

Sistema NordEst

TRAME URBANE E PAESAGGI TRA QUARTIERI E METROPOLI

Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino

Gruppo di lavoro:



Comune di
Milano

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



AGENZIA
MOBILITÀ
AMBIENTE
TERRITORIO

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



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.



FINALITÀ DELLO STUDIO

D'AREA

- > **Analisi conoscitiva del settore urbano**
- > **Costruzione di un quadro di riferimento per la pianificazione attuativa delle singole aree**
- > **Linee guida per gli interventi di rigenerazione urbana nel territorio in ottica di città di prossimità.**
- > **Documento aperto alla interlocuzione con gli abitanti**
- > **Attuazione e finanziamento progetti prioritari**



COSTRUZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO

- > **Workshop con le direzioni del Comune di Milano**
- > **Workshop con i municipi e Comuni di prima cintura**
- > **Workshop con cittadini e il terzo settore**
- > **Analisi e Mappature «15 minuti»**
- > **Sviluppo strategie e progetti**



Ph. Cristel Giroto

COSTRUZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO

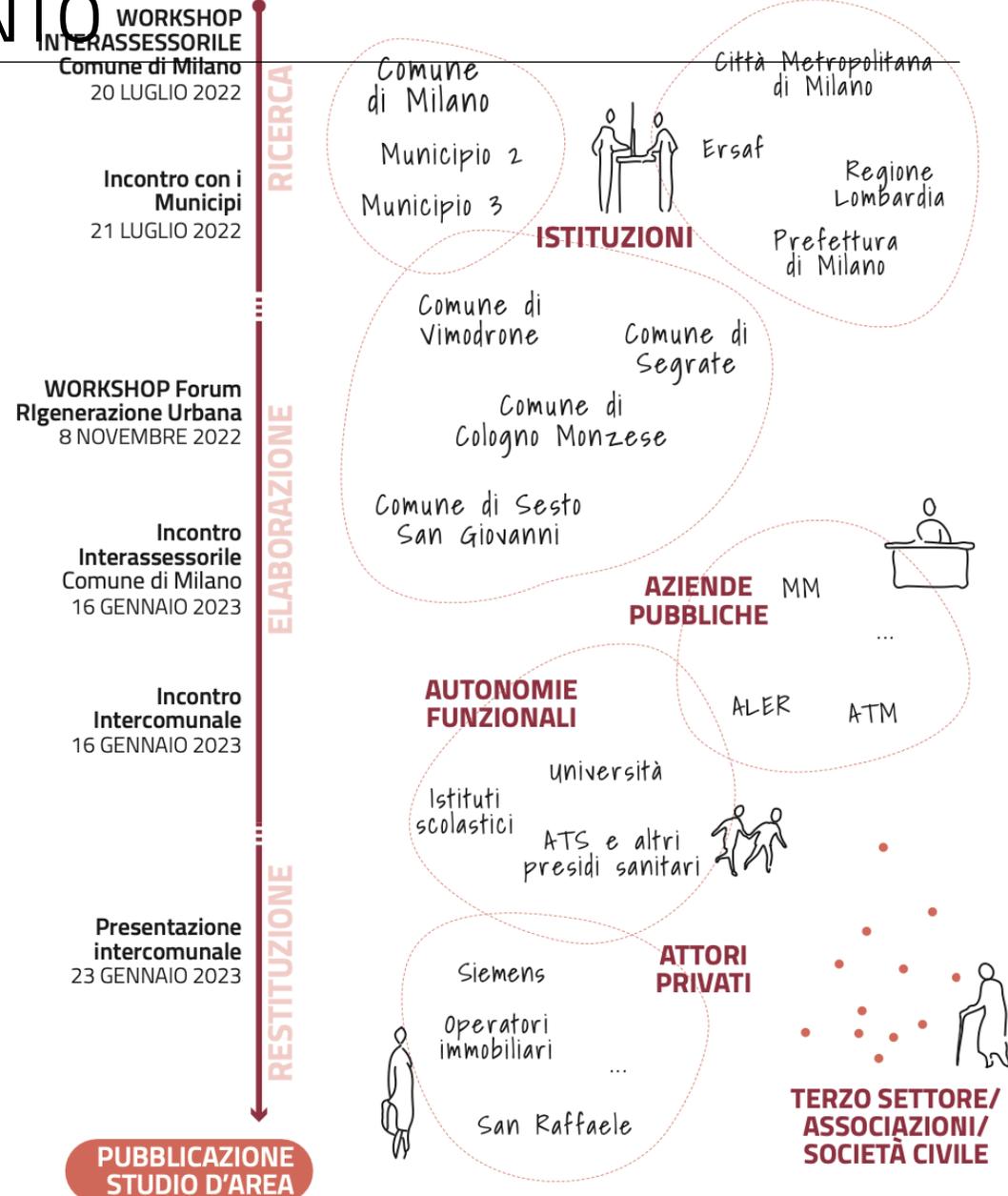
> Workshop con le direzioni del Comune di Milano

> Workshop con i municipi e Comuni di prima cintura

> Workshop con cittadini e il terzo settore

> Analisi e Mappature «15 minuti»

> Sviluppo strategie e progetti



AREA DI STUDIO

> Municipi 2,3

> Nuclei di identità locale:

- Adriano,
- Padova / Crescenzago,
- Cimiano / Rottole / Feltre,
- Lambrate / Ortica

> Comuni contermini:

- Sesto San Giovanni
- Cologno Monzese
- Vimodrone
- Segrate





**STUDIO
D'AREA
SAN SIRO**

**STUDIO D'AREA
CRESCENZAGO
RUBATTINO**

**STUDIO
D'AREA
SCALO
ROMANA**

Sistema NordEst

TRAME URBANE E PAESAGGI TRA QUARTIERI E METROPOLI

Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino

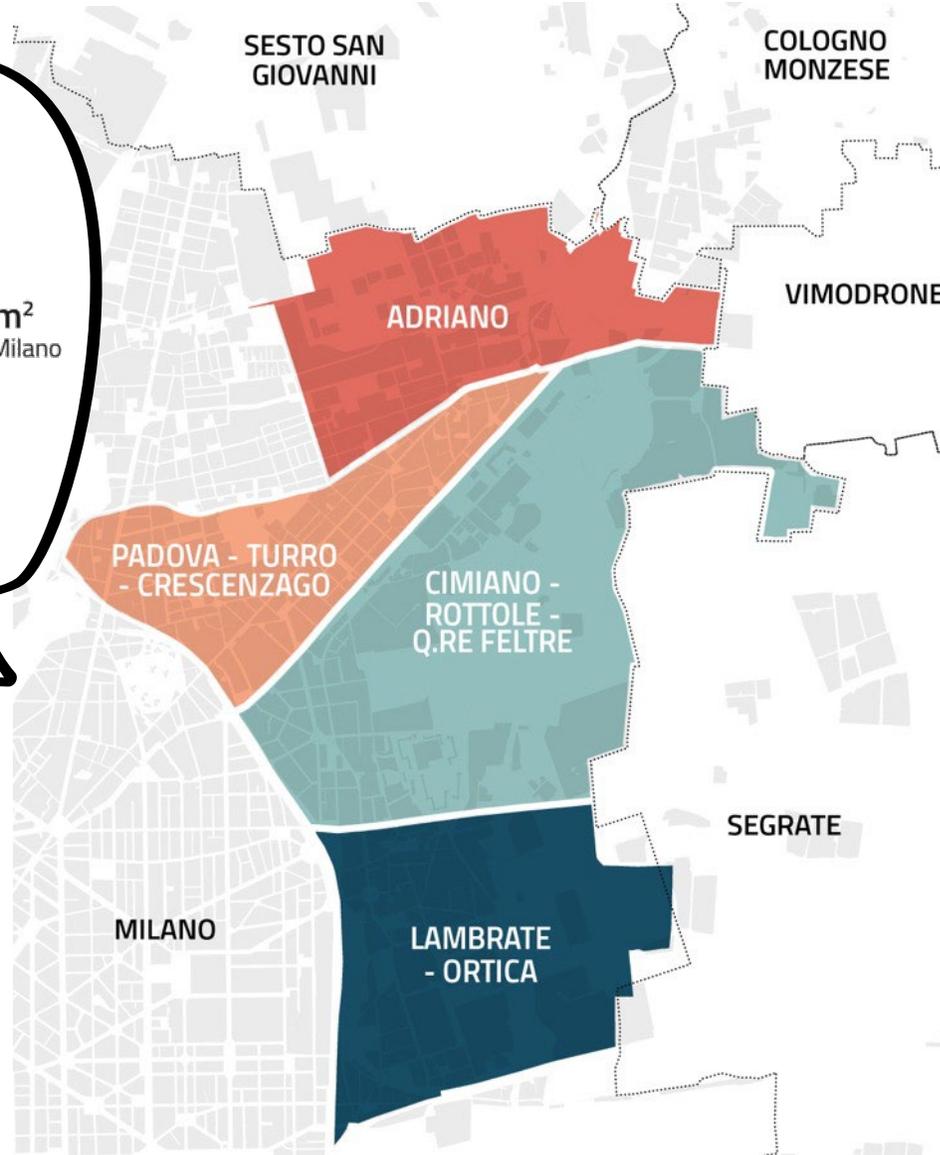
I. PREMESSE	6
FINALITÀ	7
CONTESTO	11
ATTORI E PROCESSO	14
II. POPOLAZIONI, SPAZI E TEMI	16
POPOLAZIONI	17
PROFILI E QUESTIONI TERRITORIALI	26
Città attiva / città inclusiva	36
Un parco al plurale	40
Città vietata / città inaccessibile	44
Spazi di vita / spazi di identità	48
III. PIANI E PROGETTI ATTIVI	52
OBIETTIVI E STRATEGIE	53
PAESAGGIO URBANO	58
ECONOMIA CIVILE E INCLUSIONE SOCIALE	66
IV. IMMAGINI	76
TRAME URBANE E PAESAGGI TRA QUARTIERI E METROPOLI	77
STRATEGIA URBANA	88
Adriano e Crescenzago. Continuità di parchi e luoghi d'identità	94
Via Palmanova e il Parco Lambro. Superare le barriere tra città e comuni metropolitani	116
Lambrate e Rubattino. Quartieri in evoluzione tra la città densa e il tessuto artigianale	138
PROGETTI PRIORITARI E RISORSE	160



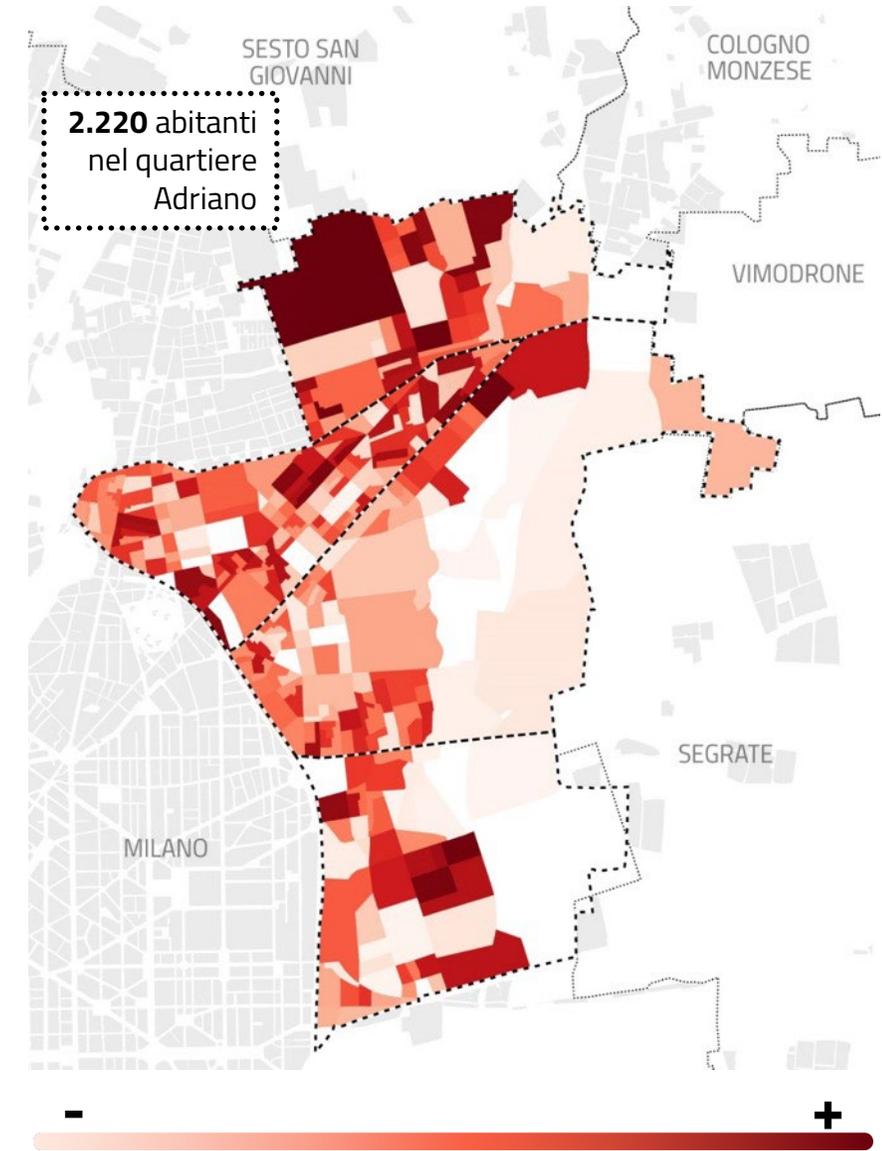
POPOLAZIONI

AMBITO DI STUDIO

 superficie	12,5km² 6,9% di Milano
 residenti	85.749 6,2% di Milano
 variazione 2012-2021	+ 4,2% +1,5% a Milano
 densità	6.840 ab/Km² 7.549 ab/km ² a Milano
 famiglie	46.910 6,2% di Milano
 stranieri	26% 20% a Milano
 variazione stranieri 2012-2021	+11,8% +7,4% a Milano



DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE



POPOLAZIONI

I NUCLEI DI IDENTITÀ LOCALE

ADRIANO

	residenti	17.631
	densità	7.255 ab/Km ²
	stranieri	24,8%
	variazione 2012-2021	
	residenti	+ 15,2%
	stranieri	+ 43,5%
	italiani	+ 8%
	0-18 anni	17,6%
	over75	8,2%
	famiglie	19,3% dell'ambito
	famiglie unipersonali	53%

CIMIANO | ROTTOLE | FELTRE

	residenti	19.346
	densità	3.904 ab/Km ²
	stranieri	16,4%
	variazione 2012-2021	
	residenti	- 3,1%
	stranieri	+ 3,1%
	italiani	- 4,3%
	0-18 anni	14,2%
	over75	16,7%
	famiglie	22,5% dell'ambito
	famiglie unipersonali	53,9%

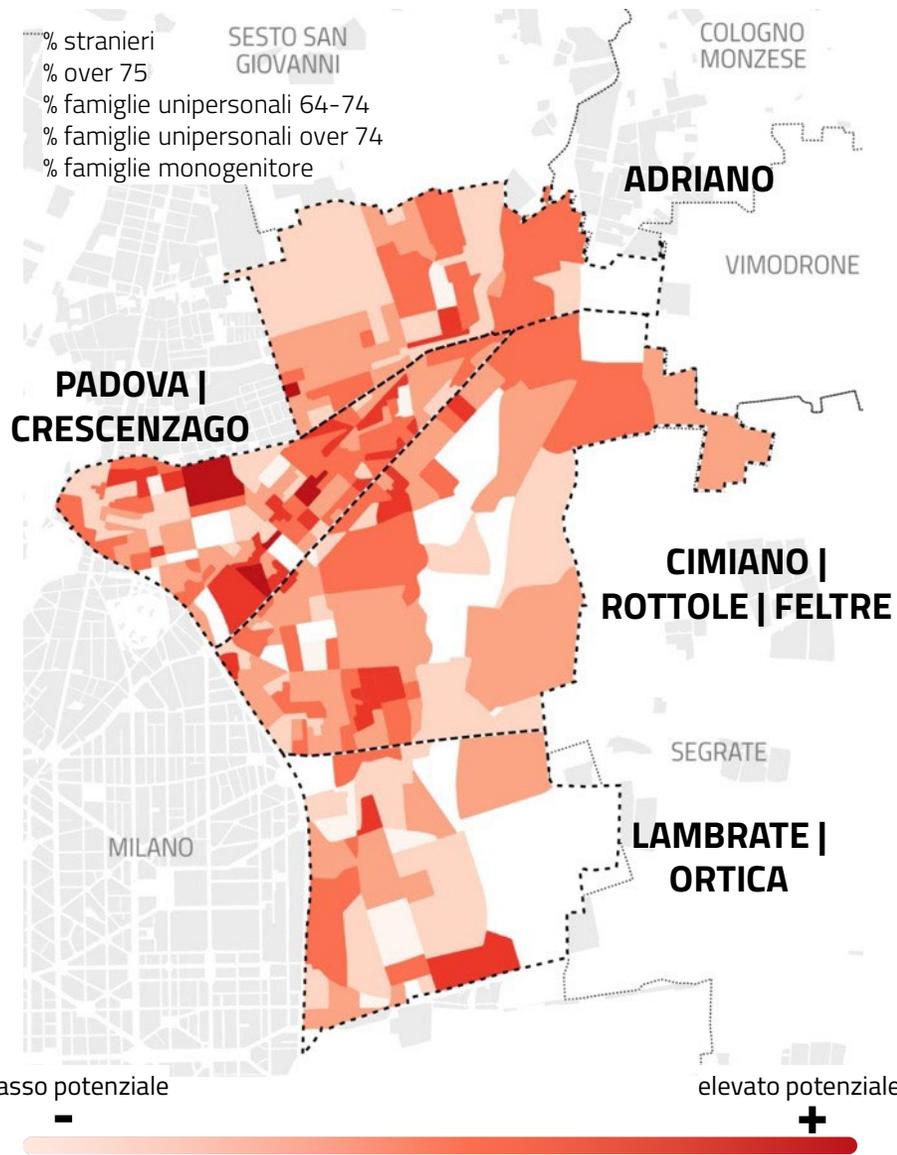
PADOVA | CRESCENZAGO

	residenti	36.978
	densità	17.950 ab/Km ²
	stranieri	35,1%
	variazione 2012-2021	
	residenti	+ 1,5%
	stranieri	+ 9%
	italiani	- 2,2%
	0-18 anni	14,9%
	over75	12%
	famiglie	44,5% dell'ambito
	famiglie unipersonali	58,9%

