



PATRICIO ENRIQUEZ

architetto

Sede legale: via Delle Ande 16 – 20151 Milano

Sede operativa: Via Rubens, 20 - 20148 Milano



COMUNE DI CESATE

VILLAGGIO INA CASA



RELAZIONE TECNICA E PAESISTICA

marzo 2020

INDICE

1. PREMESSA.....	1
2. UBICAZIONE.....	2
3. IL CONTESTO.....	3
4. INQUADRAMENTO URBANISTICO.....	5
4.1 Piano di Governo del Territorio (Pgt).....	5
4.2 Linee Guida.....	8
5. PIANO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA.....	12
5.1 Finalità.....	12
5.2 Interventi.....	12
5.3 Riconoscibilità dei percorsi e memoria del Villaggio.....	18
5.4 Modalità di attuazione e durata.....	21
5.5 Costi.....	21

1. PREMESSA

Il presente documento illustra i contenuti del Programma di Riqualificazione Urbana (PRU) i cui progetti intervengono sull'area territoriale del "Villaggio INA", in conformità ai contenuti e obiettivi delineati dal Piano di Governo del Territorio (Pgt).

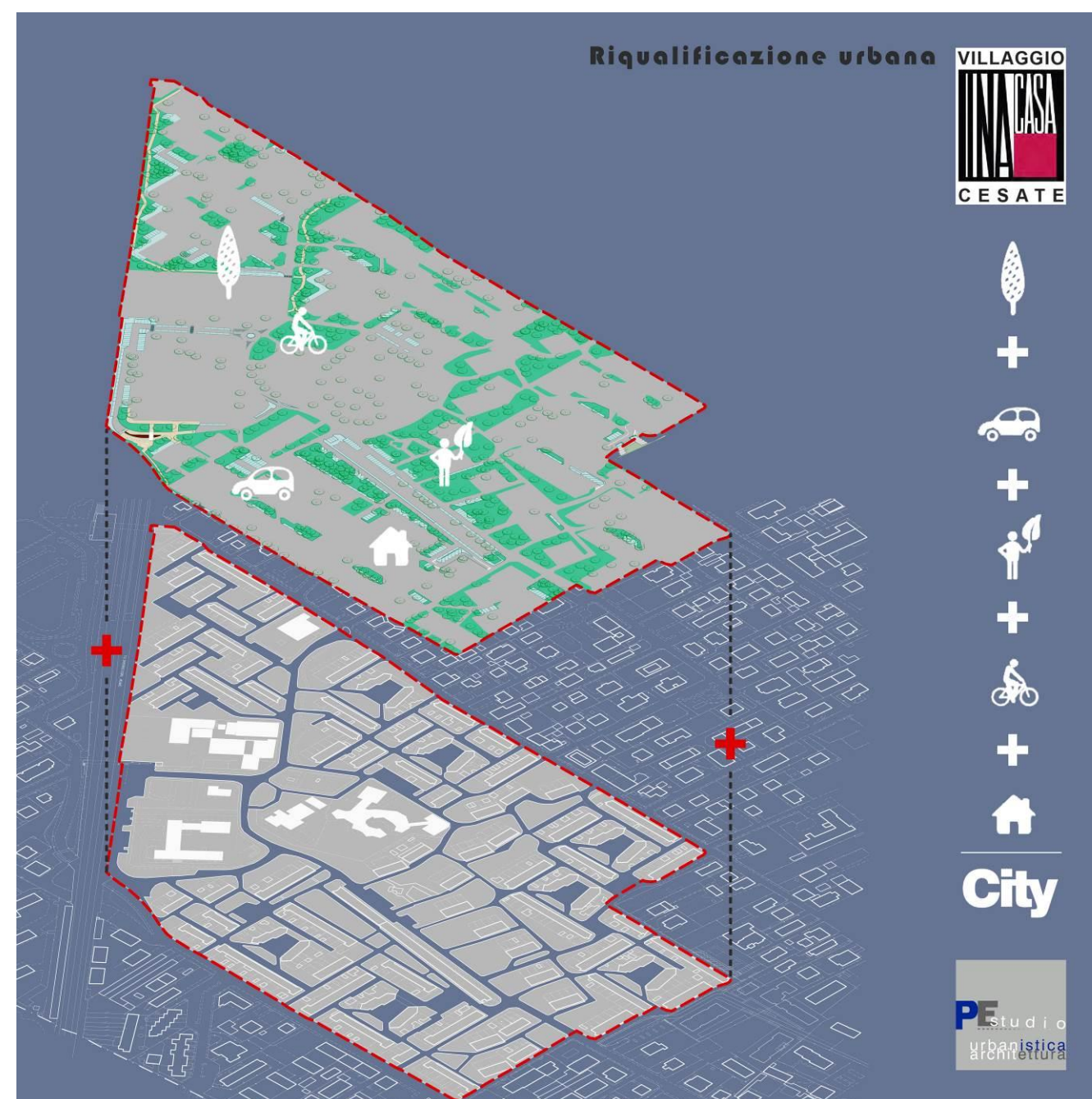
Il PRU è uno strumento di urbanistica partecipata per la definizione dei programmi e progetti indicati dal vigente Pgt del Comune di Cesate. In tal senso il PRU costituisce lo strumento attuativo di tali previsioni urbanistiche, e rappresenta per l'ente comunale l'occasione per raccogliere una serie di indicazioni progettuali e attuative, allo scopo, per giungere ad un ridisegno urbano secondo gli obiettivi perseguiti.

Il percorso di progettazione partecipata seguito per la redazione del presente PRU si può schematizzare in due fasi principali:

- la formulazione di una prima proposta sulla base sia degli obiettivi indicati dal PGT che dalle esigenze manifestate dalla comunità insediata;
- la redazione vera e propria del progetto di riqualificazione.

Nell'ambito di una cornice di riferimento generale, il PRU offre la possibilità di ricercare modalità attuative integrate tra pubblico e privato; si tratta, riassumendo, dell'elaborazione di un vero e proprio *masterplan* che ha l'obiettivo di mettere in rapporto un sistema di progetti integrati tra loro che possono essere realizzati attraverso risorse pubbliche o anche con risorse economiche private, in relazione ai tipi di interventi o altri accordi negoziali tra pubblico e privato.

Questo Piano, previsto come modalità attuativa dal vigente Pgt dell'ambito del Villaggio INA, prevede interventi di carattere infrastrutturale per la riconversione e riqualificazione degli spazi aperti.



2. UBICAZIONE

Il tessuto urbano del villaggio “INA-CASA” è collocato sul versante sud occidentale rispetto al centro cittadino di Cesate, ed è adiacente alla linea ferroviaria Milano-Saronno.

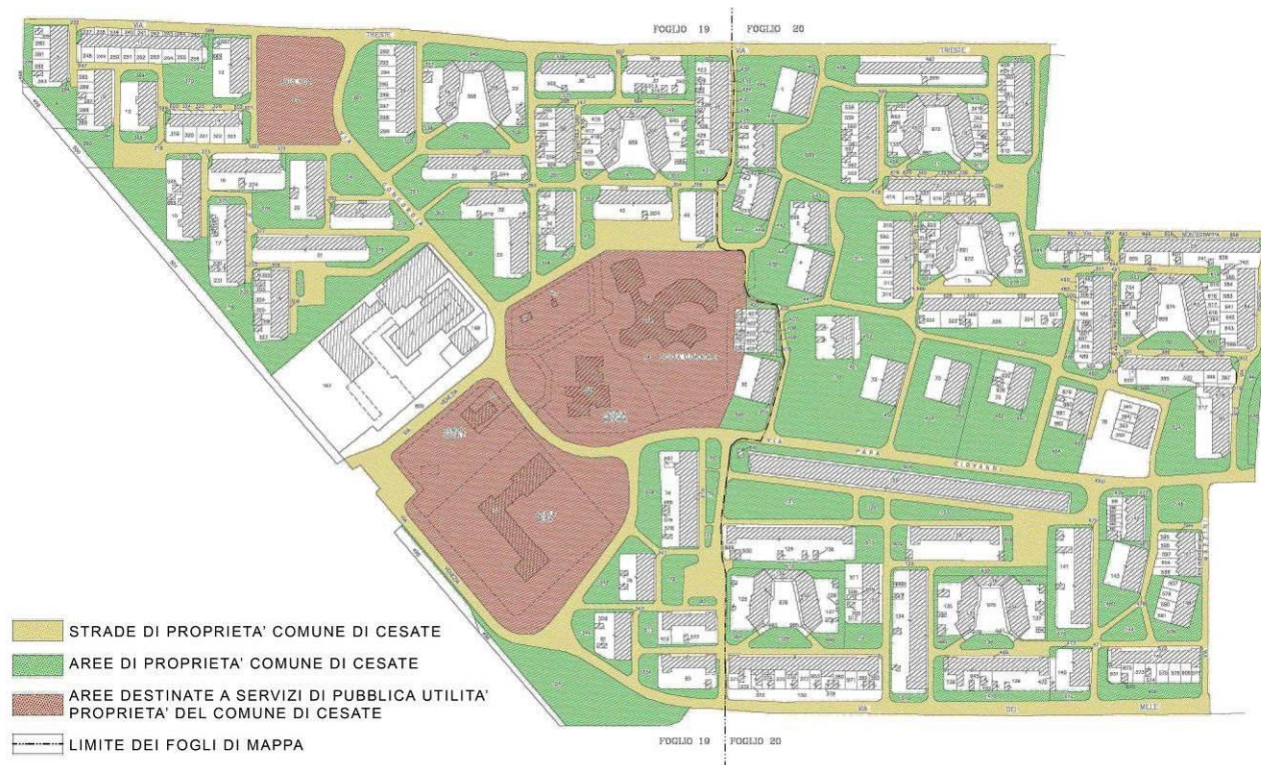
L’area riconoscibile del Villaggio è raffigurabile in un trapezio ritagliato dal passaggio della linea ferroviaria che lo lambisce sul lato sud occidentale. Possiede una superficie di circa 191.000 mq rispetto ai circa 2.170.000 mq della superficie urbanizzata di Cesate.

La progettazione e realizzazione dell’impianto urbano del Villaggio risale al periodo post bellico della II guerra mondiale all’interno del piano nazionale per la ricostruzione “INA-CASA”, dedicato alla formazione di nuovi quartieri residenziali e di edilizia pubblica proprio nel tempo della ricostruzione degli anni Cinquanta.

Attualmente la quasi totalità delle aree con finalità pubbliche e/o generali è detenuta dal Comune di Cesate a seguito del trasferimento del patrimonio immobiliare da parte dell’Azienda Lombarda Edilizia Residenziale (ALER).

Il Villaggio sorto come un autonomo insediamento rispetto al nucleo di Cesate, ora risulta completamente annesso a questo senza però aver perso i suoi propri caratteri identitari che lo ben distinguono dal resto dell’urbanizzato cesatese.

Catastalmente, l’ambito del Villaggio INA ricade nei fogli 19 e 20 del catasto terreni del comune censuario di Cesate.



Mappa catastale – Fogli 19 e 20



Foto aerea del territorio comunale cesatese. A sinistra rilevamento 1955, a destra rilevamento del 2012



Foto aerea del territorio comunale cesatese e il tessuto edificato del Villaggio INA – Casa in evidenza

3. IL CONTESTO

Il Villaggio INA-Casa di Cesate venne costruito negli anni Cinquanta (1951-56) in attuazione del Piano casa cosiddetto "Piano Fanfani", volto ad alleviare la pressante richiesta di abitazioni a basso costo che agevolava di fatto la costruzione di case per i lavoratori e i ceti a basso reddito.

Il Villaggio è attuato attraverso la supervisione tecnica di Arnaldo Foschini (all'epoca preside della Facoltà di Architettura di Roma) e di Adalberto Libera, al quale si devono le norme-guida redatte per tutti gli erigenti quartieri.

