



Assessorato al Territorio

Settore Programmazione e Pianificazione Territoriale,
Urbanistica Operativa, Mobilità e Viabilità

Servizio Programmazione e Pianificazione Territoriale
Ufficio Piani Urbanistici

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

DOCUMENTO DI PIANO

COLLAZIONATO SUCCESSIVAMENTE ALLA DELIBERAZIONE C.C. N° 71 DEL 29/11/2007: 18/12/2007

**TAV.
A11**

RELAZIONE

Sindaco

Marco Maria Mariani

Assessore al Territorio

Paolo Romani

Segretario Generale

Dott.ssa Ileana Musicò

Direttore di Settore

Arch. Mauro Ronzoni

Coordinamento Generale e Documento di Piano: Arch. Massimo Giuliani

Coordinamento di Piano dei Servizi, Piano delle Regole e Norme di PGT: Arch. Roberto Almagioni, Arch. Carlo Gerosa

Valutazione Ambientale Strategica: Ing. Marco Pompilio

Revisione giuridica: Avv. Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica (parte geologica e sismica): REA s.c.r.l. (Dott. Geol. D. D'Alessio)

Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica (parte idraulica): Ing. F. Gianoli, Ing. M. Schena

P.U.G.S.S.: Studio ambientale (Dott. Geol. N. Bosco)

Allegati al P.G.T.

Consulenze:

Piano Urbano del Commercio: Arch. A. Patrizio, Arch. V. Lorenzelli

Norme di Urbanistica Commerciale: Prassicoop, R. Cavalli

Piano Energetico Comunale: Dott. L. Andreoli

Ufficio Piani Urbanistici

Collaboratori tecnici:

Arch. Francesca Corbetta, Arch. Angela Cortini, Ing. Chiara Della Rossa,
Arch. Enzo Dottini, Arch. Andrea Giambarda, Arch. Gianluca Marangoni,
Arch. Giuseppe Palmati, Arch. Stefania Zamberlan, Dott. Ivana Pederiva
Geom. Massimo Monguzzi

Altri collaboratori:

Natalia Colombo, Maria Meregalli, Emilia Pesenti, Patrizia Sacchetti

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE	8
1.1. IL DOCUMENTO DI PIANO	8
2. OBIETTIVI DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE	10
2.1. IL PASSAGGIO DAL PRG 2004 AL PGT	13
3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E RICOGNIZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE	17
3.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	18
3.2. IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE – DOCUMENTO STRATEGICO	21
3.3. IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE	25
3.4. IL PARCO REGIONALE DELLA VALLE DEL LAMBRO	30
3.5. DOCUMENTI PER LA PIANIFICAZIONE D'AREA DELLA BRIANZA.	32
3.5.1. IL PIANO STRATEGICO DELL'AGENZIA DI SVILUPPO LOCALE DELLA BRIANZA:	32
3.5.2. IL PIANO D'AREA DELLA BRIANZA	34
3.6. “LA CITTÀ DI CITTÀ” UN PROGETTO STRATEGICO PER LA REGIONE URBANA MILANESE	36
3.7. PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE DEI COMUNI CONFINANTI	37
3.7.1. CINISELLO BALSAMO	38
3.7.2. SESTO SAN GIOVANNI	39
4. CONOSCENZA DELLA CITTÀ	41
4.1. EVOLUZIONE DEL SISTEMA URBANO	41
4.1.1. LO SVILUPPO DELLA MAGLIA INFRASTRUTTURALE	46
4.2. CARATTERISTICHE SOCIO ECONOMICHE	47
4.2.1. POPOLAZIONE	47
4.2.2. IL SISTEMA DEI SERVIZI ESISTENTI	52
4.2.3. IL SISTEMA ECONOMICO	56
4.2.4. ABITAZIONI E VALORI DEL MERCATO IMMOBILIARE	59
5. OBIETTIVI DI SVILUPPO	64
5.1. SINTESI DELLE CRITICITÀ, POTENZIALITÀ ED OPPORTUNITÀ DELLA CITTÀ DI MONZA	65
5.2. GLI OBIETTIVI ASSEGNATI AL PIANO	67
5.3. POLITICHE DI INTERVENTO DEL PIANO	73
5.3.1. IL SISTEMA DEI SERVIZI	73
5.3.2. IL SISTEMA DEL COMMERCIO	77
5.3.3. IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	84

5.3.4. SOSTENIBILITÀ ENERGETICA DEL COMUNE DI MONZA	86
---	----

6. LE AREE DI TRASFORMAZIONE **91**

6.1. AMBITI STRATEGICI E SISTEMI URBANI	94
6.1.1. IL SISTEMA DEI PARCHI URBANI	96
6.1.2. IL SISTEMA FERROVIARIO	98
6.1.3. IL SISTEMA DELLA GRANDE VIABILITÀ	99
6.1.4. IL SISTEMA DEI SERVIZI CON AMPIO RAGGIO DI ATTRAZIONE	100
6.1.5. IL SISTEMA DEGLI SPAZI CENTRALI	101
6.1.6. IL SISTEMA DELLE AREE DI RIQUALIFICAZIONE	102
6.1.7. IL SISTEMA DEI CORSI D'ACQUA	103
<i>AMBITO 40 – Ex OSPEDALE SAN GERARDO</i>	104
6.2. LE AREE SISTEMA	109
6.3. VALUTAZIONE DELLE QUANTITÀ DI AREE DA ATTUARE NEL PERIODO DI VALIDITÀ DEL DOCUMENTO DI PIANO	110
6.4. CRITERI PER LA SCELTA FINALE DELLE AREE DA ATTUARE E PER L'APPLICAZIONE DEGLI INCENTIVI EDIFICATORI	112

7. PEREQUAZIONE E SISTEMA DEGLI INCENTIVI **114**

7.1. PEREQUAZIONE TRA COMPARTI E DI COMPARTO	114
7.2. PEREQUAZIONE DIFFUSA	115
7.2.1. DIRITTI VOLUMETRICI DELLE AREE A SERVIZI	115
7.2.2. INDICI NELLE AREE SISTEMA	116
7.2.3. LE QUANTITÀ DELLA PEREQUAZIONE DIFFUSA	117
7.2.4. CRITERI DI COMMERCIALIZZAZIONE DEI DIRITTI VOLUMETRICI	118
7.3. IL MECCANISMO DI COMPENSAZIONE E DI TRASLAZIONE DELLE SUPERFICI LORDE PAVIMENTO	119
7.4. IL SISTEMA DEGLI INCENTIVI	120
7.4.1. GLI INCENTIVI SULLE AREE AGRICOLE	120
7.4.2. INCENTIVI PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI NEL SISTEMA COMMERCIALE	121

8. RAPPORTO TRA IL PGT E LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) **123**

8.1. DIRETTIVE ED INDIRIZZI PER I SISTEMI INSEDIATIVO E DELLA MOBILITÀ	125
8.2. DIRETTIVE ED INDIRIZZI PER IL SISTEMA AMBIENTALE	136
8.2.1. POLITICHE PER IL SISTEMA AMBIENTALE PER IL PIANO DEI SERVIZI E RELATIVI INDIRIZZI:	136
8.2.2. POLITICHE PER IL SISTEMA AMBIENTALE PER IL PIANO DELLE REGOLE E RELATIVI INDIRIZZI:	137
8.2.3. POLITICHE PER IL SISTEMA AMBIENTALE PER I PIANI ATTUATIVI E RELATIVI INDIRIZZI:	138
8.2.4. POLITICHE PER IL SISTEMA AMBIENTALE PER L'AZIONE DI GOVERNO DELL'AMMINISTRAZIONE E RELATIVI INDIRIZZI:	138

<u>9.</u>	<u>ALLEGATO – SCHEDE TECNICHE PIANI DI SETTORE</u>	<u>140</u>
<u>10.</u>	<u>ELABORATI DEL DOCUMENTO DI PIANO</u>	<u>141</u>

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 La città di Monza nel contesto della conurbazione milanese.	19
Figura 2 I comuni della nuova provincia della Brianza.....	20
Figura 3 Vista aerea della Brianza centrale. Il territorio del Comune di Monza è segnato in modo evidente dalla presenza del Parco storico della Villa Reale	21
Figura 4 Documento strategico per il Piano Territoriale Regionale – Schemi di rappresentazione dell’area metropolitana milanese.	22
Figura 5 La Pedemontana e la Brebemi	24
Figura 6 La rete infrastrutturale del quadrante nord ovest dell’area metropolitana milanese...	24
Figura 7 PTCP della Provincia di Milano – Tav. 1 Infrastrutture. L’estratto riporta il quadrante nord est di Milano dal quale si possono evincere le prescrizioni in materia di infrastrutture e di interventi di rilevanza sovracomunale di interesse per il Comune di Monza.	26
Figura 8 PTCP della Provincia di Milano – Tav. 2 Difesa del suolo. La tavola evidenzia gli elementi correlati alla politica di difesa del suolo. Per Monza è evidente come l’elemento di maggior attenzione sia costituito dal Fiume Lambro.....	26
Figura 9 PTCP della Provincia di Milano - Tav. 3 Sistema paesistico ambientale	29
Figura 10 PTCP della Provincia di Milano – Tav. 4 La rete ecologica. Nell’ambito della rete ecologica provinciale (basata su corridoi ed aree esistenti da tutelare, completare e potenziare) per Monza è evidente il rilievo del Parco della Villa Reale ed il corso del Fiume Lambro	29
Figura 11 Il Piano Territoriale di coordinamento del Parco regionale della valle del Lambro - Stralcio della parte meridionale relativa al territorio comunale di Monza.....	31
Figura 12 L’area definita come Brianza centrale nel Documento di Inquadramento del Piano d’Area della Brianza	34
Figura 13 Il contratto di quartiere S.Eusebio.....	39
Figura 14 I Percorsi urbani “Zippi”	39
Figura 15 Il P.I.I. di Viale Brianza e le sue articolazioni funzionali.....	39
Figura 16 Il PII dell’area ex Marelli.....	40
Figura 17 Visualizzazione delle superfici costruite e non costruite.....	42
Figura 18 Il consumo di suolo a Monza	42
Figura 19 Visualizzazione del progressivo consumo di suolo nelle città di Monza	43
Figura 20 L’attuale sistema delle aree dismesse.....	45
Figura 21 Sintesi dei movimenti di popolazione a Monza dal 1861 al 2004.....	47

Figura 22 Movimenti naturali a Monza negli ultimi trent'anni 1975/2004.....	48
Figura 23 Andamento del tasso di natalità 1991-2004 Monza - Lombardia - Italia	48
Figura 24 Andamento del tasso di mortalità 1991-2004 Monza - Lombardia - Italia	49
Figura 25 Movimenti migratori a Monza negli ultimi trent'anni 1975/2004.....	49
Figura 26 Andamento del tasso di immigrazione 1991-2004 Monza - Lombardia - Italia	50
Figura 27 Andamento del tasso di emigrazione 1991-2004 Monza - Lombardia - Italia	50
Figura 28 Confronto popolazione residente anni 1991-2004 per fasce d'età (percentuali).....	51
Figura 29 Composizione familiare: confronto 1991- 2004. Valori percentuali.	51
Figura 30 Il sistema di servizi esistenti (in verde le aree a parco).	53
Figura 31 L'insieme delle aree libere o agricole da valorizzare	54
TOTALE SP.....	55
Figura 32 Imprese e unità locali operanti, iscritte e cessate	56
Figura 33 Imprese e unità locali per ramo di attività	56
Figura 34 8°Censimento generale dell'industria e servizi 22 ottobre 2001.....	57
Figura 35 Valori immobiliari - Dicembre 2004.....	61
Figura 36 Prezzi immobiliari per quartiere e per età degli edifici	61
Figura 37 Incrementi % dei prezzi (2003 - 2004).....	62
Figura 51 La rete di viabilità ed i centri di quartiere	69
Figura 52 Il sistema del verde urbano e le sue relazioni con i servizi strategici	71
Figura 53 Il sistema del verde urbano e le sue relazioni con i centri di quartiere	72
Figura 54 La rete di viabilità ed i servizi strategici	74
Figura 55 Le connessioni tra il sistema dei servizi strategici e del verde urbano con i parchi dell'intorno geografico	76
Figura 56 La "quadra" viabilistica di Monza	85
Figura 57 Le aree di trasformazione: ambiti strategici ed aree sistema	91
Figura 58 Elenco degli ambiti strategici individuati dal PGT	93
Figura 59 Individuazione degli ambiti strategici. Lo schema mostra la classificazione degli ambiti in relazione alla loro destinazione prevalente	94
Figura 60 Sistemi urbani e ambiti strategici	96
Figura 61 Sistema dei parchi urbani e ambiti strategici	97

Figura 62 Sistema ferroviario e ambiti strategici.....	98
Figura 63 Sistema della grande viabilità e ambiti strategici.....	99
Figura 64 Sistema dei servizi con ampio raggio di attrazione e ambiti strategici	100
Figura 65 Sistema degli spazi centrali e ambiti strategici.....	101
Figura 66 Sistema delle aree di riqualificazione e ambiti strategici	102
Figura 67 Sistema dei corsi d'acqua e ambiti strategici.....	103
Figura 68 Il contesto dell'ambito strategico numero 40	106
Figura 69 Il contesto dell'ambito strategico numero 40	106
Figura 70 Il contesto dell'ambito strategico numero 10	108
Figura 71 Il contesto dell'ambito strategico numero 10	108
Figura 72 Individuazione delle aree sistema.....	109
Figura 73 Distribuzione funzionale delle aree di trasformazione nei 5 anni di validità del Documento di Piano	111
Figura 74 Concorso delle tipologie di aree alla individuazione della quota annua delle aree di trasformazione.....	111
Figura 75 La perequazione attraverso i diritti volumetrici delle aree a servizi	116
Figura 76 La perequazione attraverso il doppio indice dei comparti	117
Figura 77 Criteri di commercializzazione dei diritti volumetrici	119

1. Introduzione

La pianificazione comunale per il governo del territorio è regolata dal capo II della legge regionale dove si introduce (art.6) il Piano di governo del territorio (PGT) quale strumento che “definisce l’assetto dell’intero territorio comunale” (art. 7).

