

**Valutazione Ambientale del Documento di Piano**



**Rapporto Ambientale - SINTESI NON TECNICA**





**Città di Magenta**  
**Piano di Governo del Territorio**

**Valutazione Ambientale del Documento di Piano**

**RAPPORTO AMBIENTALE**  
**SINTESI NON TECNICA**

Sindaco: Luca Del Gobbo

Assessore alla Programmazione e Sviluppo del Territorio ed Ambiente: Marco Maerna

Segretario Generale e Direttore Generale: Diana Naverio

Dirigente del Settore Tecnico: Giovanni Biolzi

Ufficio di Piano:

Germana Bighiani, Michela Cozzi, Luciano Crotti, Ilaria Dameno, Antonella Garione,  
Carlo Gervasini, Paolo Ripamonti, Rosella Saibene, Angelo Schinocca

Professionista incaricato della redazione del PGT: Giuseppe Barra

Professionista incaricato della redazione della VAS: Giorgio Baldizzone  
Collaborazione alle attività di VAS: Manuela Panzini

giorgiobaldizzonestudio.



## Indice

<b>1. Piano di Governo del Territorio - PGT</b>	<b>5</b>
<b>2. Valutazione Ambientale Strategica</b>	<b>7</b>
<b>3. Step della VAS di Magenta</b>	<b>8</b>
<b>4. Processo partecipativo</b>	<b>10</b>
4.1. Strutturazione della partecipazione	10
4.2. Passeggiate di Quartiere	16
4.3. Stati Generali	33
4.4. Scuole	37
<b>5. Elementi strategici e obiettivi</b>	<b>41</b>
5.1. Ambito territoriale	41
5.2. Magenta e il Magentino	43
5.2.1. Sistema Insediativo	46
5.2.2. Sistema Mobilità	47
5.2.3. Sistema Ambientale	49
5.3. Scenari territoriali, punti di forza/debolezza di Magenta	50
5.4. Definizione degli obiettivi del Documento di Piano e loro valutazione	52
<b>6. Valutazione degli Ambiti di Trasformazione</b>	<b>59</b>

Il presente documento rappresenta la “**sintesi non tecnica**” del **Rapporto Ambientale** del Documento di Piano nell’ambito del percorso di **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)** del Piano di Governo del Territorio del Comune di Magenta, come previsto dalla lr. 12/05 relativa al governo del territorio.

Questa VAS<sup>1</sup> deve essere intesa come una concreta occasione per dare l’avvio ad un circolo virtuoso di **pianificazione partecipata** e di **valutazione**, uno strumento quindi che non si esaurisce in se stesso ma che nel tempo possa dare vigore all’applicazione degli obiettivi di piano e che possa rappresentare un reale aiuto all’Ufficio di Piano per l’elaborazione e la gestione degli altri atti del PGT e dei piani attuativi.

<sup>1</sup> Il processo di VAS ha avuto avvio con delibera di Giunta Comunale l’8 novembre 2006, precedentemente quindi agli *Indirizzi Generali per la Valutazione Ambientale Strategica -VAS- DCR 13/03/2007, n. 8/351*, ed è proseguito coerentemente con la *Determinazione della Procedura per la Valutazione Ambientale Strategica -VAS- DGR 27/12/2007, n. 8/6420*, la quale, al punto 2, stabilisce che i procedimenti di formazione e di approvazione di piani già avviati alla data di pubblicazione sul BURL della deliberazione stessa si concludono in conformità alle disposizioni in vigore al momento dell’avvio del procedimento stesso (ovvero secondo le disposizioni di cui all’art. 4, comma 4, della *l.r. 12/2005*). Stante quindi queste disposizioni occorre però ricordare che il processo di VAS è coerente con i principali elementi dei suddetti *Indirizzi*.

## 1. Piano di Governo del Territorio - PGT

Il **Piano di Governo del Territorio (PGT)** è un nuovo strumento urbanistico introdotto in Lombardia dalla Legge Regionale Lombarda n.12 dell'11 marzo 2005. Il PGT ha sostituito il Piano Regolatore Generale come strumento di pianificazione urbanistica a livello comunale e ha lo scopo di definire l'assetto dell'intero territorio comunale. Il PGT si compone di 3 atti distinti:

- Documento di Piano
- Piano dei Servizi
- Piano delle Regole

I tre atti hanno fini differenti e si relazionano secondo principi di coerenza. La pianificazione comunale trova attuazione tramite il Piano delle Regole, il Piano dei Servizi e gli altri piani attuativi disciplinati dalla normativa. Ciascuno di questi possiede una certa autonomia e divisione funzionale che ne facilita autorizzazione e operatività. Il Documento di Piano definisce il quadro di coerenze e di azione degli altri piani, ma senza aspetti strettamente operativi, assumendo un ruolo strategico giuridicamente non conformativo.

**Documento di Piano (DdP):** definisce il quadro generale della programmazione urbanistica anche in base a proposte pervenute da cittadini o da associazioni di cittadini. Questo significa che i cittadini sono chiamati a partecipare già nelle prime fasi del processo di elaborazione del PGT.

Il DdP contiene il quadro organizzato delle conoscenze e dei dati di base necessari per lo sviluppo delle strategie della pianificazione comunale, e deve quindi prevedere un lavoro di analisi del territorio comunale da tutti i punti di vista, inclusi quello geologico, ambientale, urbanistico, viabilistico, infrastrutturale, economico, sociale e culturale, oltre ad evidenziare eventuali beni storici o ambientali di particolare interesse, e ha inoltre lo scopo di definire e pianificare lo sviluppo della popolazione residente nel comune.

Tipicamente il DdP è il primo atto nella stesura del PGT. Non produce effetti diretti sul regime giuridico dei suoli ed ha validità per un massimo di cinque anni, con quindi al minimo una verifica ad ogni mandato amministrativo.

Nell'articolazione del PGT il Documento di Piano svolge due importanti ruoli strategici:

- quale riferimento principale per la strutturazione degli scenari evolutivi del comune, per la definizione degli obiettivi generali, per il coordinamento generale della pianificazione comunale (altri atti del PGT, piani attuativi, piani di settore)
- quale snodo tra pianificazione comunale e pianificazione sovracomunale, evidenziando come obiettivi ed azioni dei piani provinciali e regionali siano stati recepiti nella pianificazione comunale, e al contempo segnalando alla scala sovracomunale problemi e opportunità che si manifestano a scala comunale.

**Piano dei Servizi:** definisce le strutture pubbliche o di interesse pubblico di cui il comune necessita. Il Piano dei Servizi deve tenere conto della popolazione residente nel comune o che gravita in esso e di quella prevista in futuro dal documento di piano.

Il Piano dei Servizi tiene conto dei costi operativi delle strutture pubbliche esistenti e dei costi di realizzazione di quelle previste, si preoccupa della loro fattibilità e definisce la modalità di realizzazione dei servizi. Le indicazioni contenute nel piano circa le aree identificate come di interesse pubblico sono prescrittive e vincolanti per 5 anni dall'entrata in vigore del PGT e decadono qualora il servizio non sia inserito entro questo termine nel programma triennale delle opere pubbliche.

La Legge Regionale Lombarda n.12 del 11 marzo 2005 prevede che, per comuni inferiori a 20.000 abitanti, sia possibile redigere un piano dei servizi intercomunale.

**Piano delle Regole:** definisce la destinazione delle aree del territorio comunale e in questo al Piano Regolatore Generale. In particolare individua le aree destinate all'agricoltura, le aree di interesse paesaggistico, storico o ambientale e le aree che non saranno soggette a trasformazione urbanistica.

Il Piano delle Regole definisce anche le modalità degli interventi urbanistici sia sugli edifici esistenti che di quelli di nuova realizzazione. Questo significa che viene stabilito quanto costruire, come costruire e quali sono le destinazioni non ammissibili.



Le principali novità concettuali introdotte dal Piano del Governo del Territorio riguardano:

- la **partecipazione** dei cittadini. Il primo atto che l'Amministrazione Comunale è tenuta a fare quando decide di iniziare la stesura del PGT è informare la cittadinanza che il processo è iniziato. I cittadini o le associazioni di cittadini sono invitati già da questa fase a formulare proposte in merito. La differenza rispetto al Piano Regolatore Generale sta nel fatto che in quel caso i cittadini erano chiamati ad esprimersi solo dopo la prima adozione sotto forma di osservazioni al PGT già adottato.

- la **compensazione**. La compensazione è il principio secondo cui l'Amministrazione Comunale in cambio della cessione gratuita di un'area sulla quale intende realizzare un intervento pubblico può concedere al proprietario del suolo un altro terreno in permuta o della volumetria che può essere trasferita su altre aree edificabili. Questa volumetria è liberamente commerciabile. Ovviamente il privato può realizzare in proprio l'intervento pubblico stipulando un'apposita convenzione con l'Amministrazione Comunale. I commi 3 e 4 articolo 11 della suddetta legge 12 normano le possibilità di compensazione.

- la **perequazione**. Per perequazione urbanistica si intendono due concetti tra loro distinti. Il principio secondo cui i vantaggi derivanti dalla trasformazione urbanistica devono essere equamente distribuiti tra i proprietari dei suoli destinati ad usi urbani e il principio secondo cui questi vantaggi debbano essere condivisi con la comunità dotandola, senza espropri e spese, di un patrimonio pubblico di aree a servizio della collettività. Questo concetto è introdotto dal comma 2 articolo 11 della suddetta legge 12.

- l'**incentivazione urbanistica**. Qualora l'intervento urbanistico introduca rilevanti benefici pubblici aggiuntivi a quelli previsti è possibile incentivare l'intervento concedendo un maggiore volume edificabile fino ad arrivare ad un aumento del 15%. In pratica il privato può chiedere all'Amministrazione Comunale una maggiorazione del volume assegnato dando in cambio qualche vantaggio per la cittadinanza. Questa possibilità è prevista dal comma 5 articolo 11 della suddetta legge 12.

Il **Documento di Piano** deve essere sottoposto ad una valutazione ambientale che, per la sua valenza, viene denominata **VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA** - VAS, come prescritto dalla normativa europea, nazionale e regionale.

## 2. Valutazione Ambientale Strategica

La Direttiva Europea (e a discendere la normativa nazionale e regionale) stabilisce che “per **“valutazione ambientale”** s’intenda l’elaborazione di un **rapporto di impatto ambientale**, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell’iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione...”.

La valutazione “... deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione...”.

La Direttiva stabilisce che per “**rapporto ambientale**” si intende la parte della documentazione del piano o programma “... in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l’attuazione del piano o programma potrebbe avere sull’ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell’ambito territoriale del piano o programma”.

I **contenuti del Rapporto** devono essere i seguenti (Allegato I della Direttiva):

<b>contenuti e obiettivi</b>	illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano ... e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi
<b>stato attuale dell’ambiente e opzione zero</b>	aspetti pertinenti dello stato attuale dell’ambiente e sua evoluzione probabile senza l’attuazione del piano ... (“opzione zero”)
<b>caratteristiche ambientali delle aree</b>	caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
<b>problemi ambientali</b>	qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano ...
<b>obiettivi di protezione ambientale e loro considerazione</b>	obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano ..., e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi ed di ogni considerazione ambientale
<b>effetti significativi sull’ambiente</b>	possibili effetti significativi sull’ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l’acqua, l’aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l’interrelazione tra i suddetti fattori
<b>misure di annullamento, mitigazione e compensazione</b>	misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull’ambiente dell’attuazione del piano ...
<b>scelta delle alternative</b>	sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste
<b>monitoraggio</b>	descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio
<b>sintesi non tecnica</b>	sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

La Direttiva prevede apposite **consultazioni**:

*“la proposta di piano o programma e il relativo rapporto ambientale devono essere messe a disposizione delle autorità e del pubblico (una o più persone fisiche e le loro associazioni o gruppi) che devono poter esprimere il loro parere.”*

Per quanto riguarda il **monitoraggio**, la Direttiva stabilisce che occorre controllare:

“... gli effetti ambientali significativi ... al fine ... di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare le misure correttive ... opportune”.

### 3. Step della VAS di Magenta

Il fine della Valutazione Ambientale Strategica - VAS, è quella di supportare il Piano di Governo del Territorio - PGT, nelle scelte di quantificazione e localizzazione dei nuovi insediamenti residenziali, produttivi e terziari e del sistema viabilistico e trasportistico, e di aiutare l'Amministrazione a scegliere tra i possibili sviluppi alternativi del proprio territorio (**macro-alternative**).

La scelta può avvenire per una specifica alternativa o con scelte intermedie, da verificarsi nel corso del processo complessivo. È possibile infatti che insorgano elementi (conoscitivi o partecipativi) che potrebbero portare ad azioni di feed-back e a riformulazioni della alternativa inizialmente scelta. Attraverso una fase di **partecipazione e coinvolgimento**, il cui grado di approfondimento verrà concordato con l'amministrazione e i progettisti del PGT, in funzione dei tempi e delle necessità, potranno infatti emergere particolari esigenze e interessi che potranno così arricchire il piano di ulteriori spunti e opportunità.

Per poter comprendere appieno il territorio è fondamentale una sua approfondita conoscenza (**quadro conoscitivo**), che permetta di identificare le criticità, ma anche le opportunità, che devono essere risolte.

In secondo luogo la VAS si occupa di analizzare, dal un punto di vista della compatibilità ambientale, ma anche sociale ed economica, gli obiettivi del piano, incrociandoli con un elenco di principi di sostenibilità.

In una terza fase gli obiettivi sono declinati nelle azioni che il PGT vuole intraprendere per raggiungere gli obiettivi di cui si è dotato, e che vengono valutate rispetto alle componenti ambientali (aria, acque superficiali e sotterranee, suolo, sottosuolo, energia, rumore, flora, fauna, biodiversità, paesaggio, patrimonio storico e architettonico, elettromagnetismo, ...) ed in particolare rispetto a quelle risultate maggiormente critiche dal quadro conoscitivo.

Da entrambi i confronti scaturiscono delle **schede di approfondimento delle interazioni negative, o potenzialmente tali**, dalle quali le **misure di mitigazione e/o compensazione degli impatti**.

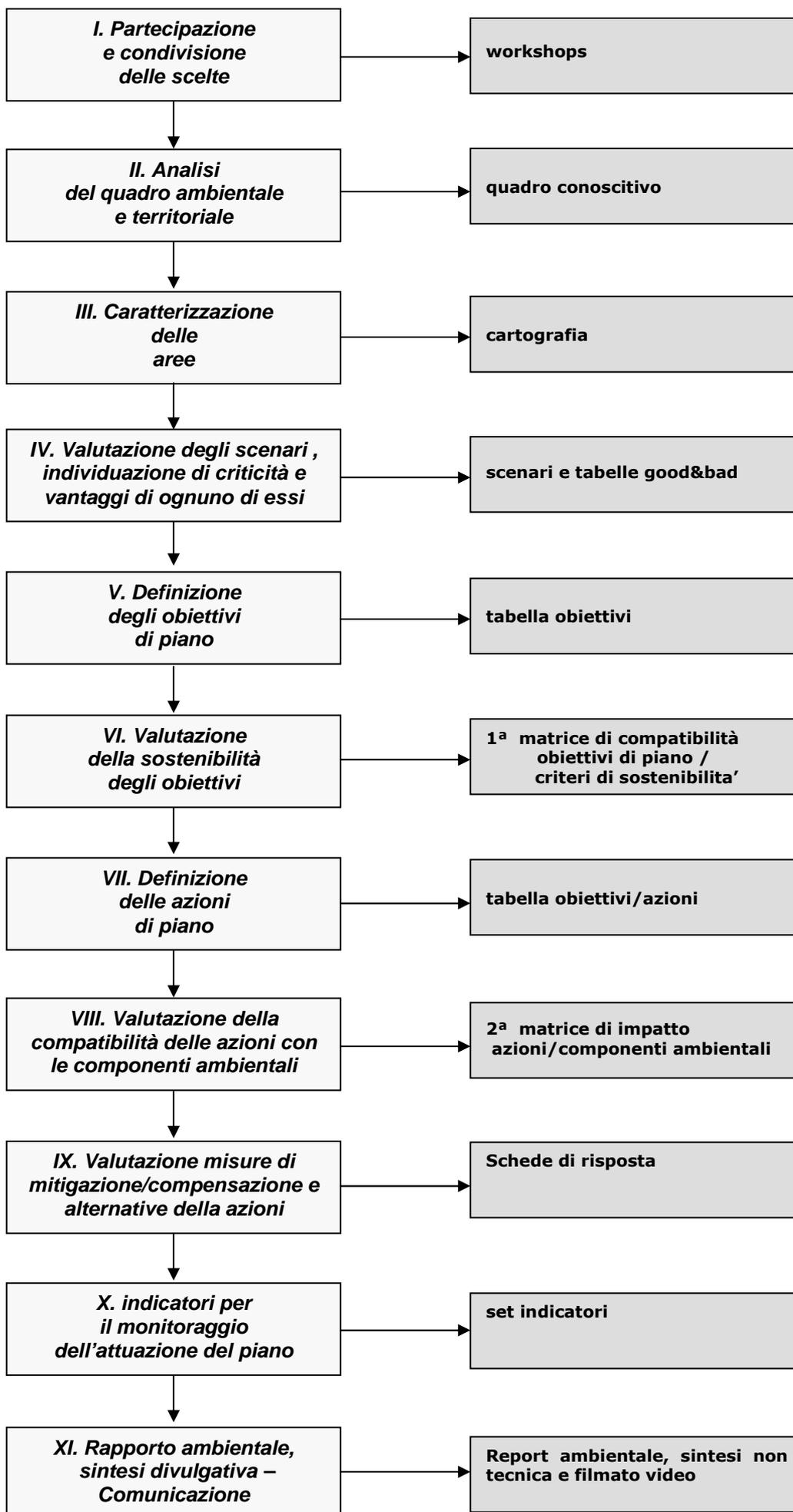
Un ulteriore e preciso elemento di valutazione è costituito dalle varie cartografie tematiche che rappresentano quelle che sono le peculiarità ambientali delle aree, tali da disincentivare la trasformazione dei suoli che risultano particolarmente sensibili o pregiati: si tratta dunque di **mappare alcuni elementi di criticità o problematicità**, per poi operare una valutazione specifica.

La VAS si occupa inoltre di predisporre un sistema di **monitoraggio** individuando un set di **indicatori** che rappresentano lo stato attuale e che, se periodicamente rilevati in futuro, serviranno da parametri di verifica dell'evoluzione del territorio e del raggiungimento degli obiettivi di cui il PGT si è dotato.

Tutto il percorso è infine raccontato nel **Rapporto Ambientale** e in maniera sintetica e con linguaggio non tecnico in una **Sintesi** costruita per un pubblico non esperto.

## FASI per MAGENTA

## OUTPUT



## 4. Processo partecipativo

### 4.1. Strutturazione della partecipazione

Il processo di partecipazione è inteso come parte del processo di VAS, iniziato in data 01.12.2005 congiuntamente al processo di formazione del PGT.

La metodologia proposta si attua attraverso una strategia basata sui contenuti e sugli incontri seguendo i principi del “*community planning*” di matrice anglosassone<sup>2</sup>.

**Si è avuta una ottima partecipazione da parte di tutti gli enti e aziende coinvolte. Con ARPA e con il Parco del Ticino si sono svolti anche incontri successivi in quanto sono gli enti che maggiormente possono collaborare in questa fase conoscitiva e di raccolta dati.**

Il progetto ha ottenuto il finanziamento del bando per la partecipazione e la comunicazione dei processi di VAS della Provincia di Milano, permettendo di ampliare le risorse già impegnate dall A.C. a e di mettere sul piano operativo nuove idee e nuovi strumenti.

Per quanto riguarda gli incontri occorre sottolineare che avere una metodologia valutativa, con passi certi e meeting stabiliti (e questo sin dalla prima riunione) permette di muoversi dentro una “cornice” di certezze che fornisce maggior serenità ai diversi attori del processo (popolazione, amministratori, politici, commissione urbanistica, tecnici interni, professionisti). La VAS e i suoi elaborati divengono così l’argomento maggiore di discussione: il parlare di scenari, di obiettivi, di azioni, il discutere su carte di “lettura” del territorio o sui “numeri” degli indicatori permettono di giungere ad un piano più ragionato e, per così dire, “sedimentato”, pur essendo il tempo a disposizione limitato. L’interesse “particolare” del singolo quindi emerge più tardi ed è meglio governato. Infine il predisporre documenti semplici, di facile comprensione e lettura anche ad un pubblico non tecnico, con il frequente uso di immagini e schemi permette di innalzare il livello qualitativo e di penetrazione della comunicazione.

Il progetto presenta i seguenti elementi di innovazione:

- il processo di VAS è effettivamente partito in contemporanea con quello di PGT (cosa che spesso non accade) e dura dal dicembre 2005
- la parte partecipativa è stata da subito considerata come essenziale, anzi propedeutica a tutte le altre fasi e “trasversale” alle stesse
- la partecipazione viene utilizzata verticalmente, ossia dal basso verso l’alto o “bottom-up”,, sfruttando la percezione dei problemi da parte della popolazione, che viceversa o “top-down” fornendo alla popolazione elementi di discussioni, scenari, strategie alternative
- la partecipazione viene usata anche orizzontalmente, ad esempio tra gli uffici, ma anche tra enti quali ARPA, ASL, Parco
- l’elemento trainante è il “community planning”, una pianificazione informata e partecipata che porta ad esempio a condividere gli “indicatori di performance “ del piano
- il caso di Magenta è stato utilizzato per “sperimentare”, spesso per la prima volta in campo VAS, metodologie partecipative che provengono da diversi campi disciplinari

Dalle riunioni effettuate appositamente è scaturito un elenco di attori da coinvolgere.

Per quanto riguarda le associazioni, sono quasi un centinaio le associazioni censite: si è ritenuto restringere il numero a quelle che hanno una natura connessa all’ambiente e al territorio, o a temi sociali. Gli oltre 60 soggetti coinvolti garantiscono la più ampia presenza in tutti i campi (volontariato, culturale, sociale, economico, sindacale, ecc.), ma oltre alle azioni di partecipazione rivolte a tali soggetti sono state aggiunte una serie di azioni rivolte ai cittadini.

Le informazioni sono state divulgate tramite il **bollettino informativo** e il **sito web** del Comune, e gli avvisi dei principali tavoli di lavoro **resi noti con manifesti**.

Rispetto al progetto originario, sono stati aggiunti numerosi altri incontri, al fine di meglio soddisfare le esigenze partecipative dei cittadini e delle associazioni.

Il processo partecipativo è mirato a fornire un concreto ausilio al processo PGT/VAS, fornendo decisivi apporti sugli scenari, sugli obiettivi, sulle azioni, e sulle valutazioni.

Il percorso di VAS per Magenta diventa l’occasione per **avviare un processo di coinvolgimento della cittadinanza** a diversi livelli in merito alla **situazione attuale** socio-economica ed urbano-ambientale e agli **scenari possibili** da perseguire attraverso una progressiva trasformazione del territorio.

Sono quindi stati avviati dei programmi per **sviluppare in modo trasversale una nuova coscienza civile ed ambientale, una “cultura della città”** che, a partire dalla conoscenza approfondita dello stato di fatto e degli errori del passato passi attraverso la valutazione ponderata delle opportunità future per approdare

<sup>2</sup> Per un approccio metodologico ci si può riferire all’applicazione del sistema EASW (Europea Awareness Scenario Workshop) messo a punto dalla Comunità Europea e alla metodologia DELPHI.

all'individuazione di una serie di obiettivi largamente condivisi nei diversi strati socio economico culturali della popolazione. **Rispetto ad altre metodologie partecipative**, si è ritenuto opportuno, anche per dare maggior rilievo all'evento, organizzare una **giornata annuale di workshop, gli STATI GENERALI**. Si sono tenute due sessioni, la prima il 3 marzo 2007 e la seconda l'8 marzo 2008. **Gli strumenti e i metodi sono stati utilizzati in modo mirato, a seconda del target prefissato dei soggetti da coinvolgere. Un elemento di forza risiede nella varietà di tecniche utilizzate: infatti uno dei problemi maggiori risiede nel fatto che spesso si chiamano gli stessi soggetti più volte a partecipare senza fornire nuovi stimoli. E' invece provato che usare tecniche diverse immette un "fattore novità" che crea nuovi impulsi ai partecipanti. Di seguito si elencano le principali attività del processo di partecipazione e soggetti coinvolti.**

data	finalità	partecipanti
Dicembre 2005	incontro preliminare	Assessorato Urbanistica, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Febbraio 2006	determinare preliminare fasi e attori	Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Valutatori
Marzo 2006	definizione degli strumenti e pianificazione del percorso PGT/VAS	Progettisti di Piano, Valutatori
Aprile 2006	Definizione di dettaglio della pianificazione e scelta dei primi incontri e dei primi attori istituzionali	Ufficio di Piano, Progettisti, Valutatori
Maggio 2006	Avvio VAS condivisa e prime ipotesi di indicatori di piano  con gli enti e le aziende di servizio: gruppo 1	Enel Distribuzione, Consorzio Canale Villoresi, Asm, Tam, Atinom, Atm, Settore Lavori Pubblici, Settore Servizi di Staff Direzionale, Comando Polizia Municipale, Assessorato Urbanistica, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Maggio 2006	Avvio VAS condivisa e prime ipotesi di indicatori di piano  con gli enti: gruppo 2 (Conferenza di Valutazione)	Regione Lombardia Provincia di Milano Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino ARPA ASL Provincia di Milano n. 1 Comuni di: Boffalora S/T Cerano Corbetta Marcallo con Casone Robecco S/N S.Stefano Ticino Assessorato Urbanistica, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Giugno 2006	Approfondimento tematiche ambientali	ARPA, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Valutatori
Giugno 2006	Approfondimento tematiche legate al Parco del Ticino	Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Valutatori
Settembre 2006	Definizione dei primi obiettivi di Piano da sottoporre all'A.C. e poi alla popolazione	Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori)
Gennaio 2007	Definizione dei temi, delle sollecitazioni, delle strategie partecipative e di coinvolgimento degli Stati Generali	Assessorato Urbanistica, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Settore Lavori Pubblici, Settore Servizi di Staff Direzionale, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Febbraio 2007	Definizione preliminare degli scenari alternativi	Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),

data	finalità	partecipanti
Marzo 2007	Forum STATI GENERALI	Tutti gli Attori
Novembre 2007	Sollecitazioni derivanti dalla conoscenza diretta delle frazioni Pontevecchio e Pontenuovo	Amministratori, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori)
Novembre 2007	Sollecitazioni derivanti dalla conoscenza diretta di Magenta Centro, Nord e Sud	Amministratori, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori)
Dicembre 2007	Definizione delle alternative di Piano	Amministratori, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Dicembre 2007	Definizione preliminare di obiettivi ed azioni	Amministratori, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Gennaio 2008	Definizione delle strategie intersettoriali	Tutti gli Assessorati, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori)
Gennaio 2008	Definizione dei temi, delle sollecitazioni, delle strategie partecipative e di coinvolgimento degli Stati Generali	Assessorato Urbanistica, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Settore Lavori Pubblici, Settore Servizi di Staff Direzionale, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori)
Febbraio 2008	Incontro con le associazioni di categoria	Assessorato Urbanistica, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Marzo 2008	Forum STATI GENERALI - <i>Workshop</i>	Assessorato Urbanistica, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Settore Lavori Pubblici, Settore Servizi di Staff Direzionale, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Aprile 2008	Conferenza di Valutazione	Regione Lombardia Provincia di Milano Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino ARPA ASL Provincia di Milano n. 1 Comuni di: Boffalora S/T Cerano Corbetta Marcallo con Casone Robecco S/N S.Stefano Ticino Assessorato Urbanistica, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Aprile 2008	Incontro con Assolombarda	Assessorato Urbanistica, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Maggio 2008	La Magenta dei Bambini e dei Ragazzi	Assessorato Urbanistica, Assessorato Istruzione, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Area Tecnica, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Giugno 2008	Definizione delle azioni e delle alternative	Amministratori, Ufficio Urbanistica & Ecologia, Progettisti di Piano, Incaricati VAS (valutatori),
Giugno 2008	FOLLOW UP del percorso partecipativo	Tutti gli Attori presenti alle Passeggiate di Quartiere