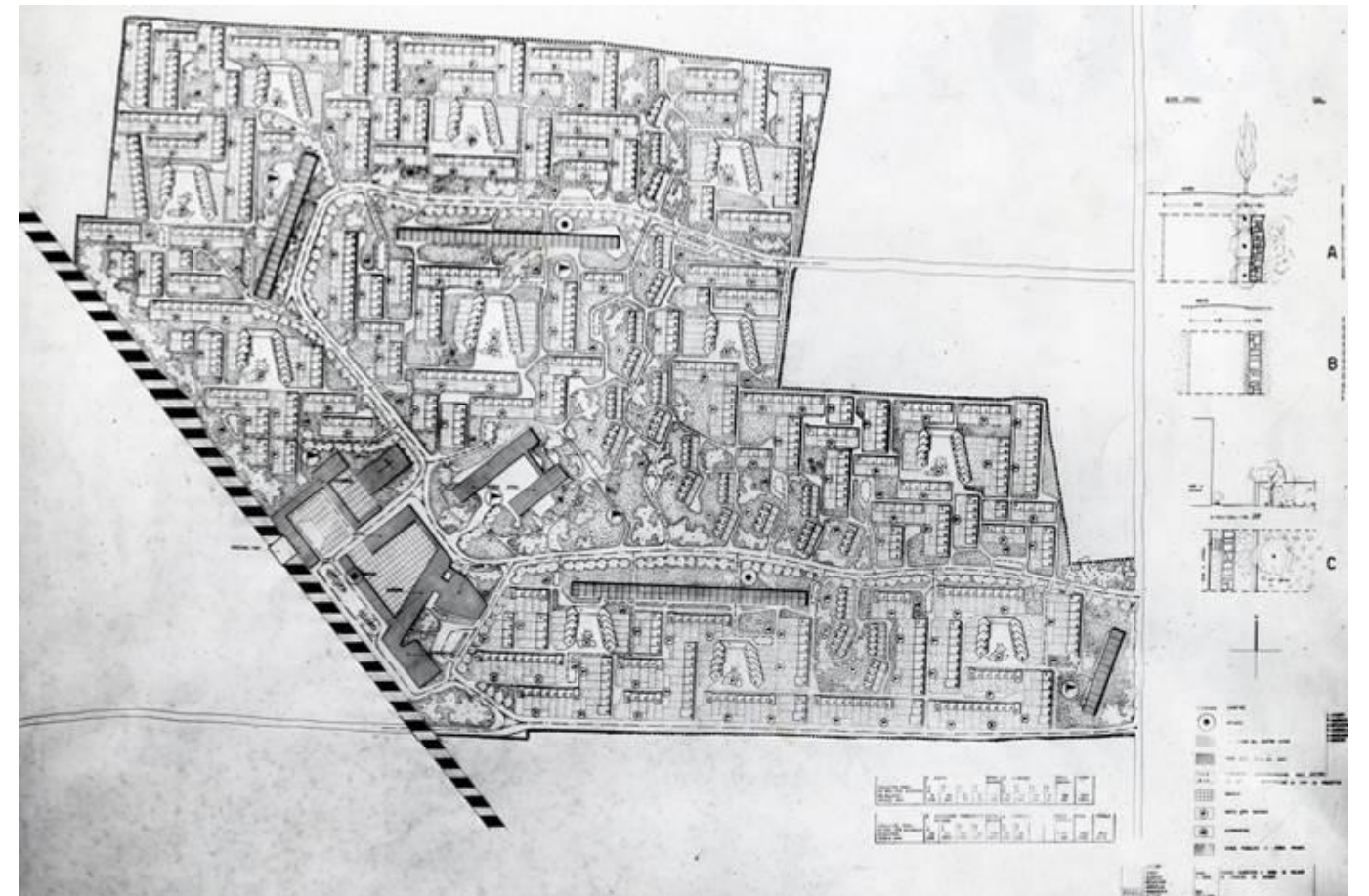
La progettazione del complesso urbano del Villaggio fu commissionato a un gruppo di architetti composto da Franco Albini, Gianni Albricci, lo studio BBPR (Lodovico Barbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti, Ernesto N. Rogers), Enrico Castiglioni e Ignazio Gardella, che lo disegnarono ispirandosi ai principi della città-giardino di matrice razionalista.

Sorto in un'area all'epoca periferica è organizzato principalmente in nuclei di case a schiera - su due piani fuori terra, con svariate distribuzioni planimetriche - riunite in gruppi di circa duecento abitanti, che a loro volta avrebbero dovuto gravitare intorno a una grande piazza rettangolare, con servizi pubblici, mai realizzata. Eccezione alla regola della schiera era costituita dalle macrohouses disegnate dall'architetto Enrico Castiglioni: blocchi in linea di quattro o cinque piani, con facciate lunghe oltre 185 metri e un numero di appartamenti prossimo al centinaio.

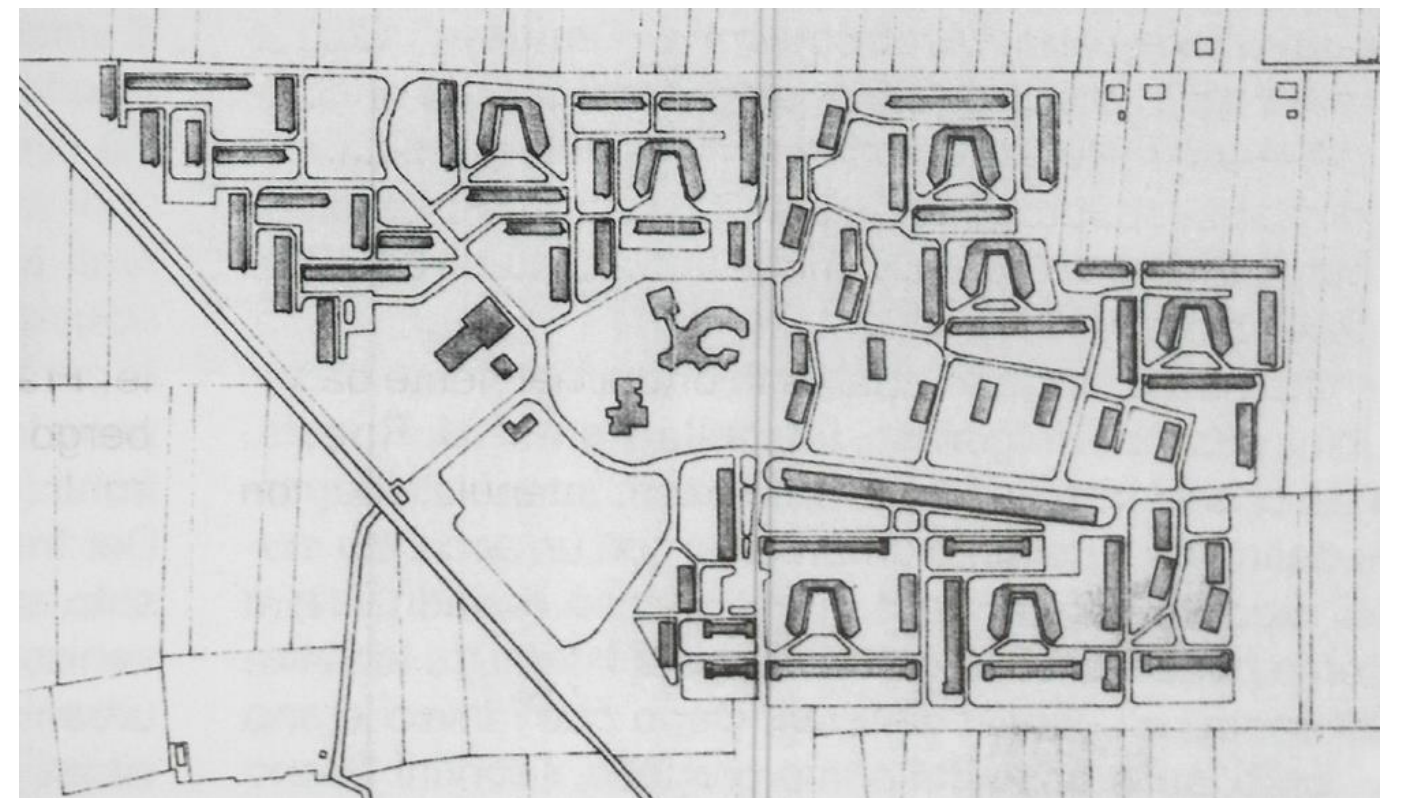
Delle costruzioni di Castiglioni fu però realizzato un solo esemplare, posto lungo l'asse di penetrazione che dal centro di Cesate si dirige verso la stazione ferroviaria (via Papa Giovanni XXIII), oggi meglio conosciuto come il "Palazzone". L'intero villaggio è improntato al richiamo di elementi ricorrenti nei progetti di tutte le unità quali l'intonaco colorato in pasta, le finestre sviluppate in verticale, i tetti a falda con copertura in tegole.

Il disegno dell'impianto urbano corrisponde alla volontà di dotare l'insediamento di ampi spazi verde e significativi così da poter offrire una buona qualità di vita sociale e di relazione tra gli abitanti. Si volle sperimentare una soluzione che contemplasse la compresenza di strutture pubbliche, insediamenti privati e una dotazione pregiata di verde.

Il progetto iniziale prevedeva l'occupazione di un'area di circa 33 ettari, 1312 alloggi e diversi edifici pubblici. Progetto che però subì un ridimensionamento che lo portarono agli attuali 20 ettari e solamente quattro edifici pubblici vennero realizzati. Rimase sulla carta anche la grande piazza quadrata a servizio del Villaggio, circondata da negozi e altre funzioni compatibili, prevista nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria.



Planimetria del Villaggio INA-Casa. Primo progetto - superficie dell'area 33 ettari, previsti 1312 alloggi per circa 6100 abitanti



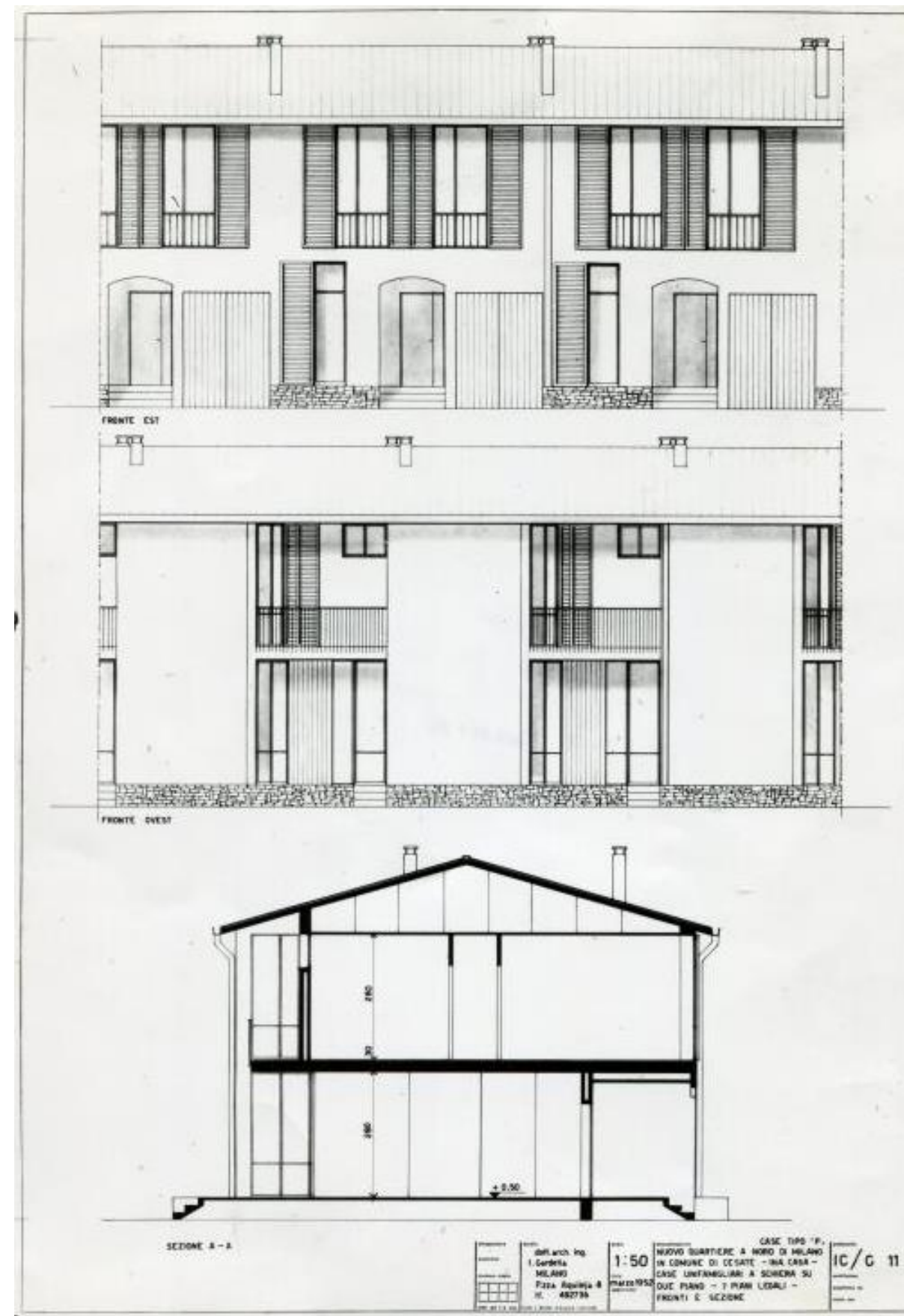
Planimetria del Villaggio INA-Casa. Progetto realizzato - superficie dell'area 20 ettari di cui 36.923 metri quadrati occupati da edifici; alloggi 574 (85 edifici a schiera a due piani e 96 alloggi nel Palazzone).