LAMBRATE | ORTICA

	residenti	11.794
	densità	3.816 ab/Km ²
	stranieri	17,2%
	variazione 2012-2021	
	residenti	+ 12%
	stranieri	- 5,8%
	italiani	+ 16,5%
	0-18 anni	16,7%
	over75	10%
	famiglie	13,7% dell'ambito
	famiglie unipersonali	56%

POTENZIALE DI FRAGILITÀ SOCIALE



IN UN QUADRO DI RELAZIONI METROPOLITANE

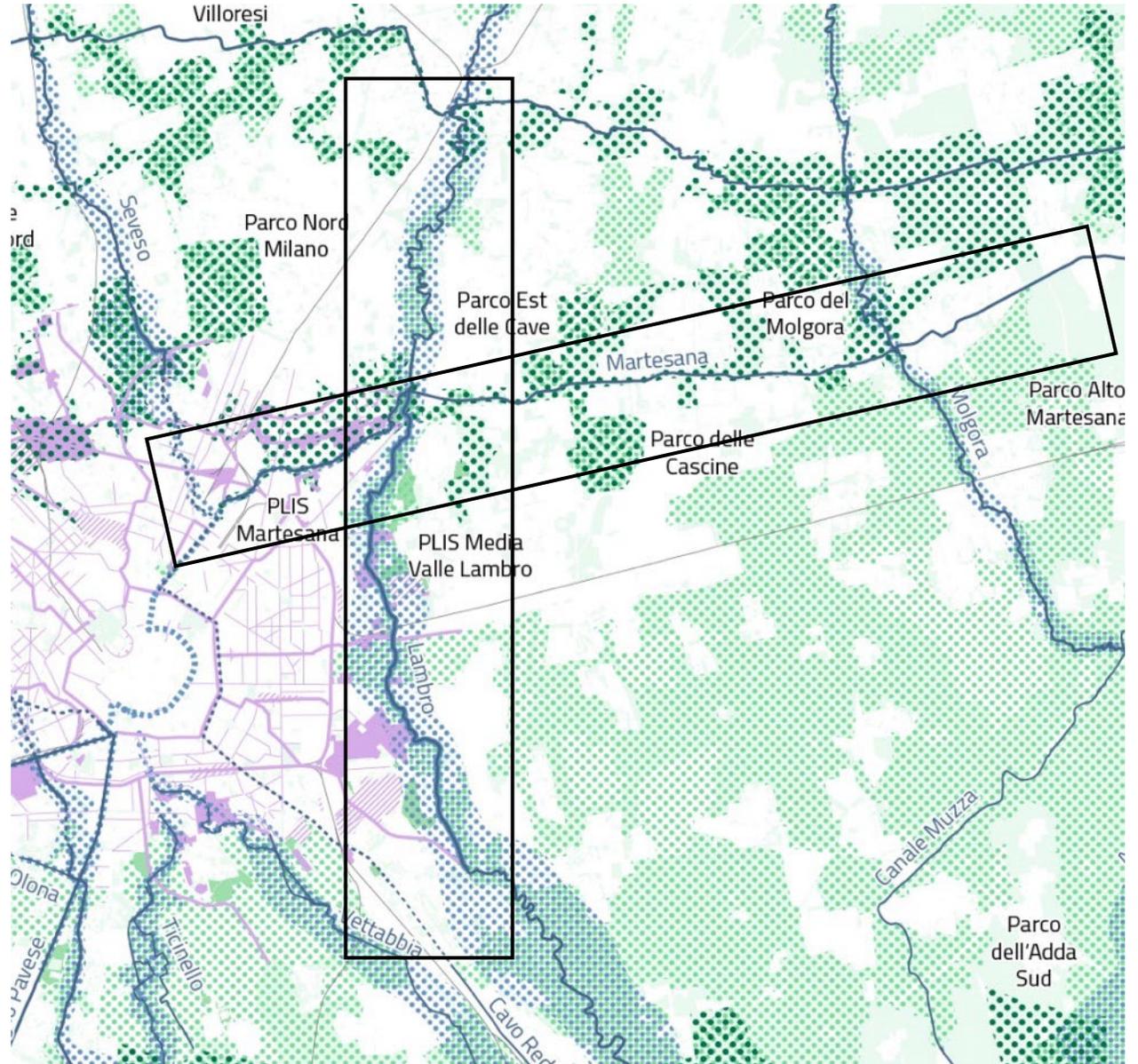
PGT Milano 2030 – Milano metropolitana

> Connessioni verdi e blu tra Martesana e Parco Nord.

Il naviglio della Martesana incontra territori ricchi di qualità ambientale, per quanto differenziati. Rigenerazione ambientale e realizzazione/rafforzamento di connessioni verdi si presentano come opportunità per migliorare una varietà di ambiti posti all'intersezione tra il Naviglio della Martesana ed il fiume Lambro.

> Valorizzazione ambientale della valle del Lambro

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.



- > **Città lenta: percorsi protetti casa scuola**
- > **Aumentare il livello di accessibilità ai parchi e giardini pubblici**
- > Sguardo Metropolitano - **Parco intercomunale**
- > **Biodiversità e continuità ecologica**
- > **Infrastrutture inclusive per gli spazi dell'abitare e le reti civiche**
- > **Rete ambientale verde e blu** per contrastare le isole di calore (depavimentazione)
- > **Qualità del tessuto urbano** (piazze, percorsi ciclopedonali, abbattimento di barriere architettoniche)
- > **Servizi e supporto all'associazionismo/terzo settore**
- > **Recupero patrimonio pubblico sottoutilizzato** favorendone usi ibridi

MAPPARE LA CITTÀ DI PROSSIMITÀ

ANALISI QUANTITATIVA ACCESSIBILITÀ/DOTAZIONE SERVIZI

Le seguenti analisi/mappe saranno elaborate ciascuna attraverso 3 velocità/distanze:

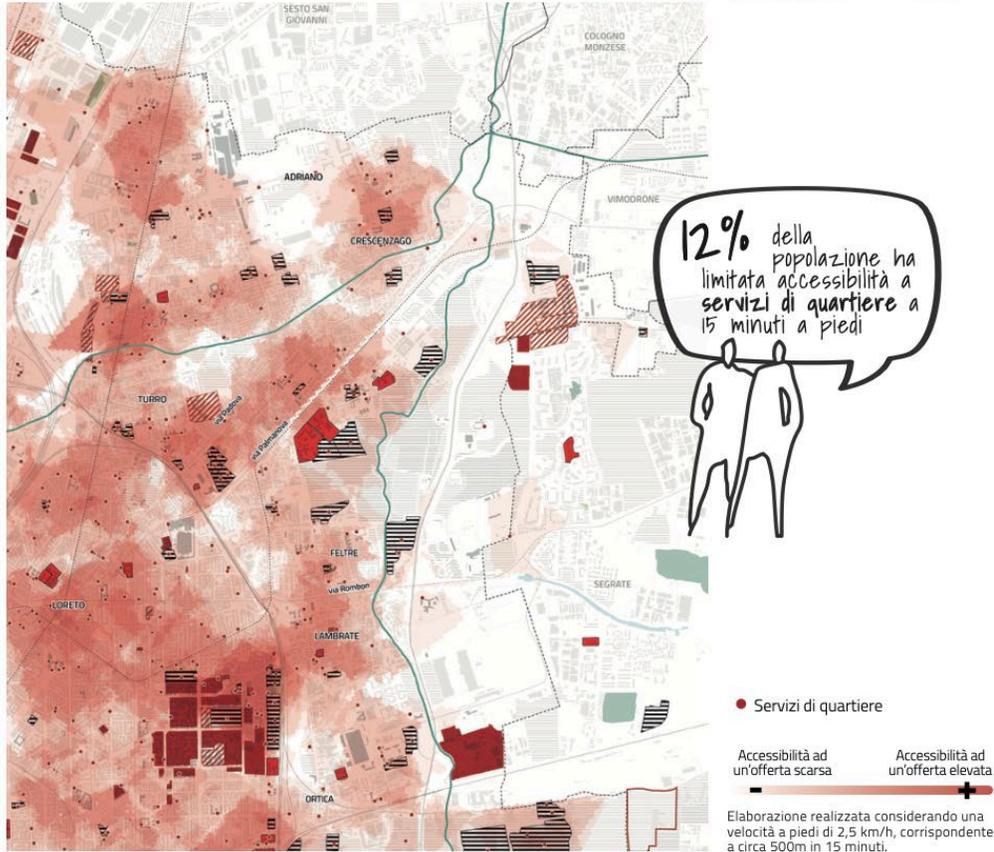
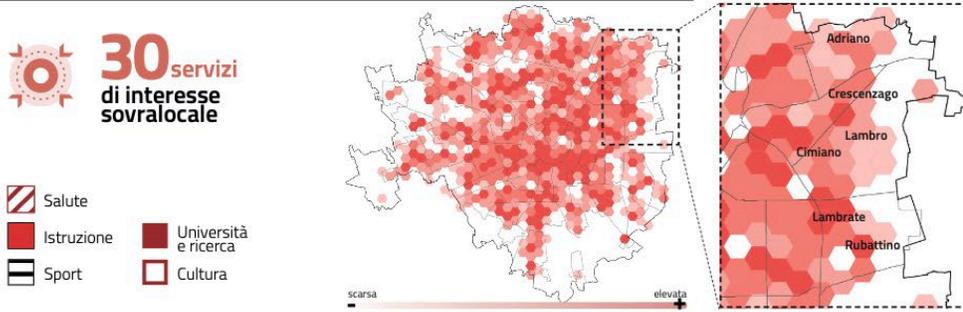
- *a piedi* (4 km/h - 1 km)
- *a piedi* (2 km/h - 0.5 km)
- *in bici* (10 km/h - 2.5 km)

Mappe tematiche (3 velocità/distanze):

1. Accessibilità Negozi di vicinato
2. Accessibilità Servizi di quartiere
3. Accessibilità Servizi categorie fragili
4. Accessibilità a parchi e giardini pubblici
5. Accessibilità asili nido e scuole primarie
6. Accessibilità alle fermate TPL

CITTÀ DI PROSSIMITÀ | *mappature*

↓ Grado di diversificazione tipologica dei servizi



↑ Offerta di servizi di quartiere



CITTÀ DI PROSSIMITÀ | mappature

↓ Offerta di aree verdi

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

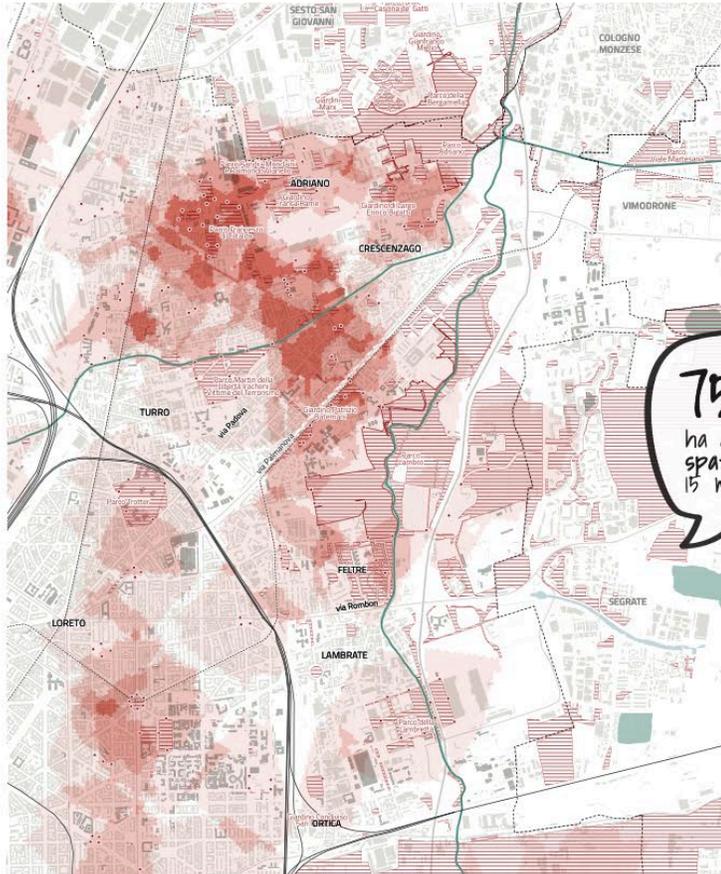
 **9** centri sportivi polivalenti

 **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



↑ Accessibilità alle aree verdi



Il paesaggio d'acqua



Accessi ai grandi parchi poco valorizzati



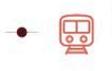
Un verde attrezzato poco attrattivo

CITTÀ DI PROSSIMITÀ | mappature

↓ Offerta di trasporto pubblico

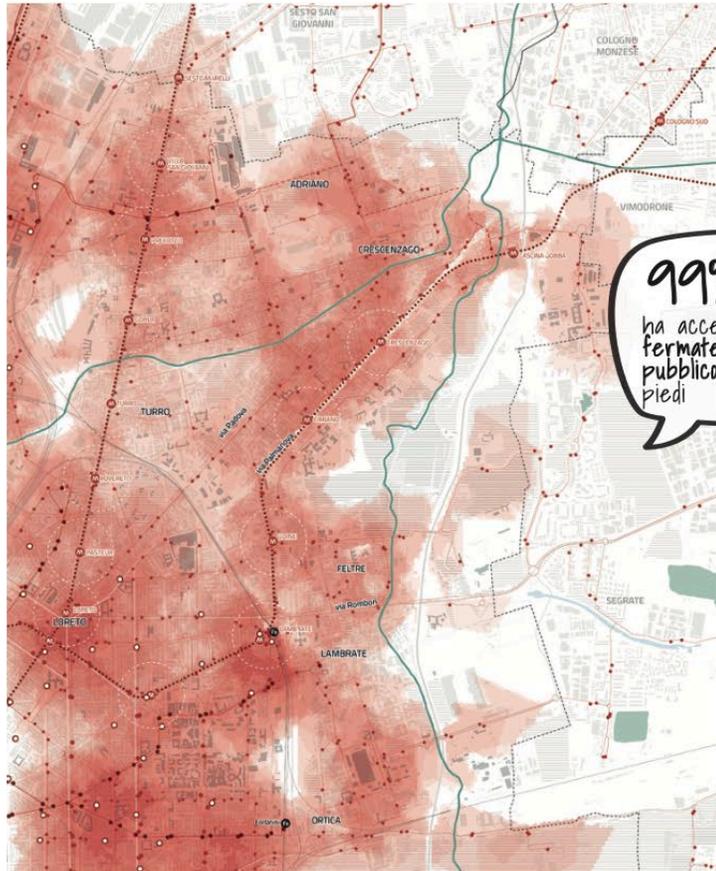
 **25** linee del trasporto pubblico

 **22** linee autobus

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

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

 **0** stazioni di bike sharing



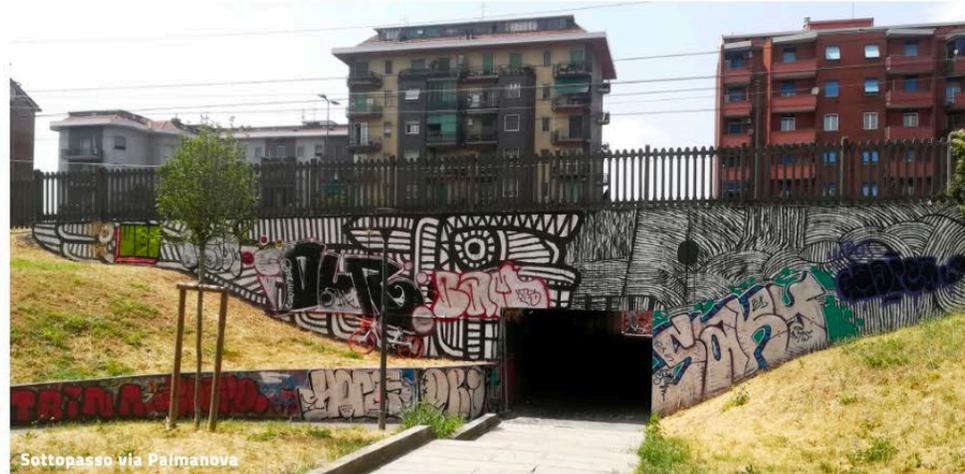
99% della popolazione ha accessibilità a fermate del trasporto pubblico a 15 minuti a piedi

96% media di Milano

- Fermate del TPL
- Ⓜ 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.