<i>Categoria</i>	<i>Soggetti</i>
<b>Regione Lombardia</b>	DG Territorio e urbanistica (per gli aspetti di pianificazione territoriale sovracomunale)
	DG Qualità dell'ambiente (per gli aspetti inerenti la raccolta dati e informazioni)
<b>Provincia di Milano</b>	DC Pianificazione e assetto del territorio (per gli aspetti di pianificazione territoriale, i beni paesistici e ambientali, la raccolta dati e informazioni)
	DC Risorse ambientali
	DC Mobilità e sicurezza (per gli aspetti inerenti le problematiche legate alle nuove infrastrutture previste e al sistema di spostamenti casa-lavoro)
<b>Comune di Magenta</b>	Assessori, consiglieri, commissioni tecniche e uffici interni all'AC, Ufficio Relazioni con il Pubblico
<b>Comuni limitrofi</b>	Boffalora S/T
	Cerano
	Corbetta
	Marcallo con Casone
	Robecco S/N
	S.Stefano Ticino
<b>Enti e istituzioni</b>	Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino
	ARPA
	ASL Provincia di Milano n. 1
<b>Municipalizzate e similari</b>	ASM
	TAM
	ATINOM
	ATM
	Enel Distribuzione
	Consorzio Canale Villoresi
<b>Ordini professionali</b>	Collegio dei geometri
	Ordine dei geologi
	Ordine degli agronomi e forestali
	Ordine degli architetti
	Ordine degli ingegneri
<b>Sindacati e Associazioni di categoria</b>	Federazione Coltivatori Diretti Provincia di Milano
	Confagricoltura Unione Prov. Agricoltori di Milano e Lodi
	CIA Confederazione Italiana Agricoltori
	Compagnia delle Opere Alto Milanese
	Unione del Commercio e del Turismo
	Associazione Territoriale Commercianti del Mandamento di Magenta
	Unione Artigiani Provincia di Milano
	API Milano Associazione Piccole Imprese
	Assolombarda
	Assolombarda Ufficio Territorio Ambiente
	Confartigianato Alto Milanese
	CGIL
	CISL
	UIL
<b>Associazioni</b>	Associazioni culturali
	Associazioni Sociali
	Associazioni sportive
	<i>per un totale di oltre 60 soggetti</i>

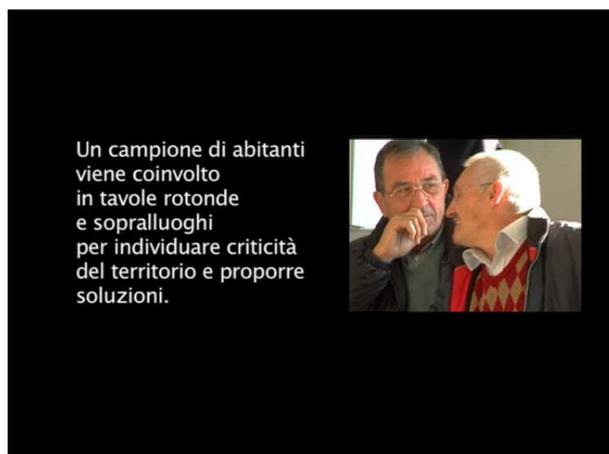
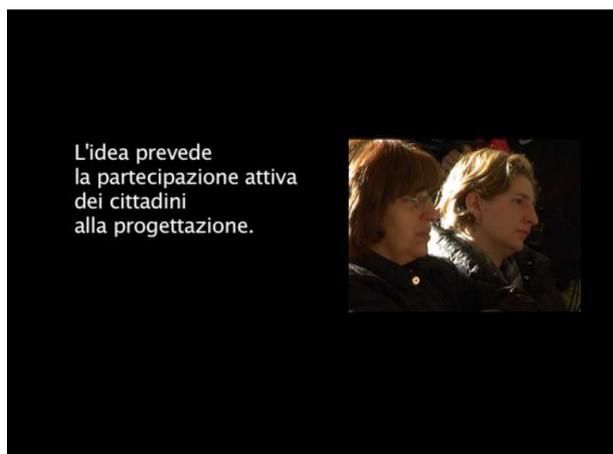
**Strumenti di partecipazione e comunicazione con metodologie specifiche** sono stati messi in opera per attuare una comunicazione efficace. A conclusione della VAS è stato redatto il **Rapporto Ambientale** che consiste in una sintesi tecnica delle valutazioni effettuate e delle scelte conseguenti, con i contenuti definiti nell'All.1 della direttiva.

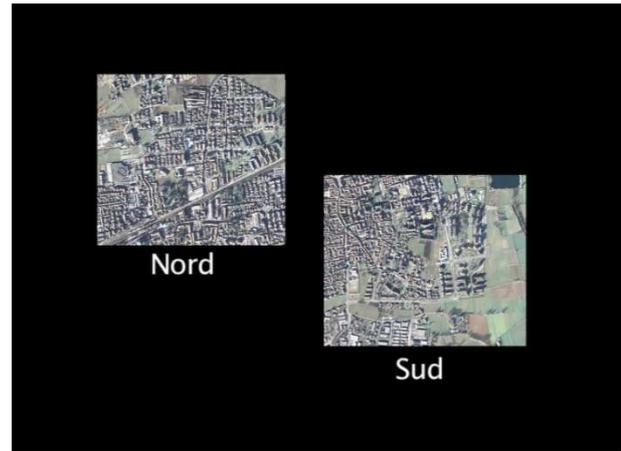
Si è ritenuto di ricorrere anche ad uno strumento innovativo di comunicazione di piani e processi complessi: un breve **filmato/documentario** ovvero di un racconto parlato e visivo del PGT, presentato direttamente dagli Amministratori, dai tecnici e dai Progettisti. Si ritiene infatti che l'immediatezza del video (un dvd interattivo con due livelli di lettura: una parte dedicata al pubblico non tecnico, comprensiva del filmato, un'altra ai tecnici, contenente anche tutti i documenti di Piano e VAS) possa aiutare gli Amministratori e i Progettisti a raccontare non solo il territorio di Magenta, mostrandone le criticità e le opportunità, ma anche il difficile e complesso processo di redazione di un PGT, supportato da uno strumento di valutazione ambientale.

La sintesi non tecnica così come il filmato sono stati:

- . pubblicati sul sito,
- . pubblicati su supporto cartaceo e DVD e quindi distribuiti,
- . proiettati in sedi istituzionali e non,
- . usati come strumenti di breve presentazione in assemblee pubbliche e istituzionali.

#### *Estratti dal DVD*





## 4.2. Passeggiate di Quartiere



La "Passeggiata di Quartiere" è un metodo partecipativo che può essere utilizzato quale tecnica di "ascolto attivo" del territorio e di "progettazione partecipata".

- Sotto la guida di architetti, ingegneri e facilitatori, un **gruppo di cittadini** (selezionati direttamente dai rappresentanti di Quartiere per raggiungere un numero adeguato alla "gestione" del gruppo) vengono coinvolti in una "Passeggiata di Quartiere" che serve a conoscere meglio criticità/opportunità del proprio territorio.
- Alla base di questa tecnica c'è l'idea che sia **fondamentale riconoscere e valorizzare la competenza degli abitanti riguardo al proprio ambiente di vita**: conoscenza ordinaria, non professionale e non tecnica, ma che deriva dal fatto che essi quotidianamente vivono quel territorio, ne fruiscono in quanto "ambiente" in cui abitano o lavorano, o intessono reti di relazione e di socialità.
- La percezione che un abitante ha del proprio Quartiere è dunque un **tipo di conoscenza di cui "non si può fare a meno" in un processo di trasformazione territoriale**, perché è una conoscenza che il professionista non può possedere.
- Un altro aspetto caratterizzante della Passeggiata di Quartiere consiste nel riconoscimento dell'importanza di una conoscenza non solo ordinaria, ma anche percettiva, attiva, spaziale, che emerge e si configura a partire dall' "andare a vedere di persona".
- Questi "workshop itineranti" che sono le Passeggiate, utilizzano la metodologia come strumento di conoscenza del territorio e di progettazione partecipata ("community planning").
- L'area del Quartiere e le zone limitrofe sono state "lette" dai progettisti e dai tecnici attraverso l'ascolto dei cittadini.

## PONTEVECCHIO - PONTENUOVO



## *sabato 10 novembre 2007 - Pontevecchio e Pontenuovo*

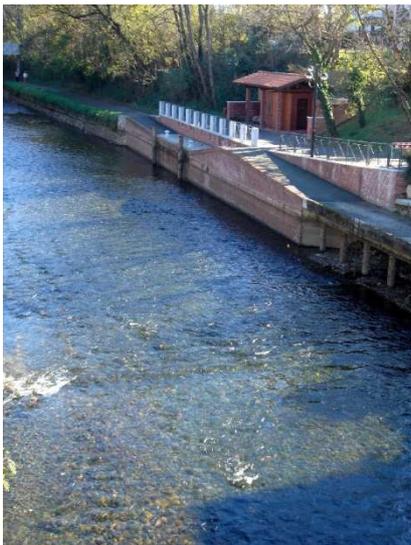
### **i partecipanti**

<i>nome</i>	<i>cognome</i>	<i>età</i>	<i>professione</i>
Francesco	Tisi	65	Avvocato
Luigi	Re	66	Pensionato
Massimo	Macchi	46	Impiegato
Vito	Angelillo	43	Impiegato
Angela	Leone	37	Casalinga
Roberta	Morelli	41	Casalinga
Stefano	Viganò	44	Imprenditore agricolo
Angelo	Sassi	64	Pensionato
Carlobiagio	Barengi	61	Pensionato
Ermando	Bianchi	60	Pensionato

Oltre a Giorgio Franchi, Oscar Re, Isabella Bruno, Pia Rosa Maso, Andrea Pirovano.

### **ed inoltre**

- il consulente del PGT, arch. Barra
- l'Assessore all'urbanistica, Marco Maerna, l'Assessore alla Polizia Locale e Finanze, Simone Gelli, e il Consigliere Comunale Franco Bertarelli
- il rappresentante degli Uffici, ing. Dameno
- il consulente per la Valutazione Ambientale Strategica, arch. Baldizzone

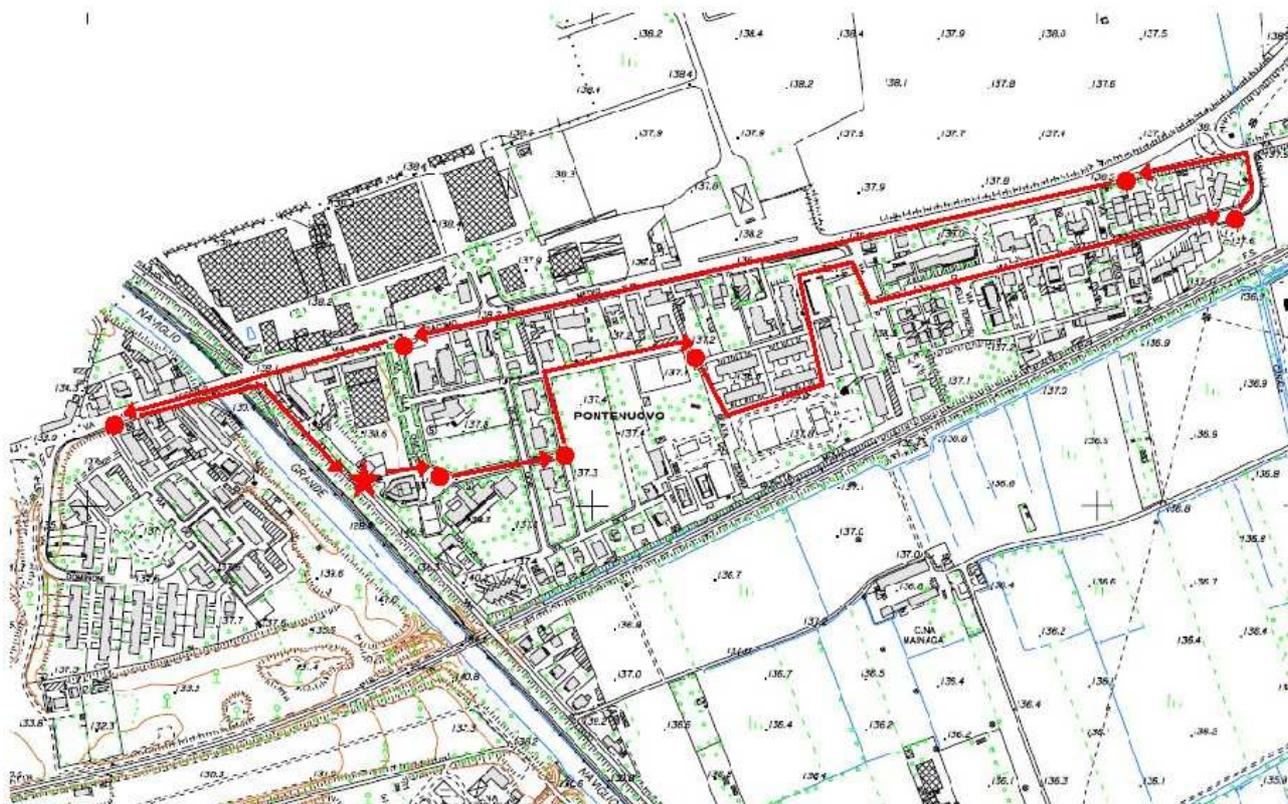


## Sintesi delle priorità

<b>PONTENUOVO</b>	
<b>PRIORITA'</b>	<b>PROBLEMA</b>
1 	<b>Viabilità:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema della Statale 11: soluzioni alternative</li> <li>• Costituzione di una rete di collegamenti ciclabili e ciclopedonali per tutto il territorio (ad es. al di là del naviglio verso Novara, Ponte Nuovo - Cimitero Boffalora, collegamenti verso il centro, ecc.)</li> <li>• Ponte pedonale sulla ferrovia - strada via Bottego</li> <li>• Passerella sul naviglio che colleghi palestra-chiesa-scuola con le vie Tigli-Dominioni</li> </ul>
2 	<b>Aree dismesse:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riutilizzo delle aree ex-Saffa</li> </ul>
2 	<b>Spazi aggregativi:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spazi di aggregazione per giovani ed anziani e per favorire la socialità complessiva, nell'area scuola-chiesa</li> </ul>
3 	<b>Manutenzione, maggiore attenzione alle aree pubbliche:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• manutenzione del verde e delle aree pubbliche</li> <li>• manutenzione strade</li> <li>• illuminazione pubblica scarsa</li> <li>• arredo urbano</li> </ul>

<b>PONTEVECCHIO</b>	
<b>PRIORITA'</b>	<b>PROBLEMA</b>
1 	<b>Viabilità:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di pista ciclabile, protetta e alberata</li> <li>• Messa in sicurezza di alcune vie di Pontevecchio</li> </ul>
2 	<b>Aree pubbliche:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sistemazione delle piazze in generale</li> <li>• piazzali campo sportivo e scuole</li> <li>• piazze della Chiesa e del Santuario</li> <li>• arredo urbano carente</li> </ul>

CAMMINATA PONTENUOVO 10.11.2007



CAMMINATA PONTEVECCHIO 10.11.2007



LEGENDA:

-  RITROVO - PUNTO DI PARTENZA E ARRIVO
-  SOSTE INTERMEDIE
-  PERCORSO A PIEDI
-  PERCORSO IN AUTO

## MAGENTA SUD



## *sabato 10 novembre 2007 - Magenta Sud*

### **i partecipanti**

<i>nome</i>	<i>cognome</i>	<i>età</i>	<i>professione</i>
Mario	Polito	63	pensionato
Roberto	Garagiola	54	dirigente
Sergio	Calcaterra	53	imprenditore
Andrea	Scotti	40	fotografo
Maria Vitalia	Vacca	41	casalinga
Doriana	Oldani	50	insegnante
Maria Teresa	Morani	65	pensionata

### **ed inoltre**

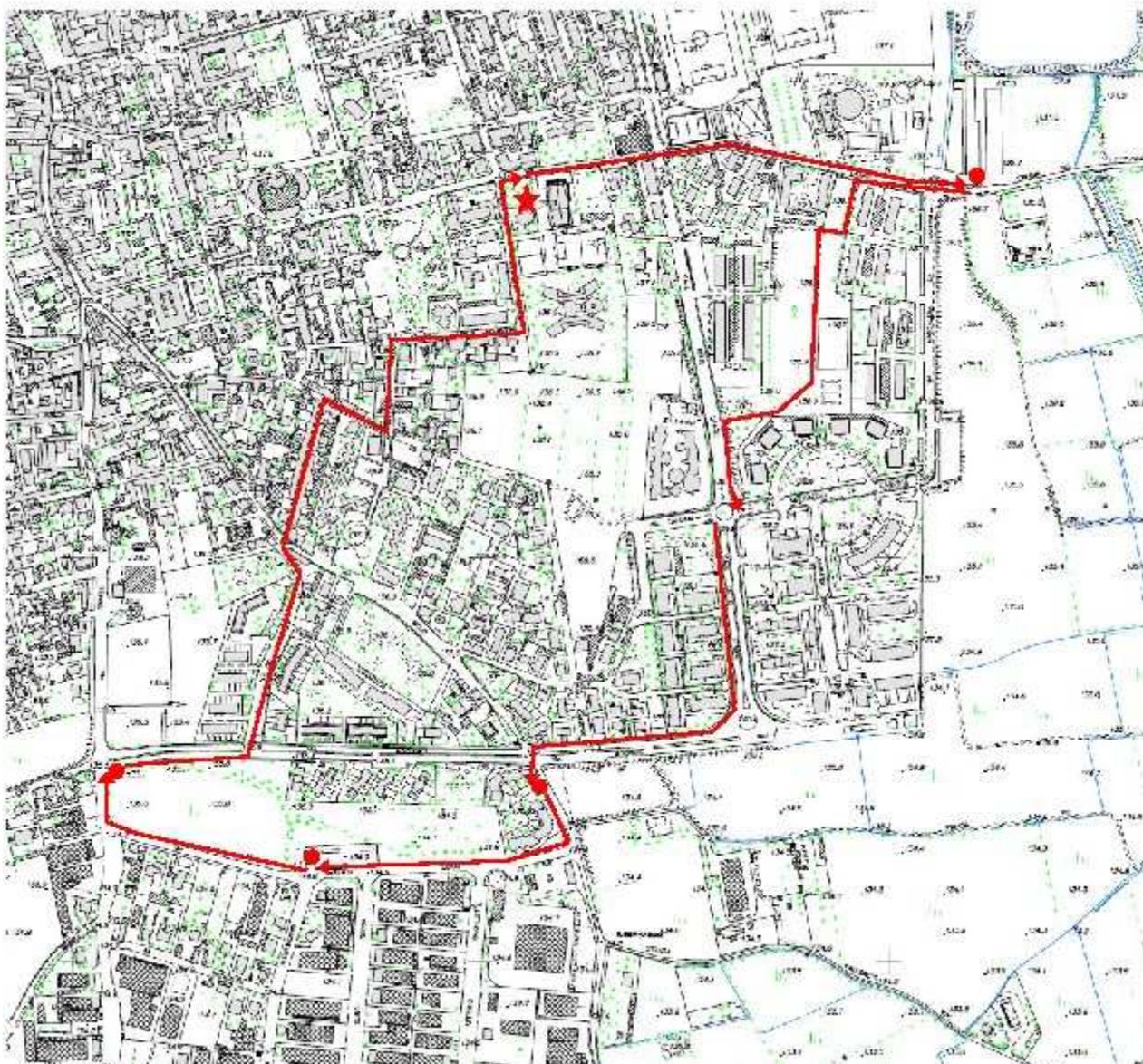
- il consulente del PGT, arch. Barra
- il Sindaco, Luca Del Gobbo, l'Assessore all'urbanistica, Marco Maerna, l'assessore ai lavori Pubblici, Natale Viglio, e il Consigliere Comunale Franco Bertarelli
- il rappresentante degli Uffici, ing. Dameno
- il consulente per la Valutazione Ambientale Strategica, arch. Baldizzone



## Sintesi delle priorità

<b>MAGENTA SUD</b>	
<b>PRIORITA'</b>	<b>PROBLEMA</b>
<p><b>1</b></p> 	<p><b>Viabilità:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ chiudere in alcuni tratti il doppio senso di marcia, per favorire trasporto pubblico e pedoni</li> <li>▪ traffico asse Corbetta-Abbiategrasso: migliorare viabilità</li> <li>▪ parcheggi per le scuole</li> </ul>
<p><b>2</b></p> 	<p><b>Verde, ambiente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valorizzazione fontanile Fagiolo</li> <li>▪ Riqualificazione area del parco sud con servizi per anziani e giovani (skateboard, pattinaggio)</li> </ul>
<p><b>3</b></p> 	<p><b>Servizi, centri aggregativi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sistemazione ex-piattaforma rifiuti e sua riconversione in area per ragazz</li> <li>▪ Centro aggregativi/servizi per giovani ed anziani</li> <li>▪ Farmacia di quartiere</li> </ul>
<p><b>4</b></p> 	<p><b>Manutenzione, maggiore attenzione alle aree pubbliche:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ manutenzione del verde e delle aree pubbliche</li> <li>▪ manutenzione strade</li> <li>▪ illuminazione pubblica scarsa</li> <li>▪ cassonetti e raccolta rifiuti</li> </ul>

CAMMINATA ZONA SUD 10.11.2007



LEGENDA:

-  RITROVO - PUNTO DI PARTENZA E ARRIVO
-  SOSTE INTERMEDIE
-  PERCORSO A PIEDI
-  PERCORSO IN AUTO

## MAGENTA CENTRO



## *sabato 17 novembre 2007 - Magenta Centro*

### **i partecipanti**

<i>nome</i>	<i>cognome</i>	<i>età</i>	<i>professione</i>
Mauro	Valenti	62	pensionato
Pasquale	Del Giudice	65	dipendente pubblico
Franca	Galeazzi	57	giornalista
Renato	Barenghi	60	pensionato
Franco	Soriani	74	pensionato

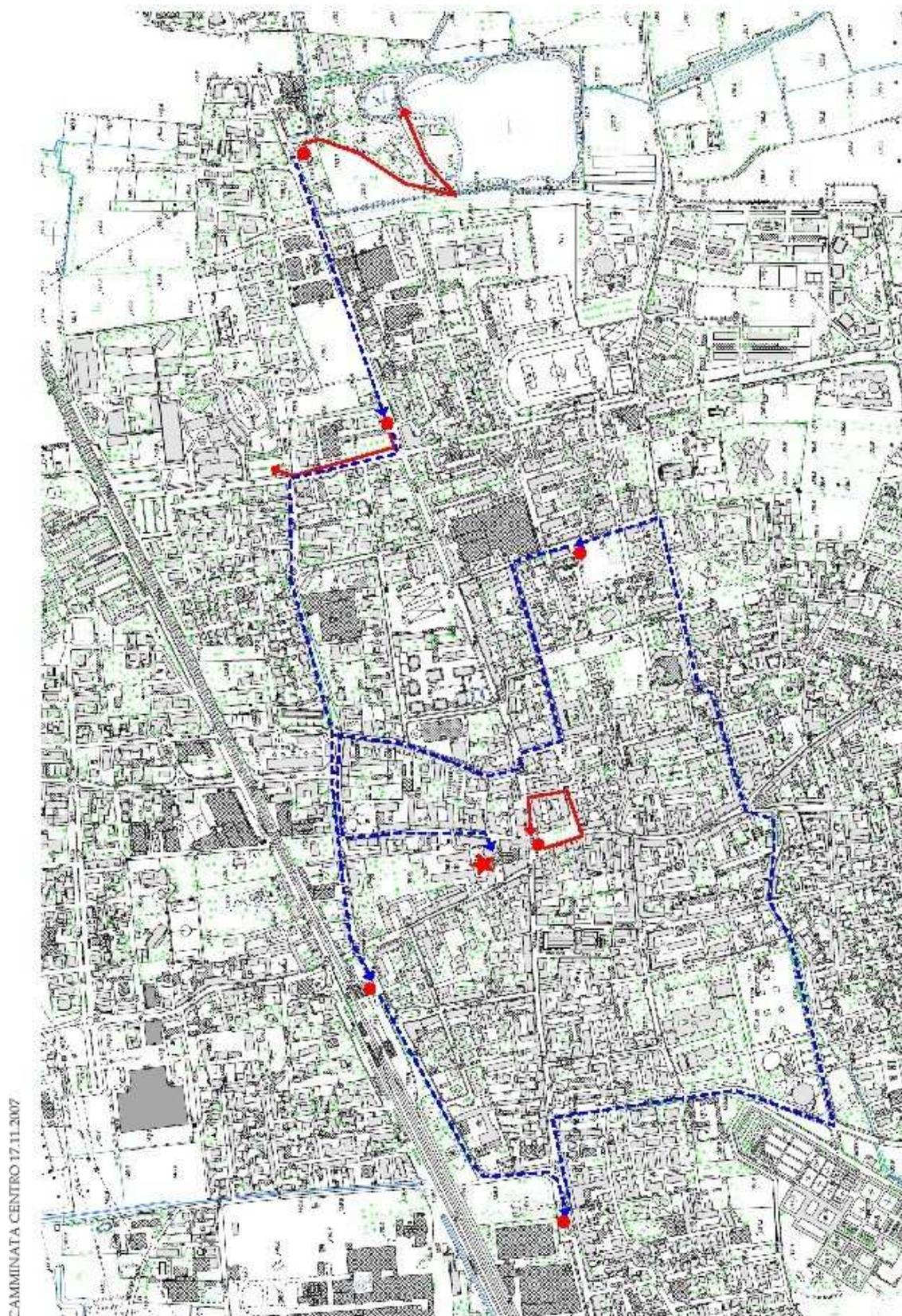
### **ed inoltre**

- il consulente del PGT, arch. Barra
- l'Assessore all'urbanistica, Marco Maerna, e il Consigliere Comunale Franco Bertarelli
- il rappresentante degli Uffici, ing. Dameno
- il consulente per la Valutazione Ambientale Strategica, arch. Baldizzone