Immagine d'epoca (Fonte: Archivio Storico Gardella)



Immagine attuale



Case tipo P, prospetti e sezioni (Fonte: Archivio Storico Gardella)

4. INQUADRAMENTO URBANISTICO

4.1 Piano di Governo del Territorio (Pgt)

Urbanisticamente il vigente Pgt individua l'area del Villaggio come segue.

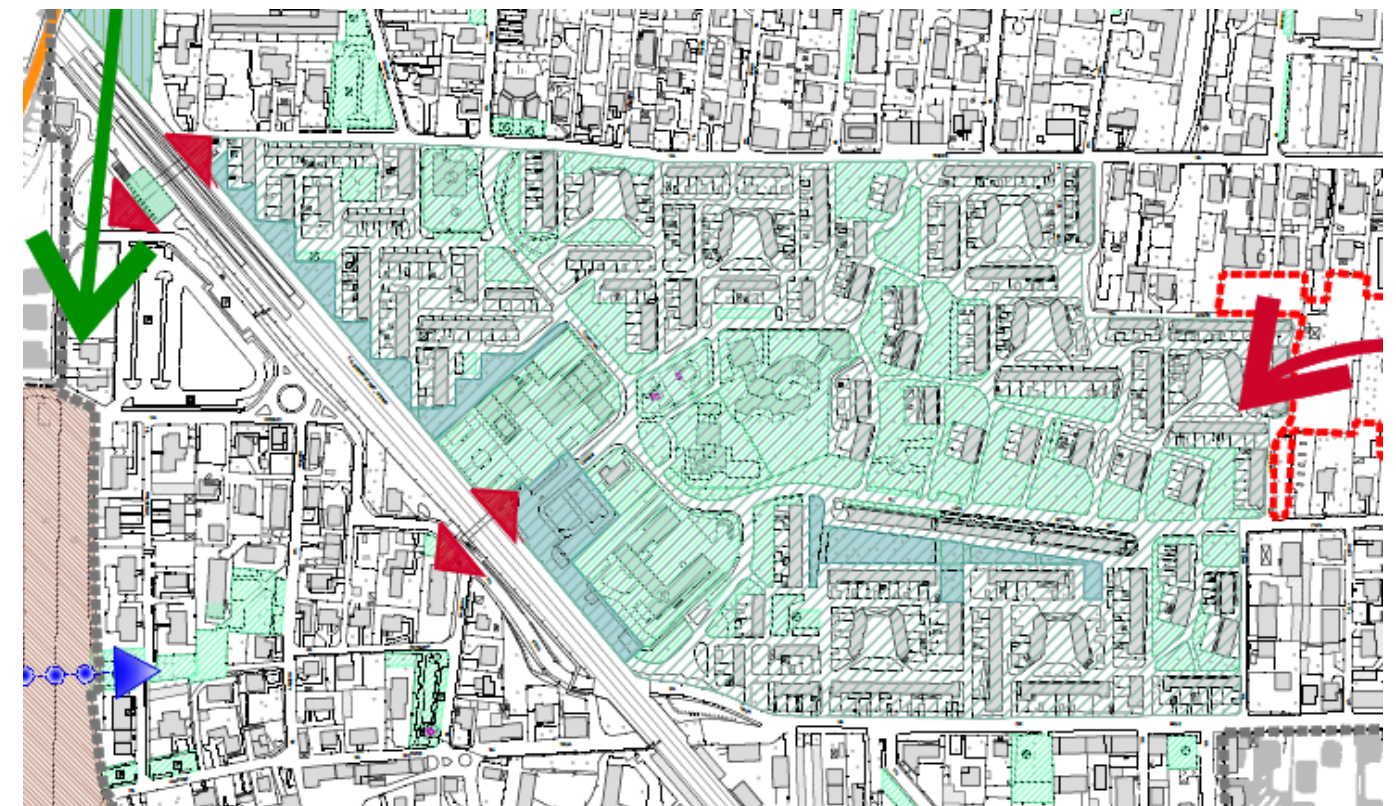
Documento di Piano

Nel Documento di Piano (DdP), l'area del Villaggio viene individuata come "nucleo urbano di rilevanza storico documentale" all'interno dell'ambito del tessuto urbano consolidato. In tale ambito si inseriscono diverse aree classificate come "ambiti per la costruzione delle nuove centralità urbane" quali elementi appartenenti al "sistema strategico delle nuove centralità urbane".

Il sistema strategico delle nuove centralità urbane corrisponde a quelle aree nodali ritenute necessarie per la riorganizzazione delle attrezzature di interesse pubblico o generale su cui si prevede la riorganizzazione e l'implementazione del sistema dei servizi. Queste aree si collocano per lo più su aree sottoutilizzate pubbliche e private e risultano indispensabili per implementare in parte le dorsali delle connessioni locali e sono funzionalmente complementari agli ambiti di trasformazione in materia di dotazione di servizi pubblici.

Inoltre il DdP nell'area del Villaggio individua un altro tematismo appartenente alle "aree sistema strategiche", corrispondente ai "punti di relazioni tra contesti".

I "punti di relazioni tra contesti" sono anche esse aree nodali che hanno come fulcro la stazione ferroviaria quale importante nodo infrastrutturale che rappresenta la separazione ed il punto di incontro di due parti di città: Cesate Biscia e Cesate,. In queste aree il Pgt persegue l'obiettivo di riattivare i rapporti sociali attraverso interventi di riqualificazione dello spazio pubblico (riqualificazione sottopassi ferroviari pedonali e aree adiacenti) attraverso il coordinamento degli interventi sugli ambiti delle nuove centralità e la valorizzazione dei luoghi simbolici e significativi del tessuto urbano consolidato che hanno costituito la base dello sviluppo della città (località Biscia e villaggio INA).



AMBITO DEL TESSUTO URBANO CONSOLIDATO

- PERIMETRO TESSUTO URBANO CONSOLIDATO
- NUCLEI DI ANTICA FORMAZIONE
- AMBITO PRODUTTIVO CONSOLIDATO
- AMBITO IMPIANTI TECNOLOGICI
- NUCLEI URBANI DI RILEVANZA STORICO DOCUMENTALE (Villaggio INA-Casa)
- AREE NON SOGGETTE A TRASFORMAZIONE URBANISTICA

SISTEMA STRATEGICO DELLE NUOVE CENTRALITÀ URBANE

- AMBITI PER LA COSTRUZIONE DELLE NUOVE CENTRALITÀ URBANE

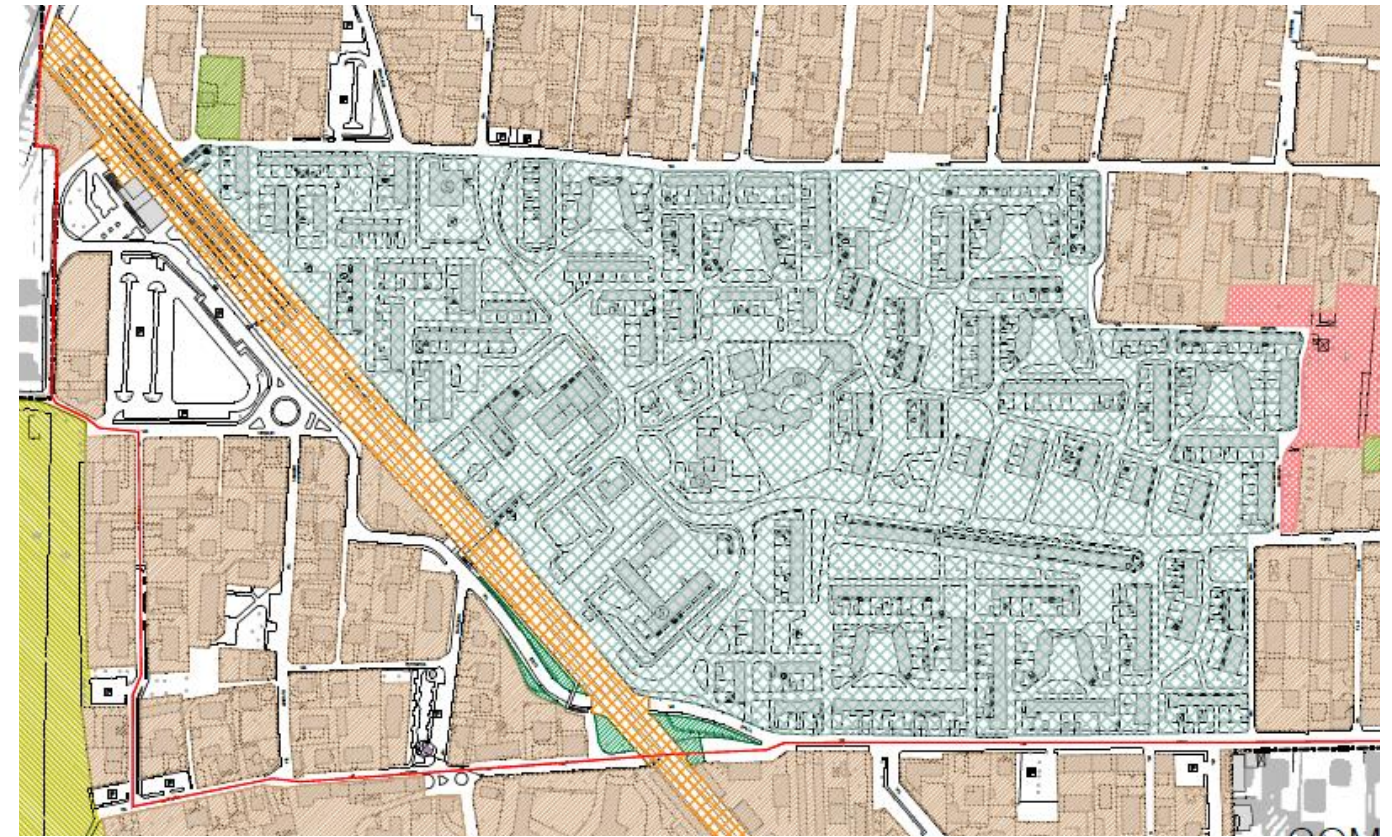
AREE SISTEMA STRATEGICHE - SISTEMA AMBIENTALE PAESAGGISTICO ED ECOLOGICO - PUNTI DI RELAZIONI

- PARCO REGIONALE DELLE GROANE
- Habitat NATURA 2000 - 4030 Lande secche europee
- STRADA PANORAMICA NEL VERDE
- SISTEMA DELLA CONNETTIVITÀ AMBIENTALE E CORRIDOIO ECOLOGICO (rete ecologica)
- DORSALI DELLE CONNESSIONI LOCALI SISTEMA DELLA CONNETTIVITÀ DEI SERVIZI
- PUNTI DI RELAZIONI TRA CONTESTI
- PUNTI DI RACCORDO E DI INGRESSO VERSO I SISTEMI NATURALI PROTETTI
- CONFINE SIC Pineta di Cesate
- Habitat NATURA 2000 - 9190 Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con Quercus robur
- AMBITI DESTINATI ALL'ATTIVITÀ AGRICOLA DI INTERESSE STRATEGICO
- DORSALI DELLE CONNESSIONI LOCALI SISTEMA DELLA CONNETTIVITÀ DEI SERVIZI PER IL RIASSETTO ECOLOGICO E PAESAGGISTICO
- PUNTI DI RELAZIONI TRA VERDE AGRICOLO E VERDE URBANO

Piano delle Regole

Nel Piano delle Regole (PdR), l'area del Villaggio è classificato dall'ambito n.5 "Villaggio INA". Le finalità perseguite da questo piano sono:

- il risanamento delle unità edilizie, dei tessuti edilizi e dei contesti con interventi di riqualificazione coerenti con i caratteri morfologici ed architettonici del tessuto;
- il mantenimento delle tipologie architettoniche;
- la riqualificazione degli spazi aperti e di verde caratterizzante l'insediamento in relazione alle "Linee Guida – Progetto di Riqualificazione Urbana" del Villaggio INA;
- la riconversione degli spazi aperti a fronte di usi volti a migliorare le esigenze e le condizioni di abitabilità secondo i criteri individuati dalle "Linee Guida – Progetto di Riqualificazione Urbana" del Villaggio INA;
- la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi architettonici salienti.