CITTÀ DI PROSSIMITÀ | mappature

↓ Offerta di negozi di vicinato

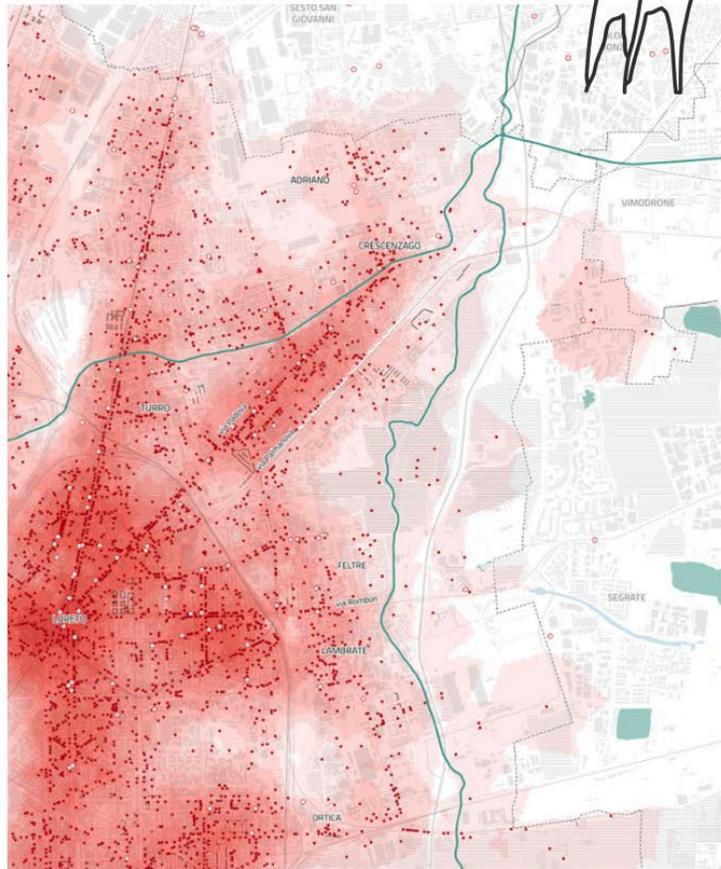
 **1.939**
esercizi di vicinato

 **512**
esercizi di somministrazione
di cibo e bevande

 **307**
esercizi alimentari

99% della popolazione
ha accessibilità a
esercizi di vicinato a
15 minuti a piedi

95,5%
media di
Milano



↑ Accessibilità ai negozi di vicinato



PROFILO TERRITORIALE

- La **scala metropolitana** - «una porta di accesso alla città», «tanti servizi con bacini di utenza sovracomunale», «valle fluviale» - e la **scala locale** e di quartiere convivono entro spazi urbani ristretti ed entro frequenti condizioni di conflittualità.
- Gli spazi sono attraversati e intersecati da **barriere**, interrotti dalle **infrastrutture di mobilità** (nodo di Gobba e sistema tangenziali, via Palmanova e tracciati in superficie della Linea M2, rilevato della cerchia ferroviaria a Lambrate) e dalle grandi **infrastrutture d'acqua** (Lambro e Martesana) definiscono condizioni di **separazione** e di **retro**.
- L'ambito è caratterizzato da una significativa presenza di realtà del **terzo settore, attività economiche e funzioni di interesse pubblico** e generale di eccellenza che investono i campi della ricerca.
- E' un'area densa di **ambiti urbani in trasformazione** (fisica e sociale): progetti di rigenerazione in corso nel territorio milanese e nei comuni di prima cintura a ridosso dei confini amministrativi.
- Il **fiume Lambro e la sua valle** nei differenti aspetti (ecologico/ambientali, ludico/ricreativi, insediativi per funzioni specializzate – produttive, impianti e servizi) connotano fortemente l'ambito definendo contemporaneamente aspetti di criticità e opportunità.

TEMI EMERGENTI

- **Accessibilità:** degrado/insicurezza dei punti di attraversamento delle infrastrutture, difficoltà di connessione tra i quartieri a ridosso di barriere infrastrutturali.
- **Servizi:** incrementare/articolare l'offerta di categorie di servizio (scolastici/educativi) laddove più significativi appaiono gli incrementi insediativi. Incrementare l'attrattività all'interno delle aree del parco Lambro
- **Degrado urbano:** in corrispondenza di edifici dismessi (pubblici e privati), delle aree demaniali ai lati delle grandi infrastrutture di trasporto, e delle aree abbandonate e condizioni di
- **Riqualificazione urbana:** ricadute di esternalità positive negli spazi dei quartieri generate dagli interventi di trasformazione urbana.
- **Funzioni di eccellenza:** rafforzare il legame tra funzioni esistenti e nuove (in previsione) e gli ambiti esistenti in termini di dotazione di servizi, condizioni di accessibilità, decoro urbano.
- **Sicurezza idraulica / paesaggio fluviale:** legata alle condizioni di rischio idrogeologico, per gli insediamenti lungo le sponde del Lambro.
- **Co-pianificazione:** la prossimità dei confini amministrativi e la rilevanza di temi territoriali non trattabili adeguatamente alla scala locale richiamano la necessità di un alto livello di coordinamento tra gli enti.

VERSO IL PARCO METROPOLITANO

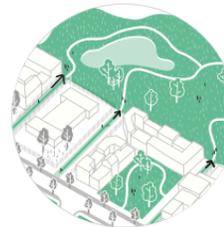


1. Verso il Parco Metropolitano



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.



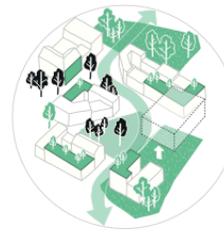
Definire nuove connessioni verdi tra i parchi

Trasformare spazi stradali irrivolti 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

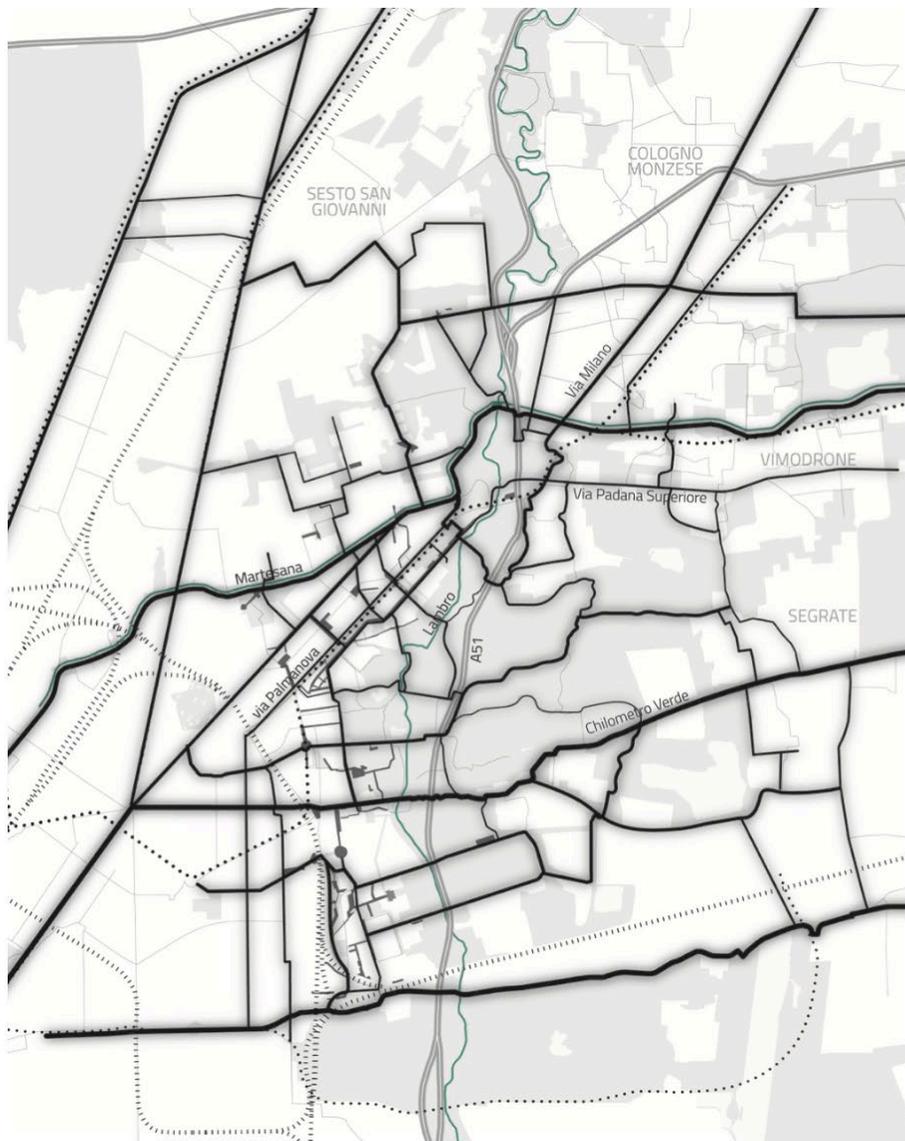
Rafforzare il corridoio ecologico del fiume Lambro con nuove piantumazioni e oasi naturali al fine di arricchire la biodiversità. Restituire spazio al fiume progettando spazi di esondazione naturale in grado mitigare i fenomeni di piena.



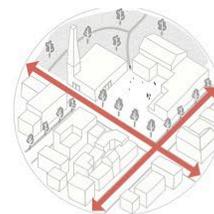
Incentivare la rigenerazione ambientale

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

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



2. Spazi pubblici continui, sicuri, confortevoli



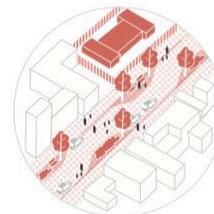
Completare la rete dei percorsi ciclabili

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



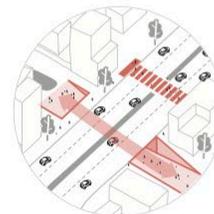
Creare spazi pedonali attivi

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



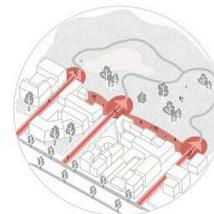
Ridefinire lo spazio della strada come spazio condiviso

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

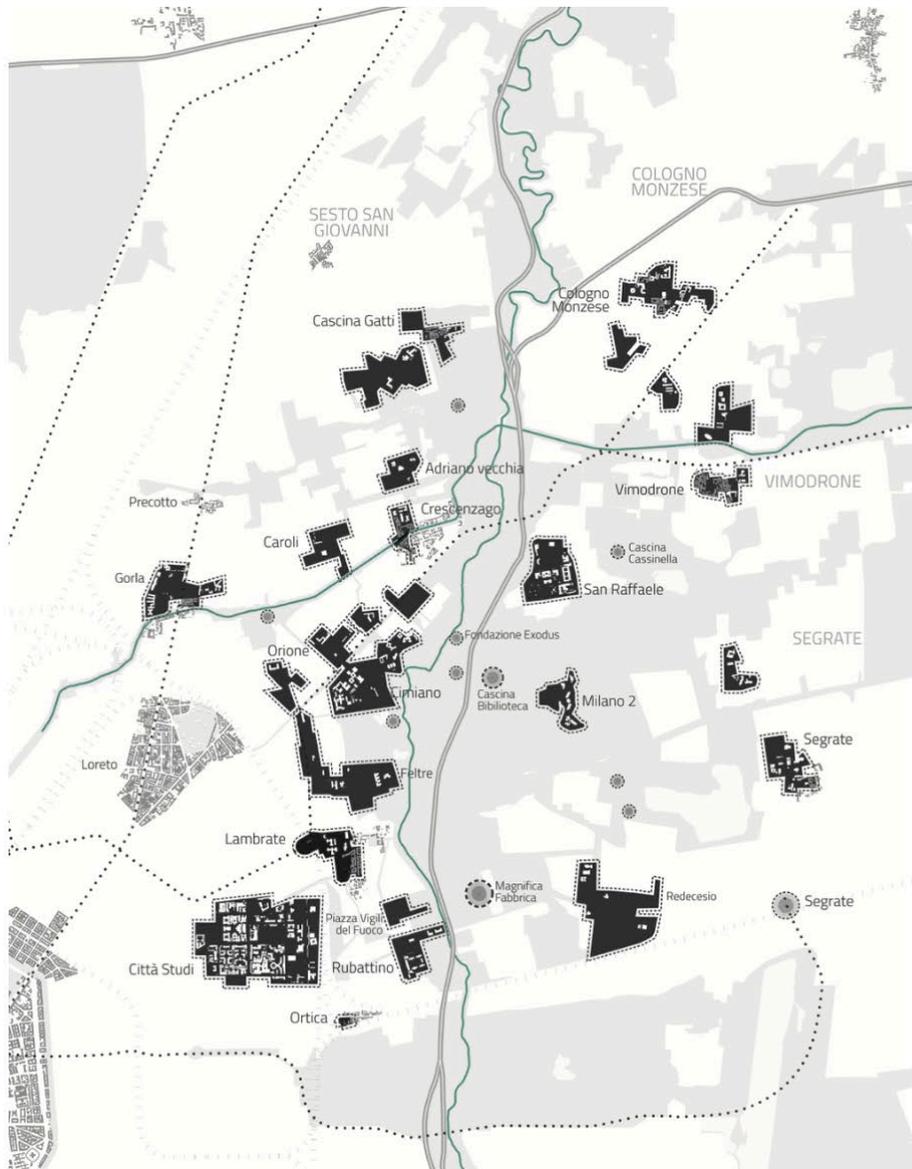
Mettere in sicurezza e riqualificare i sottopassi e gli attraversamenti alle barriere infrastrutturali al fine di garantire maggiore permeabilità e qualità degli spostamenti ciclopedonali avvicinando i quartieri.



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.

CITTÀ DI QUARTIERI. 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.



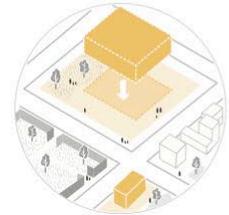
Aprire i servizi alla città

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

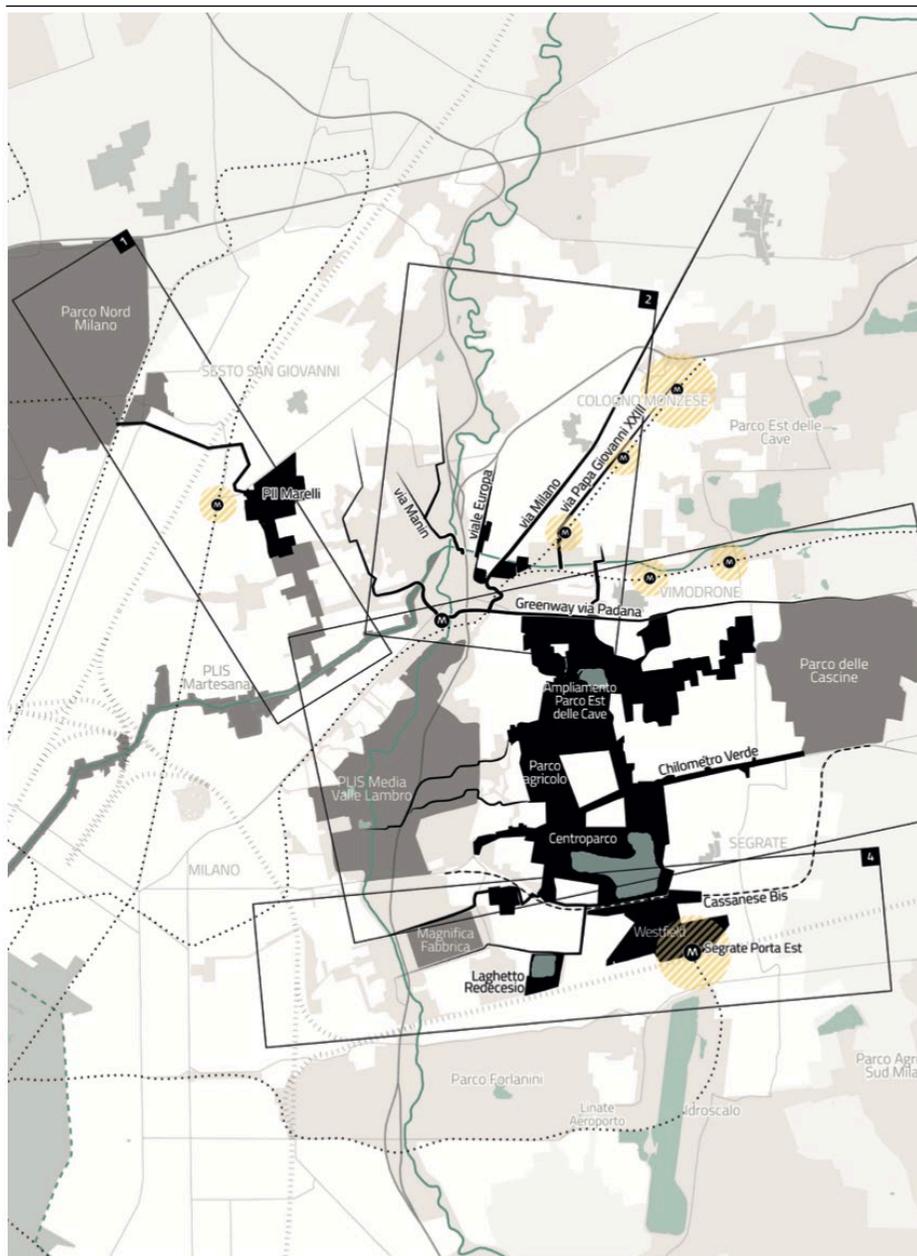
Favorire l'attivazione di funzioni ad uso pubblico e attività commerciali di prossimità al piede degli edifici a contatto con gli spazi pubblici.