## Sintesi delle priorità

<b>MAGENTA CENTRO</b>	
<b>PRIORITA'</b>	<b>PROBLEMA</b>
1 	<b>Ambiente:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inquinamento elettromagnetico: spostamento elettrodotti</li> </ul>
2 	<b>Verde:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Incrementare turismo ambientale: S.Gianna Beretta, polmone verde da valorizzare con pista ciclopedonale e intervento del parco</li> </ul>
3 	<b>Rilocalizzazioni:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rilocalizzazione area deposito bus</li> </ul>
3 	<b>Centri di aggregazione, servizi:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ costituzione di un centro aggregativo di quartiere per giovani/anziani</li> </ul>
4 	<b>Manutenzione, maggiore attenzione alle aree pubbliche:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ manutenzione del verde e delle aree pubbliche</li> <li>▪ manutenzione strade</li> <li>▪ illuminazione pubblica scarsa</li> <li>▪ degrado scarpata ferroviaria, priva di barriera acustica</li> </ul>
5 	<b>Viabilità, traffico:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ misure atte alla diminuzione della congestione del traffico (es via Roma e Cattaneo)</li> </ul>



CAMMINATA CENTRO 17.11.2007

LEGENDA:

-  RITROVO - PUNTO DI PARTENZA E ARRIVO
-  SOSTE INTERMEDIE
-  PERCORSO A PIEDI
-  PERCORSO IN AUTO

## MAGENTA NORD



## *sabato 17 novembre 2007 - Magenta Nord*

### **i partecipanti**

<i>nome</i>	<i>cognome</i>	<i>età</i>	<i>professione</i>
Mauro	Cucchi	47	
Flavio	Cislighi	51	architetto
Giuseppe	Bolzonella	50	
Angelo	Salducco	49	professionista
Renato	Martinelli	78	pensionato
Corrado	Greblo	42	
Carlo	Ronzio	64	commerciante
Michelangelo	Colombo	36	professionista

Oltre a Roberto Nosotti e Gaetano Trezzani

### **ed inoltre**

- il consulente del PGT, arch. Barra
- l'Assessore ai Lavori Pubblici, Natale Viglio, e il Consigliere Comunale Massimiliano Lavazza
- il rappresentante degli Uffici, ing. Dameno
- il consulente per la Valutazione Ambientale Strategica, arch. Baldizzone



## Sintesi delle priorità

<b>MAGENTA NORD</b>	
<b>PRIORITA'</b>	<b>PROBLEMA</b>
1 	<b>Ambiente:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rilocalizzazione industrie pesanti (Fonderia) ed attività agricole impattanti (allevamento suini)</li> <li>▪ Spostamento elettrodotti</li> <li>▪ Progetti di riqualificazione ambientale delle aree pubbliche (aree boscate, verde attrezzato, zone filtro con funzione antirumore e antinquinamento, ecc.)</li> </ul>
2 	<b>Viabilità:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rivedere la circolazione delle vie Oberdan, Sciesa, Dante</li> <li>▪ Problema di Via Espinasse</li> <li>▪ Mancanza di piste ciclopedonali che colleghino con il centro e i paesi vicini</li> <li>▪ Costituzione di sensi unici</li> <li>▪ Parcheggi per i pendolari ferroviari</li> </ul>
3 	<b>Centri di aggregazione, servizi:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ costituzione di un centro aggregativo di quartiere per giovani/anziani</li> <li>▪ costituzione di una piazza riconoscibile come centro di quartiere</li> <li>▪ rilocalizzazione dell'area moschea</li> <li>▪ recupero dell'edificio ex-asl veterinaria per scopi pubblici (es.asilo)</li> <li>▪ costituzione di un centro sportivo</li> </ul>
4 	<b>Rivitalizzazione del quartiere:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ quartiere "dormitorio"</li> <li>▪ mancanza di attività commerciali</li> </ul>
5 	<b>Manutenzione, maggiore attenzione alle aree pubbliche:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ manutenzione del verde e delle aree pubbliche</li> <li>▪ manutenzione strade</li> <li>▪ illuminazione pubblica scarsa</li> <li>▪ campane, cassonetti</li> </ul>

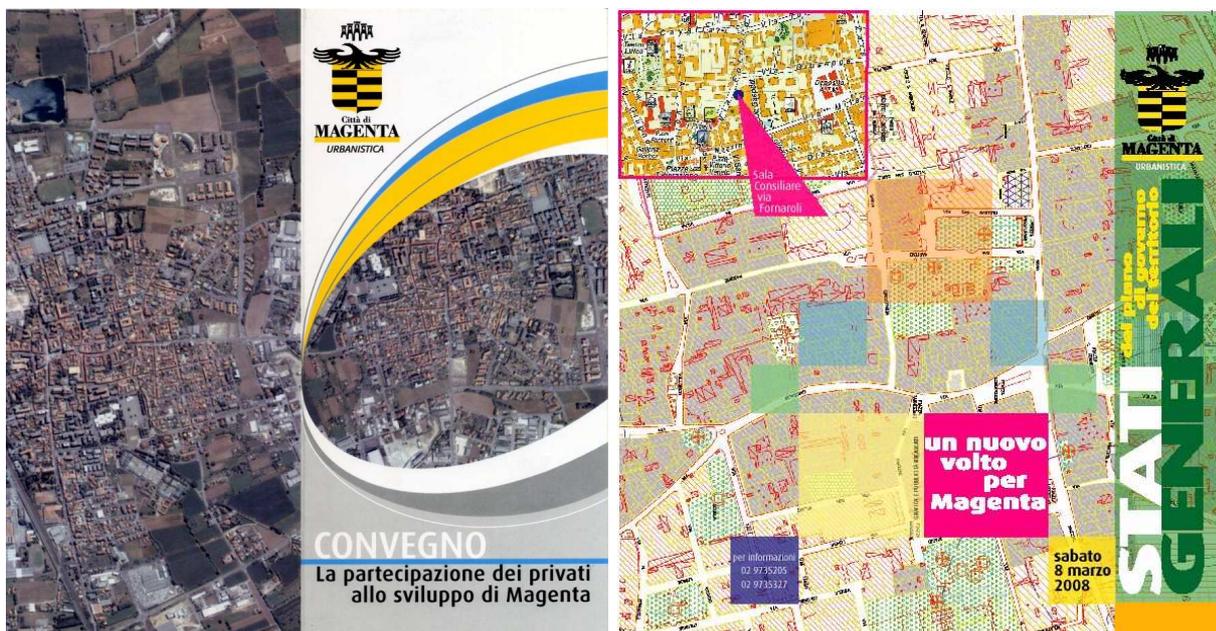
CAMMINATA ZONA NORD 17.11.2007



LEGENDA:

-  RITROVO - PUNTO DI PARTENZA E ARRIVO
-  SOSTE INTERMEDIE
-  PERCORSO A PIEDI
-  PERCORSO IN AUTO

### 4.3. Stati Generali

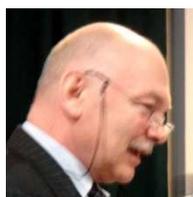


Si sono svolti sabato 3 marzo 2007 e sabato 8 marzo 2008 gli Stati Generali in materia urbanistica del Piano di Governo del Territorio, con l'obiettivo di promuovere il dibattito tra i principali soggetti locali, la formulazione di idee e l'apporto di nuovi stimoli. Gli Stati Generali si innestano nel processo informativo e partecipativo di formazione del Piano per stimolare la progettualità partecipata, negoziata, consensuale tra gruppi di attori locali.

Aperti dal Sindaco, Luca del Gobbo, la sessione 2008 degli Stati Generali hanno visto gli interventi introduttivi dell'Assessore all'Urbanistica Marco Maerna, che ha illustrato i passi svolti dall'Amministrazione Comunale nei confronti del redigendo PGT, e del Consigliere Regionale Sante Zuffada.

Dopo gli interventi dei tecnici incaricati, arch. Giuseppe Barra per il PGT e arch. Giorgio Baldizzone per la VAS, che hanno approfondito criticità e opportunità di sviluppo del territorio, si è aperta la discussione della quale si riportano sinteticamente i punti salienti. Gli interventi integrali sono riportati sul sito del Comune di Magenta: [http://www.comune.magenta.mi.it/publicazioni/Informazioni\\_M/Informazioni\\_M\\_Dettaglio.asp?ID\\_M=246&ID=155](http://www.comune.magenta.mi.it/publicazioni/Informazioni_M/Informazioni_M_Dettaglio.asp?ID_M=246&ID=155)

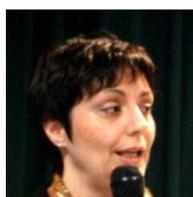
Gli interventi agli Stati Generali sono stati tenuti da:



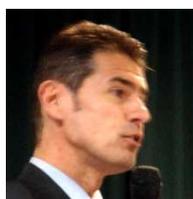
**API Milano (Carlo Magani)** - Magenta ha effettivamente migliorato la qualità della vita, con ad esempio con il recupero dell'area ex-Laminati, la Casa Giacobbe, le rotatorie. Riteniamo molto positivo il coinvolgimento delle associazioni. Uno dei punti da sottolineare è che bisogna pensare ad un nuovo piano industriale con individuazione di aree specifiche per dare più possibilità alle aziende del magentino.



**ASSIMPREDIL (Leonardo Lorenzani)** - Ci troviamo finalmente dinanzi ad un piano flessibile. Riteniamo però che occorra incentivare i comportamenti virtuosi: ad esempio se si costruisce in "classe A" dal punto di vista della certificazione energetica, allora occorrono incentivi, ad es. sugli oneri. Per quanto riguarda gli aspetti generali, particolare riguardo meritano la viabilità e il trasporto pubblico: a questo proposito non è logico fare viaggiare autobus da 60 posti pieni al massimo per il 20%. Anche per i parcheggi occorre ancora qualche intervento. Per quanto riguarda i distretti produttivi, sarebbe utile l'utilizzo della vecchia area produttiva con capannoni spesso non finiti. A livello economico generale occorre ricordare la presenza di una ventina di banche, testimoni di una certa vitalità del territorio. Per il centro storico occorre forse un intervento più deciso dell'Amministrazione Comunale, seguendo l'esempio dell'accordo Comune-privati fatto a Corbetta. Infine auguriamo che gli Stati generali diventino annuali, per un confronto continuo con l'Amministrazione.



**Camera di Commercio (Nicoletta Del Soldato)** - Gli Stati Generali sono un incontro molto prezioso, che facilita il coinvolgimento e la partecipazione nella costruzione del Piano. La Camera di Commercio, che ha un ufficio specifico a Magenta, è aperta a progetti territoriali comuni con l'Amministrazione Comunale.



**Federazione Coltivatori Diretti (Mauro De Paoli)** - rappresentiamo circa il 90% degli agricoltori di Magenta e comuni limitrofi, quindi 38 aziende in totale, di cui 9 zootecniche da latte con circa 60.000 quintali di latte annuali, una superficie di circa 700 ettari. Quindi l'agricoltura è ben presente e viva nel comune di Magenta, e anche nel Parco, costituendo un presidio del paesaggio storico e delle tradizioni. Chiediamo la parco e ai comuni di poter continuare a fare queste attività, ora con nuove tecnologie, maggiore attenzione all'ecologia e agli animali, e con precisi e certificati traguardi di qualità. Ad esempio è estremamente positivo che il parco valorizzi questi prodotti col proprio marchio. Agriturismi, Bed & Breakfast, vendita diretta, spacci, fornitura alle mense dei prodotti locali (e quindi senza costi di trasporto), aziende florovivaistiche per la manutenzione del verde urbano, sono tutte possibilità che sempre più debbono divenire realtà, esempi di quella "filiera corta" che porta risparmi alla collettività e reddito per le aziende agricole. Attenzione quindi ad opere viabilistiche ed occupazione di aree che sottraggono territorio agricolo, portando spesso alla chiusura delle attività. Attenzione anche a costruire edilizia residenziale vicino ad allevamenti, pretendendo poi lo spostamento degli stessi o la loro chiusura (è successo nel Lodigiano). Bisognerebbe che la decisione su opere ed aree sia presa con tutti i soggetti interessati. Ogni lembo di terra sottratto all'ambiente e all'agricoltura è perso per sempre, per noi e per le generazioni future.



**CGIL (Vieri Bursich)** - Gli Stati generali sono una pregevole iniziativa di concreto ascolto di cittadini e associazioni. Vorremmo porre l'attenzione sui temi del lavoro, sottolineando il declino industriale del territorio con una generale riduzione di aziende e di manodopera. Ci si trova di fronte ad aziende piccole, vetuste, con scarsa internazionalizzazione. Eppure vicino vi sono realtà come la Fiera, Malpensa, Milano e una imprenditoria comunque viva. Ma pensare che il terziario possa assorbire la manodopera dell'industria sarebbe sbagliato. Occorre chiedersi: quale ricerca, quale innovazione per il

magentino? Occorre pensare a nuove forme di industria: proponiamo quindi un tavolo di lavoro: Amministrazione Comunale, Associazioni Imprenditori, Associazioni Sindacali e altri soggetti, riuniti per pensare a queste nuove forme per il futuro di Magenta e del Magentino. Dal punto di vista urbanistico vogliamo sottolineare la vocazione industriale dell'area Novaceta e l'esigenza di nuovi insediamenti per gli opifici.



**CISL (Lorenzo Todeschini)** - La viabilità è sicuramente uno degli elementi più critici. Altro elemento da sottolineare è la presenza del Parco, che può portare un turismo di qualità. Però non si può puntare solo sul turismo. Il 40% degli occupati di Magenta sono nel settore industriale. Occorre mantenere le destinazioni industriali resistendo alla pressione per l'edilizia residenziale. La logistica può avere degli sviluppi, anche in relazione al centro intermodale di Novara: questa potenzialità però porta ad un consumo di suolo e a relativamente pochi occupati, quindi non è molto positiva. Per quanto

riguarda il problema casa, occorre favorire iniziative pubbliche e private, ad esempio con reperimento di aree a basso costo e cooperative a canone moderato.



**Compagnia delle Opere Alto Milanese (Luigi Mettica)** - I nostri associati sono piccole e medie imprese che vogliono rimanere su questo territorio e svilupparsi. Occorrono aree ed infrastrutture, da costruire e da completare. Su certe aree occorre anche meno rigidità, se queste non hanno effettivamente caratteristiche di pregio. Occorre anche investire e puntare sulla formazione. L'iniziativa degli Stati Generali è positiva e richiede uno sforzo comune che porti ad accordi comuni che superino gli interessi particolari.



**Unione Artigiani (Bruno Cavallazzi)** - Tre i punti principali di azione. Viabilità ed urbanistica: miglioramento, abbellimento delle vie di accesso alla città, quali via Espinasse; allargamento dia via del Fontanile, come alternativa alla statale Milano-Novara; miglioramento del centro storico, incentivazione ai privati alla ristrutturazione e all'abbellimento. Individuazione di una nuova zona a destinazione artigianale: piccoli capannoni con metrature medie per l'insediamento di nuove imprese che possano creare sinergia; la riqualificazione di aree dimesse non ha portato all'individuazione di aree

produttive. Sicurezza: migliore illuminazione e arredo urbano adeguato, specie nelle aree periferiche, unite ad un maggior controllo, possono portare ad effetti positivi.



**Associazione Commercianti (Dora Russo)** - Rappresentiamo 500 soci di Magenta, di cui il 65% donne. Occorre pensare a Magenta come capoluogo dell'Ovest Milanese. E per questo occorre partire dal passato per pensare il futuro. Ci sono molti city-users a Magenta, occorre fornirgli più servizi (ad esempio ottimo è stato l'intervento del Teatro Lirico): occorre pensare ad un innalzamento della qualità urbana con un contemporaneo sviluppo della città, con il miglioramento delle attività puntando sull'accessibilità e sulla sosta.

Occorre contrastare l'obsolescenza degli edifici, fornire più qualità urbana, più verde e meno asfalto, più illuminazione. Occorre innalzare la qualità estetica, anche con un coordinamento delle facciate e un Piano del Colore. Ripensare in modo creativo alle preesistenze storiche. Occorre ricordarsi che ogni vetrina che si spegne è un pezzo di città che muore: il commercio di vicinato contrasta il deserto urbano. Infine il commercio orienta gli spostamenti e ha implicazioni importanti per le persone in età avanzata: chiediamo di essere interlocutori privilegiati per il Piano Servizi".



**Comitato Intercomunale a tutela dell’Inquinamento Elettromagnetico** (Filomena Battipaglia) - Occorre individuare nel PGT delle aree tecnologiche da affidare ai gestori di telefonia mobile: i costi possono essere coperti con i relativi canoni d’affitto. Occorre quindi togliere le aree ai privati: non si può mettere queste stazioni vicino ad edifici sensibili, ad esempio asili, solo per interessi privati. La legge consente ai comuni di dotarsi di un regolamento in tal senso: il regolamento di Magenta deve essere applicato.

Infine una notazione sulle aree agricole, che devono essere salvaguardate e valorizzate: vengo da una cultura contadina e spero che un giorno le aree agricole varranno di più di quelle edificate.



**Proloco Magenta** (Pietro Pierrettori) - Magenta è al centro di una generale trasformazione territoriale da cui non deve essere fagocitata o soffocata. Negli anni '50 il Magentino era una grande e forte realtà, trainate per tutto il territorio attorno: occorre recuperare questo ruolo, perorando la nostra identità nei confronti degli enti di livello superiore. Il turismo locale è da valorizzare. Faccio tre esempi. Sul Naviglio, ove purtroppo le sponde sono da recuperare, occorre pensare ai vecchi “barconi” (non ai battellini tipo Venezia, avulsi dal nostro contesto) che portino turisti: ma ci sono troppi

enti, Regione, provincia, Villorosi, Parco, ... Occorre aumentare la capacità ricettiva, ora quasi nulla: prima facciamo qualcosa in questo campo e prima attestiamo la nostra presenza. Occorre pensare ad iniziative di respiro, anche culturali: una Magenta “città della musica” ad esempio.



## 4.4. Scuole



Nel percorso di elaborazione della VAS, un ruolo fondamentale è stato attribuito al processo partecipativo che mira a fornire un concreto ausilio al processo Pgt/Vas, fornendo decisivi apporti sugli scenari, sugli obiettivi, sulle azioni, e sulle valutazioni.

Tale percorso è diventato l'occasione per avviare un processo di coinvolgimento della cittadinanza a diversi livelli in merito alla situazione attuale socio-economica ed urbano-ambientale e agli scenari possibili da perseguire attraverso una progressiva trasformazione del territorio.

Visto il percorso svolto si è ritenuto che uno strumento fondamentale per costruire un città migliore anche e soprattutto nei confronti dei bambini/ragazzi è chiedere il loro contributo, chiamarli cioè a collaborare in modo che, attraverso corrette forme di partecipazione, possano vivere coerenti e importanti esperienze di cittadinanza che contribuiscono al benessere di tutti.

Si è chiesto pertanto ai docenti delle classi 5 elementari e 3 medie di partecipare ad un incontro preliminare il 10 aprile 2008 in cui si sono illustrate le forme di partecipazione che si intendevano promuovere

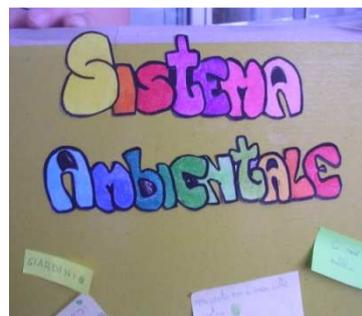
Il 12 maggio 2008 presso il Teatro Lirico di Magenta si sono incontrati i bambini/ragazzi delle scuole che, tramite loro rappresentanti, hanno raccontato come loro vivono e vedono la città esponendo i loro desideri e i loro bisogni



## Sistema Insediativo



## Sistema della Mobilità



## Sistema Ambientale

ASPETTI POSITIVI

- Cinema
- Oratori
- Teatri e luoghi pubblici
- Biblioteca
- Mi piace la Basilica S. Martino per la sua eleganza
- Ci sono tanti luoghi sportivi
- Tante scuole per ogni genere di studio
- Scuole Canossiane
- Quartieri puliti

- Pista ciclabile da Via C. Maronati a Via E. Morante
- Piazza Liberazione
- Autobus non inquinanti
- I marciapiedi sono abbastanza e in buono stato
- Ci sono mezzi pubblici

- Giardini
- Magenta non è una città caotica
- Parco di Via Melloni
- I pulman pubblici puliti
- Le strade sono percorribili
- Spazi verdi
- Per me è giusto che ci sia la raccolta differenziata per l'inquinamento

ASPETTI NEGATIVI

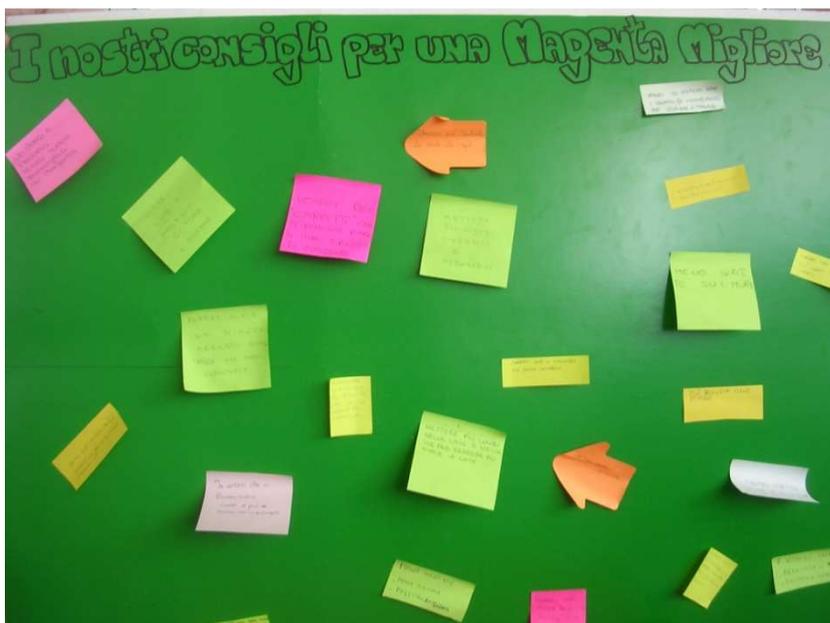
- Troppe banche
- Pochi negozi alimentari
- Marciapiedi rotti
- I pali della luce sui marciapiedi che impediscono il passaggio
- Non ci sono piste ciclabili vicino alla provinciale
- Marciapiede molto stretto in Via Crivelli
- Ci sono poche fontanelle per bere
- Stazione perché è vecchia e sporca
- Ci sono pochi centri sportivi
- I cassonetti dovrebbero essere più puliti e svuotati più spesso
- Case vecchie, pericolose e abbandonate
- Troppe abitazione a Magenta e pochi parchi o zone verdi

- Le strisce pedonali per i pedoni
- Piazza Giacobbe: bisogna regolamentare il traffico soprattutto all'ora dell'uscita dalla scuola delle Canossiane
- Transito alunni poco segnalato
- Pochi dossi nelle strade pericolose
- Pochi semafori pedonali
- Strada rovinata, con buchi, rialzamenti, ecc
- Manca un pulmino che fa il giro di tutte le scuole di Magenta
- I marciapiedi rotti e troppo sporchi
- Parcheggio pubblico disturbato di notte dai ragazzi
- Mancanza di un ausiliario quando esce la scuola media
- Troppe strade pericolose
- Pochi vigili
- Rumori di auto, clacson e moto
- Troppe macchine parcheggiate lungo la strada

- Non mi piace la Strada per Robecco perché ci sono troppe industrie e poche zone verdi
- Ci sono pochi parchi e quelli che ci sono sono sporchi
- Troppo smog
- Poche zone verdi
- Troppo rumore

## I NOSTRI CONSIGLI PER UNA MAGENTA MIGLIORE

1. Io vorrei che ci fossero meno case e più mezzi non inquinanti
2. Vorrei più ospedali perché quando vai si deve sempre aspettare molto
3. Vorrei che a Magenta ci fosse l'ecopass
4. Vorrei che la piazza mercato diventasse un parco comunale
5. Vorrei che ci fosse uno zoo in cui gli animali siano in libertà
6. Vorrei dei "carretti" che ti fanno fare il giro turistico di Magenta
7. Vorrei più controllo da parte dei vigili
8. Mettere più piste ciclabili e pedonali
9. Un vero e proprio museo sulla Battaglia di Magenta
10. Invitare la gente a usare più biciclette
11. Meno scritte sui muri
12. Vorrei che ci fossero più piste ciclabili
13. Vorrei una pista per i roller
14. Vorrei più piscine
15. Mettere più colori nelle case e nelle vie per rendere più vivace la città
16. Istituto Canossiano: mensa migliore e palestra attrezzata
17. Più pulizia sulle strade
18. Vorrei che ci fossero più parchi giochi per i bambini piccoli
19. Piazza Vittorio Veneto: abbellire il prato e restaurare la statua
20. Vorrei che mettessero più spazi per i divertimenti
21. Troppo rumore
22. Vorrei che ci fossero dei negozi specializzati in vendita dei videogiochi
23. Centro sportivo con campi da calcio, pista di pattinaggio, campi da tennis



Hanno partecipato le scuole Medie

- F. Baracca - 4 Giugno 1859
- Madre Anna Terzaghi

e le scuole Elementari

- Santa Caterina
- Giovanni XXIII
- De Amicis
- Molla Beretta
- Carlo Lorenzini
- Madre Anna Terzaghi

*“La Magenta dei bambini e dei ragazzi” - incontro con le scuole*



## 5. Elementi strategici e obiettivi

### 5.1. Ambito territoriale

Il Comune di Magenta conta circa 23.000 abitanti; si colloca nella zona ad ovest di Milano lungo la direttrice verso Torino, sino al confine della Regione Lombardia sul fiume Ticino.

Il complesso sistema degli insediamenti circostanti e' costituito da centri urbani di piccole e medie dimensioni di formazione antica e ancora riconoscibile nei loro centri storici.

Magenta confina con i Comuni di :

- a nord Marcallo Con Casone, Santo Stefano Ticino;
- ad est Vittuone, Corbetta;
- a sud Ribecco sul Naviglio;
- ad ovest Boffalora Sopra Ticino

Sotto il profilo amministrativo, Magenta è collocata all'interno della Provincia di Milano, dal punto di vista relazionale la sua area urbana si presenta per vocazione ad integrarsi con l'area metropolitana milanese con una duplice capacità di interazione sia a livello globale che locale.

Dal punto di vista delle **relazioni territoriali**, Magenta rappresenta un "centro di rilevanza sovracomunale" che trova riconoscimento anche nel vigente Piano territoriale di coordinamento provinciale<sup>3</sup>, che individua il tavolo interistituzionale Magentino<sup>4</sup> quale area territorialmente omogenea con specifiche vocazioni locali.

Magenta è **polo di rilevanza sovracomunale dell'ambito del Magentino** che si localizza nell'area metropolitana milanese, nella fascia di transizione tra la parte centrale fortemente e diffusamente urbanizzata (Milano ed i Comuni dell'hinterland immediato) e la fascia occidentale meno intensamente insediata che arriva al Parco del Ticino.

