

Verso il PGT. Progettare insieme il futuro di Cernusco.

Nota istruttoria per il *focus group* su ambiente e mobilità del 02 dicembre 2008

(a cura del Consorzio Metis)

L'incontro del 2 dicembre affronta i temi strettamente correlati dell'ambiente e della mobilità. In particolare, si vorrebbero mettere a fuoco questioni inerenti la tutela e conservazione dell'elevata qualità ambientale riconosciuta al territorio di Cernusco e l'efficienza delle reti infrastrutturali nel quadro delle trasformazioni in atto anche alla scala sovralocale. La prospettiva utilizzata sarà quella propria del Pgt. Si intende infatti sottoporre alla discussione le criticità e le prospettive di intervento sulle quali lo strumento di piano può effettivamente agire.

Operativamente, il *focus group* è una riunione di lavoro, che serve a raccogliere le posizioni e le conoscenze dei partecipanti rispetto al tema proposto, e a suscitare un confronto. Il presente documento costituisce la traccia per la discussione. I partecipanti sono invitati a preparare un intervento, articolato sull'insieme o solo su alcune delle questioni esposte di seguito, anche integrandole con ulteriori elementi. Coloro che lo desiderano possono preparare per l'occasione (o far pervenire successivamente) un contributo scritto, in modo da arricchire ulteriormente la riflessione. Al termine di ciascun *focus group*, sarà predisposto e inviato a tutti i partecipanti un documento di sintesi degli elementi di riflessione e di proposta emersi.

AMBIENTE

1. Un primo aspetto che caratterizza la città di Cernusco è la presenza di parti consistenti e continue di **spazi aperti prevalentemente agricoli** non solo estesi e di grande qualità paesaggistica ma anche curati da un'economia agricola viva ed efficiente, contraddistinta dalla presenza diffusa di aziende attive nel settore ortofrutticolo e zootecnico alcune delle quali operano con criteri biologici. Gli spazi aperti si accostano all'area edificata della città, costituendo una fascia continua che racchiude e preserva il sistema insediativo residenziale e produttivo, distanziando il nucleo di Cernusco dai centri limitrofi. L'agricoltura periurbana rappresenta dunque un duplice fattore di ricchezza per la città: da un lato risorsa economica e produttiva, dall'altro elemento di presidio del territorio e di forte caratterizzazione dell'area cernuschese.

Una prima questione che vorremmo discutere insieme riguarda il ruolo futuro che si vuole attribuire a queste aree, finora in gran parte sfuggite al consumo di suolo, ma certamente aggredite anche dalle dinamiche insediative dei comuni limitrofi (si pensi agli sviluppi residenziali e commerciali di Cologno, commerciali di Carugate, alle problematiche ambientali di Pioltello). Quale ruolo si riconosce alle aree agricole del territorio e quali sono gli aspetti da preservare, potenziare, valorizzare? In quali forme è necessario completare il percorso di consolidamento e tutela degli spazi liberi agricoli di Cernusco e di integrazione ambientale e sovracomunale?

Quali sono le principali problematiche connesse a queste aree ed all'attività delle aziende agricole ad esse collegate? Quali forme si ritengono indispensabili per garantire un consolidamento delle aziende e un'ulteriore qualificazione?

2. Un secondo tema ambientale di interesse è rappresentato dalla presenza di cave nell'area nord-ovest del territorio di Cernusco. Un tempo aree oggetto di intenso sfruttamento e precluse all'accesso dei cittadini, oggi **le tre cave dimesse**, rappresentano una potenzialità residua del territorio, luoghi che in prospettiva sono da ripensare e re-interpretare. L'ipotesi, in fase di studio, di realizzazione del Parco delle Cave, rappresenta un interessante strumento per contrastare la tendenza alla saldatura ed alla saturazione edilizia tra comuni limitrofi e per preservare l'elevato valore ambientale e il carattere di riconoscibilità del territorio di Cernusco.

Quale destinazione futura è immaginabile per questi ambiti? Quali le problematiche che si devono affrontare? Quali gli interventi per valorizzarne le potenzialità e per fare di queste aree una nuova risorsa per il territorio?

3. Un elemento che emerge quale carattere distintivo di Cernusco è l'**elevata qualità paesaggistica e ambientale degli spazi urbani della città** e del territorio circostante, nel suo insieme. Unitamente alla posizione strategica ed all'elevata accessibilità, la qualità ambientale rappresenta, infatti, uno dei fattori attrattori rispetto ad una pluralità di funzioni (residenzialità, insediamenti produttivi, commerciali, etc...). Uno degli elementi di qualità ambientale è sicuramente l'estensione e la continuità delle dotazioni di verde e degli ampi spazi aperti: vi è, in questo senso, un crescente sforzo di mettere a sistema i diversi ambiti e di costruire sistemi strutturati e continui di verde, ampiamente fruibili e collegati tra loro. Questo sforzo è sotteso da una riflessione ambientale che persegue una dimensione non localistica, ma sovraterritoriale di ampio respiro. Sotto questo punto di vista Cernusco e l'asse della Martesana si collocano in posizione baricentrica tra i territori della Dorsale Verde Nord Milano (alla quale sono connessi attraverso il parco del Molgora e le aree del cosiddetto "mare di bussero"), il Villoresi ed il sistema della pianura irrigua e del Parco Sud, presentando una naturale vocazione a costituirsi quali elementi di cerniera tra i due sistemi a verde, che possono svilupparsi lungo l'asse del Molgora ed il sistema irriguo a sud del Villoresi.

