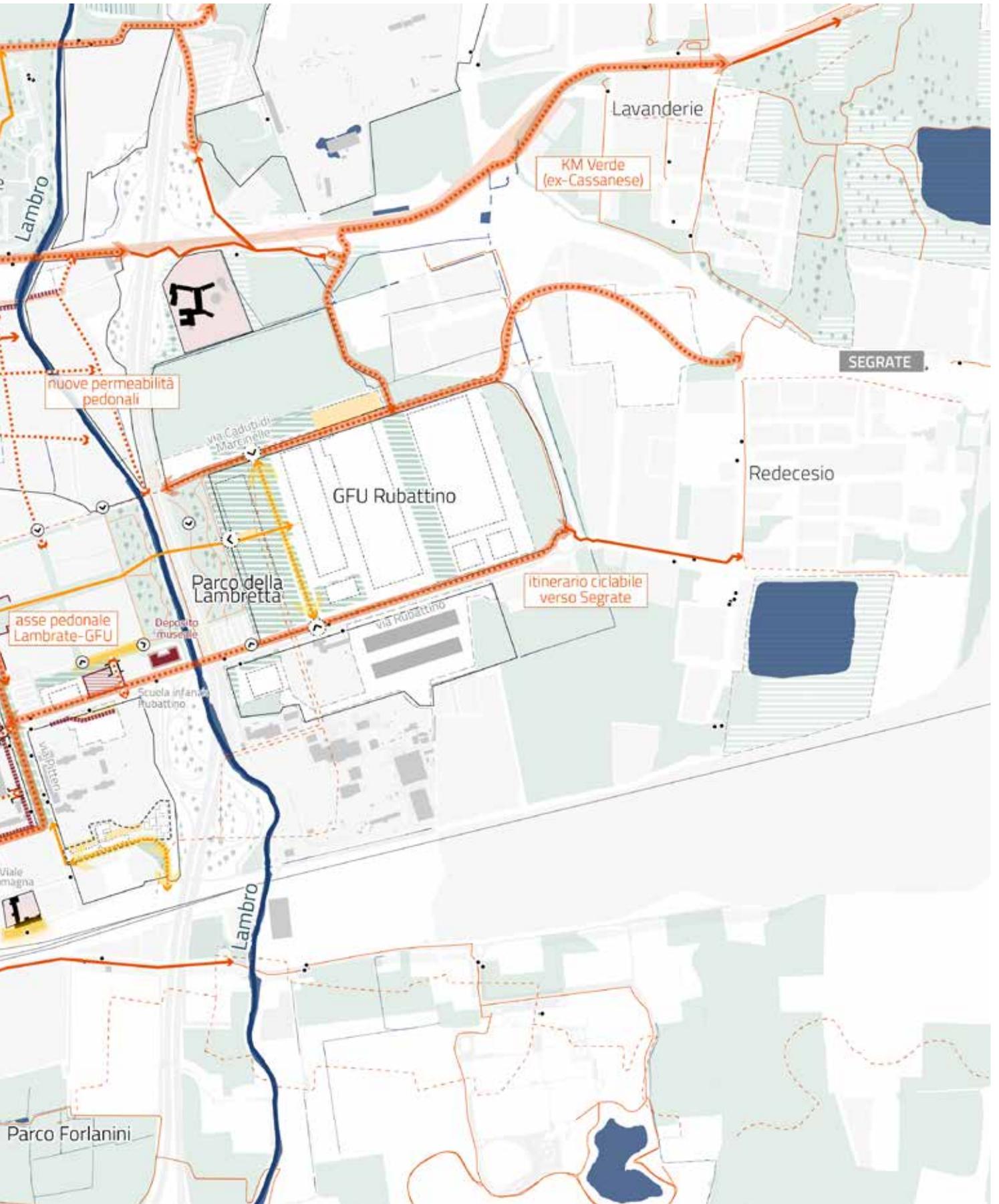
Studio d'Area Adriano, Crescenzo, Rubattino

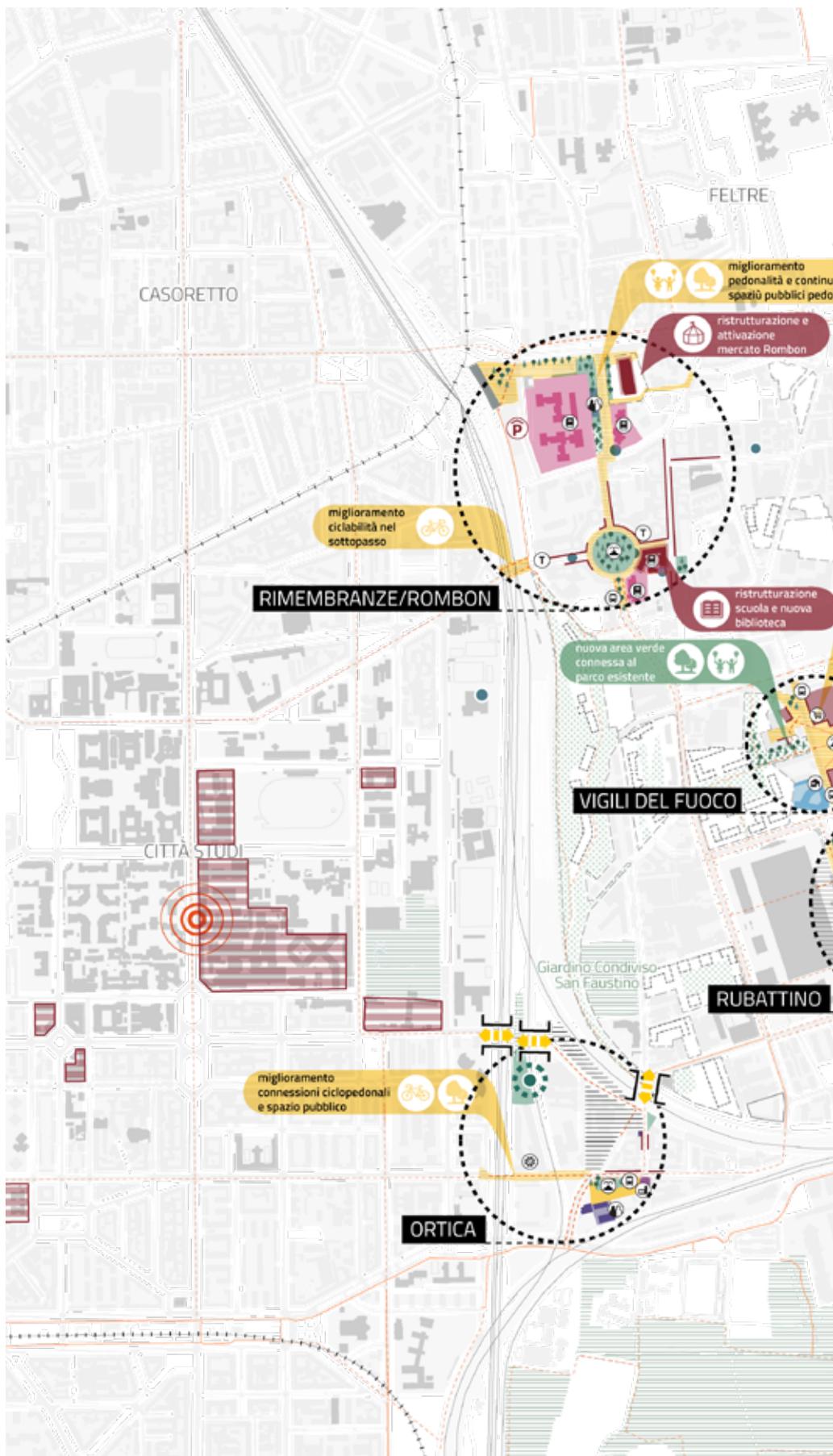


SPAZI PUBBLICI CONTINUI, SICURI →
E CONFORTEVOLI

-  Itinerari ciclabili da rafforzare
-  connessioni pedonali da rafforzare
-  nuovi itinerari ciclabili
-  nuove connessioni pedonali
-  nuova permeabilità interna ai lotti
-  percorsi casa scuola sicuri
-  sottopassi da riqualificare
-  ponti e sovrappassi da rafforzare
-  nuovi accessi/varchi
-  nuovi ingressi ai parchi
-  ingressi ai parchi da valorizzare
-  attivare e presidiare i bordi del parco
-  strade da riqualificare in ottica pedonale
-  spazio pubblico da riqualificare
-  zone a priorità pedonale
-  nuovi piani terra attivi
-  edifici pubblici da riattivare







RIMEMBRANZE/ROMBON

Si sviluppa lungo l'asse che collega via Rombon e piazza Rimembranze di Lambrate. La zona è servita da numerosi istituti scolastici, lungo via Pini, e un nutrito agglomerato di negozi di vicinato, lungo via Conte Rosso e su piazza Rimembranze, che rendono vivace e dinamico il quartiere. Nei pressi della centralità sono previsti importanti progetti di rigenerazione urbana - la riqualificazione del mercato coperto di via Rombon, la realizzazione del progetto RC Lambrate, l'ampliamento e riqualificazione della scuola Vespucci, e il parcheggio di interscambio nei pressi della stazione - che attiveranno nuove dinamiche sul territorio che andranno gestite e messe in relazione con le dinamiche esistenti, attraverso la ricomposizione dello spazio pubblico, il potenziamento dei principali assi di collegamento di funzioni, il completamento della rete della mobilità sostenibile.

VIGILI DEL FUOCO

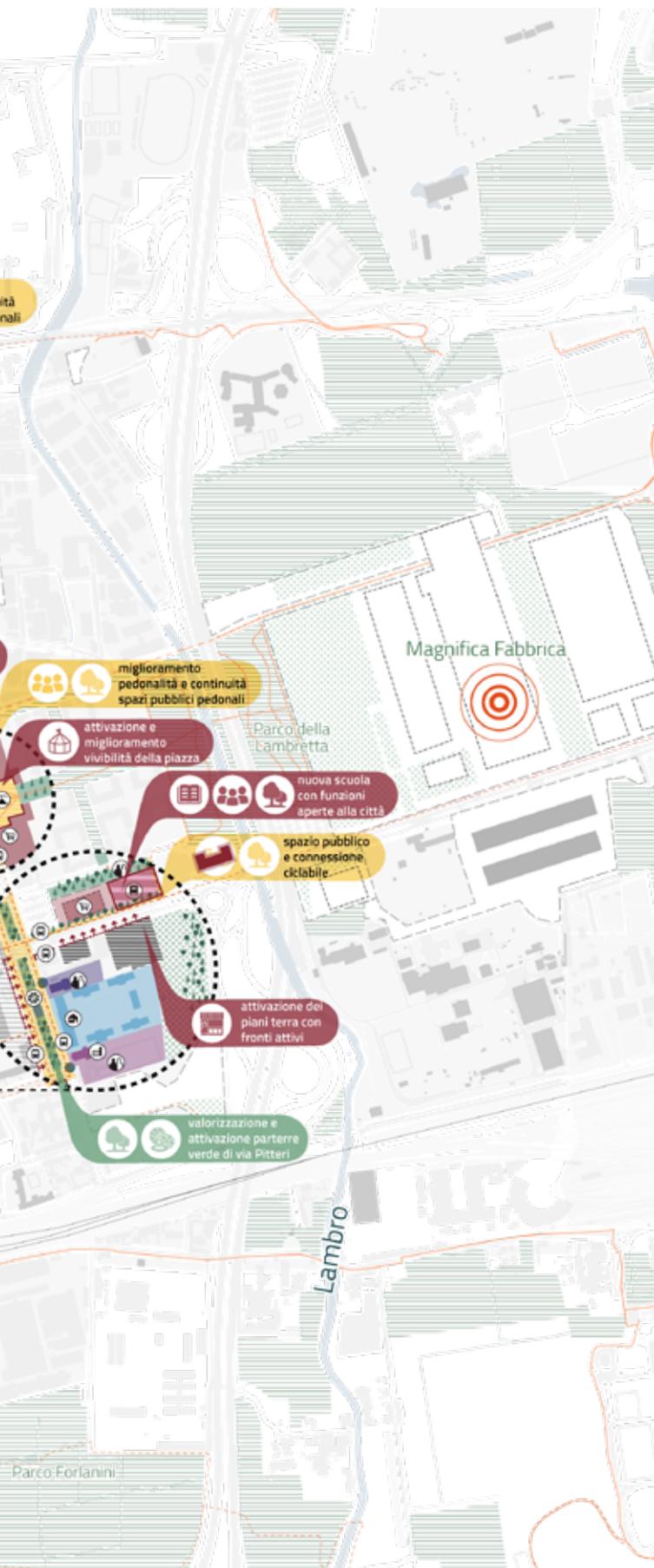
Si colloca lungo via Pitteri, a cavallo tra le trasformazioni urbane già avvenute ad est, riferite alla prima fase del PRU Rubattino, e i processi di rigenerazione urbana in divenire ad ovest, legate al PdCc Pitteri-Canzi e all'area dell'ex complesso industriale De Nora. Dalla piazza, attorno alla quale si sviluppano strutture di vendita al dettaglio e grande distribuzione, si diparte un viale che raggiunge il Parco della Lambretta, e il fiume Lambro, fin oltre la Tangenziale Est ad intercettare la GFU di Rubattino, altro importante luogo di rinascita con il progetto 'Magnifica Fabbrica' a fare da traino. La localizzazione della piazza, così baricentrica rispetto alle dinamiche evolutive del quartiere, apre a nuove interpretazioni degli spazi e delle funzioni al fine di migliorarne la vivibilità e restituire agli abitanti un rinnovato luogo di socialità e identità sociale.

RUBATTINO

Ruota attorno all'occasione rappresentata dall'asse di via Pitteri, sui quali si attestano numerosi servizi tra cui il Teatro Martinitt, la parrocchia, una residenza per studenti, e da via Rubattino, dove si affacciano alcuni istituti scolastici esistenti e in fase di progetto. L'ambito, opportunamente valorizzato tramite interventi di ricomposizione del parterre di via Pitteri, oggi frammentato e poco fruibile, la modifica dei flussi e il miglioramento delle connessioni - nuova pista ciclabile lungo via Rubattino - si appresta a diventare un importante fulcro nevralgico della vita quotidiana di quartiere soprattutto in relazione ai numerosi punti di interesse serviti. Un vero e proprio boulevard di connessione privilegiato che distribuisce i flussi nord-sud.

ORTICA

Cinta da un crocevia di infrastrutture ferroviarie, si trova in posizione sfavorevole rispetto alle relazioni con il resto della città. Nonostante la forte identità del quartiere, la mancanza di servizi e di verde acuiscono la necessità di gravitare verso il centro urbano cittadino. Il superamento della cintura ferroviaria diventa perciò tema di fondamentale importanza per favorire le relazioni e reintegrare il quartiere. Attivare questa centralità significa potenziare i principali assi di collegamento est-ovest, lungo via Amadeo, nord, lungo le vie San Faustino e Ortica, e sud, lungo via Tucidide, verso il Grande Parco Forlanini, qualificando, parallelamente, i sottopassi/sovrappassi ferroviari affinché diventino luoghi di attraversamento sicuri e di qualità. È perciò necessario cogliere l'occasione offerta dagli esistenti tessuti produttivi di potenziale trasformazione, affinché restituiscano spazi pubblici di qualità, rinnovando il rapporto, già consolidato, degli abitanti al quartiere.



ZOOM E

Rombon-Sbodio, un tessuto artigianale in evoluzione



ZOOM





01 Scarsa permeabilità del verde pubblico

Scarsità di accessi al parco pubblico limitrofo a Villa Folli.



02 Aree verdi intercluse e limitate

Assenza di relazioni tra il quartiere e il fiume Lambro.



03 Scarsa qualità dello spazio pubblico

Spazi poco mantenuti nelle aree circostanti la stazione ferroviaria di Lambrate.



04 Strade ad alto scorrimento e particolarmente insicure

Assenza di itinerari per la mobilità dolce lungo l'asse di via Rombon, percepito come una barriera.



05 Aree dismesse

Aree dismesse lungo via Folli; senso di abbandono e insicurezza.



06 Scarsa qualità ambientale

Aree abbandonate tra il fiume Lambro e l'asse di via Sbodio di scarsa qualità.



07 Scarsa valorizzazione delle centralità di quartiere

Scarsa valorizzazione degli spazi limitrofi alle centralità del quartiere, come Villa Folli e il Mercato Rombon.



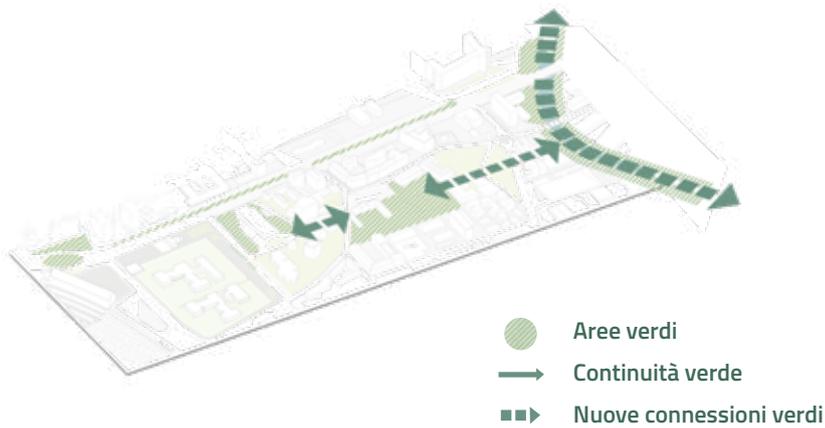
08 Scarsa permeabilità urbana

Scarsa permeabilità pedonale tra l'area della stazione di Lambrate e via Pini.