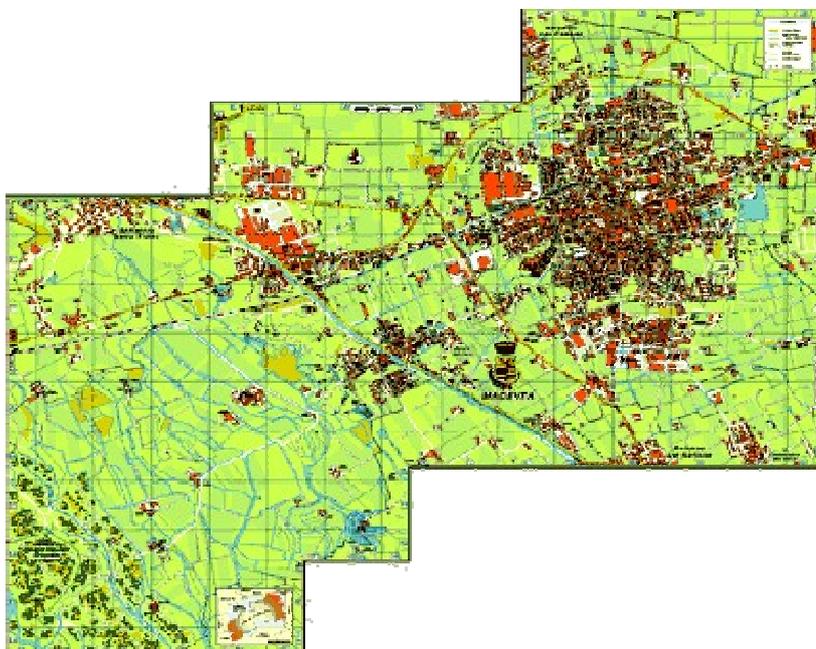
La città svolge già oggi un ruolo di polarità nei confronti dei comuni che si sono sviluppati lungo l'asse della SS11 sia per la presenza di importanti servizi pubblici di livello intercomunale sia perché sede di numerose attività industriali e commerciali.

Dotazione esistente. Il sistema infrastrutturale di Magenta appare sufficientemente articolato potendo contare su servizi di tipo culturale (biblioteca, teatri e cinematografi), sanitario (ospedale e sede ASL) e istituzionale (sedi decentrate del Ministero delle Finanze). La città è inoltre dotata di una stazione passeggeri e di uno scalo merci lungo la linea Milano-Novara nonché di un ramificato sistema di autolinee che la collegano con i centri vicini.

L'accessibilità in termini di viabilità primaria si basa sostanzialmente sulle strade statali (SS11 e SS526) in quanto non esiste uno svincolo diretto rispetto all'autostrada Milano-Torino.

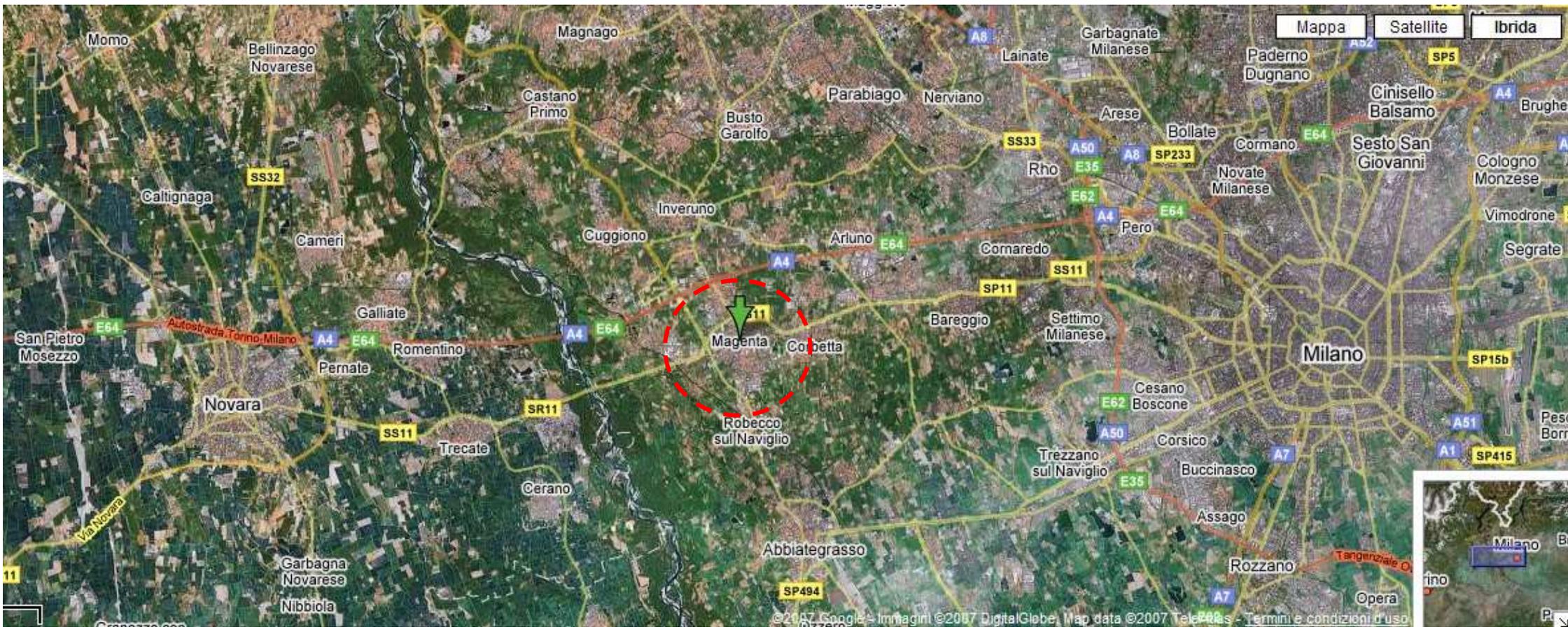
Potenzialità. Gli elementi su cui puntare per il rafforzamento del ruolo di centralità di Magenta sono legati al miglioramento del livello di accessibilità derivante dalla realizzazione delle nuove direttrici stradali di collegamento con Malpensa e Abbiategrasso (e in particolare la connessione diretta all'autostrada A4) e con il potenziamento del servizio relativo alla linea ferroviaria Milano-Novara (considerabile miglioramento del livello di esercizio connesso al Servizio Ferroviario Regionale).

Grazie a questi interventi la città si troverà a ricoprire una posizione di assoluta rilevanza all'interno dell'ambito territoriale, e anche della provincia, in quanto luogo ad elevata accessibilità e quindi sede privilegiata per l'attuazione di interventi pubblici e privati di scala sovracomunale.



<sup>3</sup> PTCP approvato con del.C.P. 55 del 14/10/03, pubbl. B.U.R.L. Serie Inserzioni n.45 del 5/11/03.

<sup>4</sup> Costituito dai Comuni di Arluno, Bareggio, Boffalora Ticino, Casorezzo, Corbetta, Magenta, Marcallo con Casone, Mesero, Ossona, Robecco sul Naviglio, Santo Stefano Ticino, Sedriano, Vittuone.



## 5.2. Magenta e il Magentino

Il Magentino ha per comune centro Magenta ed è composto dai seguenti comuni:

Arluno, Bareggio, Boffalora Sopra Ticino, Casorezzo, Corbetta, Magenta, Marcallo Con Casone, Mesero, Ossona, Robecco Sul Naviglio, Santo Stefano Ticino, Sedriano, Vittuone.

Il sistema produttivo del Magentino è stato per molto tempo caratterizzato da aziende di media-grande dimensione legate ai settori industriali tradizionali (metalmecanico e tessile).

Tale struttura ha subito, in particolare nell'ultimo decennio, un deciso ridimensionamento a causa della contrazione dei comparti industriali storici e dei processi di globalizzazione dei mercati.

La nuova situazione economica ha innescato una riorganizzazione del settore industriale che ha provocato la delocalizzazione delle sedi aziendali (dal centro verso la periferia) e la destrutturazione del ciclo produttivo con l'espulsione di alcune componenti dell'impresa.

Al contrario, hanno assunto valore in termini di vantaggi localizzativi per imprese di minori dimensioni e per la funzione residenziale, che appare particolarmente dinamica, altri fattori peculiari della realtà del Magentino, quali la cospicua dotazione infrastrutturale, in una fase di rilevante potenziamento, e le ricchezze del sistema ambientale, caratterizzato dalla presenza del Ticino e dei suoi ambiti naturalistici, dalle aree agricole del Parco Sud, dalle emergenze architettoniche delle cascate e dei manufatti rurali, dalla permanenza di un reticolo irriguo storico.

La realtà economica del Magentino può quindi essere sinteticamente descritta come un sistema relativamente semplice, con un'articolazione settoriale non molto ampia (soprattutto attività manifatturiere, commercio all'ingrosso e al dettaglio, costruzioni, imprese di servizi e aziende di trasporti), caratterizzato da imprese di medie-piccole dimensioni e con un mercato del lavoro essenzialmente locale.

I punti di forza dell'economia e della struttura insediativa dell'ambito del Magentino, si rintracciano nei segnali di vitalità sociale ed imprenditoriale e nella dotazione di fattori produttivi che, storicamente, hanno caratterizzato l'ambito.

In generale, i contributi che l'area offre al miglioramento complessivo a scala provinciale sono:

- la presenza importante di aziende multinazionali,
- la tradizione rurale, il sistema delle cascate,
- il Parco del Ticino e il Parco Agricolo Sud Milano,
- i Navigli e i fontanili,
- i centri storici,
- i palazzi e le ville nobili,
- l'attività agricola,
- la PMI e l'artigianato

Secondo il PTCP, le principali azioni di rafforzamento e di potenziamento si concretizzano in primo luogo nel potenziamento e recupero di sistemi/circuiti storico-culturali tesi a valorizzare i centri storici, le ville e i manufatti di valore storico-architettonico, al fine di recuperare e promuovere l'identità storica del territorio in oggetto.

La promozione del territorio del Magentino deve inoltre tendere a sfruttare la presenza del fiume Ticino, offrendosi quale sistema di risorse naturalistiche, ambientali, storiche e culturali da valorizzare attraverso progetti di qualità e secondo un approccio di tipo integrato per un turismo naturalistico-culturale, connesso alla valorizzazione di identità locali.

Le azioni di rafforzamento del sistema del verde già presente riguardano:

- la creazione di una rete di piste e percorsi ciclabili;
- la creazione di spazi per lo sport e il tempo libero;
- la creazione di circuiti turistici integrati;
- lo sviluppo del commercio al dettaglio nei centri storici.

Sono necessarie altresì azioni mirate a sviluppare le potenzialità offerte dal territorio, quali per esempio: il recupero del sistema irriguo, ed in particolare dei fontanili; la salvaguardia e la valorizzazione dei residui terreni agricoli, ad oggi non ancora soggetti a vincoli di tutela, e spesso localizzati in aree marginali a contatto con le frange urbane.

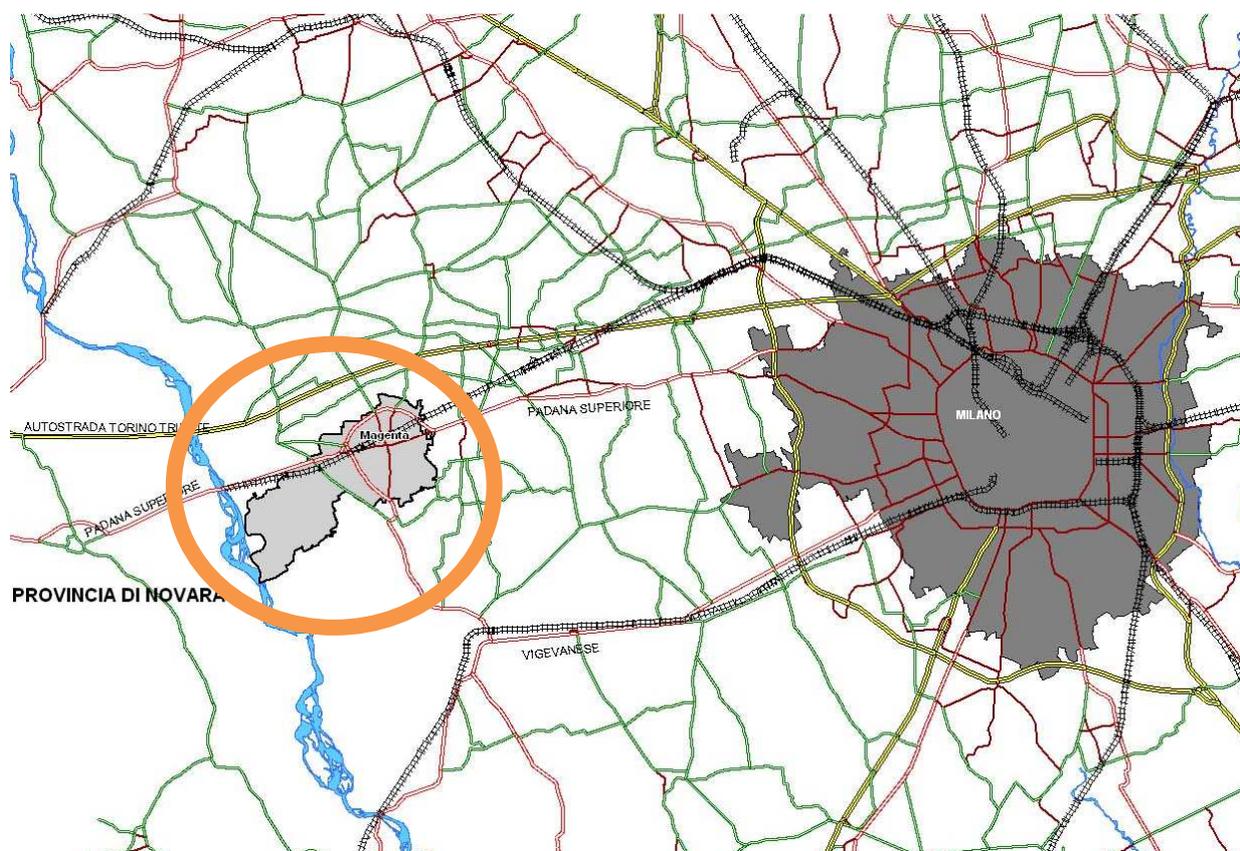
Infine, per quanto riguarda l'ambito più strettamente economico, il Magentino offre buone opportunità al fine di:

- sostenere e incentivare la PMI in particolare nei settori ad alta componente tecnologica e

- professionale per migliorare il sistema produttivo e creare occasioni di lavoro qualificate per i giovani
- sviluppare attività economiche legate a settori non tradizionali che sfruttino le valenze ambientali e culturali esistenti o potenziali (agriturismo-maneggi, attività ricreative, attrezzature ricettive, attività connesse alla fruizione del Parco Sud e del Parco del Ticino);
- governare e indirizzare gli insediamenti di tipo logistico al fine di garantire la localizzazione di attività che non siano di semplice stoccaggio (logistica di trasformazione) e che quindi consentano la creazione di posti lavoro;
- sostenere l'agricoltura mediante l'attivazione di politiche di incentivazione finalizzate all'estensione delle coltivazioni di tipo biologico e alla qualificazione delle produzioni locali.

Nelle pagine seguenti si esaminano in dettaglio i tre sistemi strutturanti (adottati per congruità anche dal PGT) del PTCP, secondo gli indicatori di riferimento utilizzati dalla Provincia. Di seguito si fornisce una loro sintesi:

- il **sistema della mobilità** dell'ambito risulta problematico; in particolare risultano al di sotto dei livelli considerati positivi, gli indicatori relativi alla quota modale, alle piste ciclopedonali, ai posti d'auto nelle stazioni d'interscambio.
- il **sistema insediativo** vede una situazione contrastata, con elementi di forte problematicità (comparti polifunzionali e frammentazione degli insediamenti produttivi) e altri di forte positività (abitazioni occupate e area urbanizzata), ma comunque con un grado complessivo medio.
- il **sistema ambientale** presenta allo stato attuale una situazione in termini quantitativi di livello medio, con la maggioranza degli indicatori oscillanti tra lieve positività e lieve negatività. È necessario però ricordare che l'ambito è caratterizzato da numerosi elementi di pregio ambientale: la tradizione rurale, il sistema delle cascine, il Parco del Ticino, il Parco Agricolo Sud Milano, i Navigli e i fontanili.



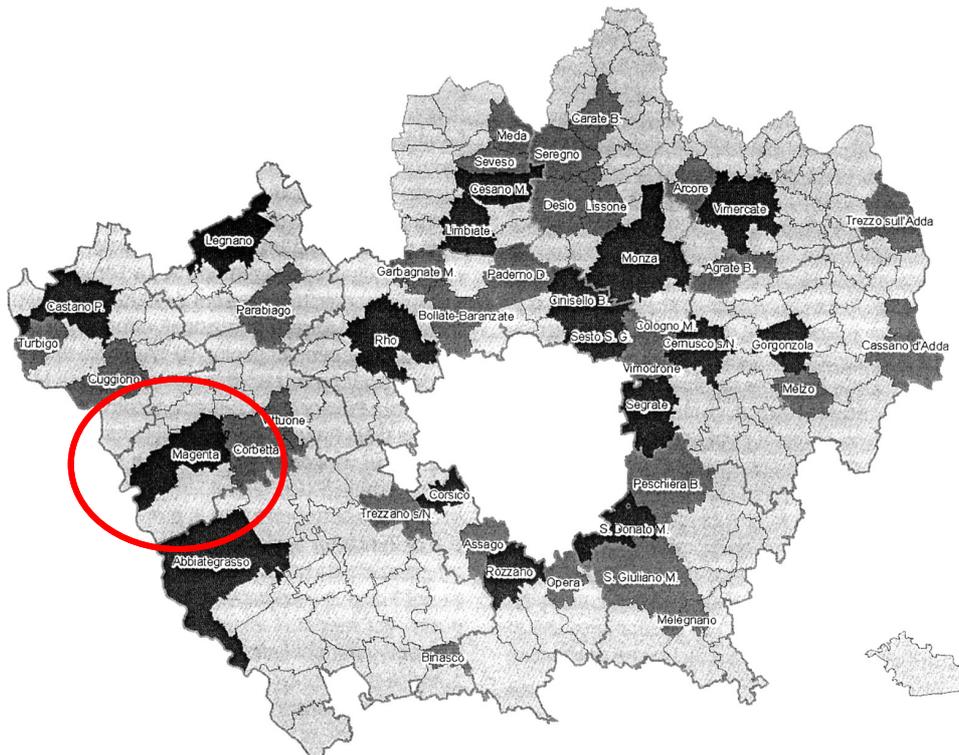


### Poli attrattori della Provincia di Milano

- Polarità di Primo livello
- Polarità di Secondo livello
- altri comuni

Tavoli interistituzionali/circondari

- interistituzionali
- circondari



### 5.2.1. Sistema Insediativo

Il sistema produttivo è stato per molto tempo caratterizzato da aziende di media-grande dimensione del metalmeccanico e del tessile. Tale struttura ha subito un deciso ridimensionamento che ha provocato la delocalizzazione delle sedi aziendali (dal centro verso la periferia) e la destrutturazione del ciclo produttivo. In quest'ottica devono essere letti i valori di problematicità riferiti ai comparti polifunzionali e alla frammentazione degli insediamenti produttivi.

L'efficiente rete di trasporto pubblico, soprattutto su ferro, e l'elevata qualità ambientale dell'ambito, lo rendono idoneo ad accogliere funzioni residenziali, anche di coloro che gravitano per motivi di lavoro, studio e altro, su ambiti esterni, in particolare su Milano. Queste sono tra le motivazioni che causano una lieve criticità sia del rapporto tra addetti e attivi, sia della dotazione di servizi di livello sovracomunale.

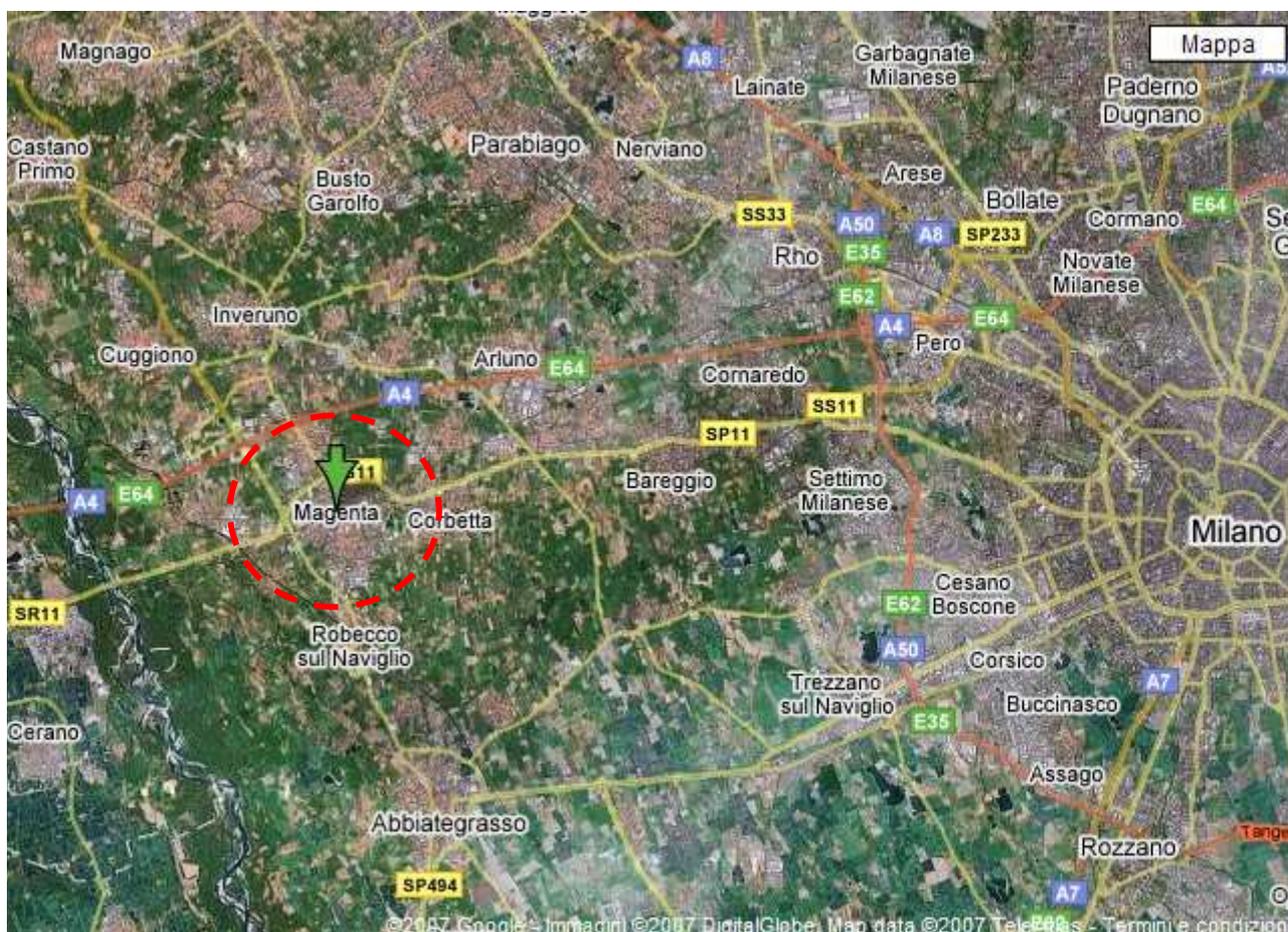
Elemento positivo è quello relativo alle abitazioni occupate, per motivi di elevata qualità ambientale e di accessibilità dell'area e alla bassa percentuale dell'area urbanizzata sul totale della superficie territoriale.

La struttura socio-economica e territoriale dei centri del Magentino, pur essendo chiaramente connotabile come urbana, non riesce ancora ad esprimere una realtà sufficientemente organizzata e coordinata.

Il bacino considerato ha infatti la **forma di una città lineare**, che presenta caratteri urbani senza avere però la concentrazione e la densità che solitamente si accompagna ad essi.

Pur essendo l'area tra quelle lombarde **più sviluppate sotto il profilo economico**, si evidenzia uno **squilibrio tra lo sviluppo raggiunto e la struttura dei servizi che dovrebbero sostenerlo**, con il rischio, comune ad altre aree avanzate situate nell'hinterland, di **perdita dell'identità socio-culturale e perdita di efficienza**, a causa della progressiva periferizzazione del loro territorio.

La **manca di idonee comunicazioni tra i centri dell'area** ha portato ad un utilizzo prevalente del **trasporto automobilistico privato**, e prodotto la tendenza della popolazione a **rivolgersi preferenzialmente a Milano per fruire di servizi che potrebbero essere meglio realizzati in zona**, con conseguenze di sottoutilizzo dei servizi locali.



## 5.2.2. Sistema Mobilità

I tempi medi auto per persona hanno valori medi. Le infrastrutture di viabilità, A4 e SS11, risultano appena sufficienti ad accogliere i flussi Est-Ovest. La situazione è critica invece per gli spostamenti in direzione Nord-Sud, in particolare per gli spostamenti da, e per Malpensa 2000.

I tempi medi viaggio per persona trasporto pubblico risultano positivi, confermando il buon servizio ferroviario di cui l'ambito già gode.

La quota modale di pendolari del trasporto pubblico sul totale dei pendolari risulta negativa, perché l'offerta di trasporto pubblico è garantita prevalentemente su Milano; va tuttavia rilevato che per i comuni direttamente serviti dalla ferrovia tale indicatore ha valori significativamente positivi.

Si sottolinea che è di fondamentale importanza attrezzare come piste ciclabili, le strade urbane attualmente utilizzate anche per la mobilità ciclabile (la dotazione di piste ciclopedonali di Magenta è di 21km).

La dotazione di parcheggi in stazioni di interscambio risulta insufficiente se rapportata al numero di pendolari in partenza dalle tre stazioni dell'ambito.

La viabilità principale di riferimento per l'ambito è ben sviluppata e si contraddistingue per una rete viabilistica efficiente da e per Milano (Autostrada A4, SS11, SS494).

La principale carenza riguarda però la rete a servizio degli spostamenti interni all'ambito, che avvengono con automezzi privati (solo i collegamenti lungo l'asse principale est ovest con Milano usufruiscono di un limitato servizio di trasporto pubblico).

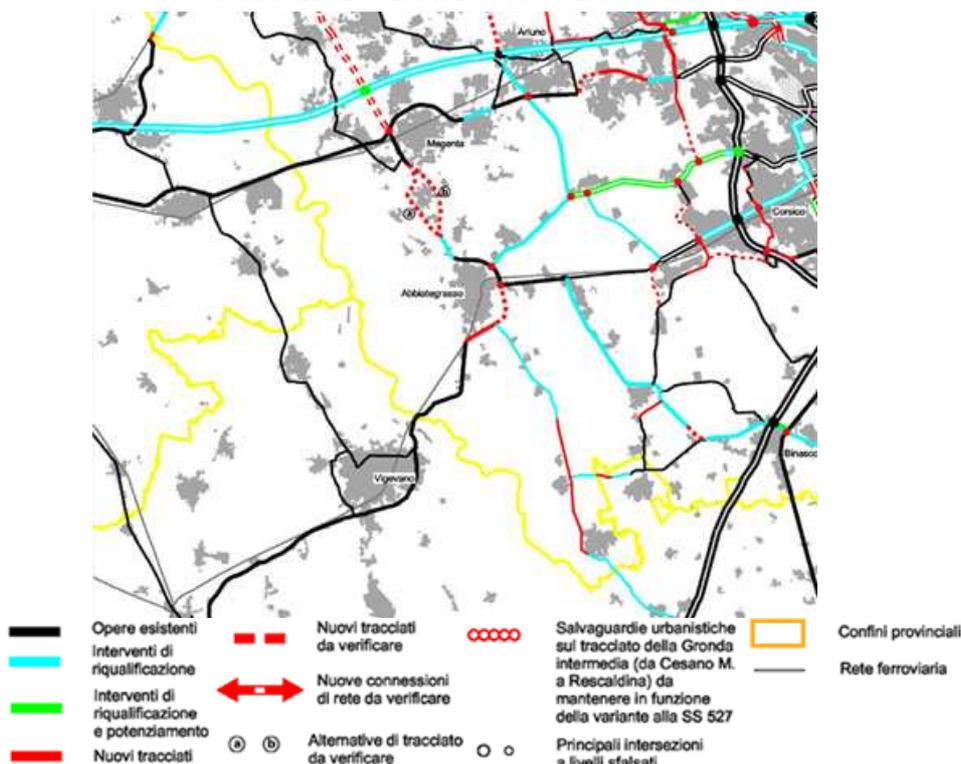
La mobilità della zona è affidata ad una rete viaria diffusa capillarmente ma con forti squilibri e alcuni punti particolarmente critici.