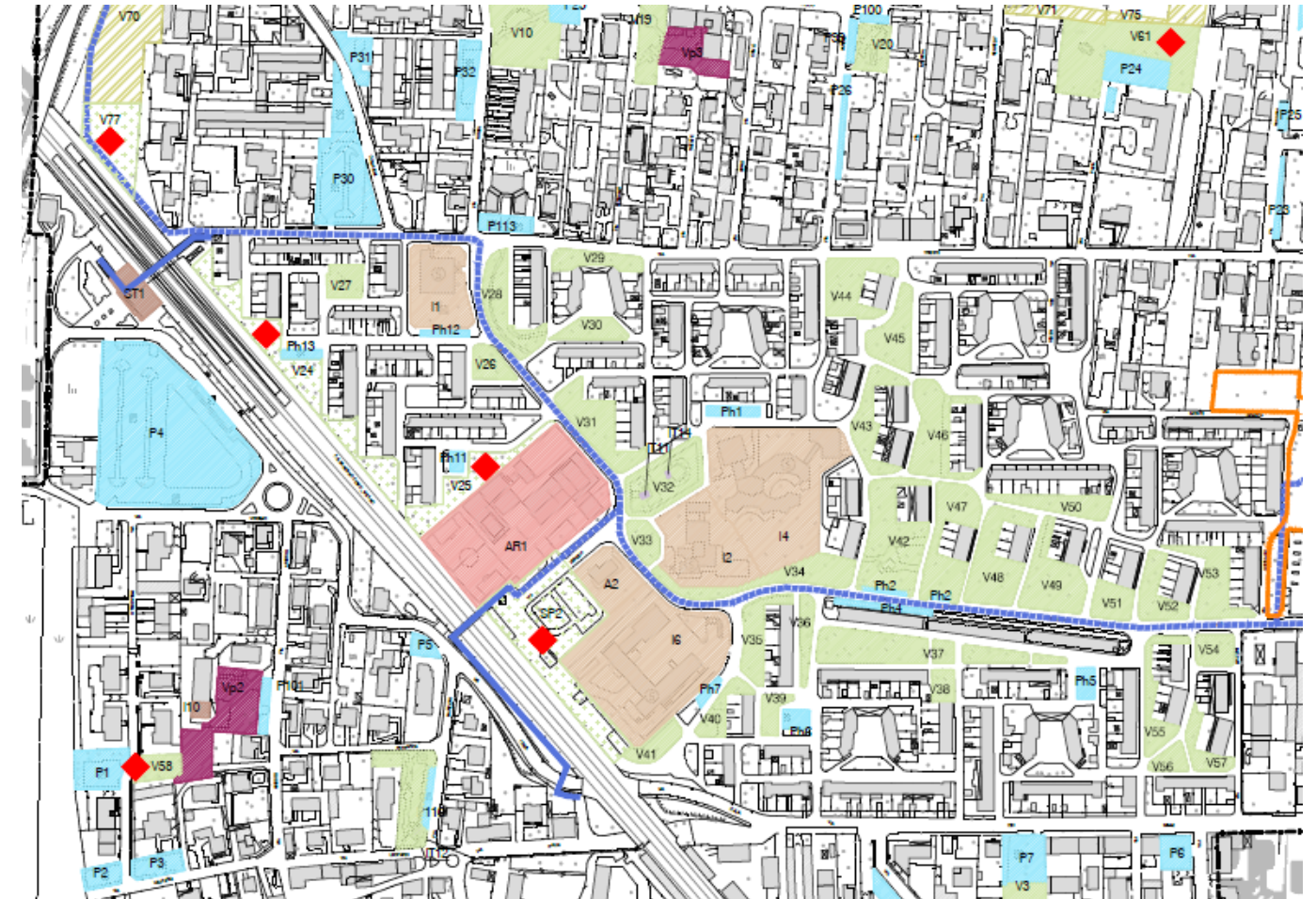


	AMBITO N.1 - CENTRO STORICO URBANO (Nucleo di Antica Formazione)
	AMBITO N.2 - IDENTITA' STORICO CULTURALI
	AMBITO N.3 - RESIDENZIALE CONSOLIDATO
	AMBITO N.4 - RESIDENZIALE DI MATRICE AGRICOLA
	AMBITO N.5 - VILLAGGIO INA
	AMBITO N.6 - RESIDENZIALE NEL PARCO DELLE GROANE
	AMBITO N.7 - VERDE PRIVATO AL SERVIZIO DELLA RESIDENZA
	AMBITO N.8 - PRODUTTIVO CONSOLIDATO
	AMBITO N.9 - IMPIANTI TECNOLOGICI
	AMBITO N.10 - PIANI ATTUATIVI IN ESECUZIONE
	AMBITO N.11 - TERZIARIO COMMERCIALE E DIREZIONALE
	AMBITO N.12 - IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTE PER AUTOTRAZIONE
	AMBITO N.13 - PARCO REGIONALE DELLE GROANE
	AMBITO N.14 - DESTINATI ALL'ATTIVITA' AGRICOLA DI INTERESSE STRATEGICO
	AMBITO N.15 - DI TRASFORMAZIONE
	AMBITO N.16 - NON SOGGETTO A TRASFORMAZIONE URBANISTICA
	SEDIME FERROVIARIO
	VERDE STRADALE

Piano dei Servizi

Nel Piano dei Servizi (PdS), l'area del Villaggio si connota da una ricca presenza di aree per servizi e tematismi per la costruzione della "città pubblica". Nello specifico il PdS individua:

- piste ciclabili in progetto sul tracciato lungo le vie Papa Giovanni XXIII e Concordia;
- attrezzature religiose (AR);
- servizi pubblici legati all'istruzione (I), alla stazione ferroviaria (ST);
- parcheggi pubblici (P);
- aree verdi gioco sport e spazi pubblici (V), tra cui alcune che non risultano adeguatamente infrastrutturate e che richiedono, pertanto, interventi di potenziamento e/o ristrutturazione al fine di mettere a sistema il patrimonio generale dei servizi (aree V24, V25, SP2)



	PISTE CICLABILI ESISTENTI		PISTE CICLABILI DI PROGETTO
	PARCO REGIONALE DELLE GROANE		PERIMETRO CONFINE COMUNALE
	PERIMETRO AREE DI COMPENSAZIONE - AC		PERIMETRO AMBITI DI TRASFORMAZIONE IN ATTUAZIONE

ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI INTERESSE GENERALE ESISTENTI

	ATTREZZATURE RELIGIOSE - AR		PARCHEGGIO PUBBLICO - P
	AREE VERDI PRIVATE AD USO PUBBLICO - Vp		AREE VERDI GIOCO SPORT, SPAZI PUBBLICI verde pubblico gioco sport - V spazi pubblici - SP
	SERVIZI PRIVATI AD USO PUBBLICO ricreative - PP stazione ferroviaria FNME - ST istruzione - I assistenziali - A		SERVIZI PUBBLICI assistenziali - A attrezzature sportive, ricreative per il tempo libero - AS cimitero - C istruzione - I municipio - M piattaforma ecologica - PE servizio comunale - SC
	INFRASTRUTTURE PUBBLICHE DI INTERESSE GENERALE ESISTENTI NON ATTUATE		IMPIANTI TECNOLOGICI impianti tecnologici - IT

ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI INTERESSE GENERALE PREVISTE ALL'ESTERNO DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE SU AREE DI PROPRIETA' PUBBLICA

	PARCHEGGIO PUBBLICO - P		AREE VERDI GIOCO SPORT, SPAZI PUBBLICI verde pubblico gioco sport e contenimento ambientale - V spazi pubblici - SP
	INFRASTRUTTURE STRADALI - S		SERVIZI PRIVATI AD USO PUBBLICO assistenziale - A

4.2 Linee Guida

Nel 2011 il Comune di Cesate ha affidato agli architetti Marco Albini, Alberico Barbiano di Belgiojoso, Jacopo Gardella e Warner Sitori la redazione di un documento denominato “linee guida di progetto di riqualificazione urbana”.

Tale documento è stato redatto con l'intento di fornire indicazioni progettuali e suggerimenti finalizzati ad un intervento che valorizzi tutto il quartiere del Villaggio per sottolinearne l'unicità piuttosto che operare verso un intervento di mero restauro conservativo. Le proposte definite si articolano sulle seguenti 4 tematiche:

1. viabilità e percorsi pedonali;
2. parcheggi pubblici;
3. verde e luoghi di socializzazione;
4. illuminazione e arredo urbano.

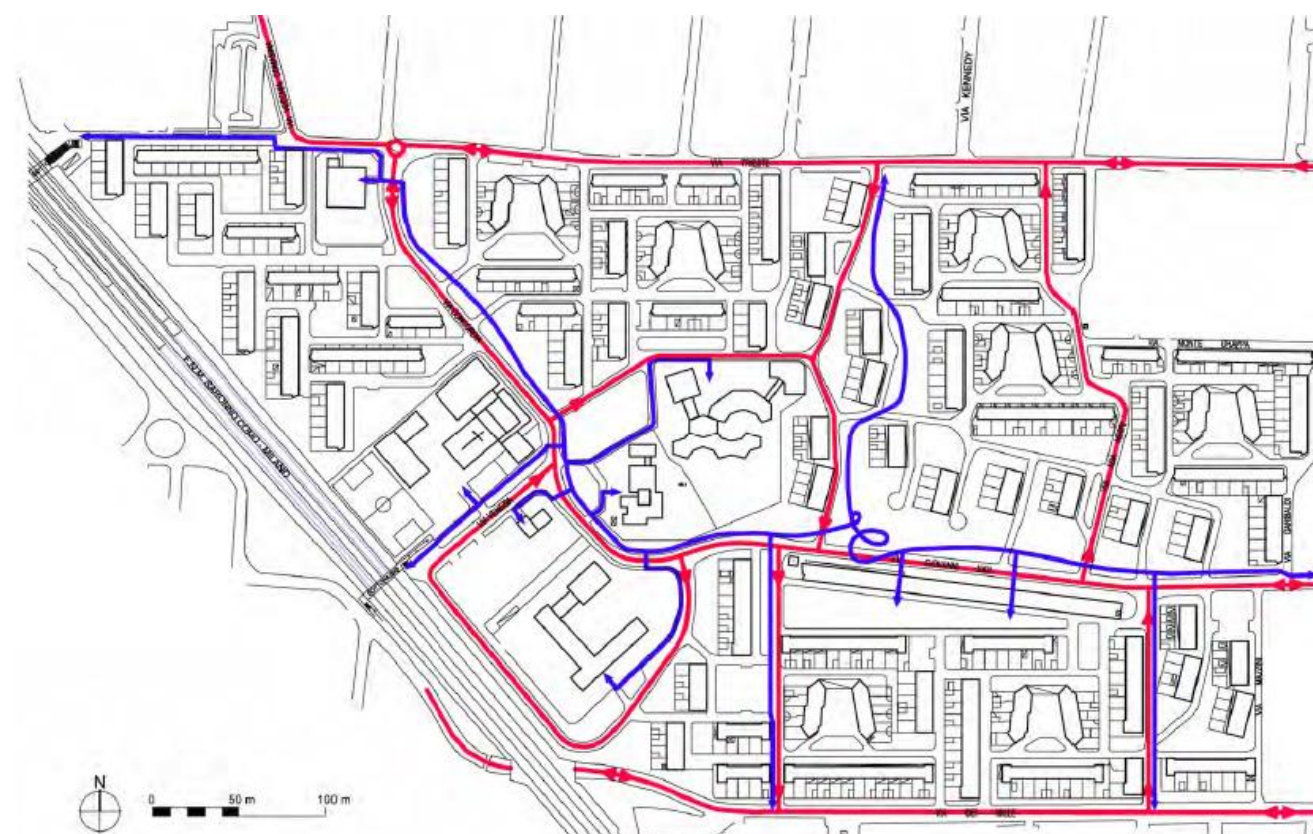
1. Viabilità e percorsi pedonali

Le linee guida partono dal presupposto che la struttura urbana del Villaggio fu pensata e concepita nel contesto economico e sociale degli anni Cinquanta, quando la mobilità su quattro ruote era ridotta al minimo e i mezzi di trasporto privati erano perlopiù basate su biciclette e motocicli.