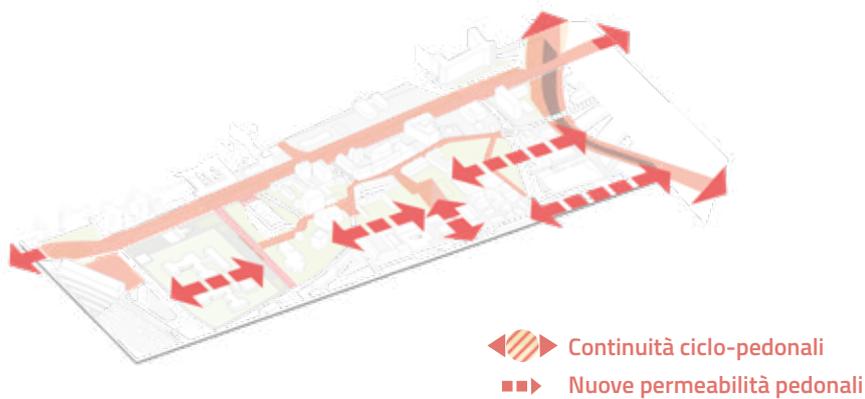
ZOOM E

Rombon-Sbodio, un tessuto artigianale in evoluzione

VERSO IL PARCO METROPOLITANO



SPAZI PUBBLICI A MISURA D'UOMO. SICURI, CONTINUI E CONFORTEVOLI



CITTÀ DI QUARTIERI. PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ

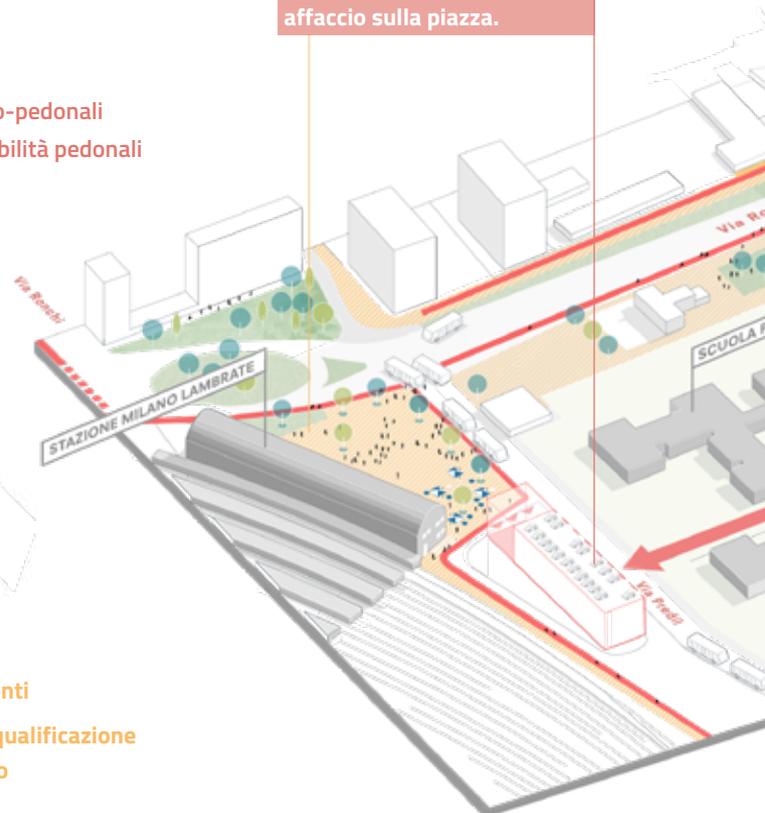


NUOVA PIAZZA ATTIVA

Riqualificazione del parcheggio a raso esistente a favore della creazione di uno spazio pubblico pedonale attivato da nuovi fronti commerciali.

PARCHEGGIO IN STRUTTURA

Nuovo parcheggio in struttura a servizio della stazione di Lambrate, con fronti attivi nel lato in affaccio sulla piazza.



RIQUALIFICAZIONE VIA PALMANOVA

Riqualificazione in ottica ciclo-pedonale del controviale di via Palmanova.

ATTIVAZIONE AREE DISMESSE

Riattivazione delle aree dismesse e abbandonate lungo via Sbodio e via Folli.

RINATURALIZZAZIONE DEL LAMBRO

Rinaturalizzazione delle sponde del fiume Lambro ed eventuale creazione di nuove connessioni pedonali e ciclabili lungo il fiume.

IMPLEMENTAZIONE ACCESSO AL PARCO

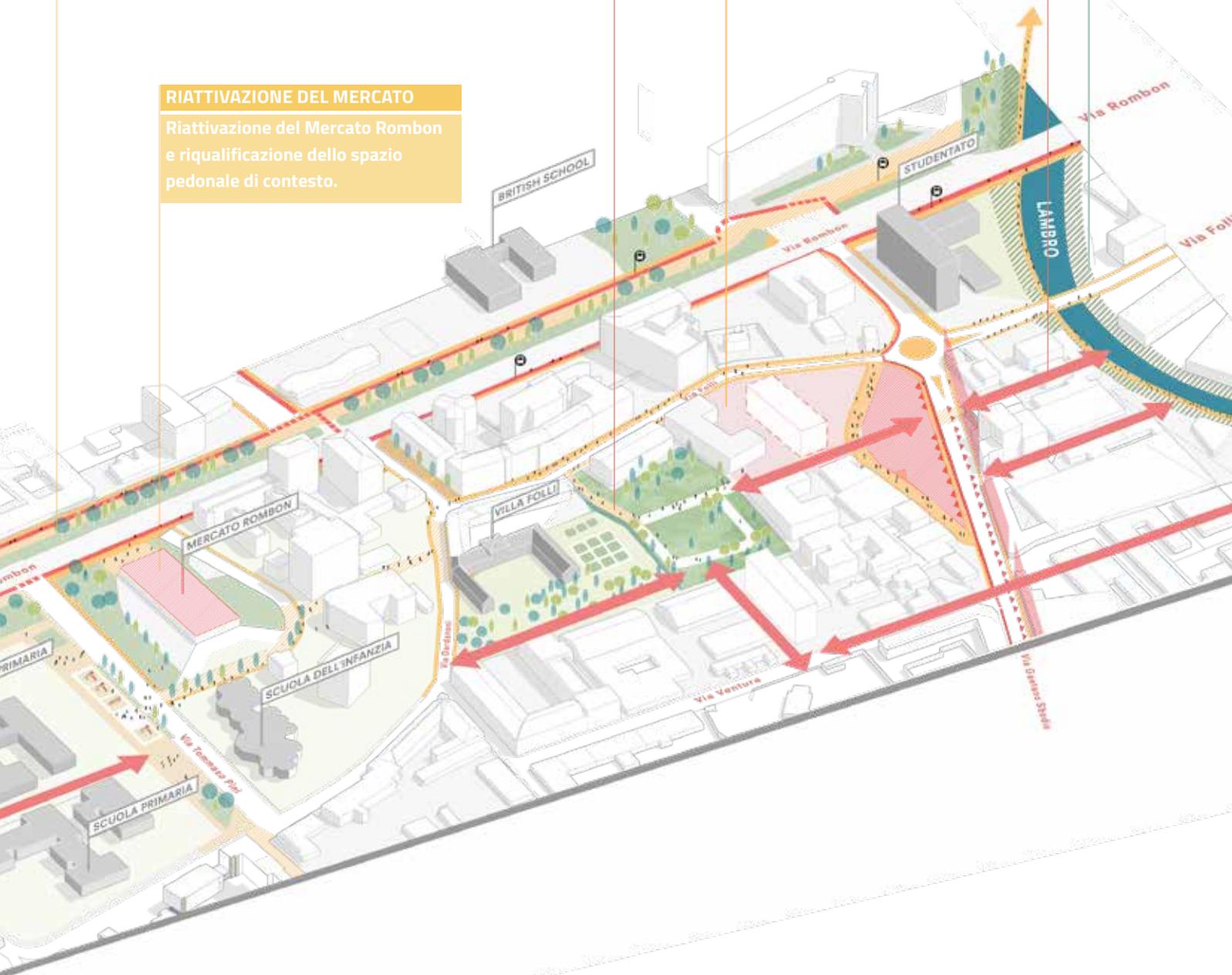
Valorizzare gli accessi pedonali al parco, in continuità con i percorsi ciclo-pedonali esistenti o di progetto lungo via Folli e via Sbodio.

NUOVE PERMEABILITÀ PEDONALI

Rompere barriere e recinti, rafforzando la permeabilità pedonale tra il fiume Lambro e il resto del quartiere.

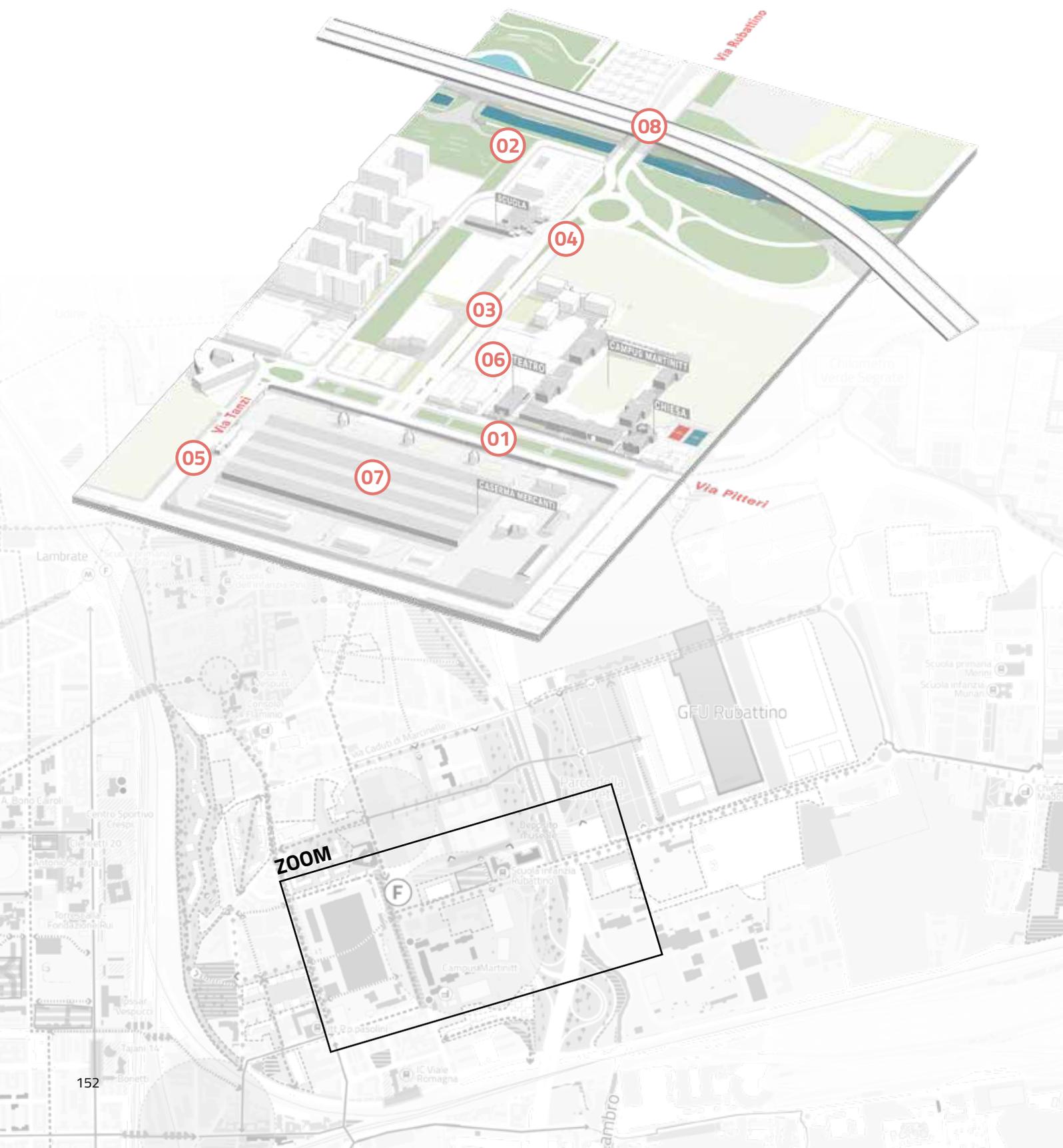
RIATTIVAZIONE DEL MERCATO

Riattivazione del Mercato Rombon e riqualificazione dello spazio pedonale di contesto.



ZOOM F

Via Rubattino-Pitterl, rafforzare la rete ciclabile e pedonale





01 Scarsa qualità del verde

Scarsa qualità del verde esistente e pochi elementi ludico-sportivi che arricchiscono i parchi della zona.



02 Scarsa accessibilità del verde

Scarsa permeabilità del verde lungo via Caduti in Missione di Pace.



03 Strade ad alto scorrimento particolarmente insicure

Scarsa sicurezza pedonale e assenza di itinerari ciclabili lungo via Rubattino.



04 Attraversamenti pericolosi

Attraversamenti pedonali su via Rubattino poco sicuri e protetti in relazione alla dimensione della carreggiata.



05 Scarsa qualità della strada

Scarsa presenza di alberature, attraversamenti pedonali protetti e di collegamenti ciclabili in relazione alla dimensione della carreggiata di via Tanzi.



06 Scarsità di fronti attivi

Assenza pressoché totale di fronti commerciali attivi lungo i principali assi del quartiere (es. via Rubattino).



07 Recinti urbani

La Caserma Mercanti si pone come un vasta barriera fisica e visiva, responsabile di spaccare in due porzioni l'intero ambito.



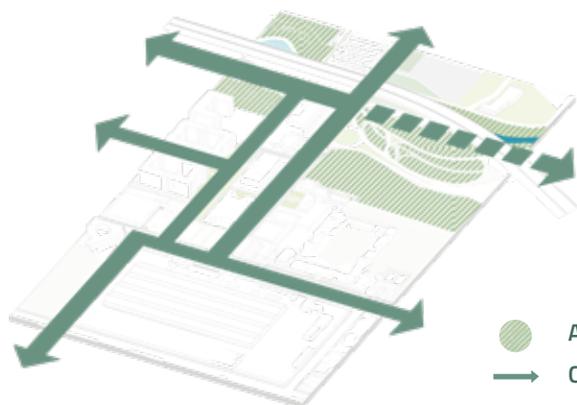
08 Barriere infrastrutturali

Percezione di degrado e insicurezza pedonale al di sotto della tangenziale.

ZOOM F

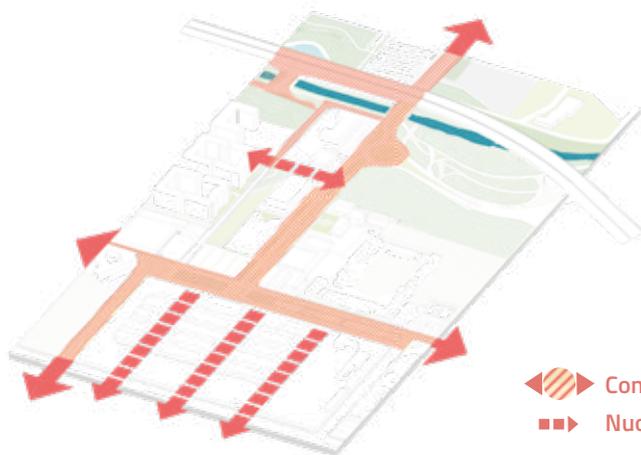
Via Rubattino-Pitterl, rafforzare la rete ciclabile e pedonale

VERSO IL PARCO METROPOLITANO



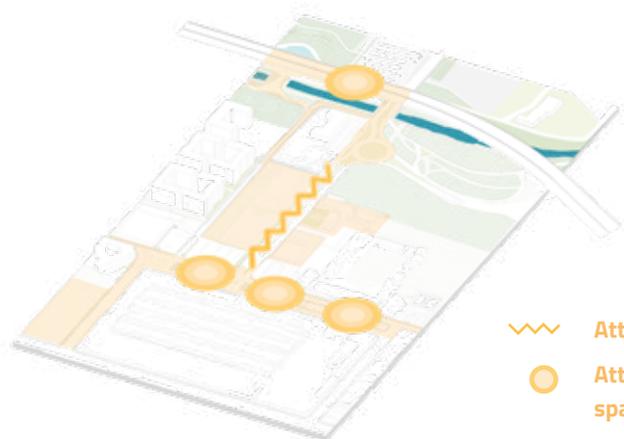
- Aree verdi
- Continuità verde
- Nuove connessioni verdi

SPAZI PUBBLICI A MISURA D'UOMO. SICURI, CONTINUI E CONFORTEVOLI



- Continuità ciclo-pedonali
- Nuove permeabilità pedonali

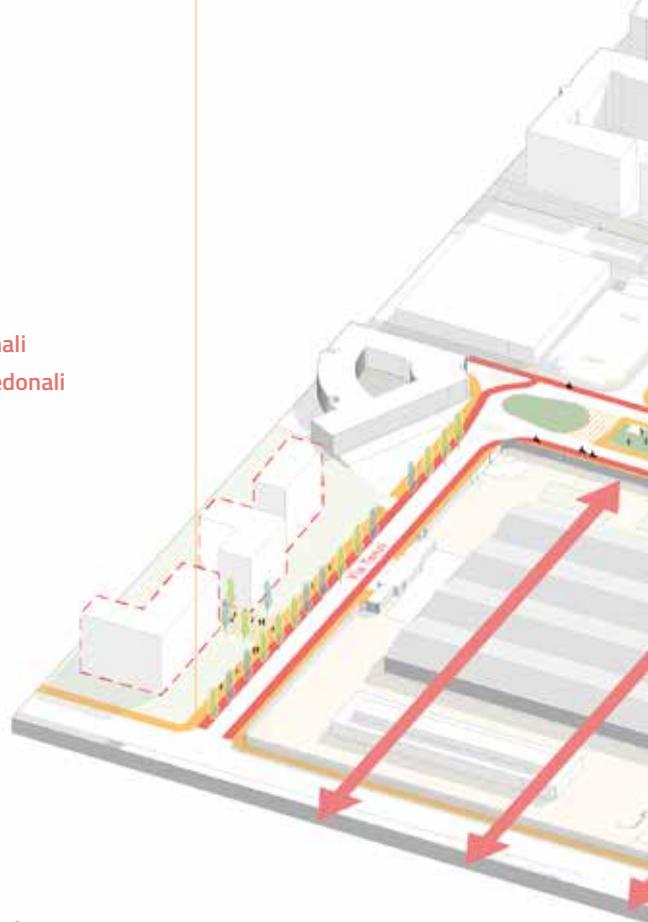
CITTÀ DI QUARTIERI. PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ



- ~ Attivazione fronti
- Attivazione/riqualificazione spazio pubblico

POTENZIARE I COLLEGAMENTI CICLABILI

Riqualificazione in ottica ciclo-pedonale di via Tanzi, rafforzando permeabilità e connessioni pedonali in relazione alle progettualità in corso.



ATTIVAZIONE DEI FRONTI

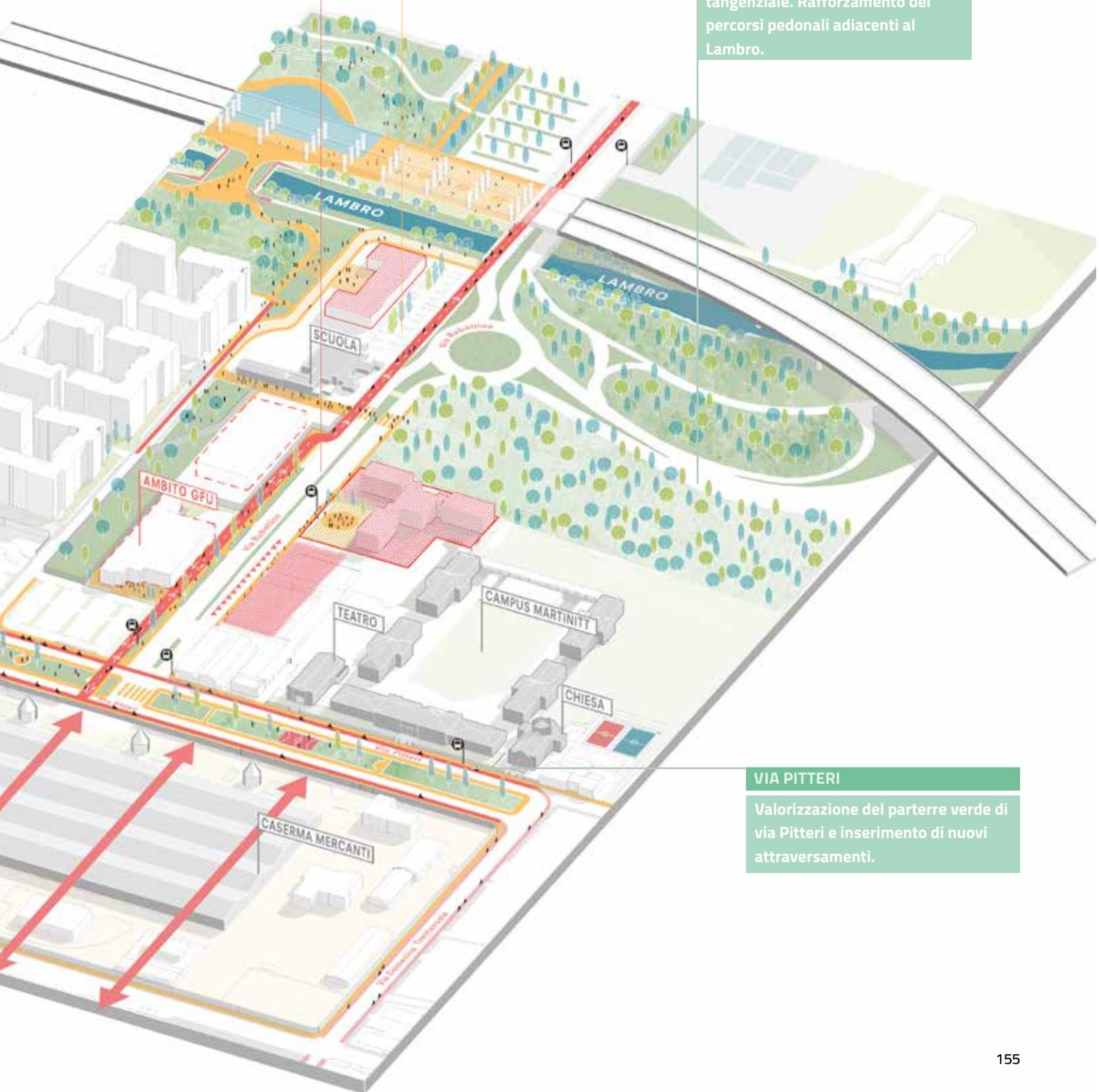
Attivare, dove possibile, i piani terra degli edifici, in modo da garantire un rafforzamento dei flussi pedonali e un miglioramento della percezione della sicurezza.