I problemi e le insufficienze del sistema sono aggravati dalla insufficienza del trasporto pubblico che offre scarse alternative all'uso dei mezzi automobilistici privati e dalla conseguente sovrapposizione del traffico locale a quello in transito verso il Piemonte e verso la Svizzera.

La struttura è quella tradizionale radiale e monocentrica, con vertice a Milano, rappresentata dalla strada statale n. 11, Padana superiore, e dalla parallela autostrada Milano-Torino con i caselli di Rho (Cornaredo), Arluno e Magenta e il collegamento alla tangenziale ovest a Settimo Milanese.

Limitano l'uso di queste arterie sia il pedaggio autostradale, che non rientra nei tratti gratuiti metropolitani, sia le strettoie della strada statale (che attraversa il centro di molti dei Comuni) sia il calibro insufficiente e gli incroci a raso anche nei tratti liberi esterni.

Piano della viabilità - Provincia di Milano



Alcune varianti in via di ultimazione miglioreranno l'attraversamento di Settimo, circonvallando il centro abitato, ma permane critica la situazione tra Sedriano e Bareggio, per la quale non è stata ancora neppure decisa una soluzione progettuale. Le strozzature e gli incroci esistenti rallentano il flusso dei veicoli e determinano la formazione di lunghe code, soprattutto nelle ore di punta che provocano inquinamento e allungano i tempi di percorrenza per decine di migliaia di persone, con pesanti negative conseguenze per la salute e per l'economia.

La strada statale è l'unica arteria che consenta i collegamenti tra i centri della zona.

La zona vive la contraddizione dell'essere attraversata dalle reti della grande comunicazione e infrastrutturazione nazionale e internazionale (i corridoi Genova-Rotterdam e Barcellona-Kiev), senza riuscire invece a spostarsi comodamente sulle brevi distanze. Un ulteriore criticità è infine rappresentata dalla scarsa identità della SS11, che a causa della perdita di importanza subita negli anni, si configura come un'arteria caratterizzata da processi conurbativi confusi e poco strutturati, oltre che con fenomeni spesso di degrado.



Per ciò che riguarda il sistema infrastrutturale dell'ambito territoriale, le situazioni di congestione da traffico automobilistico che riguardano in particolare il territorio comunale di Magenta, posto a cerniera tra la direttrice storica della S.S.11 e alcuni assi di collegamento nord-sud (S.S. 526, S.P.31, S.P.117, S.P.128), potranno essere sensibilmente alleggerite da una serie di interventi di prossima realizzazione sia a scala vasta che a scala locale.

Gli interventi principali che modificheranno l'assetto viabilistico dell'area vasta dell'Ovest milanese si riconducono alla realizzazione delle seguenti opere:

- asse Malpensa-Boffalora
- varianti alla viabilità provinciale conseguenti alla realizzazione dell'Alta capacità ferroviaria Milano-Torino.
- variante SS 341 Turbigo-Castano
- variante alla SS 494 sud di Abbiategrasso e nuovo ponte Ticino - Cisliano/Milano (viabilità Sud-Ovest)
- nuova viabilità Magenta-Abbiategrasso-Milano
- viabilità nuovo polo Fiera di Milano
- variante alla SS 33 del Sempione
- potenziamento SS526 tratta Motta Visconti
- "Strada parco" Milano-Assago, (comune di Milano)

Un rinnovamento dello scenario della mobilità dell'ambito territoriale riguarda anche l'ampliamento delle potenzialità del trasporto pubblico, prevalentemente su ferro, attraverso sia l'ammodernamento delle tratte esistenti e la realizzazione di nuove stazioni e/o fermate, sia l'implementazione di un nuovo orario, sulla base dell'entrata a regime dell'esercizio del sistema ferroviario interregionale, regionale e comprensoriale e del relativo cadenzamento.

Le innovazioni, alla scala vasta dell'Ovest Milanese riguardano:

- linea Milano-Mortara

Realizzazione stazioni di Albairate, Cesano Boscone, Milano-Romolo, Milano-Tibaldi, organizzazione nuova linea e cadenzamento

- linea Milano-Novara

Realizzazioni stazione di Pregnana Milanese, Rho-Fiera

- Metro MM1 - Molino Dorino - fiera

Realizzazione stazioni di Pero, Rho

Organizzazione nuova linea e cadenzamento.

Per ciò che riguarda il sistema ambientale, la promozione del territorio Magentino non può prescindere dalla valorizzazione dei sistemi/circuiti storico culturali appoggiati ai centri storici, alle ville ed ai manufatti rurali e da azioni di rafforzamento del sistema degli spazi liberi, che sfruttino la presenza delle risorse naturalistiche della valle del Ticino attraverso, in particolare:

- la creazione di una rete intercomunale di piste e percorsi ciclabili;
- il potenziamento delle strutture per lo sport e il tempo libero,
- la creazione di circuiti turistici integrati, di carattere naturalistico-culturale,
- lo sviluppo del commercio al dettaglio nei centri storici.

Tali azioni, ad esempio, potrebbero essere promosse nel quadro del Progetto regionale "Riscopriamo il Naviglio Grande".

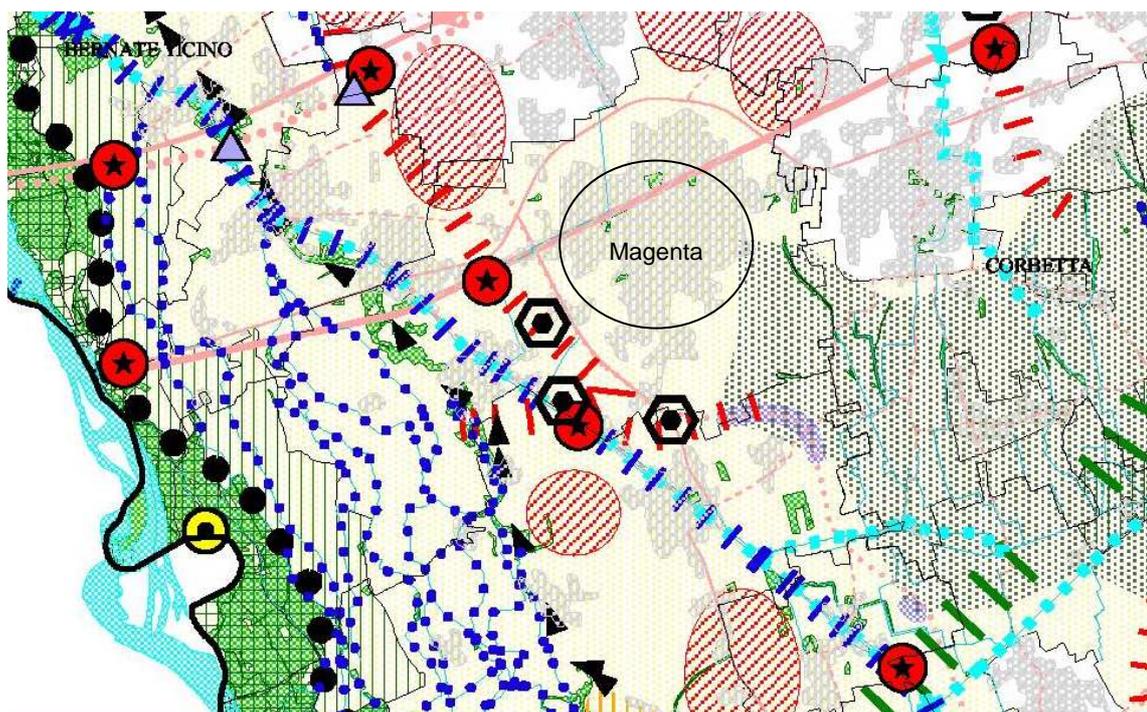
### 5.2.3. Sistema Ambientale

L'ambito è caratterizzato da numerosi elementi di pregio ambientale: la tradizione rurale, il sistema delle cascine, il Parco del Ticino, il Parco Agricolo Sud Milano, i Navigli e i fontanili, i centri storici, i palazzi e le ville nobili, l'attività agricola. In questo quadro, oltre agli indicatori sulle aree bonificate abbastanza numerose, preoccupa il livello di connettività (A06) che, in un contesto così ricco di elementi naturalistici, con il suo valore negativo ne inficia la continuità e quindi la messa in rete provinciale. Per quanto riguarda la dotazione di aree arborate (A01) e le aree destinate ad agricoltura biologica sul totale della SAU (A10), è necessario interpretare il dato quantitativo, che se estrapolato dal contesto, è espressione di una criticità. Infatti il Magentino si presenta come un ambito dotato di aree arborate, anche di notevole qualità ambientale, ma solo nella parte verso il fiume, e come un ambito con un grado di attenzione elevato alla compatibilità delle tecniche colturali (nel dato non sono inseriti i prati permanenti che invece occupano una cospicua parte della SAU e che sono considerati agricoltura semibiologica). Eccellente la depurazione delle acque (A03), mentre tra accettabile e positivo risultano le industrie a rischio di incidente rilevante certificate (A05), le aree coperte da siepi e filari (A07) e quelle a tutela paesistica (A11), e il livello di criticità dell'aria (A08). In sintesi, l'indice settoriale risulta quantitativamente di livello medio rispetto alla compatibilità con gli obiettivi del PTCP, ma oggettivamente alto se si considera il livello qualitativo paesistico-ambientale.

Per quanto riguarda i livelli di **ecomosaico** entro cui si colloca il Comune di Magenta, si possono evidenziare i seguenti aspetti:

- a livello di area vasta, l'area di colloca entro la **fascia di medio-alta antropizzazione** compresa tra i tre sistemi ad ecosistemi urbani caotici della fascia periferica della città di Milano ad est, della direttrice del Sempione a nord, della direttrice Milano-Torino a sud ; - l'area non è caratterizzata da ecosistemi acquatici di rilievo; le principali linee idrografiche di riferimento, sono costituite dal Naviglio Grande a sud; e dalla linea dei fontanili; - a livello di ambito, il sistema degli usi del suolo è costituito da una **matrice agricola ancora significativa**, invasa da consistenti aree urbanizzate e tendenzialmente impermeabilizzate;
- la matrice agricola è intercalata da frequenti presenze di **elementi arboreo-arbustivi, essenzialmente lineari**;
- i principali elementi di **relazione ecosistemica dell'ambito** sono costituite da **due gangli primari** (rispettivamente a nord e sud del territorio comunale) e dal **sistema di corridoi primari della rete ecologica della Provincia di Milano**.

#### Rete ecologica - PTCP



### 5.3. Scenari territoriali, punti di forza/debolezza di Magenta

Quali sono gli effetti indotti possibili derivanti dalle trasformazioni che stanno avvenendo a scala vasta e dalle potenzialità di Magenta e dell'ambito Magentino?

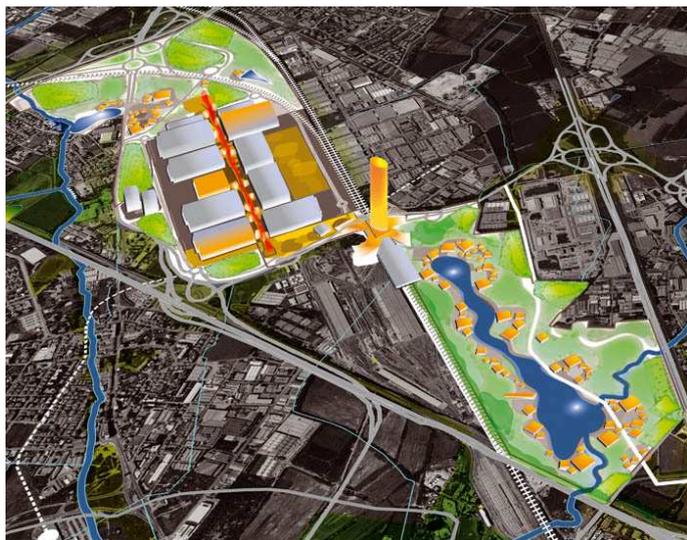
Per quanto riguarda gli scenari di riferimento, l'evoluzione del territorio in oggetto sarà presumibilmente influenzato da alcuni grandi processi infrastrutturali in corso:

- il nuovo **polo fieristico** nell'area Rho-Pero,
- lo sviluppo del sistema di **Malpensa**,
- la crescita progressiva del grande asse infrastrutturale est-ovest che, oltre all'allargamento dell'autostrada A4, vedrà anche la realizzazione della nuova **ferrovia ad Alta Capacità**.

Un altro importante processo che potrebbe innescare meccanismi di sviluppo e sinergie con il Magentino è rappresentato dall'**Expo 2015**. Il sito dell'Expo è localizzato in un'area a Nord-Ovest della città di Milano, tra le città di Rho e Pero sulla direttrice del Sempione.

Dall'analisi del quadro territoriale esistente, si possono pertanto ricavare **indirizzi più generali di politica territoriale**, così sintetizzabili:

- sviluppo di attività economiche legate a settori non tradizionali che possano sfruttare le valenze ambientali e culturali dell'ambito (agriturismi, attività ricreative e ricettive connesse alla fruizione dei Parchi Sud e del Ticino),
- governo degli insediamenti di tipo logistico, al fine di garantire la localizzazione di attività non di semplice stoccaggio, ma di trasformazione, che, sfruttando le potenzialità offerte dalle dotazioni infrastrutturali (in particolare la migliore accessibilità determinata dalla Malpensa-Boffalora) consentano la creazione di posti di lavoro,
- sostegno, sotto forma di opportunità insediative alla piccola impresa nei settori ad alta componente tecnologica e professionale per qualificare il sistema produttivo.



## Punti di debolezza

- Situazione di marginalità dei servizi presenti
- Difficoltà di spostarsi all'interno dell'ambito (causa della dipendenza totale da Milano)
- SS11 in stato di degrado
- Mancanza di una riconosciuta gerarchia stradale (mix dei flussi di transito/attraversamento/diretti all'interno dell'ambito/N-S/E-O)
- Processi di conurbazione in atto tra Magenta e Corbetta, Marcallo con Casone, Boffalora, Ponte Nuovo, Robecco con conseguente perdita di identità
- Stato di abbandono dei fontanili e delle rogge con perdita di qualità nella strutturazione del paesaggio agricolo con la progressiva avanzata dell'agricoltura intensiva (in particolare a nord del Comune)
- Stato di degrado delle cave esistenti (Cava Airoidi)
- Mancanza di strutture ricettive adeguate a soddisfare la potenziale domanda di cui sopra.
- Mancanza di una rete ciclabile che connetta le diverse parti di Magenta e Magenta con Milano e con il Parco
- Scarsa attività di promozione e valorizzazione unitaria del Magentino
- Centro storico, beni architettonici e frazioni non valorizzati (recupero delle corti e dei percorsi, recupero e valorizzazione della ex Saffa, ...)
- Mancanza di un progetto di fruizione diffusa del territorio extraurbano

## Punti di forza

- Grande accessibilità viaria e ferroviaria di livello nazionale e internazionale, da e per Milano e Torino, Aeroporto Malpensa
- Grande accessibilità a livello regionale (realizzazione del prolungamento della strada Est Ticino verso sud)
- Ottima accessibilità ferroviaria di livello regionale (esistente e in fase di potenziamento)
- Presenza di servizi di livello sovracomunale da potenziare maggiormente
- Vicinanza a Milano
- Presenza di elementi naturali o paranaturali di notevole importanza e significato (parco del Ticino, fiume ticino, naviglio grande, rogge e fontanili)
- Presenza di beni storico-architettonici da valorizzare
- Vicinanza alla Fiera di Rho-Pero e dunque all'Expo 2015 (a cui è collegata direttamente dall'Autostrada A4)
- Territorio agricolo ancora in parte ben strutturato e produttivo
- Possibilità di incrementare i servizi e il turismo in funzione dei poli fieristici e della vicinanza a Milano<sup>5</sup>

<sup>5</sup> <sup>5</sup> Magenta pur essendo vicinissima a Milano, a Malpensa e alla Fiera, gode di tutti i benefici ambientali derivanti dalle tutele del Parco del Ticino e del Parco Agricolo Sud. Può soddisfare una specifica domanda di turismo d'affari, ma anche ambientale (questa ultima legata alle attività sportive e ricreative del parco).

## 5.4. Definizione degli obiettivi del Documento di Piano e loro valutazione

Dall'analisi di quanto visto precedentemente e dagli incontri pubblici sono discesi i seguenti obiettivi.

Sistemi	Parole chiave	Obiettivi
Sistema Insediativo	<i>Magenta Polo</i>	I.1 Valorizzare il ruolo di polarità del Comune di Magenta, potenziando le infrastrutture e i servizi e rafforzando le funzioni esistenti e/o o creando nuove funzioni che caratterizzino Magenta quale comune polo, anche in funzione della rete infrastrutturale e dei nuovi poli di area vasta (Malpensa, Fiera, ecc.)
	<i>Qualità urbana e paesaggio</i>	I.2 Migliorare la qualità urbana (riqualificando gli spazi pubblici, le strade, gli spazi verdi e creandone di nuovi), riorganizzare i sistemi insediativi per qualificare frazioni e quartieri (creando luoghi di centralità urbana e migliorando la dotazione di servizi) e individuare margini urbani continui e definiti per un corretto rapporto con il paesaggio agricolo circostante
	<i>Aree e strutture dimesse</i>	I.3 Recuperare le aree dimesse (creando servizi urbani e di quartiere) e riutilizzare-recuperare le strutture esistenti e il patrimonio edilizio dimesso o in dismissione
	<i>Commercio</i>	I.4 Riqualificare e valorizzare il commercio (sostegno alla creazione di nuove attività esercizi, coinvolgimento ass. di categoria, riqualificazione urbana, politiche dei trasporti e della mobilità, promozione di politiche di gestione unitaria dei sistemi commerciali urbani,...)
	<i>Centro storico</i>	I.5 Preservare un'immagine unitaria e coordinata del centro storico e ridisegnare il percorsi interni, favorendone la fruizione
	<i>Turismo</i>	I.6 Promuovere la città da un punto di vista turistico (attraverso la programmazione di eventi, valorizzazione del patrimonio storico e ambientale, vicinanza fiera, ecc.) realizzando strutture e servizi per la fruibilità del territorio
	<i>Piano Casa</i>	I.7 Promuovere e incentivare l'edilizia a canone sociale e l'edilizia sostenibile con progetti altamente innovativi
Sistema Infrastrutture e Mobilità	<i>Attriti viabilità ad alto traffico</i>	M.1 Eliminare-diminuire gli elementi di frizione tra viabilità ad alto traffico e tessuto urbano (ad es. cercare una soluzione per l'attraversamento della SS11 nella frazione di Pontenuovo)
	<i>Mobilità sostenibile ciclopedonale</i>	M.2 Potenziare e sviluppare a rete la mobilità ciclopedonale (parcheggi, noleggio, ecc.) rendendo accessibili i punti di maggior afflusso e interesse (stazione, centro, frazioni, ville storiche, parchi pubblici, Parco Ticino)
	<i>Mobilità sostenibile pubblica</i>	M.3 Migliorare il servizio di trasporto pubblico, coerentemente con richieste e necessità dei fruitori, e incentivare modalità di spostamento a ridotto impatto
	<i>Rilocalizzazione attività</i>	M.4 Rilocalizzare attività-funzioni in attrito viabilistico con il tessuto urbano (ad es. deposito degli autobus)
	<i>Stazione e spazi pertinenti</i>	M.5 Riqualificare la stazione e gli spazi ad essa pertinenti, attrezzandola come centro di interscambio
Sistema Ambientale	<i>Certificazione ambientale</i>	A.1 Introdurre protocolli di certificazione energetica e ambientale (ISO, EMAS) degli edifici e delle attività, e incentivare le applicazioni sperimentali soprattutto sul patrimonio pubblico
	<i>Fonti rinnovabili</i>	A.2 Sviluppare ed incentivare l'uso delle fonti rinnovabili, sia per il patrimonio edilizio pubblico che per i privati
	<i>Inquinamento elettromagnetico</i>	A.3 Eliminare-diminuire gli impatti derivanti da fonti elettromagnetiche (ad es. spostare-interrare elettrodotti esistenti in situazioni di interazione con gli ambiti urbani e paesaggistici)
	<i>Impatti acustici</i>	A.4 Mitigare gli impatti acustici da traffico veicolare-ferroviario (ad es. realizzare barriere antirumore o strutture di mitigazione acustica nelle aree critiche e in particolare lungo le arterie stradali e ferroviarie)
	<i>Rete ecologica e aree verdi paesaggio Parco</i>	A.5 Realizzare una rete ecologica urbana con connessioni tra aree verdi interne all'abitato e aree a parco e agricole esterne (creando anche strutture per la valorizzazione del patrimonio agricolo) e migliorare qualitativamente e quantitativamente le aree verdi (ad es. migliorare il servizio di pulizia e manutenzione delle aree verdi, istituire nuove aree con piantumazione di qualità, ecc.)

### Matrice tra criteri di compatibilità ambientale e obiettivi di pgt

La Matrice è finalizzata ad evidenziare le incompatibilità tra gli obiettivi di PGT, e i criteri di compatibilità ambientale, che vengono assunti come i principali ordinatori dei temi di sostenibilità ambientale e territoriale. La matrice rappresenta il momento in cui si procede alla verifica e valutazione della compatibilità ambientale degli obiettivi di piano, certificando se le questioni e gli interessi ambientali sono stati presi in considerazione fin dalle fasi di formazione del piano (nel rispetto di quanto stabilito dalla Direttiva europea sulla VAS). Ogni qualvolta che dall'incrocio degli elementi scaturisce un'interazione potenzialmente negativa (evidenziata nella matrice con il simbolo -?) o incerta (?+/-) si è proceduto agli opportuni approfondimenti.

La matrice di confronto tra criteri di compatibilità ambientale e obiettivi di PGT, è utile inoltre per verificare la completezza degli obiettivi individuati dai progettisti del Piano, se infatti dall'analisi della matrice dovesse risultare che uno dei criteri di compatibilità riportasse sempre valori nulli (nella colonna relativa all'obiettivo i valori comparirebbero pari a 0), sarebbe necessario integrare gli obiettivi di PGT.

Matrice: Criteri di compatibilità - Obiettivi del PGT Comune di Magenta

Obiettivi	Criteri di compatibilità		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	
	Tutela della qualità del suolo e sottosuolo	Minimizzazione del consumo di suolo	Maggiore efficienza nel consumo e produzione dell'energia	Contenimento della produzione di rifiuti	Miglioramento della qualità delle acque superficiali e sotterranee e contenimento dei consumi	Contenimento emissioni in atmosfera	Contenimento inquinamento acustico	Contenimento esposizione a campi elettromagnetici	Tutela degli ambiti paesistici	Tutela e potenziamento dei corridoi ecologici urbani ed extraurbani	Tutela e valorizzazione dei beni storici e architettonici	Recupero equilibrio tra aree edificate e spazi aperti	Protezione della salute e del benessere dei cittadini			
<b>Sistema Insiediativo</b>																
I.1. valorizzare il ruolo di polarità potenziando infrastrutture e servizi	0	-?	-?	-?	-?	-?	0	0	0	0	0	0	0	0	+	
I.2. migliorare la qualità urbana	0	?+/-	?+/-	?+/-	0	?+/-	?+/-	0	?+/-	?+/-	?+/-	?+/-	?+/-	0	+	
I.3. recuperare le aree dismesse, le strutture esistenti e il patrimonio edilizio dismesso	+	+	?+/-	-?	+	?+/-	0	0	+	+	0	0	0	0	+	
I.4. riqualificare e valorizzare il commercio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	
I.5. preservare un'immagine unitaria e coordinata del centro storico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	
I.6. promuovere la città dal punto di vista turistico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	
I.7. promuovere e incentivare l'edilizia a canone sociale e l'edilizia sostenibile	0	-?	-?	0	0	-?	0	0	0	0	0	0	0	0	+	
<b>Sistema della Mobilità</b>																
M.1. eliminare-diminuire gli elementi di frizione tra viabilità ad alto traffico e tessuto urbano	0	?+/-	+	0	0	+	+	0	+	+	0	?+/-	?+/-	0	?+/-	+
M.2. potenziare e sviluppare a rete la mobilità ciclopedonale	0	0	+	0	0	+	+	0	+	+	+	+	+	0	+	
M.3. migliorare il servizio di trasporto pubblico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	
M.4. rilocalizzare attività-funzioni in attrito viabilistico con il tessuto urbano	0	?+/-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
M.5. riqualificare stazione e spazi pertinenti, attrezzandola come centro di interscambio	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	
<b>Sistema Ambientale</b>																
A.1. introdurre protocolli di certificazione energetica e ambientale degli edifici e delle attività	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	+	
A.2. sviluppare l'uso delle fonti rinnovabili	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	0	+	
A.3. interrare gli elettrodotti esistenti in situazioni di interazione con gli ambiti urbani e paesistici	+	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	+	0	0	+	
A.4. realizzare barriere antirumore o strutture di mitigazione acustica nelle aree critiche e in particolare lungo le arterie stradali e ferroviarie	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	+	
A.5. realizzare una rete ecologica urbana con connessioni tra aree verdi interne all'abitato e aree a parco e agricole esterne e migliorare qualitativamente e quantitativamente le aree verdi	+	+	0	0	+	0	0	0	0	+	+	0	+	+	+	

## Indicazioni derivanti dalla matrice Criteri di compatibilità - Obiettivi di PGT

### Indicazioni generali

Tutti gli obiettivi che comportano insediamento di nuove attività e di funzioni residenziali e non, anche indirettamente, evidenziano impatti potenzialmente negativi sul consumo di suolo, sul miglioramento della qualità delle acque, dell'aria, del patrimonio naturale, sul consumo di risorse (energia, acqua, ...), sul contenimento dei rifiuti e dell'inquinamento acustico.

Le principali criticità possono essere riassunte nel modo seguente:

- *consumo di suolo e potenziale interazione con la rete ecologica* (frammentazione, e riduzione della connettività ecologica) *negli ambiti destinati a nuova edificazione*
- *possibile aumento di traffico*, anche in aree extraurbane, a causa dell'aumento di attrattività di alcune zone del territorio (nuclei riqualificati, cascine rurali recuperate, nuove aree residenziali). Ciò può comportare l'aumento delle emissioni atmosferiche, delle emissioni di gas serra e un complessivo peggioramento del clima acustico;
- *possibile aumento dei consumi di risorse e materie prime* (idrici ed energetici) *e della produzione di rifiuti*, dovuti all'insediamento di nuova popolazione residente;
- *potenziale compromissione dell'identità tradizionale dei luoghi*, sia per quanto riguarda le nuove edificazioni che per il recupero di nuclei urbani e cascine rurali; tale compromissione può riguardare sia gli aspetti architettonici, sia le funzioni e le destinazioni d'uso, che potrebbero risultare anche differenti da quelle tradizionali;
- *possibile aumento dell'inquinamento luminoso*, specie per quanto riguarda le cascine localizzate in territorio rurale e in eventuali ambiti di nuova edificazione ai margini del tessuto urbano consolidato.
- *potenziale aumento del carico antropico complessivo*, derivante dall'aumento della popolazione e delle attività.

