Comune di
COLOGNO MONZESE

RICOMPORRE LA CITTA'
Cologno Monzese
Tanti luoghi, un'unica identità

PS
VARIANTE GENERALE AL PGT

Piano dei Servizi | Allegato
Linee Guida per la progettazione degli spazi pubblici | PLACEMAKING

LEGENDA

- Aree verdi | Piano dei Servizi
- Aree a Servizio | Piano dei Servizi
- Ambiti prioritari d'azione per lo spazio pubblico
- Aree a Parcheggio
- PLIS | Parco Locale di Interesse Sovracomunale
- Ambiti di Rigenerazione Urbana Ambientale | Il lungofiume Lambro
- Ambiti di Rigenerazione Urbana | San Maurizio al Lambro
- Ambiti di Rigenerazione Urbana | La Porta Sud
- Ambiti di Rigenerazione Urbana | Il centro città
- Ambiti di Rigenerazione Urbana | Il corridoio Milano-M2
- TUC | Tessuto Urbano Consolidato
- NAF | Nuclei di Antica Formazione
- ARAS | Ambiti di Ricomposizione Ambientale Strategica
- ARUS | Ambiti di Ricomposizione Urbana Strategica
- AR | Ambiti di Ricomposizione
- AdC | Ambiti di Compensazione
- Percorsi ciclopedonali esistenti o in corso di realizzazione
- Percorsi ciclopedonali in progetto
- Percorso autobus | Linee 701 e 709
- Tracciato MM2 e buffer di riqualificazione dello spazio pubblico sottostante
- A51 | Tangenziale est

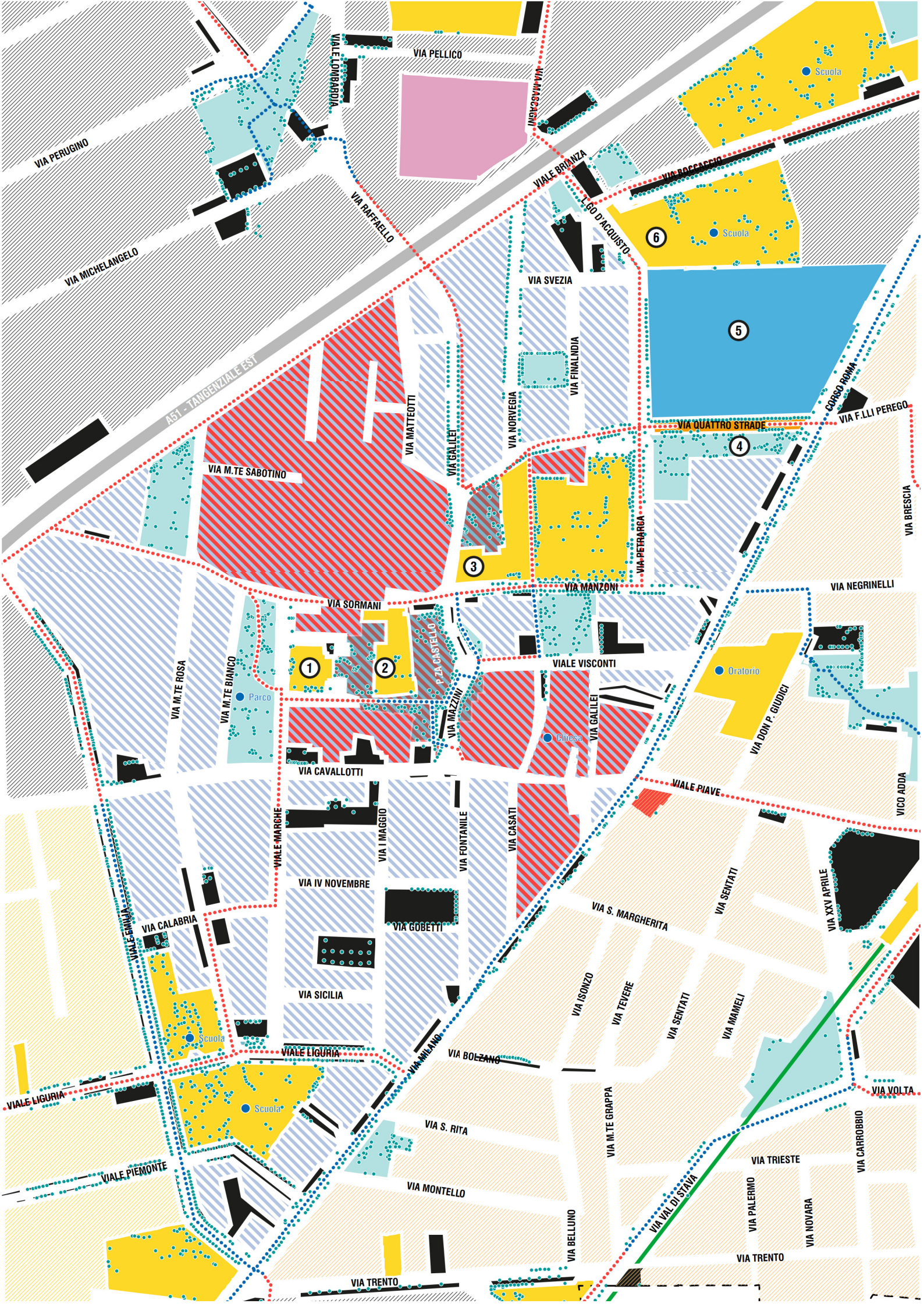
PROGETTARE LA CITTÀ PUBBLICA

Come risultato di un'attenzione particolare per lo spazio pubblico si è deciso di creare un documento di guida al processo di progettazione degli spazi condivisi.
Il presente allegato provvede quindi indicazioni per cinque specifiche aree della città, identificate secondo le caratteristiche che le rendono uniche; le linee guida si propongono come supporto, spunto e strumento per la costruzione di spazi pubblici di qualità, in grado di valorizzare gli spazi con progetti che abbiano degli obiettivi condivisi con l'amministrazione.

Le cinque zone sono il quartiere di San Maurizio al Lambro, il Centro di Cologno, il lungo-fiume Lambro, la Porta Sud-Ovest, e il Corridoio Milano-M2. Ognuna di queste aree è stata scelta per la concentrazione di opportunità di implementazione dello spazio aperto presenti in questi ambiti.
Le linee guida sono dunque uno strumento di ausilio per l'individuazione e la stesura di eventuali progetti sia per il progettista che per l'Amministrazione Comunale.

Ogni zona è stata dunque analizzata per le caratteristiche esistenti che la rendono attrattiva e per i filoni di sviluppo che sarebbe possibile implementare a partire dall'esistente, tramite l'individuazione di aree che risultano essere prioritarie per l'azione sullo spazio pubblico. È stata dunque redatta una mappa sintetica che riassumesse tutte queste informazioni per ogni ambito. A corredo di questa un testo esplicativo della situazione presente dell'ambito e un racconto della visione futura degli spazi pubblici al suo interno. Per completare il report, un elenco di otto buone pratiche selezionate per ogni ambito, riferite a determinate aree (individuate tramite un numero) e una descrizione sintetica della possibile attuazione della pratica all'interno di quello stesso spazio.

Ognuno degli ambiti prioritari d'azione per lo spazio pubblico individuati nelle schede è da ritenersi idoneo all'attuazione di eventuali servizi qualitativi in decollo da altri ambiti.


VIA PELLICO
VIA MASCAGNI
VIALE LOMBARDIA
VIA PERUGINO
VIA RAFFAELLO
VIA MICHELANGELO
A51 - TANGENZIALE EST
VIALE BRIANZA
VIA ROCCACCIO
LGO D'ACQUISTO
Scuola
6
VIA SVEZIA
5
VIA MATTEOTTI
VIA GALILEI
VIA NORVEGIA
VIA FINALNDIA
CORSO ROMA
VIA F.LLI PEREGO
VIA QUATTRO STRADE
4
VIA M.TE SABOTINO
3
VIA PETRARCA
VIA BRESCIA
VIA MANZONI
VIA NEGRINELLI
VIA SORMANI
P.ZA CASELLI
1
2
VIALE VISCONTI
Oratorio
VIA M.TE ROSA
VIA M.TE BIANCO
Parco
VIA MAZZINI
Chiesa
VIA GALILEI
VIA DON P. GIUDICI
VIA CAVALLOTTI
VIALE PIAVE
VICO ADDA
VIALE MARCHE
VIA I MAGGIO
VIA FONTANILE
VIA CASATI
VIA IV NOVEMBRE
VIA S. MARGHERITA
VIA SENTATI
VIA XXV APRILE
VIA CALABRIA
VIALE EMILIA
VIA GOBETTI
VIA SICILIA
Scuola
VIA ISONZO
VIA TEVERE
VIA SENTATI
VIA MAMELI
VIALE LIGURIA
VIA MILANO
VIA BOLZANO
VIA VOLTA
Scuola
VIALE LIGURIA
VIA S. RITA
VIA M.TE GRAPPA
VIA TRIESTE
VIA CARROBBIO
VIALE PIEMONTE
VIA MONTELLO
VIA VAL DI STAVA
VIA PALERMO
VIA NOVARA
VIA BELLUNO
VIA TRENTO
VIA TRENTO

IL CENTRO CITTÀ

Un progetto di spazio pubblico non può che cominciare dal Centro Città e dalla sede dell'Amministrazione Comunale. Progetto che è già in corso d'opera: la pedonalizzazione dell'area circostante villa Casati e villa Citterio, gli interventi di restauro degli edifici di pregio, la razionalizzazione degli spazi amministrativi del Comune, una più efficiente programmazione della manutenzione degli spazi verdi sono il punto di partenza odierno.