RIQUALIFICAZIONE IN OTTICA CICLO-PEDONALE

Riqualificazione di via Rubattino in ottica ciclo-pedonale; sfruttare le progettualità in corso per ridefinire le permeabilità tra la via e le altre centralità del quartiere.

FORESTAZIONE URBANA

Riforestazione delle aree verdi localizzate tra via Rubattino e la tangenziale. Rafforzamento dei percorsi pedonali adiacenti al Lambro.



VIA PITTERI

Valorizzazione del parterre verde di via Pitteri e inserimento di nuovi attraversamenti.

SINTESI DEI TARGET QUANTITATIVI →

L'infografica a lato restituisce in forma sintetica i principali target quantitativi generati dalla proposta dello Studio d'Area per il quadrante Lambrate-Rubattino in chiave di città 15 minuti.



+ 380.000 m²

di aree verdi nuove, rigenerate o riforestate

ottimizzando, depavimentando e piantumando spazi oggi dismessi o sottoutilizzati



+ 40.000 alberi

610 ton di CO2 assorbita all'anno

per migliorare il microclima degli spazi urbani



+ 5 parchi e giardini

restituendo aree verdi accessibili

per aumentare la dotazione di verde pubblico della città



8 km

di nuovi filari alberati

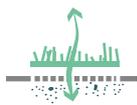
per integrare il verde all'interno del tessuto urbano



1 corridoio ecologico

da rafforzare

per ripristinare la continuità ambientale lungo il fiume Lambro



45.000 m²

di spazi da depavimentare

per aumentare la superficie permeabile



- 8 recinti urbani

per aumentare la permeabilità ciclopedonale

prevedendo nuovi percorsi di connessione tra i quartieri e riducendo i tempi di percorrenza



105.000 m²

di spazi pubblici e strade da riqualificare in ottica pedonale

con l'obiettivo di attivare i piani terra sottoutilizzati e stimolare la vita sociale dei quartieri



+ 25 km

di nuovi itinerari ciclabili e pedonali

per incentivare la mobilità attiva



10 km

di itinerari ciclabili e pedonali rafforzati

per migliorare la qualità degli spostamenti



8 piazze scolastiche

da attivare

per creare nuove centralità e luoghi di socialità nei quartieri



4 centralità di quartiere

luoghi d'aggregazione e di identità locale, al centro di una rete interconnessa di spazi pubblici, aree verdi attrezzate, servizi e attività commerciali



5 edifici e aree

da rifunzionalizzare

dando spazio a nuovi servizi e creando nuove centralità urbane e di quartiere



10 trasformazioni residenziali

per **3.500** possibili nuovi abitanti



riarticolazione dell'offerta di servizi

potenziando e diversificando quelli esistenti e prevedendone di nuovi, negli edifici dismessi e nelle aree in trasformazione, tenendo conto delle reali necessità



+2 nuove scuole

aperte ai quartieri Lambrate e Rubattino

per rispondere alla domanda generata dalle trasformazioni residenziali in corso e previste



supporto alle associazioni

educative e culturali locali

4

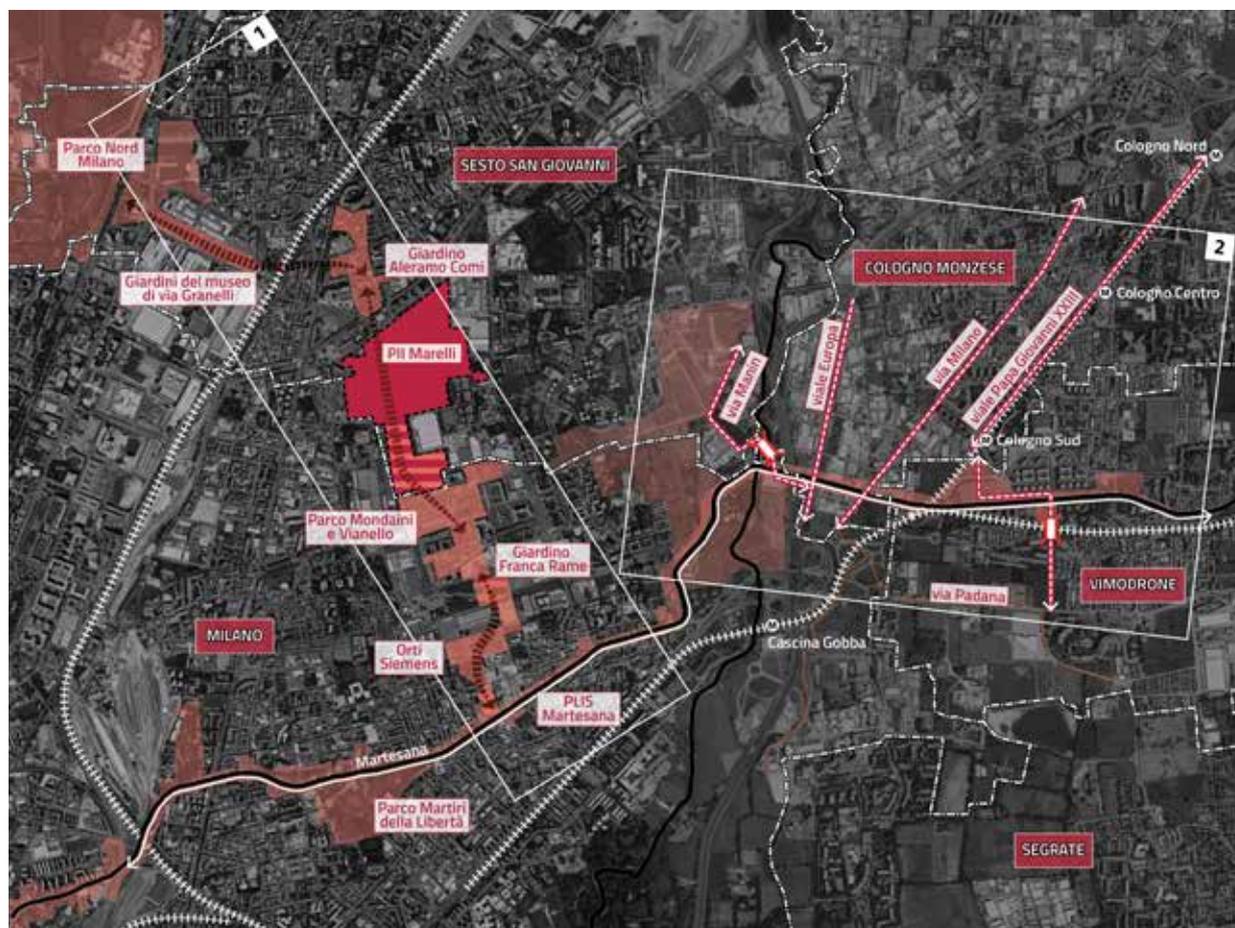
PROGETTI DI CONFINE

1 Connessione ecologica tra PLIS Martesana e Parco Nord

A ovest dell'asta del Lambro lo Studio d'Area individua l'opportunità di realizzare una continuità ecologica tra il Naviglio Martesana e il Parco Nord Milano nel Comune di Sesto San Giovanni. A partire dalla Martesana, con la relativa proposta di istituzione del Parco Locale di Interesse Sovralocale, il progetto si compone all'interno del territorio milanese di una successione di aree verdi esistenti e di progetto che raggiungono il confine con Sesto. Qui, il PII Marelli, attualmente in fase di definizione, prevede la continuità con i parchi esistenti del quartiere Adriano a sud e la permeabilità con le aree verdi a nord, oltre viale Edison, per poi raggiungere il Parco Nord attraverso il progetto di Rete Ecologica del Comune.

2 Superamento delle barriere verso nord

A nord, lungo il confine con Sesto e Cologno Monzese, le barriere infrastrutturali - Martesana, Lambro, assi stradali e metropolitana - costituiscono oggi un limite nella continuità degli spostamenti da e verso i comuni contermini. La realizzazione di nuovi assi ciclabili e ponti lungo questi margini puntano a rendere la Martesana un'occasione di scambio non solo est-ovest ma anche nord-sud. Due nuovi percorsi ciclabili lungo gli assi viari di via Milano e viale Europa si connettono, attraverso ponti esistenti, con le ciclabili interne a Milano per proseguire verso il centro di Cologno. Due nuovi ponti ciclopedonali consentiranno invece il superamento di infrastrutture che costituiscono oggi una barriera: uno sul Lambro di collegamento fra la ciclabile della Martesana e via Manin in direzione nord verso Sesto; l'altro sulla linea della metropolitana a Vimodrone, collegando in direzione nord-sud la fermata di Cologno sud alla via Padana.

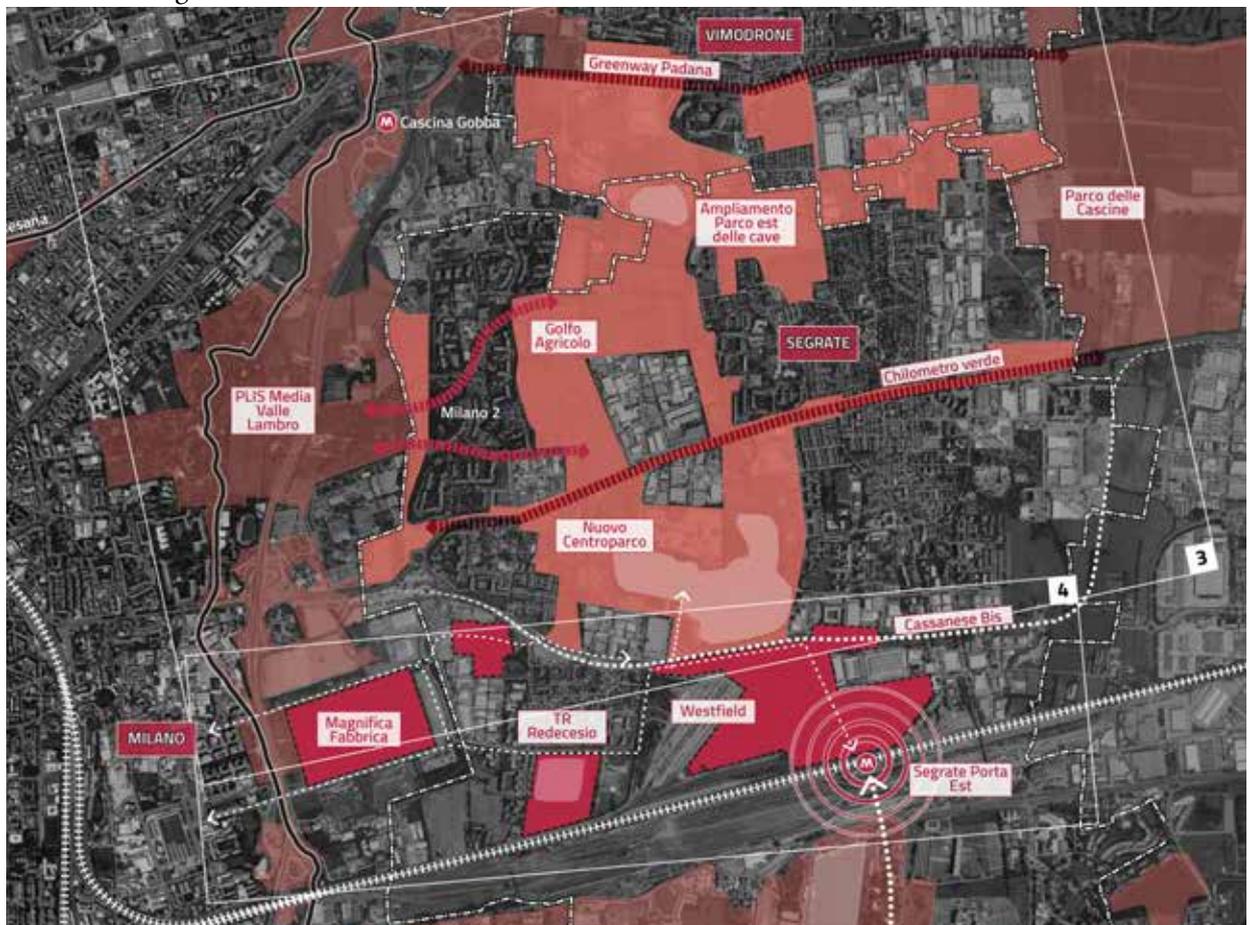


3 Continuità ecologica a est del Lambro

A est del Lambro si aprono i nuclei abitati dei Comuni di Vimodrone e Segrate, interrotti da una presenza ancora rilevante di territorio agricolo. Qui, l'opportunità è quella di costruire una continuità ecologica in direzione est-ovest, dal Parco Lambro al Parco delle Cascine, e in direzione nord-sud, dal Parco delle Cave al Parco Agricolo Sud, nell'ottica della realizzazione del Parco Metropolitano. Gli spazi verdi che si delineano dal Parco Lambro verso est incontrano, attraversando il quartiere di Milano2, i territori agricoli di Vimodrone e Segrate, oggetto di proposta di espansione del PLIS delle Cave, e il progetto di CentroParco, disegnando un corridoio continuo che sfocia nel Parco delle Cascine. A nord e a sud di queste aree, i due progetti di rigenerazione della Greenway Padana a Vimodrone e del Chilometro Verde a Segrate (esito del declassamento della Cassanese), ambiscono a ridefinire il ruolo delle infrastrutture viabilistiche nelle reti ecologiche.

4 Apertura della città alla nuova Porta Est e completamento delle nuove trasformazioni

Sull'asse est-ovest a nord della linea ferroviaria di Segrate, all'altezza di Rubattino, si apre un territorio ricco di spazi in trasformazione, molti dei quali di rilevanza sovralocale, tali da ridefinire nel prossimo futuro il ruolo di questo quadrante alla scala dell'intero territorio metropolitano. Primi fra tutti la Magnifica Fabbrica all'interno del territorio di Milano, con la connessa ridefinizione urbanistica dell'area che, proseguendo verso est a Segrate, incontra altre trasformazioni, alcune più rilevanti (come Westfield) e altre più minute, che completeranno il disegno dell'ambito in continuità con lo spazio urbano della città. L'asse si completa con la nuova stazione di Segrate Porta Est, che con il consolidamento della linea metropolitana costituirà una vera e propria porta di accesso alla città e hub di interscambio.



PROGETTI PRIORITARI E RISORSE

> I progetti prioritari

In risposta alla volontà di dare attuazione alle proposte di rigenerazione dello Studio d'Area, si riconoscono alla scala dell'intero quadrante **16 ambiti** le cui opportunità progettuali disegnate dallo studio vengono riconosciute, alla luce delle criticità e delle potenzialità emerse, come **prioritarie** all'interno della sfera delle trasformazioni pubbliche dei prossimi anni.

Per ognuno di questi ambiti prioritari di intervento, lo Studio d'Area raccoglie gli **elementi di criticità** sollevati da istanze e sollecitazioni o riconosciuti dai sopralluoghi effettuati, in risposta ai quali si elencano una serie di **azioni progettuali** (alcune già in corso o previste, altre proposte dallo Studio d'Area) che, se messe a sistema, offrono per queste porzioni di territorio opportunità concrete di **rigenerazione**.