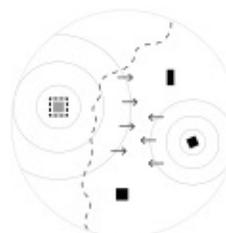
Attivare nuovi servizi

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

GOVERNANCE METROPOLITANA

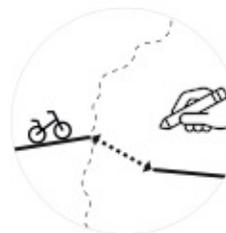


4. Una governance metropolitana



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

Coordinare il disegno delle direttrici di mobilità alla scala 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, prevenzione e adattamento 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 trasformazioni future in una visione ampia e complessiva.

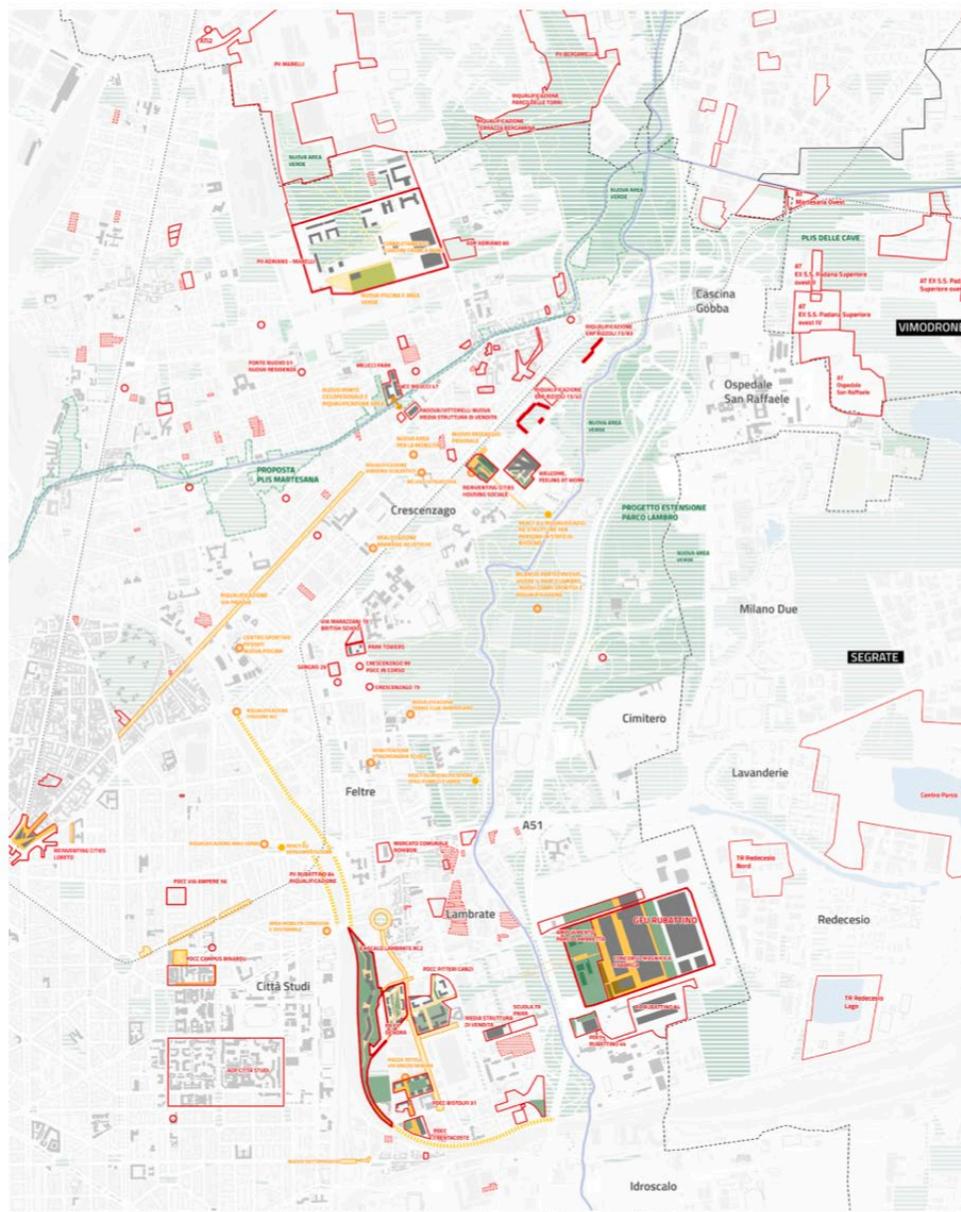
1 Connessione ecologica tra PLIS Martesana e Parco Nord Milano - Sesto San Giovanni

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

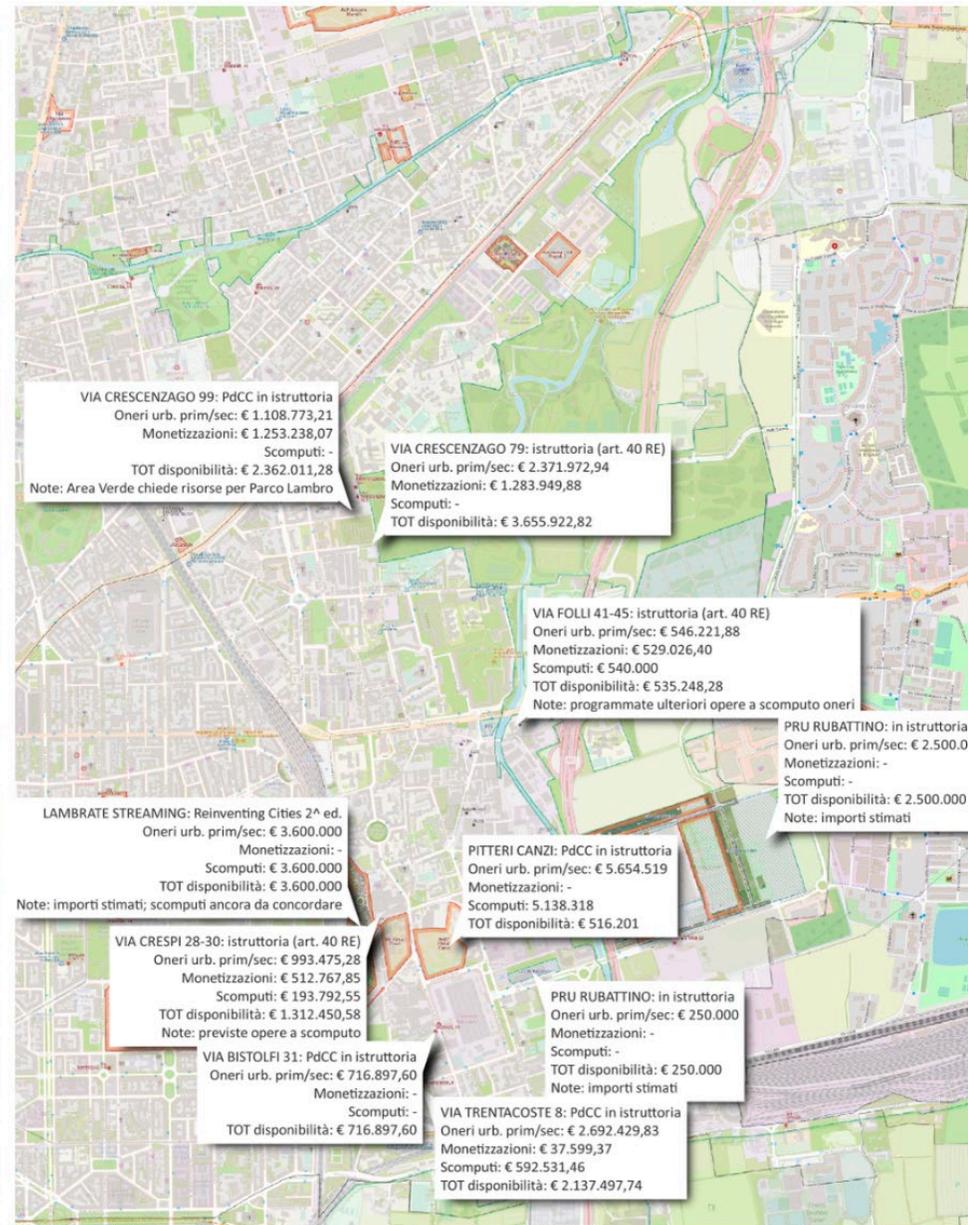
3 Continuità ecologica a est del Lambro Milano - Vimodrone, Segrate

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

PROGETTI IN CORSO



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



↑ Potenziali risorse

- Legenda**
- TRASFORMAZIONI URBANISTICHE**
- Grandi Funzione 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

STRATEGIE DI QUARTIERE

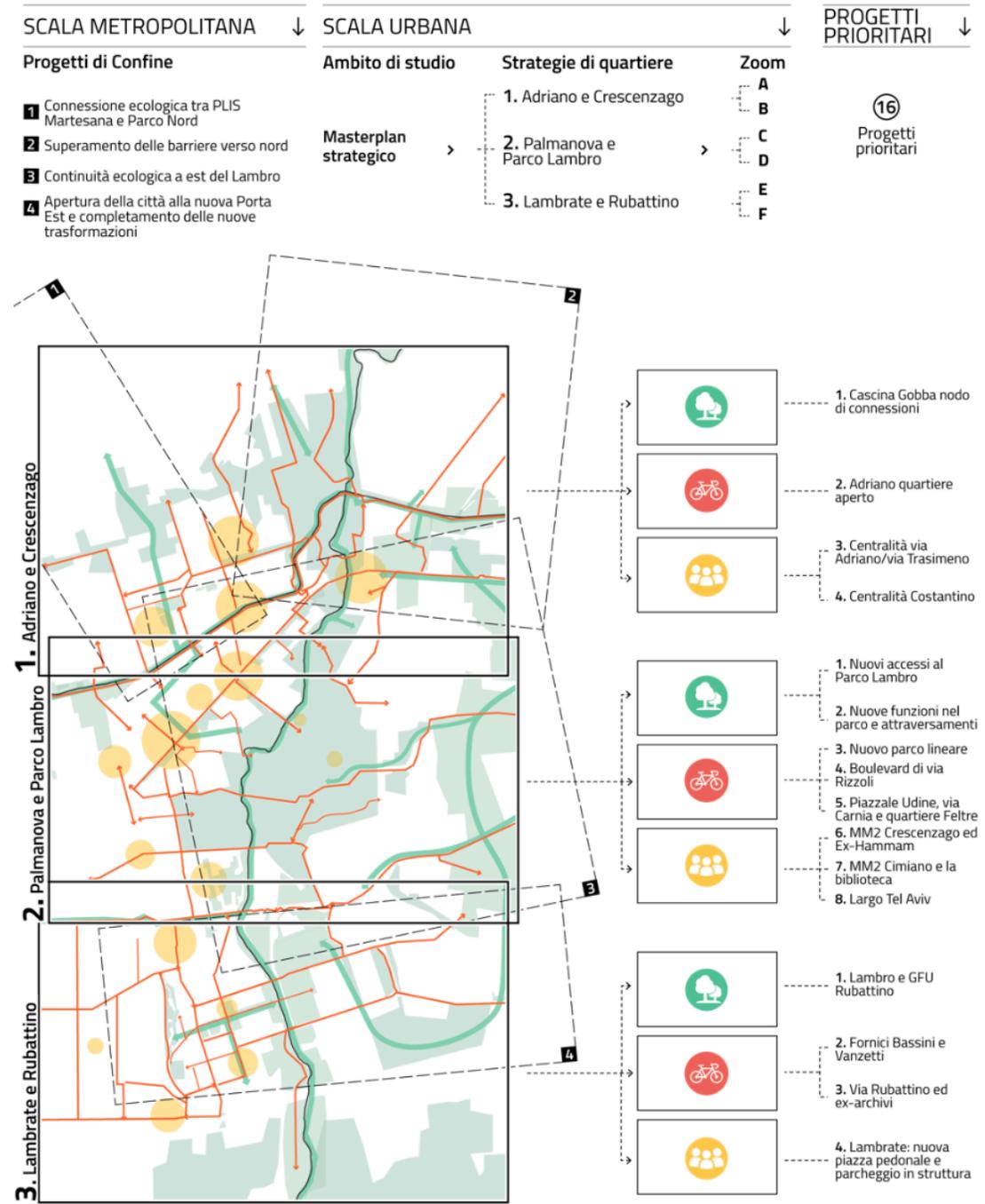
**Spazi pubblici a misura d'uomo. Continui, sicuri, confortevoli
Verso il Parco Metropolitano**

Città di quartieri. Prossimità, servizi, identità

1. Adriano e Crescenzago

2. Palmanova e Parco Lambro

3. Lambrate e Rubattino



1

ADRIANO E CRESCENZAGO

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



1. Adriano e Crescenzago

MASTERPLAN →

VERSO IL PARCO METROPOLITANO
una parco continuo da Parco Lambro, Parco delle 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

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

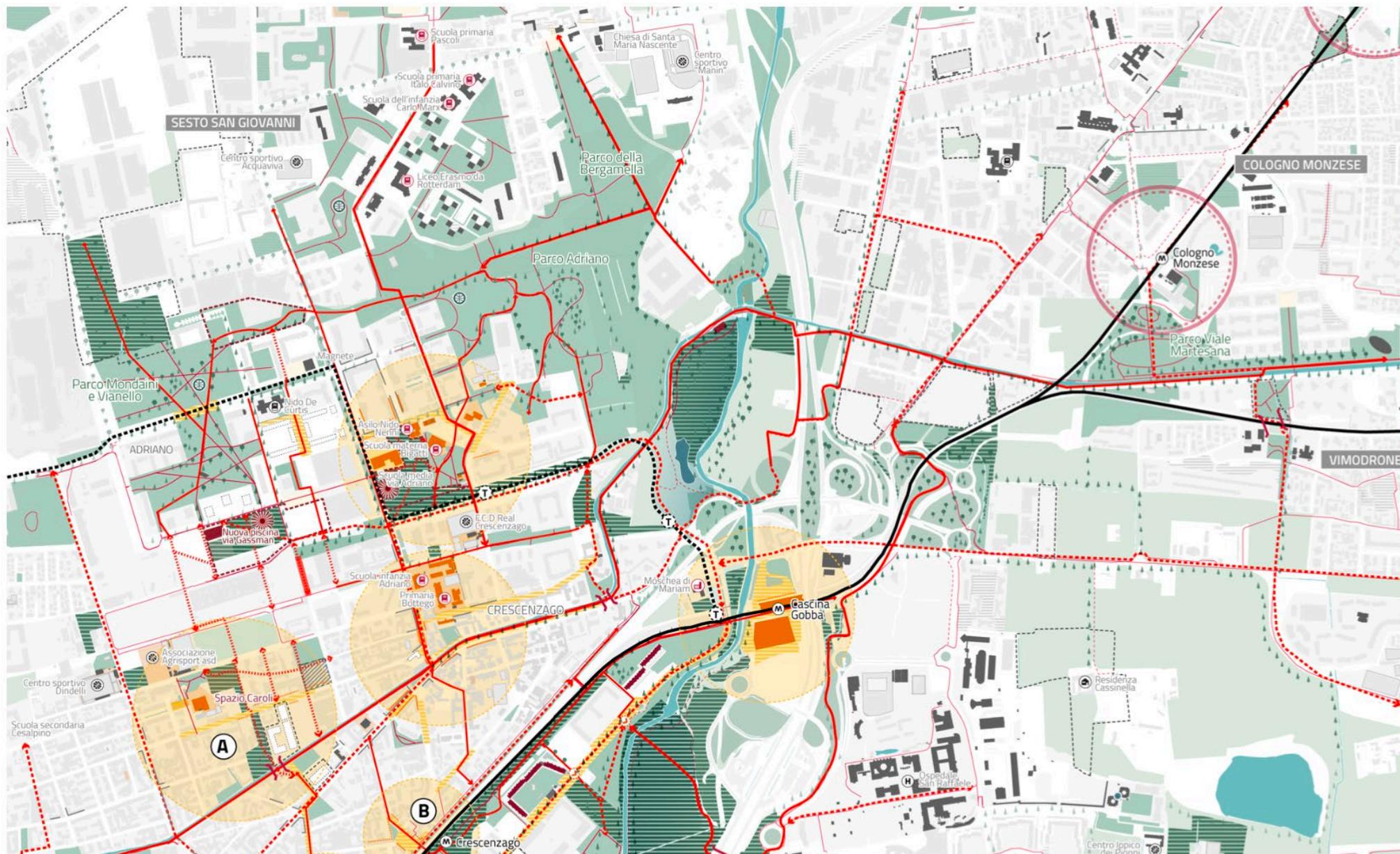
- ↔ assi ciclo-pedonali esistenti da rafforzare
- ↔ nuovi assi ciclo-pedonali
- ↔ nuova permeabilità pedonali interne ai lotti
- ↔ attraversamenti alle infrastrutture da creare o riqualificare