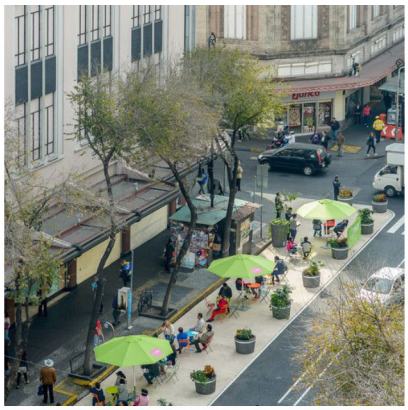
Già l'attuale Piano Triennale delle Opere Pubbliche prevede infatti interventi di riqualificazione per le due ville Citterio e Casati, nonchè il ricollocamento di alcuni uffici amministrativi negli spazi circostanti, così da garantire la funzionalità di un unico polo di servizi amministrativi per il cittadino, facilmente raggiungibili vista la centralità dell'ambito.

Occorre però lavorare ancora sull'accessibilità dell'ambito: l'area dovrebbe essere raggiungibile soprattutto con la mobilità dolce e dunque a piedi o in bicicletta. Attualmente la pista ciclabile più vicina è quella che copre via Milano e prosegue su corso Roma, ma in futuro sarebbe necessario estendere questa ciclabile principale e direttrice verso l'interno degli isolati, con una struttura più minuta ma sempre in sede protetta, così da garantire una connessione capillare.

Tali interventi possono essere inoltre utili per connettere il polo amministrativo delle ville con il futuro polo della sicurezza previsto dal Piano Triennale Opere Pubbliche in largo Salvo d'Acquisto (area contrassegnata dal numero 6 in mappa), passando anche dall'area della ex Torriani.

Quest'ultima sarà oggetto di un intervento di riqualificazione che coinvolgerà anche le vie limitrofe: sono infatti previste la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali, la sistemazione e possibile istituzione di un'area a precedenza pedonale su via Quattro Strade nel tratto che costeggia l'ambito, la messa in sicurezza con un attraversamento rialzato all'incrocio tra Corso Roma e via Quattro Strade e la realizzazione di un parco pubblico piantumato con aree attrezzate per la collettività.

1. RIQUALIFICAZIONE DELL'IMMOBILE E RAZIONALIZZAZIONE DEGLI UFFICI AMMINISTRATIVI SECONDO IL PIANO TRIENNALE OPERE PUBBLICHE
2. RIQUALIFICAZIONE DI VILLA CASATI E RAZIONALIZZAZIONE DEGLI UFFICI AMMINISTRATIVI E POTENZIAMENTO DELLA BIBLIOTECA SECONDO IL PIANO TRIENNALE OPERE PUBBLICHE
3. RIQUALIFICAZIONE DI VILLA CITTERIO E MESSA IN SICUREZZA DELL'EDIFICIO COME DA PIANO TRIENNALE OPERE PUBBLICHE
4. RIQUALIFICAZIONE DEL PARCO LINEARE A CARICO DELL'INTERVENTO SULLA EX TORRIANI E ISTITUZIONE DI PRECEDENZA PEDONALE SU VIA QUATTRO STRADE
5. RECUPERO E RIQUALIFICAZIONE DELLA EX TORRIANI
6. REALIZZAZIONE DEL POLO SICUREZZA SECONDO IL PIANO TRIENNALE OPERE PUBBLICHE



SPAZIO PER TUTTI

Il centro città di Cologno Monzese attualmente è composto dagli spazi esistenti della sede del comune in Villa Citterio e della piazza antistante, della biblioteca civica in villa Casati e del parco di via Monte Bianco, insieme ai diversi viali alberati circostanti. Questi spazi hanno tuttavia la necessità di espandersi ed essere connessi tra loro, di qui la proposta di revisione e rimodellazione di alcune delle sezioni stradali per consentire una più equa ripartizione degli spazi tra pedoni in sosta o in movimento, mobilità lenta e automobili, garantendo al contempo una maggiore sicurezza per tutti i cittadini.

ATTIVITÀ DEDICATE

Nel progettare uno spazio è sempre bene adottare punti di vista diversi per utenti diversi, specialmente perché ogni utente ha dei bisogni che possono cambiare (o entrare in contrasto con altri bisogni di altri utenti) o avere necessità di "ergonomicità" diverse da quelli che sono gli standard, e lo spazio pubblico dovrebbe essere predisposto ad accogliere e soddisfare queste domande. Nello specifico, uno spazio viene vissuto quanto più presenta delle possibilità di attività tra cui scegliere e che coinvolgano più tipologie di utenti (mamme, bambini, anziani, animali domestici..).

CONNESSIONI E PERCORSI

Degli spazi pubblici che funzionano devono essere connessi tra loro e possibilmente raggiungibili dagli utenti senza l'utilizzo di automobili, in ogni caso tramite percorsi sicuri e piacevoli. Lo spazio pubblico non può essere esclusivamente quello dedicato alla sosta, dunque inteso come piazze e parchi, ma anche come percorsi e spazi per il movimento. Il centro città, in particolare, deve poter contare su connessioni a breve raggio di alta qualità, ma anche di lungo raggio e di attraversamento per poter essere raggiunto agilmente da tutti i cittadini senza dover fare tragitti lunghi, tortuosi e poco sicuri.

ELEMENTI VERDI

Il centro città dispone già di numerosi viali alberati, di aiuole e di piccoli parchi di quartiere, ma l'ideale sarebbe poter estendere questo concetto a più spazi del centro e creare così un set di attributi, un marchio immediatamente riconoscibile che comunichi agli utenti, cittadini e non, dove si trovano. Il verde decorativo si presta ad essere utilizzato non solo a questo scopo, ma anche come elemento che riduca le isole di calore in città, che produce ombra a basso costo, che assorbe le acque nel caso di piogge abbondanti e che permette una seppur minima azione di pulizia dell'aria dagli inquinanti.

PAVIMENTAZIONE

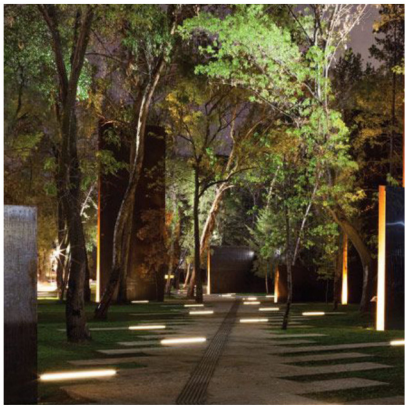
Anche la pavimentazione e il suo design riveste uno strumento importantissimo e molto rilevante per la definizione dello spazio in primis, ma anche per il comfort degli utenti di quest'ultimo. Nel primo caso si parla dell'effetto che un cambio di pavimentazione può segnalare agli utenti, comunicando immediatamente un cambio di uso, di azioni consentite e di atmosfera che sono leggibili anche da persone con handicap di tipo visivo. Nel secondo caso si parla invece di questioni legate al comfort meramente percettivo, basti pensare ai problemi causati da pavimentazioni esageratamente chiare.

SOSTARE NELLO SPAZIO SOCIALE

Le sedute sono essenziali per rendere vivace un'area. In mancanza di un numero sufficiente di sedute la città diventa un luogo di transizione dove le persone si spostano semplicemente da un punto A ad un punto B, senza che lo spazio pubblico sia toccato dalla loro presenza. Sedute comode e ben pensate posizionate nel punto giusto offrono ai visitatori la possibilità di riposarsi e l'opportunità di rimanere più a lungo, occupando lo spazio e contribuendo ad aumentare la vivacità della città. Questo porta anche dei benefici economici: le persone tendono a spendere di più in luoghi in cui è piacevole stare.