Tra queste priorità, quelle individuate per il **primo quadrante Adriano-Crescenazago** sono:

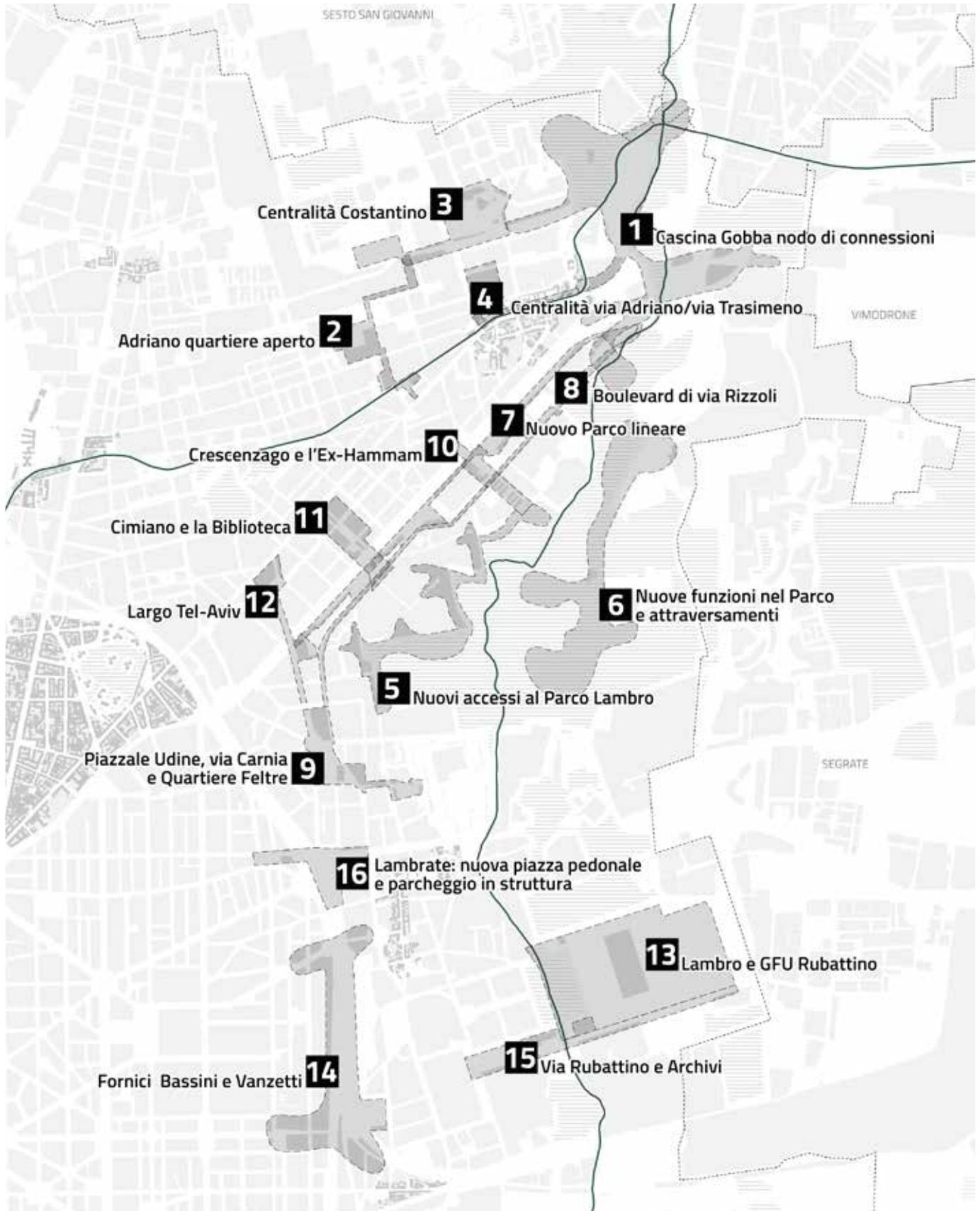
1. Cascina Gobba nodo di connessioni. Continuità fra i parchi e connessioni con i comuni confinanti
2. Adriano quartiere aperto. Connessione con Ponte Nuovo tramite riqualificazioni degli spazi dismessi e apertura di nuove permeabilità
3. Centralità via Adriano-via Trasimeno. Completamento dei servizi e messa in rete con nuove connessioni
4. Centralità Costantino. Riqualificazione della piazza e dei percorsi casa-scuola

I progetti prioritari individuati per il **secondo quadrante Via Palmanova e Parco Lambro** sono:

5. Nuovi accessi al Parco Lambro. Per un parco attivo, sicuro e fruibile
6. Nuove funzioni nel Parco. Per favorire le connessioni attive con i Comuni metropolitani e attivare il Parco Metropolitano
7. Nuovo parco lineare. Da Cascina Gobba a via Carnia
8. Boulevard di via Rizzoli. Riqualificazione in ottica ciclabile e verde dell'asse urbano
9. Piazzale Udine, via Carnia e Quartiere Feltre. Rafforzamento degli spazi pedonali e delle connessioni ciclabili tra i quartieri
10. M2 Crescenazago ed Ex-Hammam. Una nuova centralità da via Rovigo al Parco Lambro
11. M2 Cimiano e la biblioteca. Percorsi casa/scuola sicuri da via Don Orione a via Rizzoli
12. Largo Tel Aviv. Percorsi casa-scuola sicuri attraverso via Palmanova

Infine, quelli riconosciuti per il **quadrante Lambrate e Rubattino** sono:

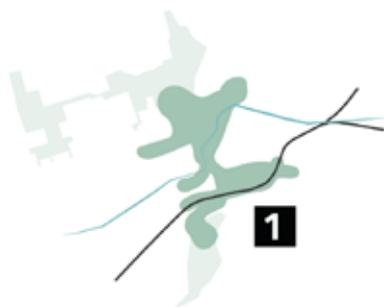
13. Lambro e GFU Rubattino. Riqualificazione degli spazi sotto la Tangenziale e lungo il Lambro
14. Fornici Bassini e Vanzetti. Riqualificazione e apertura dei fornici per favorire le connessioni ciclopedonali
15. Via Rubattino e Archivi. Riqualificazione dell'asse e rifunzionalizzazione dell'edificio comunale
16. Lambrate: nuova piazza pedonale e parcheggio in struttura. Riqualificazione degli spazi antistanti la stazione in affaccio su via Rombon e via Porpora



↑ Individuazione dei progetti prioritari

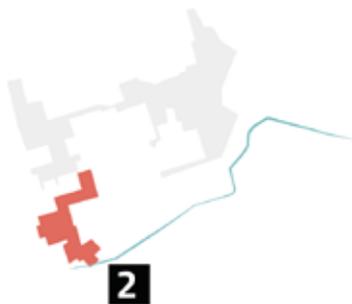
A

Un grande Parco Metropolitan
connesso e facilmente fruibile



B

Connessioni attive e nuove
permeabilità tra quartiere Adriano,
Parco Lambro e la Martesana



C

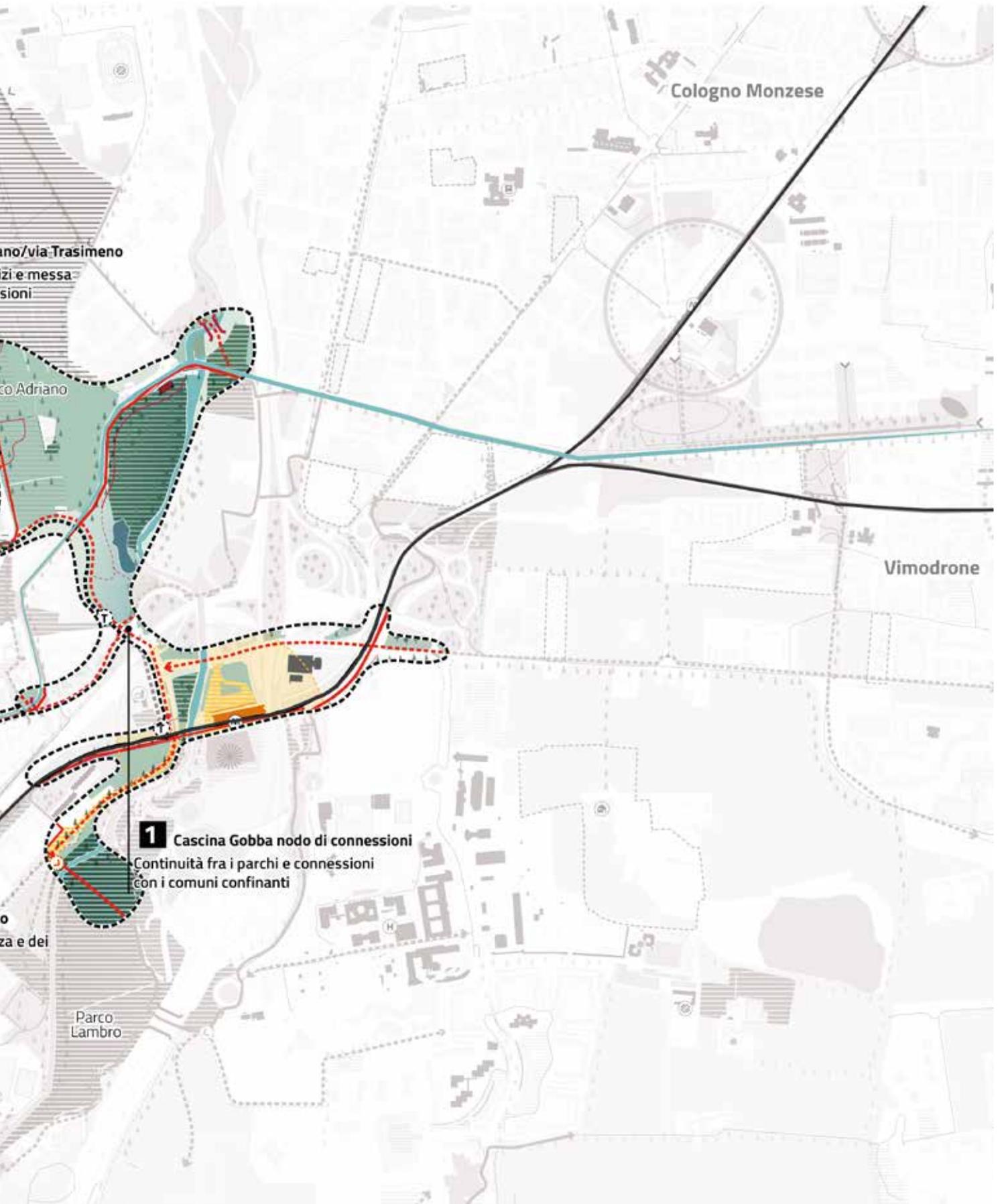
Nuove centralità tra la
Martesana e confini comunali

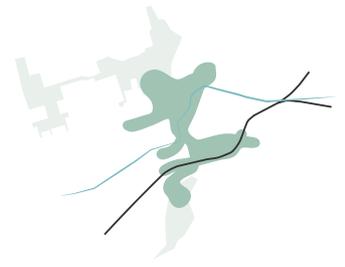


3 Centralità via Adriano
Completamento dei servizi
in rete con nuove connessioni

4 Centralità Costantin
Riqualificazione della piazza
percorsi casa-scuola

2 Adriano quartiere aperto
Connessione con Ponte Nuovo tramite
riqualificazioni degli spazi dismessi e
apertura di nuove permeabilità

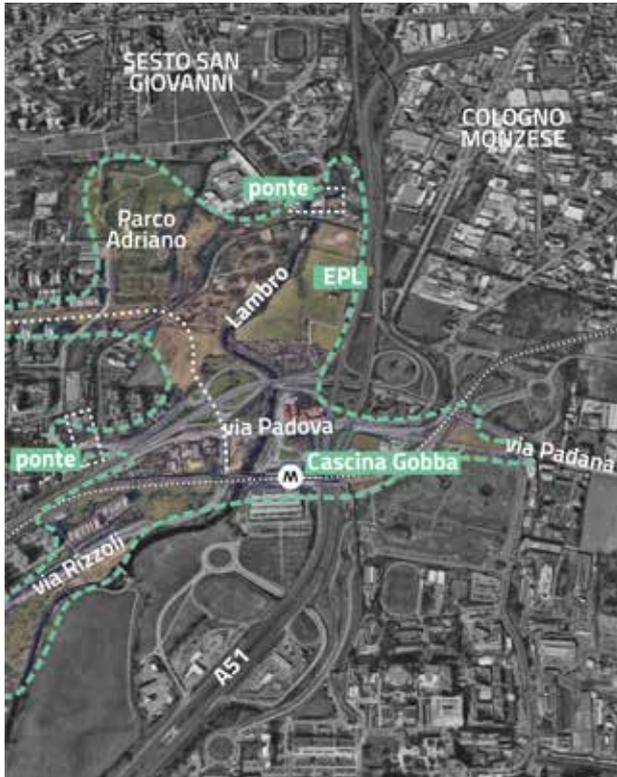




1

CASCINA GOBBA NODO DI CONNESSIONI

Continuità fra i parchi e connessioni con i comuni confinanti



Criticità

dal Workshop 8 novembre 2022:

> *“Il fiume e la tangenziale rappresentano una barriera, soprattutto nel nodo di Cascina Gobba”*

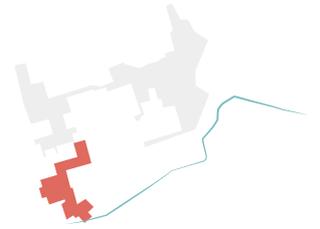
da sopralluogo:

> *Il nodo di Cascina Gobba risulta oggi scarsamente connesso al sistema della mobilità lenta e rappresenta un elemento di discontinuità tra gli spostamenti intercomunali.*

Azioni per la rigenerazione

- 1** creazione di un nuovo itinerario ciclabile da Cascina Gobba verso il Parco Adriano e il quartiere Adriano lungo il tracciato della Tranvia 7, in continuità con l'asse di via Rizzoli, oggetto di riqualificazione in chiave urbana;
- 2** realizzazione di due nuovi ponti ciclo-pedonali a superamento del Lambro (verso via Manin) e della Martesana (da via Padova verso San Mamete);
- 3** prosecuzione dell'itinerario ciclabile da via Padova verso la Greenway della via Padana a est (Vimodrone), in continuità fino al Parco delle Cascine, che si connetta con i percorsi ciclabili previsti da nord (Cologno Monzese) su via Milano fino a PLIS Est delle Cave.





2

ADRIANO QUARTIERE APERTO

Connessione con Ponte Nuovo tramite riqualificazioni degli spazi dismessi e apertura di nuove permeabilità



Criticità

dal Workshop 8 novembre 2022:

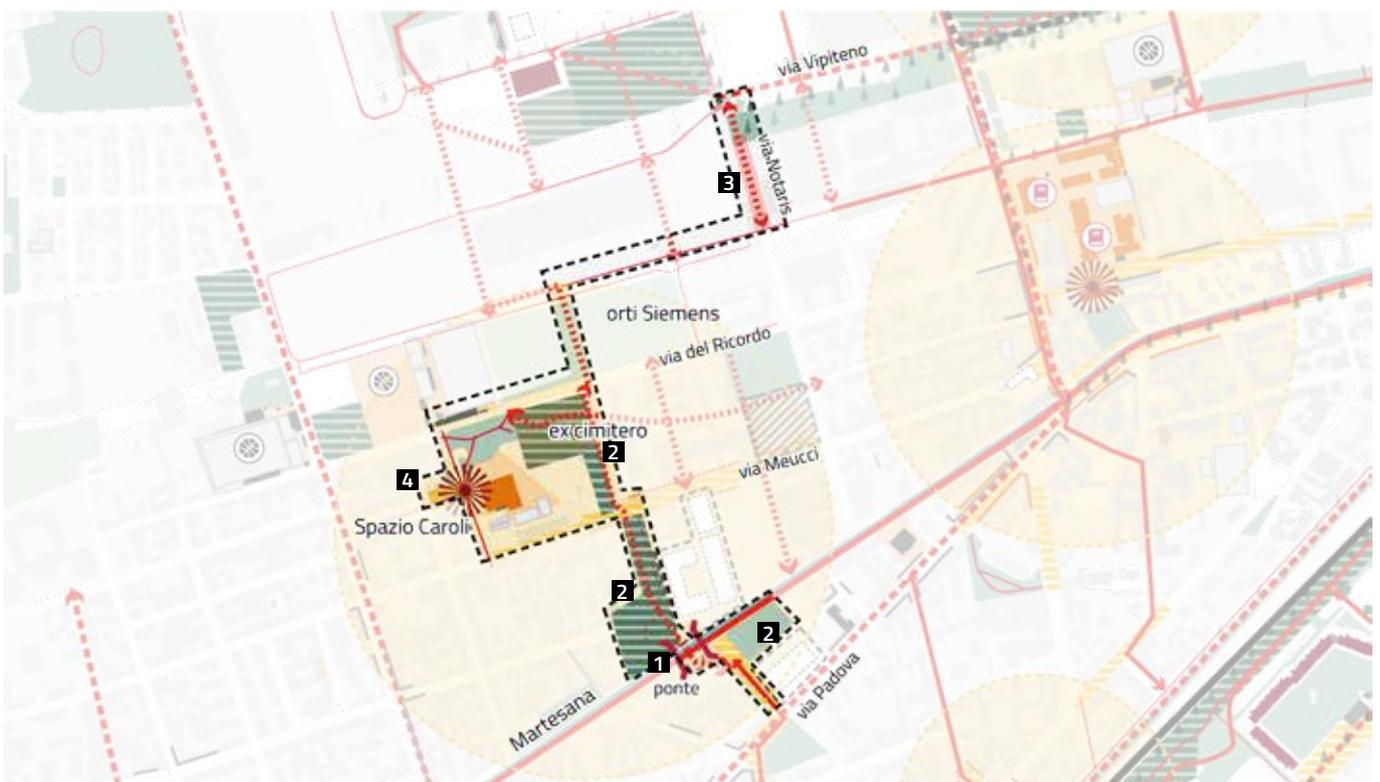
- > “Ridefinire il ruolo attivo dei grandi soggetti economici presenti sul territorio (Siemens per il quartiere Adriano)”
- > “Favorire l’attraversabilità del Martesana, oggi percepito come una barriera”

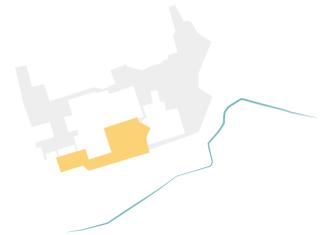
da sopralluogo:

- > Presenza di numerosi recinti urbani (aree dismesse, grandi servizi privati) e barriere (Martesana) che negano la permeabilità nord-sud tra i quartieri Adriano-Ponte Nuovo-Crescenzago.

Azioni per la rigenerazione

- 1** realizzazione del ponte ciclo-pedonale sulla Martesana per avvicinare i quartieri Crescenzago e Ponte Nuovo;
- 2** creazione di una continuità verde da via Padova ai parchi del quartiere Adriano attraverso la riqualificazione del verde esistente (via Paradisi), la creazione di nuovo verde pubblico (area lungo la Martesana ed ex-cimitero) e l’apertura alla cittadinanza degli orti Siemens;
- 3** aprire una nuova permeabilità pedonale da via Siemens a via Vipiteno lungo via Notaris;
- 4** riqualificazione di via Caroli in ottica pedonale.





3 CENTRALITÀ VIA ADRIANO VIA TRASIMENO

Completamento dei servizi e messa in rete con nuove connessioni



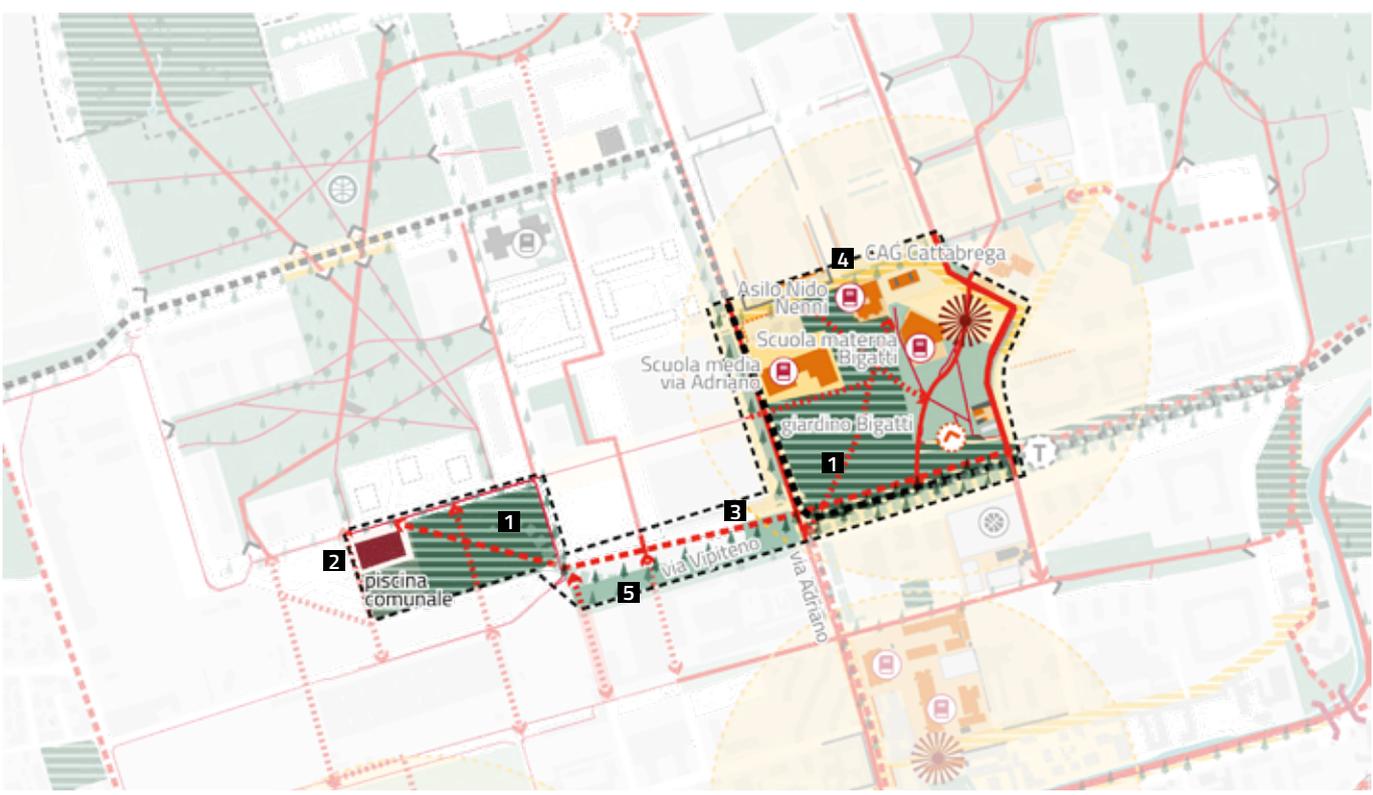
Criticità

dal Workshop 8 novembre 2022:

> *“Nel quartiere Adriano si riscontra un'assenza di strutture sportive importanti”*

Azioni per la rigenerazione

- 1** rigenerazione delle aree dismesse lungo via Adriano e via Vipiteno per la realizzazione di due nuove aree verdi pubbliche, in continuità con quelle esistenti;
- 2** apertura di una nuova piscina comunale su via Gassman;
- 3** realizzazione di un itinerario ciclabile lungo il tracciato della Tranvia 7 e via Vipiteno al fine di creare un viale urbano;
- 4** riqualificazione in ottica pedonale di via Nenni e via Saragat in prossimità degli istituti scolastici;
- 5** creazione di un asse verde di connessione lungo via Vipiteno tra i giardini della futura piscina comunale, il giardino Bigatti e l'ingresso al Parco Adriano.