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

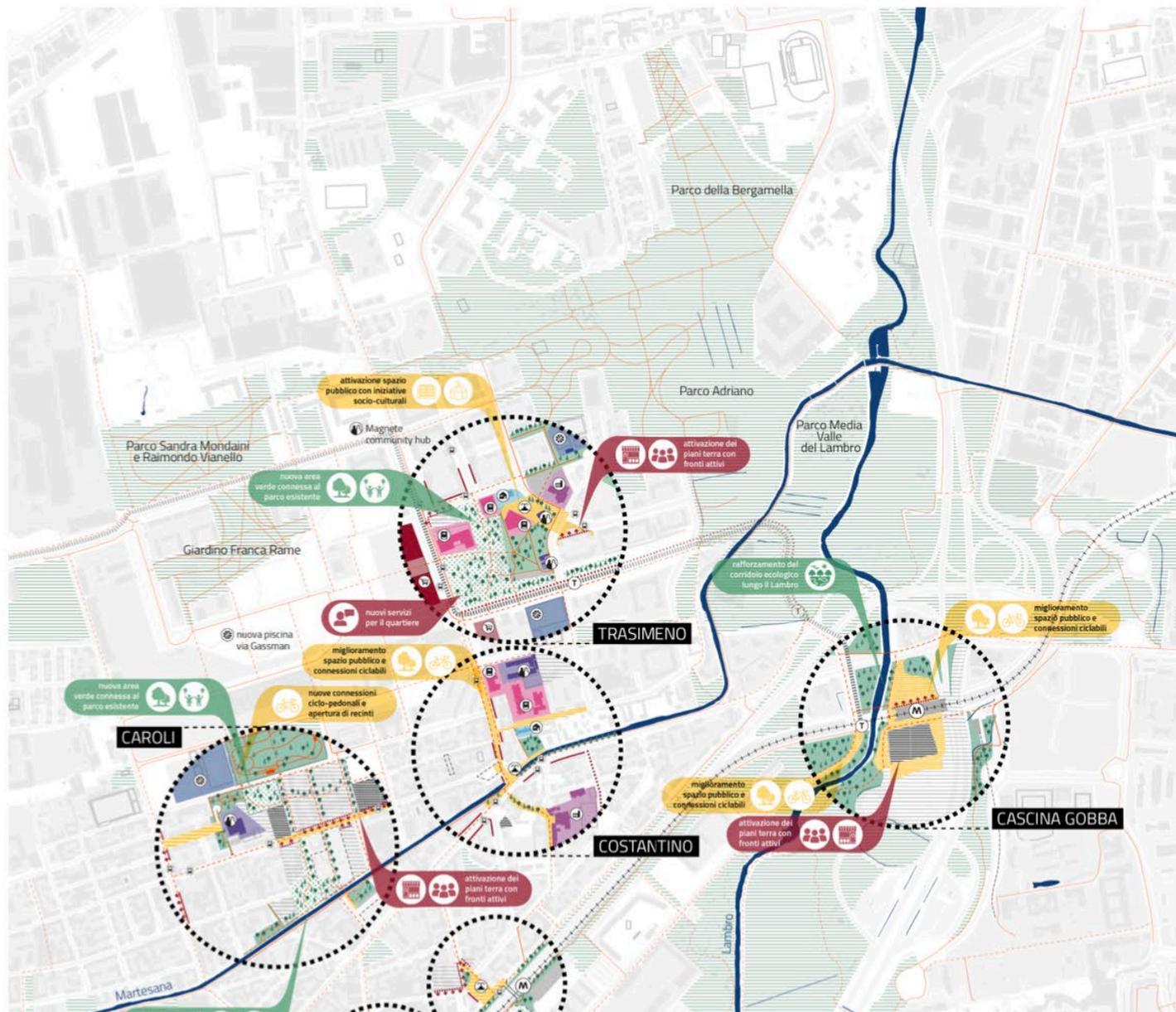
ZOOM DI PROGETTO

- 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



1. Adriano e Crescenzago

CITTÀ DI QUARTIERI →



VIA 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.

PZA COSTANTINO

Luogo storico identitario della 'vecchia Milano', seppur oggi questo luogo si è trasformato in un incrocio viabilistico trafficato, la presenza di quello 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.

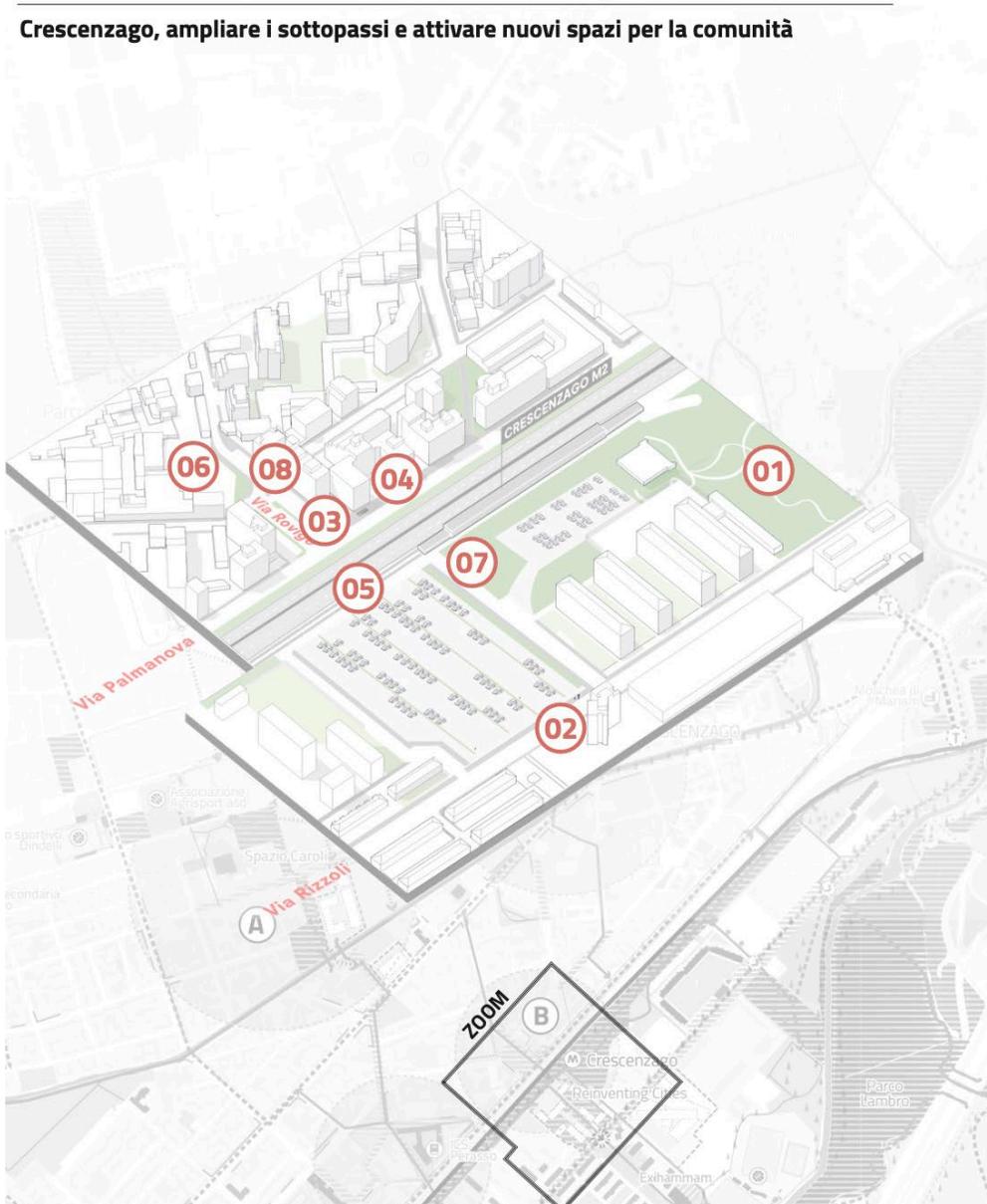
CASCINA GOBBA

Nodo di interscambio strategico (PGT) tra l'area metropolitana e il centro urbano, rappresenta un luogo di totale ridefinizione degli

1. Adriano e Crescenzago

ZOOM B

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



Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino



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

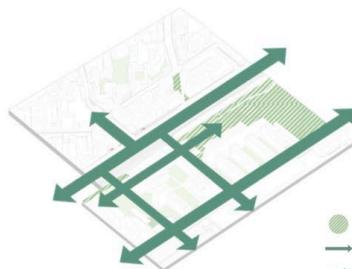
Scarsità di fronti commerciali attivi lungo via Rovigo e vie limitrofe.

1. Adriano e Crescenzago

ZOOM B

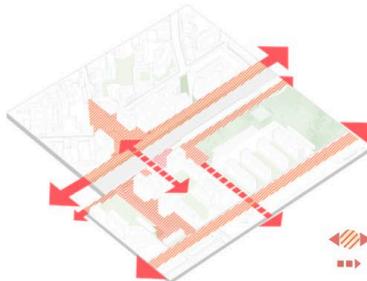
Crescenzago, ampliare i sottopassi e attivare nuovi spazi per la comunità

VERSO IL PARCO METROPOLITANO



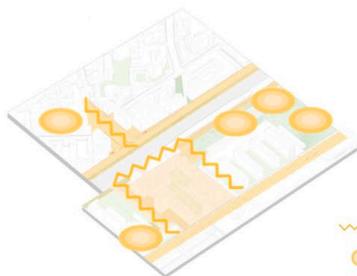
- Aree verdi
- Continuità verde
- Nuove connessioni verdi

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

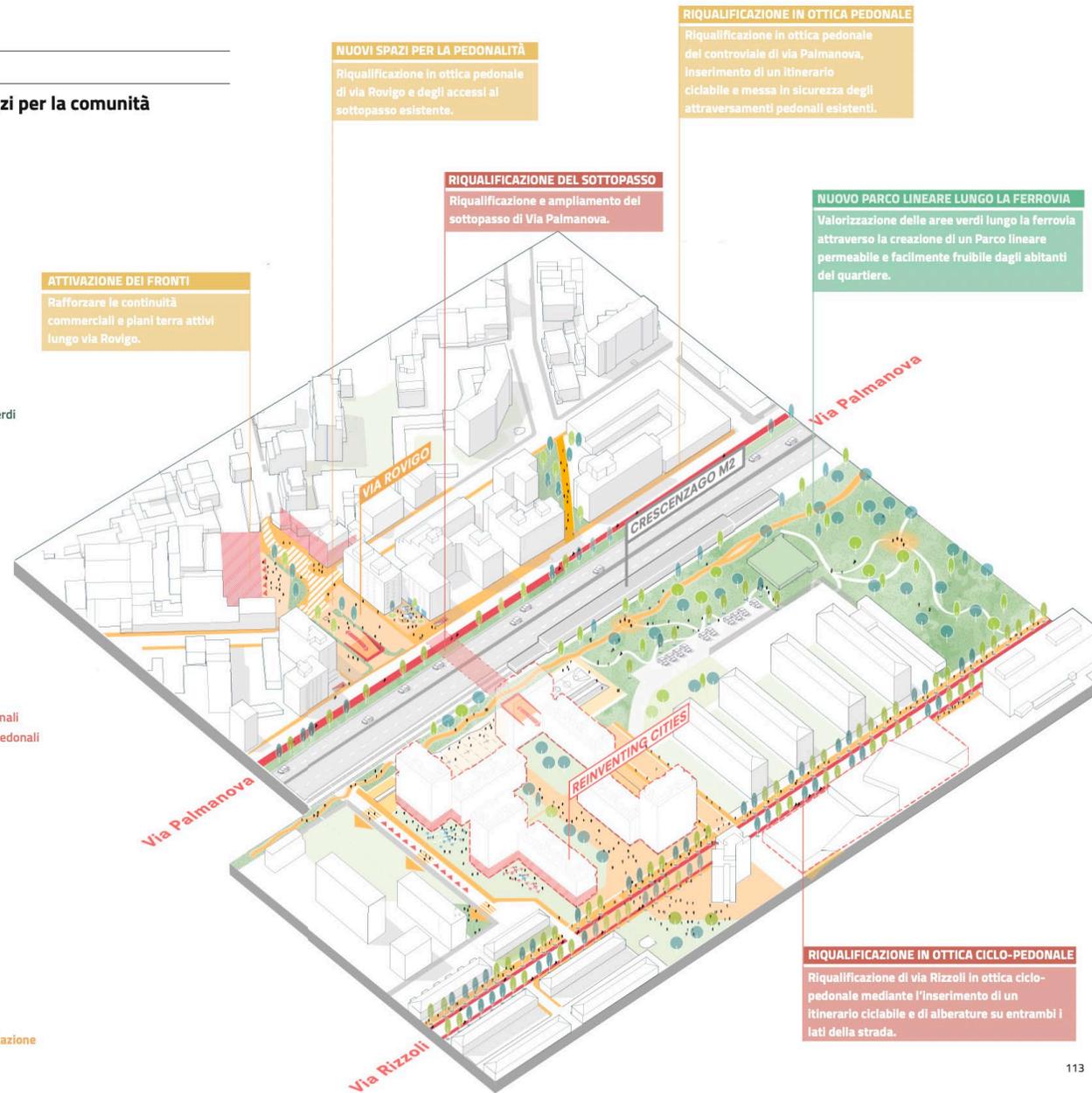


- Continuità ciclo-pedonali
- Nuove permeabilità pedonali

CITTÀ DI QUARTIERI. PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ



- ~ Attivazione fronti
- Attivazione/riqualificazione spazio pubblico



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.

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

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.

1. Stima quantitativa



+ 550.000 m²

di aree verdi nuove, rigenerate o riforestare

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



due 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 rifunzionizzare

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



2. Via Palmanova e Parco Lambro

MASTERPLAN



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

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

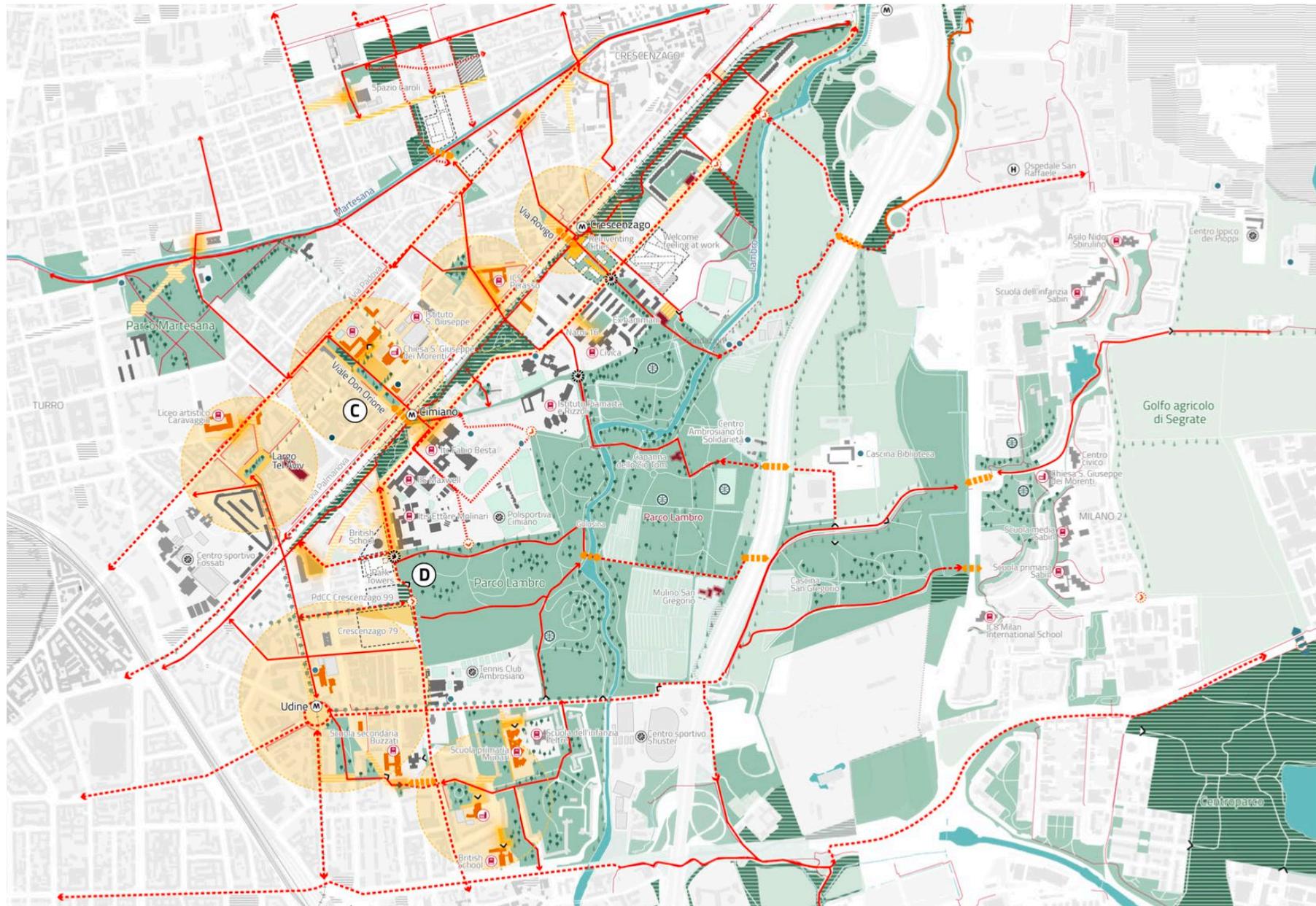
- assi ciclo-pedonali esistenti da rafforzare
- nuovi assi ciclo-pedonali
- nuova permeabilità pedonale interne ai lotti
- attraversamenti alle infrastrutture da creare o riqualificare

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
- Servizi da valorizzare
- Edifici da riattivare