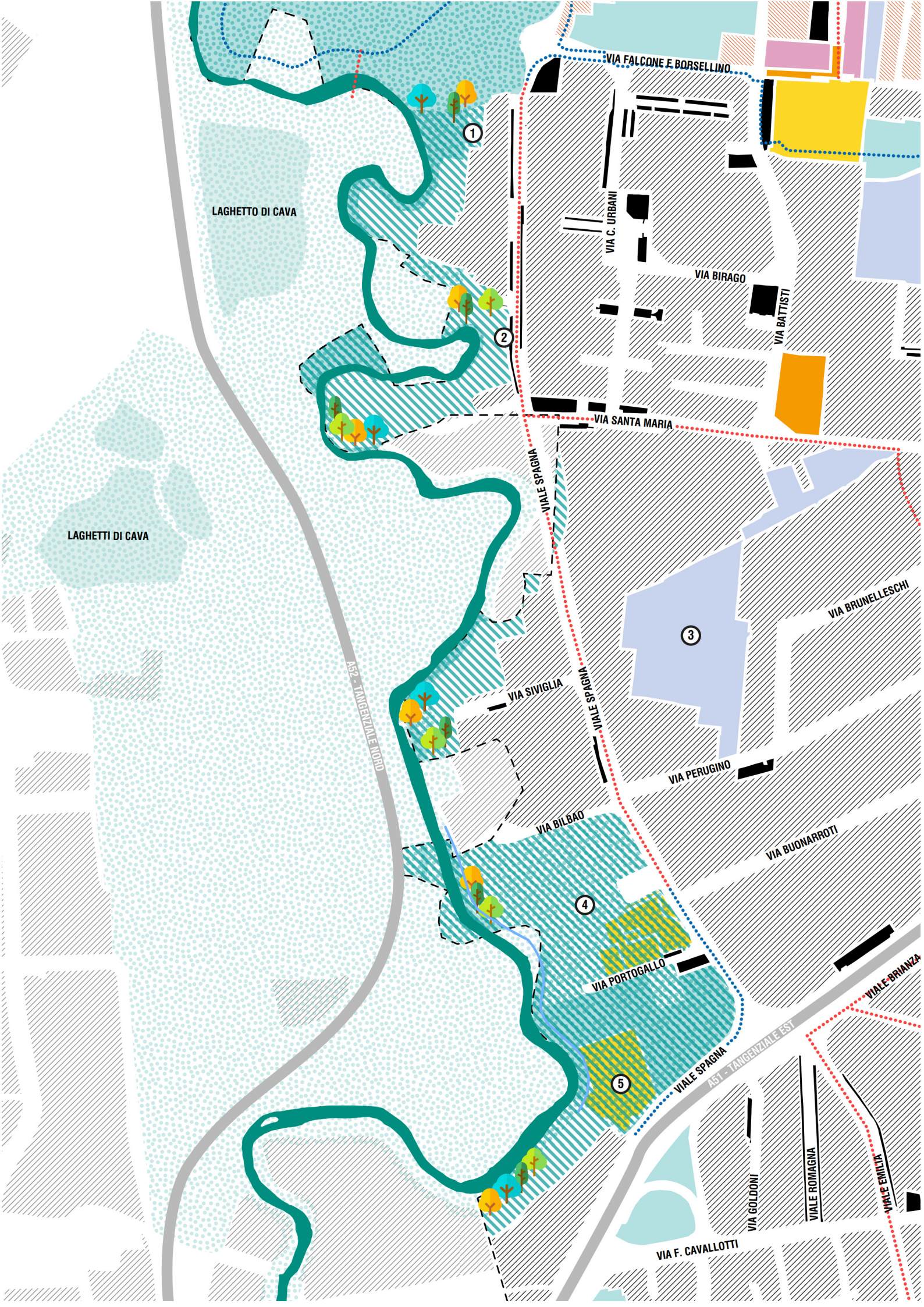
OMBREGGIATURE

Un luogo assolato può essere piacevole, ma quando è presente una alternativa; non tutti gli utenti sono in grado di tollerare il calore allo stesso modo, perciò gli spazi urbani devono prevedere degli spazi ombreggiati. Questo vale sia per gli spazi pubblici di sosta quali piazze, parchi e fermate dei mezzi pubblici, ma deve valere anche per i così detti spazi per il movimento come strade: è infatti importante prevedere degli spazi ombreggiati per passeggiare, come dei pergolati o delle alberature, così da garantire una più agevole e piacevole possibilità di raggiungere le destinazioni.



PERCEZIONE E ILLUMINAZIONE

L'illuminazione di un luogo, nelle ore notturne e di buio, può da sola condizionare l'uso o il mancato uso di uno spazio. Un luogo scarsamente illuminato sarà può facilmente utilizzato non solo per attività illecite che possono avvenire proprio per la scarsa visibilità garantita dalla mancata illuminazione, ma verrà anche percepito come meno sicuro a prescindere dallo svolgimento di tali attività in quanto non controllabile e, dunque, visto come non sicuro sia da un punto di vista di sicurezza personale che da un punto di vista di possibili difficoltà di deambulazione.


VIA FALCONE E BORSELLINO
LAGHETTO DI CAVA
VIA C. URBANI
VIA BIRAGO
VIA BATTISTI
VIA SANTA MARIA
VIALE SPAGNA
LAGHETTI DI CAVA
A52 - TANGENZIALE NORD
VIA BRUNELLESCHI
VIA SIVIGLIA
VIALE SPAGNA
VIA PERUGINO
VIA BILBAO
VIA BUONARROTI
VIA PORTOGALLO
VIALE BRIANZA
A51 - TANGENZIALE EST
VIALE SPAGNA
VIA GOLDONI
VIALE ROMAGNA
VIALE EMILIA
VIA F. CAVALLOTTI
1
2
3
4
5

IL LUNGOFIUME LAMBRO

Per molti anni ormai il Fiume Lambro è stato privato dei suoi spazi, costretto a scorrere in letti artificiali di dimensioni inadeguate e completamente spogli, senza possibilità di rinaturalizzarne gli argini, ormai occupati dai manufatti più disparati tra cui fabbriche, capannoni, depositi ed altri.

Negli ultimi anni questa tendenza alla costrizione artificiale delle acque si sta invertendo, non senza fatica, anche grazie a strumenti mirati quali i contratti di fiume: col tempo ci si è infatti resi conto della portata potenzialmente disastrosa e distruttiva che questi processi possono avere sul territorio, complice anche il momento storico di consapevolezza acuta su temi come il cambiamento climatico, il rispetto della biodiversità e il bisogno di sicurezza delle persone.

Non ultimo, il nuovo PGT di Milano propone, per gli spazi in continuità col fiume Lambro nel suo territorio (ed in continuità col tratto di Cologno Monzese che esso attraversa) delle azioni per ridare respiro al fiume, soprattutto in aree con alto rischio o pericolosità.

Da queste considerazioni prende le mosse l'Ambito di Rigenerazione del Lungofiume Lambro, con l'obiettivo manifesto di ridare spazio non solo al fiume ma anche alla collettività, così da consentire nuovamente ai cittadini di usufruire degli spazi naturali in continuità con il corso d'acqua in sicurezza. Nelle aree designate non saranno quindi ammessi interventi oltre alla manutenzione ordinaria, e sarà invece possibile far "decollare" i diritti edificatori su altre aree designate dette "di atterraggio", così da liberare gli argini e le aree più pericolose.

Nelle aree così recuperate sarà dunque possibile instaurare una serie di attività per la fruizione del verde, in connessione con il Parco Media Valle Lambro, tramite la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali collegati a quelli esistenti e che permettano di scavalcare il fiume in più punti. Essenziale sarà la rinaturalizzazione degli argini, così da aumentare la capacità delle aree di resistere durante i periodi di forti piene ed eventuali esondazioni del fiume, contribuendo dunque alla messa in sicurezza dell'area.

In ragione della pericolosità emersa dai nuovi studi idrologici e geologici, l'attività della ONLUS "Cooperativa Lotta Contro l'emarginazione" dovrà essere rilocalizzata; al suo posto si propone la realizzazione di giardini allagabili, compatibili con la natura dell'area e sempre in ausilio delle misure di sicurezza classiche.

L'attuale area di sosta e deposito per camper in via Portogallo potrebbe infine essere migliorata per la fruizione della nuova area verde.

1. RIQUALIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEGLI ESISTENTI ORTI COMUNI
2. INTRODUZIONE INGRESSO AL PARCO, REALIZZAZIONE DI PERCORSI CICLO-PEDONALI DI CONNESSIONE E DI ATTRAVERSAMENTO DEL FIUME LAMBRO
3. AREA DESIGNATA A POTENZIAMENTO DEL VERDE E AGRIFORESTAZIONE E SERVIZI DI INTERESSE GENERALE (POSSIBILE TRASFERIMENTO DELLE ATTIVITÀ DELLA ONLUS COOPERATIVA LOTTA CONTRO L'EMARGINAZIONE)
4. RIQUALIFICAZIONE DELL'ESISTENTE AREA DI SOSTA/DEPOSITO PER CAMPER E REALIZZAZIONE DI AREA PICNIC E AREE ATTREZZATE
5. REALIZZAZIONE DI GIARDINI ALLAGABILI O RAIN GARDEN PER ATTENUARE IL RISCHIO DI ESONDAZIONE DEL FIUME LAMBRO

SPAZIO AL FIUME

In un contesto di grandi cambiamenti climatici e forti esasperazioni di temperature e precipitazioni è più che mai importante e necessario fare in modo di prevenire catastrofi ambientali. Non è più possibile permettere che gli spazi limitrofi agli argini del fiume Lambro siano occupati da industrie o usi produttivi, che vanno invece rimossi e rilocalizzati altrove per poter dare il via ad una stagione di recupero dello spazio fluviale sia come luogo naturale che come luogo di fruizione: ove necessario occorrerà bonificare, e sul territorio sarà importante piantumare e ricreare l'ecosistema giusto.

ORTI URBANI

Nati inizialmente come usi impropri, gli orti urbani si sono dimostrati grandi elementi capaci di aggregare persone e di restituire alla natura una parte di territorio. Cologno Monzese presenta già, ad oggi, un gran numero di orti urbani all'interno della città che necessitano però di essere rilocalizzati e "ricostruiti" secondo un ordine ed una disciplina. Gli orti garantiscono così non solo un luogo di aggregazione per i cittadini, ma anche di presidio del territorio, aprendosi anche ad occasioni didattiche, di terapia e di percorsi di accompagnamento sociale per anziani o persone con disabilità.