Al fine di rispondere nel modo più aderente possibile alla natura complessa del governo delle trasformazioni urbane l’articolazione dei contenuti della pianificazione comunale prevede una separazione degli strumenti che comunque operano dentro ad un quadro strategico unitario. Secondo questa separazione il PGT si articola in tre atti:

- “Documento di Piano” con contenuti di carattere prevalentemente strategico, quale elemento “di regia” di una politica complessiva sul territorio, armonizzata rispetto agli obiettivi ed alle procedure ma anche attenta a problemi di efficacia e di opportunità, attraverso un sistema di relazioni fondato su meccanismi di reciproca coerenza (non a senso unico) e attenzione alle dinamiche della evoluzione dei sistemi urbani;
- “Piano dei Servizi” al quale è affidato l’armonizzazione tra insediamenti e città pubblica e dei servizi;
- “Piano delle Regole” al quale sono affidati gli aspetti di regolamentazione e gli elementi di qualità della città costruita.

Piano dei Servizi e Piano delle Regole, pur congegnati in modo da avere autonomia di elaborazione, previsione ed attuazione, interagiscono costantemente attraverso la coerenza e il reciproco rapporto con il Documento di Piano. Il Documento di Piano si deve dotare di un apparato conoscitivo sufficiente a determinare regole, direttive ed indirizzi che sono poi approfondite e specificate nel Piano dei Servizi

1.1. Il Documento di Piano

Il Documento di Piano, come anticipato, è finalizzato a restituire un’impostazione strategica alle ipotesi di sviluppo locale e non contiene previsioni che producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli (art.8, comma 3). È lo strumento:

- nel quale saranno messe a punto le strategie di breve e medio periodo finalizzate all’attuazione del Governo del Territorio del Comune e a coordinare ed indirizzare le politiche ed i Piani di Settore che concorrono ai processi di riqualificazione urbana;
- dove vengono sintetizzate e valutate le analisi svolte sulla città grazie alle quali individuare le criticità, le potenzialità e le opportunità presenti e focalizzare gli obiettivi di governo che l’Amministrazione Comunale intende porsi per il breve e medio periodo;

- dove sono riportate le indicazioni e gli obiettivi specifici per il Piano dei Servizi, per il Piano delle Regole e per gli interventi di trasformazione urbana.

Il Documento di Piano si sviluppa attraverso contenuti di carattere analitico e progettuali (regole, direttive ed indicazioni) e da luogo a tre tipi di prodotti principali:

- elaborati cartografici (tavole di analisi, di rappresentazione delle strategie ed obiettivi di sviluppo, di individuazione e classificazione degli ambiti di trasformazione);
- relazione nella quale sintetizzare le analisi ed le ricognizioni necessarie
- assetto normativo che definisce l'efficacia del Documento di Piano in termini di prescrizioni, direttive ed indirizzi.

Per quanto attiene ai contenuti analitici del Documento di Piano essi fanno riferimento a:

- obiettivi assegnati al piano con riferimento agli obiettivi che l'Amministrazione pubblica intende perseguire per lo sviluppo del proprio territorio;
- inquadramento territoriale e ricognizione delle programmazione territoriale. Oggetto di esame e studio sono gli atti della programmazione regionale e provinciale (con particolare riferimento alle prescrizioni ed alle direttive per la pianificazione comunale). Per gli aspetti connessi al sistema ambientale e paesistico le analisi tengono conto sia degli aspetti rilevati a scala territoriale e riportati nei piani e programmi regionali e provinciali, sia degli approfondimenti realizzati in sede locale. Il documento dovrà contenere l'individuazione delle aree a rischio archeologico, delle aree di interesse paesistico o storico monumentale e degli elementi del paesaggio agrario nonché le analisi e le conseguenti valutazioni critiche del Piano generale dei Servizi del sottosuolo (PUGSP) che la legge indica come elemento integrativo obbligatorio nella relazione del Piano dei Servizi;
- quadro conoscitivo della città di Monza. Sono riconducibili a tale quadro le analisi di settore relative al sistema urbano, alle caratteristiche socio-economiche, al sistema della mobilità, dei servizi, delle aree a rischio archeologico, di interesse paesistico o storico monumentale, degli elementi del paesaggio agrario e delle aree verdi ed agricoli, ecc. Per ognuna delle tematiche oggetto di indagine il Documento di Piano individua criticità e potenzialità (anche in relazione alle capacità di spesa dell'amministrazione comunale) allo scopo di individuare le tematiche che possono diventare oggetto delle politiche del Documento di Piano e far emergere le parti da affidare agli approfondimenti del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi.

Per quanto attiene al contenuto progettuale del Documento di Piano è volto a definire, partendo dalla sintesi delle criticità, potenzialità ed opportunità risultanti dalle analisi di cui sopra, gli obiettivi (anche dal punto di vista delle

quantità) e le politiche di governo del territorio e riporta le prescrizioni e le direttive per il raggiungimento degli obiettivi.

Facendo riferimento agli stessi obiettivi strategici e quantitativi, detta inoltre le regole e le direttive che devono guidare i Piani Attuativi previsti nelle aree di trasformazione, il Piano dei Servizi, il Piano delle Regole e i vari Piani di Settore e specialistici che sono previsti per una corretta gestione del sistema urbano

La legge regionale attribuisce al Documento di Piano la definizione degli eventuali criteri di compensazione, perequazione e incentivazione (articolo 8, lettera g della l.r. 12/2005). L'amministrazione comunale di Monza ha deciso di usare questa opportunità e di prevedere all'interno del Documento di Piano un apposito spazio per lo sviluppo di questa tematica.

Nelle parti che seguono sono illustrati i contenuti del Documento di piano secondo la struttura sopra indicata.

Tra le peculiarità che emergono nel PGT di Monza si segnalano in particolare tre elementi:

- l'uso della perequazione come modalità di gestione delle trasformazioni urbane e di realizzazione dei servizi;
- l'introduzione di un meccanismo competitivo nella trasformazione urbana, quale strumento per accrescere la qualità degli interventi;
- l'integrazione tra politiche settoriali (politiche agricole e qualità urbana/territoriale) e l'uso degli incentivi come strumenti per raggiungere obiettivi di riqualificazione ambientale, di aumento dei livelli di fruibilità delle aree verdi e di condivisione e sostenibilità economica nella realizzazione degli obiettivi di piano.

2. Obiettivi dell'Amministrazione comunale

Gli obiettivi che l'Amministrazione si prefigge di raggiungere ed affida al Piano di Governo del Territorio sono riconducibili a due principali categorie; quella della risposta ad esigenze generali e diffuse e quella della realizzazione di interventi specificamente selezionati tra quelli possibili.

Un primo obiettivo generale consiste nella occasione di coordinamento e di reciproco adeguamento degli strumenti settoriali già in dotazione al Comune; ciò vale in particolare per quegli strumenti settoriali che, non dotati autonomamente di efficacia prescrittiva, trovano nelle scelte del PGT una efficace strumentazione operativa.

In analogia con il precedente, tra gli obiettivi generali si può certamente annoverare la possibilità di recepire e valorizzare i contenuti di molti tra gli strumenti sovracomunali che hanno ricadute sul territorio di Monza, quali:

- il Piano Territoriale Paesaggistico della Regione;
- il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia e gli indirizzi del Piano d'Area per la Brianza;

- il Piano Territoriale del Parco della Valle del Lambro;
- gli strumenti già predisposti o in fase di predisposizione degli altri Parchi di natura sovracomunale attorno alla Città;
- lo strumento di adeguamento e verifica delle fasce PAI.

Più in generale la redazione del PGT offre anche l'occasione per l'aggiornamento delle previsioni e delle proposte regionali e sovracomunali inerenti l'assetto delle Infrastrutture su gomma e su ferro che caratterizzano questa parte di territorio.

Quanto agli obiettivi puntuali, la maggior parte di essi sono riconducibili come origine di formulazione al Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche del 2003, integrati e precisati avvalendosi anche delle nuove opportunità offerte dalla innovazione legislativa.

Possano sinteticamente così essere indicati.

Operare perché l'attuazione del PGT sia volte a rispondere a fabbisogni non solo di mercato ma anche delle fasce di reddito che sono e rischiano di essere emarginate dalla fruizione dei beni e servizi della Città e in particolare del bene Casa. Le forze economiche che intervengono utilizzando i valori della Città devono assumere il compito di partecipare attivamente alle soluzioni di questo problema come di quelli in generale che implicano solidarietà e non emarginazione. La Città di tutti, aperta ed equa, passa in buona misura dalla capacità della economia della Città di rispondere a fabbisogni differenziati. Questa risposta trova nelle previsioni del PGT una presenza contestuale rispetto alla generalità degli interventi.

In questo senso il Piano Casa, sia con localizzazioni di edilizia residenziale pubblica sia con interventi di edilizia convenzionata in proprietà e in affitto, è parte sostanziale delle attuazioni del Piano.

Valutare i problemi della Mobilità, per quanto attiene alle scelte di Piano definendo il quadro complessivo di riferimento comunale e sovracomunale e in particolare proponendo scelte che incidano sulla qualità del traffico interno alla Città; determinando nei quartieri una "gerarchia" di funzionamento rispetto alla scala sovracomunale, alla scala urbana e a quella di quartiere e ricercando un sistema di integrazione tra trasporto su ferro e su gomma (pubblico e privato).

Il tema posto è quello di ricostruire attraverso la riorganizzazione della viabilità, la continuità del tessuto urbano, che cioè ogni Quartiere o settore della Città possa usufruire di una sorta di circonvallazione che drena il traffico di attraversamento; questo sistema a sua volta si connette al sistema più generale di circonvallazione urbana e sovracomunale.

Ciò si può realizzare ricostruendo le "connessioni interne " e realizzando i superamenti delle barriere (ferrovie, linee d'acqua, altro) attraverso l'utilizzazione prevalentemente dell'esistente. I risultati attesi, assieme a quello principale di migliorare la vivibilità dei quartieri cittadini, sono quelli di ridurre gli inquinamenti, i consumi energetici, aumentare la sicurezza e la disponibilità a percorsi ciclopedonali.

Intervenire per la riqualificazione ambientale e paesaggistica della Città e delle sue relazioni con il territorio.

Costituire in sostanza un sistema di aree verdi sia con aree a carattere specifico di parchi e giardini sia potenziando con interventi specifici la funzione ecologica delle aree agricole e della presenza dei corsi d'acqua naturali ed artificiali.

In particolare si tratta anche di valorizzare la connessione tra il sistema della ciclopedità e quello del verde, realizzando una continuità paesaggistica che parte dai giardini e dai parchi urbani e conduce al contesto territoriale dei Parchi Regionali e Sovracomunali. Anche in questo contesto il Parco Storico gioca un ruolo determinante sia come presenza sia come esempio per la formazione dei Parchi di Cornice individuati dal Piano.

Definire le varie opportunità pubbliche e private che competono al ruolo della Città come capoluogo della nuova Provincia di Monza e Brianza.

Ciò significa definire la complessa rete dei servizi di questo livello, tenuto conto della scala territoriale degli stessi.

Questo ruolo trova uno specifico riferimento nella individuazione del Polo istituzionale (sede della Provincia e destinazioni connesse) ma anche nella rete di servizi urbani e sovracomunali a carattere economico, sociale, culturale, sanitario, scolastico e della formazione universitaria, oltre che nelle sedi istituzionali.

In questo ruolo indubbiamente la presenza della Villa Reale e del Parco giocano una parte rilevante.

Con le scelte del PGT Monza si candida ad essere una Città di Servizi e a forte contenuto Terziario- direzionale ma che mantenga, nel contempo il ruolo storico di Città produttiva connessa al sistema produttivo Brianteo e Lombardo. Anzi la Città, nel contesto territoriale può giocare un nuovo ruolo aperto alla ricerca e alla innovazione tecnologica e scientifica.

Definire, ai fini della qualità degli insediamenti, per ogni quartiere, la presenza delle "componenti di effetto urbano" in termini di servizi pubblici e privati espresse da presenze "polifunzionali" di destinazioni.

In tal senso la scelta è quella della individuazione, per ogni quartiere o Circoscrizione, della presenza di una "polarità", atta a caratterizzare il quartiere favorendone una immagine di "appartenenza e individualità" urbana.

Queste polarità utilizzano le presenze storiche, i parchi e giardini esistenti, le presenze di servizi pubblici e plessi scolastici, le opportunità di nuove localizzazioni individuate per verde e servizi, in generale utilizzando aree centrali rispetto ai quartieri (per esempio aree dismesse e archeologie industriali), per realizzare nuove "centralità" con qualità urbana, con più destinazioni e funzioni pubbliche e private.

In generale si costituiscono delle aree di rilevante estensione, prevalentemente pedonali. I servizi sono previsti in particolare con attenzione sia alla popolazione anziana sia alla presenza infantile e giovanile.

Mettere a sistema la diffusione dei Servizi pubblici e di uso pubblico.

Nel perseguimento di questo obiettivo la quantità delle aree individuate deve essere accompagnata alla qualità delle stesse; l'organizzazione del sistema verde, della pedonalità, dei valori paesaggistici, non può fare infatti a meno dei fattori di quantità di aree disponibili a questi scopi.

Inoltre è l'insieme di più servizi e verde che determina la centralità e la qualità degli effetti urbani nella fruizione da parte della popolazione.