In particolare si evidenziano interazioni potenzialmente negative dovute al sistema insediativo. Gli impatti negativi derivano dalla maggiore presenza umana e di attività, che se non governate e gestite in modo corretto, portano ad inevitabili conseguenze sulle componenti ambientali.

### Minimizzazione del consumo di suolo - Criterio b

Il consumo di suolo libero è inevitabile ogniqualvolta si aumentino gli insediamenti, di qualsiasi tipologia essi siano. Il PGT in tal senso deve gestire lo sviluppo in maniera che questo non sfugga a logiche di corretto inserimento dal punto di vista ambientale e paesistico, confermando che si deve:

- mantenere un'alta percentuale di suolo permeabile per il deflusso delle acque meteoriche, così come per evitare il più possibile l'effetto di isola di calore,
- prevedere alte dotazioni arboree e arbustive (anche all'interno degli interventi privati) per garantire il miglior inserimento paesistico, per sviluppare il progetto di rete ecologica anche in ambito urbano, per mitigare, attraverso l'aumento di biomassa, l'inquinamento atmosferico<sup>6</sup>.

Particolare attenzione deve essere posta verso le aree lungo le direttrici di traffico e verso quelle intercluse tra i nuovi tracciati stradali e le aree edificate, che possono divenire oggetto di attese e pressioni edificatorie, innescando processi di saturazione del tessuto edificato, di conurbazione, di frammentazione del sistema verde, di perdita di identità tra le frazioni.

Il consumo di suolo potrebbe venire determinato da un sistema di parcheggi di interscambio nella corona e in centro città. La necessità di potenziare l'offerta di spazi per la sosta (anche in considerazione del ruolo di Magenta quale città polo di vasta area, dotata di una stazione del passante ferroviario), potrebbe indurre ad occupare le aree libere residuali in ambito urbano. Si suggerisce dunque di valutare non solo tra le alternative localizzative, ma anche le tipologie di parcheggio insediabili, preferendo, ai parcheggi a raso con pavimentazioni impermeabili, strutture su più livelli, anche sotterranei.

### Maggiore efficienza nel consumo e nella produzione di energia - Criterio c

Il criterio di perseguire una maggiore efficienza nel consumo e nella produzione di energia, potrebbe essere raggiunto attraverso l'impiego di tecnologie per il risparmio energetico sia nelle nuove costruzioni che nei recuperi del patrimonio dimesso, oltre che per tutti gli edifici pubblici. Nella matrice le interazioni tra il criterio rivolto al risparmio energetico e la realizzazione/recupero/ristrutturazione degli

<sup>6</sup> Ovviamente si tratta di misure che per avere un effetto determinante devono essere inserite in logiche di più ampia scala. A livello comunale rappresentano comunque azioni locali significative.

edifici, sono evidenziate come interazioni dagli esiti incerti, poiché dipendono dalle modalità attuative e dall'apparato normativo che regolerà gli interventi.

Si evidenzia infine che tutti gli obiettivi del sistema della mobilità rivolti all'incentivazione degli spostamenti ciclopedonali e alla gerarchizzazione della rete stradale, presentano un'interazione positiva.

#### **Contenimento della produzione di rifiuti - Criterio d**

Per quanto riguarda il contenimento dei rifiuti, il PGT ha competenza solo in termini di localizzazione delle isole ecologiche, che dovranno essere previste in considerazione del contesto in cui si inseriranno, in funzione dei nuovi residenti, delle nuove attività previste sul territorio comunale e dei flussi di traffico indotti dallo scarico e ritiro dei rifiuti.

Nel caso di recupero di aree dismesse e di bonifica dei suoli contaminati, particolare attenzione dovrà essere posta al monitoraggio delle attività e allo smaltimento dei residui e dei materiali derivanti dalle demolizioni.

Nella matrice sono evidenziate come interazioni potenzialmente negative quelle tra il criterio del contenimento della produzione dei rifiuti e l'insediamento di nuove attività e di residenti, anche se la tematica, come già precedentemente accennato, non è di competenza della pianificazione urbanistica.

#### **Miglioramento qualità delle acque superficiali e sotterranee - Criterio e**

Il miglioramento della qualità delle acque superficiali e sotterranee è un criterio in parte connesso alla quantità e stato di suolo filtrante, che diminuisce proporzionalmente alla costruzione di nuove edificazioni, ma anche alle modalità di smaltimento delle acque reflue, così come alle attività di monitoraggio e controllo degli scarichi.

Per quanto riguarda le modalità di distribuzione e smaltimento delle acque reflue, il Piano, oltre a prevedere le nuove espansioni in funzione degli allacciamenti alle reti tecnologiche preposte, deve anche far emergere tutte le problematiche inerenti:

- la divisione dello smaltimento delle acque bianche dalle nere, con possibilità di riutilizzo delle prime,
- la vetustà degli impianti,
- l'eventuale completamento delle reti.

Oltre a recepire la normativa vigente in materia di tutela dei pozzi per la captazione di acque destinate al consumo domestico, il PGT deve prevedere la rinaturalizzazione e la salvaguardia delle sponde dei corsi d'acqua, innescando processi di autodepurazione, e individuando la localizzazione dei nuovi insediamenti, in particolare di quelli produttivi, in considerazione degli studi idrogeologici di rischio e vulnerabilità degli acquiferi.

Per quanto riguarda l'impatto sulla qualità delle acque delle nuove infrastrutture (previste sostanzialmente per deviare il flusso di attraversamento dei centri urbani) e dei parcheggi, si evidenzia che lungo i tracciati devono essere possibilmente previste fasce di vegetazione arborea e arbustiva e idonee strutture di raccolta, per la mitigazione non solo degli impatti derivanti dalle acque di scolo dei manti stradali, ma anche da quelli che incidono sull'atmosfera, sul paesaggio e sui livelli di emissioni sonori.

#### **Contenimento delle emissioni in atmosfera - Criterio f**

Per quanto riguarda il miglioramento della qualità dell'aria, si sottolinea che gli studi compiuti, hanno evidenziato che l'inquinamento atmosferico in questa zona è dovuto prevalentemente al traffico veicolare. La previsione di nuove infrastrutture viarie porterà presumibilmente ad un aumento del numero di veicoli in transito sul territorio comunale. Va però sottolineato che il PGT dovrà prevedere contestualmente alla costruzione di nuove strade, anche la razionalizzazione/gerarchizzazione del sistema viario e la realizzazione di percorsi ciclopedonali di collegamento dei principali punti di afflusso del territorio comunale.

Anche in questo caso l'insediamento di nuove edificazioni residenziali e di tipo produttivo, innalzeranno i livelli di sostanze inquinanti presenti in atmosfera. In tal senso oltre ad analizzare la rete di distribuzione del gas-metano e localizzare i nuovi insediamenti preferibilmente in funzione di questa, il PGT potrà innescare meccanismi tesi ad incrementare, o per lo meno a salvaguardare, la biomassa esistente sul territorio. In particolare, per gli insediamenti produttivi si raccomanda la compattazione insediativa, localizzando i nuovi insediamenti in contiguità con quelli esistenti, e si suggerisce l'eventuale costituzione di aree ecologicamente attrezzate, oltreché scelte localizzative attente alla vulnerabilità degli acquiferi, alla profondità e deflusso della falda, alla direzione dei venti.

Si evidenzia però che il PGT si pone numerosi obiettivi rivolti alla fluidificazione/gerarchizzazione del traffico, all'incentivazione della mobilità ciclopedonale e del trasporto pubblico e alla creazione di numerose centralità urbane in modo da diminuire le necessità di spostamento dei cittadini.

### **Contenimento dell'inquinamento acustico - Criterio g**

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico si sottolinea come questo vada pensato in termini di corretta localizzazione delle principali fonti di disturbo (insediamenti produttivi e tracciati infrastrutturali), cercando:

- di diminuire al massimo la quantità di popolazione esposta ad elevati livelli di emissione sonora,
- di mitigare gli impatti, sia risanando le situazioni di criticità attraverso opportuni piani e opere di risanamento, sia rilocalizzando le fonti di disturbo.

### **Contenimento dell'inquinamento elettromagnetico - Criterio h**

L'inquinamento elettromagnetico è presente nelle aree di passaggio degli elettrodotti. Le possibili soluzioni possono essere unicamente o lo spostamento o l'interramento degli stessi.

### **Tutela degli ambiti paesistici - Criterio i**

#### **Tutela e potenziamento dei corridoi ecologici - Criterio j**

Per quanto riguarda il miglioramento della qualità ambientale e la tutela del patrimonio naturale, i nuovi insediamenti dovranno:

- essere orientati verso la compattazione, evitando la dispersione insediativa, cercando di non frammentare il territorio libero,
- prevedere alte dotazioni vegetazionali,
- essere localizzati in aree a minore valore ecologico-ambientale, cercando di non interferire con i corridoi e i gangli della rete ecologica.

La strategia ecologico-ambientale impone la necessità di sottolineare di progettare le nuove infrastrutture di viabilità e mobilità all'interno di un'ottica di integrazione tra ambiente e territorio. Oltre a rispondere a ragioni di accessibilità urbanistica e trasportistica, il disegno delle infrastrutture viarie, ma anche ciclopedonali, deve divenire occasione di sperimentazione dei progetti di ambientazione e compensazione ecologica che dovrebbero essere realizzati contestualmente alla fase di progettazione esecutiva delle infrastrutture stesse.

Abbandonato il concetto di strade intese quali manufatti efficienti dal punto di vista esclusivamente ingegneristico e di opera pubblica, il PGT potrà introdurre un modello interpretativo e progettuale attento alle relazioni che s'innescano tra infrastrutture e contesti ambientali e territoriali. Con riferimento in particolare alla progettazione di nuovi tracciati stradali il PGT dovrà prendere in considerazione la realizzazione di una mitigazione infrastrutturale, mettendo in gioco non solo le soluzioni ecologico-ambientali più opportune, ma anche un duplice progetto di paesaggio: inteso sia come paesaggio infrastrutturale di qualità e rilevanza, sia come paesaggio percepito dall'infrastruttura in considerazione dell'elevata presenza boschiva e della vicinanza dei territori del Parco delle Groane, attraverso interventi di forestazione, realizzazione di fasce alberate, diversificazione e arricchimento della vegetazione presente.

Le infrastrutture di mobilità devono essere accompagnate e realizzate contestualmente a opere di compensazione e mitigazione degli impatti visivi, acustici, sull'atmosfera.

Rimane infine imprescindibile il disegno della rete ecologica che deve individuare e connettere le aree di maggiore valenza paesistica-ambientale passando attraverso le aree urbane (interventi di microconnettività ecologica: viali e percorsi alberati, verde pubblico e privato, ...) e by-passando le principali arterie infrastrutturali attraverso la realizzazione di varchi e punti di passaggio in senso trasversale per garantire il massimo grado di connettività al sistema. La rete ecologica deve essere strutturata per riqualificare il paesaggio urbano e agricolo, favorendo per quest'ultimo una fruizione diffusa.

### **Recupero equilibrio tra aree edificate e spazi aperti - Criterio l**

Per quanto riguarda il recupero dell'equilibrio tra aree edificate e spazi aperti, i nuovi insediamenti, soprattutto se localizzati in aree di frangia urbana, dovranno prevedere opportune fasce filtro tra l'edificato e la campagna, oltreché elevate percentuali di suolo permeabile. La perdita di suolo libero dovuta alle nuove edificazioni, alla costruzione dei nuovi tracciati infrastrutturali e dei parcheggi di interscambio in periferia, dovrà essere compensata dalla creazione di aree a rigenerazione spontanea, che andranno a far parte del progetto di rete ecologica, e da un consistente aumento di patrimonio arboreo e arbustivo, in modo tale da aumentare la complessità e la ricchezza del sistema del verde.

## Ulteriori obiettivi emersi durante il processo di costruzione del PGT:

### *Verso il PGT: il Quadro ricognitivo e programmatico delle scelte ed obiettivi strategici “Per una città a misura d’uomo”*

Durante il processo di formazione del PGT, anche grazie ai molteplici e differenziati momenti di partecipazione con i portatori di interesse, con le scuole, con le istituzioni, con i rappresentanti della cittadinanza, l’Amministrazione ha deciso di redigere un “documento direttore e programmatico” dal titolo “Verso il PGT: il Quadro ricognitivo e programmatico delle scelte ed obiettivi strategici “Per una città a misura d’uomo”, in cui sono stati talvolta rivisti, tal’altra riscritti, alcuni obiettivi di Piano.

Gli obiettivi individuati dal documento programmatico e chiamati nello stesso “**obiettivi qualificanti**”, non si sostituiscono agli obiettivi individuati all’inizio del processo di VAS e PGT, ma li specificano e talvolta arricchiscono.

In dettaglio, l’elaborazione del PGT, nelle sue tre diverse articolazioni strumentali, si pone i seguenti obiettivi qualificanti:

- **sussidiarietà** : il PGT dovrà essere un piano dove - come dice la definizione stessa del principio - le decisioni, i compiti e le funzioni siano attribuiti al livello più vicino possibile ai cittadini, ai loro bisogni e dove gli stessi cittadini, organizzati o non in formazioni sociali, promuovano azioni concrete finalizzate alla risoluzione di un problema di interesse generale in collaborazione con il Comune stesso;
- **ridefinizione in chiave di centralità del ruolo della città e del suo territorio in ambito provinciale**, in primo luogo nei confronti dell’area urbana milanese.
- **rimodulazione della prassi della pianificazione urbana** con metodologie integrate relative al binomio ambiente/territorio, attraverso il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La partecipazione del cittadino viene intesa non solo come metodo di costruzione del piano attraverso il democratico confronto dei diversi interessi, ma soprattutto come occasione per aggregare tutte le forze e le risorse presenti sul territorio, sia pubbliche che private, per l’attuazione degli obiettivi del piano;
- **promozione dello sviluppo sostenibile** e sua declinazione a livello locale: precisi ragionamenti sulla sostenibilità e sulla relazione con l’area vasta sono centrali nell’elaborazione del PGT e saranno oggetto di approfondimento e riflessione, con tutte le istituzioni, le associazioni, gli interessi organizzati e la cittadinanza. Oggi esistono riferimenti ufficiali, che fissano una serie di obiettivi generali che riguardano temi quali: i cambiamenti climatici, i trasporti sostenibili, la promozione di modelli di consumo e di produzione sostenibili, la conservazione e la gestione delle risorse naturali, la promozione della salute pubblica. A fronte di tali obiettivi, si potranno individuare azioni precise che potranno riguardare: l’incentivazione del risparmio energetico, anche con incentivi volumetrici e possibilità di recupero delle aree dismesse con “indici incentivanti” - in particolare per le nuove costruzioni - (l’incentivazione è già oggi opportunamente normata dalle norme europee, nazionali e regionali e deve essere promossa non solo quale beneficio per il privato ma anche come forma di positività nel quadro più complessivo del bilancio sociale), il miglioramento e la promozione della mobilità sostenibile, la valorizzazione delle aree agricole, il miglioramento delle strutture ecosistemiche, la tutela e la valorizzazione del paesaggio, la riqualificazione delle aree degradate, la tutela della qualità dell’aria. Nel PGT pertanto si svilupperanno gli obiettivi e le azioni, e verranno definiti i dimensionamenti della pianificazione comunale in funzione delle esigenze della comunità. Inoltre, nel PGT si svilupperà una previsione quantificata delle risorse utilizzate, puntando a minimizzare il consumo di suolo e delle risorse non rinnovabili e a mettere in atto una serie di azioni che massimizzino il ricorso alle risorse rinnovabili;
- **valorizzazione e consolidamento dei meccanismi della compensazione, perequazione ed incentivazione urbanistica**; ciò presuppone il rafforzamento/assunzione del principio perequativo, generalmente inteso, sia come prospettazione di pari opportunità di intervento a parità di condizioni territoriali sia come “ristoro” di previsioni di interesse pubblico, come meccanismo principale di gestione delle trasformazioni urbane e di acquisizione di aree al patrimonio pubblico, nell’ambito di un approccio complesso alle strategie urbanistiche ove il sistema pubblico e privato concorrono allo sviluppo della città. I meccanismi perequativi

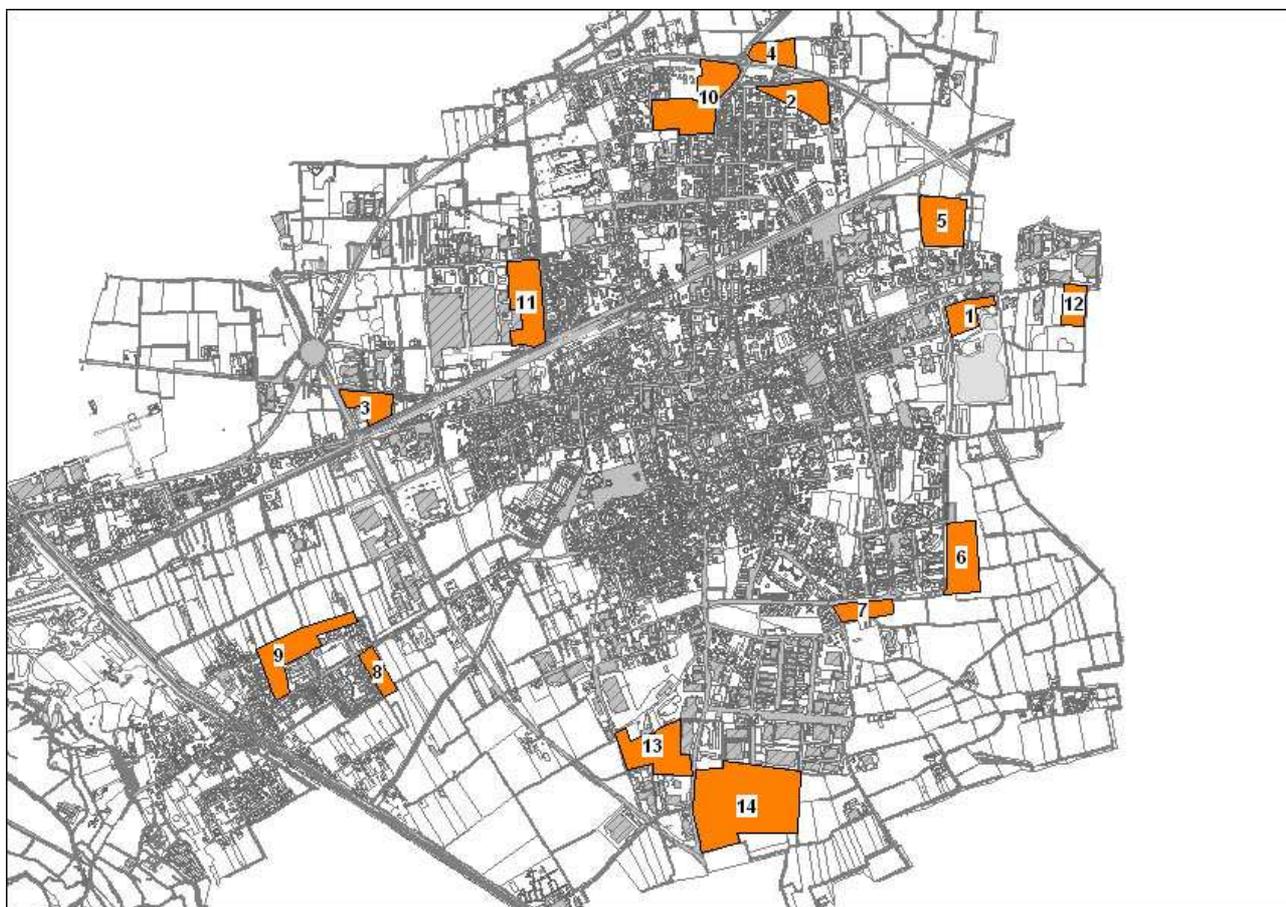
possono costituire strumento di grande efficacia per attuare le decisioni che emergeranno sul dimensionamento dello sviluppo futuro della città, e per tenerne sotto controllo gli effetti;

- **rafforzamento delle politiche relative alla residenza** imprimendo maggiore peso all'articolazione delle tipologie in funzione delle fasce di fabbisogno pregresso e emergente; l'obiettivo è facilitare l'accesso al bene-casa soprattutto nei confronti dei ceti più svantaggiati, aumentando la disponibilità in termini quantitativi e incidendo maggiormente sull'articolazione qualitativa rispetto a nuove tipologie di utenza, anche in relazione alle recenti politiche regionali in materia. Rispetto a ciò il DdP determinerà le politiche di intervento prevedendo il concorso delle risorse pubbliche e private e forme di promozione e di incentivazione;
- **rafforzamento e strutturazione del ruolo delle funzioni eccellenti** (di servizio, ma anche produttive) già presenti nel tessuto socio-economico cittadino, quali le Istituzioni sanitarie, nel quadro della valorizzazione di rapporti istituzionali già esistenti e in funzione di una partnership maggiormente incisiva attorno al "Progetto Città";
- **attenzione ai problemi urbanistici delle frazioni**, ascoltando in primo luogo le idee e i suggerimenti della gente, sui servizi carenti e da migliorare, sui temi della sicurezza, sul trasporto pubblico e la mobilità, sulle aree a verde e a gioco. Così come in periferia si dovrà porre particolare attenzione alla definizione del rapporto tra i margini urbani e le limitrofe aree agricole e a Parco;
- **creazione di una nuova eccellenza nel campo delle politiche ambientali, di risparmio energetico e di incentivazione all'uso di risorse rinnovabili**, e più in generale nella proposizione di un sistema urbano quale riferimento ed esempio di sostenibilità ambientale a livello territoriale. I tempi sono ormai maturi per fare dell'eccellenza ambientale - insieme alla collocazione geografica - un tema di traino per la promozione del territorio e un elemento distintivo nella competizione con gli altri sistemi urbani;
- **valorizzazione e promozione di interventi di mobilità sostenibile**, attraverso il potenziamento e il completamento della rete di piste ciclopedonali già previste nei vigenti strumenti di pianificazione e programmazione, in relazione a principi di continuità del sistema di collegamenti, di permeabilità e connessione delle varie parti di città, di fruizione delle parti di territorio, anche extraurbano, a elevato carattere ambientale, paesistico e naturalistico. In tema di mobilità sostenibile, sarà approfondita la questione dei collegamenti ferroviari, esistenti e di progetto, la promozione dell'uso della bicicletta, ...;
- **riqualificazione e valorizzazione del paesaggio**, quale struttura portante del sistema degli spazi pubblici (urbani e verdi/naturali) prevedendo differenti strategie in relazione ai contesti locali e ai luoghi: valorizzazione e riqualificazione del paesaggio del centro storico e del sistema degli spazi pubblici urbani, riqualificazione della struttura urbana e del paesaggio urbano negli ambiti di margine (individuazione di reti e luoghi dello spazio pubblico, definizione di funzioni e ruolo di ambiti verdi e agricoli periurbani...), **valorizzazione del paesaggio dell'acqua**, per i quali proporre una strategia intersettoriale per la valorizzazione dei paesaggi naturali, luoghi, spazi pubblici e dei tessuti edificati lungo il sistema dei corsi d'acqua. Obiettivi integrati possono essere: la tutela e il miglioramento degli aspetti ambientali/qualità delle risorse idriche, la gestione del ciclo acque (corrivazione, deflusso...), la tutela e valorizzazione dei beni architettonici (insediamenti storicamente determinati) sia del centro storico che del centro urbanizzato del territorio, meglio identificando la loro localizzazione cartografica e la riformulazione normativa degli interventi ammessi, il sistema opere idrauliche, rilancio e recupero tessuti...ecc. In tal senso occorre trovare punti di equilibrio e sinergie tra le esigenze territoriali più specifiche (insediative, infrastrutturali), con quelle del paesaggio (in cui un ruolo da protagonista è assegnato alle sensibilità specifiche della popolazione locale), e con quelle dell'approccio all'ecosistema.
- **valorizzazione del territorio agricolo**, ancora in parte ben strutturato e produttivo, attraverso la promozione di filiere "corte" cittadino-campagna, l'insediamento di attività agrituristiche e ludico - ricreative - ricettive, la valorizzazione del territorio agricolo del Parco del Ticino e la promozione della sua "conoscenza".

## 6. Valutazione degli Ambiti di Trasformazione

### Previsioni di sviluppo del Documento di Piano e Monitoraggio

Il DdP prevede 14 ambiti di trasformazioni strategici.



Di seguito si riporta la tabella che verifica se il sistema degli obiettivi del DdP e il sistema degli obiettivi qualificanti del documento programmatore, delineati congiuntamente dall'Amministrazione, dai progettisti e dai valutatori, trovano un riscontro negli ambiti di trasformazione, nelle modalità di gestione/attuazione delle trasformazioni e nel sistema di verifica di raggiungimento degli stessi (indicatori di prestazione).

L'analisi di coerenza interna costituisce una verifica di corrispondenza tra ciò che l'Amministrazione e i progettisti vogliono raggiungere attraverso il Piano (gli obiettivi appunto) e le modalità con cui si progetta di raggiungere quegli stessi obiettivi.

Nel presente rapporto l'analisi di coerenza interna è stata effettuata attraverso l'uso di una tabella per permettere un facile e rapido controllo della coerenza/incoerenza tra obiettivi, modalità di attuazione e **sistema di monitoraggio** (tramite indicatori di prestazione, ossia quei parametri che serviranno a monitorare nel tempo i risultati del PGT).

Si è infatti ritenuto necessario predisporre un core-set di indicatori (non riportato in questa Sintesi non Tecnica) da correlare agli obiettivi di piano per verificare, in itinere ed ex post, le prestazioni dello strumento urbanistico, intese come livello di conseguimento degli obiettivi assunti e come esiti effettivamente generati sulla città e sul territorio: gli indicatori sono quindi considerati come "indicatori di performance" del piano che permettono di quantificare se, quando e quanto gli obiettivi di piano vengono raggiunti.