COMUNITÀ E CURA DEL TERRITORIO

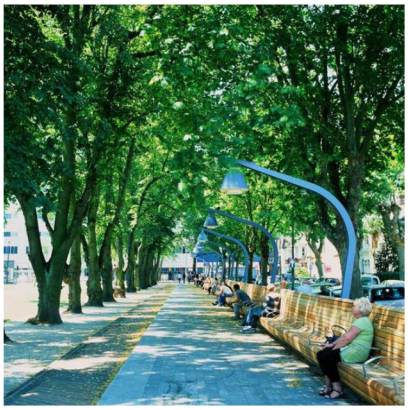
La presenza di una comunità garantisce non solo il presidio del territorio tramite la mera occupazione di questo, ma anche la cura attraverso un'attenzione speciale nata dal senso di appartenenza e dall'attaccamento ad un luogo. Questi sono strumenti preziosissimi che è auspicabile incoraggiare e produrre tramite il coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali e di manutenzione del territorio, tramite appropriazioni dello spazio che passino dal fare non solo comunità ma anche fare spazio: decidere, progettare, costruire, piantare, ritrovarsi, mandare avanti un luogo..

CONNESSIONI E PERCORSI

Le connessioni tra gli spazi pubblici sono sempre molto importanti, e lo diventano ancora di più quando uniscono non solo spazi diversi, ma anche su scale diverse. Nel primo caso si parla delle connessioni che sarà possibile realizzare lungo il Lambro "liberato" tra i vari tipi di parco e di città che confluiscono in questa parte di Cologno Monzese, che è l'ingresso del PLIS Media Valle Lambro. Dall'altra si parla dello scavalcamento del Lambro e delle connessioni coi limitrofi comuni di Sesto San Giovanni e Milano, in sinergia con la pianificazione sovraordinata e con quanto previsto per il PLIS Media Valle Lambro.

ATTIVITÀ DEDICATE

Con lo spazio aperto nuovamente disponibile sarà possibile impiantare una serie di nuove attività che attraggano e siano fruibili da diverse tipologie di utenti, come aree gioco per i bambini, campi sportivi per adolescenti e anziani, aree dedicate agli animali e alla loro educazione, percorsi con attrezzature apposite per le attività sportive (percorsi vita, salute o fitness) e ciclabili. Sarebbe inoltre auspicabile l'inserimento di servizi dedicati alla piccola somministrazione di cibi e bevande, come caffè e bar, e per l'affitto e il controllo di canoe per escursioni sul Lambro.



SOSTARE NELLO SPAZIO SOCIALE

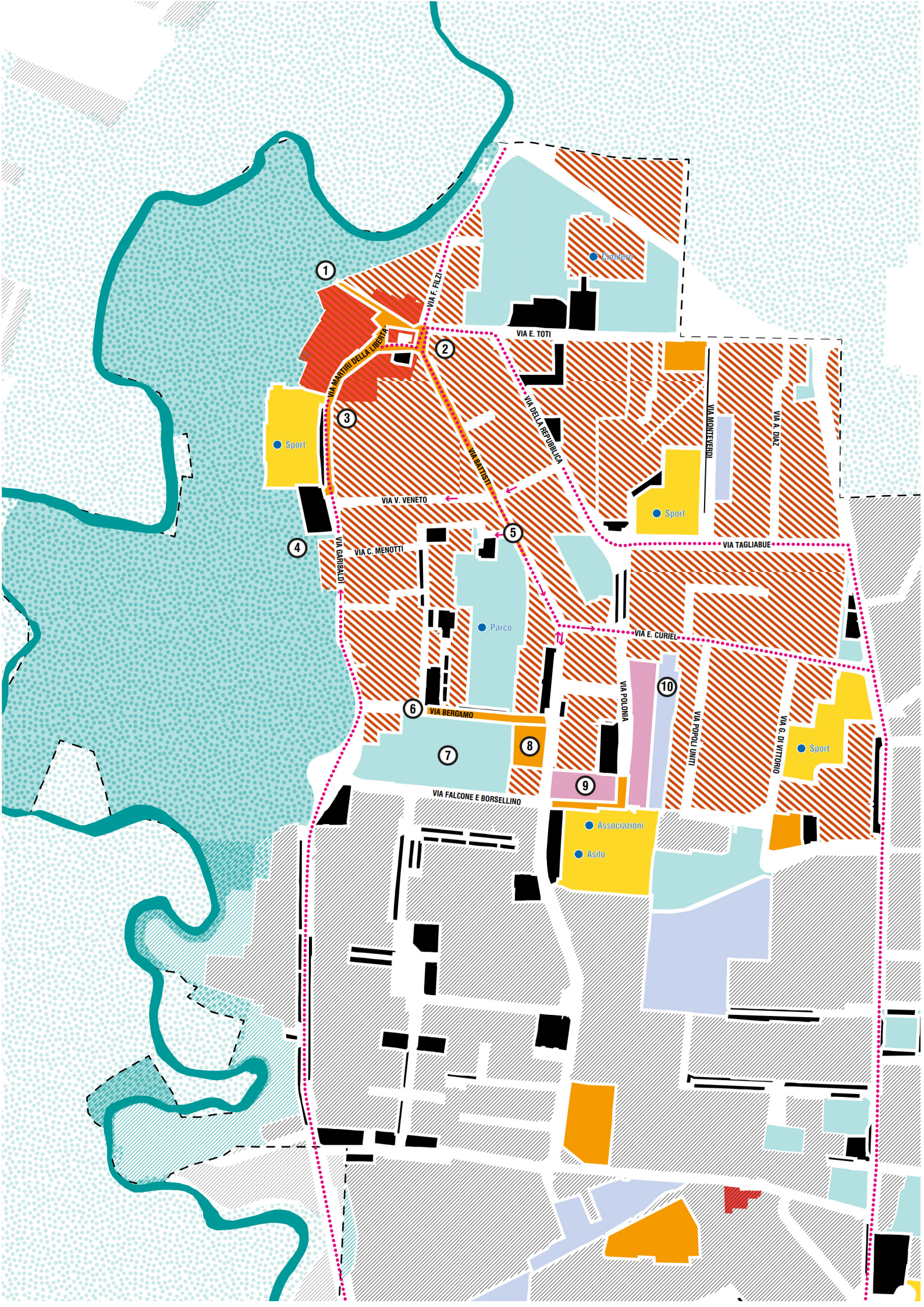
Per rendere il nuovo tratto di parco del lungofiume completamente fruibile dovranno essere sicuramente previste e introdotte delle sedute. Lo spazio di sosta dovrà preferibilmente permettere a chi ne usufruisca di poter osservare punti di particolare interesse, e dunque il posizionamento delle sedute dovrà essere oggetto di attenta valutazione; per funzionare al massimo una seduta, oltre ad essere confortevole, deve garantire la vista su emergenze naturali, come può essere il corso del fiume Lambro, sui flussi di altre persone o sulle attività praticate tutto intorno.

OMBREGGIATURE

I luoghi preposti alla sosta, ma anche i percorsi all'interno del parco, dovranno necessariamente prevedere delle ombreggiature per riparare gli avventori. A questo scopo sarebbe utile introdurre dei pergolati, specialmente a riparo delle sedute o nei luoghi di sosta e somministrazione di cibi e bevande, ma anche lungo alcuni percorsi; nello specifico si potrebbe pensare a pergolati per piante tappezzanti che vadano così a nascondere la struttura e creino un effetto più naturale, quasi di tunnel verde. Lo stesso effetto si potrà ottenere anche utilizzando alberature per comporre radure o viali alberati.

PERCEZIONE E ILLUMINAZIONE

Sempre maggiore attenzione viene posta sull'impatto che la luce ha sul modo in cui la comunità vive gli spazi durante le ore di buio, permettendo di rendere gli spazi più accessibili. La giusta illuminazione può modificare sensibilmente l'atmosfera dello spazio e cambiarne radicalmente percezione e attrattività. La sensazione di sicurezza che si avverte è fortemente influenzata dal dominio visivo dello spazio circostante e dalla familiarità con il sito. È dunque fondamentale offrire la possibilità di essere attratti da un luogo ma anche di vedere e di riconoscerne le peculiarità e di percepirne la sicurezza.


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
Cimitero
Sport
Parco
Sport
Sport
Associazioni
Asilo
VIA F. FILZI
VIA E. TOTI
VIA MARTIRI DELLA LIBERTÀ
VIA BATTISTI
VIA DELLA REPUBBLICA
VIA MONTEVERDI
VIA A. DIAZ
VIA V. VENETO
VIA C. MENOTTI
VIA GARIBALDI
VIA TAGLIABUE
VIA E. CURIEL
VIA BERGAMO
VIA POLONIA
VIA POPOLI UNITI
VIA G. DI VITTORIO
VIA FALCONE E BORSELLINO

SAN MAURIZIO AL LAMBRO

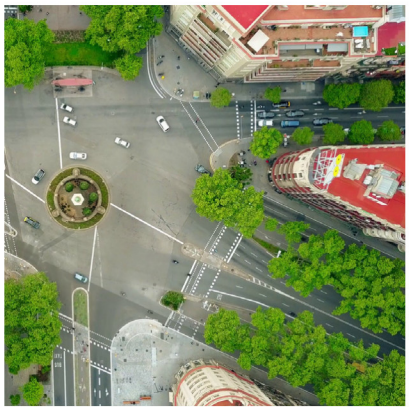
San Maurizio al Lambro è stato riconosciuto come un luogo con una forte identità, che tuttavia viene scarsamente riflessa dallo spazio pubblico del quartiere. Lo spazio pubblico a disposizione della collettività, in verità, risulta essere scarso, quasi per niente attrezzato e poco attraente; di qui la volontà dell'Amministrazione di voler studiare delle soluzioni su misura per i residenti ed i loro bisogni.