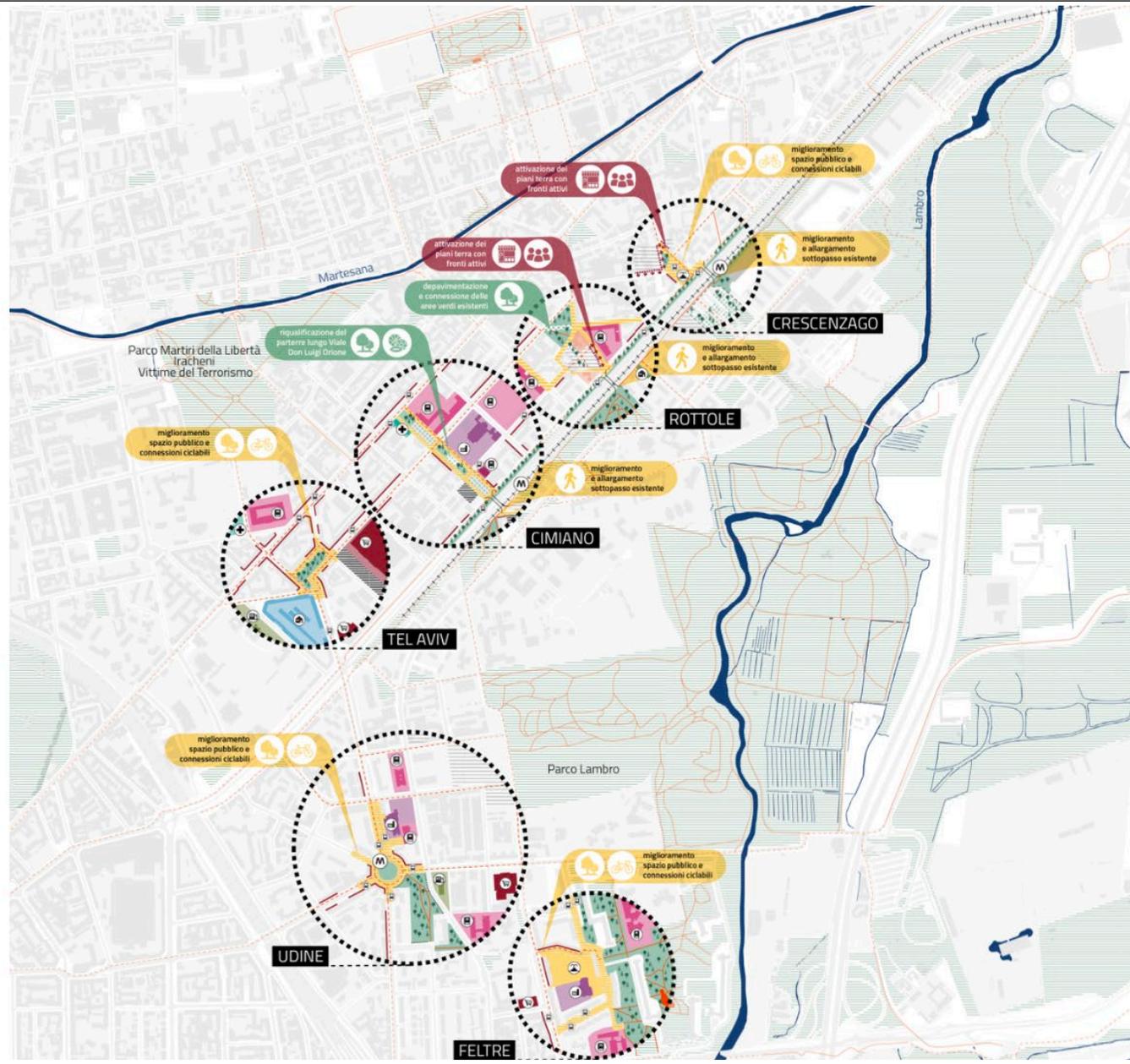
ZOOM DI PROGETTO

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



2. Via Palmanova e Parco Lambro

CITTÀ DI QUARTIERI →



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 a 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 ciclopodali, 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, conformazione, la presenza della fermata metropolitana e di esercizi commerciali, il piazzale si appresta a fungere dal luogo prioritario di gravitazione cittadina. Attraverso la ricomposizione e l'ottimizzazione degli spazi, ovvero attraverso il riequilibrio dei flussi a vantaggio di quelli ciclopodali, il piazzale assumerà il carattere di un vero e proprio luogo da vivere e non solo da attraversare.

FELTRE

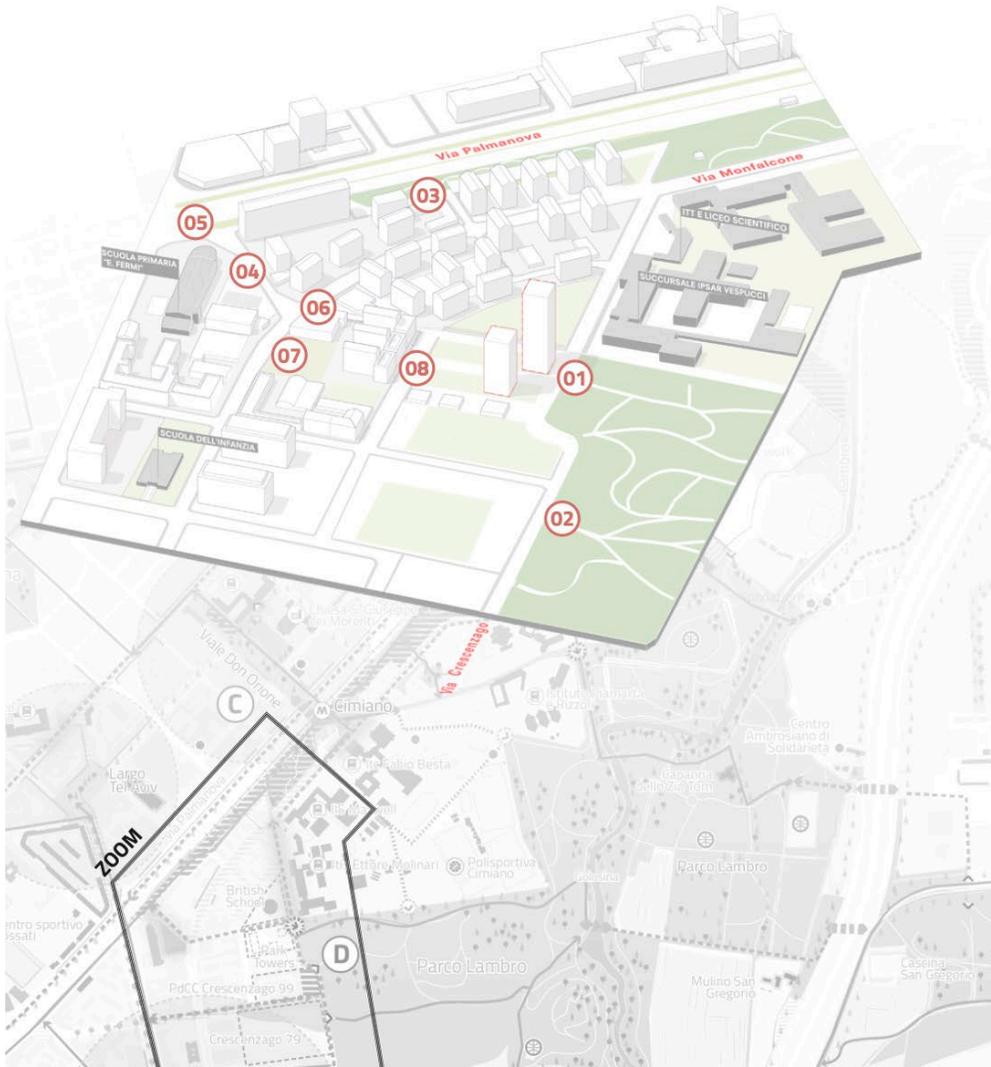
Attraverso il miglioramento dello spazio pubblico e delle connessioni si vuole attivare un percorso prioritario alternativo, per flussi di mobilità lenta, agli accessi principali al quartiere da via Feltre e via Rombon, oggi assi dedicati prevalentemente alla mobilità veicolare in entrata/uscita

2. Via Palmanova e Parco Lambro

ZOOM D

Attivare i bordi e valorizzare le connessioni verso via Palmanova

Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino



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

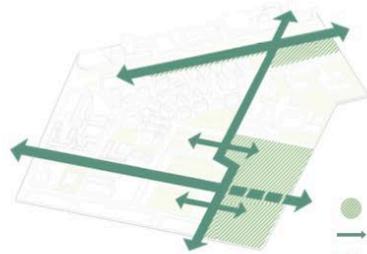
Assenza di fronti commerciali attivi lungo via Monfalcone e altri assi centrali del quartiere.

2. Via Palmanova e Parco Lambro

ZOOM D

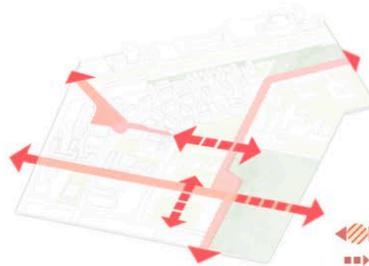
Attivare i bordi e valorizzare le connessioni verso via Palmanova

VERSO IL PARCO METROPOLITANO



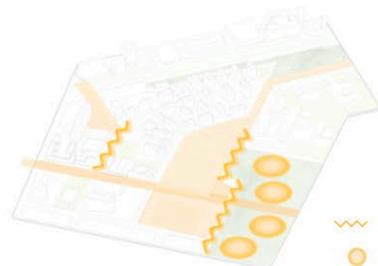
- Aree verdi
- Continuità verde
- ➡ Nuove connessioni verdi

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.

NUOVO PARCO LINEARE

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

IMPLEMENTAZIONE ATTRAVERSAMENTI

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

RIQUALIFICAZIONE IN OTTICA PEDONALE

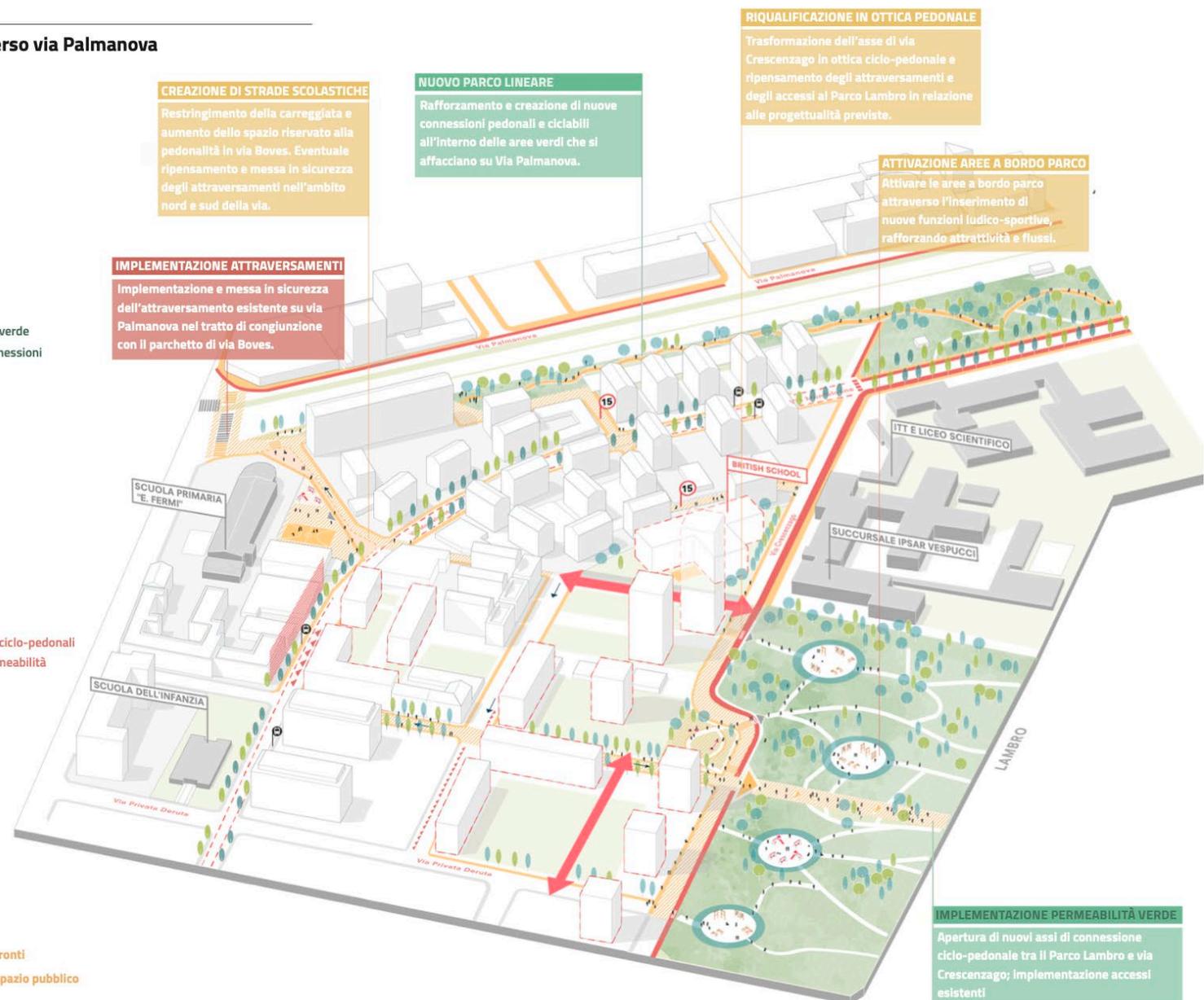
Trasformazione dell'asse di via Crescenzago in ottica ciclo-pedonale e ripensamento degli attraversamenti e degli accessi al Parco Lambro in relazione alle progettualità previste.

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



2. Stima quantitativa



+ 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



due 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

3

LAMBRATE E RUBATTINO

QUARTIERI IN EVOLUZIONE TRA LA CITTÀ
DENSE E IL TESSUTO ARTIGIANALE



3. Lambrate e Rubattino

MASTERPLAN →

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

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

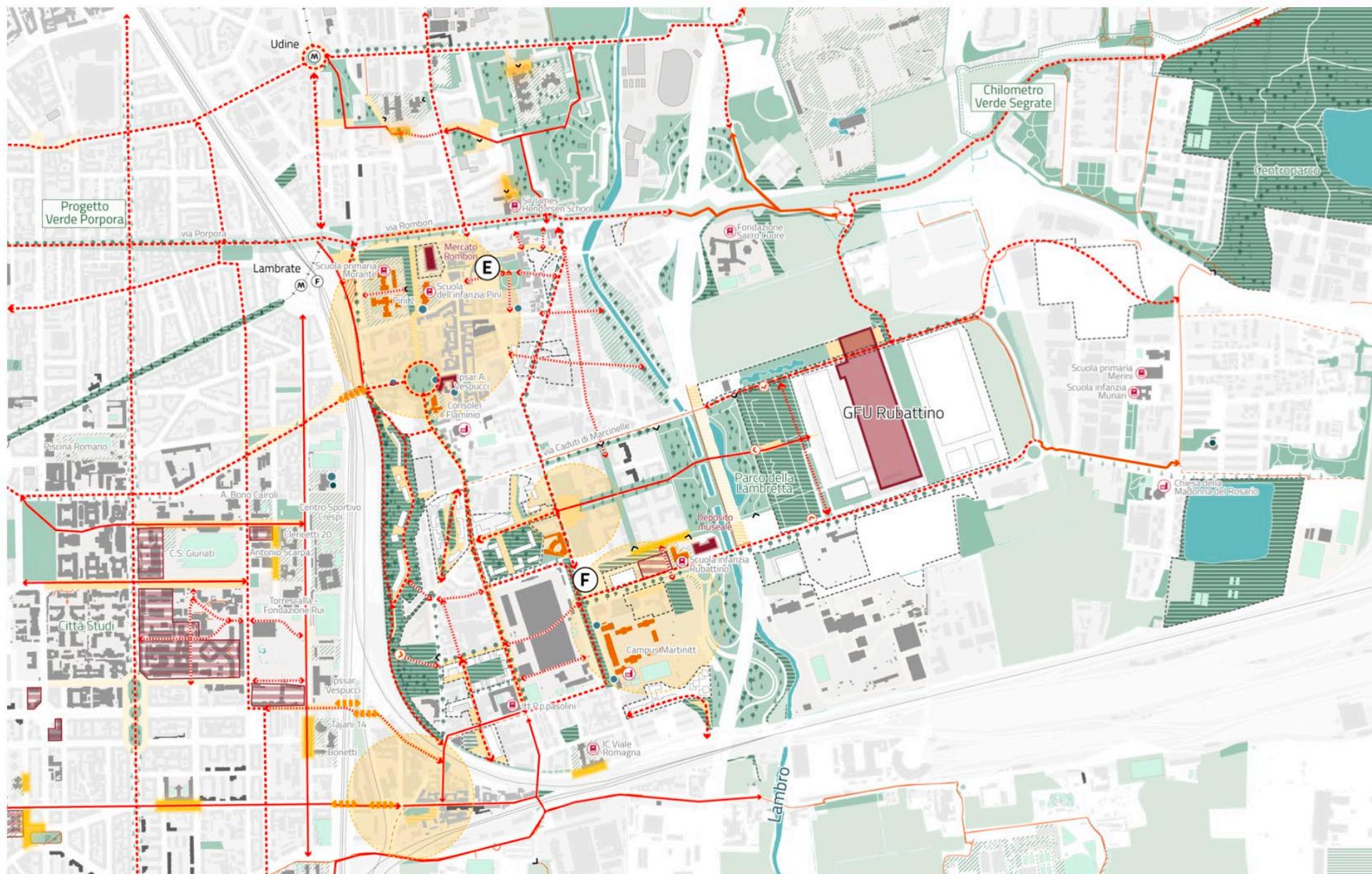
-  assi ciclo-pedonali esistenti da rafforzare
-  nuovi assi ciclo-pedonali
-  nuova permeabilità pedonale interne ai lotti
-  attraversamenti alle infrastrutture da creare o riqualificare