4

CENTRALITÀ COSTANTINO

Riqualificazione della piazza e dei percorsi casa-scuola



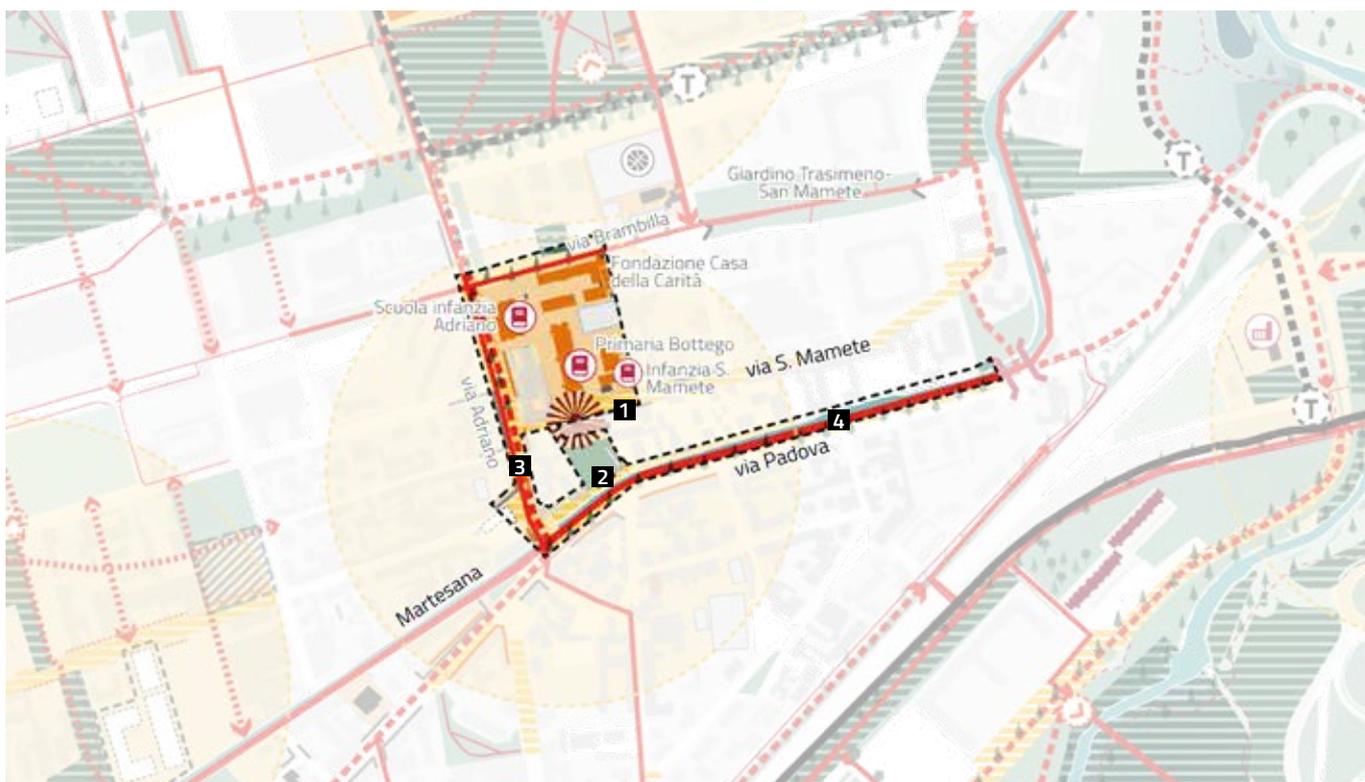
Criticità

dal Workshop 8 novembre 2022:

- > “Valutare il declassamento e la riqualificazione del tratto storico di via Adriano”
- > “Valutare soluzioni di pedonalizzazione e viabilità alternativa per Piazza Costantino”

Azioni per la rigenerazione

- 1** favorire la riqualificazione in ottica pedonale di via San Mamete e via Adriano in prossimità degli istituti scolastici (Primaria Bottego, Infanzia San Mamete e Infanzia Adriano), al fine di creare percorsi sicuri casa-scuola;
- 2** riqualificazione in chiave pedonale di Piazza Costantino e dello spazio pubblico a ridosso della Martesana, favorendo l'accessibilità al giardino di via Amalfi;
- 3** riqualificazione dell'itinerario ciclabile lungo via Adriano dalla Martesana a Sesto San Giovanni verso nord;
- 4** riqualificazione del percorso ciclabile lungo la Martesana su via Padova tra piazza Costantino e via Idro.



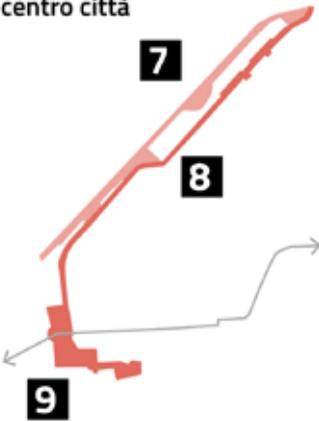
A

Un Parco Metropolitano fruibile e attivo



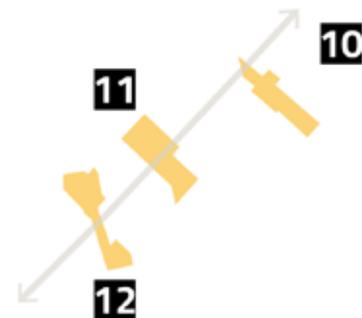
B

Dai comuni metropolitani al centro città



C

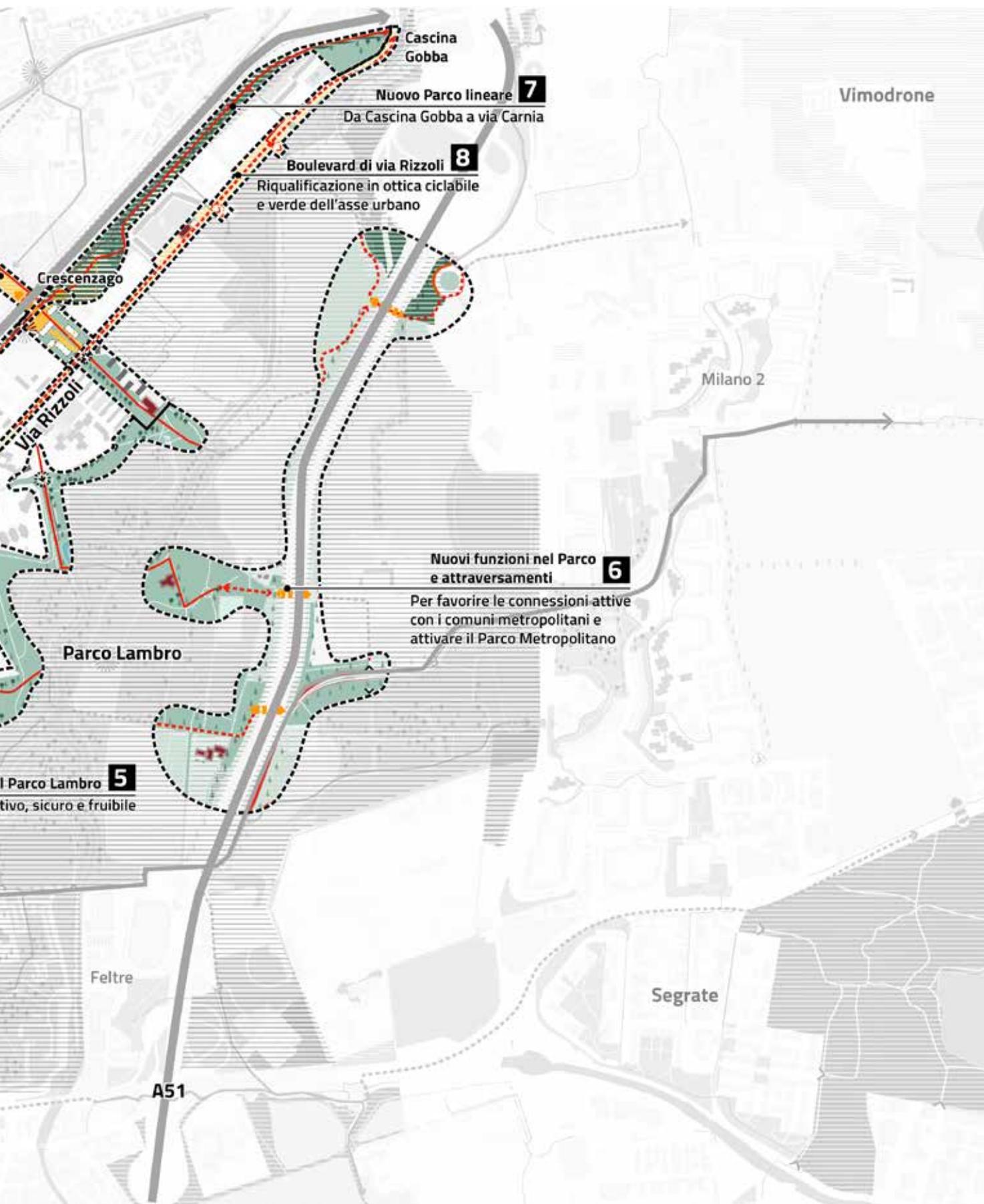
Centralità di quartiere attraverso via Palmanova



Sistema NordEst

Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli

Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino





5 NUOVI ACCESSI AL PARCO LAMBRO Per un parco attivo, sicuro e fruibile



Criticità

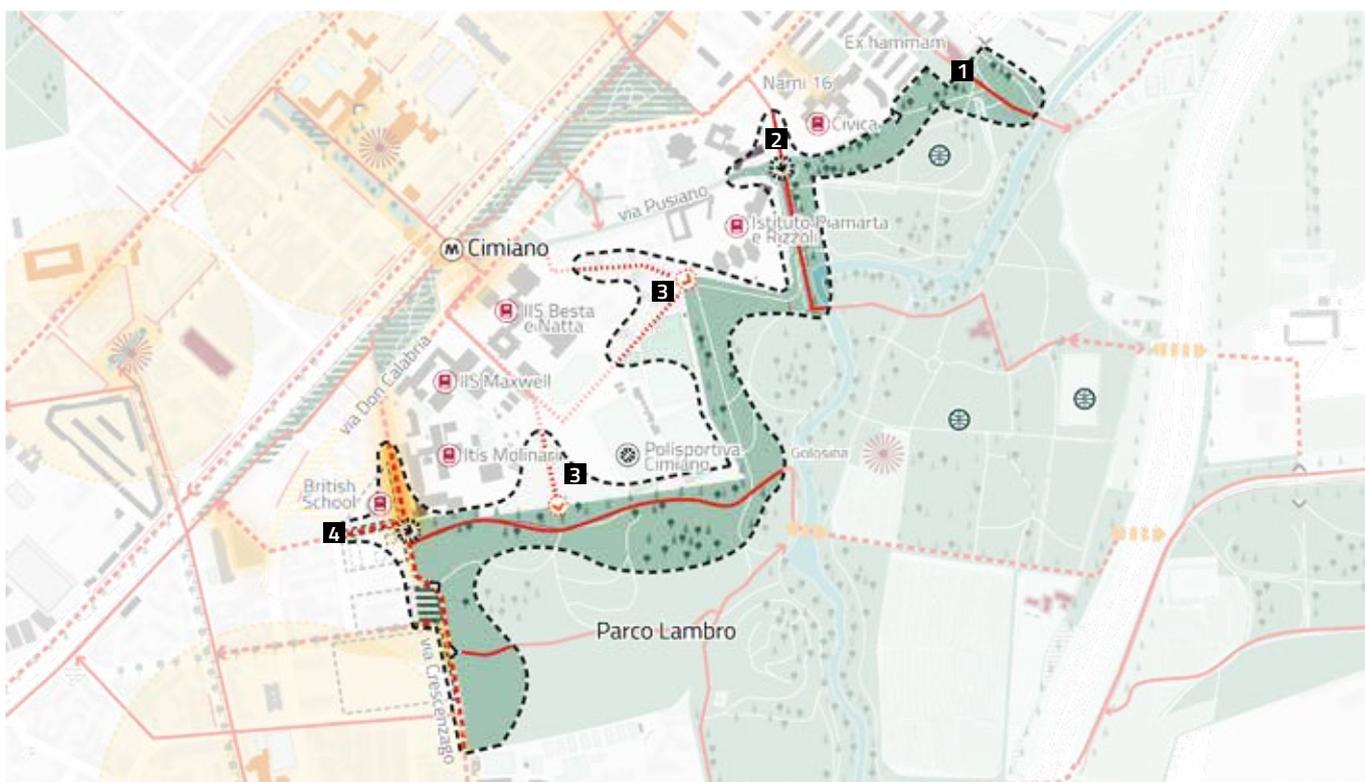
dal Workshop 8 novembre 2022:

- > “Esiste un problema di scarsa accessibilità al Parco Lambro, dato dalla presenza di fronti chiusi e accessi poco riconoscibili”
- > “Il Parco Lambro viene percepito come un elemento di margine, un retro della città”

Azioni per la rigenerazione

Avvicinare il Parco Lambro alla città nel tratto da via Cazzaniga a via Crescenzago, ad oggi scarsamente permeabile, attraverso:

- 1** riqualificazione dell'accesso previsto con il progetto Reinventing Cities Crescenzago da via Civitavecchia;
- 2** riqualificazione dell'accesso esistente da via Orbetello/ Pusiano e via Crescenzago;
- 3** apertura di nuove porte di accesso attraverso la creazione di nuove permeabilità all'interno dei servizi pubblici (istituti scolastici e servizi civici) da via Don Calabria e via Pusiano;
- 4** nuova permeabilità da via Moretti in prossimità dell'intervento della British School.





6

NUOVE FUNZIONI NEL PARCO

Per favorire le connessioni con i comuni metropolitani e attivare il Parco Metropolitan



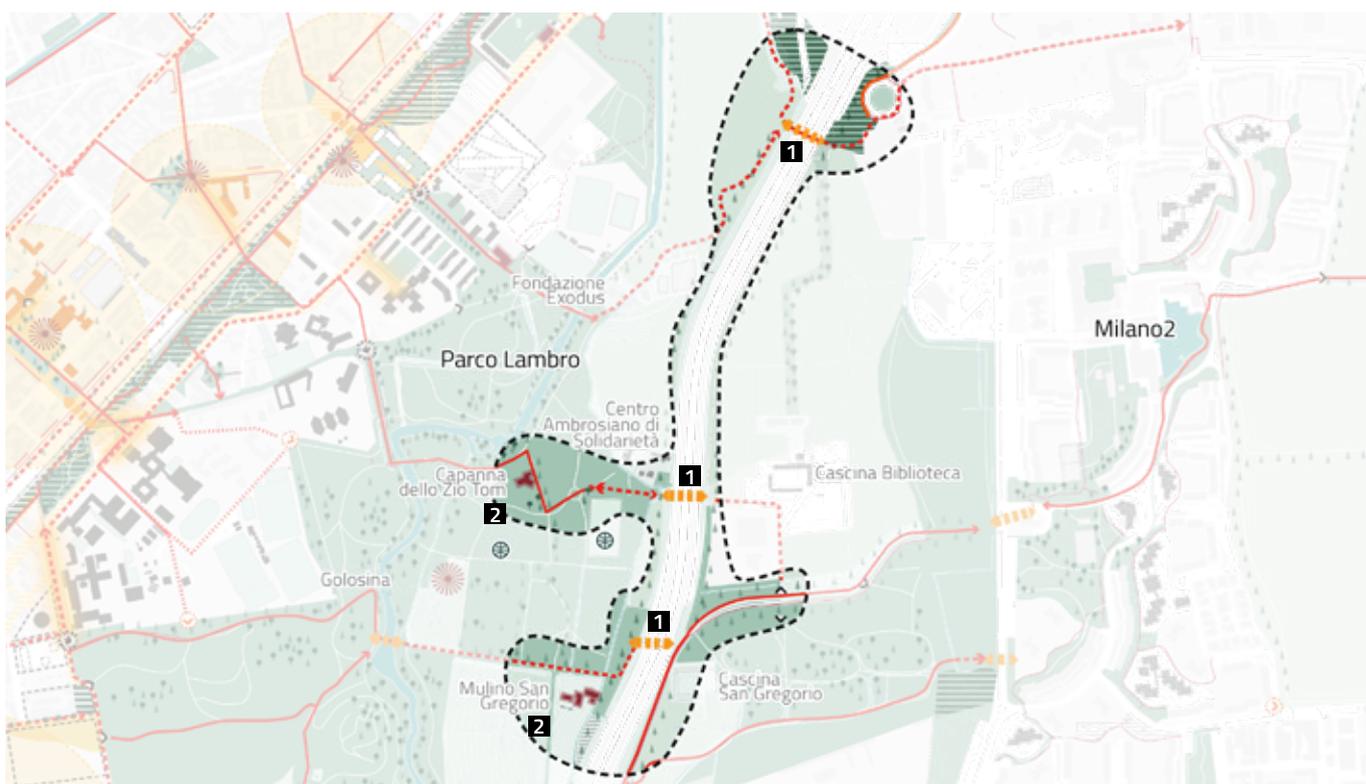
Criticità

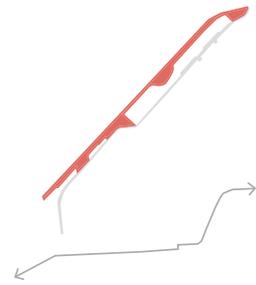
dal Workshop 8 novembre 2022:

- > *“I grandi parchi vengono percepiti come poco attrattivi e vivibili, privi di interazione con la città attorno a causa di una scarsità di servizi e presidi territoriali”*
- > *“Migliorare l’accessibilità del parco dai quartieri limitrofi recuperando o creando, dove possibile, passaggi sul Lambro e Tangenziale Est”*

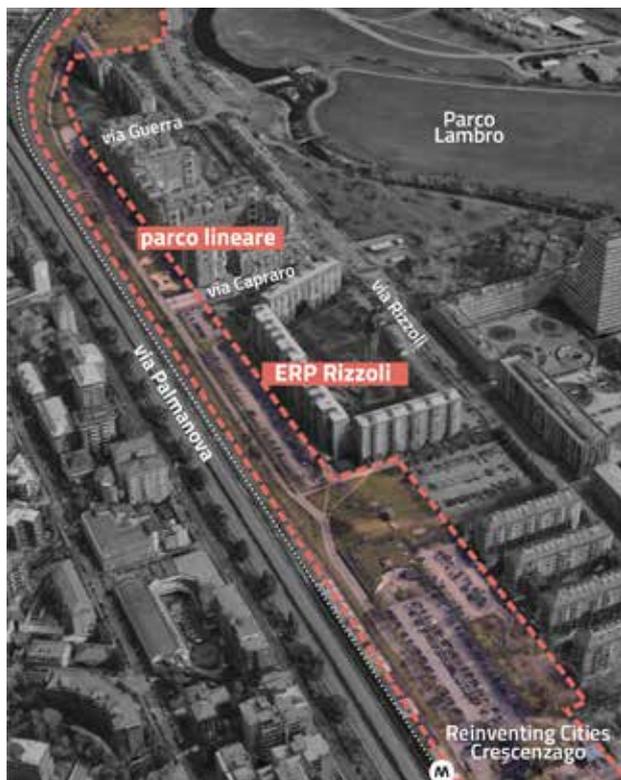
Azioni per la rigenerazione

- 1** Favorire la permeabilità est-ovest dalla città di Milano ai quartieri/Comuni limitrofi attraverso la realizzazione di attraversamenti ciclo-pedonali della Tangenziale che si connettano ai percorsi ciclabili esistenti o previsti;
- 2** attivare nuove funzioni nel Parco attraverso il recupero di edifici dismessi o inattivi (Capanna dello Zio Tom e Mulino San Gregorio), creando sistema con i servizi già attivi all’interno del Parco (Cascina Biblioteca, CeAS, Fondazione Exodus) al fine di accrescere l’attrattività e fruibilità del Lambro.