Già nel previgente PGT auspicava una riqualificazione delle centralità della città pubblica, raggiungendo il risultato della trasformazione di Largo Gramsci in area pedonale. Malgrado questo sforzo, tuttavia, l'area non sembra essere ancora ottimizzata per ricevere e soddisfare la domanda di spazio pubblico degli utenti residenti. Da questo punto di vista occorre rivitalizzare l'intero quartiere secondo alcune semplici azioni cardine. Le funzioni insediate dovrebbero essere supportate attraverso l'aumento del livello di qualità dei servizi offerti e tramite l'incentivo alla localizzazione di attività commerciali di vicinato, come prescritto nel Piano delle Regole. Ma anche lo spazio pubblico vero e proprio deve essere ripensato per i suoi utenti e valorizzato dal punto di vista estetico e fruitivo.

La proposta è dunque quella di chiudere al traffico alcune aree (fatta eccezione per il transito dei residenti, dei mezzi pubblici e di soccorso) e di costituire così una connessione tra l'asse commerciale di via Battisti, il Parco Lambro e il parco che collega via Battisti con via Bergamo. Lo scopo è quello di creare un'area protetta in cui la popolazione di fascia "debole" che costituisce la gran parte degli utenti del quartiere, prevalentemente anziani e bambini delle scuole del quartiere, possa muoversi in relativa sicurezza e senza impedimenti di sorta all'interno dello spazio, di fatto riappropriandosene.

Per permettere questo devono essere individuati dei luoghi di sosta e di "drop-off" in sostituzione di quelli che verranno rimossi dalle vie interessate, in cui gli utenti possano abbandonare la macchina per proseguire a piedi all'interno del quartiere per le loro funzioni ludiche di fruizione. Queste funzioni, oltre al commercio di vicinato, si allargano a comprendere l'istruzione, lo sport (associazione sportiva S. Maurizio), la localizzazione di servizi per gli anziani (Centro diurno di via della Repubblica), la presenza ricorrente di mercati (via Polonia e via Maroncelli) e di sagre (Via Battisti, Via Filzi, Via Toti), ma configurano il quartiere anche come ingresso al parco urbano ricompreso nel PLIS della Media Valle Lambro.
Si tratta dunque di un modo differente di distribuire la mobilità, eliminando alcuni parcheggi e sostituendoli con uno spazio utilizzabile per i pedoni. Imprescindibile la partecipazione dei residenti, secondo un'idea di "democrazia aperta": l'uso dei nuovi spazi deve essere deciso in collaborazione con loro, attraverso diverse modalità di confronto.

1. RIQUALIFICAZIONE DELL'INGRESSO AL PARCO MEDIA VALLE LAMBRO
2. PEDONALIZZAZIONE DI VIA BATTISTI NEL TRATTO COMMERCIALE
3. ISTITUZIONE DI PRECEDENZA PEDONALE SU VIA GARIBALDI FRONTE CAMPI SPORTIVI
4. RIQUALIFICAZIONE DELL'INGRESSO AL PARCO MEDIA VALLE LAMBRO
5. ISTITUZIONE DI PRECEDENZA PEDONALE SU VIA BATTISTI FRONTE INGRESSO PARCO
6. ISTITUZIONE DI PRECEDENZA PEDONALE SU VIA BERGAMO IN CONNESSIONE DEI DUE PARCHI
7. RIQUALIFICAZIONE A PARCO DELL'AREA ATTUALMENTE INUTILIZZATA
8. REALIZZAZIONE PARCHEGGI IN SOSTITUZIONE DI QUELLI RIMOSSI IN VIA BATTISTI
9. RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA ATTUALMENTE NON COSTRUITA
10. RIQUALIFICAZIONE AREA E CONNESSIONE CON IL SISTEMA VERDE, DEI SERVIZI E PEDONALE



SUPER-ISOLATI

L'idea consiste nel definire il perimetro d'un insieme d'isolati che deve assorbire la maggior parte del traffico privato, mentre l'interno viene destinato ad uso esclusivo di mezzi pubblici, residenti, pedoni e biciclette. Tutto ruota intorno alla messa a punto di un modulo in grado di configurare nuovi spazi di convivenza, secondo un modello organizzativo del tessuto urbano pensato per i residenti. Il progetto di città rivolto al miglioramento della vita delle persone diventa così un'opportunità per favorire la mobilità sostenibile, la produttività, il verde e la biodiversità, così come gli spazi di sosta per il pedone.

SOSTARE AI MARGINI

Per consentire il corretto funzionamento del Super Isolato è necessario provvedere a una opportuna offerta di sosta ai margini del quartiere. Parte dell'offerta è già presente sul cordone del confine e consiste nei parcheggi di via Falck (80 posti circa), via Garibaldi (29 parcheggi), tra via Bergamo e via Battisti (50 posti circa), su via Polonia (circa 65 posti) e su via Falcone e Borsellino (50 posti circa), senza considerare l'offerta di sosta sulle strade limitrofe quali via Nenni, via Urbani, viale Spagna, via Battisti e via Birago. Sarà comunque necessario integrare l'offerta, come mostrato in mappa.

PROMENADES

Per consentire un miglioramento delle condizioni di vita dei residenti sarà necessario ripensare alle intersezioni e alle strade in modo diverso, così da migliorarne l'aspetto sia estetico che funzionale. Attualmente le strade di San Maurizio al Lambro sono principalmente dedicate alla circolazione e alla sosta veicolare, con un ridotto spazio dedicato ai pedoni, che deve essere in alcuni casi "recintato" con barriere fisiche per evitare l'invasione delle auto; lo spazio per i ciclisti non è contemplato, così come lo spazio di sosta per i pedoni. Ripartire lo spazio disponibile tra gli utenti è dunque un primo passo.

SPAZI TASCABILI

Vista la scarsa sezione stradale che caratterizza la gran parte della viabilità presente a San Maurizio al Lambro, una strategia possibile per l'incremento dello spazio dedicato ai pedoni potrebbe essere quello di inserire i così detti "pocket space" o "spazi tasca", spazi di ridotte dimensioni che si incuneano all'interno dell'esistente. I casi più utilizzati sono quelli in cui uno o più stalli per le auto vengono convertiti a spazi per la sosta pedonale con arredi semovibili, a volte persino costruiti o posizionati dalla comunità stessa.

GRADI DI (NON) SEPARAZIONE

Progettare uno spazio pubblico per tutti significa anche progettarlo in modo da non dover ricorrere a barriere e separazioni di utenti se non quando strettamente necessario, come ad esempio nel caso delle aree cani. Significa, quindi, progettare spazi che siano sicuri senza segregazioni e recinti di sorta, in cui gli utenti possano non solo coesistere e convivere esercitando ognuno le sue attività prescelte, ma anche interagire e creare nuovi legami all'interno e grazie alle caratteristiche intrinseche dello spazio. Uno spazio che funziona riunisce le persone e le aiuta a interagire, non le separa.

MULTI-USO = MULTI-USER

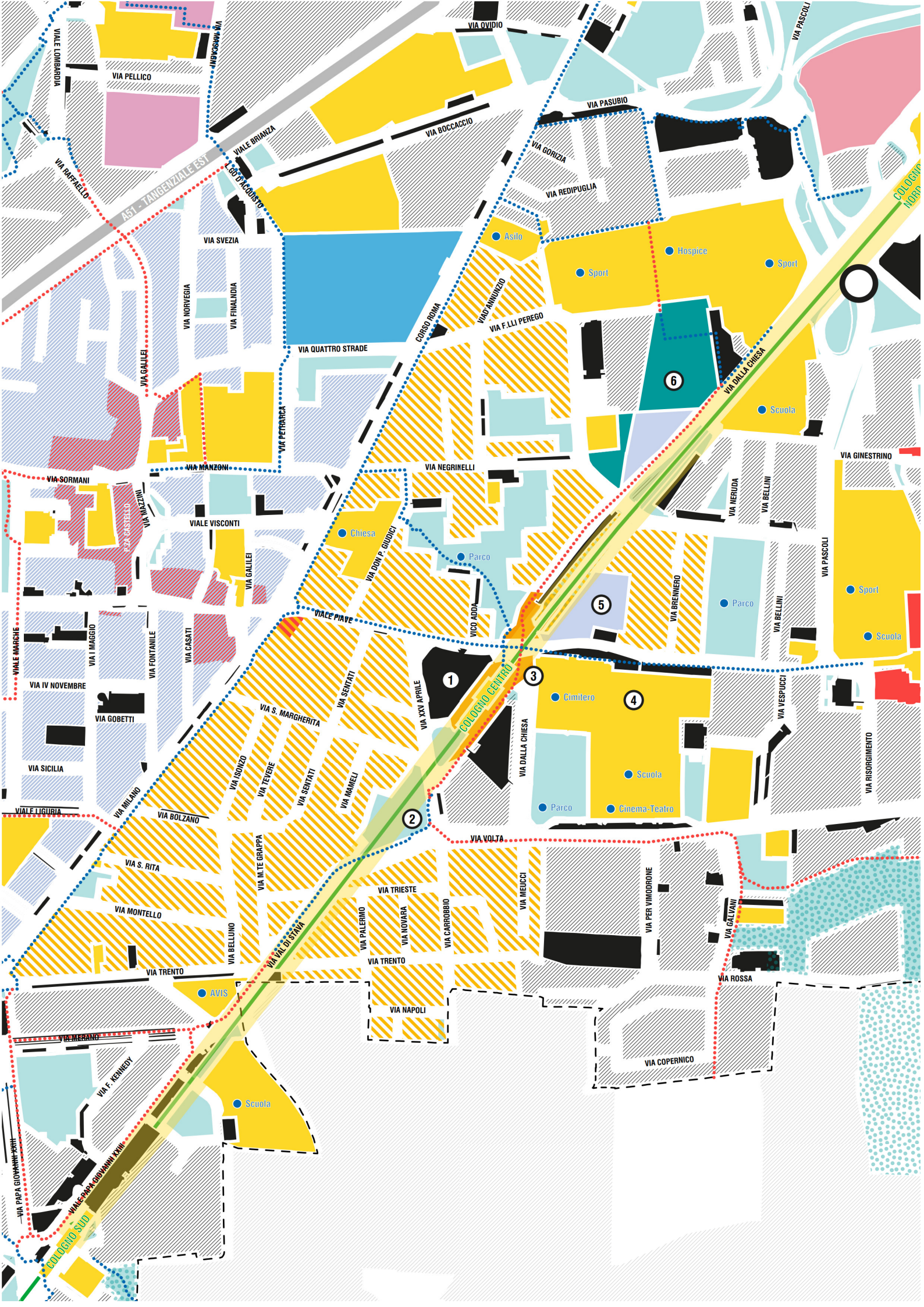
La possibilità di uno spazio di ospitare più utenti nello stesso momento o in momenti diversi aumenta non solo la sua attrattività in modo esponenziale (più persone ci sono, più lo spazio sarà in grado di attrarne altre: le persone attraggono altre persone!) ma anche la sicurezza del luogo: più persone sono presenti, più il luogo viene percepito come sicuro e, allo stesso tempo, presidiato dalla sola presenza di utenti. La possibilità di poter esercitare più attività nello stesso luogo consentirà inoltre a categorie diverse di utenti di potersi riunire insieme nello spazio senza doversi dividere.