<b>Obiettivi del Documento di piano</b>	<b>Obiettivi qualificanti del documento programmatore</b>	<b>Ambiti di trasformazione / azioni di piano</b>	<b>Indicatori di prestazione del PGT proposti</b>
valorizzare il ruolo di polarità potenziando infrastrutture e servizi	ridefinizione in chiave di centralità del ruolo della città e del suo territorio in ambito provinciale rafforzamento e strutturazione del ruolo delle funzioni eccellenti	Ambito 11 Ambito 12 Ambito 14	Servizi sovracomunali per abitante
migliorare la qualità urbana	attenzione ai problemi urbanistici delle frazioni promozione dello sviluppo sostenibile	Ambito 8 Ambito 9	Miglioramento dotazione servizi - percentuale servizi di base erogati nelle sedi decentrate di quartiere - m2 servizi / abitante - servizi erogati via telematica / totale dei servizi - N° residenti entro 500 m di distanza dai servizi - percentuale servizi di base erogati nelle sedi decentrate di quartiere
recuperare le aree dismesse, le strutture esistenti e il patrimonio edilizio dismesso	rafforzamento delle politiche relative alla residenza	Ambito 10 Ambito 8 Ambito 9	riuso del territorio urbanizzato (superficie aree dismesse recuperate / superficie aree dismesse totali)
riqualificare e valorizzare il commercio		Ambito 14 Ambito 12	N° licenze commerciali di vicinato N° licenze commerciali di vicinato nei quartieri / totale licenze commerciali
preservare un'immagine unitaria e coordinata del centro storico		Attenzione alla qualità architettonica e all'inserimento nel contesto urbano preesistente (condizionamenti per l'attuazione)	superficie aree pedonali / superficie urbanizzata
promuovere la città dal punto di vista turistico		Ambito 1 Ambito 2 Ambito 3 Ambito 4 Ambito 14	Posti letto Presenze/anno
promuovere e incentivare l'edilizia a canone sociale e l'edilizia sostenibile	rafforzamento delle politiche relative alla residenza promozione dello sviluppo sostenibile	Politiche di housing sociale ed edilizia per le fasce più deboli	mq edilizia convenzionata o agevolata / totale mq edilizia abitativa
eliminare-diminuire gli elementi di frizione tra viabilità ad alto traffico e tessuto urbano		Sistemazione viabilistica del quartiere Nord-Est, Sud	Incidentalità stradale Mq aree pedonali
potenziare e sviluppare a rete la mobilità ciclopedonale	valorizzazione e promozione di interventi di mobilità sostenibile promozione dello sviluppo sostenibile	Previsione di connessioni ciclopedonali con il centro, la stazione e con il contesto agricolo di fruizione	Piste ciclabili esistenti Incremento (km nuove piste / km piste esistenti)
migliorare il servizio di trasporto pubblico	valorizzazione e promozione di interventi di mobilità sostenibile	Ambito 13: delocalizzazione e razionalizzazione deposito automezzi pubblici Ambito 14: previsione di collegamenti con la stazione	Pendolari che usano trasporto pubblico locale Spostamenti sistematici dei residenti con trasporto pubblico locale
riqualificare stazione e spazi pertinenti, attrezzandola come centro di interscambio	valorizzazione e promozione di interventi di mobilità sostenibile	Ambito 11	Parcheggi di interscambio ferroviario
introdurre protocolli di	creazione di una nuova eccellenza	Piano delle regole: incentivi	volumetria edifici realizzati

<b>Obiettivi del Documento di piano</b>	<b>Obiettivi qualificanti del documento programmatore</b>	<b>Ambiti di trasformazione / azioni di piano</b>	<b>Indicatori di prestazione del PGT proposti</b>
certificazione energetica e ambientale degli edifici e delle attività	nel campo delle politiche ambientali, di risparmio energetico e di incentivazione all'uso di risorse rinnovabili promuovere lo sviluppo sostenibile	economici e volumetrici per elevati standard di qualità ambientale degli insediamenti	<b>secondo criteri di risparmio energetico / volumetria totale edifici realizzati</b>
sviluppare l'uso delle fonti rinnovabili	creazione di una nuova eccellenza nel campo delle politiche ambientali, di risparmio energetico e di incentivazione all'uso di risorse rinnovabili promuovere lo sviluppo sostenibile	Piano delle regole: incentivi economici e volumetrici per elevati standard di qualità ambientale degli insediamenti	<b>% della rete di illuminazione pubblica con sistemi di risparmio energetico e di mitigazione dell'inquinamento luminoso</b>
interrare gli elettrodotti esistenti in situazioni di interazione con gli ambiti urbani e paesistici		Ambito 2 Ambito 4 Ambito 10 Ambito 5	<b>Intensità dei campi elettrici a radiofrequenza nelle aree di massima esposizione</b>
realizzare barriere antirumore o strutture di mitigazione acustica nelle aree critiche e in particolare lungo le arterie stradali e ferroviarie		Indicazioni per le trasformazioni localizzate in prossimità della SS11 e SS526	<b>esposizione della popolazione a livelli elevati di inquinamento acustico causato dai trasporti</b>
realizzare una rete ecologica urbana con connessioni tra aree verdi interne all'abitato e aree a parco e agricole esterne e migliorare qualitativamente e quantitativamente le aree verdi	promuovere lo sviluppo sostenibile riqualificazione e valorizzazione del paesaggio valorizzazione del territorio agricolo	Ambito 8 Ambito 1 Ambito 6	<b>Qualità visiva-percettiva Verde urbano procapite pianificato Verde urbano esistente Mq da area agricola/naturale e area urbanizzata</b>
	attenzione ai problemi urbanistici delle frazioni		<b>Mq servizi nelle frazioni/abitanti residenti nelle frazioni</b>
	valorizzazione e consolidamento dei meccanismi della compensazione, perequazione ed incentivazione urbanistica	Piano delle regole	<b>Mq ceduti all'Amministrazione con meccanismi perequativi</b>
	rimodulazione della prassi della pianificazione urbana		<b>N° accessi al sito web del comune N° accessi al SIT tramite web N° richieste informazioni a URP N. utenti registrati al SIT</b>

## Ambito 1 (Ex Cava Airoidi) - Struttura turistico-ricettiva



L'Ambito è situato in prossimità del confine con il Comune di Corbetta, ed è inserito in una vasta area che comprende la zona della ex-Cava, il bacino della ex-cava Airoidi, gli impianti sportivi del Comune di Magenta, le strutture della scuola superiore, le aree agricole inedificate poste a cuscinetto tra i due comuni su cui si attestano il Parco Sud Milano ed il Parco del Ticino.

L'area di intervento si inserisce pertanto in un nodo particolarmente delicato in cui si contemperano esigenze di diversa natura. La salvaguardia di un'area inedificata con particolari valenze paesistiche ed ambientali, lo sviluppo ed il potenziamento di un centro di servizi di natura sportiva, ricreativa e didattica, il completamento della struttura insediativa lungo l'asse dell'originario tracciato della S.S. 11 (V. Padania Est), in corrispondenza di un confine comunale particolarmente tortuoso e complesso.

Nell'intorno si trovano aree verdi libere da edificazioni poste a ridosso del limite tra la zona edificata e le zone agricole, per una parte comprese all'interno del Parco del Ticino, all'esterno della Zona I.C. (Zona di iniziativa comunale) e caratterizzate dalla vicinanza con elementi di valore naturalistico-ambientali quali il Fontanile Fagiolo. Nelle aree circostanti l'ambito è presente anche uno specchio d'acqua artificiale, conseguenza delle attività estrattive svolte in passato, e offre una notevole opportunità in relazione alla riqualificazione dell'area, dal punto di vista ambientale e paesaggistico, e all'insediamento di funzioni turistico-ricettive.

L'intervento mira a valorizzare nello specifico le aree di recupero della ex-cava attraverso la realizzazione di una struttura destinata alla fruizione turistico-ricreativa, localizzata nell'area al margine Nord verso la Strada Statale. I bacini artificiali esistenti, già oggi utilizzati per la pesca sportiva rappresentano elementi di caratterizzazione dell'insediamento, nonché opportunità ricreative da valorizzare nell'ambito dell'intervento e contemporaneamente da rendere disponibili ad una fruizione di interesse collettivo. In tale ottica il progetto è finalizzato ad aprire attraverso la creazione di percorsi fruitivi a aree di sosta adeguatamente attrezzate l'area nell'intorno del bacino. L'ambito rappresenterà pertanto un polo di attestazione interno all'ambito urbano per la fruizione non solo della città ma anche del Parco Sud Milano e del Parco del Ticino.

Le finalità da perseguire in fase di pianificazione attuativa sono così riassumibili

- Creazione di un insediamento turistico-ricettivo
- Recupero e valorizzazione delle aree a verde in prossimità bacini artificiali attraverso la creazione di percorsi circumlacuali e di aree di sosta funzionali alla fruizione che si interfacciano con il centro sportivo di Magenta e con le aree agricole al confine con Corbetta
- Individuazione di percorsi al margine dell'intervento
- Miglioramento dell'accessibilità da via Padania Est con formazione di una rotatoria in corrispondenza di Via Donizzetti e della viabilità di collegamento con la Via Pastrengo
- Creazione di un nuovo parcheggio pubblico, funzionale ai nuovi servizi insediati ed alle strutture scolastiche esistenti per l'accesso da Nord
- Inserimento delle aree verdi all'interno della rete ecologica urbana

#### Punti di forza

- Presenza area di cava utilizzata a fini fruitivi
- Presenza del Fontanile Fagiolo
- Presenze di residue alberature di ripa e aree boscate
- Ricca presenza di acqua (lago di cava, rogge, testa e asta del Fontanile Fagiolo)
- Aree libere residuali tra il Parco del Ticino e il Parco Agricolo Sud, tra i Comuni di Magenta e Corbetta, tra le zone urbanizzate e il territorio agricolo
- Ottima accessibilità viaria di livello locale e sovracomunale
- Vicinanza del centro sportivo e dell'istituto scolastico superiore

#### Punti di debolezza

- Necessità di verifiche sulla qualità delle acque e dei suoli
- Transito dell'elettrodotto su parte dell'ambito
- Organizzazione territoriale da strutturare in funzione di un progetto unitario di fruizione e sistemazione delle aree
- Presenza di aree verdi non fruibili
- Mancanza di collegamenti ciclo-pedonali con l'ambito urbano e con il contesto
- Elevata/Alta vulnerabilità degli acquiferi
- Scarsa manutenzione delle rogge e della testa-asta del Fontanile Fagiolo

#### Opportunità

- Riqualificare la SS11, quale porta di accesso al sistema di verde composto dalle aree di cava, il centro sportivo, il Fontanile Fagiolo
- Adesione a progetti di scala sovra-locale di gestione delle aree verdi e della **rete ecologica provinciale** (ganglio principale)
- Potenziare la attrezzature per il tempo libero coerentemente con le politiche polivalenti di riassetto fruitivo ed ecologico
- Area infrastrutturata con possibilità di localizzare nuovi insediamenti di natura pubblica e privata
- Fasce di tutela paesistica del reticolo principale: elementi da valorizzare
- Aperture e varchi visivi nei paesaggi agricoli del Parco del Ticino e Agricolo Sud Milano
- Utilizzo del lago di cava anche per attività legate agli sport acquatici in considerazione della vicinanza del Fiume Ticino (sinergia)
- Ricostruire il paesaggio con caratteri unitari e connotativi: porta di accesso attrezzata alle aree a Parco, ottimamente collegata con Milano

#### Rischi

- Corsi d'acqua (torrente e fontanili) da salvaguardare
- Scarsa unitarietà degli interventi di riqualificazione
- Vulnerabilità acquiferi

#### Indicazioni di Compatibilità ambientale

In fase attuativa sarà necessario preservare la vegetazione di ripa esistente anche in funzione dell'eventuale creazione di connessioni ecologiche di livello urbano, ed extraurbano, in particolare in considerazione del fatto che l'ambito ricade all'interno di un ganglio principale della rete ecologica provinciale.

Si dovrà porre particolare attenzione al mantenimento dell'efficienza del sistema del reticolo idrografico secondario interessante l'ambito (in particolare il Fontanile Fagiolo) e ad azioni volte alla riqualificazione e valorizzazione spondale.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica diffusa al territorio e la connessione con il sistema ciclopeditonale esistente e di progetto, in particolare in riferimento al centro sportivo, al complesso scolastico e agli accessi al Parco del Ticino.

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica. Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie, con una disposizione che dovrà tenere conto dei progetti di rete ecologica di livello comunale e sovra comunale, in particolare in riferimento alla vicinanza del Parco del Ticino e Agricolo Sud.

## Ambito 2 - Area a vocazione residenziale e ricettiva Quartiere Nord



L'Ambito è situato nella zona Nord Est di Magenta ed interessa l'area libera di forma triangolare compresa tra la circonvallazione (SS11 - Corso Europa) e gli insediamenti residenziali del quartiere Nord.

L'ambito risulta completamente delimitato dal tessuto insediativo esistente: a Sud e ad Est confina con complessi residenziali, mentre a Nord è delimitato dal Colatore Diversivo che lo separa da una struttura commerciale e da una villa privata con un grande parco oltre i quali corre Corso Europa (SS11).

L'ambito non presenta elementi di particolare rilievo per quanto riguarda le caratteristiche ambientali.

### Punti di forza

- Ottima accessibilità viabilistica, anche di livello extraurbano
- Area già dotata delle reti infrastrutturali
- Passaggio corsi d'acqua

### Opportunità

- Trasformare l'area attraverso un progetto unitario e attento al contesto (stessa densità, tipologia edilizia, alta dotazione di verde pubblico o privato)
- Aumentare offerta abitativa anche per fasce deboli
- Prevedere collegamenti ciclopedonali con il centro
- Progettazione del verde di quartiere in continuità con il verde pubblico esistente
- Completamento rete viabilistica del quartiere Nord
- Concentrare l'edificazione verso l'area urbanizzata, creando fasce verdi di mitigazione lungo il tracciato della SS11.
- Fasce di tutela paesistica dei corsi d'acqua come elementi da valorizzare

### Punti di debolezza

- Passaggio dell'elettrodotto
- Vicinanza della SS11, con relativi impatti: acustico, atmosferico, paesistico
- Fasce di rispetto dei corsi d'acqua
- Mancanza di connessioni ciclabili
- Area libera residuale tra la viabilità e l'urbanizzato

### Rischi

- Saturazione della superficie territoriale all'interno del tracciato della SS11
- Esposizione della popolazione agli impatti derivanti dal traffico veicolare della SS11

### Indicazioni di Compatibilità ambientale

In fase attuativa sarà necessario preservare la vegetazione di ripa esistente anche in funzione dell'eventuale creazione di connessioni ecologiche di livello urbano, ed extraurbano, anche utilizzando le fasce di rispetto della SS11 e le eventuali fasce di salvaguardia e valorizzazione paesistica del Colatore Diversivo.

Dovrà prevedersi una tipologia edilizia che si rapporti correttamente con il Quartiere nord, sia in termini di densità, che di dotazione di aree verdi pubbliche e private.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con il sistema ciclopedonale esistente.

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica, che dovranno concentrarsi preferibilmente a protezione dei nuovi insediamenti, rispetto agli impatti generati dalla SS11. Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie.

## Ambito 3 - Area a vocazione turistico-ricreativa in prossimità di Corso Italia



L'Ambito è situato in prossimità dell'incrocio tra la S.S. 11 e la S.S. 526, più precisamente l'ambito interessa l'area oggi destinata a maneggio posta tra V. Boffalora e V. le Piemonte, oltre il quale si trova la linea ferroviaria Milano-Novara.

Data la particolare vocazione l'area risulta facilmente accessibile e prossima alla stazione ed è inserita in un tessuto misto in prossimità delle nuove strutture terziarie e produttive che completano il quartiere Nord-Ovest.

Al confine sud dell'area passa il canale denominato "derivatore di Magenta".

### Punti di forza

- Ottima accessibilità viabilistica, anche di livello extraurbano
- Vicinanza alla stazione ferroviaria
- Area già dotata delle reti infrastrutturali
- Presenza di area boscata residuale

### Punti di debolezza

- Vicinanza della SS11, con relativi impatti: acustico, atmosferico, paesistico
- Fasce di rispetto Colatore Diversivo
- Mancanza di connessioni ciclabili
- Area libera residuale tra la viabilità e l'urbanizzato

### Opportunità

- Trasformare l'area attraverso un progetto unitario e attento al contesto (stessa densità, tipologia edilizia, alta dotazione di verde pubblico o privato)
- Aumentare offerta abitativa anche per fasce deboli
- Prevedere collegamenti ciclopedonali con il centro
- Progettazione del verde di quartiere in continuità con il verde pubblico esistente
- Concentrare l'edificazione verso l'area urbanizzata, creando fasce verdi di mitigazione lungo il tracciato della SS11.
- Fasce di tutela paesistica del derivatore di Magenta: elemento da valorizzare

### Rischi

- Saturazione della superficie territoriale all'interno del tracciato della SS11
- Esposizione della popolazione agli impatti derivanti dal traffico veicolare della SS11
- Salvaguardare l'area boscata residuale

### Indicazioni di Compatibilità ambientale

La trasformazione dell'area è condizionata ai limiti di utilizzazione e alle prescrizioni stabilite dalla Relazione Geologica in rapporto al riordino della rete idrografica superficiale e alla sistemazione di quella fognaria, alle caratteristiche geotecniche dei suoli e alla falda freatica.

In considerazione della localizzazione dell'area, posta in una zona del territorio comunale coinvolta da progetti e ipotesi di riqualificazione urbanistica e ambientale, la progettazione dell'area dovrà mirare ad elevati standard di prestazione ambientale: elevata dotazione arborea-arbustiva, valorizzazione del percorso del derivatore di Magenta, attenzione alla preservazione di superficie permeabile in profondità, elevata qualità architettonica degli edifici, elevate prestazioni energetiche degli edifici, preservazione per quanto possibile delle specie arboree-arbustive presenti. In fase attuativa sarà inoltre necessario prevedere adeguate fasce (anche in rilevato) di vegetazione - filtro lungo il tracciato ferroviario.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con il sistema ciclopedonale esistente, e in particolare, con la stazione ferroviaria.

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica, che dovranno concentrarsi preferibilmente a protezione dei nuovi insediamenti, rispetto agli impatti generati dalla SS11 e dalla ferrovia. Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie.

## Ambito 4 - Polo turistico-informativo



L'Ambito è situato a Nord oltre la circinvallazione di Corso Europa in corrispondenza della rotonda per la strada per Ossoina. L'area di forma trapezoidale è delimitata su tre lati da infrastrutture (a Sud da Corso Europa, ad Ovest dalla Strada Provinciale per Ossoina, a Nord dalla Via denominata "Strada Ossoina", che da accesso alla cascina Picarella). Ad Est l'area confina con i fondi e l'insediamento della Cascina Picarella. Il PGT prevede per tale ambito la realizzazione di un punto informativo in prossimità della porta di accesso nord alla città finalizzato a consentire la sosta in un'area attrezzata anche per ospitare camper. L'attuazione sarà di iniziativa privata, e la sua realizzazione è pertanto correlata all'estensione della struttura commerciale di vendita e assistenza camper localizzata sul fronte opposto della Strada Statale. All'interno dell'area troveranno spazio le strutture di rimessaggio ed esposizione dei camper della struttura commerciale. L'ambito prevede una ridenominazione della Zona IC.

Le finalità da perseguire in fase di pianificazione attuativa sono così riassumibili

- Creazione di un'area di sosta adeguatamente attrezzata (con presenza di piazzole attrezzate per i camper) e di un punto turistico-informativo che interessa un'area non inferiore al 50% della superficie complessiva dell'ambito
- Realizzazione di uno spazio espositivo e di una struttura di rimessaggio dei camper funzionalmente collegata alla struttura commerciale esistente sul fronte opposto della S.S.11
- Creazione di un'adeguata fascia di rispetto a verde a nord verso le aree del Parco e ad Est verso la Cascina Picarella

### Punti di forza

- Ottima accessibilità viabilistica, anche di livello extraurbano
- Ottima visibilità dalla strada SS11
- Cascina Picarella: elemento di qualificazione del paesaggio

### Punti di debolezza

- L'ambito ricade fuori dalla zona IC del PTC del Parco del Ticino e in ambito agricolo come da classificazione del PTC
- Vicinanza della SS11, con relative fasce di rispetto: impatti acustico, atmosferico, paesistico
- Transito elettrodotto con relative fasce di rispetto
- Mancanza di connessioni ciclabili
- Area libera posta oltre il tracciato della SS11, non in continuità con l'edificato

### Opportunità

- Prevedere collegamenti ciclopedonali con il centro e la stazione
- Progettazione del verde di quartiere in continuità con il verde pubblico esistente
- Concentrare l'edificazione verso l'area urbanizzata, creando fasce verdi di mitigazione lungo il tracciato della SS11 e l'elettrodotto.

### Rischi

- Erosione del territorio agricolo oltre il tracciato della SS11
- Attenzione alla vulnerabilità della falda: pericolo di percolamento oli derivanti dai veicoli in sosta (camper e autoveicoli). Impermeabilità dell'area di sosta dei camper
- Esposizione della popolazione agli impatti derivanti dal traffico veicolare della SS11: esclusione di insediamento di funzioni residenziali
- Tutela e salvaguardia delle aree circostanti la Cascina Picarella e delle aree agricole a nord, per prevenire possibili pressioni insediative future

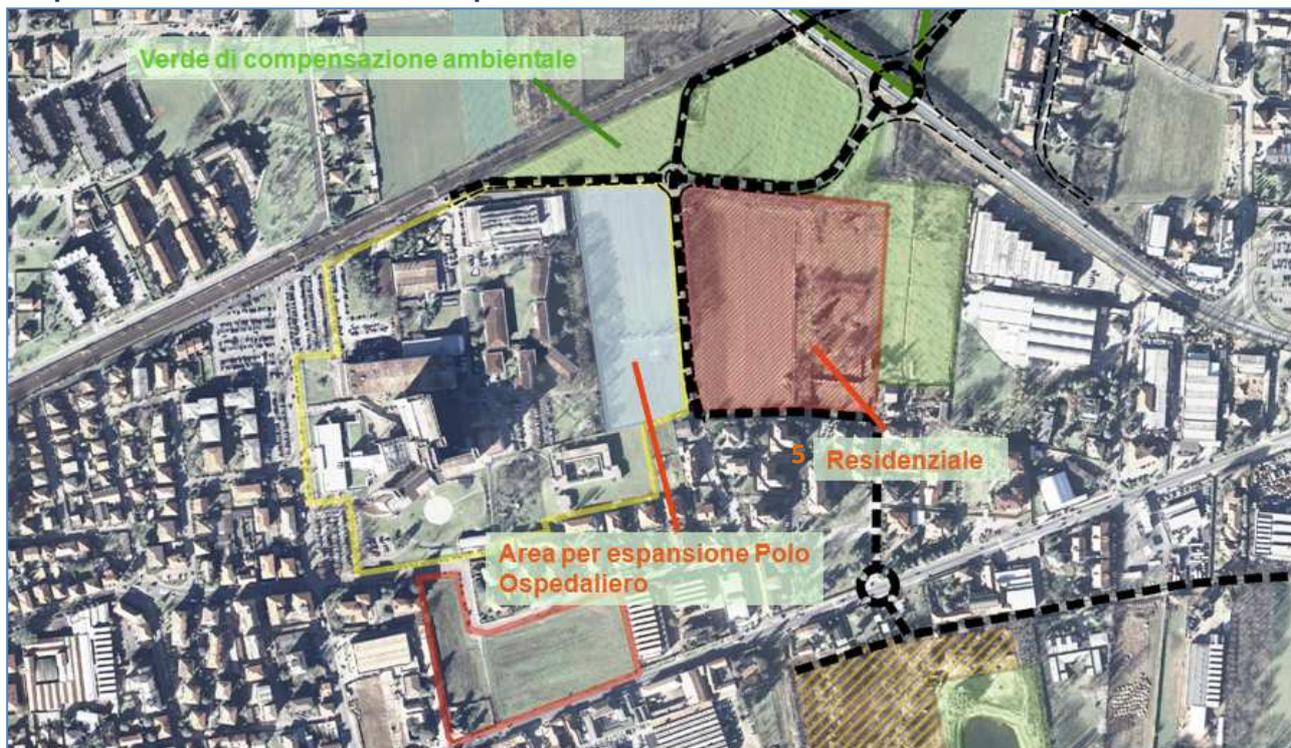
### Indicazioni di Compatibilità ambientale

In considerazione del fatto che l'area ricade al di fuori degli ambiti IC del PTC del Parco del Ticino, potranno essere realizzate basse densità edilizie, così come dovrà essere garantita un'area di compensazione ambientale che riequilibri la perdita di suolo agricolo.

L'area dovrà presentare alte dotazioni di specie arboree-arbustive, che ne garantiranno la connettività con il territorio agricolo circostante, oltre che la difesa dagli impatti derivanti dalla SS11 e dall'elettrodotto (che peraltro dovrà essere rilocalizzato secondo quanto predisposto dal PUGSS)

La quota di superficie territoriale dell'ambito dovrà essere attentamente valutata, per prevenire rischi di inquinamento della falda dovuto al percolamento di sostanze provenienti dai veicoli in sosta. Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con il sistema ciclopedonale esistente, in particolare con la stazione ferroviaria.

## Ambito 5 - Area di completamento residenziale in prossimità del Polo ospedaliero Fornaroli



L'Ambito è situato in prossimità del confine con il Comune di Corbetta, ed è inserito in un'area agricola compresa tra la ferrovia, la S.S.11 e le propaggini Nord degli insediamenti lungo la Strada Padana Est. L'area confina altresì ad Ovest con il centro Ospedaliero.

Il tessuto insediativo nella zona Sud dell'area verso la V.Padana Est è prevalentemente caratterizzato da residenza, mentre verso Ovest gli insediamenti che si affacciano verso la circonvallazione sono di natura produttiva, terziaria e commerciale

In prossimità con il confine con il comune di Corbetta il territorio è solcato dal Colatore Celestina.

### Punti di forza

- Ottima accessibilità viabilistica, anche di livello extraurbano
- Vicinanza al polo ospedaliero

### Punti di debolezza

- Passaggio dell'elettrodotto
- Vicinanza della ferrovia, con relativi impatti: acustico, paesistico
- Mancanza di connessioni ciclabili
- Area libera residua tra la viabilità e l'urbanizzato

### Opportunità

- Trasformare l'area attraverso un progetto unitario e attento al contesto (stessa densità, tipologia edilizia, alta dotazione di verde pubblico o privato)
- Aumentare offerta abitativa anche per fasce deboli
- Prevedere collegamenti ciclopedonali con il centro
- Progettazione del verde di quartiere in continuità con il verde pubblico esistente
- Concentrare l'edificazione verso l'area urbanizzata, creando fasce verdi di mitigazione verso il tracciato ferroviario.