In questo senso il Piano dei Servizi deve essere visto anche quale strumento di presenza diffusa dei servizi connessi alle destinazioni urbanistiche ed è volto anche a rendere "sistema" la presenza degli stessi servizi e del verde che li connette.

Da ultimo non si può tralasciare, come obiettivo di Piano, anche quello di dare una risposta alle esigenze ricadenti sul sistema delle proprietà, di aree spesso già edificate ed urbanizzate, che non hanno trovato ancora risposta a causa del lungo tempo trascorso tra l'approvazione del Piano Regolatore tuttora vigente ed oggi, senza varianti di adeguamento se non per particolari situazioni infrastrutturali, o di Piani di Zona. La rilevante differenza tra stato attuale delle urbanizzazioni e dell'edificazione e le puntuali previsioni del vigente Azzonamento determina da molti anni uno stato di sofferenza economica e sociale soprattutto in riferimento alla gestione del patrimonio edilizio esistente, oltre che alla difficoltà di realizzazioni sulle aree di completamento nel tessuto urbano. Rispetto a questo obiettivo il ricorso a strumenti di Perequazione e di Compensazione rappresenta certamente una opportunità che coniuga incentivi e stimoli ad un rilancio con una risposta più equa rispetto al passato

2.1. Il passaggio dal PRG 2004 al PGT

Il PGT interviene sulla complessa situazione della Città, dopo che l'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Generale del 2004, giunta alla soglia della adozione, non ha potuto procedere ulteriormente per l'avvento della nuova legge regionale.

La novità degli strumenti e della metodologia urbanistica, introdotta dalla l.r. 11 marzo 2005, n. 12, non sono indifferenti al raggiungimento degli obiettivi che erano stati posti nella redazione del P.R.G. e che erano conseguenti ai contenuti generali del Programma amministrativo.

Anzi, si può dire che alcuni contenuti di legge, in particolare:

- la redazione della VAS con l'individuazione delle criticità e la attivazione del Monitoraggio;
- il Piano dei Servizi;
- la conformazione dei suoli determinata, per le aree di trasformazione, dallo strumento attuativo convenzionato ;

- gli incentivi a fini della qualità degli interventi sia a carattere ambientale sia energetico, tra cui la compensazione e perequazione;

sono tutti strumenti che possono migliorare, attraverso una loro opportuna utilizzazione, l'efficacia del Piano rispetto ad obiettivi urbanistici ed ambientali.

In sostanza la previsione statica di Azzonamento del P.R.G. tradizionale si trasforma nel PGT, se sono ben valorizzate le nuove possibilità, in uno strumento di programmazione e pianificazione che cerca di connettere risorse private e pubbliche, interventi e attuazioni di priorità del Piano dei Servizi, controllo e adeguamento della gestione di Piano nel tempo.

Quindi ai tradizionali obiettivi previsti dagli azzonamenti dei P.R.G. della legge urbanistica nazionale e regionale, che rischiavano di attuarsi "occasionalmente" secondo opportunità di localizzazione e di tempo dettate solo dal mercato o da interventi "forzati", spesso di complessa e difficile attuazione, si integrano obiettivi altrettanto importanti di temporalità, di corretta localizzazione secondo le disponibilità del mercato (concertazione degli interventi) ma anche della programmazione delle opportunità territoriali e del controllo e della verifica nel tempo della fattibilità dei programmi amministrativi e quindi delle opportunità di adeguamento e correzione.

Un elemento significativo che la nuova legge consente di affrontare, stabilendo la non conformazione dei suoli nelle aree di trasformazione in sede di Documento di Piano, che pure le individua, è quello di introdurre elementi di competitività sul piano economico-imprenditoriale ed industriale in alternativa a quelli di "rendita" determinati dalla certezza connessa alla conformazione dei suoli del P.R.G.

Inoltre col PGT si è affrontato un nuovo rapporto tra programmazione degli interventi e sostenibilità, soprattutto in riferimento al tema dell'energia individuando come criterio importante per le realizzazioni ammesse nel Piano non solo i tradizionali parametri urbanistico, edilizi ed ambientali, ma anche quelli propri del risparmio energetico e della utilizzazione di fonti energetiche alternative.

Agli obiettivi già contenuti nella proposta di P.R.G. del 2004 il passaggio al nuovo strumento urbanistico PGT ha aggiunto:

- la maggior qualificazione degli stessi,
- i livelli di programmazione e fattibilità nel tempo,
- la capacità "competitiva" delle risorse private per raggiungere i fini di Piano come capacità industriale e imprenditoriale e non solo determinata dalla proprietà del suolo.
- il ruolo di parametri e indicatori ambientali (come ad esempio quello energetico), o sociali (come ad esempio quello del Piano Casa) come indicatori delle scelte di realizzazione del Piano.

La maggior qualificazione degli obiettivi si può schematizzare nelle seguenti considerazioni.

- Le politiche di “contenimento” del consumo di territorio trovano riferimento specifico nella quantificazione di obiettivi e “soglie dimensionali” nel quinquennio di vita del Documento di Piano, differenziati tra interventi residenziali (di cui si sceglie un contenimento più attento) e interventi terziario direzionali e produttivi (che nel nuovo ruolo della Città come capoluogo di Provincia assumono rilevanza sia pubblica sia privata). Rilevante in questo senso anche la scelta di puntare maggiormente sulla riqualificazione di aree dismesse o già utilizzate a fini edificatori.
- Gli “incentivi”, controllati al fine di non incidere sulle dimensioni urbanistiche sostenibili degli interventi, investono in modo preciso la qualità ambientale (aree per servizi e verde, energia e fonti alternative, qualità nel paesaggio e comfort degli edifici) ed in particolare la “gestione” a fini ecologici e paesaggistici delle aree agricole come parte importante della qualità della Città e della politica dei Parchi. Gli stessi incentivi investono anche le finalità sociali per la casa e per i servizi e per il sistema commerciale, con la concertazione degli interventi senza incidere solo sulle previsioni pubbliche in aree e opere.
- La attenzione alle “criticità” definite dalla VAS che è strumento non solo orientato alle scelte di Piano ma anche di verifica continuativa “di gestione” delle scelte e delle attuazioni con apposite fasi di monitoraggio.

I Livelli di programmazione e fattibilità nel tempo possono essere così riassunte nei seguenti punti principali.

- Si determina un legame tra previsioni pubbliche e private che trova un proprio riferimento nel Piano dei Servizi, al fine di determinare le opportunità, le priorità e la definizione delle risorse pubbliche e private per la realizzazione dei Servizi a diversa scala nel territorio. Infatti il Piano dei Servizi, a sua volta, trova concreto riferimento nelle scelte di Bilancio e del Programma delle Opere Pubbliche.
- Tale legame si esprime con chiare procedure di “concertazione” degli interventi che sono ammessi in funzione degli obiettivi concreti di Piano, si tratti di servizi di quartiere o urbani e sovracomunali, di realizzazioni private o di interesse pubblico..
- Il “Monitoraggio”, come specifico adempimento introdotto nel Piano, determina la possibilità di verificare puntualmente e nel rapporto con l’insieme delle previsioni la sostenibilità (ambientale, urbanistica ed economica) degli interventi introducendo quanto necessario al fine della fattibilità degli stessi in tempi accertati.
- La maggior parte dei vincoli di utilità pubblica, predisposti ai fini della acquisizione di aree da parte del Comune o di altri Enti pubblici, non sono connotati da decadenza nel tempo, sia perché interni ad ambiti non conformati, sia perché correlati a meccanismi di Perequazione interna all’ambito in cui sono contenuti o tra diversi ambiti. Lo stesso meccanismo è diffuso ove opportuno sul territorio

ed esteso (senza benefici volumetrici) sulle aree agricole con appositi incentivi. La realizzazione dei servizi pubblici da parte del privato, anche tramite i meccanismi perequativi, rappresenta un'ulteriore alternativa al semplice vincolo predisposto per l'acquisizione forzata delle aree.

La capacità "competitiva" delle risorse private per raggiungere i fini di Piano è riconducibile ai seguenti aspetti principali.

- Si apre, con l'individuazione delle Aree di Trasformazione" (Ambiti Strategici ed Aree Sistema) non conformate ma con "indicazioni e previsioni" importanti per la Città, nella definizione del diritto di edificazione una fase di concertazione col Comune rispetto ai contenuti, che fa crescere la qualità della risposta rispetto al conseguimento dei fini e degli obiettivi di Piano.
- Nel Piano, ciò si traduce in possibilità di determinare una chiara "competitività" tra le proposte di attuazione delle previsioni, selezionandole in base alle migliore funzionalità delle stese proposte rispetto al risultato atteso in campo sociale, ambientale e di miglioramento dell'assetto urbanistico. Questa competitività trova un riferimento chiaro e non discrezionale, nella Normativa di Piano, in appositi riferimenti ad incentivi che esprimono, come indicatori, il grado di opportunità e di priorità delle proposte rispetto alle finalità e agli obiettivi di Piano.

3. Inquadramento territoriale e ricognizione della programmazione territoriale

Nel presente capitolo viene trattato l'inquadramento territoriale della città di Monza non solo dal punto di vista della sua localizzazione all'interno della regione Lombardia, ma anche, e principalmente, con riferimento agli strumenti di programmazione e pianificazione a scala territoriale.

L'intento è la costruzione del quadro della programmazione e pianificazione territoriale al fine di individuare le relazioni esistenti tra il Piano di Governo del Territorio (PGT) di Monza e gli strumenti sovraordinati; ciò consente di procedere alle verifiche di congruità delle politiche del PGT e al recepimento delle prescrizioni cogenti in materia di infrastrutture, salvaguardia ambientale, ecc. (si ricorda tuttavia il carattere di circolarità della legge regionale che contempla la possibilità per il Documento di Piano di modificare le scelte di pianificazione provinciale la quale può a sua volta mutare la programmazione regionale).

Nella costruzione del quadro ricognitivo a scala territoriale si sono considerati anche strumenti settoriali (quale il PTC del Parco Regionale della Valle del Lambro) e documenti di indirizzo redatti dai comuni della Brianza; sono stati inoltre presi in esame programmi di intervento avviati dai comuni limitrofi a Monza (iniziative di trasformazione urbana e territoriale riconducibili ai cosiddetti programmi complessi e alla programmazione negoziata) la cui realizzazione ha degli impatti che vanno oltre la scala comunale e che possono avere delle ripercussioni anche nel territorio di Monza.

Di seguito si illustra brevemente l'insieme degli strumenti considerati ed il valore che essi hanno rivestito nella redazione del Documento di Piano.

Documento strategico per il Piano Territoriale Regionale, del quale vengono messi in risalto in particolare tre elementi:

- l'area metropolitana, quale contesto che il documento strategico usa come riferimento per le sue valutazioni e previsioni;
- l'attraversamento dell'asse transeuropeo Lisbona-Kiev (cosiddetto "corridoio V") e l'adeguamento infrastrutturale che ne consegue;
- la nuova fiera a Rho-Pero come elemento attrattore e luogo attorno al quale si svilupperà, in connessione con Malpensa, un nuovo polo regionale.

L'impatto che tali elementi hanno sulla individuazione delle politiche di intervento del PGT di Monza sono sintetizzabili come segue:

- Monza e la Brianza sono una delle parti che compongono l'area metropolitana lombarda, tra quelle maggiormente congestionate assieme all'area milanese; ciò comporta una classificazione gerarchica degli elementi di criticità con conseguenze nella definizione delle politiche di intervento sia in termini temporali sia di scala dell'intervento e degli attori da coinvolgere.

- La realizzazione dell'asse Lisbona-Kiev, il corridoio V, coinvolge il territorio di Monza in particolare nel momento in cui affronta il rapporto tra reti lunghe e reti brevi e si concretizza anche nella realizzazione della Pedemontana e della Rho- Monza
- Il nuovo polo fieristico è una opportunità che Monza deve saper cogliere presentandosi come ambito in grado di captare una domanda nuova rispetto a quella che gravita su Milano offrendo situazioni che a differenza di quelle milanesi puntano su elementi legati alla gradevolezza dell'ambiente e del paesaggio.

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia (PTCP) di Milano, del quale sono individuati, in particolare, gli aspetti di carattere paesistico, la rete ecologica, quelli legati al consumo di suolo, alle previsioni sulla rete infrastrutturale e la localizzazione dei servizi di scala sovracomunale.

Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale della Valle del Lambro, che dedica uno spazio specifico all'interno delle norme tecniche di attuazione al Parco della Villa Reale e all'Autodromo.

Per quanto attiene ai documenti di indirizzo dei comuni della Brianza si tratta di:

- Piano Strategico dell'Agenzia di Sviluppo Locale della Brianza, un piano a scala sovracomunale che individua degli obiettivi di sviluppo di politiche legate al sistema infrastrutturale, all'ambiente e ai servizi, obiettivi sottoscritti dell'Amministrazione Comunale di Monza;
- Piano d'Area della Brianza, un documento interno al Piano Territoriale di Coordinamento, "un quadro programmatico di assetto territoriale di riferimento che costituisce indirizzo e orientamento per l'assetto e il governo del territorio degli enti locali" (cfr. Piano d'Area della Brianza, Le finalità)

I programmi complessi considerati ricadono nei territori di Cinisello Balsamo e di Sesto San Giovanni e si riferiscono al Programma Integrato di Intervento (PII) di viale Brianza e al Contratto di Quartiere S. Eusebio a Cinisello Balsamo e al riuso delle aree Falk nel Comune di Sesto San Giovanni.

3.1. Inquadramento territoriale

Il territorio del Comune di Monza si trova nel settore nord est della conurbazione milanese sull'asse infrastrutturale per Lecco.



Figura 1 La città di Monza nel contesto della conurbazione milanese.