COMUNITÀ

Come già detto diventa essenziale, se non imprescindibile, coinvolgere i residenti non solo nei processi decisionali e di pianificazione, ma anche in quelli più attivi del fare. Prendendo come esempio i patti di collaborazione per i beni comuni recentemente adottati da Milano, Brugherio, Cinisello Balsamo ed altri comuni lombardi, qualsiasi cittadino può decidere di redigere e sottoporre all'amministrazione progetti per lo spazio pubblico; questa può, previa valutazione, concedere al cittadino (o unione di cittadini) la possibilità di procedere; così anche per la manutenzione degli spazi stessi.

DESIGN UNIVERSALE: UNA CITTÀ PER TUTTI

Pensare allo spazio pubblico significa pensare in modo che tutti possano accedervi ed usufruirne, e quindi progettare anche per la disabilità. Quando si include la disabilità nelle risposte progettuali molti altri gruppi di utenti ne beneficiano: un esempio comune è costituito dai cordoli ribassati o dalle rampe di accesso ai marciapiedi, che abbattono le barriere architettoniche e risultano essenziali per le persone su sedia a rotelle, ma di cui beneficiano anche mamma con passeggini, bambini, anziani, ciclisti, turisti. Progettare nell'ottica dell'utilizzo con il minimo sforzo risulta quindi di massima importanza.


VIA OVIDIO
VIA PASCOLI
VIA PELLICO
VIALE LOMBARDIA
VIA MASCAGNI
VIA PASUBIO
VIA BOCCACCIO
VIA GORIZIA
VIALE BRIANZA
VIA RAFFAELLO
A51 - TANGENZIALE EST
C.SO D'ALCOUSTO
VIA REDIPUGLIA
COLOGNO NORD
VIA SVEZIA
Asilo
Hospice
Sport
Sport
VIA NORVEGIA
VIA FINALNDIA
VIA D'ANNUNZIO
CORSO ROMA
VIA F.LLI PEREGO
VIA QUATTRO STRADE
VIA GALILEI
6
VIA DALLA CHIESA
Scuola
VIA PETRARCA
VIA MANZONI
VIA NEGRINELLI
VIA GINESTRINO
VIA SORMANI
VIA VARZINI
P.ZA CASTELLO
VIALE VISCONTI
Chiesa
VIA NERUDA
VIA BELLINI
VIA DON P. GIUDICI
Parco
VIA GALILEI
VIA PASCOLI
Sport
5
Parco
VIA BRENNERO
VIALE PIAVE
VICO ADDA
VIALE MARCHE
VIA I MAGGIO
VIA FONTANILE
VIA CASATI
Scuola
1
3
VIA IV NOVEMBRE
VIA XXV APRILE
COLOGNO CENTRO
Cimitero
4
VIA VESPUCCI
VIA GOBETTI
VIA S. MARGHERITA
VIA SENTATI
VIA SICILIA
VIA ISONZO
VIA TEVERE
VIA SENTATI
VIA MAMELI
VIA DALLA CHIESA
Scuola
VIA RISORGIMENTO
VIA MILANO
VIALE LIGURIA
VIA BOLZANO
Parco
Cinema-Teatro
2
VIA VOLTA
VIA S. RITA
VIA M.TE GRAPPA
VIA TRIESTE
VIA MEUCCI
VIA MONTELLO
VIA PALERMO
VIA NOVARA
VIA CARROBBIO
VIA PER VIMODRONE
VIA GALVANI
VIA BELLUNO
VIA VAL DI STAVA
VIA TRENTO
VIA TRENTO
VIA ROSSA
AVIS
VIA NAPOLI
VIA MERANO
VIA COPERNICO
VIA F. KENNEDY
Scuola
VIA PAPA GIOVANNI XXIII
VIALE PAPA GIOVANNI XXIII
COLOGNO SUD

IL CORRIDOIO MILANO-M2

Un altro ambito che merita grande attenzione è quello compreso tra il centro città e il tracciato della linea verde della Metropolitana che, in quanto territorio di passaggio e di movimento verso il centro, è stato spesso trascurato da un punto di vista dello spazio pubblico.

Quest'ambito raccoglie al suo interno una prevalenza di tessuto residenziale, ma offre anche diversi servizi a partire dalla connessione della linea metropolitana verso Milano. L'area di maggiore interesse e concentrazione di attività è quella che circonda la fermata Cologno Centro, intorno a cui si raccolgono svariati parcheggi, aree verdi attrezzate, il cimitero, una scuola e il cinema teatro Volta. Il parcheggio dovrebbe tuttavia essere completamente riqualificato nell'ottica di renderlo più di un semplice stallo: l'occasione infatti è quella di poter contribuire all'abbassamento del calore prodotto dalle superfici impermeabili asfaltate e dalle macchine in stallo tramite la realizzazione di parcheggi permeabili, verdi e con dei pergolati (anche con pannelli solari sulle coperture).

Un altro modo per rendere lo spazio sotto il tracciato della metropolitana più attraente e più sicuro potrebbe essere quello di prevedere ed inserire degli stalli fissi (pag. 16) per il commercio, l'artigianato e la somministrazione di alimenti e bevande. In questo tratto e fino alla fermata di Cologno Sud infatti il tracciato della metropolitana è facilmente attraversabile in quanto rialzato, ed è quindi possibile pensare ad un utilizzo alternativo dell'area sottostante che non sia quello attuale di parcheggio.

In questo tratto sarebbe inoltre consigliabile l'attuazione di una zona a precedenza pedonale, con un unico tratto sopraelevato nell'area segnalata in arancione nella mappa accanto, così da consentire un flusso agevole per lo spostamento di chi posteggia l'auto e si reca alla metropolitana o di chi arriva a piedi o in bici. L'area dovrà estendersi su entrambi i fianchi della stazione, così da permettere anche il collegamento con l'area verde attrezzata di via Volta, con il palazzetto dello sport, con il cine-teatro Volta, con il Cimitero e con il nuovo Centro Feste previsto in via dell'Acqua.

L'area a precedenza pedonale potrà poi essere estesa successivamente, come seconda fase, anche a via dell'Acqua per connettere il cimitero ed il centro feste con la previsione di area verde attrezzata in continuità con il parco di via della Chiesa.

L'area verde tra via Val di Stava e via XXV Aprile dovrebbe invece essere oggetto di riqualificazione così da permettere l'ampliamento delle attrezzature sportive presenti, come mostrato successivamente.

1. RIQUALIFICAZIONE DEL PARCHEGGIO E ISTITUZIONE DI PRECEDENZA PEDONALE INTORNO ALLA STAZIONE. REALIZZAZIONE DI STALLI FISSI DI PICCOLE DIMENSIONI PER IL COMMERCIO.
2. RIQUALIFICAZIONE DELLE ATTREZZATURE PER LO SPORT E AMPLIAMENTO DELLE STESSE
3. ISTITUZIONE DI PRECEDENZA PEDONALE SUL RETRO DELLA STAZIONE, IN CONNESSIONE CON L'INGRESSO AL CIMITERO
4. REALIZZAZIONE DEL CENTRO FESTE PREVISTA DAL PIANO TRIENNALE OPERE PUBBLICHE VIGENTE
5. REALIZZAZIONE DI UN PARCO ATTREZZATO IN CONTINUITÀ CON L'ESISTENTE PARCO DI VIA DELLA CHIESA E ISTITUZIONE DI PRECEDENZA PEDONALE NEL TRATTO DI CONNESSIONE STRADALE DEI DUE PARCHI
6. AREA DESIGNATA COME IDONEA ALA REALIZZAZIONE DI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE E AL POSSIBILE TRASFERIMENTO DELLE ATTIVITÀ DELLA ONLUS COOPERATIVA LOTTA CONTRO L'EMARGINAZIONE

COMMERCIO COME INNESCO

Come ha dimostrato l'apertura della bicistazione Gasolio Cicli di fronte alla fermata della Metro Verde di Cologno Sud, le attività di commercio e piccola somministrazione (oltre che ciclofficina, affitto e vendita di biciclette è un punto ristoro) possono fungere da fulcro, attrattore e presidio del territorio. Sarebbe dunque consigliabile cominciare a riempire lo spazio sotto i binari del tracciato della metropolitana con degli spazi commerciali e di ristoro, così da garantire una permanenza più lunga intorno alle stazioni e dando agli avventori la possibilità di temporeggiare o sbrigare commissioni mentre si recano alla metro.