In tal senso le linee guida individuano il progetto della viabilità come strumento di riqualificazione significativo, non solo per ragioni dettate dalle nuove esigenze di accessibilità sul territorio, ma soprattutto per il ruolo che può giocare nell'organizzazione degli spazi prossimi all'abitare e degli elementi funzionali ad esso, come per esempio le aree di sosta delle automobili.

Su questa tematica le linee guida propongono di:

- costituire una zona a traffico limitato (ztl) per tutta l'estensione del Villaggio;
- individuare sensi unici di marcia stante la ridotta dimensione delle carreggiate interne per salvaguardare sia l'accesso agli ingressi delle abitazioni, sia per migliorare la distribuzione della circolazione interna;
- razionalizzare alcuni percorsi e migliorare la sicurezza stradale prevedendo marciapiedi, nuovi cordoli e piccole rotonde per incrementare una maggiore chiarezza nella suddivisione tra il percorso pedonale e quello viabilistico;
- individuare alcuni percorsi prettamente pedonali che attraversino tutto il Villaggio, tocchino le strutture pubbliche e raggiungano gli ingressi principali: quello di via Giovanni XXIII e i sottopassi di collegamento con la stazione ferroviaria.



Linee guida Tavola 1 - Schema della viabilità in rosso e della pedonalità in blu

2. Parcheggio pubblici

Su questa tematica le linee guida propongono azioni mirate da applicare a tante specifiche situazioni, per razionalizzare e integrare la presenza delle autovetture negli spazi di relazione e mobilità del Villaggio.

In tal senso, si propongono posti auto per i residenti individuati nelle immediate vicinanze delle abitazioni, laddove possibile; allineati o raggruppati in modo ordinato e utilizzando spazi marginali, non di pregio, privi della presenza di alberi o dove questi ultimi versino in cattive condizioni e quindi passibili di essere abbattuti.

Obiettivo prioritario delle linee guida è quello di lasciare sgombra la carreggiata, soprattutto nelle stradine, per consentire un'agevole percorribilità e permettere il passaggio di eventuali mezzi di soccorso mediante:

- un rientro della sede stradale nelle aiuole che fronteggiano le abitazioni, sufficiente ad accogliere le vetture;
- là dove sia già esistente, adeguato ampliamento del green park, per facilitare la manovra delle auto in sosta;
- posa di nuovo green park negli spazi ormai ampiamente utilizzati come parcheggio;
- adeguata sistemazione, con eventuale ampliamento, delle piazzole afferenti rispettivamente ai 7 settori o comparti individuati.

Le stesse linee guida riconoscono che non è pensabile – per non deprezzare e neppure immiserire la rigogliosa vegetazione esistente e tenendo presente che si tratta pur sempre di suolo pubblico – individuare tanti posti auto quanti sono le unità abitative, né le zone di parcheggio nelle immediate vicinanze di tutti gli alloggi. Nelle situazioni più critiche, o quando le vetture in possesso sono più di una, i residenti dovranno localizzarle nelle aree individuate nei comparti, oppure all'interno del proprio orto-giardino privato.



Linee guida – I 7 comparti del Villaggio Ina-Casa



Linee guida Tavola 2 – Schema distributivo dei parcheggi pubblici

3. Verde e luoghi di socializzazione

Le linee guida riconoscono l'importanza e la pregiata estensione degli spazi verdi oltre alla ricchissima dotazione di alberi d'alto fusto presenti nel Villaggio, quale patrimonio inestimabile che va senza dubbio tutelato e valorizzato, senza però togliere che sia necessario intervenire nei casi critici attraverso la rimozione e la conseguente implementazione.

L'aspetto più problematico, individuato nelle linee guida, è la compatibilità del patrimonio arboreo con la presenza degli autoveicoli in sosta. In tal senso si propone una progettazione di parcheggi e verde coordinata come di seguito:

- di fronte ad alberi che per via dell'età adulta o della loro bellezza non possono essere assolutamente abbattuti, è opportuno che l'area di sosta sacrifichi la sua razionalità, subisca cioè variazioni o interruzioni nel suo disegno ideale;
- laddove alcune piante si trovino isolate o d'intralcio a una corretta razionalizzazione del parco automobili, non si dovrebbe esitare nel procedere al taglio, sostituendole con altre simili nelle immediate vicinanze.

In generale, le linee guida ritengono anche opportuno mettere a punto un piano di ringiovanimento del patrimonio arboreo esistente e un rimboschimento di quegli spazi vuoti

Dal punto di vista della socializzazione, le linee guida suggeriscono:

- una rivalorizzazione delle piazzette mediante un abbellimento con arbusti da fiore le aiuole antistanti l'ingresso o collocandovi fioriere ai margini;
- la realizzazione di una «piazza civica» da collocare in sostituzione dell'attuale parco giochi, di fronte alla porzione occidentale del Palazzone, fungendo da baricentro per tutto il Quartiere.



Linee guida Tavola 3 – Verde e luoghi di socializzazione (in rosso)

4. Illuminazione e arredo urbano

Le linee guida propongono una serie di interventi:

- nell'installazione di nuovi punti luce, fare attenzione alla scelta di un modello utilizzabile nelle varie situazioni così che anche l'illuminazione sia un ulteriore elemento di unitarietà;
- limitare i nuovi lampioni che laddove necessario devono essere scelti per posizione e altezza;
- scelta del tipo di luce: una luce calda nei luoghi deputati alla socializzazione e all'interno del Quartiere. Luce fredda (led), più funzionale alla viabilità e per le maggiori aree di parcheggio pubblico.



Linee guida Tavola 4 – Schema dell'illuminazione

5. PIANO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

5.1 Finalità

Il PRU, stante gli obiettivi e strategie delineati dal Pgt nei sue tre diversificati piani (Ddp, PdR e PdS) persegue le seguenti finalità:

- elevare la visibilità e le potenzialità dei caratteri insediativi offerti dal Villaggio;
- riordinare il complessivo sistema della viabilità in relazione alle mutate condizioni del patrimonio veicolare rispetto a quelle esistenti nella fase di realizzazione del Villaggio;
- favorire e implementare una maggior sicurezza stradale e riconoscibilità dei percorsi viabilistici;
- riorganizzazione della sosta per rispondere sia alla forte crescita del patrimonio veicolare privatistico che per la tutela delle aree verdi attualmente occupate in forma disordinata da una attività di sosta selvaggia e non regolamentata;
- porre attenzione alla qualità urbana, al rapporto con l'ambiente, alla valorizzazione dell'identità e del patrimonio storico e artistico ed al complessivo sistema di servizi basato sull'offerta del tempo libero, dello sport, del benessere fisico;
- migliorare l'accessibilità ciclo pedonale verso la stazione ferroviaria e incrementare la dotazione di piste ciclabili per dare attuazione anche ad un itinerario fondamentale della rete ciclabile comunale;
- attuare una riconversione degli spazi aperti a fronte di usi volti a migliorare le esigenze e le condizioni di abitabilità;
- riqualificare gli spazi pubblici aperti in generale quali elementi di rappresentanza civica, relazione, polarità attrattiva e cerniera di raccordo urbano;
- eliminare le condizioni di degrado ambientale e sociale presenti in particolare su aree di margine;
- mettere a sistema tutti gli interventi e gli attori pubblici e privati, organizzando, secondo un unico disegno progettuale, la trasformazione urbana;
- coordinare e indirizzare, lungo tutto l'iter progettuale e realizzativo, il processo di trasformazione urbana;
- migliorare la qualità del progetto urbano e architettonico, passando da un'impostazione progettuale prescrittiva ad un'impostazione progettuale propositiva.

5.2 Interventi

A partire dalle caratteristiche insediative, le criticità, gli obiettivi e le proposte individuate dal Piano di Governo del Territorio e dalle linee guida, il presente piano di riqualificazione urbana individua gli interventi secondo le seguenti tematiche in analogia alle linee guida:

1. viabilità e percorsi pedonali;
2. parcheggi pubblici;

3. verde e luoghi di socializzazione;

Per quanto riguarda la tematica dell'illuminazione pubblica, questa viene demandata al progetto in fase di redazione e ultimazione che il Comune di Cesate sta predisponendo assieme al gestore dell'impianto, il cui progetto è stato esaminato nella redazione di questo piano.

Sinteticamente il presente piano si organizza in una serie di interventi/progetti secondo i seguenti **criteri progettuali**:

- riordino complessivo del sistema della viabilità esistente mediante l'individuazione di una nuova circolazione stradale basata essenzialmente a sensi unici, stante le ridotte sezioni stradali della maglia viabilistica che non consentono un transito a doppio senso di marcia come in generale avviene. Si tratta di uno schema flessibile e non rigido e, pertanto, oggetto di ulteriori modifiche laddove ritenute necessarie dalle esigenze degli spostamenti e soprattutto della sicurezza stradale.

Se da un lato il nuovo impianto circolatorio proposto impone maggiori estensioni dei percorsi veicolari per raggiungere le destinazioni in auto, dall'altro però garantisce e incrementa la sicurezza stradale e certezza dei transiti, evitando contestualmente anche attraversamenti impropri di flussi veicolari su aree sensibili dedicati alla residenza;
- riordino e incremento della sosta veicolare mediante la regolamentazione e puntuale delimitazione degli attuali spazi di sosta esistenti e nuova dotazione sia in aree residuali già occupate da sedi veicolari, sia in nuove aree residuali occupate da aree verdi libere da alberature di alto fusto;
- realizzazione di nuovi itinerari e infrastrutture specifiche per la pedonalità e la rete ciclabile, soprattutto verso i luoghi di attrazione funzionale (attrezzature pubbliche e/o di uso pubblico);
- tutela e salvaguardia del patrimonio arboreo esistente costituito da alberature di alto fusto;
- eliminazione della sosta irregolare sulle aree pedonali e verdi.

Il piano/progetto si articola in **29** interventi redatti sia alla scala 1:500 che in scala 1:200 all'interno dell'area individuata come "ambito Villaggio INA" nelle tavole del PRU, così come del resto individuato negli atti del vigente Pgt.

Si ribadisce che l'obiettivo principale della proposta di P.R.U. qui presentata, oltre a dare attuazione alle previsioni urbanistiche generali, è quello di affiancare gli interventi infrastrutturali avviati, intervenendo per la riqualificazione di quest'area, fornendo indicazioni per attuare il ridisegno urbanistico e l'inserimento dello stesso in un ambito nel quale sussiste un elevato grado di riconoscibilità urbana e di unitarietà paesistica.

Il P.R.U. comprende, quale parte integrante, i relativi elaborati grafici, relazionali ed illustrativi. Questi stessi elaborati, hanno valore **valore indicativo e di orientamento**, e pertanto devono essere assunti con funzione di riferimento dimensionale e progettuale per la formazione anche di altri eventuali ulteriori progetti di intervento riguardanti altre aree o ambiti non individuate come oggetto di intervento dal presente piano/progetto, purché rispettino i criteri di progettazione assunti e indicati precedentemente.

5.2.1 Viabilità e percorsi pedonali

Lo circolazione della rete locale del Villaggio subisce una forte riorganizzazione in relazione alla individuazione dei nuovi itinerari circolatori volti a migliorare principalmente la sicurezza stradale.

Lo schema viabilistico individuato privilegia una circolazione a senso unico che meglio si presta alle sezioni stradali esigue del Villaggio ed al loro carattere prevalentemente residenziale. L'obiettivo è quello di creare spazi più ampi per l'utenza debole come pedoni e ciclisti, per la sosta dei residenti e rendere più fluido il traffico locale, anche se con una maggiore lunghezza di percorso, determinando in generale un aumento della vivibilità e della qualità urbana.

La riorganizzazione della viabilità interna al Villaggio avviene adottando tre livelli di tipologia stradale per gli spostamenti interni e di attraversamento:

- a) Strada urbana di quartiere – rete primaria;
- b) Strada locale – dorsale principale;
- c) Strada locale secondaria.

Strada urbana di quartiere – rete primaria

Appartengono a questa tipologia gli itinerari veicolari destinate al traffico principale della maglia viaria di Cesate. Esse costituiscono le strade che uniscono i diversi quartieri di tutto l'insediamento cesatese e realizzano la rete primaria con la rete locale su cui si propone il mantenimento di una circolazione a doppio senso di marcia.