Dal punto di vista del sistema dell'accessibilità territoriale, Monza è interessata da due linee ferroviarie - la Milano–Monza– Chiasso e la linea Milano–Monza–Tirano - e da un sistema stradale articolato in:

- autostrada A4 Torino–Venezia e Tangenziale Nord;
- due strade statali: la “Valassina” (SS 36) che va da Milano a Lecco e la “Bustese”(SS 527) che va da Oleggio a Monza.

La costruzione della rete viabilistica autostradale e tangenziale di Milano iniziò nel 1930 con l'autostrada A4 Milano Venezia, con andamento est-ovest a sud di Monza sul confine con Sesto San Giovanni, mentre la tangenziale est venne costruita negli anni '70. Il suo prolungamento verso il Comune di Vimercate e la variante della tangenziale nord sono realizzazioni dell'ultimo decennio.

Monza, nonostante la sua vicinanza con Milano, è il capoluogo del territorio della Brianza, un'area con proprie caratteristiche e specificità insediative e storico ambientali. Il territorio brianteo, compreso fra il sistema metropolitano milanese a sud ed il sistema delle città pedemontane a nord, ha una organizzazione a rete articolata in tanti centri piccoli e medi ed in aree omogenee (il Vimercatese ad est, la Brianza Centrale con Monza e la Brianza Occidentale) ed in un tessuto connettivo a rete (strade, parchi, ferrovie, monumenti, ecc.) che la caratterizza.

La Brianza, divenuta Provincia il 12/05/2004, è un'area particolarmente densa e complessa, costituita da circa 58 Comuni. Conta poco meno di ottocentomila abitanti ed ha un'economia di rilevanza internazionale; presenta un'orografia complessa: collinare a nord (con fiumi e aree protette dall'andamento nord – sud) e pianeggiante a sud; dispone di un impianto storico, ambientale ed architettonico (parchi e ville) di grande valore e potenzialità.



Figura 2 I comuni della nuova provincia della Brianza

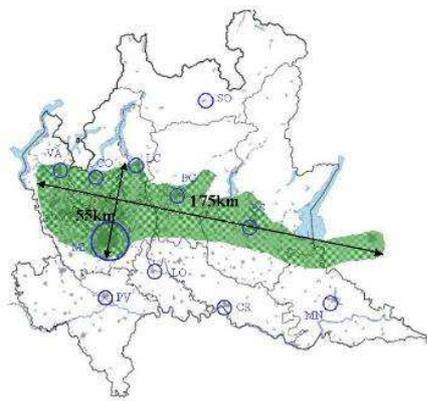
Pur trovandosi in un contesto fortemente urbanizzato che tende a fondere e rendere irriconoscibili le diverse realtà locali, Monza riesce ancora ad affermare la propria fisionomia grazie alla presenza del vasto Parco Reale a nord del centro storico che si connette al più vasto Parco della Valle del Lambro che costituisce la “spina” verde del sistema paesistico ambientale del nord Milano.



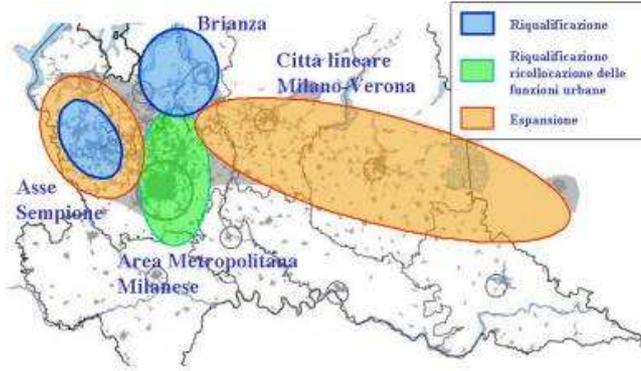
Figura 3 Vista aerea della Brianza centrale. Il territorio del Comune di Monza è segnato in modo evidente dalla presenza del Parco storico della Villa Reale

3.2. Il Piano Territoriale regionale – Documento strategico

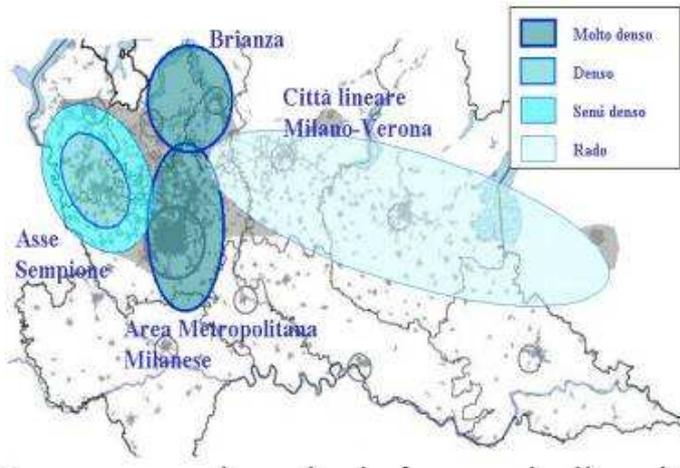
Il “Documento strategico per il Piano Territoriale Regionale” definisce come uno dei contesti di lettura e di riferimento per le sue valutazioni e previsioni l’area metropolitana lombarda. Tale area densamente urbanizzata ha una estensione di 175Km ed una profondità massima, in corrispondenza di Milano, di 55Km (vedi schema 1) e può essere descritta «[...] come la sommatoria di specifiche conurbazioni, ormai fisicamente quasi saldate tra di loro, che però comunicano quasi esclusivamente attraverso il nodo milanese» un unico grande contesto all’interno della quale il Documento Strategico riconosce tuttavia delle specificità in ragione del livello di concentrazione dei fenomeni di urbanizzazione (vedi schema 2), tra questi la Brianza, un contesto ad alta densità e oramai stabile. La lettura delle differenze nei processi di urbanizzazione ha evidentemente delle implicazioni nelle azioni sul territorio e nel caso della Brianza la propensione è alla riqualificazione piuttosto che all’espansione (vedi schema 3).



1



2



3

Figura 4 Documento strategico per il Piano Territoriale Regionale – Schemi di rappresentazione dell'area metropolitana milanese.

Schema 1: le dimensioni dell'area metropolitana; schema 2: le conurbazioni che compongono l'area metropolitana; schema 3: caratteri prevalenti delle politiche di trasformazione urbana

Il Documento Strategico richiama inoltre l'attenzione su alcune politiche territoriali contenute nel PTCP di Milano ritenute efficaci per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità territoriale. Tra queste sembrano particolarmente significative ai fini del presente PGT quelle inerenti a:

- sistema dei corridoi ecologici, rispetto ai quali il Documento Strategico ritiene che la loro previsione costituisca « [...] sicuramente un forte elemento di innovazione nel modo di interpretare il rapporto tra aree edificate ed aree libere» aggiungendo che il « [...] successo dell'esempio del PTCP della provincia di Milano nel disegnare un sistema all'interno dell'hinterland milanese dimostra le potenzialità di riutilizzo nelle altre parti dell'area metropolitana lombarda. La possibilità di integrare nei corridoi ecologici anche le zone dei parchi e dei corsi d'acqua permette inoltre di pensare ad un nuovo modo di integrazione dei diversi sistemi ambientali. »

- controllo rispetto al consumo di suolo « [...] *La normativa prevista dal PTCP di Milano relativa al consumo di suolo interviene in maniera innovativa sulla problematica probabilmente più rilevante per tutto il sistema metropolitano lombardo. Il controllo è attuato attraverso una serie di direttive che stimolano la pianificazione comunale ad un più efficace uso delle risorse a disposizione.* »
- politiche di marketing territoriale. « [...] *Sulla base di aggregazioni già collaudate di comuni dell'area milanese che da tempo condividono politiche territoriali, sono state messe a punto azioni di marketing territoriale che coniugano prospettive di sviluppo e di sostenibilità territoriale.*»

Accanto a queste politiche vanno anche menzionate quelle relative alla riqualificazione dei sistemi urbani e della qualità urbana a loro volta enunciate in altre parti del Documento strategico «[...] *Incentivazione dei "Centri commerciali naturali" e cioè di centri diffusi all'interno dei nuclei storici, con forme di gestione coordinata e guidata per proporre un'alternativa alla diffusione dei centri commerciali classici nelle zone periferiche; estensione del ricorso ai contratti di quartiere; incentivazione della riqualificazione urbana e multifunzionale nelle zone ad alta accessibilità ferroviaria.*»

Non meno significative sono le considerazioni svolte dal documento sulla politica per le aree agricole, evidenziata tra le "politiche diffuse" come generatrice di servizi ambientali e di qualità del territorio. In particolare viene segnalato come con l'agricoltura di terza generazione sia possibile aumentare

Per quanto attiene al sistema delle infrastrutture il documento strategico sostiene che « [...] *la programmazione di adeguati collegamenti internazionali ha la funzione di supportare la Lombardia nella sua funzione di regione strategica dell'Europa. Una migliore dotazione infrastrutturale "di corridoio" deve però essere accompagnata da un incremento dell'accessibilità ai corridoi da parte delle aree periferiche della regione. L'efficienza e l'efficacia del trasporto infraregionale devono cioè portare al raggiungimento dell'obiettivo di interconnessione tra reti lunghe e brevi, al fine di "innervare" il territorio con infrastrutture e servizi di trasporto, in grado di garantire accessibilità ai grandi nodi e alle principali infrastrutture lineari anche da parte delle popolazioni delle aree della Lombardia non facenti parte dell'area metropolitana.*

Non c'è dubbio che l'avanzamento della realizzazione del corridoio 5 avrà positive ricadute sulla città di Monza, con il miglioramento dell'accessibilità, la razionalizzazione degli accessi alla rete viabilistica, il potenziamento delle infrastrutture viabilistiche e ferroviarie:

- la realizzazione della Pedemontana costituisce elemento importante per il completamento a nord della "quadra" della viabilità di scorrimento veloce che consentirà la piena funzionalità del sistema viabilistico urbano;
- il completamento della Rho-Monza rappresenta un traguardo significativo non solo sotto il profilo squisitamente viabilistico e di accessibilità, ma anche per le ricadute economiche legate alla

interconnessione tra la città di Monza (e la sua offerta di servizi e di luoghi di eccellenza) ed il nuovo polo espositivo a Rho Pero.



Figura 5 La Pedemontana e la Brebemi

La costruzione del Nuovo Polo fieristico costituisce certamente uno degli interventi destinati, assieme alla realizzazione del Piano d'area di Malpensa ed agli interventi infrastrutturali connessi a questi elementi ed al corridoio V, a segnare in modo importante la trasformazione territoriale della Lombardia per i prossimi decenni.

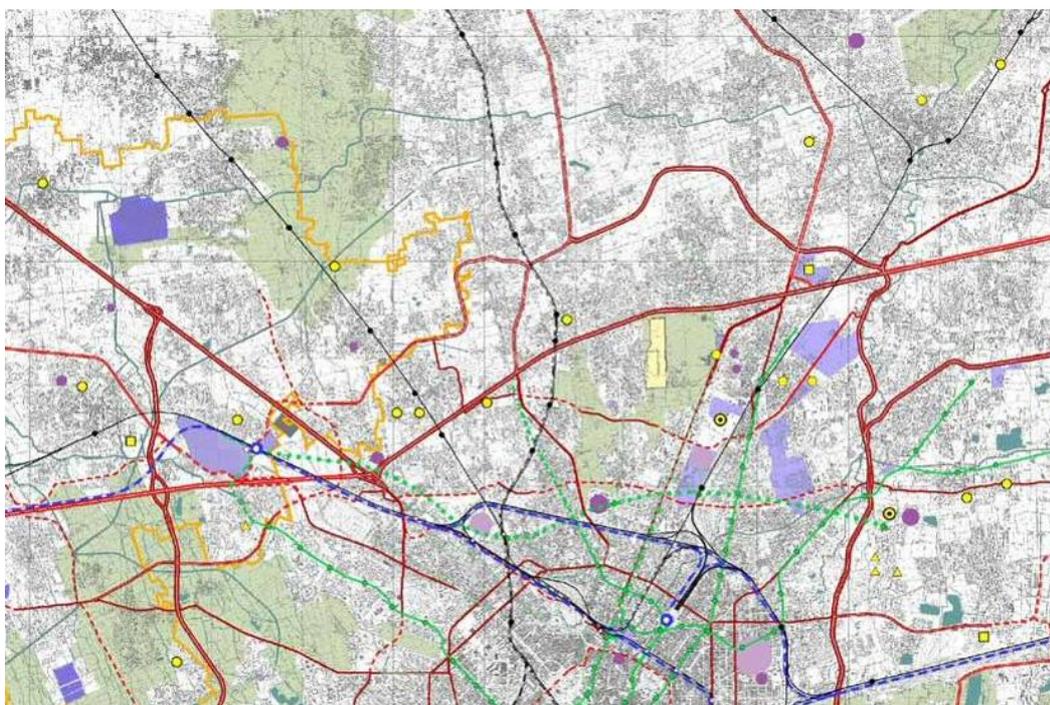


Figura 6 La rete infrastrutturale del quadrante nord ovest dell'area metropolitana milanese

La naturale gravitazione del nuovo polo per le funzioni di servizio connesse, che non trovano risposta immediata in loco, è certamente Milano, con cui il Nuovo Polo Fieristico ha connessioni strutturali (sia per i trasporti pubblici, sia per la vecchia sede espositiva non ancora totalmente dismessa). Tuttavia vi è la concreta possibilità che una parte della domanda si orienti verso una meta che unisca al carattere eminentemente urbano dei servizi offerti anche

caratteristiche di piacevolezza del contesto, di facile accessibilità e di qualità complessiva.