PERCEZIONE E ILLUMINAZIONE

Alcuni luoghi più di altri sono soggetti ad uno stigma che ha radici di diversa provenienza: è il caso dei "sotto" urbani come i sottopassi o le aree di risulta sotto le grandi infrastrutture. Negli ultimi anni si è cominciato a recuperare questi luoghi e restituirli alla comunità e in questo, soprattutto per i luoghi bui e coperti, ha sempre giocato un ruolo fondamentale la previsione di un progetto di illuminazione ben pensato. L'illuminazione giusta può riabilitare un luogo restituendogli la percezione di sicurezza, fare da attrattore nel caso sia pensata come oggetto di design, e aumentare in ogni caso la visibilità.

PIASTRE SPECIALIZZATE

In quanto spazi coperti e delimitati i sotto-binari del tracciato rialzato della metro si prestano bene all'introduzione di piastre attrezzate per attività all'aperto che comunque rimarrebbero riparate dalle precipitazioni, come campi dedicati allo sport, skate park, percorsi fitness e altri. L'inserimento di attività di questo tipo aiuterebbe ad attrarre utenti in diverse fasce orarie e di diversa tipologia, garantendo quindi un'occupazione del luogo durante tutta la giornata e dunque un presidio continuo dell'area in questione. Un esempio simile, per quanto in un'ex area industriale, è il Parco Dora a Torino.

MULTIUTENZA E PRESIDIO

Lo scopo dell'inserimento di questi insiemi eterogenei di attività è quello di garantire una varietà di "consumatori" dello spazio e, quindi, un costante flusso e tasso di occupazione di questo. Un maggiore tasso di occupazione, specialmente se distribuito durante l'intera giornata, garantisce innanzitutto la sicurezza del luogo: più persone ci sono, più il territorio è presidiato. Ma più persone occupano lo spazio, più altre persone ne saranno attratte e cominceranno ad utilizzarlo, garantendo quindi quel flusso costante di cui uno spazio fragile come questo necessita.

CONNESSIONI E PERCORSI

Non solo spazi statici per la sosta ma anche spazi di passaggio e per il movimento, di connessione, per collegare non solo i diversi spazi in linea sotto il tracciato della metropolitana, ma anche i quartieri tra loro, con il centro città e con i comuni limitrofi. Questo spazio si presta infatti alla costruzione di percorsi ciclo-pedonali di connessione, riparati dalle precipitazioni e dalla luce diretta del sole, ma soprattutto in sede propria e fisicamente separata dallo spazio di viabilità delle automobili, garantendo la sicurezza di tutti senza bisogno di vere e proprie barriere fisiche di separazione.

ATTIVITÀ PER TUTTI

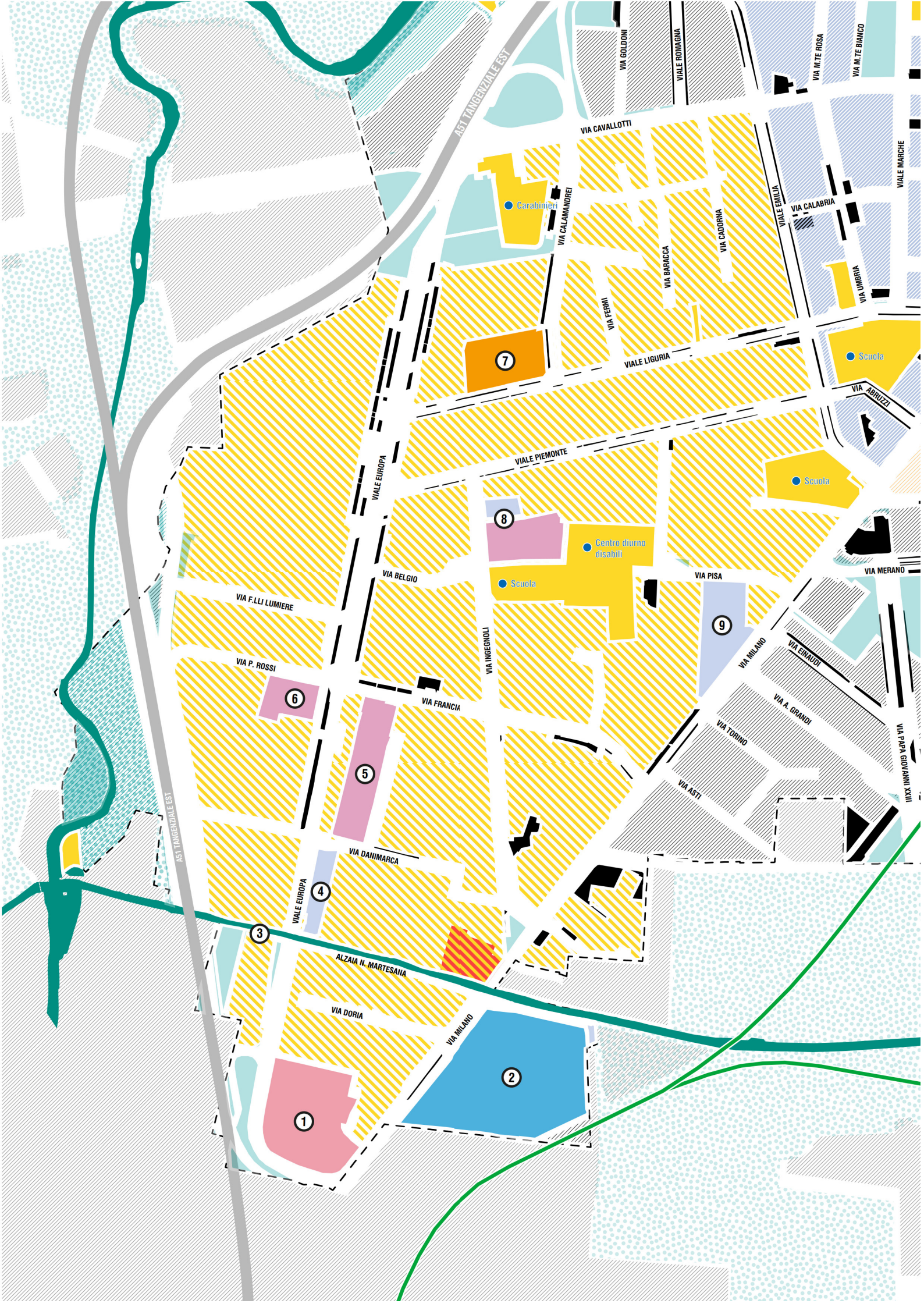
Nel progettare uno spazio è sempre bene adottare punti di vista diversi per utenti diversi, specialmente perchè ogni utente ha dei bisogni che possono cambiare (o entrare in contrasto con altri bisogni di altri utenti) o avere necessità di "ergonomicità" diverse da quelli che sono gli standard, e lo spazio pubblico dovrebbe essere predisposto ad accogliere e soddisfare queste domande. Nello specifico, uno spazio viene vissuto quanto più presenta delle possibilità di attività tra cui scegliere e che coinvolgano più tipologie di utenti (mamme, bambini, anziani, animali domestici..).

SOSTARE NELLO SPAZIO SOCIALE

Le sedute sono essenziali per rendere vivace un'area. Questo è già attualmente un luogo di transizione dove le persone si spostano semplicemente da un punto A ad un punto B, senza che lo spazio pubblico sia toccato dalla loro presenza. Sedute comode e ben pensate posizionate nel punto giusto offrono invece ai visitatori la possibilità di riposarsi e l'opportunità di rimanere più a lungo, occupando lo spazio e contribuendo ad aumentare la vivacità della città. Questo porta anche dei benefici economici: le persone tendono a spendere di più in luoghi in cui è piacevole stare.

ELEMENTI ATTRATTORI

Con il termine elementi attrattori si intendono generalmente dispositivi capaci di catalizzare reazioni, attrarre persone, incoraggiare e facilitare l'interazione tra soggetti sconosciuti. Possono essere elementi dell'arredo urbano quali statue, fontane, opere d'arte, ma anche illuminazioni particolari, elementi o oggetti di design che attraggano perchè scatenano curiosità o si stagliano sul paesaggio circostante. La loro presenza garantisce quindi non solo un'affluenza nel luogo, ma anche la possibilità di creare nuovi legami e di avere diverse tipologie di utente che si interfacciano con l'oggetto.