Nel tessuto del Villaggio si riconoscono:

- 1) asse di via Trieste: collega la via Comasina con la via Roma. Corrisponde al tracciato storico di definizione del confine nord del Villaggio che lo separa dal restante urbanizzato di Cesate;
- 2) asse di via Concordia – via Papa Giovanni XXIII. Rappresenta il secondo asse trasversale del Villaggio, costituendo il principale itinerario di attraversamento interno che collega la via Trieste con la via Roma e su cui poggia la quasi totalità dell'impianto organizzativo del Villaggio;
- 3) asse di via Italia – via dei Mille. Corrisponde al tracciato storico di definizione del confine sud del Villaggio che lo separa dal restante urbanizzato di Cesate e Garbagnate Milanese.

Strada locale principale e strada locale secondaria

Sono gli itinerari destinati agli spostamenti veicolari principali interni al Villaggio, ovvero corrispondono a tracciati destinati alla mobilità interna del Villaggio.

Le dorsali principali individuano percorsi che definiscono macro isolati organizzati con una circolazione a senso unico ed in senso orario o antiorario. Trovano i punti di ingresso e uscita veicolare sulle strade urbane di quartiere e tra di esse. Rappresentano i principali anelli circolatori della viabilità interna del Villaggio individuando 13 macro isolati che circumnavigano i principali punti di attrazione veicolare e su cui poi si articolano le strade locali secondarie.

Il presupposto è quello di suddividere il territorio in una sorta di isole ambientali, ovvero in aree definite dalla rete primaria e principale all'interno delle quali la gente vive con sufficiente libertà, non condizionata dal pericolo e dall'irritazione derivanti dal traffico. Le strade rappresentano l'ambiente su cui si affaccia la città e costituiscono la parte fondamentale, talvolta unica, dello spazio pubblico di un centro abitato.

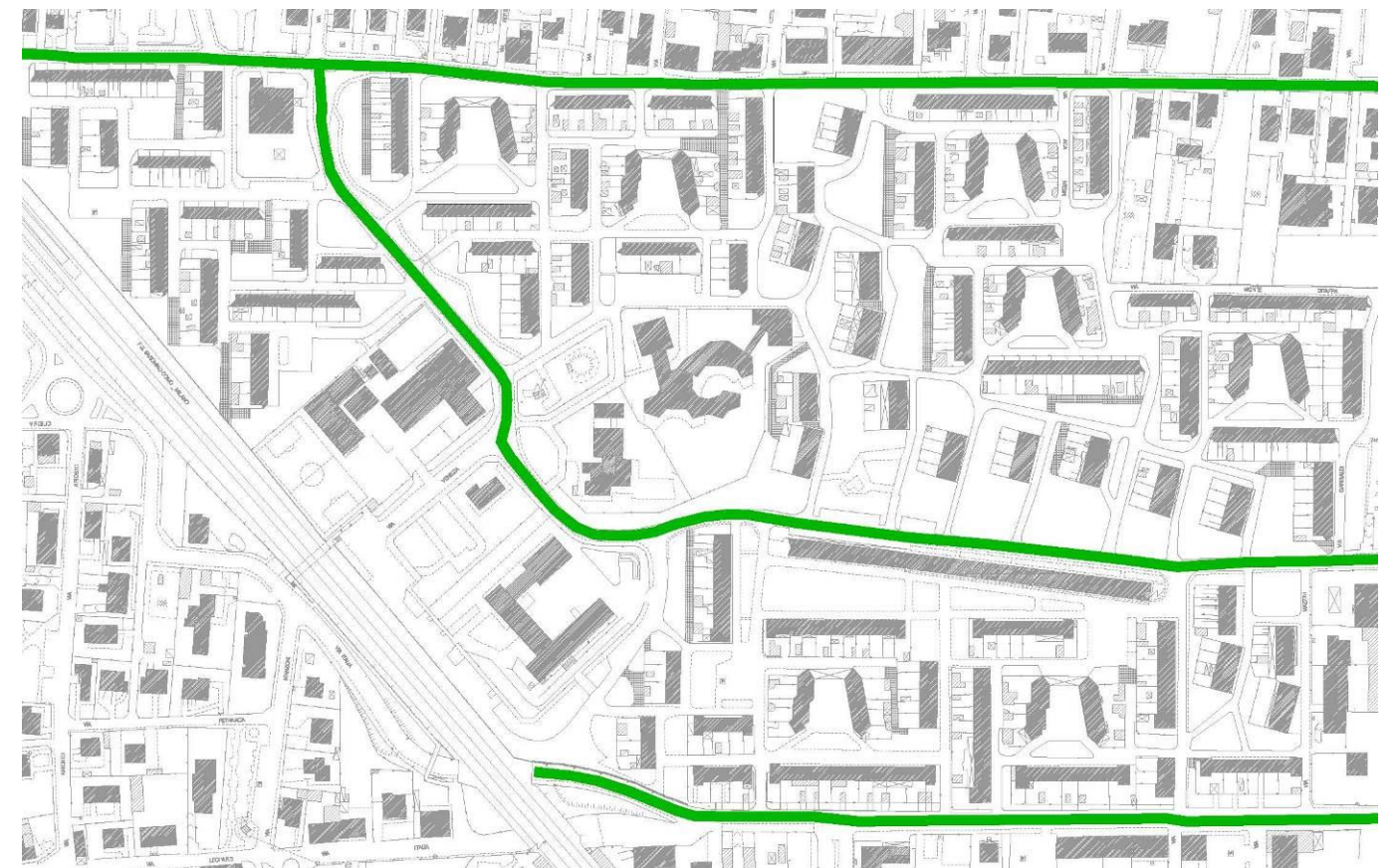
L'obbligo è quello di restituirle, come originariamente nate nel progetto degli anni '50, alle altre funzioni urbane che non siano solo quelle legate al movimento dei veicoli. Ecco perché diventa fondamentale ripensare e riprogettare lo spazio urbano in modo efficiente e funzionale attraverso la riorganizzazione delle esigue sezioni stradali esistenti, ampliando gli spazi per i movimenti ciclo-pedonali e per la sosta dei residenti, la sistemazione e la regolamentazione delle intersezioni stradali tramite tecniche di moderazione del traffico, la razionalizzazione dei sensi di marcia con l'utilizzo privilegiato dei sensi unici. Tutti interventi rivolti ad un miglioramento generale di questi luoghi urbani finora troppo trascurati.

Innanzitutto in queste isole il limite di velocità deve essere ridotto a 30 km/h invece dei normali 50 km/h previsti dal Codice della Strada in ambito urbano. La minore velocità consente una migliore integrazione e convivenza tra auto, biciclette e pedoni, mettendo sullo stesso piano i diversi utenti della strada. Questo comporta, secondo le statistiche dei casi già operativi, una diminuzione del numero e della gravità degli incidenti, una riduzione del consumo di carburante e conseguente

riduzione del rumore e dell'inquinamento dell'aria; inoltre, s'incentiva il cittadino ad utilizzare per i suoi spostamenti più brevi metodi di spostamento "gentili" come andare a piedi o in bicicletta.

Alla bassa velocità dei veicoli a motore si accompagna la realizzazione di altri accorgimenti, di solito proposti in modo ripetuto e calibrato, improntati ad una gestione "dolce" del traffico e volti ad una più generale riqualificazione dello spazio pubblico: sono le rotatorie e le mini-rotatorie, i passaggi pedonali rialzati, i restringimenti di corsia, le chicanes, i rallentatori ottici e acustici e così via. Tutti questi interventi devono essere applicati senza però ostacolare il passaggio dei mezzi di soccorso o dei vettori del trasporto pubblico.

La tavola V01 riporta lo schema circolatorio proposto.