Non c'è dubbio che la città di Monza rappresenta la migliore possibilità in tal senso. La città deve cogliere questa opportunità attrezzandosi adeguatamente e mettendo in risalto i fattori qualitativi che la rendono una opzione possibile. Tra questi vale la pena di citare sin da subito le potenzialità derivanti dalla nuova sede di rappresentanza della regione Lombardia presso la Villa Reale e, sotto il profilo dell'accessibilità, già oggi Monza presenta rispetto alla localizzazione del Polo una discreta facilità; con il completamento della Rho-Monza tale accessibilità sarà decisamente migliorata

3.3. Il Piano Territoriale Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano¹ non ha nelle sue previsioni elementi cogenti specifici, con l'eccezione delle indicazioni di carattere ambientale e paesistico per le quali il PTCP assume per il territorio di Monza le previsioni contenute nella Tav. 3 di Piano, che sono in particolare regolate dai seguenti articoli delle Norme del PTCP:

- art. 31 Ambiti di rilevanza paesistica
- art. 35 Parchi urbani e aree per la fruizione
- art. 36 Centri storici e nuclei di antica formazione
- art. 37 Comparti storici al 1930
- art. 39 Elementi storico-architettonici

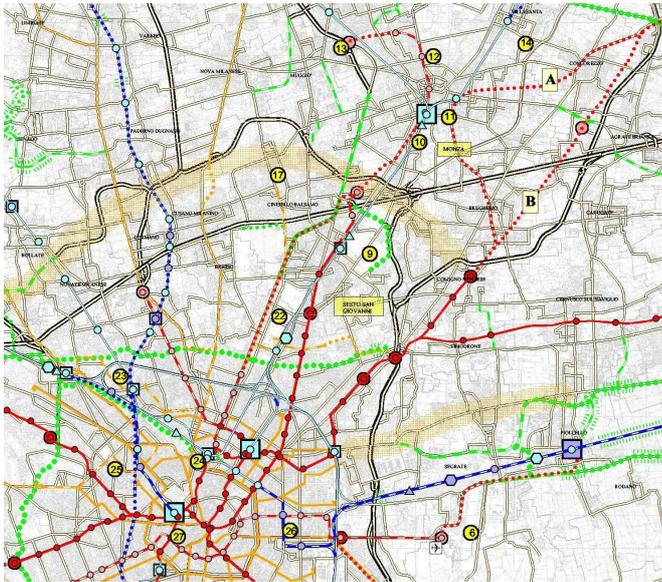
Gli articoli citati hanno valore prescrittivo per i beni vincolati ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio² o assoggettate al Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI)³. Per le restanti parti del territorio hanno valore di indirizzo.

In via generale tutte le norme citate prevedono salvaguardia, recupero e valorizzazione degli elementi cui fanno riferimento; a questi criteri è ispirata l'azione definita negli elaborati del PGT, potendosi così affermare che esso opera in piena sintonia di indirizzo con le previsioni del PTCP relative al territorio comunale di Monza, come si avrà anche modo di constatare nelle parti di questa Relazione che descrivono le politiche e gli interventi assunti dal PGT.

¹ ¹ Il PTCP della provincia di Milano è stato approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 55 del 14/10/2003 Pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, Serie Inserzioni – n. 45 – 5/11/2003, ai sensi dell'art. 3 comma 36 della l.r. 5/1/2000 n1

² Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137", già D.Lgs. 490/1999

³ Richiesto dalle LL. 267/98 e 365/00, si configura come stralcio funzionale del settore della pericolosità idraulica ed idrogeologica del Piano generale di bacino previsto dalla L. 183/89



Sistema Insediativo

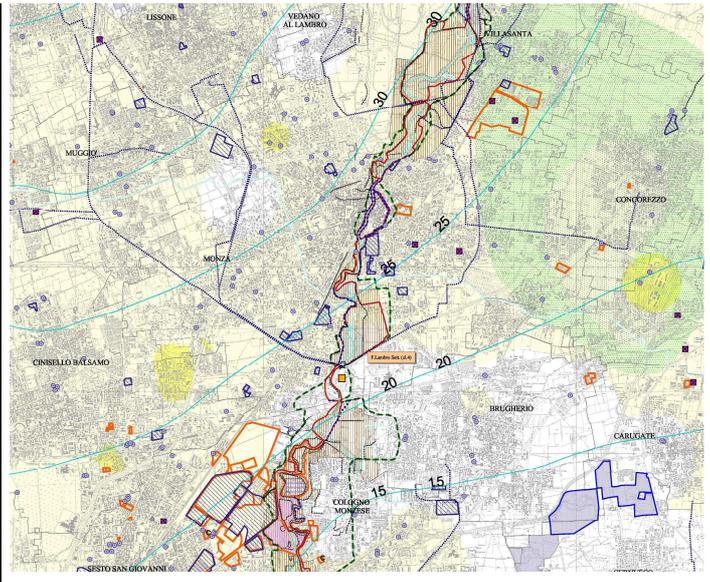
- Centri di rilevanza sovracomunale
- Arce e interventi di rilevanza sovracomunale**
 - 9 Polo ricreativo-sportivo Idropark - Segrate
 - 10 Area multifunzionale ex Falck - Sesto S. Giovanni
 - 11 Ambito di trasformazione urbana ex Fossati Lamperti ed ex TFM - Monza
 - 12 Ambito di trasformazione urbana ex Macello - Monza
 - 13 Polo culturale, servizi, attrezzature sportive sovracomunali Villa Reale e Parco - Monza
 - 14 Centro servizi poli-funzionali - Monza
 - 15 Area ex Lombarda Petroli - Villasanta
 - 16 Progetto Bicocca-Ansaldo-Università Statale - Milano
 - 17 Politecnico di Milano (Bovisa)
 - 18 Funzioni istituzionali e Centro per la moda e design Milano - (Garibaldi - Repubblica)
 - 19 Progetto Portello - Milano (Fiera)
 - 20 Grande biblioteca - Milano (Porta Vittoria)
 - 21 Cittadella del sapere - Milano (San'Ambrogio)

Sistema Infrastrutturale

- Aeroporti
- Stazioni ferroviarie
 - esistente
 - previsto
- Scali merci
 - esistente
 - programmato
- Terminali intermodali e logistica raccordata
 - esistente
 - previsto
- Ferrovie
 - esistente
 - programmato
 - previsto
- Metropolitane
 - esistente
 - programmato
 - previsto
- Fermate della metropolitana
 - esistente
 - programmato
- Sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata
 - esistente
 - programmato
 - previsto
- trasporto pubblico in sede protetta con tracciato da definire

- Interscambi con caratteristiche di intermodalità di eccellenza
 - esistente
 - previsto
- Interscambi di rilevanza sovralocale
 - esistente
 - previsto
- Interscambi con la rete metropolitana
 - esistente
 - previsto
- Strade
 - esistente 1 carreggiata
 - esistente 2 carreggiate
 - intervento programmato 1 carreggiata
 - intervento programmato 2 carreggiate
 - intervento previsto 1 carreggiata
 - intervento previsto 2 carreggiate
 - collegamento strategico con tracciato da definire
- Alternative di tracciato
 - A
 - B
- Confine provinciale
- Confini comunali
- Principali interferenze delle reti infrastrutturali previste o programmate con i gangli della rete ecologica e i corridoi ecologici

Note: Le indicazioni al di fuori dei confini provinciali hanno solo valore indicativo, e sono funzionali alla comprensione dell'assetto delle reti.
Ulteriori indicazioni su aree ed interventi di rilevanza sovracomunale sono contenute nei capitoli 3 e 4 della "Relazione generale".



- Legenda**
- Ambiti a rischio idrogeologico (art.45)**
 - Facce a rischio molto elevato (art.45 com.3 let.a)
 - Area a rischio molto elevato di tipo 1 (art.45 com.3 let.a2)
 - Area a rischio molto elevato di tipo 2 (art.45 com.3 let.a3)
 - Facce a rischio elevato (art.45 com.3 let.b)
 - Facce a rischio moderato (art.45 com.3 let.c)
 - Facce di rilevanza paesistico-fluviale (art.45 com.3 let.d)
 - Area a vincolo idrogeologico (art.45 com.3 let.e)
 - Corsi d'acqua**
 - Rete idrografica
 - Corsi d'acqua di cui all'elenco 2 (art. 46)
 - Interventi di difesa fluviale**
 - Vasche di laminazione in progetto
 - Area di esondazione controllata in progetto
 - Interventi di laminazione esistenti
 - Interventi in progetto (Fase B di progetto - PAI)
 - Are dismesse ed aree di bonifica (art. 48)**
 - Area dismesse
 - Area in corso di caratterizzazione e/o di bonifica
 - Area con bonifica certificata
 - Stabilimenti a rischio di incidente rilevante (art. 49)
 - Discariche esistenti (art. 43)
 - Ambiti di cava (art. 50)**
 - Sistema gliciale e sabbile
 - Attivi o inattivabili
 - Attivi o inattivabili parzialmente recuperati a uso fitivo
 - Cassati
 - Elementi geomorfologici (art. 51)**
 - Orli di terrazzo
 - Creste di morena
 - Critinali
 - Geoliti (art. 52)**
 - Monumento Naturale (Sasso del Guaidino)
 - Proposte di tutela
 - Impianti di depurazione**
 - Intercomunali esistenti
 - Comunali esistenti
 - da dimensionare o di dimensi
 - previsti
 - Pozzi pubblici**
 - 40
 - Soggezione della falda freatica in metri (settembre 2001)
 - Diffusione dei principali inquinanti nel primo acquifero (1997)**
 - organo-oligenati (> 50 microgr/l)
 - organo-oligenati (30 - 50 microgr/l)
 - nitrati (< 50 mg/l)
 - nitrati (50 - 50 mg/l)
 - Collettori**

Figura 7 PTCP della Provincia di Milano – Tav. 1 Infrastrutture. L'estratto riporta il quadrante nord est di Milano dal quale si possono evincere le prescrizioni in materia di infrastrutture e di interventi di rilevanza sovracomunale di interesse per il Comune di Monza.

Figura 8 PTCP della Provincia di Milano – Tav. 2 Difesa del suolo. La tavola evidenzia gli elementi correlati alla politica di difesa del suolo. Per Monza è evidente come l'elemento di maggior attenzione sia costituito dal Fiume Lambro

Altra tematica cui il PGT deve raccordare la propria politica a quella del PTCP è quella legata alla quantificazione dello sviluppo comunale che deve essere orientata alla minimizzazione del **consumo dei suoli** (aspetto già anticipato nella trattazione del documento strategico per il piano territoriale regionale).

Attraverso una normativa specifica (art. 84 NTA e Tabella 3 dell'Allegato alle stesse NTA viene stabilito un tetto massimo di espansione della superficie urbanizzata. Va qui evidenziato che tale meccanismo di verifica non può trovare applicazione, nella forma in cui è previsto attualmente, nel mutato contesto legislativo stabilito dalla l.r. 12/2005, in cui alcuni suoli, pur indicati come possibili aree di espansione dal Documento di Piano, non sono da esso conformati; per essi dunque la previsione di espansione è una mera potenzialità e non può dunque essere valutata come consumo effettivo di suolo.

Ciò detto va comunque evidenziato che il PGT di Monza, assumendo come criterio predominante il riuso delle aree già edificate e la massima salvaguardia dei suoli liberi, certamente si colloca, quanto agli obiettivi della minimizzazione dell'incremento dei suoli urbanizzati, all'interno della filosofia sottesa alle previsioni del PTCP.

Il PTCP individua all'interno del territorio comunale i seguenti interventi ed aree di rilevanza sovracomunale:

- ambito di trasformazione urbana ex Fossati Lamperti ed ex TPM,
- ambito di trasformazione urbana ex Macello
- polo culturale, servizi, attrezzature sportive sovracomunali Villa Reale e Parco
- centro servizi polifunzionale

Una lettura delle indicazioni del PTCP per il territorio di Monza in relazione agli elementi che rappresentano le più significative occasioni di trasformazione della Lombardia può evidenziare i seguenti aspetti:

Polo fieristico esterno (Rho-Però). La collocazione della sede di rappresentanza formale della Regione Lombardia all'interno della Villa Reale e il centro di servizi polifunzionale del Rondò dei Pini sono due interventi previsti dal PTCP che hanno evidenti elementi di connessione con le attività espositive e i flussi di rappresentanze internazionali ad esse collegati.

Tale tipo di relazione suggerisce inoltre che il PGT debba dedicare una particolare attenzione al consolidamento ed allo sviluppo delle funzioni ricettive cittadine. Se si esclude infatti Milano, che presenta elementi di indubbio richiamo (sotto il profilo artistico, culturale e di pluralità di servizi offerti), ma anche aspetti di rilevante problematicità (traffico congestionato e conseguenti elevati tempi di accesso e spostamento, scarsità dell'offerta rispetto alla domanda, ecc.), Monza rappresenta una possibile e ragionevole localizzazione di strutture di ospitalità rispetto al Polo Fieristico, che uniscano una relativa vicinanza all'offerta di servizi ad opportunità (culturali, ricreative e di qualità complessiva di vita) di livello centrale urbano.

Aeroporto di Malpensa. Un analogo discorso può essere applicato a questa funzione sia circa la sua portata, sia circa le connessioni funzionali possibili rispetto a Monza. Riguardo a questa possibile relazione il PGT dovrà assumere una politica di intervento di promozione di servizi e strutture legate all'offerta culturale e di rafforzamento più in generale della qualificazione della Città come meta turistica di eccellenza. Il sistema culturale esistente che trova nella Villa Reale, nel Parco, nell'Autodromo e nei musei cittadini i suoi principali nodi dovrà essere rafforzato e valorizzato anche attraverso una nuova offerta museale. Ma il PGT non potrà limitare la sua attenzione al sistema culturale per accrescere il livello attrazione della città: valorizzazione del sistema dei parchi, promozione della qualità urbana, offerta commerciale qualificata sono tasselli, altrettanto importanti, sui quali concentrare risorse al fine di rendere Monza una destinazione ideale per un turismo di transito a tempo medio-breve di permanenza.