7 NUOVO PARCO LINEARE Da Cascina Gobba a via Carnia



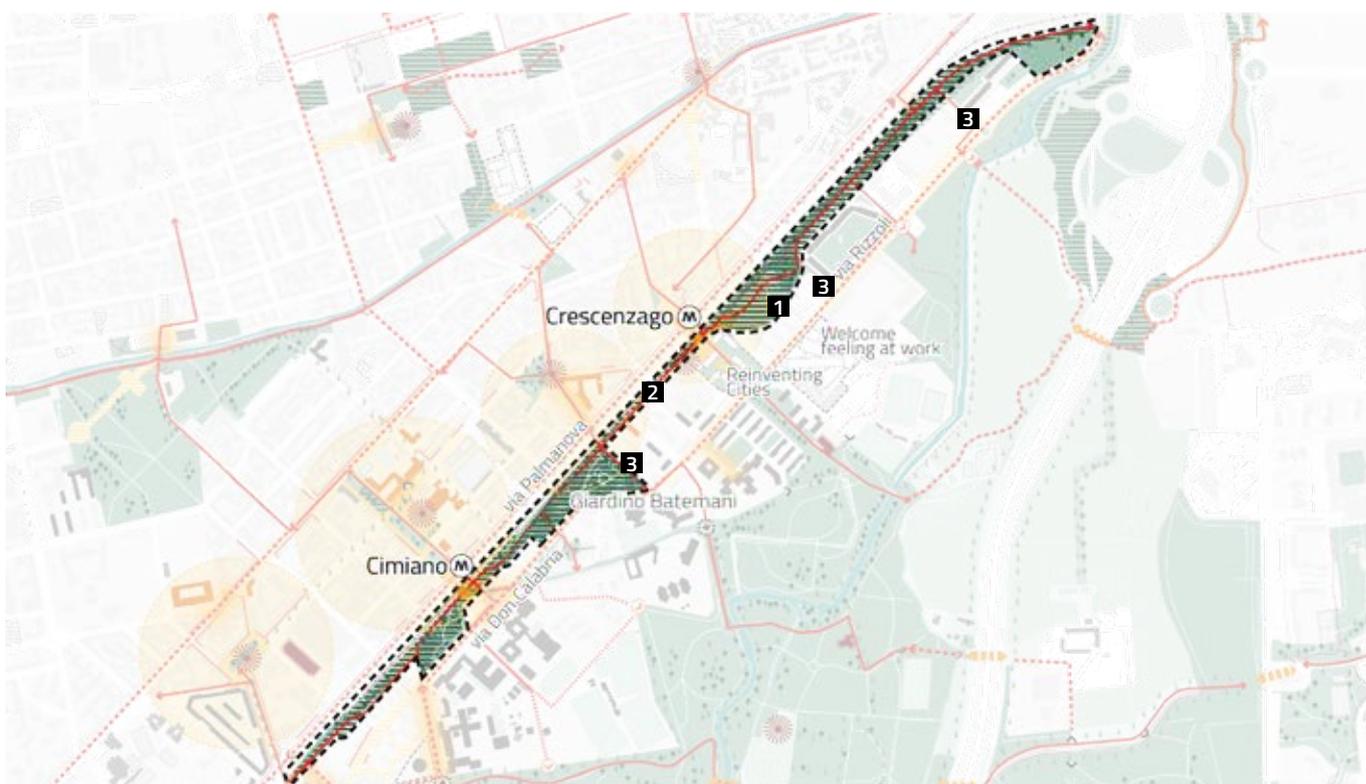
Criticità

da sopralluogo:

> Lungo via Palmanova a ridosso del tracciato metropolitano sono presenti numerose aree verdi piccole e diffuse, mal collegate tra loro e scarsamente accessibili da via Rizzoli.

Azioni per la rigenerazione

- 1** creazione di un Parco lineare continuo da Cascina Gobba a via Carnia lungo la linea della M2 attraverso la realizzazione di nuove aree verdi e la valorizzazione di quelle esistenti;
- 2** rafforzamento del percorso ciclo-pedonale esistente e completamento laddove interrotto;
- 3** valorizzazione delle permeabilità pedonali da via Rizzoli e via Don Calabria per favorire i percorsi sicuri casa-scuola.

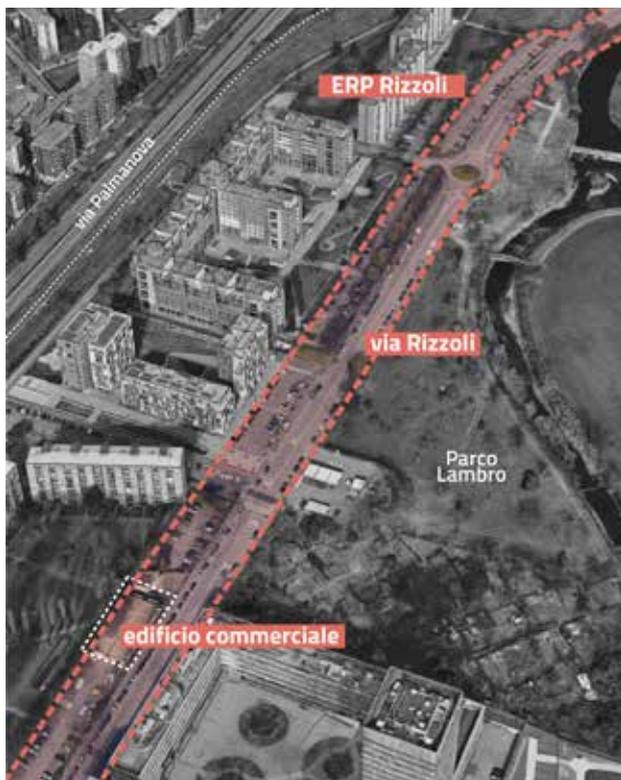




8

BOULEVARD DI VIA RIZZOLI

Riqualificazione in ottica ciclabile e verde dell'asse urbano



Criticità

dal Workshop 8 novembre 2022:

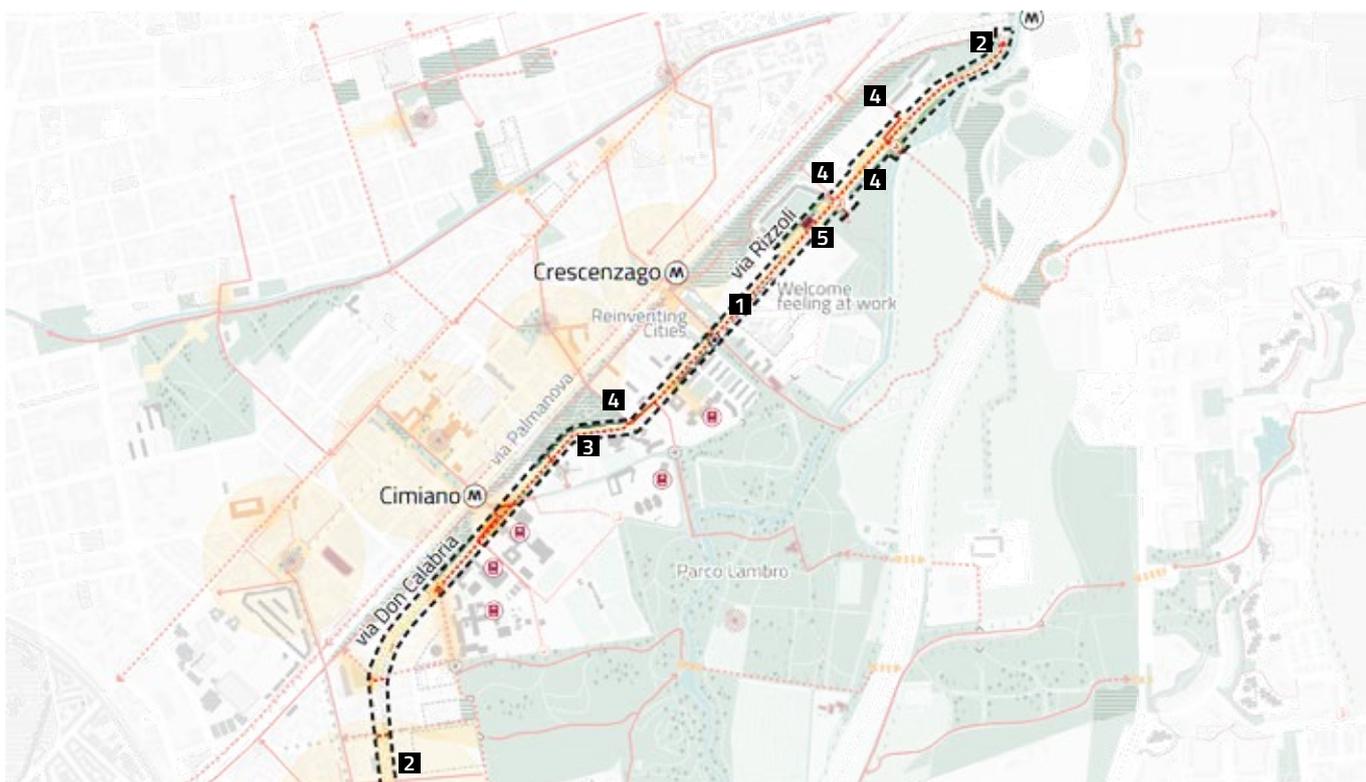
> *“Forte presenza di immobili commerciali vuoti lungo via Rizzoli”*

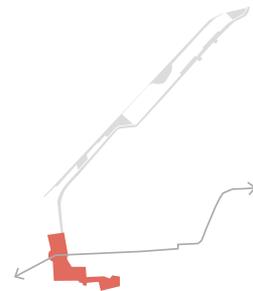
da sopralluogo:

> *Via Rizzoli e via Don Calabria appaiono progettate come vie ad alto scorrimento, pertanto sovradimensionate e scarsamente fruibili ad un'utenza ciclo-pedonale*

Azioni per la rigenerazione

- 1** ridefinizione della sezione stradale e della quantità e qualità degli attraversamenti nell'ottica della creazione di un asse urbano;
- 2** creazione di un itinerario ciclabile da Cascina Gobba a via Crescenzago, e in ottica pedonale fino a via Feltre;
- 3** rafforzare la continuità delle alberature lungo tutto l'asse, laddove possibile;
- 4** valorizzazione delle permeabilità pedonali verso il parco lineare e degli accessi al Parco Lambro in direzione est-ovest;
- 5** riattivazione degli edifici/spazi commerciali dismessi.





9 PIAZZALE UDINE, VIA CARNIA E QUARTIERE FELTRE Rafforzamento degli spazi pedonali e delle connessioni ciclabili tra i quartieri



Criticità

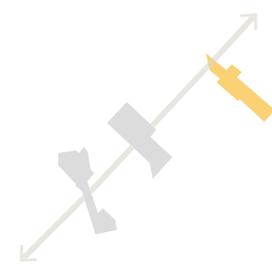
da sopralluogo:

> Si riscontra una carenza di continuità pedonale da Piazzale Udine al quartiere Feltre, e una scarsa qualità degli spazi pubblici.

Azioni per la rigenerazione

- 1 valorizzazione e creazione di nuove permeabilità pedonali tra le aree verdi dai giardini Bellisario fino a piazza Don Luigi Borotti;
- 2 rafforzare e proteggere gli attraversamenti ciclo-pedonali lungo via Maniago, via Crescenzero e via Carnia per creare percorsi casa-scuola sicuri con la scuola secondaria Buzzati e la primaria Munari;
- 3 ridefinizione della sezione stradale e dello spazio pubblico di Piazzale Udine in ottica pedonale e valorizzazioni degli spazi antistanti i fronti attivi.





10 M2 CRESCENZAGO ED EX-HAMMAM Una nuova centralità da via Rovigo al Parco Lambro



Criticità

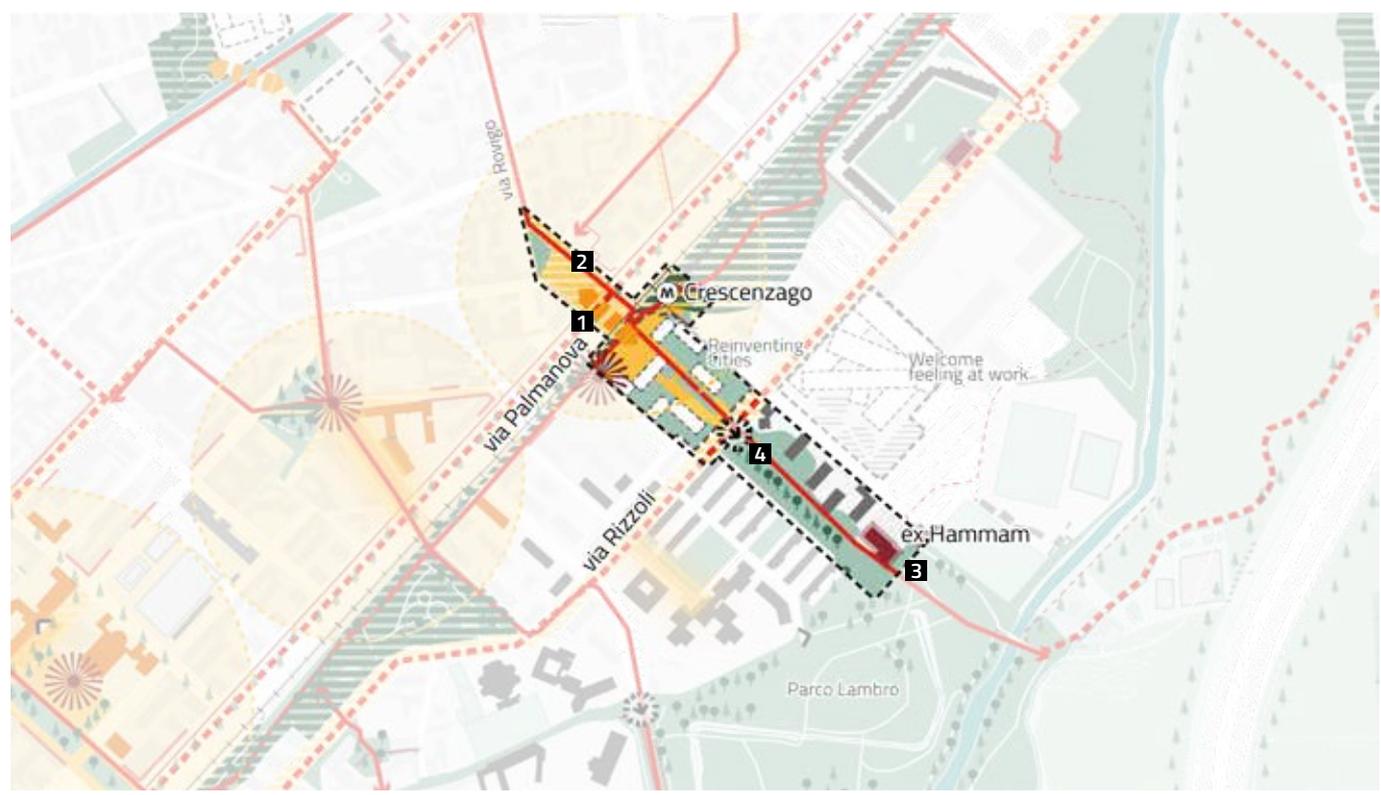
dal Workshop 8 novembre 2022:

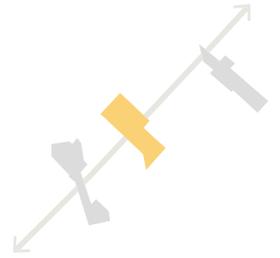
- > “Via Palmanova è percepita come una barriera e i suoi attraversamenti (sottopassi) poco sicuri”
- > “Ex Hammam (via Cazzaniga 108): l’edificio è di proprietà comunale ed è abbandonato da anni”

Azioni per la rigenerazione

Il progetto EPL per la valorizzazione del Lambro e gli interventi di rigenerazione urbana *Reinventing Cities Crescenzago* e *Welcome Feeling at Work* offrono l’occasione per una riqualificazione complessiva dell’ambito attraverso:

- 1** riqualificazione e ampliamento del sottopasso per potenziare le connessioni ciclo-pedonali da via Rovigo al Parco Lambro;
- 2** riqualificazione in ottica pedonale degli spazi pubblici in uscita dalla fermata M2 Crescenzago lungo via Rovigo;
- 3** riattivazione dell’edificio comunale dismesso “Ex-Hammam” ;
- 4** rafforzamento degli ingressi al Parco Lambro e delle connessioni ciclo-pedonali con il quartiere.