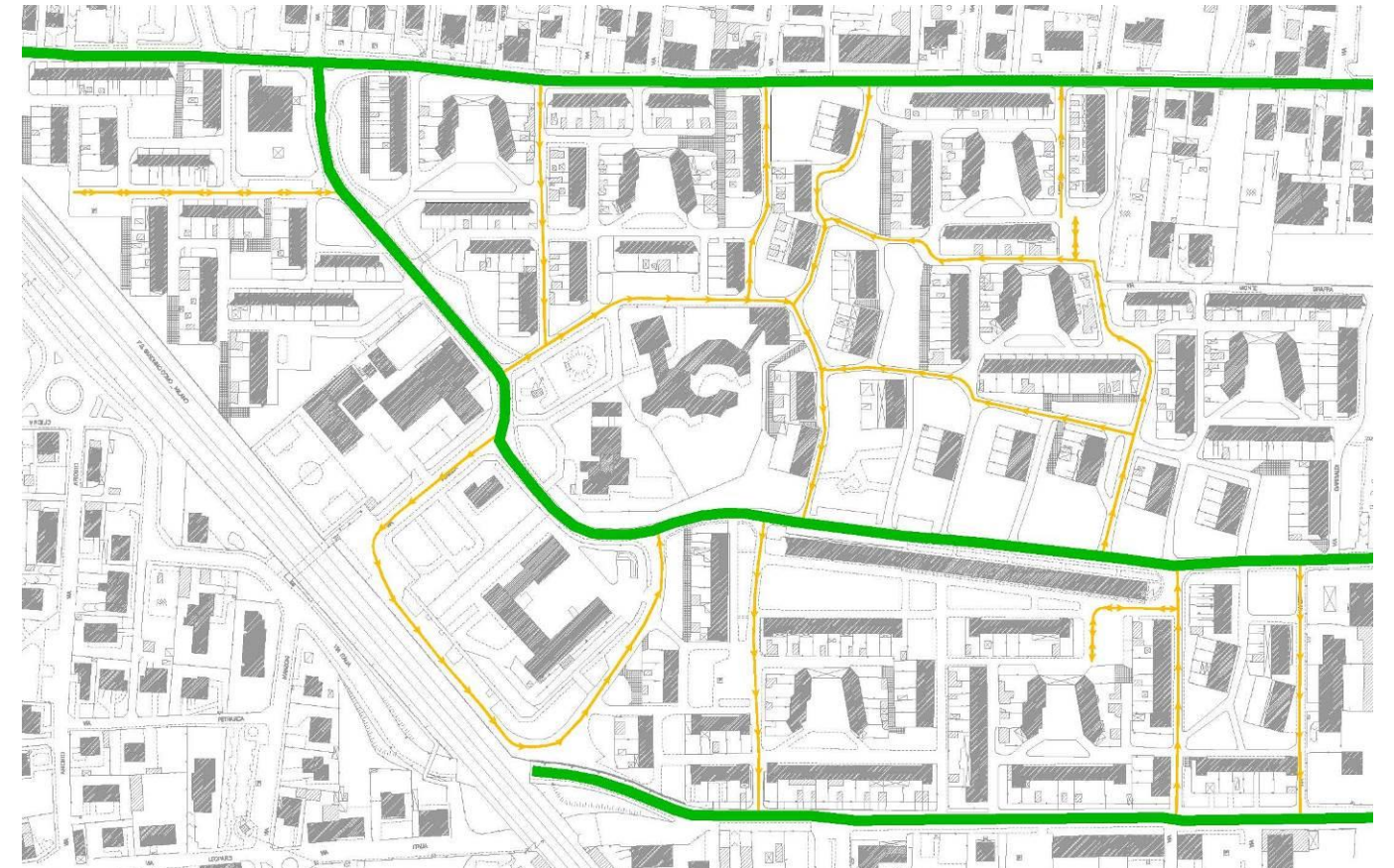


Riorganizzazione della viabilità – Rete primaria – strade urbane di quartiere

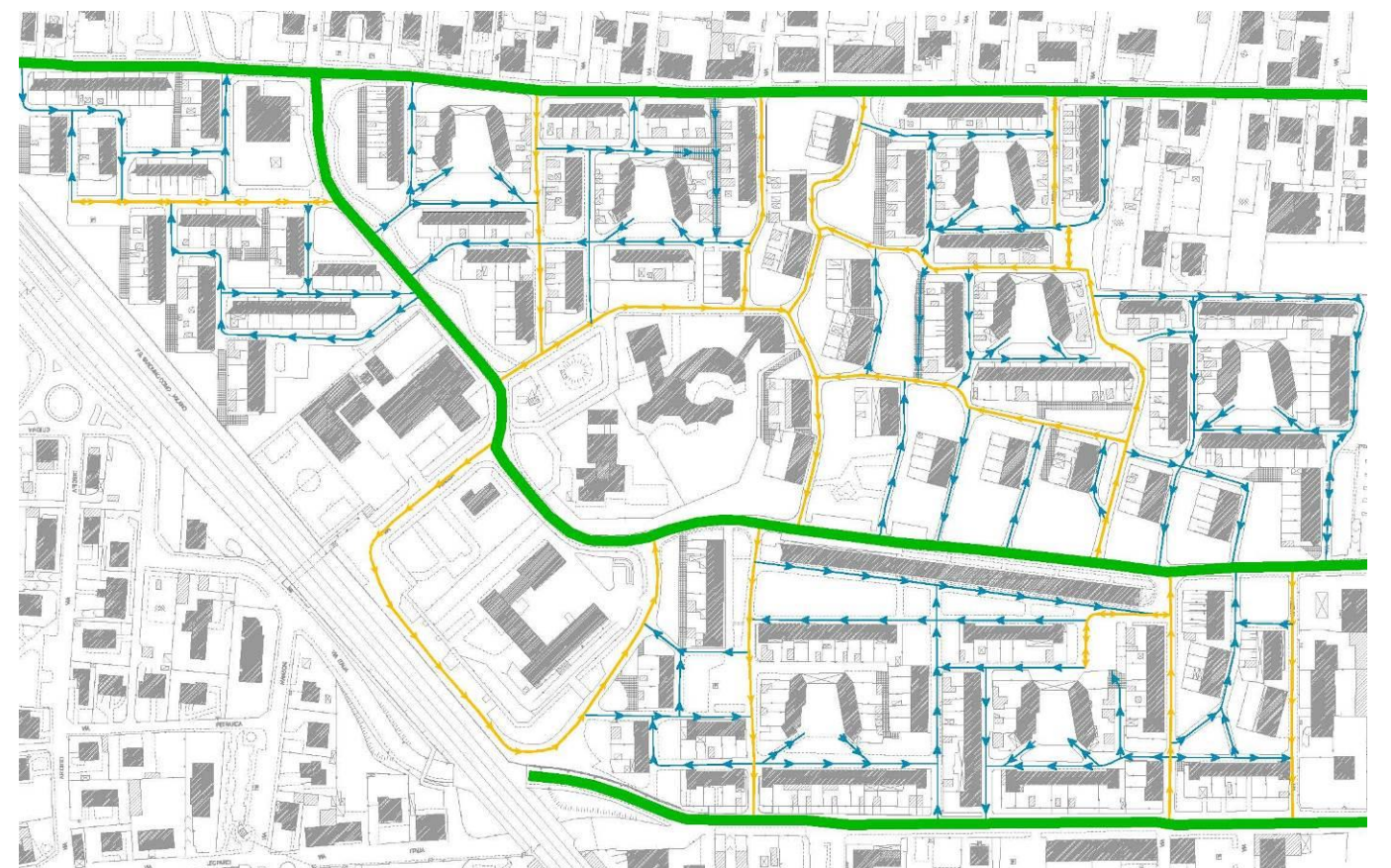
La riorganizzazione viabilistica è accompagnata dall'implementazione di due itinerari ciclabili in sede propria volti a garantire, oltre ad una circolazione interna al Villaggio, l'accessibilità alternativa all'automobile verso i punti di maggior attrazione (attrezzature pubbliche).

In tal senso si prevede la realizzazione:

- itinerario lungo la via Papa Giovanni XXIII e via Concordia. Rappresenta una delle principali dorsali della rete ciclabile comunale prevista dal Piano dei Servizi, che interseca i plessi scolastici, l'attrezzatura religiosa e le attrezzature di interesse pubblico. Questo nuovo tracciato si collega con il percorso ciclo pedonale in fase di realizzazione ed a carico dell'ambito di trasformazione TR2;
- itinerario adiacente alla ferrovia. Rappresenta un percorso ciclabile pedonale che collega il sottopasso pedonale nord della stazione ferroviaria con la dorsale di via Concordia – Papa Giovanni XXIII. Parimenti, l'accessibilità verso il sottopasso sud della stazione avviene mediante l'impiego del largo marciapiede che costeggia la Chiesa e l'Oratorio riqualificato e implementato.



Riorganizzazione della viabilità – Le dorsali principali



Riorganizzazione della viabilità – Schema completo della viabilità con i tre livelli

5.2.2 Parcheggi pubblici

Stante le mutate condizioni in termini di dotazione di autoveicoli per abitante residente nel Villaggio rispetto al periodo di costruzione e le caratteristiche morfologiche dell'impianto urbano, si registra una forte carenza di spazi di sosta per i residenti, dovuta anche in parte alla sosta di "non residenti" che si rivolgono alla stazione ferroviaria.

Tale carenza ha generato una sorta di "organizzazione autonoma" nella sosta degli autoveicoli sullo spazio pubblico, in parte autorganizzata ed in parte di tipo "selvaggio", soprattutto occupando aree verdi e spazi non appropriati, che generano difficoltà di transito e circolazione anche dei mezzi di soccorso.

Il piano propone prioritariamente una nuova e forte dotazione di stalli per colmare la domanda dei residenti, e in modo secondario un potenziamento sulle aree attorno ai principali punti di attrazione, al fine di scoraggiare l'uso eccessivo dell'autoveicolo come mezzo di trasporto all'interno dell'area del Villaggio e conseguente congestione nelle ore di punta.

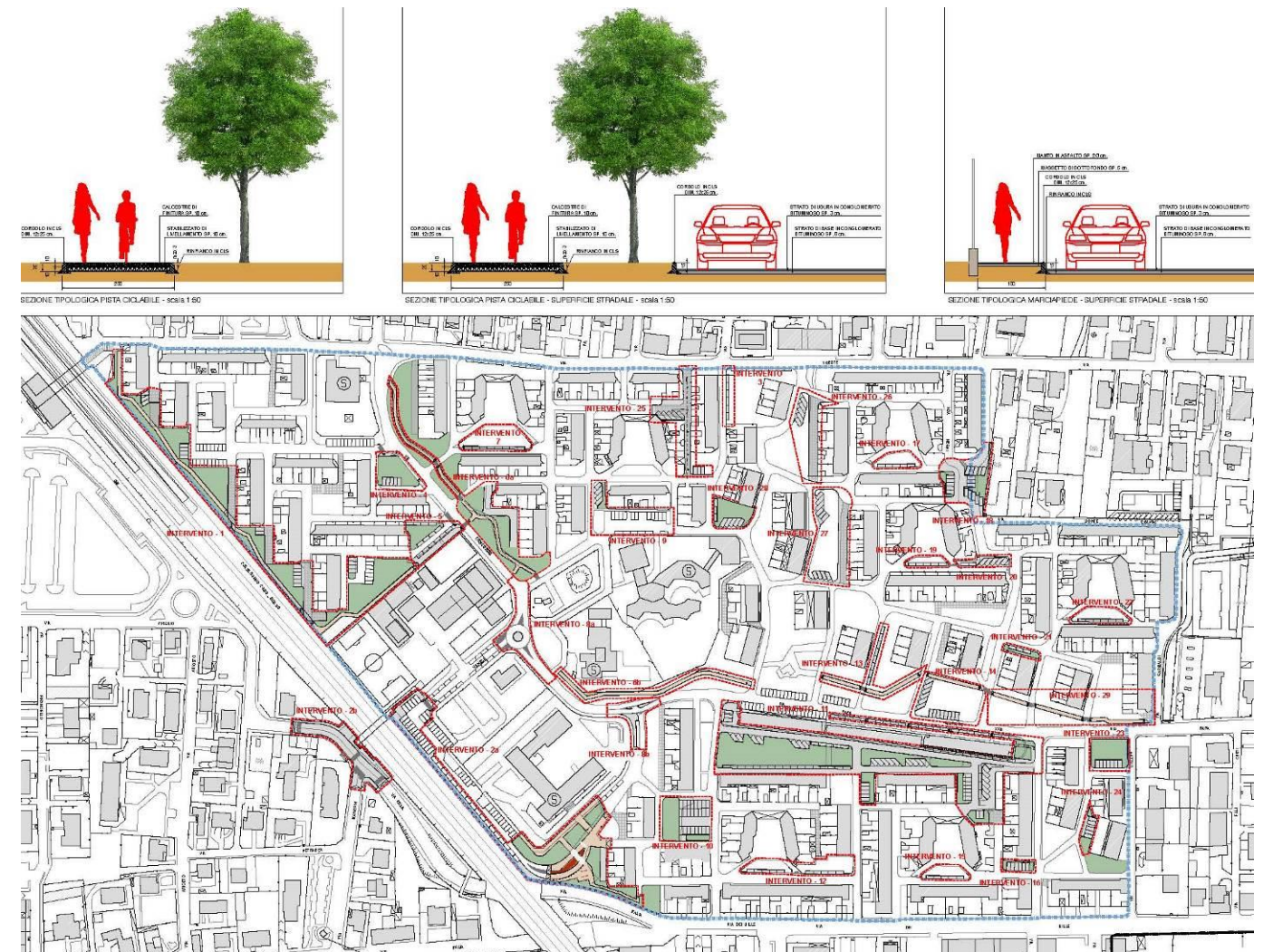
Questo potenziamento sui punti di attrazione da una parte va a soddisfare sia la legittima richiesta di sosta degli utenti, sia ad alleviare i problemi di congestione causati da quella sosta impropria anche temporanea sui residenti che si trovano vicini.

I nuovi spazi di sosta individuati si realizzano in parte sulla riorganizzazione della platea stradale esistente ed in parte sulle aree verdi esistenti non gravate dalla presenza di alberature di alto fusto.

E' innegabile che sul patrimonio aereo delle aree verdi presenti si possano trovare altri spazi più residuali e più piccoli da dedicare alla sosta dei residenti. Infatti si potrebbero individuare aree ove poter localizzare 1 o 2 posti auto. Il presente piano però, mira a individuare aree di una certa rilevanza al fine di dare una prima consistente risposta evitando anche il dispendio delle risorse economiche in una miriade di piccoli o piccolissimi interventi non inquadrati unitariamente in un unico disegno.

Il progetto prevede la seguente dotazione:

- Parcheggi esistenti mantenuti e regolamentati = 108 posti
- Nuovi parcheggi regolamenti = 399posti
- Nuovi parcheggi ATU TR2 = 19 posti
- TOTALE = 526 posti
- Parcheggi esistenti piazzette private = 154 posti
- **TOTALE DOTAZIONE COMPLESSIVA= 680 posti**



Interventi programmati – Sezioni tipologiche

5.2.3 Verde e luoghi di socializzazione

Come enunciato precedentemente, il progetto salvaguarda il ricco patrimonio arboreo di alto fusto presente nel Villaggio, che fortemente lo caratterizza.

Il verde esistente, oltre ad essere un elemento di unitarietà paesistico dell'ambito, rappresenta anche un fulcro costitutivo dell'impianto originario del Villaggio a cui va riconosciuto la sua potenzialità come elemento ordinatorio.

Il piano, pertanto, imposta la propria progettualità sulla valenza di queste aree, implementandone ulteriormente come nel caso dei percorsi ciclo pedonali che risultano integrati con le aree verdi e relative piantumazioni di alto fusto, e/o di risagomatura come nel caso delle aree per parcheggio.

Un punto nodale di maggiore progettualità viene individuato sulle aree antistanti il plesso della scuola media. In questo punto il progetto costruisce una sorta di nuovo spazio per la socialità urbana, prevedendo nel contempo interventi di sicurezza stradale.

Nello specifico si propone la realizzazione di un unico spazio superando la frammentazione che attualmente sussiste tra marciapiedi, strada, aree verdi e spazi marginali. Unitarietà che viene generata da un unico spazio alla stessa quota mediante l'innalzamento della quota stradale a quella del marciapiede.