A51 TANGENZIALE EST
VIA GOLDONI
VIALE ROMAGNA
VIA M.TE ROSA
VIA M.TE BIANCO
VIA CAVALLOTTI
VIALE MARCHE
Carabinieri
VIA CALAMANDREI
VIALE EMILIA
VIA CALABRIA
VIA CADORNA
VIA BARACCA
VIA UMBRIA
VIA FERMI
7
VIALE LIGURIA
Scuola
VIA ABRUZZI
VIALE PIEMONTE
VIALE EUROPA
Scuola
8
Centro diurno disabili
Scuola
VIA BELGIO
VIA PISA
VIA MERANO
VIA F.LLI LUMIERE
VIA INGEGNOLI
9
VIA MILANO
VIA EINAUDI
VIA P. ROSSI
6
VIA FRANCIA
VIA A. GRANDI
VIA TORINO
VIA PAPA GIOVANNI XXIII
5
VIA ASTI
A51 TANGENZIALE EST
VIA DANIMARCA
VIALE EUROPA
4
3
ALZAIA N. MARTESANA
VIA DORIA
VIA MILANO
2
1

LA PORTA SUD

Nata come area industriale prima ed evolutasi nel tempo in un'areaa servizio della produzione multimediale, questa zona di Cologno Monzese necessita soprattutto di un miglioramento del paesaggio urbano e della qualità edilizia dei fabbricati che lo compongono.

L'ambito in questione è uno dei due su cui è possibile far atterrare i diritti edificatori maturati nell'ambito Lungofiume Lambro, possibilità che offre quindi l'occasione di poter agire e modificare il paesaggio esistente tramite nuove edificazioni o densificazioni di quelle già presenti. Idealmente gli interventi dovrebbero garantire una provvisione di servizi adeguata, che in questo ambito è particolarmente carente, nonché una qualità degli edifici abbastanza alta (pag. 20), su cui l'Amministrazione Comunale dovrebbe vigilare ed esprimere un parere, così da garantire il rispetto della visione dell'ambito.

L'area è anche attraversata dal canale Martesana, che con i suo percorsi ciclo-pedonali consente di connettere la città al fiume Lambro ad ovest e ad un sistema di aree verdi lungo il canale stesso in direzione est; a completamento di questo sistema è infatti prevista la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale a carico dell'ARAS 02 (area n.2 nella mappa accanto) lungo il canale, nonché di una fascia verde di rispetto.

L'area manca inoltre di posteggi e stalli pubblici per le autovetture: gran parte dei comparti produttivi dispone infatti di posteggi privati, che tuttavia lasciano sguarnita l'area per eventuali visitatori esterni e la rendono difficilmente accessibile. Negli ambiti segnalati in azzurro sulla mappa accanto e contrassegnati dai numeri 4 e 8 sarebbe dunque auspicabile consentire la realizzazione di posteggi verdi con superfici filtranti e possibilmente pergolati, così da abbassare e contenere la produzione di calore.

Le aree in rosa contrassegnate con i numeri 5, 6 e 8 sono invece aree in cui sono previsti interventi sottoposti a Piano Attuativo e che si auspica siano quindi oggetto di particolare attenzione in quanto, insieme agli ARAS2 e ARUS1, saranno i primi tasselli-guida per un eventuale successivo processo di riqualificazione dell'area.

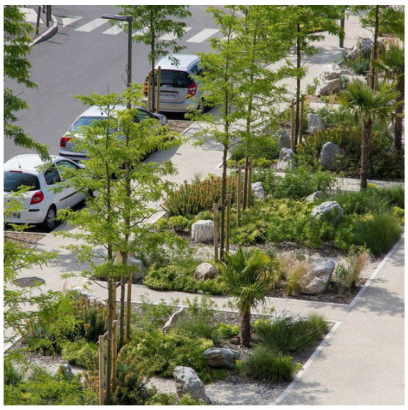
1. INTERVENTO DI COMPLETAMENTO DELL'AREA ATTUALMENTE NON COSTRUITA
2. RECUPERO E BONIFICA DELL'AREA CON FASCE VERDI DI RISPETTO E PERCORSI CICLABILI DI CONNESSIONE
3. REALIZZAZIONE DI PERCORSI CICLO-PEDONALI IN CONNESSIONE CON I COMUNI CONTERMINI E CON IL PARCO DELLA MEDIA VALLE LAMBRO
4. REALIZZAZIONE DI UN'AREA A PARCHEGGIO PUBBLICA
5. INTERVENTO DI COMPLETAMENTO DELL'AREA ATTUALMENTE NON COSTRUITA
6. INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA
7. INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA A SERVIZI PER LO SPORT
8. INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE PER SERVIZI DELL'AREA ATTUALMENTE NON COSTRUITA
9. INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE A VERDE DELL'AREA ATTUALMENTE NON COSTRUITA

DISTRETTO PRODUTTIVO MULTIMEDIALE

Negli ultimi decenni è diventato ormai uso comune quello di rigenerare i quartieri produttivi o ex tali per restituirli alla comunità, sia sostituendone gli usi che integrandone di nuovi. Il risultato sono nuovi spazi che mostrano una versione più ricercata del loro recente passato industriale, ma che privilegiano l'uso pubblico delle aree.
Ciò che invece non è dismesso può comunque essere sottoposto a una revisione "estetica", così da poter garantire una continuità all'area, migliorarne la qualità urbana, favorire la formazione di un carattere univoco e, quindi, il riconoscimento immediato dell'area.

COMMISTIONE D'USI

Un distretto mono-funzionale, al giorno d'oggi, è impensabile, in particolare alla luce della scarsità di spazi urbani e della grande congestione di quelli esistenti che gli utenti sperimentano ogni giorno nell'ambito urbano e, soprattutto, in quello delle grandi città metropolitane e loro corona di comuni. Tutto lo spazio pubblico deve essere fruibile ed orientato al servizio degli utenti; di qui la necessità di ripensare gli spazi e garantire la commistione funzionale, così da riqualificare i tessuti, migliorare la varietà e qualità del panorama urbano e attrarre nuovi utenti.



SPAZIO PER TUTTI

Questo ambito consente, per la sua conformazione, di riplasmare e ridistribuire diversamente lo spazio dedicato allo spazio pubblico tra i diversi utenti. Essendo un ambito di formazione più soggetto a trasformazioni, in costante evoluzione, non sarà difficile iniziare a riprogrammare la progettazione in modo da garantire una maggiore qualità dello spazio pubblico: la sezione stradale è sicuramente più ampia che in centro, e dunque si presta molto bene alla sistemazione di aiuole, piste ciclabili e marciapiedi più ampi; anche la qualità degli interventi dovrà, quindi, virare verso un approccio più sostenibile.

INGRESSO ALLA CITTÀ

L'area si trova al margine meridionale della città di Cologno Monzese, sul confine con Milano, a cui è connessa proprio tramite l'uscita 10 della Tangenziale Est che qui permette l'accesso alla città: è quindi la porta sud di Cologno Monzese. Di qui la necessità, più o meno manifesta, di rendere questo ambito riconoscibile tramite delle caratteristiche uniche e, forse, addirittura tramite un landmark, una moderna porta che permetta immediatamente di riconoscere il luogo come ingresso e connessione con Milano

RAPPORTO LAMBRO-MARTESANA

Questa è anche l'area che non è semplicemente attraversata dal fiume Lambro e dal naviglio Martesana, ma è anche l'ambito in cui questi due infrastrutture blu si incrociano. Questo particolare la rende un'area in cui molta attenzione deve essere posta verso il rapporto del distretto con i due corpi d'acqua sotto molteplici punti di vista: da un punto di vista di caratterizzazione, in quanto questi due elementi sono parte della sua storia e memoria; ma anche nei riguardi dell'attenzione all'ambiente, alle politiche di riduzione del consumo di suolo, di rinaturalizzazione e di diminuzione del rischio idrogeologico.

CONNESSIONI E PERCORSI

La connessione di questa porzione di città diventa quindi, vista la presenza del PLIS della Media Valle Lambro, del futuro PLIS Martesana e dello svincolo della Tangenziale Est in direzione Milano, cruciale. Oltre che porta sud di accesso a Cologno, potrebbe diventare la porta di accesso da Milano al PLIS Martesana in direzione est fino a Gorgonzola, al Molgora e al Parco dell'Adda: sarebbe quindi auspicabile prevedere e attrezzare l'area per il cicloturismo, progettando già da ora i percorsi ciclabili che colleghino il Martesana con il PLIS Media Valle Lambro e con il centro di Cologno Monzese.

RAIN GARDENS E SOSTA

Un tema che fa da ponte e in qualche modo specifica quelli della revisione delle sezioni stradali e del rapporto tra Lambro e Martesana è quello della progettazione di rain gardens all'interno del comparto. Nello specifico, i rain gardens sono delle piccole infrastrutture verdi che permettono uno smaltimento alternativo dell'acqua, specialmente in caso di precipitazioni: l'acqua viene infatti raccolta in piccoli pozzetti sotto le aiuole; l'acqua viene poi utilizzata per l'irrigazione. allo stesso modo, anche i parcheggi possono essere progettai per avere delle superfici drenanti che diventino, col tempo, verdi.

TETTI VERDI

Insieme ai rain garden, ai parcheggi verdi, alle alberature e al maggior numerodi spazi verdi, i tetti verdi sono un ottimo strumento per il controllo delle temperature, dell'umidità e degli inquinanti nel contesto urbano. Per questo motivo già il Piano delle Regole prevede, negli specifici ambiti di rigenerazione, incrementi premiali in forma di volumetrie nel caso di realizzazione di tetti verdi. Progettare tetti verdi significa ridurre, anche se di poco, l'impronta lasciata dalle edificazioni e, con la piantumazione delle corrette specie, possono rivelarsi cruciali nel tutelare la sopravvivenza della biodiversità.