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

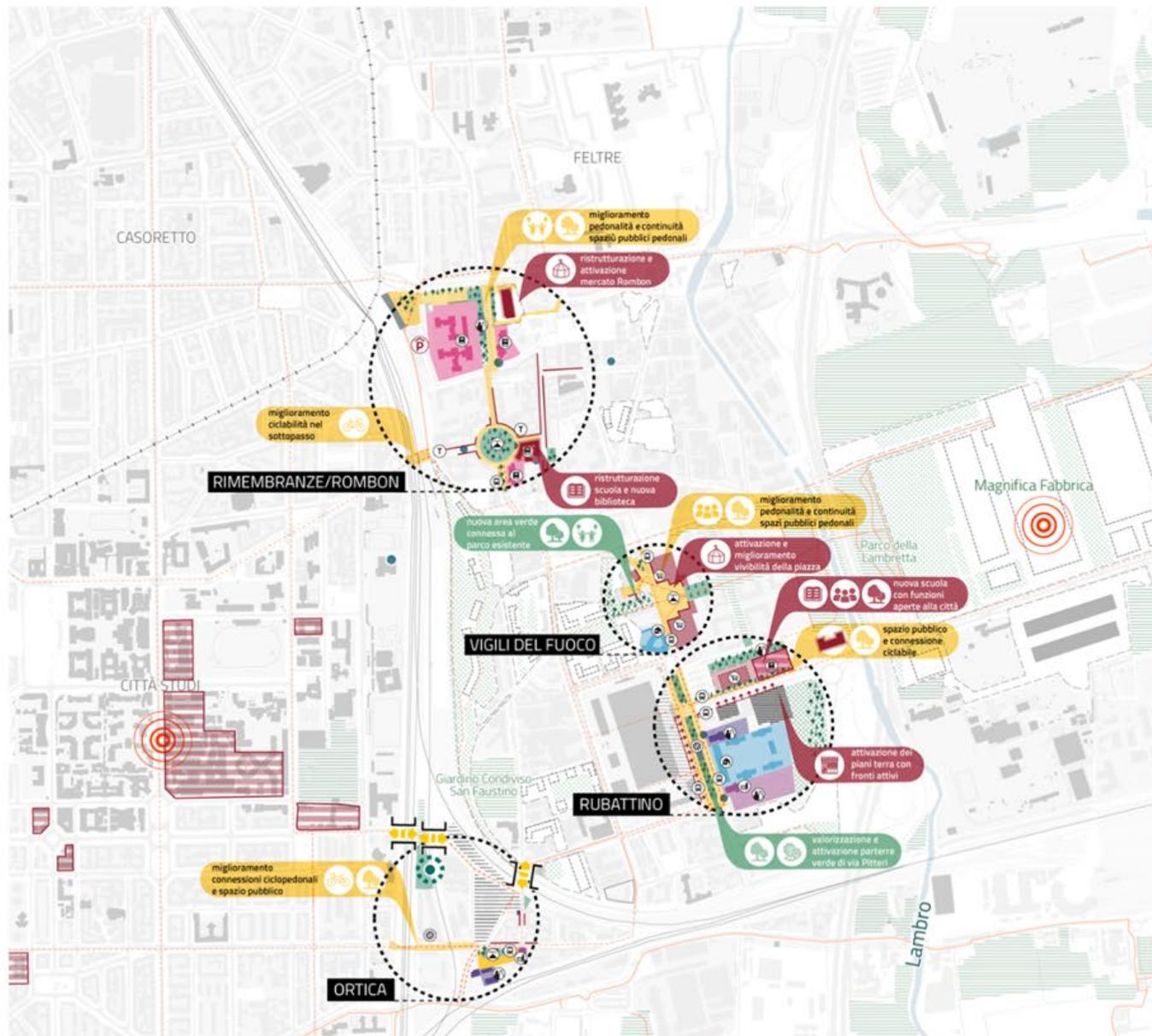
-  **E** Rombon-Sbodio, un tessuto artigianale in evoluzione
-  **F** Via Rubattino-Pitteri, rafforzare la rete ciclabile e pedonale



3. Lambrate e Rubattino

CITTÀ DI QUARTIERI →

- 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



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 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 Martinetti, 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, modifica dei flussi e 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 acuiscano 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

3. Lambrate e Rubattino

ZOOM E

Rombon-Sbodio, un tessuto artigianale in evoluzione

Studio d'Area Adriano, Crescenzago, Rubattino



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.



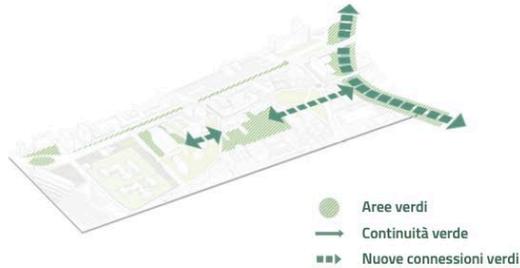
08 Scarsa permeabilità urbana

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

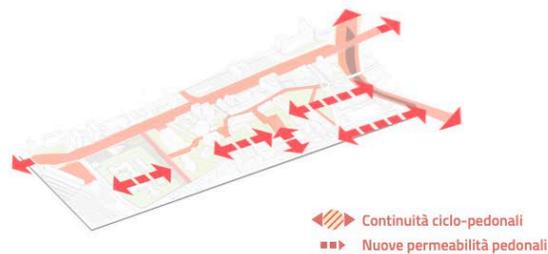
3. Lambrate e Rubattino

Focus / Rombon-Sbodio, un tessuto artigianale in evoluzione

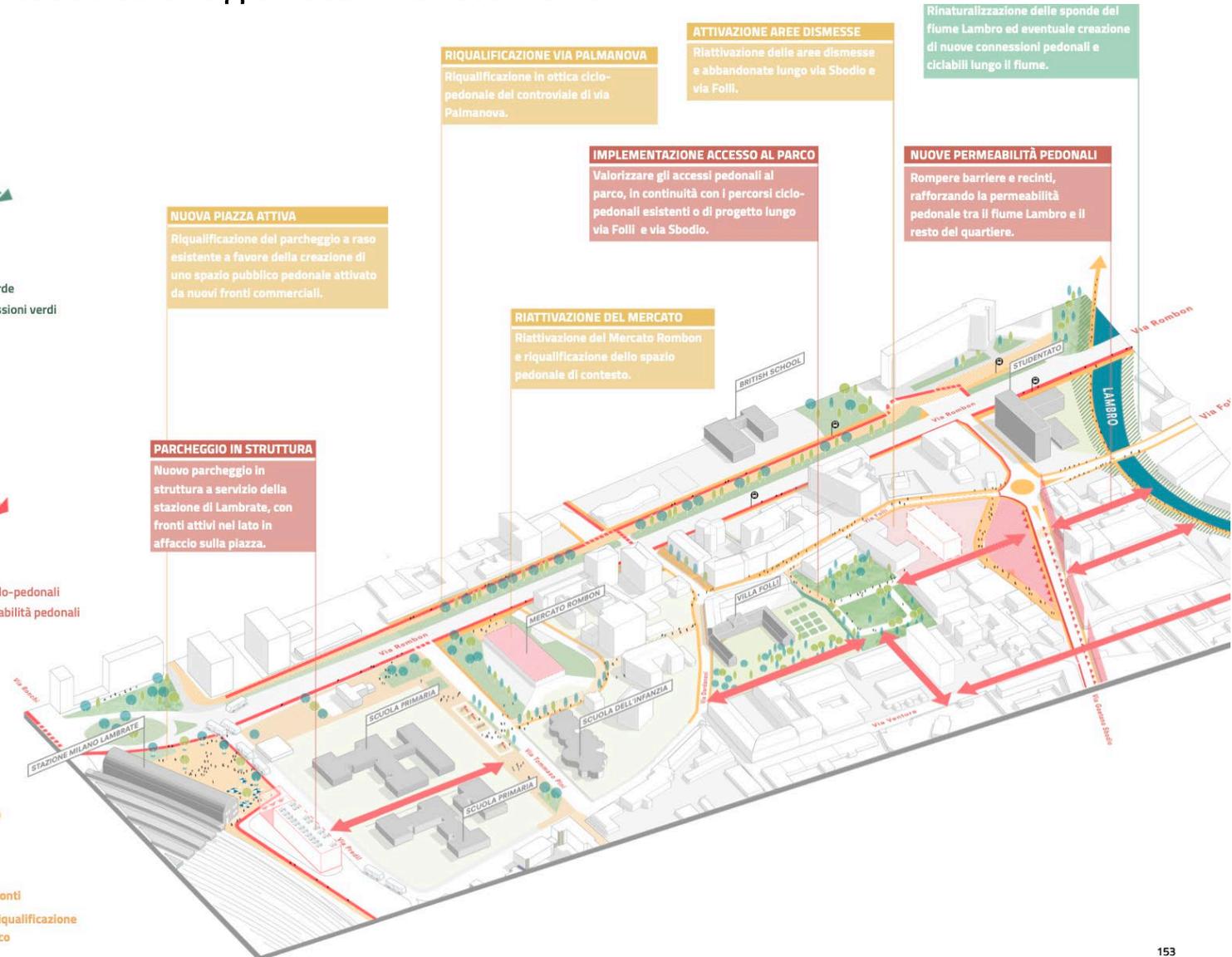
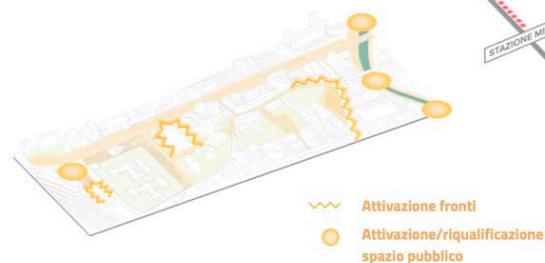
VERSO IL PARCO METROPOLITANO



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



CITTÀ DI QUARTIERI. PROSSIMITÀ, SERVIZI, IDENTITÀ



3. Stima quantitativa



+ 380.000 m²

di aree verdi nuove, rigenerate o riforestare
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



un 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

PROGETTI PRIORITARI

> 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 in oggetti, **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, altre di nuova indicazione) 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-Crescenzago** sono:

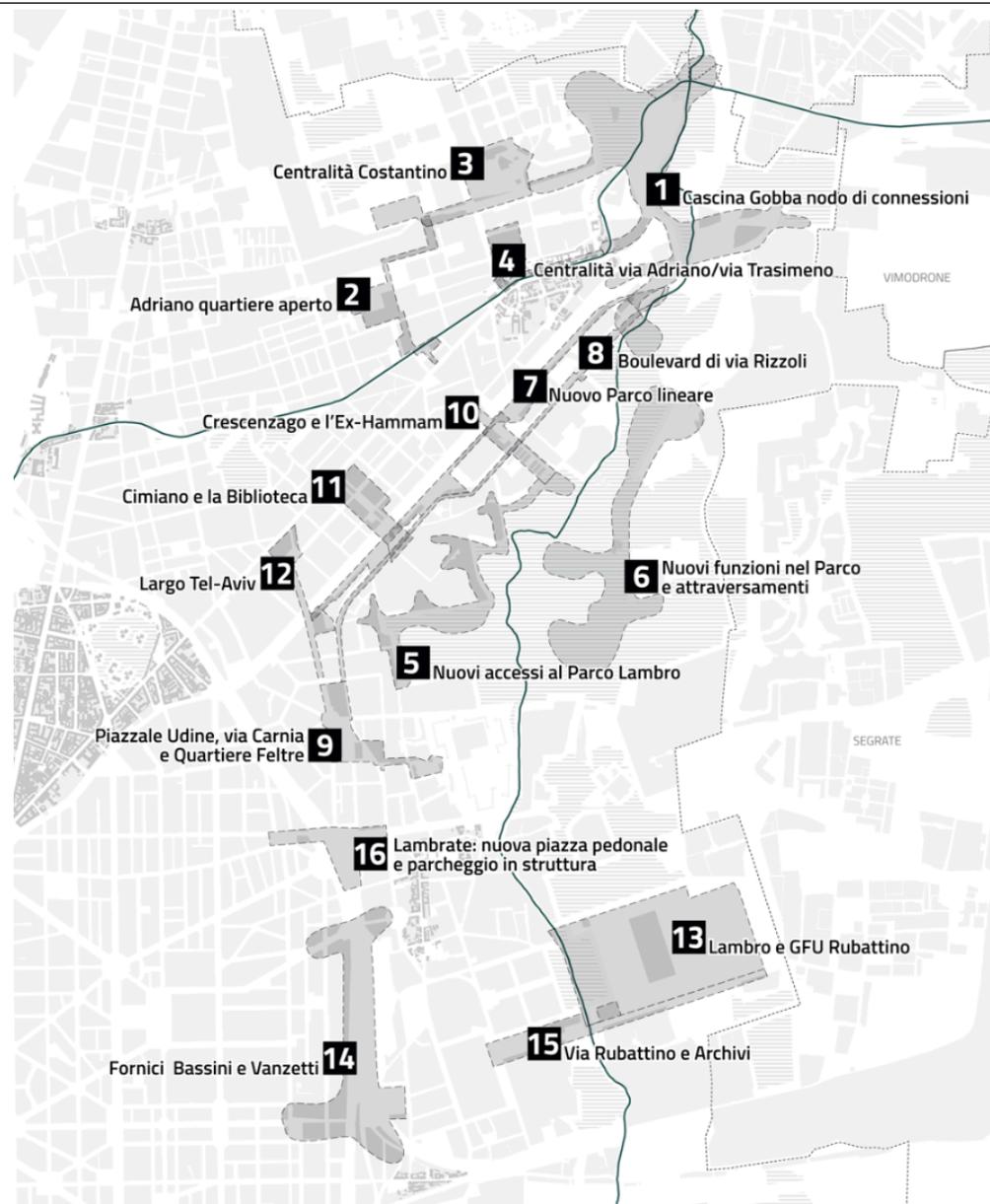
1. Cascina Gobba nodo di connessioni. Continuità fra i parchi e connessioni con i comuni confinanti
2. Adriano quartiere aperto. Connessione con Ponte Nuovo tramite riqualificazioni degli spazi dismessi e apertura di nuove permeabilità
3. Centralità via Adriano-via Trasimeno. Completamento dei servizi 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. MM2 Crescenzago ed Ex-Hammam. Una nuova centralità da via Rovigo al Parco Lambro
11. MM2 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. Lambrato 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



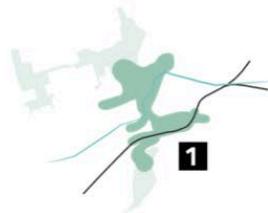
↑ Individuazione dei progetti prioritari

PROGETTI PRIORITARI

ADRIANO E CRESCENZAGO →

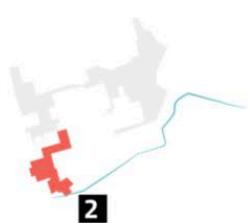
A

Un grande Parco Metropolitan
connesso e facilmente fruibile



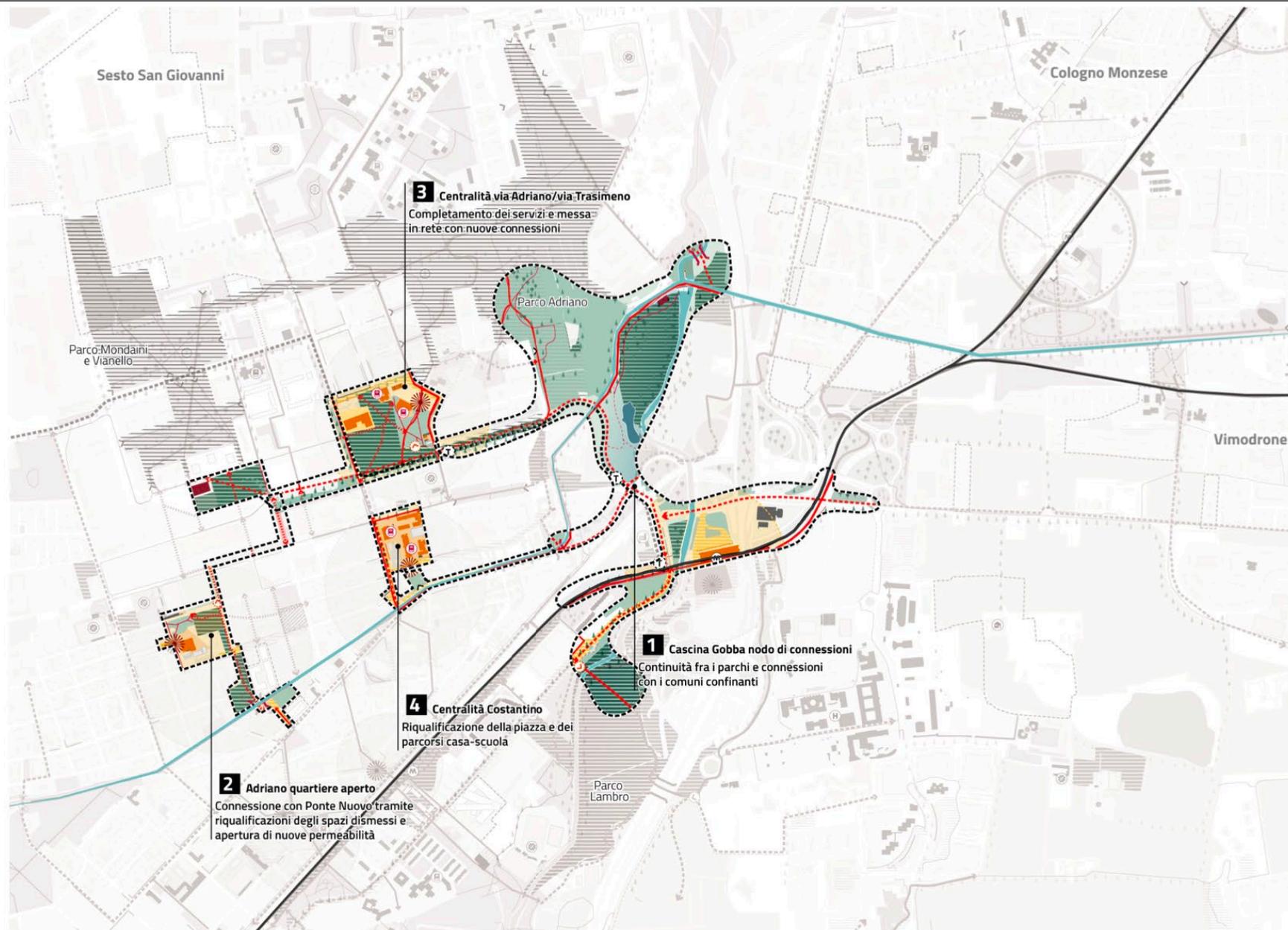
B

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

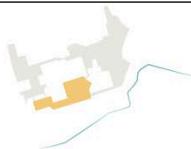


C

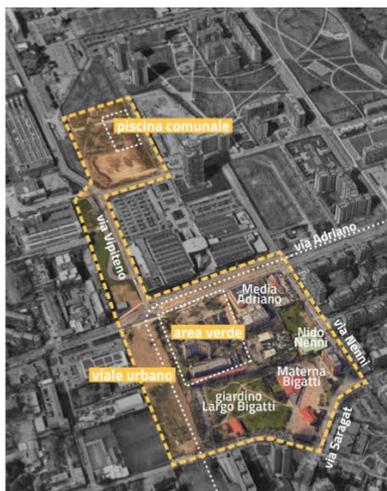
Nuove centralità tra la
Martesana e confini comunali



PROGETTI PRIORITARI



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.