Essenziale per lo sviluppo di questi aspetti ed il conseguimento degli obiettivi correlati risulta essere una adeguata dotazione infrastrutturale che consenta una elevata accessibilità, sia rispetto ai due poli evidenziati (Fiera ed Aeroporto) sia rispetto al contesto più generale della Lombardia (sistema ferroviario, sistema autostradale e sistema della viabilità ordinaria di rapido scorrimento).

Fondamentale a questo proposito è la realizzazione dell'interramento del Viale Lombardia ad ovest dell'abitato: tale asta infatti rappresenta il lato ovest della "quadra" viabilistica di rapido scorrimento urbano e il suo sganciamento dai numerosi attuali accessi dalla viabilità ordinaria gli permetterà di svolgere appieno tale funzione. A sud, il sistema autostradale (A4) ed a est il Viale delle industrie rappresentano gli altri lati già funzionanti della "quadra". Il completamento a nord è affidato alla realizzazione della "Gronda Nord".

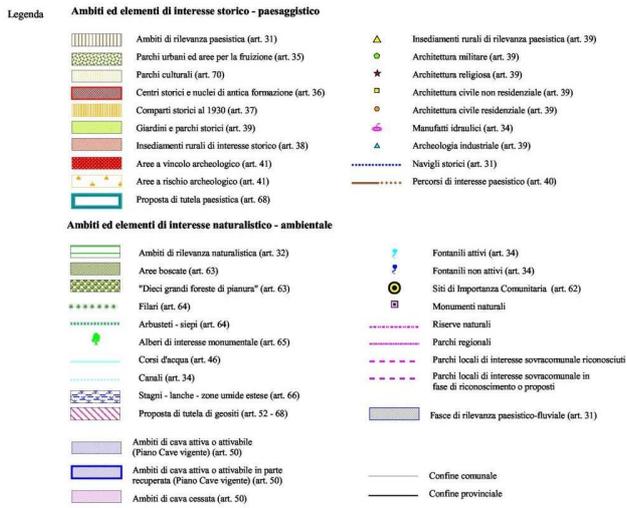
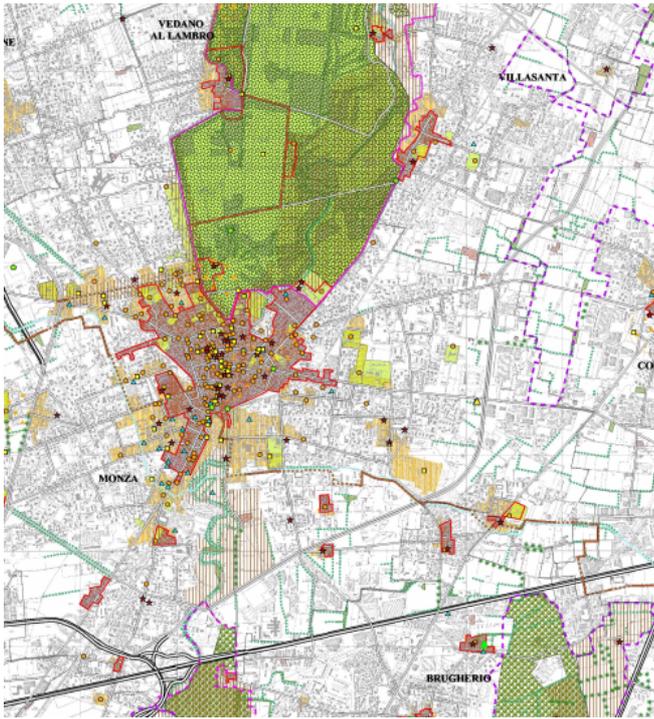


Figura 9 PTCP della Provincia di Milano - Tav. 3 Sistema paesistico ambientale

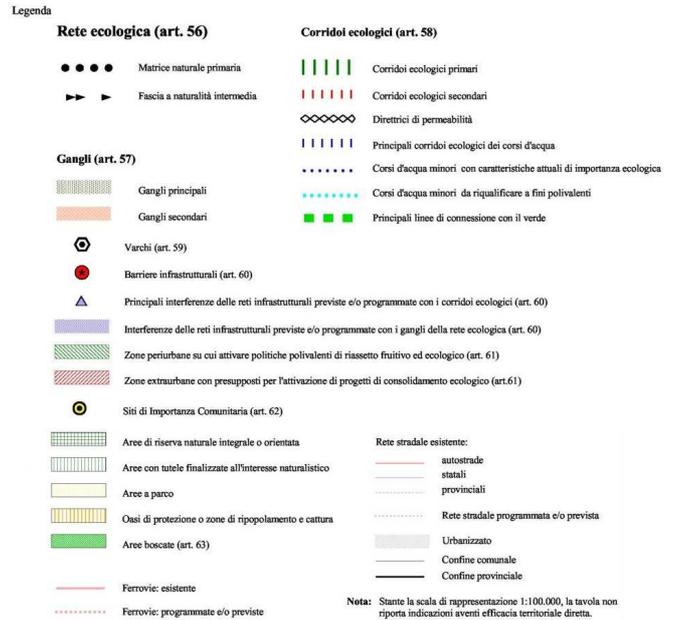
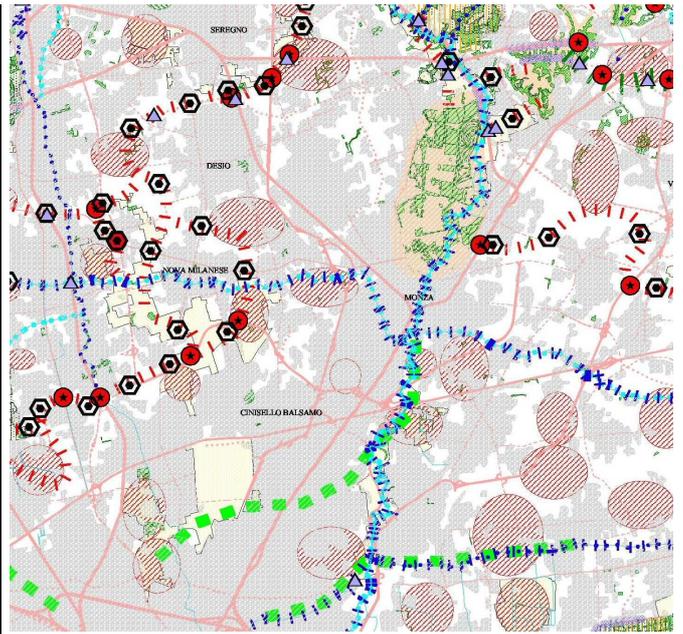


Figura 10 PTCP della Provincia di Milano - Tav. 4 La rete ecologica. Nell'ambito della rete ecologica provinciale (basata su corridoi ed aree esistenti da tutelare, completare e potenziare) per Monza è evidente il rilievo del Parco della Villa Reale ed il corso del Fiume Lambro

3.4. Il Parco regionale della Valle del Lambro

Istituito con Legge Regionale 16 settembre 1983, numero 82, oggi comprende 35 comuni e le Province di Milano, Como e Lecco è dotato di un Piano Territoriale di Coordinamento ai sensi della l.r. 86/83 e successive modificazioni ed integrazioni.

Le NTA del PTCP prevedono un articolo specifico relativo al Parco storico della Villa Reale:

«art. 17 Ambito del Parco Reale di Monza

1. *Nel complesso storico-naturalistico del Parco Reale di Monza sono ammissibili interventi di riqualificazione ambientale e di miglioramento delle condizioni di fruibilità pubblica previsti in appositi programmi elaborati e finanziati da soggetti pubblici e/o privati.*

Priorità deve essere riservata agli interventi rivolti alla conservazione e manutenzione del patrimonio botanico esistente in tale ambito, nonché agli interventi rivolti al recupero del patrimonio edilizio esistente ed alla riqualificazione del sistema di irrigazione in disuso.

2. *Si configurano come funzioni compatibili con tale ambito:*

– *l'esercizio dell'agricoltura e dell'allevamento da parte delle aziende già insediate;*

– *l'esercizio delle attività di studio e sperimentazione botanica e agricola da parte della facoltà di Agraria dell'Università di Milano e della Scuola di Agraria del Parco;*

– *le attrezzature sportive pubbliche e di interesse pubblico già insediate alla data di adozione del presente Piano Territoriale;*

– *le pubbliche funzioni o i servizi di interesse collettivo previsti dal programma di cui alla l.r. 40/95 gli edifici ed uffici destinati a pubbliche funzioni o servizi già insediati alla data di adozione del presente Piano Territoriale;*

– *l'utilizzo residenziale dei fabbricati esistenti nel comparto storico-architettonico di Villa Litta, integrato nel Parco Reale di Monza e ricompreso nel territorio amministrativo del Comune di Vedano al Lambro, mediante gli interventi di cui all'art. 31, lettera a, b, c, della legge 457/1978, con divieto di nuove edificazioni.*

[...]

6. *In sede di variante di adeguamento del proprio strumento urbanistico, i Comuni di Monza, Vedano al Lambro, Villasanta e Biassono provvedono ad individuare le condizioni per il potenziamento e la riqualificazione delle infrastrutture pubbliche e per l'ampliamento degli spazi di pubblica fruizione nell'ambito del Parco Reale di Monza, anche mediante una programmata revisione delle concessioni amministrative in essere, finalizzata a ridurre gli spazi ad utilizzo pubblico limitato o vietato.»*

I commi non riportati concernono l'Autodromo e la procedura per la realizzazione degli interventi all'interno del Parco.

Il PGT di Monza recepisce integralmente le disposizioni normative del Parco e le integra nel sistema di parchi di cornice che esso autonomamente prevede, sviluppando una specifica politica di tutela ambientale ed ecologica.

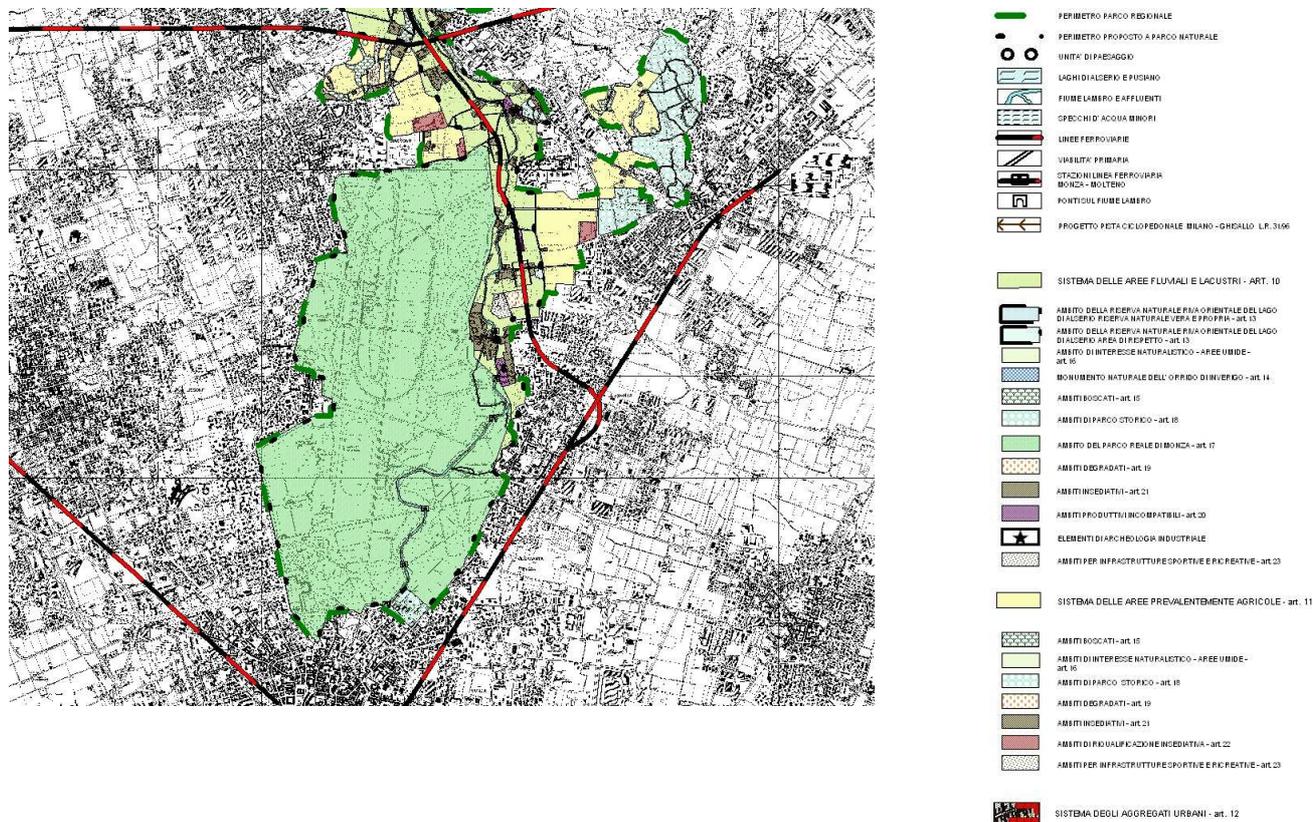


Figura 11 Il Piano Territoriale di coordinamento del Parco regionale della valle del Lambro - Stralcio della parte meridionale relativa al territorio comunale di Monza.

3.5. Documenti per la pianificazione d'area della Brianza.

3.5.1. Il Piano Strategico dell'Agenzia di sviluppo locale della Brianza:

Sul territorio della Brianza è attiva l'"Agenzia di Sviluppo Locale della Brianza milanese" composta da Amministrazioni locali, tra le quali la città di Monza, Associazioni Imprenditoriali, Organizzazioni Sindacali, banche e autonomie funzionali del territorio con compiti di ideazione, progettazione e attivazione di iniziative tese a qualificare la crescita sostenibile del territorio.