E' per noi interessante indagare in che modo viene percepito ed in quale misura viene fruito il sistema del verde collegato alla città di Cernusco. Quali sono i tempi in cui esso vive maggiormente? Quali le aree cui più frequentemente si accede? Quali le carenze o le problematiche che interessano questi ambiti? Esistono esigenze specifiche legate alla fruizione di queste aree? Quali aspettative emergono rispetto ad esse? Quale l'immagine nel futuro legata a questi territori?

4. Infine, un elemento emerso dai precedenti incontri, riguarda la **sostenibilità ambientale** dei nuovi interventi edilizi e la richiesta di introdurre misure che incentivino l'adozione di sistemi costruttivi volti al contenimento energetico degli involucri edilizi ed alla produzione di energie da fonti rinnovabili.

La volontà è quella di sondare l'interesse rispetto a tali questioni ed arrivare a definire un'attribuzione di priorità rispetto a come, ed in quale misura, il Pgt debba farsi carico di questi temi.

MOBILITA' E TRASPORTI

5. Come già evidenziato nei punti precedenti, **l'elevata accessibilità di Cernusco e la efficace connessione rispetto alla regione metropolitana milanese** rappresentano fattori di forte attrazione (per gli insediamenti produttivi e per il commercio, ma anche per le strutture residenziali,...) e dunque elementi positivi all'interno del sistema di offerta che la città mette a disposizione. Tuttavia la presenza di arterie di grande comunicazione mette in campo problematiche di vario tipo legate agli aspetti di congestione, di attraversamento, di connessione ad una rete secondaria di carattere locale sufficientemente articolata e capace di redistribuire i flussi in uscita da questi grandi assi di collegamento sovracomunale. Allo stesso tempo, proprio in virtù dell'ampia accessibilità e dell'efficiente sistema di collegamento a Milano (legato soprattutto alla presenza della fermata della metropolitana), Cernusco rappresenta un importante nodo di interscambio rispetto al territorio circostante. In tal senso, si sono già raccolte alcune indicazioni in merito alla necessità di ristrutturazione delle stazioni della metropolitana e della creazione di adeguati parcheggi di interscambio in prossimità di queste.

Rispetto al sistema di trasporto su ampia scala (sistema autostradale, delle tangenziali, del collegamento metropolitano,...), quali sono le criticità e le carenze che si riscontrano? Quali i nodi problematici ed i fattori da implementare? Quali proposte per favorire uno sviluppo efficiente della rete dei trasporti nel suo complesso?

6. A fianco di un'estesa rete stradale e metropolitana che garantisce un efficace collegamento rispetto a Milano ed alimenta un rapporto con il territorio esteso dell'area metropolitana milanese, assumendo un valore strategico di carattere sovralocale, emerge la necessità di riqualificazione e connessione delle **reti di trasporto locale per lo sviluppo di collegamenti tra comuni limitrofi**, attraverso un insieme di opere di connessione Nord-Sud che sostituiscano la viabilità interna ai centri abitati. La necessità è quella di sviluppare **servizi e mobilità a scala intercomunale**, potenziando la rete viaria e di trasporti pubblici rispetto all'asse Nord-Sud. L'esito non è scontato: si tratta infatti di andare a lavorare su un patrimonio infrastrutturale esistente sviluppatosi secondo criteri locali, senza una visione di sistema e che dunque risulta spesso inadeguato al ruolo che gli si vuole attribuire. Allo stesso tempo questo lavoro di implementazione e raccordo della rete infrastrutturale intercomunale, implica una riflessione ed un impegno congiunto tra Amministrazioni per coordinare le linee di sviluppo comuni.

Quali sono le principali problematiche riscontrate rispetto al sistema di collegamento intercomunale? Quali le esigenze di connessione primarie da implementare e su cui

concentrare gli sforzi? Quali le direttrici principali ed i servizi di collegamento da sviluppare?

7. La riflessione vuole toccare, in ultima analisi, il tema della mobilità 'lenta' o locale: la necessità di attenzione rispetto alla **mobilità ciclabile e pedonale**.

Il nuovo Piano della Ciclabilità della Provincia di Milano 'MiBici', e il piano di dettaglio recentemente sviluppato dal Comune di Cernusco, attraverso la valorizzazione del patrimonio esistente e la messa a sistema delle reti ciclabili a livello sovralocale, ha inteso diffondere e incentivare l'uso della bicicletta, non solo intesa quale mezzo di trasporto legato alla svago ed al collegamento verso i servizi ricreativi e sportivi, ma capace anche di soddisfare spostamenti sistemici casa-scuola e casa-lavoro, e di proporsi quindi come reale mezzo di trasporto primario. In precedenti incontri tematici è emersa la richiesta di un prolungamento della rete ciclabile (e dei marciapiedi) esistente a Cernusco anche nella zona industriale e verso i punti di interesse e di interscambio cittadini.

Quali sono le carenze che si riscontrano rispetto al sistema della mobilità locale, ciclabile e pedonale? Quale l'uso effettivo che si fa, o che si vorrebbe fare, di mezzi di spostamento alternativi all'auto? In quale misura si ritiene che potrebbe influire l'ulteriore implementazione dei percorsi ciclabili e l'ampliamento delle zone a traffico limitato/aree pedonali rispetto all'uso di mezzi alternativi all'auto?