11

M2 CIMIANO E LA BIBLIOTECA

Percorsi casa/scuola sicuri da via Don Orione a via Rizzoli



Criticità

dal Workshop 8 novembre 2022:

> *“La barriera infrastrutturale costituita dall’asse di via Palmanova rappresenta una grossa criticità per i percorsi casa-scuola”*

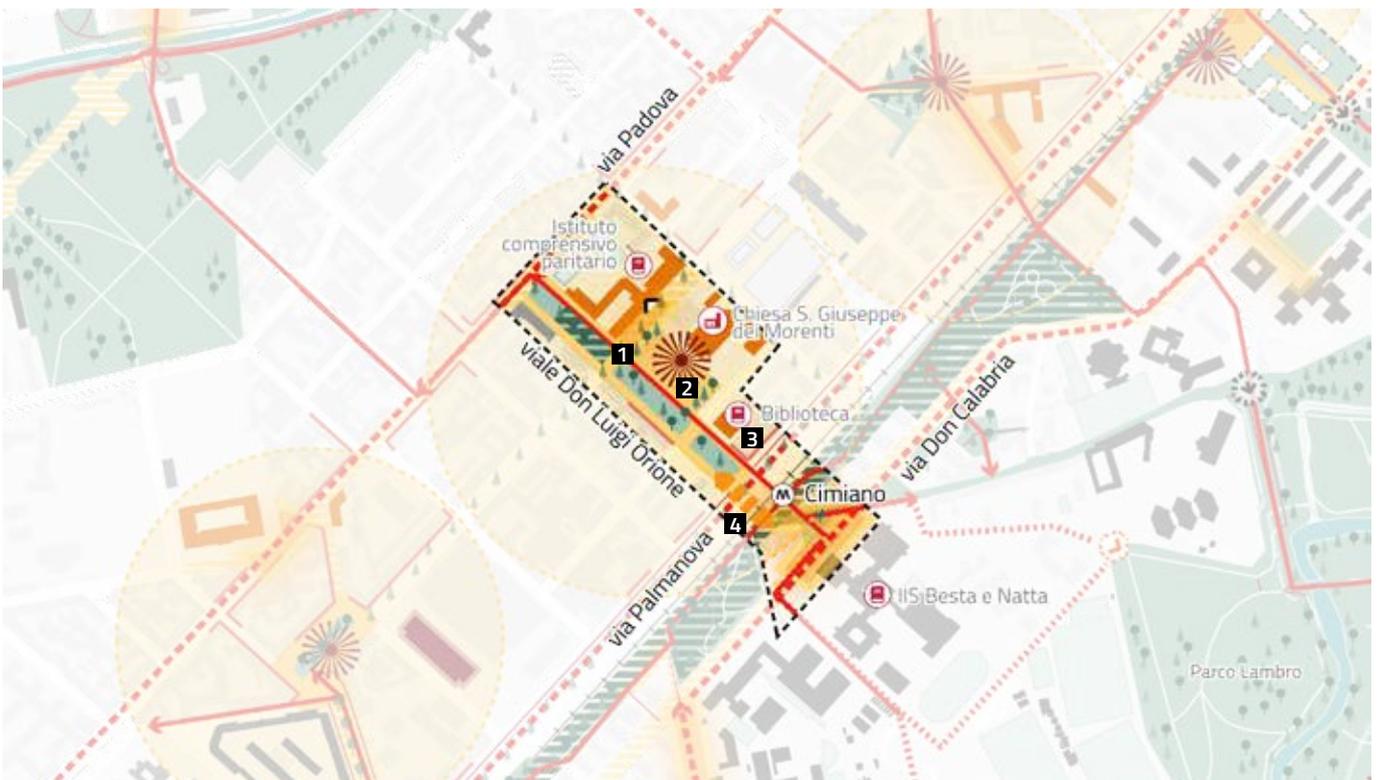
dal Municipio 2:

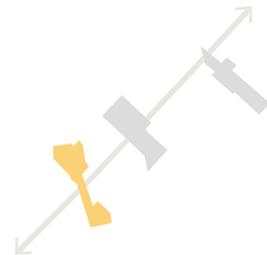
> *“La biblioteca di Crescenzago ha una buona utenza ma è sottodimensionata e non adatta ad accogliere altre funzioni e servizi”*

> *“Viale Don Orione è da riqualificare, in particolare il fronte chiesa”*

Azioni per la rigenerazione

- 1** creazione di percorsi scolastici sicuri attraverso la riqualificazione in ottica pedonale di viale Don Orione e via Pusiano;
- 2** valorizzazione del sagrato della chiesa San Giuseppe Dei Morenti;
- 3** ampliamento e valorizzazione della Biblioteca Comunale;
- 4** riqualificazione e ampliamento del sottopasso per potenziare le connessioni ciclo-pedonali da viale Don Orione al Parco Lambro.

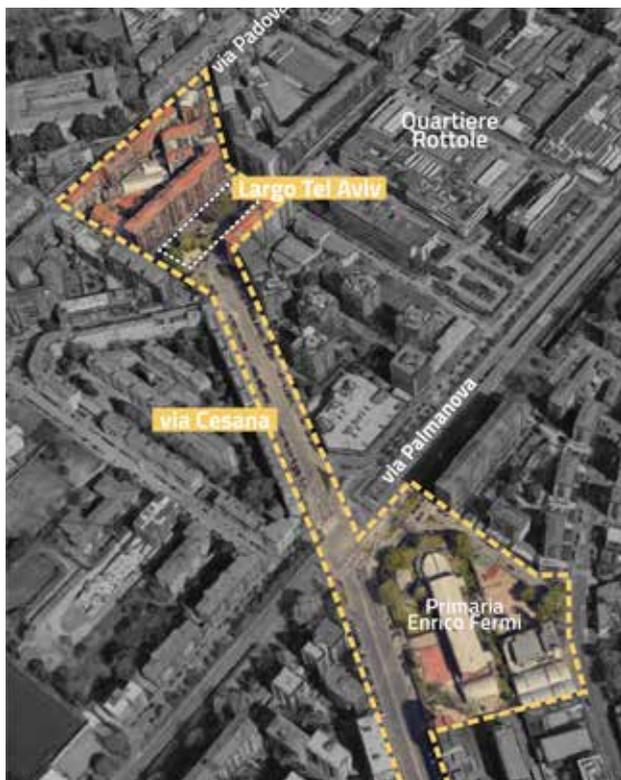




12

LARGO TEL AVIV

Percorsi casa-scuola sicuri attraverso via Palmanova



Criticità

dal Municipio 2:

> “Viene riconosciuta la presenza di alcuni spazi verdi critici in situazioni di degrado/abbandono come Largo Tel Aviv”

da sopralluogo:

- > Attraversamenti insicuri all'intersezione tra via Palmanova, via Carnia e via Cesana
- > L'ingresso alla scuola primaria E. Fermi è attualmente poco accessibile e inadatto ad accogliere bambini all'uscita

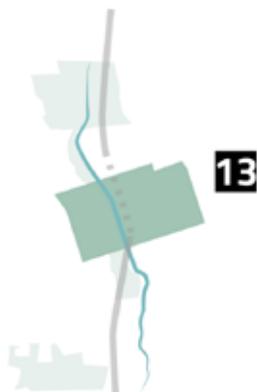
Azioni per la rigenerazione

- 1** valorizzazione dei fronti attivi esistenti lungo Largo Tel Aviv attraverso l'ampliamento e la riqualificazione degli spazi pedonali;
- 2** riqualificazione del giardino e degli spazi di gioco;
- 3** rafforzare e proteggere gli attraversamenti ciclo-pedonali all'intersezione tra via Palmanova, via Cesana e via Carnia per creare percorsi casa-scuola sicuri tra il quartiere Rottole e la scuola primaria Enrico Fermi;
- 4** creazione di un *Piazza Aperta scolastica* proposta dalla Scuola Primaria E. Fermi per ampliare il marciapiede e valorizzare l'ingresso della scuola.



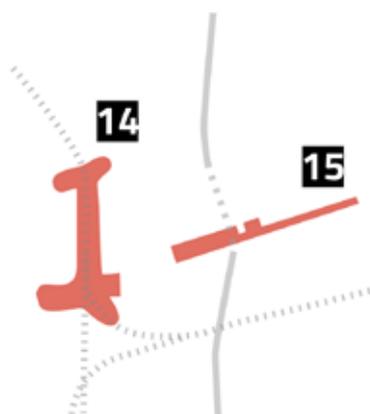
A

Valorizzare gli spazi lungo il Lambro



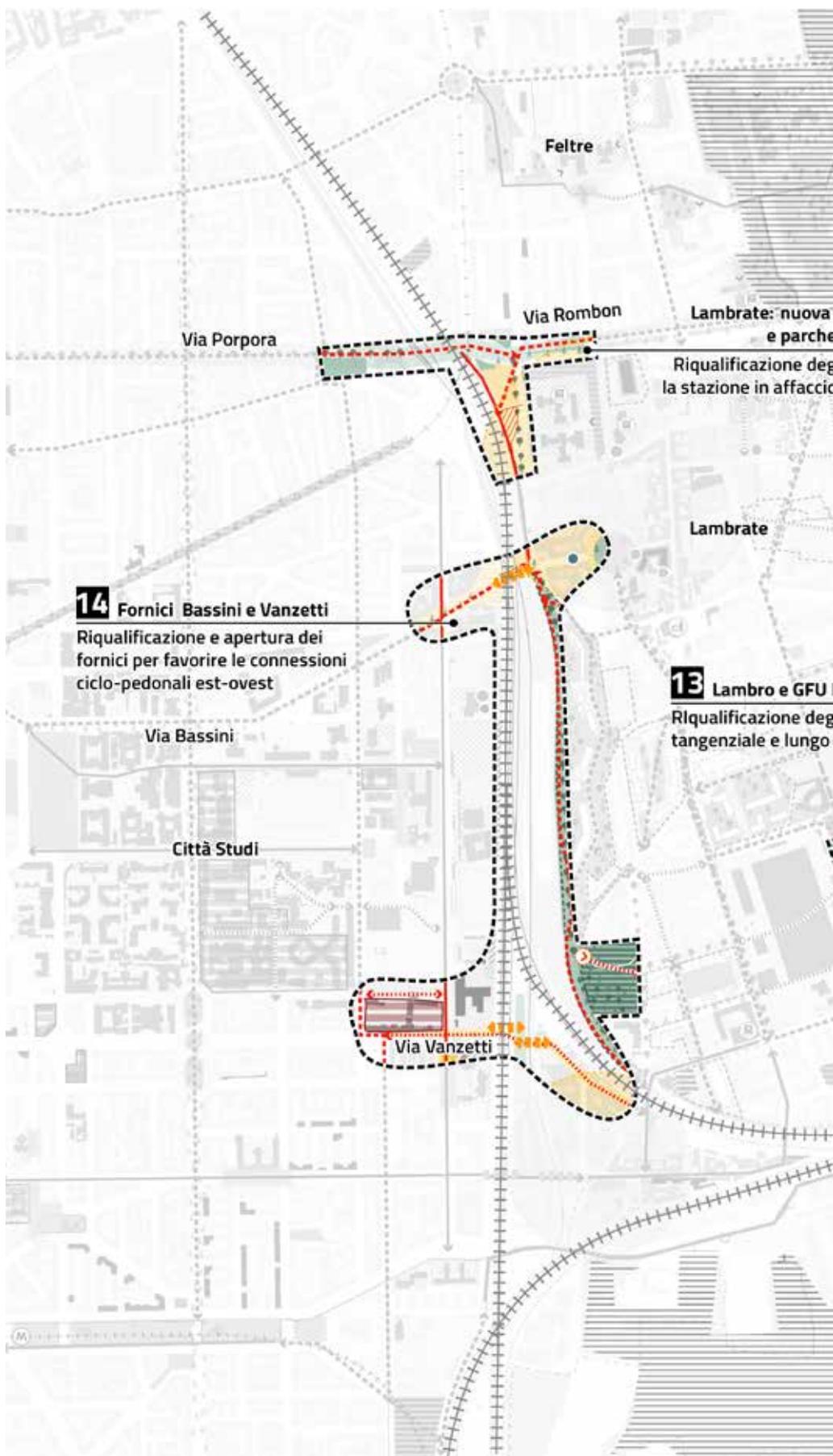
B

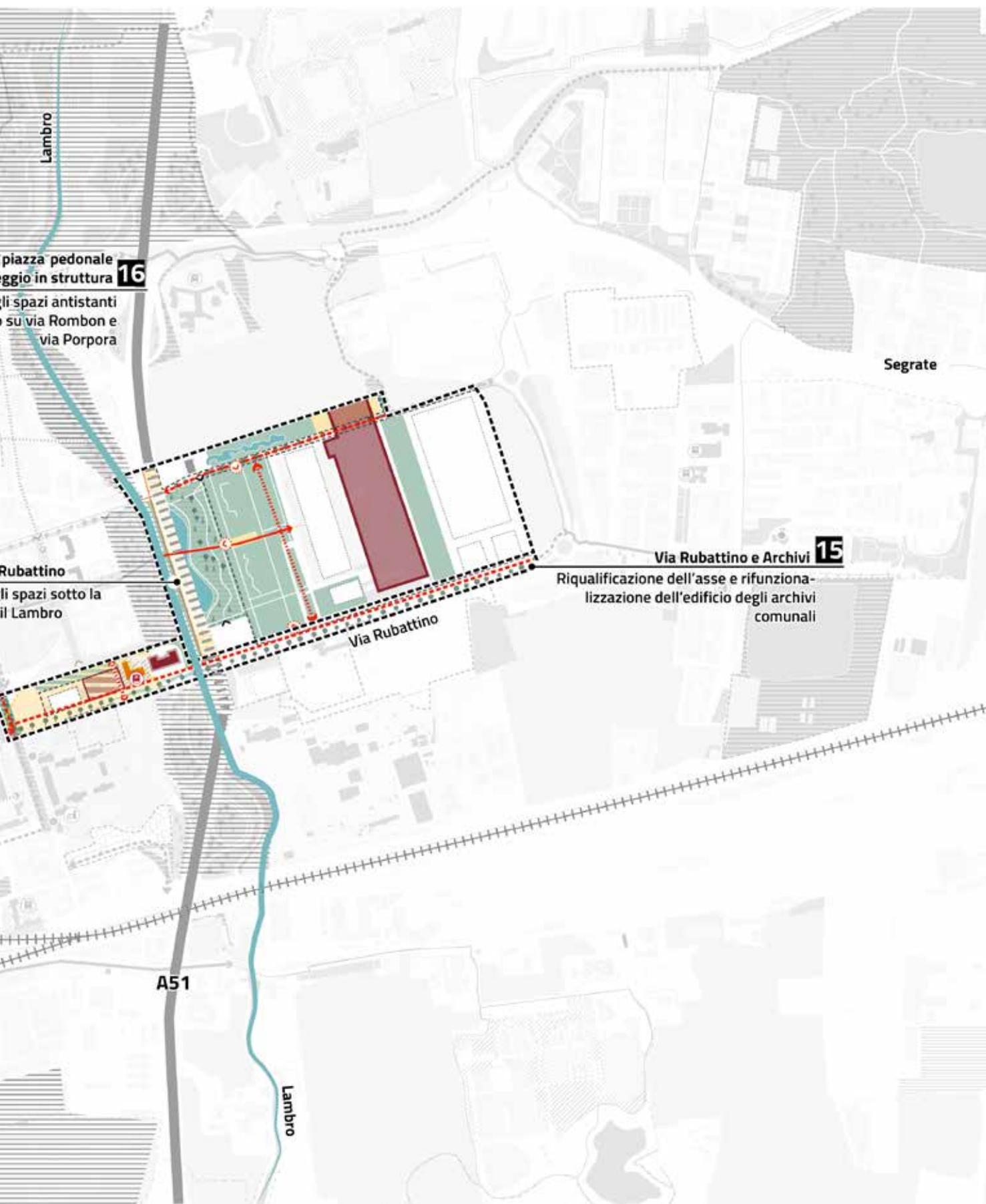
Connettere Rubattino a Città Studi



C

Rafforzare la centralità della stazione di Lambrate







13

LAMBRO E GFU RUBATTINO

Riqualificazione degli spazi sotto la Tangenziale e lungo il Lambro



Criticità

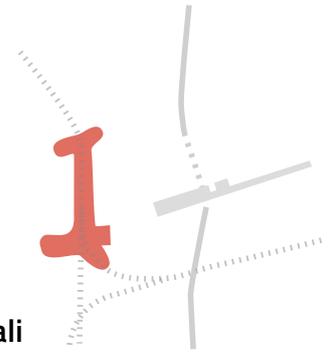
da sopralluogo:

- > L'area sottostante la Tangenziale in prossimità del Parco della Lambretta appare poco sicura, scarsamente fruibile e priva di funzione

Azioni per la rigenerazione

- 1 valorizzazione dell'area sottostante la Tangenziale attraverso la riqualificazione dello spazio pubblico e l'inserimento di nuove attrezzature, al fine di creare continuità con il sistema pedonale del Parco della Lambretta e della Magnifica Fabbrica prevista a Rubattino;
- 2 valorizzazione delle permeabilità pedonali da via Caduti di Marcinelle e via Rubattino.