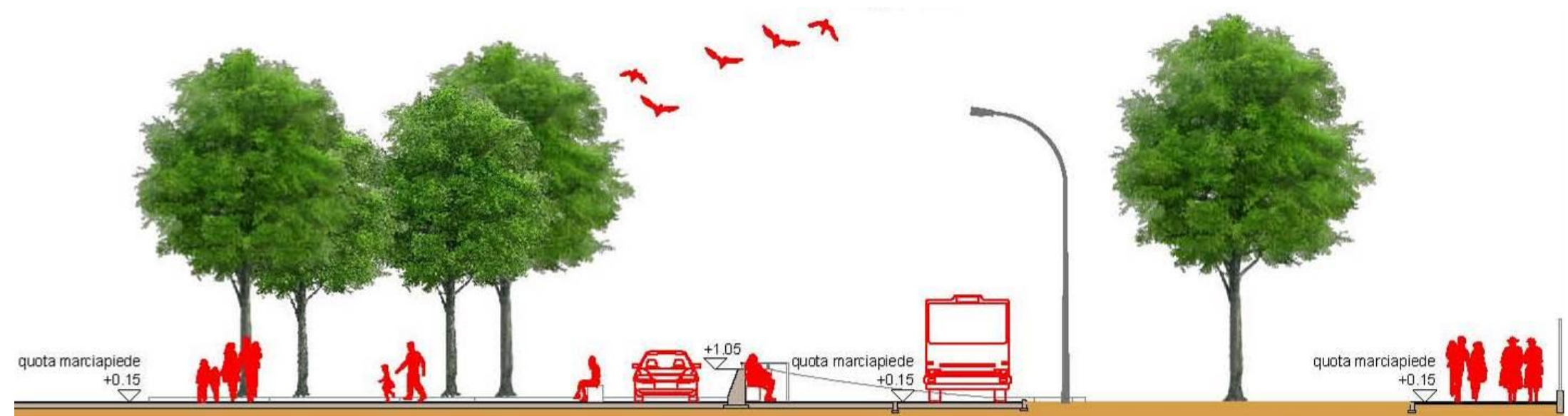
L'obiettivo è di costruire un'unica superficie senza ostacoli per il pedone costringendo, invece, l'autoveicolo a dover superare la variazione altimetrica con conseguente riduzione della velocità.

La proposta progettuale dunque prevede un ribaltamento dell'uso dello spazio a favore del pedone piuttosto che dell'autoveicolo. In altri termini l'area viene progettata principalmente secondo le esigenze del pedone e poi degli autoveicoli anche in relazione alla presenza dell'utenza della scuola media.

Dal punto di vista compositivo, questo spazio si organizza attorno quattro aree verdi che ordinano gli spazi pedonali e a loro volta circoscrivono i tracciati veicolari. In tal senso la viabilità di attraversamento si riorganizza in due flussi specifici: uno dedicato al transito degli autoveicoli che non trova occasione di sosta o fermata, e un secondo destinato esclusivamente al transito dei pullman scolastici che trova una specifica area dedicata alla sosta e attesa che del resto viene separata dall'adiacente canale di attraversamento veicolare con uno specifico manufatto di arredo urbano.

Lo spazio così riconfigurato si completa con una serie di sedute e nuove alberature che ridano un nuovo senso di "urbanità" a quest'area prima caratterizzata dalla dominanza del veicolo motorizzato a quattro ruote e abbandono marginale.





5.3 Riconoscibilità dei percorsi e memoria del Villaggio

Durante i diversi sopralluoghi e rilievi si è individuata, anche su espressa manifestazione degli abitanti incontrati, l'esigenza di un più semplice orientamento all'interno del territorio del Villaggio che si caratterizza sin dalla sua realizzazione, dalla assenza quasi totale di una toponomastica.

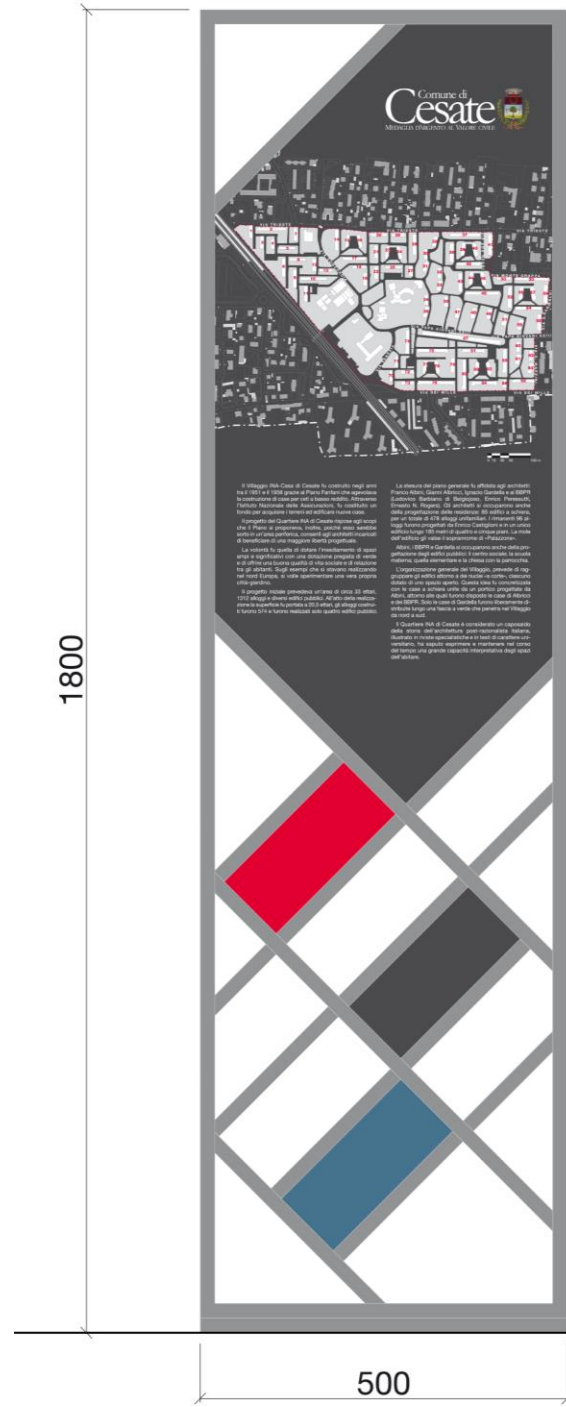
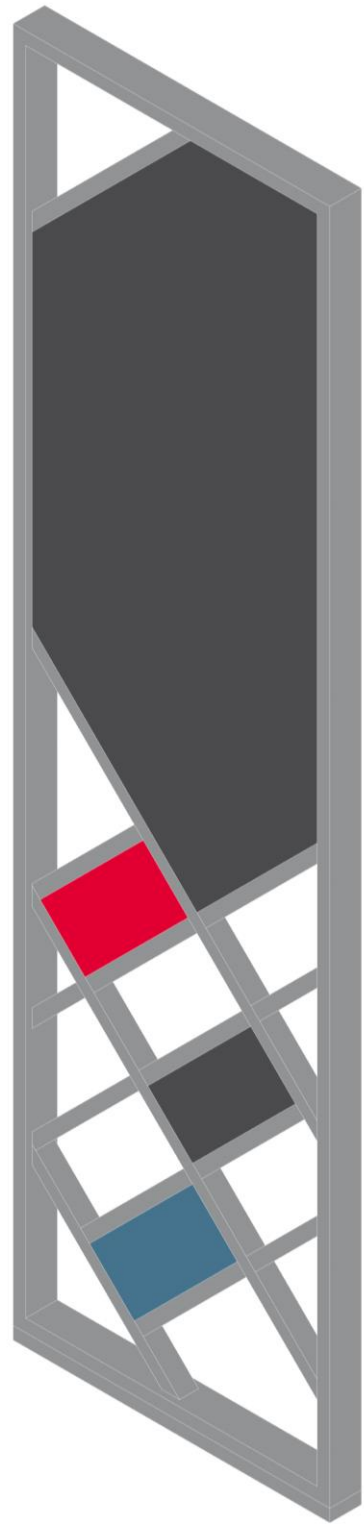
L'unico riferimento identificativo che oggi si tramanda è il numero del casseggiato che però non trova riscontro nelle odierne mappe e sistemi di navigazione. Questo aspetto, inoltre, rende difficoltoso l'accessibilità di tutti quegli utenti non residenti nel Villaggio che per diversi motivi si recano al suo interno.

Inoltre, la natura peculiare di questo tessuto urbano, la sua storia e il suo valore architettonico, storico e sociale, meritano un' specifica attenzione di divulgazione. In tal senso il PRU propone una specifica modalità di comunicazione da collocare in diverse aree del Villaggio, che da una parte rappresenta un punto informativo di toponomastica con i numeri dei casseggiati, dall'altra parte come elemento descrittivo della storia del Villaggio.

Questo elemento comunicativo si traduce in un totem verticale metallico contenente la mappa del Villaggio e una breve descrittiva storica.

L'estetica del totem è stata pensata per integrarsi con le linee fondamentali che realizzano i fabbricati: linee orizzontali e verticali a 90° completate con linee a 45°. Ne deriva una composizione basata su fondi di colori omogeneo sopra i quali vengono collocati le illustrazioni grafiche e i testi; e dal punto di vista cromatico vengono utilizzate tinte contrastanti e colori primari.







Il Villaggio INA-Casa di Cesate fu costruito negli anni tra il 1951 e il 1956 grazie al Piano Fanfani che agevolava la costruzione di case per ceti a basso reddito. Attraverso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, fu costituito un fondo per acquisire i terreni ed edificare nuove case.

Il progetto del Quartiere INA di Cesate rispose agli scopi che il Piano si proponeva, inoltre, poiché esso sarebbe sorto in un'area periferica, consentì agli architetti incaricati di beneficiare di una maggiore libertà progettuale.

La volontà fu quella di dotare l'insediamento di spazi ampi e significativi con una dotazione pregiata di verde e di offrire una buona qualità di vita sociale e di relazione tra gli abitanti. Sugli esempi che si stavano realizzando nel nord Europa, si volle sperimentare una vera propria città-giardino.

Il progetto iniziale prevedeva un'area di circa 33 ettari, 1312 alloggi e diversi edifici pubblici. All'atto della realizzazione la superficie fu portata a 20,5 ettari, gli alloggi costruiti furono 574 e furono realizzati solo quattro edifici pubblici.

La stesura del piano generale fu affidata agli architetti: Franco Albini, Gianni Albricci, Ignazio Gardella e ai BBPR (Lodovico Barbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti, Ernesto N. Rogers). Gli architetti si occuparono anche della progettazione delle residenze: 85 edifici a schiera, per un totale di 478 alloggi unifamiliari. I rimanenti 96 alloggi furono progettati da Enrico Castiglioni e in un unico edificio lungo 185 metri di quattro e cinque piani. La mole dell'edificio gli valse il soprannome di «Palazzone».

Albini, i BBPR e Gardella si occuparono anche della progettazione degli edifici pubblici: il centro sociale; la scuola materna; quella elementare e la chiesa con la parrocchia.

L'organizzazione generale del Villaggio, prevede di raggruppare gli edifici attorno a dei nuclei «a corte», ciascuno dotato di uno spazio aperto. Questa idea fu concretizzata con le case a schiera unite da un portico progettato da Albini, attorno alle quali furono disposte le case di Albricci e dei BBPR. Solo le case di Gardella furono liberamente distribuite lungo una fascia a verde che penetra nel Villaggio da nord a sud.

Il Quartiere INA di Cesate è considerato un caposaldo della storia dell'architettura post-razionalista italiana, illustrato in riviste specialistiche e in testi di carattere universitario, ha saputo esprimere e mantenere nel corso del tempo una grande capacità interpretativa degli spazi dell'abitare.



5.4 Modalità di attuazione e durata

Gli interventi individuati dal PRU si possono attuare mediante singoli interventi separati, gruppi di interventi o nella sua interezza, secondo le tempistiche individuate dall'Amministrazione comunale in relazione alle proprie disponibilità economiche o secondo i propri piani di bilancio economico.

Il piano non ha una durata temporale, si conclude con l'attuazione degli interventi programmati ed è sempre modificabile.

5.5 Costi

La realizzazione del PRU prevede un investimento indicato nel quadro economico di circa € 810.000, comprendente il costo di tutti gli interventi, le spese accessorie, ma esclude le spese tecniche.

I parametri di costo indicati sono desunti dal PREZZARIO REGIONALE delle opere pubbliche - Regione Lombardia - Comune di Milano - Provveditorato interregionale per la Lombardia e l'Emilia Romagna - Opere compiute civili, urbanizzazione e difesa del suolo - edizione 2020 - 1 gennaio 2020

5. ELENCO ELABORATI

Elenco elaborati grafici

Tav. V01 – Schema viabilistico progetto - Planimetria

Tav. PR1 a PR21 – Interventi planimetrie

Elenco elaborati tecnico-descrittivi

Relazione tecnica

Stima dei costi

Capitolato tecnico descrizione delle opere

Piano di manutenzione dell'opera