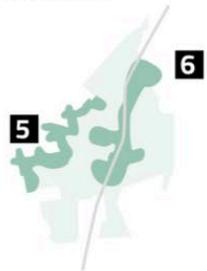


PROGETTI PRIORITARI

PALMANOVA E PARCO LAMBRO →

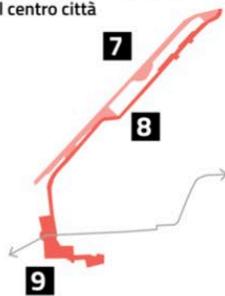
A

Un Parco Metropolitan
fruibile e attivo



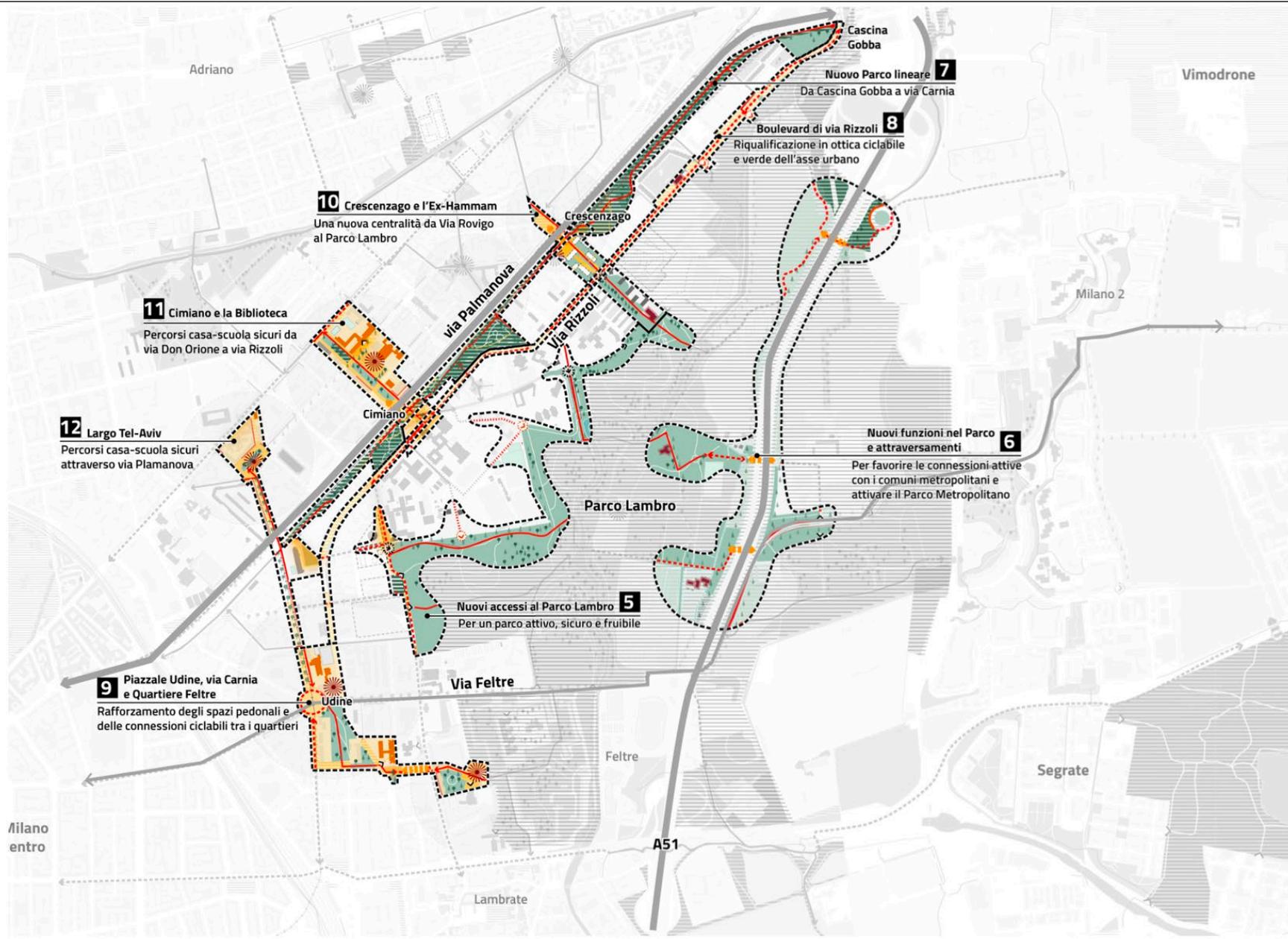
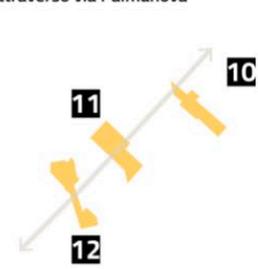
B

Dai comuni metropolitani
al centro città



C

Centralità di quartiere
attraverso via Palmanova



PROGETTI PRIORITARI

11 MM2 CIMIANO E LA BIBLIOTECA Percorsi casa/scuola sicuri da via Don Orione a via Rizzoli



Criticità

dal Workshop 8 novembre 2022:

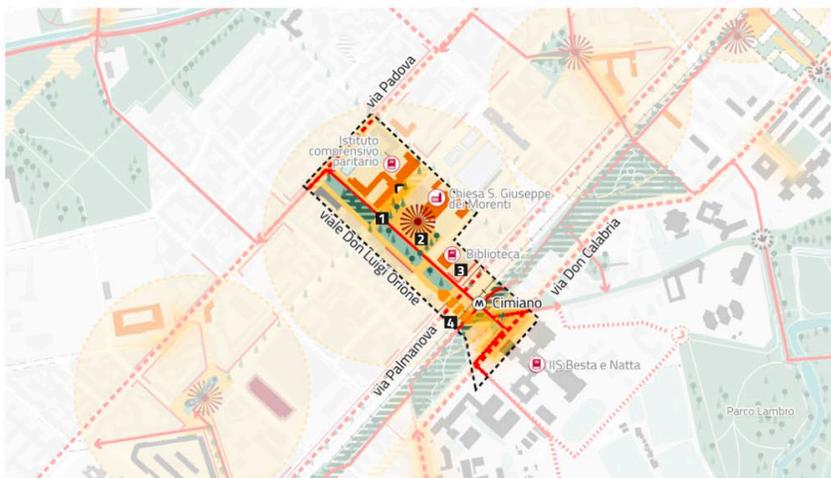
> "La barriera infrastrutturale costituita dall'asse di via Palmanova rappresenta una grossa criticità per i percorsi casa-scuola"

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 via Don Orione al Parco Lambro.



12 LARGO TEL AVIV Percorsi casa-scuola sicuri attraverso via Palmanova



Criticità

dal Municipio 2:

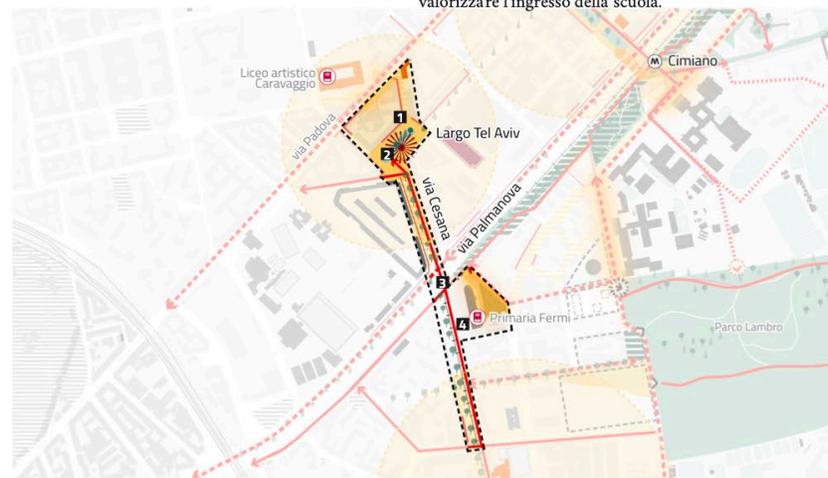
> "Viene riconosciuta la presenza di alcuni spazi verdi critici in situazioni di degrado/abbandono come Largo Tel Aviv"

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 inadatta 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 Rottolo 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.

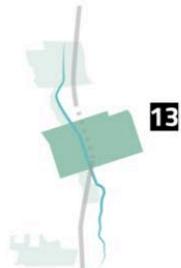


PROGETTI PRIORITARI

LAMBRATE E RUBATTINO →

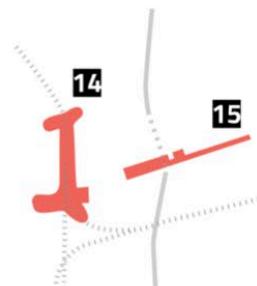
A

Valorizzare gli spazi lungo il Lambro



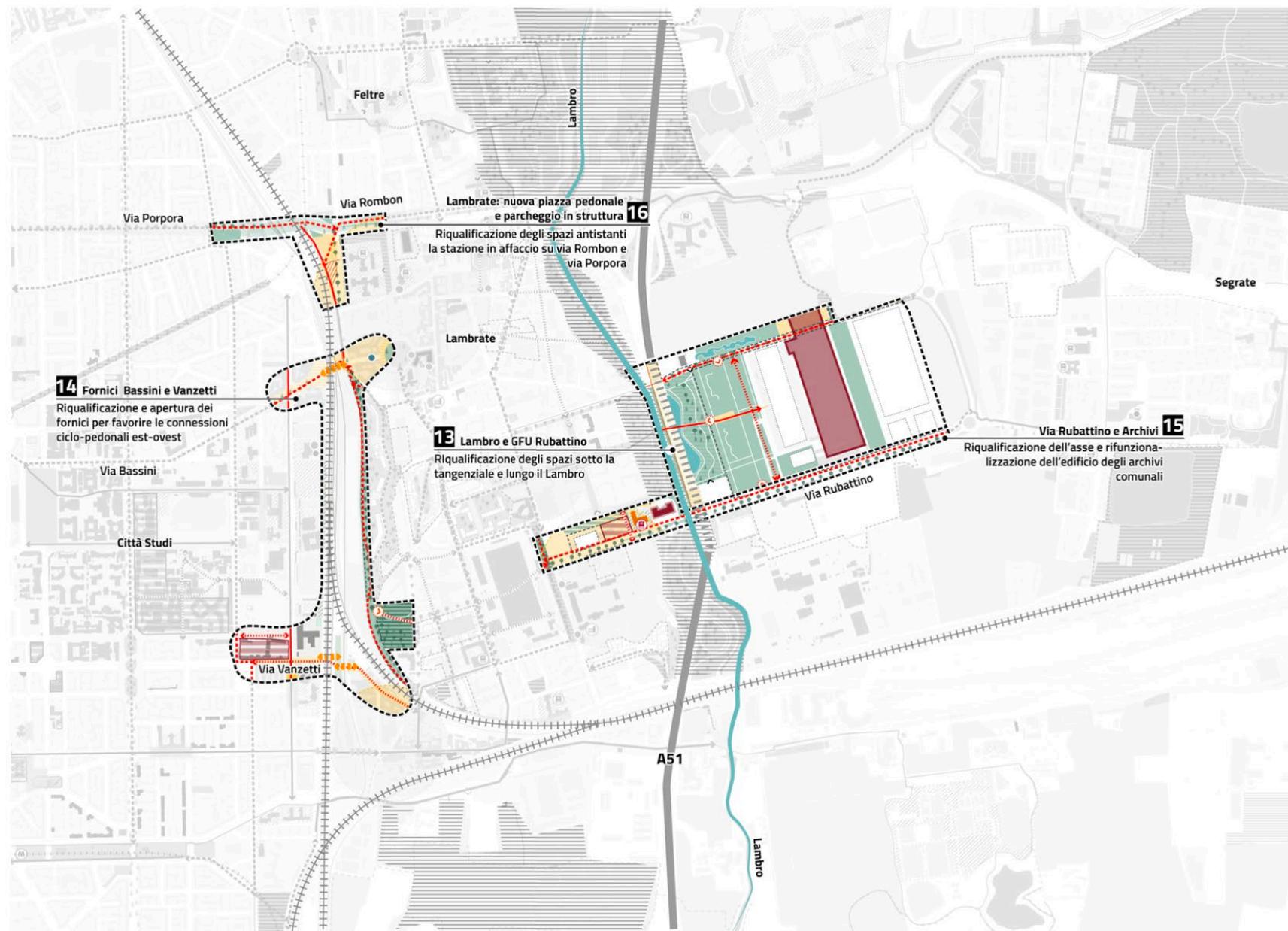
B

Connettere Rubattino a Città Studi



C

Rafforzare la centralità della stazione di Lambrate



PROGETTI PRIORITARI

15 VIA RUBATTINO ED ARCHIVI Riqualificazione dell'asse e rifunzionalizzazione dell'edificio comunale



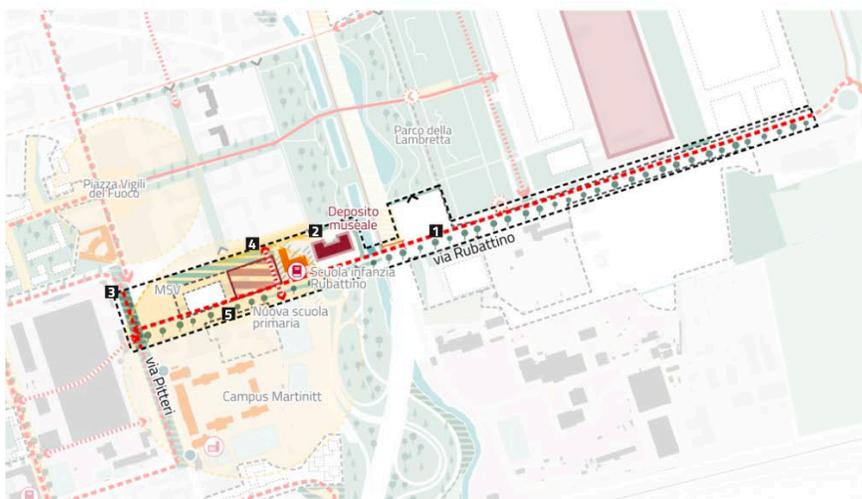
Criticità

dal Workshop 8 novembre 2022:

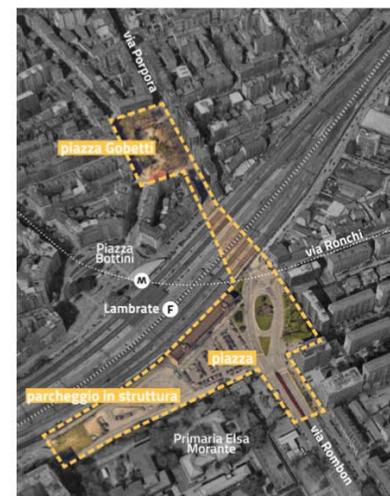
> "Sull'area si collocano diversi edifici dismessi e sono previsti dei progetti di recupero ad oggi mai partiti"

Azioni per la rigenerazione

- 1 creazione di un itinerario ciclabile da Lambrate a Redeciesio (verso il CentroParco e la futura Porta Est Segrate) lungo via Rubattino;
- 2 riqualificazione e 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 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.