L'Agenzia ha tra i suoi compiti la redazione di un piano strategico della Brianza *"dove, accanto alla visione di sviluppo, delle linee strategiche, alla definizione degli obiettivi sia possibile identificare il tracciato che può trasformare questi obiettivi in risultati."* (Documento di Piano strategico della Brianza)

Tra le sette linee strategiche che sono enunciate nel documento di Piano strategico della Brianza, la sesta, "Integrare il territorio", contiene alcuni concetti che, assunti in proprio dall'Amministrazione e in coerenza con una visione sovracomunale condivisa, sono alla base della concezione del PGT di Monza.

Dice infatti il Documento:

«[...] La Brianza si distingue inoltre nel contesto regionale anche per il suo impianto insediativo geograficamente centrale, parte integrante e rilevante del sistema policentrico lombardo.

Il territorio brianteo è infatti compreso fra il sistema metropolitano milanese a sud ed il sistema delle città pedemontane a nord: un'area centrale, che intrattiene con il territorio circostante, relazioni autonome, sia insediative, che infrastrutturali ed ambientali.

La sua organizzazione a rete si articola in tanti centri piccoli e medi ed in aree omogenee (il Vimercatese ad est, la Brianza Centrale con Monza e la Brianza Occidentale) ed in un tessuto connettivo (strade, parchi, ferrovie, monumenti, ecc.) che la caratterizza unitariamente: un'organizzazione a rete che è risultata l'antidoto necessario al proliferare della città metropolitana, intesa come megalopoli di tipo Milanocentrica. »

Il documento indica poi gli obiettivi specifici per ciascun settore

«1) Il sistema infrastrutturale

L'articolazione del "sistema Brianza" all'interno dell'organizzazione policentrica lombarda è già stata in passato sostenuta da una rete di mobilità diversificata e gerarchicamente organizzata: strade statali, provinciali, comunali, treni e tramvie, interconnessi fra di loro a formare stazioni di interscambio e scali merci, strategicamente collocati sul territorio. Successivamente quest'organizzazione si è indebolita: alcune strade hanno perso il loro ruolo di strade intercomunali o regionali, mentre le tramvie venivano abbandonate ed alcune linee ferroviarie dismesse o sottoutilizzate.

A questo punto il traffico di attraversamento si è sovrapposto in modo indifferenziato a quello locale e le stazioni hanno perso la loro funzione di interscambio, determinando la situazione attuale di grave congestione dell'area.

Occorre allora prioritariamente ripristinare questa connessione tra organizzazione urbanistica e rete della mobilità:

- *riqualificando innanzitutto le strade esistenti e realizzandone di nuove solo ed in quanto funzionali alla logica di rete ed ai collegamenti di quest'ultima alla grande viabilità regionale ed autostradale;*
- *integrando e potenziando il trasporto su ferro ed in generale quello pubblico (gomma-ferro), anche in direzione est-ovest, così da innervare ancora una volta la Brianza ed organizzare nuovi e più funzionali centri di interscambio ferro-gomma, nei punti di intersezione delle strade, nuove ed esistenti, con le linee ferroviarie.*
- *Solo in questo modo è possibile ricostruire un'efficiente rete di trasporto, pubblico e privato, in grado di garantire, con una mobilità diffusa interna alla Brianza, anche le necessarie integrazioni con l'esterno e l'ammodernamento complessivo del sistema della mobilità milanese e lombarda.*

2) Il sistema ambientale

[...] La salvaguardia del tessuto connettivo "verde" della Brianza è la principale operazione in grado di valorizzare la sua organizzazione policentrica, contrastando l'urbanizzazione diffusa e disordinata del suo territorio.

[...] Una continuità ambientale di tipo sistemico connessa con un patrimonio storico - architettonico di primissimo piano, in grado di caratterizzare definitivamente e originalmente questo territorio, facendone emergere un'immagine prevalentemente verde di "territorio-parco" costellato da un sistema di centri storici e ville di assoluta eccellenza anche in prospettiva turistica.

[...]

3) Il sistema dei servizi

[...] L'obiettivo, in questo settore, è quello di insediare sul suo territorio servizi strategici per le persone e per le attività, fortemente contestualizzati, organizzati a rete, a sostegno del suo sviluppo futuro ed a vantaggio degli ottocentomila cittadini della Brianza valorizzando prioritariamente il patrimonio storico-architettonico (Villa reale di Monza etc..), ambientale (Parco di Monza, Parco Valle Lambro) e di archeologia produttiva (mulini, opifici, etc..) oggi in stato di abbandono e di degrado.

Le dimensioni ridotte che caratterizzano la maggior parte delle imprese brianzole, si riflettono infatti in una loro spiccata specializzazione ad alto contenuto di progetto ed in una notevole adattabilità e tempestività di risposta alle specifiche e mutevoli esigenze di mercato.»

3.5.2. Il Piano d'Area della Brianza

Il Piano d'Area della Brianza, attualmente ancora in fase di discussione da parte dell'Assemblea dei Sindaci, « [...] concorre a definire le scelte di pianificazione e programmazione dell'area, in riferimento principalmente a:

1. strategie inerenti le problematiche relative alla mobilità e le infrastrutture di trasporto;
2. strategie di intervento coordinato in materia ecologico – ambientale e quelle per la valorizzazione e la promozione del patrimonio storico – architettonico e paesaggistico, con le verifiche dei processi già in atto o in via di formazione in tema di sostenibilità ambientale;
3. politiche per lo sviluppo dell'assetto insediativo di livello sovracomunale;
4. strategie per l'attuazione del processo di piano.»

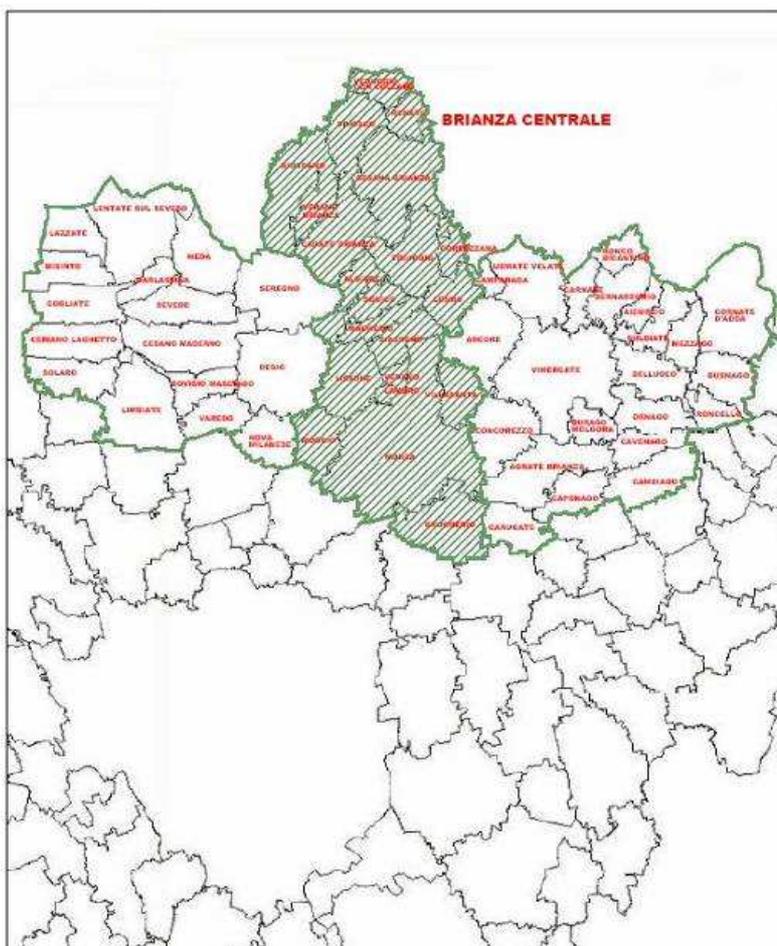


Figura 12 L'area definita come Brianza centrale nel Documento di Inquadramento del Piano d'Area della Brianza

Tra la documentazione prodotta, la relazione denominata “Documento di Inquadramento”, propone l'individuazione di obiettivi specifici che da subito possono essere assunti quali riferimento per l'elaborazione di un PGT. In particolare gli obiettivi previsti per l'area centrale della Brianza (uno dei tre

settori in cui è suddivisa la Brianza e quello nel quale rientra Monza) sono riassunti nei seguenti punti:

Per il sistema ambientale: costituzione di una rete di aree protette fondata sui parchi regionali e loro connessione con i parchi esterni all'area, di una rete di corridoi ecologici che connettano le aree protette e salvaguardino i varchi esistenti; regimazione acque superficiali con interventi di risistemazione delle sponde dei torrenti, anche mediante ricostruzione del patrimonio arboreo e potenziamento del ruolo paesistico del sistema idrografico; valorizzazione del sistema dei nuclei agricoli storici

Per il sistema insediativo: valorizzazione del carattere di policentricità lungo l'asse della Brianza Centrale; controllo della qualità delle nuove espansioni; recupero del patrimonio edilizio esistente e promozione di azioni di valorizzazione dei centri storici; consolidamento degli ambiti urbanizzati con risistemazione delle frange, riuso delle aree industriali dismesse mediante recupero e riqualificazione o trasformazione funzionale di quelle poste in prossimità dei centri storici o dei quartieri residenziali; riconversione dei settori produttivi e valorizzazione del ruolo tecnologico di (con la previsione del Polo Tecnologico); previsione di nuovi insediamenti artigianali e industriali di piccole e di medie dimensioni da rendere compatibili con il territorio circostante; riconversione e/o rilocalizzazione del sistema produttivo incompatibile con il tessuto edilizio esistente; redazione dell'Elaborato Rischi di Incidenti Rilevanti in attuazione del D.M. LLPP 9 maggio 2001 al fine di verificarne l'impatto socio-economico dell'applicazione e mitigare i rischi; previsione di un sistema intermodale di interscambio merci.

Per il commercio: valorizzazione delle attività commerciali situate nei centri storici e razionalizzazione del sistema della rete per la media e grande distribuzione garantendo adeguati livelli di accessibilità, elevati requisiti qualitativi.

Per il sistema della mobilità: previsione della tratta di "sistema viabilistico pedemontano" integrato al territorio; risoluzione dei problemi locali causati da flussi di traffico di attraversamento come le problematiche generate dalla SP 6 , anche tramite la previsione di adeguate tangenziali di collegamento ad esempio con la Monza Carate; previsione della gronda ferroviaria nord- est attuata attraverso il maggior utilizzo possibile del sistema infrastrutturale esistente (potenziamento della linee delle linee ferroviarie Seregno Carnate Ponte San Pietro / Lecco Molteno Oggiono), con la conseguente riorganizzazione delle fermate esistenti (con la previsione di adeguate strutture di supporto quali i parcheggi di interscambio sosta Bus e miglioramento dell'accessibilità ciclo-pedonale); potenziamento e razionalizzazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico (prolungamento della metropolitana fino a M5 fino alla Zona Est di Monza e suo collegamento con la metropolitana Monzese in corrispondenza con la nuova sede della Provincia di Monza, della Questura, della Guardia di Finanza, nonché del nuovo Polo Fieristico, nell'area dell'ex Caserma IV Novembre), adeguamento delle linee di collegamento con i sistemi di trasporto metropolitano e ferroviario con il prolungamento della M1 da Sesto S.Giovanni a Monza Nord. strutturazione di un sistema di percorsi ciclo pedonali a livello territoriale

alternativo alla mobilità veicolare, riqualificazione della linea metrotranviaria Milano Desio.

Le politiche relative ai settori qui evidenziati sottese alle previsioni del PGT di Monza sono del tutto coerenti con gli obiettivi proposti dal Documento di Inquadramento del Piano d'area della Brianza.

3.6. “La città di città” un progetto strategico per la regione urbana milanese

La provincia di Milano sta lavorando alla costruzione del piano strategico provinciale (definito Progetto strategico “La città di città”) che dovrebbe concludersi con l’approvazione nei primi mesi del 2007. L’impostazione assunta nella redazione del progetto strategico:

- guarda oltre i confini amministrativi per considerare la regione urbana milanese all’interno della quale: riconosce l’esistenza di aggregazioni territoriali intermedie (città dai confini fluidi non riconducibili a quelli amministrativi) che determinano nuovi modi di fare e guardare alle politiche urbane; legge una pluralità di “popolazioni” (pendolari, studenti, immigrati, ecc.) che fanno un uso allargato del territorio metropolitano senza radicarsi in un luogo specifico;
- assume come fattore fondamentale ai fini della crescita del livello competitivo, della capacità di attrazione, della qualità della vita e dell’ambiente e del governo dei processi di trasformazione della regione metropolitana milanese il concetto di “abitabilità”;
- vuole produrre risultati concreti raccogliendo e premiando i progetti per l’abitabilità più interessanti.

Nel documento strategico presentato a febbraio, Monza è riconosciuta come uno degli ambienti e paesaggi che costituiscono la regione urbana milanese, una delle “Sette+tre+una città”⁴. In particolare Monza e la Brianza collinare sono una delle 3 città che compongono la nuova provincia della Brianza per le quali il documento strategico considera di «[...] importanza strategica il rafforzamento delle relazioni est-ovest, non solo con una infrastruttura come la pedegronda, ma anche con progetti unitari paesistico ambientali e culturali»⁵.