### Rischi

- Esposizione della popolazione a inquinamento elettromagnetico: necessità preventiva di spostare il tracciato dell'elettrodotto compatibilmente alle funzioni e alla permanenza di persone
- Saturazione della superficie territoriale all'interno del tracciato della SS11 e della ferrovia

### Indicazioni di Compatibilità ambientale

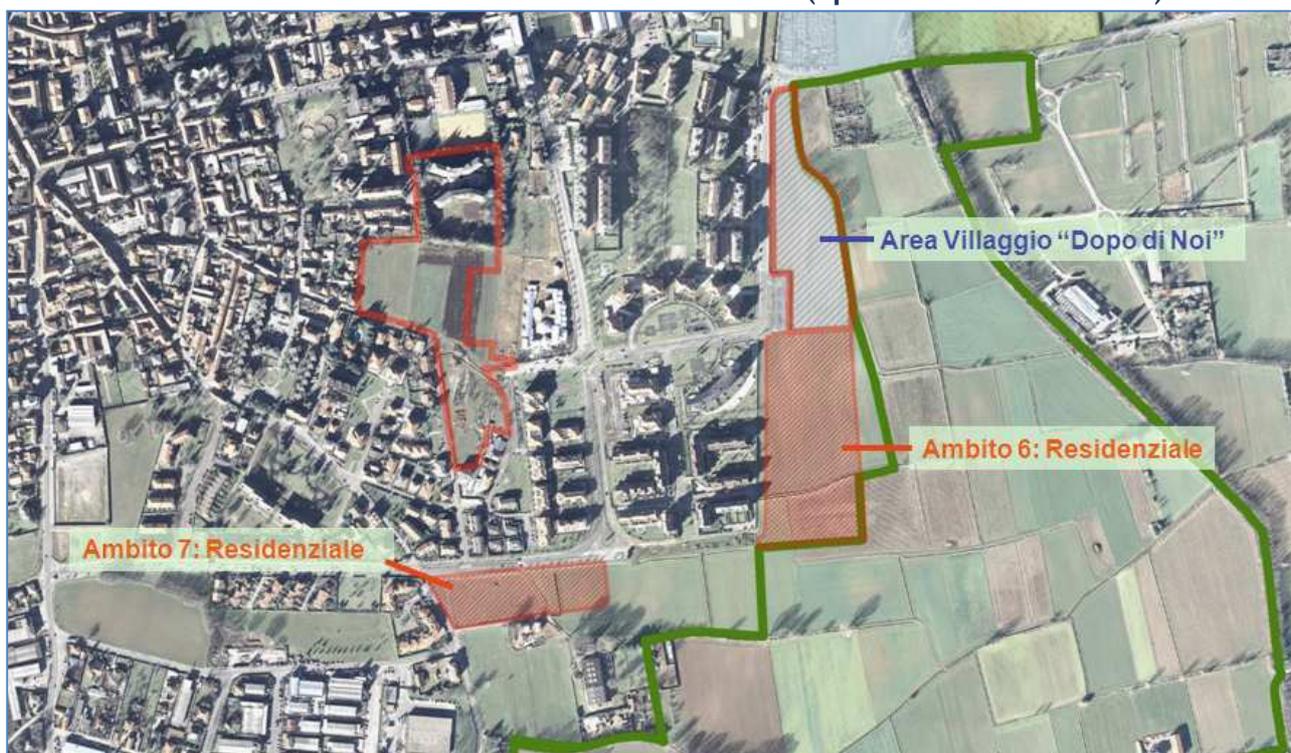
Gli insediamenti dovranno essere concentrati in modo da eliminare l'impatto derivante dall'elettrodotto, che in alternativa dovrà essere rilocalizzato. Gli insediamenti dovranno completare l'assetto morfologico del tessuto insediativo del quartiere confinante secondo una maglia con trama regolare.

Il quartiere dovrà essere organizzato su riferimenti non necessariamente ortogonali alla rete stradale, ma tenere invece conto dell'asse elio termico per aumentare il comfort degli edifici.

In sede di progettazione planivolumetrica particolare cura dovrà essere osservata all'altezza degli edifici in prossimità del tessuto esistente. Dovrà prevedersi una tipologia edilizia che si rapporti correttamente con il Quartiere nord, sia in termini di densità, che di dotazione di aree verdi pubbliche e private. Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con il sistema ciclopedonale esistente.

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica, che dovranno concentrarsi preferibilmente a protezione dei nuovi insediamenti, rispetto agli impatti generati dalla ferrovia (ampia fascia di compensazione ambientale). Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie.

## Ambito 6 - Area a vocazione residenziale (quartiere Sud-Est)



L'Ambito comprende un'area agricola al margine del confine Est in prossimità del fontanile Fagiolo.

L'ambito costituisce un'area di espansione che interessa le aree libere posta al limite del perimetro della Zona di Iniziativa Comunale (con una ripermimetrazione della stessa) tra la Strada del Fontanile Fagiolo e la V.Maddalena da Canossa.

### Punti di forza

- Area posta in zona IC, di completamento dell'edificato residenziale esistente
- Vicinanza al Fontanile Fagiolo e alle aree agricole a sud del territorio comunale
- Area già dotata delle reti infrastrutturali

### Punti di debolezza

- Mancanza di connessioni ciclabili
- Ambito inserito in una zona individuata come ganglio principale della rete ecologica provinciale
- Ambito che ricade in zona di valenza paesistico-ambientale (PTCP)

### Opportunità

- Trasformare l'area attraverso un progetto unitario e attento al contesto (stessa densità, tipologia edilizia, alta dotazione di verde pubblico o privato)
- Aumentare offerta abitativa anche per fasce deboli
- Prevedere collegamenti ciclopedonali con il centro
- Progettazione del verde di quartiere in continuità con il verde pubblico esistente
- Concentrare l'edificazione verso l'area urbanizzata, creando fasce verdi di mitigazione verso il contesto agricolo circostante.

### Rischi

- Erosione di suolo agricolo

### Indicazioni di Compatibilità ambientale

Gli insediamenti dovranno completare l'assetto morfologico del tessuto insediativo del quartiere confinante secondo una maglia con trama regolare. In sede di progettazione planivolumetrica particolare cura dovrà essere osservata all'altezza degli edifici in prossimità del tessuto esistente. Dovrà prevedersi una tipologia edilizia che si rapporti correttamente con il Quartiere Sud-Est, sia in termini di densità, che di dotazione di aree verdi pubbliche e private, e con la valenza paesistica delle aree agricole circostanti.

Il quartiere dovrà essere organizzato con un'adeguata sistemazione verde in grado di garantire per il lato esposto a sud degli edifici una cortina arborea atta all'ombreggiamento estivo.

Particolare cura dovrà essere posta alle aree marginali al fine di costituire un'adeguata fascia a verde tra l'insediamento urbano e le aree agricole circostanti.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con il territorio agricolo circostante, in particolare con il Fontanile Fagiolo e con il sistema di nuova realizzazione delle aree verdi di fruizione (cava, centro sportivo, polo scolastico).

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica, che dovranno concentrarsi preferibilmente a protezione dei nuovi insediamenti, rispetto agli impatti generati dalla ferrovia (ampia fascia di compensazione ambientale). Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie.

## Ambito 7 - Area a vocazione residenziale, prossimità di Via Maronati



L'Ambito comprende un'area agricola al margine del confine Sud in prossimità della V.Maronati  
L'ambito costituisce un'area di espansione che interessa le aree libere poste oltre la V.Maronati.

### Punti di forza

- Area posta in zona IC, di completamento dell'edificato residenziale esistente
- Area già dotata delle reti infrastrutturali

### Punti di debolezza

- Situazione problematica della viabilità del contesto

### Opportunità

- Trasformare l'area attraverso un progetto unitario e attento al contesto (stessa densità, tipologia edilizia, alta dotazione di verde pubblico o privato)
- Aumentare offerta abitativa anche per fasce deboli
- Prevedere collegamenti ciclopedonali con il centro
- Progettazione del verde di quartiere in continuità con il verde pubblico esistente
- Concentrare l'edificazione verso l'area urbanizzata, creando fasce verdi di mitigazione verso il contesto agricolo circostante.

### Rischi

- Erosione di suolo agricolo

### Indicazioni di Compatibilità ambientale

Gli insediamenti dovranno completare l'assetto morfologico del tessuto insediativo del quartiere confinante secondo una necessariamente ortogonale rispetto alla rete stradale, ma tenere invece conto dell'asse elio termico per aumentare il comfort degli edifici.

Il quartiere dovrà essere organizzato con un'adeguata sistemazione verde in grado di garantire per il lato esposto a sud degli edifici una cortina arborea atta all'ombreggiamento estivo.

In sede di progettazione planivolumetrica particolare cura dovrà essere osservata all'altezza degli edifici in prossimità del tessuto esistente

Dovrà prevedersi una tipologia edilizia che si rapporti correttamente con il Quartiere Sud, sia in termini di densità, che di dotazione di aree verdi pubbliche e private.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con il territorio agricolo circostante, in particolare con il Fontanile Fagiolo e con il sistema di nuova realizzazione delle aree verdi di fruizione (cava, centro sportivo, polo scolastico).

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica, che dovranno concentrarsi preferibilmente a protezione dei nuovi insediamenti, rispetto agli impatti generati dalla ferrovia (ampia fascia di compensazione ambientale). Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie.

## Ambito 8 - Area a vocazione residenziale a Ponte Vecchio

## Ambito 9 - Area a vocazione resid./riqualific.urbana a Ponte Vecchio



L'Ambito 8 comprende un'area agricola posta all'ingresso di Ponte Vecchio. L'ambito costituisce un'area di espansione che completa il disegno insediativo dei nuovi quartieri lungo la V.Isonzo ed apre ad un collegamento tra la via Isonzo stessa e la Via Foppa.

L'Ambito 9 comprende un'area agricola nella zona nord-est di Pontevecchio in prossimità dell'istituto scolastico e del centro sportivo. L'ambito costituisce un'area di espansione, già prevista dal PRG, che completa il disegno insediativo dei nuovi quartieri di Pontevecchio. L'insediamento si pone a ponte tra l'insediamento storico e le espansioni recenti lungo il confine settentrionale delle aree destinate alle strutture scolastiche e sportive.

### Punti di forza

- Aree di completamento dell'edificato residenziale esistente
- Aree già dotata delle reti infrastrutturali
- Transito percorsi di interesse paesistico
- Area boscata (parte ambito 9)

### Punti di debolezza

- Situazione problematica della viabilità del contesto

### Opportunità

- Attuazione del corridoio ecologico previsto dal PTCP tra Ponte Vecchio e la S.S. 526: sistemazione e attrezzatura delle aree a verde del corridoio ecologico secondo un disegno definito di concerto con l'amministrazione comunale in sede di approvazione del Piano attuativo, disegno che miri a garantire la connettività ambientale (sia di fauna che di flora), paesaggistica e di valorizzazione del territorio agricolo, con il potenziamento di percorsi naturalistici (ciclopeditoni sulla viabilità podereale) e di fruizione delle porte del Parco del Ticino
- Valorizzazione percorsi di interesse paesistico
- Realizzazione di un collegamento, sia carrabile che ciclopeditone tra la V.Foppa e Strada per Ponte Vecchio/v. Isonzo.
- Trasformare l'area attraverso un progetto unitario e attento al contesto (stessa densità, tipologia edilizia, alta dotazione di verde pubblico o privato)
- Aumentare offerta abitativa anche per fasce deboli
- Valorizzazione corsi d'acqua esistenti
- Progettazione del verde di quartiere in continuità con il verde pubblico esistente
- Concentrare l'edificazione verso l'area urbanizzata, creando fasce verdi di mitigazione verso il contesto agricolo circostante.

### Rischi

- Erosione di suolo agricolo
- Intubamento corsi d'acqua

#### **Indicazioni di Compatibilità ambientale**

Gli insediamenti dovranno completare l'assetto morfologico del tessuto insediativo del quartiere confinante secondo una necessariamente ortogonale rispetto alla rete stradale, ma tenere invece conto dell'asse elio termico per aumentare il comfort degli edifici.

Il quartiere dovrà essere organizzato con un'adeguata sistemazione verde in grado di garantire per il lato esposto a sud degli edifici una cortina arborea atta all'ombreggiamento estivo.

In sede di progettazione planivolumetrica particolare cura dovrà essere osservata all'altezza degli edifici in prossimità del tessuto esistente

Dovrà prevedersi una tipologia edilizia che si rapporti correttamente con l'abitato di Pontevecchio, sia in termini di densità, che di dotazione di aree verdi pubbliche e private.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con il territorio agricolo circostante.

Si raccomanda di cercare di mantenere le presistenze arboree-arbustive esistenti e la valorizzazione dei percorsi con valenza paesistica.

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica, che dovranno concentrarsi preferibilmente a protezione dei nuovi insediamenti, rispetto agli impatti generati dalla ferrovia (ampia fascia di compensazione ambientale). Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie.

## Ambito 10 - Polo residenziale e terziario/commerciale



L'Ambito riguarda l'insediamento comprendente la fonderia di via Dante e le aree libere a nord verso la circonvallazione SS11 e a sud verso il polo scolastico e i quartieri residenziali. La fonderia, ad oggi in attività, risulta un'attività difficilmente compatibile con il contesto urbano in cui risulta inserita. Risulta pertanto opportuno prevedere una riconversione che interessa oltre alla fonderia anche le aree limitrofe rimaste libere in un contesto completamente urbanizzato. L'ambito di trasformazione è delimitato a nord dalla circonvallazione di via Europa (SS 11) ad est dalla via Dante mentre a sud confina con il plesso scolastico comunale e con insediamenti residenziali, e ad ovest si incunea nei quartieri residenziali di recente realizzazione.

### Punti di forza

- Ottima accessibilità viabilistica, anche di livello extraurbano
- Area già dotata delle reti infrastrutturali
- Passaggio corsi d'acqua

### Opportunità

- Delocalizzare la fonderia, che attualmente si trova in un contesto residenziale
- Trasformare l'area attraverso un progetto unitario e attento al contesto (stessa densità, tipologia edilizia, alta dotazione di verde pubblico o privato)
- Aumentare offerta abitativa anche per fasce deboli
- Prevedere collegamenti ciclopedonali con il centro
- Progettazione del verde di quartiere in continuità con il verde pubblico esistente
- Completamento rete viabilistica quartiere Nord
- Bonificare l'area della fonderia
- Concentrare l'edificazione verso l'area urbanizzata, creando fasce verdi di mitigazione lungo il tracciato della SS11.
- Fasce di tutela paesistica dei corsi d'acqua come elementi da valorizzare

### Punti di debolezza

- Area parzialmente occupata da una fonderia in attività
- Passaggio dell'elettrodotto
- Vicinanza della SS11, con relativi impatti: acustico, atmosferico, paesistico
- Fasce di rispetto dei corsi d'acqua
- Mancanza di connessioni ciclabili
- Area libera residuale tra la viabilità e l'urbanizzato

### Rischi

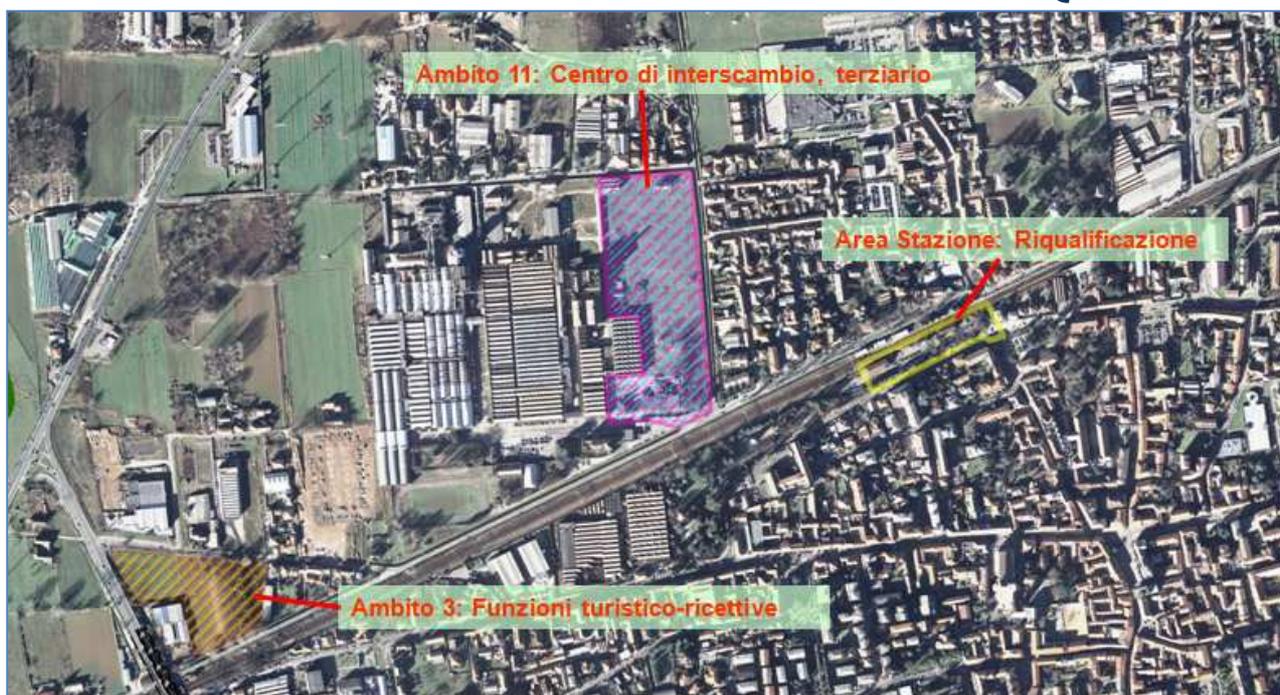
- Difficoltà e tempistica per delocalizzare la fonderia
- Saturazione della superficie territoriale all'interno del tracciato della SS11
- Esposizione della popolazione agli impatti derivanti dal traffico veicolare della SS11

### Indicazioni di Compatibilità ambientale

In fase attuativa sarà necessario preservare la vegetazione di ripa esistente anche in funzione dell'eventuale creazione di connessioni ecologiche di livello urbano, ed extraurbano, anche utilizzando le fasce di rispetto della SS11 e le eventuali fasce di salvaguardia e valorizzazione paesistica del Colatore Diversivo. Dovrà prevedersi una tipologia edilizia che si rapporti correttamente con il Quartiere nord, sia in termini di densità, che di dotazione di aree verdi pubbliche e private. Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con il sistema ciclopedonale esistente.

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica, che dovranno concentrarsi preferibilmente a protezione dei nuovi insediamenti, rispetto agli impatti generati dalla SS11. Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie.

## Ambito 11 - Area a vocazione residenziale e ricettiva Quartiere Nord



L'Ambito è situato nel quartiere nord-est in prossimità della stazione ferroviaria. Comprende un'area libera al confine con l'insediamento produttivo della ex-Novaceta e la palazzina della mensa dell'insediamento industriale con il piazzale antistante in fregio a via Piemonte. L'area di forma rettangolare, libera da insediamenti, confina ad ovest con le strutture produttive della ex-Novaceta, a nord è delimitata da via Pacinotti e da un tessuto misto artigianale-residenziale, ad est è divisa dal quartiere residenziale dal canale derivatore, mentre a sud lo stesso canale la separa dalla via Piemonte e dalla linea ferroviaria Milano-Novara. .

### Punti di forza

- Vicinanza al centro cittadino e alla stazione
- Ottima accessibilità viabilistica, anche di livello extraurbano
- Area già dotata delle reti infrastrutturali

### Punti di debolezza

- Vicinanza alla ferrovia, con relativi impatti: acustico, paesistico
- Vicinanza alla stazione, anche se con scarsa accessibilità della stazione stessa, posta oltre il tracciato ferroviario
- Mancanza di connessioni ciclabili
- Area libera residuale all'interno del tessuto edificato
- Prossimità all'ex-Novaceta

### Opportunità

- Migliorare l'accessibilità della stazione da parte del quartiere Nord
- Dotare il centro di Magenta di un polo multifunzionale
- Aumentare l'offerta di parcheggi in centro e a servizio della stazione
- Prevedere collegamenti ciclopedonali diretti con il centro e la stazione
- Progettazione del verde di quartiere in continuità con il verde pubblico esistente

### Rischi

- Saturazione della superficie urbanizzata all'interno dell'edificato

### Indicazioni di Compatibilità ambientale

Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità al centro e la connessione con la stazione.

## Ambito 12 - Insediamiento a vocazione terziario direzionale



L'Ambito è situato ad est al confine con il comune di Corbetta, lungo una strada interna in una zona non ancora completamente urbanizzata. L'area di forma rettangolare, libera da insediamenti, confina con altri insediamenti produttivi e terziari lungo i tre lati del perimetro, mentre a sud si estende un ambito agricolo di particolare valenza ambientale e paesaggistica.

### Punti di forza

- Ottima accessibilità viabilistica, anche di livello extraurbano
- Vicinanza aree con valenza paesistica-ambientale

### Opportunità

- Rapporto di sinergia con il progetto di valorizzazione e riqualificazione che coinvolge la cava Airoldi, il Fontanile Fagiolo, la SS11.
- Trasformare l'area attraverso un progetto unitario e attento al contesto (tipologia edilizia, alta dotazione di verde pubblico o privato)
- Aumentare offerta di funzioni terziarie
- Prevedere collegamenti ciclopedonali con il centro e con il sistema del verde (cava, scuola, plesso sportivo)

### Indicazioni di Compatibilità ambientale

Dovrà prevedersi una tipologia edilizia che si rapporti correttamente con il contesto, anche in termini di dotazione di aree verdi pubbliche e private. Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con il sistema del verde (cava Airoldi, Fontanile Fagiolo, accessi al Parco del Ticino).

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica, che dovranno concentrarsi preferibilmente a protezione delle aree agricole a sud e a ovest dell'ambito. Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie.

### Punti di debolezza

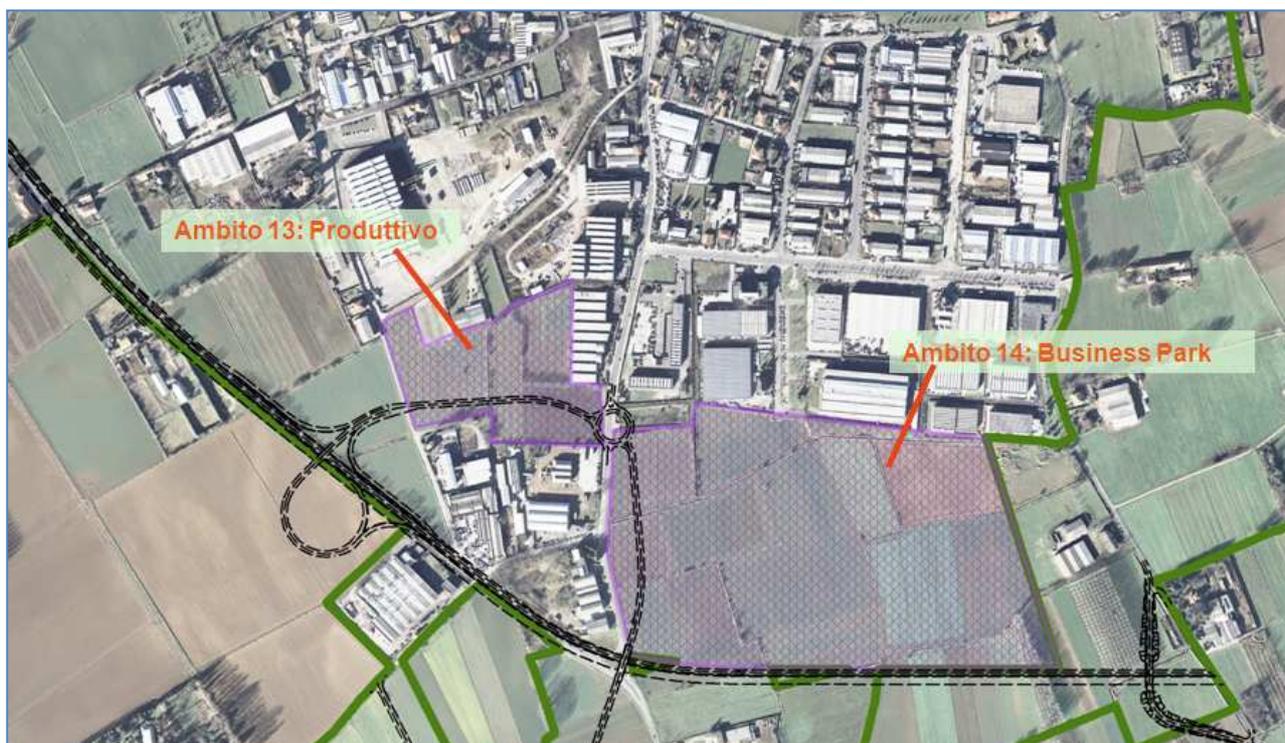
- Area attualmente agricola
- Mancanza di connessioni ciclabili
- Area libera residuale tra la viabilità e l'urbanizzato

### Rischi

- Pressioni insediative sul territorio agricolo a confine tra Magenta e Corbetta

## Ambito 13 - Polo industriale e servizi alla mobilità

### Ambito 14 - Business Park



L'Ambito 13 è situato nel quartiere industriale sud tra via I° Maggio e Strada per Robecco. Comprende un'area di completamento inserita in un contesto industriale la cui attuazione era già prevista dal PRG. L'area di forma irregolare, libera da insediamenti, confina su tre lati con insediamenti produttivi e ad ovest con la via I° Maggio. L'Ambito 14 riguarda un'area agricola posta a Sud del territorio comunale al confine con il Comune di Robecco. L'area prevede una modifica del perimetro IC. L'ambito confina con le zone industriali localizzate tra la Strada per Robecco e Via Murri alla periferia Sud di Magenta e si inserisce in un contesto agricolo. L'area è interessata dalla variante della S.S. 526 nel suo percorso di circonvallazione di Robecco e dalla realizzazione dello svincolo quale accesso Sud di Magenta e di Robecco. La realizzazione della variante della S.S. 526 e dello svincolo determina un'ulteriore frammentazione del comparto agricolo e l'area interessata dall'ambito di trasformazione viene pertanto a trovarsi nella condizione di un'area di frangia urbana.

In considerazione della nuova viabilità che determina un nuovo elemento fisico di delimitazione a Sud dell'ambito urbano il PGT prevede la trasformazione delle aree comprese tra la nuova viabilità e la zona industriale sud. Il piano prevede la creazione di un'area polifunzionale per insediamenti produttivi e terziari adeguatamente attrezzata con servizi destinati a qualificare il quartiere produttivo della zona sud di Magenta.

#### Punti di forza

- Ottima accessibilità viabilistica, anche di livello extraurbano
- Area già dotata delle reti infrastrutturali

#### Punti di debolezza

- Ambito 14: ricade al di fuori della zona IC e all'interno degli ambiti agricoli individuati dal PTCP
- Ambito 14 ricade in area con valenza paesistico-ambientale del PTCP
- Valore naturalistico dei suoli: moderato (ambito 14)
- Ambito posto in un contesto produttivo non particolarmente pregiato
- Viabilità da potenziare
- Fasce di rispetto dei corsi d'acqua
- Mancanza di connessioni ciclabili

#### Opportunità

- Trasformare l'area attraverso un progetto unitario e attento al contesto (stessa densità, tipologia edilizia, alta dotazione di verde pubblico o privato)
- Aumentare offerta di spazi produttivi e terziari
- Riqualificare il quartiere produttivo a sud dell'edificato.
- Prevedere collegamenti ciclopeditoni e di trasporto collettivo con il centro e la stazione
- Completamento rete viabilistica
- Concentrare l'edificazione verso l'area urbanizzata, creando fasce verdi di mitigazione.
- Fasce di tutela paesistica dei corsi d'acqua come elementi da valorizzare

#### Rischi

- Saturazione dell'area compresa tra la Statale e l'area industriale esistente

#### **Indicazioni di Compatibilità ambientale**

Dovrà prevedersi un'area di compensazione che equilibri la sottrazione di suolo libero di competenza del Parco del Ticino.

Dovranno essere create opportune fasce di mitigazione paesistica-ambientale verso la zona agricola.

Dovrà essere prevista la conservazione e riqualificazione del reticolo idrico minore interessato dagli ambiti.

Nell'ambito 14, dovrà essere prevista un'area di mitigazione a verde adeguatamente alberata al confine Est ed al confine Sud dell'ambito al fine di conseguire un'adeguata fascia di transizione tra l'insediamento produttivo e le zone rurali circostanti.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali per l'accessibilità pubblica al territorio e la connessione con la stazione.

Si raccomanda inoltre in fase attuativa la realizzazione – contestualmente all'esecuzione delle opere strutturali e infrastrutturali – di interventi di rinaturazione e compensazione ecologica, che dovranno concentrarsi preferibilmente a protezione del territorio agricolo circostante. Le aree vegetate saranno organizzate a macchia e/o a corridoio, a pieno campo o nell'ambito di aree a parcheggi con caratteristiche di drenaggio non inferiori al 50% della superficie.

giorgiobaldizzonestudio.