14

FORNICI BASSINI E VANZETTI

Riqualificazione e apertura dei fornice per favorire le connessioni ciclopedonali



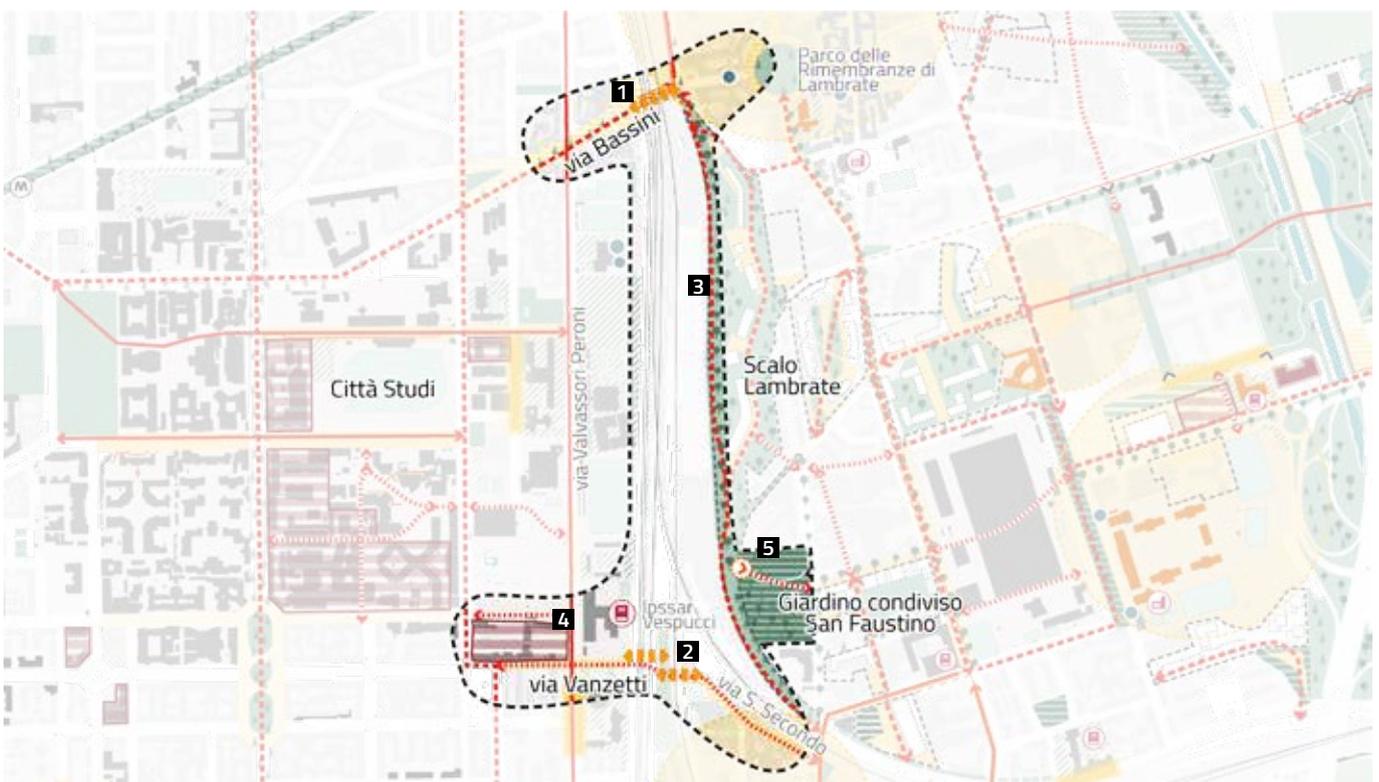
Criticità

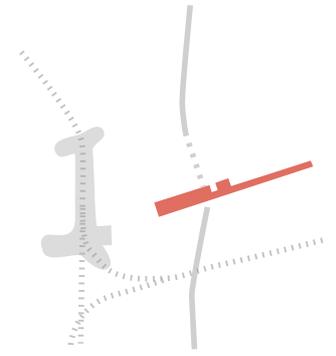
da sopralluogo:

> Oggi la cerchia ferroviaria rappresenta una barriera invalicabile da viale delle Rimembranze a via Amedeo, resa ancora più evidente per gli spostamenti ciclo-pedonali, generando di fatto una cesura tra i quartieri Rubattino e Città Studi,

Azioni per la rigenerazione

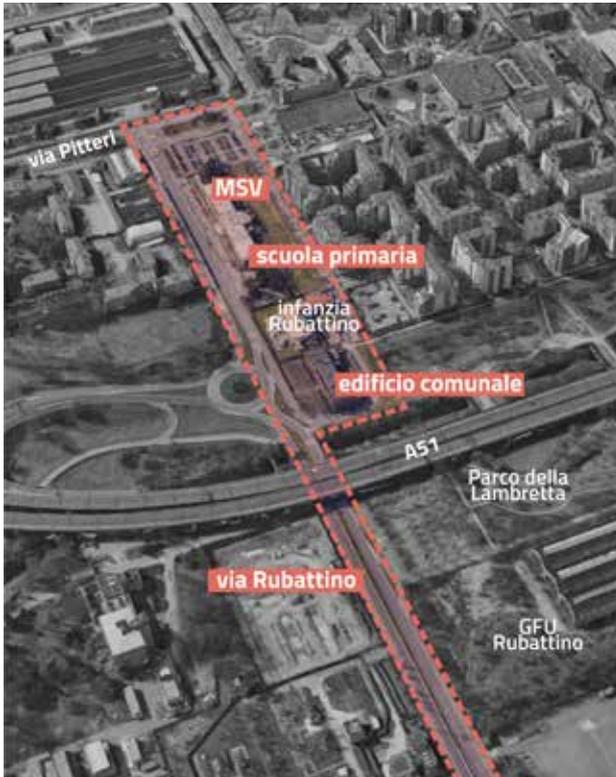
- 1** riqualificazione del fornice Bassini per favorire la sicurezza e la qualità degli spostamenti ciclo-pedonali;
- 2** apertura del fornice di via Vanzetti, oggi non accessibile, creando continuità pedonale da Città Studi ad Ortica e Rubattino lungo via San Secondo;
- 3** completamento degli itinerari ciclabili in direzione nord-sud lungo il tracciato ferroviario da viale delle Rimembranze di Lambrate e via Camillo e Otto Cima;
- 4** riattivazione dell'area pubblica dismessa tra via Golgi e via Vanzetti;
- 5** creazione di una nuova permeabilità pedonale attraverso il giardino condiviso San Faustino.





15 VIA RUBATTINO ED ARCHIVI

Riqualificazione dell'asse e rifunzionalizzazione dell'edificio comunale



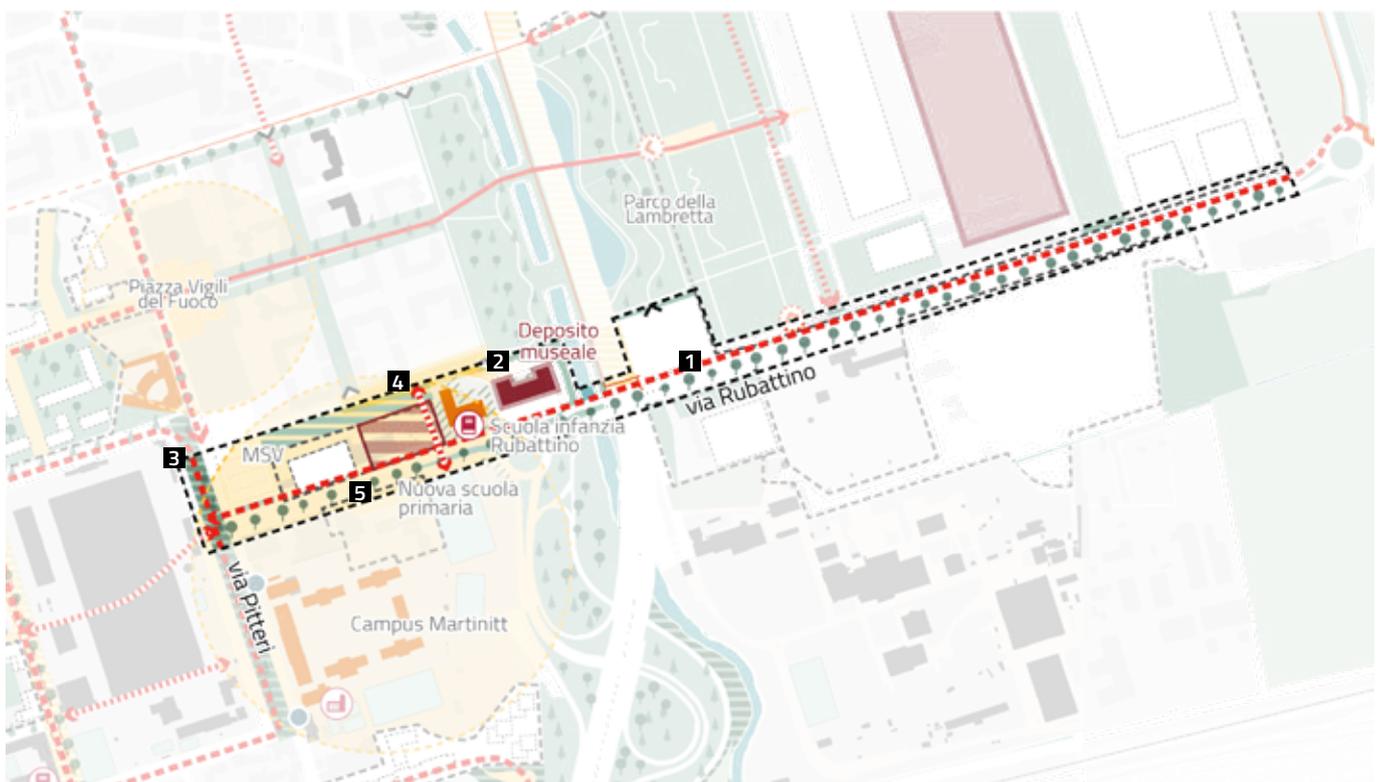
Criticità

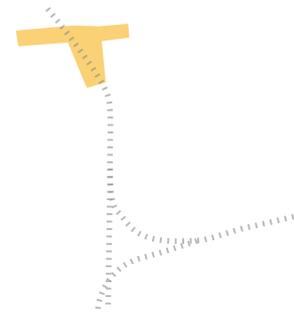
dal Workshop 8 novembre 2022:

> *“Sull’area si collocano diversi edifici dismessi e sono previsti dei progetti di recupero ad oggi mai partiti”*

Azioni per la rigenerazione

- 1** creazione di un itinerario ciclabile da Lambrate a Redecesio (verso il CentroParco e la futura Porta Est Segrate) lungo via Rubattino;
- 2** riqualificazione dell’edificio degli archivi comunali e creazione di uno spazio pubblico in continuità con il Parco della Lambretta;
- 3** riqualificazione di via Pitteri attraverso la valorizzazione del parterre verde e l’inserimento di nuovi attraversamenti;
- 4** creazione di una nuova permeabilità pedonale tra via Rubattino e via Caduti in Missione di Pace che affianca la nuova scuola primaria T9;
- 5** valorizzazione dello spazio pedonale antistante la nuova scuola primaria e la scuola d’infanzia Rubattino.





16

LAMBRATE: NUOVA PIAZZA PEDONALE E PARCHEGGIO IN STRUTTURA

Riqualificazione degli spazi antistanti la stazione in affaccio su via Rombon e via Porpora



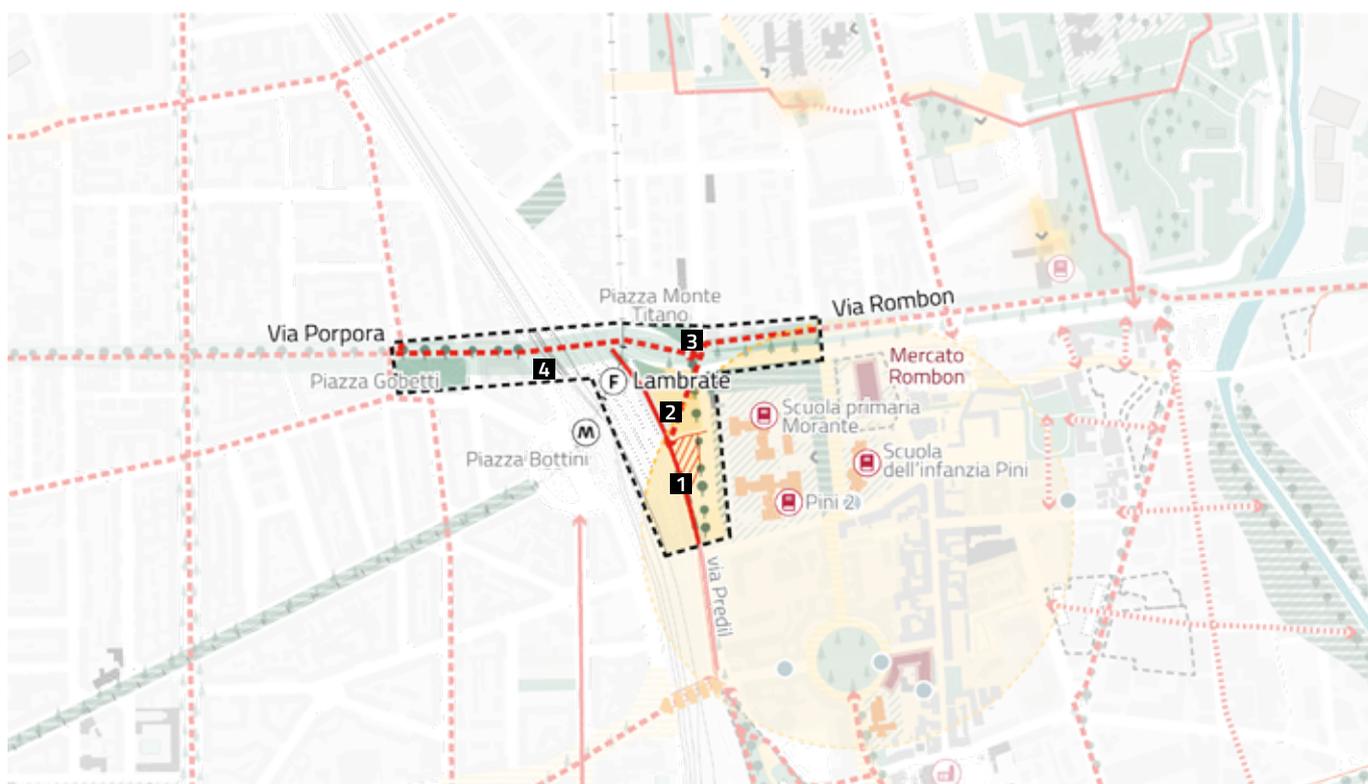
Criticità

dal Workshop 8 novembre 2022:

> *“Necessario ripensare il parcheggio di interscambio dietro alla stazione Lambrate, quello attuale risulta insicuro e poco regolamentato”*

Azioni per la rigenerazione

- 1** realizzazione di un parcheggio in struttura a servizio della stazione di Lambrate a sud del parcheggio esistente;
- 2** contestuale riqualificazione del parcheggio a raso esistente a favore della creazione di uno spazio pubblico pedonale attivato da nuovi fronti commerciali;
- 3** realizzazione di un itinerario ciclabile lungo via Porpora e via Rombon verso Segrate e il centro città;
- 4** riqualificazione di via Porpora in qualità di asse verde urbano in continuità con il progetto "Chilometro Verde" del Comune di Segrate.



> Le risorse

Complementare al quadro degli obiettivi e delle occasioni progettuali appena delineato è l'individuazione dei **criteri di intervento** su cui fondare l'attuazione dei progetti, stabilendo priorità, eventuali sinergie, modalità operative e canali di finanziamento.

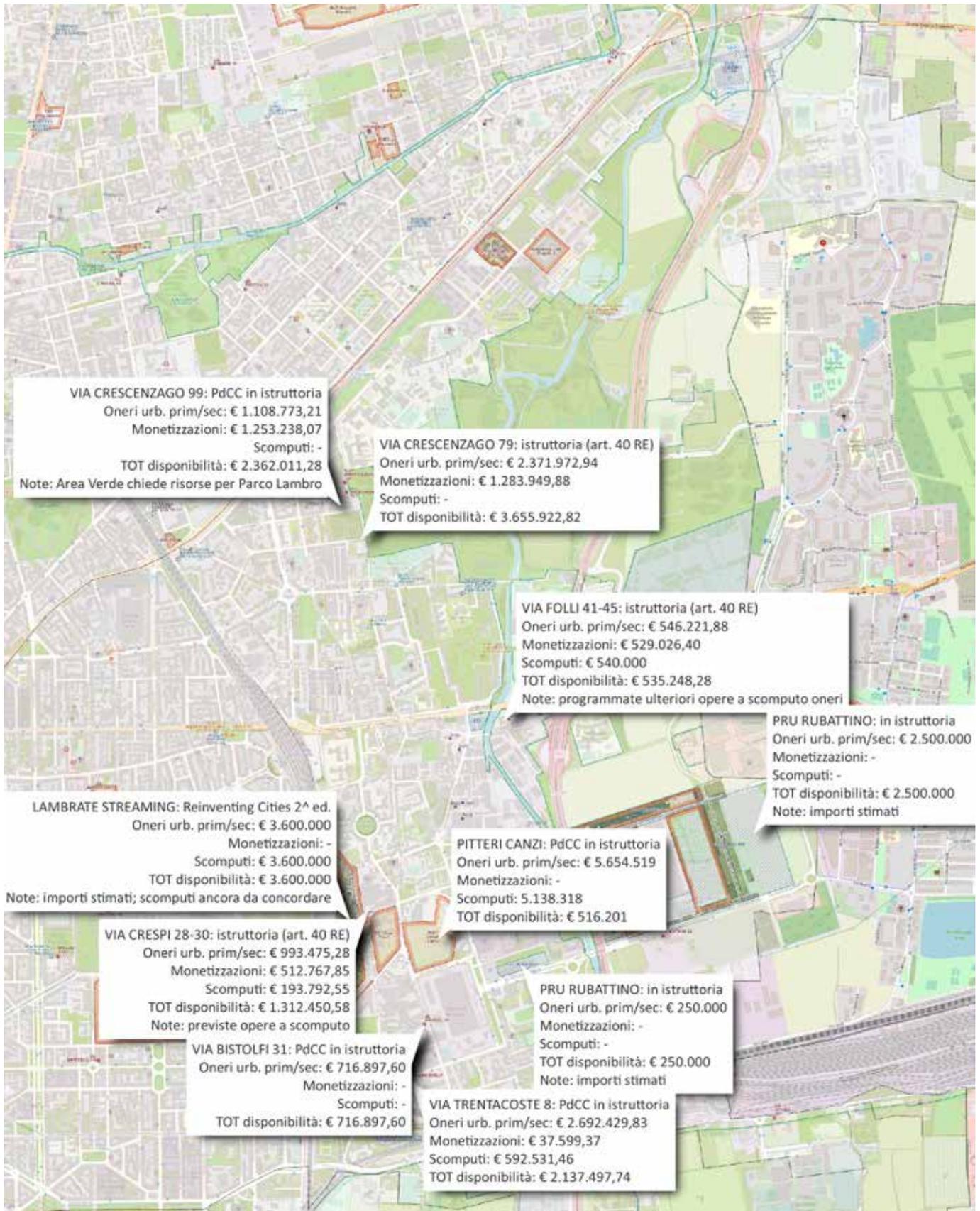
Rispetto alle risorse economiche, l'ambito considerato dal presente documento può contare su una parte dei **contributi di costruzione** e sulle **monetizzazioni** delle dotazioni territoriali espresse da diversi interventi edilizi e urbanistici in corso nei quattro Nuclei di Identità Locale dei Municipi 2 e 3 considerati nello studio, che, in linea con quanto previsto dal Piano delle Regole (art. 13, c.10), potrebbero generare la realizzazione diretta, a scomputo, di alcune delle opere qui ipotizzate oppure venire destinate a specifici capitoli di spesa per l'attuazione di interventi locali previsti dal Piano dei Servizi.

Il rilievo delle risorse disponibili, visualizzabile anche nella mappa, ha preso pertanto in considerazione unicamente quelle operazioni, tra quelle principali **in previsione o in corso nell'area**, che in questo momento offrono ancora margini, sotto il profilo procedurale e finanziario, **per collaborare alla realizzazione delle proposte formulate** nel presente documento. Dall'analisi dei procedimenti attivi, prevalentemente permessi di costruire convenzionati localizzati nei NIL 23 e 18, ad oggi sono stimabili complessivamente risorse per circa **17 milioni di Euro**.

È bene tuttavia sottolineare che tali importi – in diversi casi derivati da stime preliminari e accordi convenzionali ancora da perfezionare – forniscono l'istantanea di una situazione particolarmente dinamica; andrebbero quindi considerati più opportunamente come un ordine di grandezza del potenziale economico espresso dalle trasformazioni in atto nel contesto. Inoltre, a completezza del quadro appena delineato, non va dimenticato che molti di questi interventi – insieme ad altri non selezionati dal presente rilievo – generano ulteriori risorse aggiuntive, derivate dal contributo di costruzione, utilizzabili a livello comunale anche per l'attuazione del Piano Triennale delle Opere Pubbliche, mediante le opportune procedure contabili.

È da ricordare infine che **sono in corso diversi interventi privati di riqualificazione urbana** le cui risorse sono già impegnate per la realizzazione di opere pubbliche pienamente coerenti con i focus progettuali riportati nelle sezioni precedenti.

La rilevanza del presente studio risiede nell'individuazione del futuro assetto per quest'area e della relativa strategia d'intervento, che potrà attuarsi attraverso il **coordinamento anche delle future trasformazioni e delle relative risorse generate**. Accanto a queste, la condivisione di una chiara strategia consentirà più facilmente di intercettare e coinvolgere anche importanti **finanziamenti regionali, nazionali ed europei** che dovessero presentarsi nei prossimi anni, oltre a investimenti di altri eventuali partner del settore pubblico e privato.



↑ Potenziali risorse