⁴ Il documento strategico della Provincia di Milano “La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese” gennaio 2006, individua «[...] tre famiglie di città. Una prima, composta dal cuore urbano ed in larga parte coincidente con il capoluogo, rappresenta un terreno ineludibile per qualsiasi progetto strategico e d'altra parte è stata in passato un ostacolo assai più che una risorsa per la costruzione di politiche e progetti a scala della regione urbana [...] Una seconda identificata dalle sette città che strutturano il territorio della futura nuova provincia di Milano e che presentano relazioni molto forti tra loro [...] Infine una terza, rappresentata dalle tre città che compongono il mosaico unitario del nuovo territorio della provincia di Monza e Brianza » Le sette città sono: l’Adda-Martesana, il Sud-Est, il Nord Milano, il Nord Ovest, l’Alto Milanese, il Magentino e l’Abbiatense ed il Sud Ovest. Le tre città della nuova provincia sono: il Vimercatese, Monza e la Brianza collinare e la Brianza Occidentale.

⁵Cfr. Provincia di Milano “La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese” gennaio 2006, § 3.1 Tre+sette+una città

Monza e la Brianza collinare sono letti come “la città nodo del policentrismo brianzolo”: «Monza come nodo maggiore del policentrismo brianzolo, come snodo di connessione con la rete metropolitana, come potenziale punto di eccellenza funzionale. Il paesaggio del territorio collinare (e del parco di Monza) come bene comune per la “città infinita” e come possibile matrice di forme di abitare più lente e connesse con elementi di naturalità»⁶.

Per quanto attiene agli scenari e alle tendenze in atto per Monza, in particolare, il documento intravede il rischio «[...] di adagiarsi in una funzione banale di servizio burocratico-amministrativo provinciale; rischio che oggi appare contenuto, alla luce delle volontà espresse dagli attori locali »⁷

L'immagine progettuale proposta per Monza e la Brianza collinare è costruita lungo quattro assi. «Il primo consiste nel ripensare il Parco del Lambro e nel valorizzare il Parco di Monza come spazi pubblici di valenza sovralocale e come supporto per un distintivo modello dell'abitare. Ciò significa immaginare un grande progetto di riqualificazione paesistico ambientale per le aree del parco del Lambro e le zone agricole contigue [...]. Il secondo asse consiste nel promuovere attraverso forme di partnership con attori non locali attività qualificate per l'eccellenza monzese [...]. Il terzo asse consiste nel continuare la riqualificazione della ferrovia per Besana-Brianza e promuovere nuove forme di collegamento pubblico[...]. Il quarto asse, infine, consiste nel promuovere una maggiore integrazione dei servizi alle persone dei piccoli comuni del territorio collinare ed incentivare la connotazione ecologica delle sue piccole e medie imprese»⁸

3.7. Progetti di riqualificazione dei Comuni confinanti

Sul territorio dei Comuni contermini rispetto a Monza (soprattutto a sud) stanno avvenendo importanti operazioni di trasformazione territoriale.

Se nel passato si è assistito a forti fenomeni di insediamento produttivo e sviluppi edilizi connessi (residenziali e terziari) con rilevante consumo di suolo, tanto da pervenire quasi all'esaurimento delle aree disponibili, il settore compreso tra Monza ed il Capoluogo milanese, è oggi teatro di un processo di riqualificazione assai importante sia per quantità sia per effetti indotti. Per quanto Monza abbia il suo bacino di gravitazione verso i territori a nord, costituenti l'ambito della Brianza, ed appaia in larga misura non organicamente in relazione con i Comuni a Sud (fortemente gravitanti invece su Milano) non sarà del tutto priva di conseguenze per Monza la realizzazione di questi progetti. Alcuni di essi avranno effetti indiretti, essendo volti prevalentemente ad un recupero qualitativo di porzioni di territorio; altri invece, che riguardano accessibilità e trasporti potranno avere conseguenze (positive) più dirette.

⁶ibidem

⁷ibidem

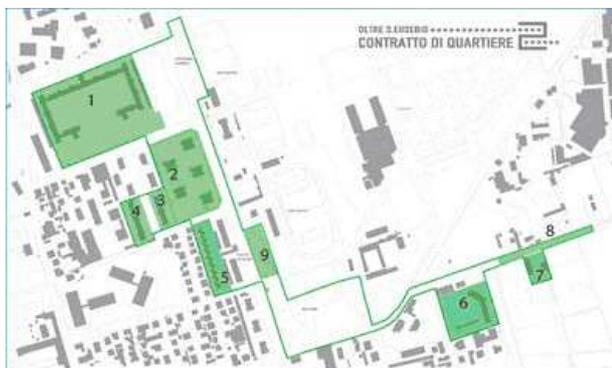
⁸ibidem

3.7.1. Cinisello Balsamo

In particolare per il Comune di Cinisello Balsamo, si segnalano i seguenti progetti:

- Il Programma Integrato di Intervento (PII) che sarà realizzato lungo Viale Brianza. I suoi prevedibili effetti sono quelli di un aumento di flussi in relazione al centro commerciale (A), all'albergo (200 stanze. C) ed alla multisala (B) con pista di pattinaggio:
- Contratto di quartiere S.Eusebio (ad ovest del V.le Lombardia) che oltre agli interventi di riqualificazione e recupero del patrimonio residenziale, prevede la costruzione di un nuovo sistema di spazi pubblici « [...] volto a facilitare la ricostruzione di condizioni di convivenza adeguate, aumentare la complessità dei luoghi e a costruire un sistema di percorsi orientato a rimuovere le barriere fisiche che contribuiscono a rafforzare la condizione di isolamento del quartiere». Il sistema di spazi pubblici ha una, sia pur indiretta, relazione con il "parco lineare" previsto in relazione all'interramento del Viale Lombardia ed al sistema di spazi verdi collocati ad ovest della città.
- La "città sostenibile delle bambine e dei bambini" che ha tra i suoi progetti più significativi l'individuazione di percorsi "sicuri" denominati percorsi Zippi: «Il sistema di percorsi sicuri Zippi individuato dalle bambine e dai bambini di Cinisello Balsamo si snoda per 12 km lungo le vie della città e costituisce un collegamento protetto per raggiungere a piedi le aree verdi cittadine, le scuole e i principali servizi per l'infanzia e l'adolescenza presenti sul territorio urbano. Le strade sono state individuate dalle classi in base a criteri di sicurezza autocostruiti e condivisi»

Mentre in considerazione della loro localizzazione a sud est si ritiene che gli interventi previsti dal programma Urban Italia, pur rilevanti territorialmente, non comportino ricadute dirette per il territorio di Monza.



1 Palazzone S.Eusebio
2 Cinque Torri
3 Carroccio 14

4 Carroccio 15
5 Villette
6 Mozart

7 Nuovo edificio
ERP
8 Prolungamento
via Petrella
9 Mercato
Comunale

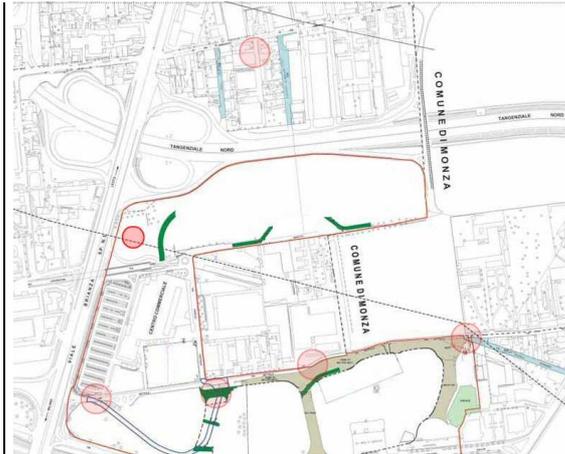


Figura 13 Il contratto di quartiere S.Eusebio

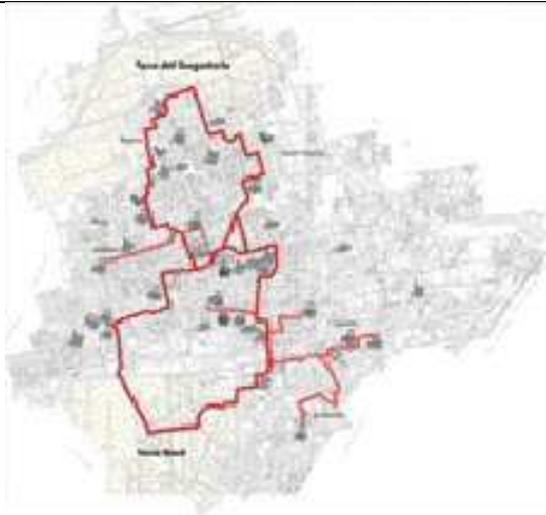


Figura 14 I Percorsi urbani "Zippi"



Figura 15 Il P.I.I. di Viale Brianza e le sue articolazioni funzionali

3.7.2. Sesto San Giovanni

Sul territorio del Comune di Sesto S. Giovanni è in corso a partire dal 1995, anno di chiusura dell'ultimo altoforno Falck, una complessa operazione di recupero di 150 ha di aree industriali dimesse posti nel cuore della città.

Gli strumenti impiegati per questa operazione sono molteplici: concorso internazionale d'idee per la realizzazione del Parco Falk nel 1998 che rappresenta il punto di partenza di questa complessa operazione; un nuovo P.R.G. (1999, adottato nel 2000 ed approvato nel 2004); realizzazione di due distretti industriali; creazione dell'Agenzia Sviluppo Nord Milano; varo del Piano Triennale del Verde; attuazione di un significativo Piano Casa.

Il nuovo PRG adottato nel 2000 ha messo a regime un quinquennio di esperienze offrendo risposte alle nuove condizioni maturate per alcuni ambiti e dotando l'Amministrazione di uno strumento che ricostituisce su nuove basi gli schemi della mobilità e del sistema del verde, sottolineando alcuni obiettivi

qualificanti quali il ruolo della nuova stazione ferroviaria, la valorizzazione e la conservazione delle emergenze di archeologia industriale.

Prima dell'approvazione definitiva del P.R.G., avvenuta nel 2004, l'Amministrazione ha approvato il Documento di inquadramento dei PII (l.r.9/99) che anticipava gli obiettivi e le scelte del PRG, introducendo le possibilità date dalla legge relativamente agli standard di qualità, ma considerando questi come una dotazione aggiuntiva rispetto alle aree da cedere, da reperirsi quindi su aree fondiarie private.

I PII hanno interessato sia le parti del tessuto urbano densamente edificato sia l'area Marelli, (24 ha). In questa esperienza si è avvertita la necessità della definizione preventiva di un "Quadro Organico di Riferimento" che era invece mancata, dando luogo ad un intervento non sempre organico e coordinato. Il Quadro Organico di Riferimento è stato approvato dal Consiglio Comunale nel febbraio 2005 ed ha introdotto nuove idee complementari come quella della stazione ferroviaria, le cui linee guida stanno definendo di comune accordo RFI e Comune, per bandire un concorso di idee.

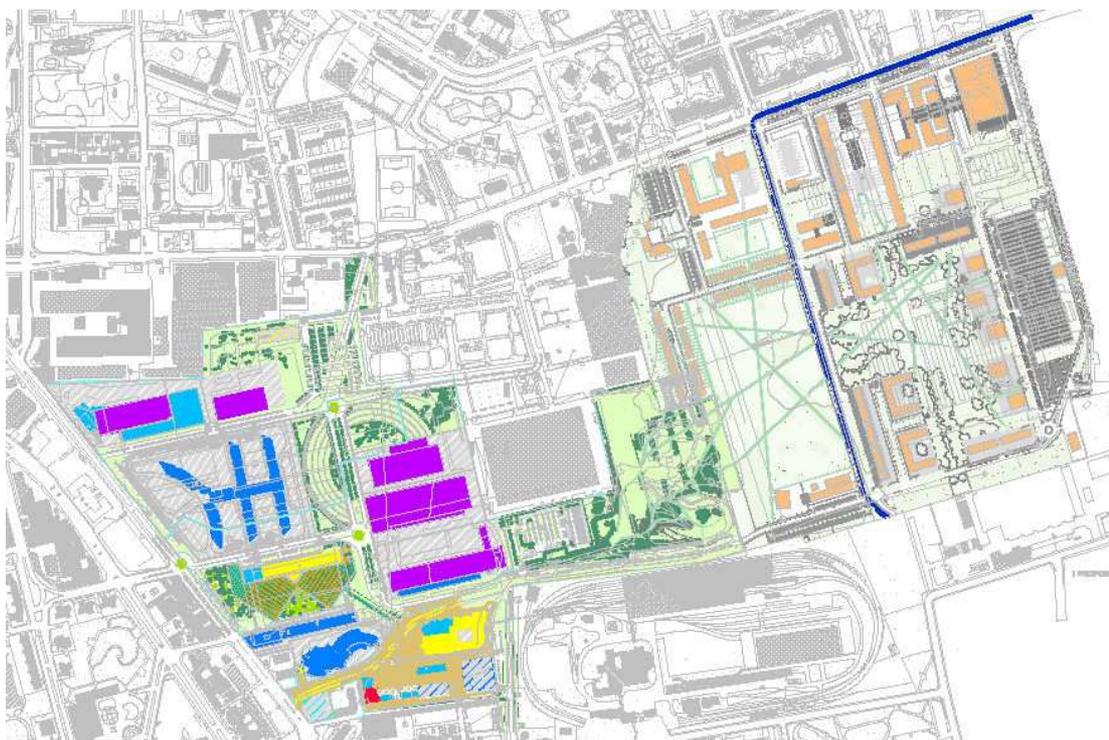


Figura 16 Il PII dell'area ex Marelli

4. Conoscenza della città

“Conoscenza della città” completa il quadro di ricognizione avviato al capitolo precedente spostando l’oggetto di indagine dagli strumenti ed atti di programmazione emanati dagli enti sovracomunali ad un insieme di “informazioni territoriali” utili a «[...]comprendere:

- assetto e dinamiche di funzionamento dei sistemi insediativi;
- organizzazione e tendenze evolutive delle attività economiche;
- caratteri e problematiche ambientali emergenti;
- caratterizzazioni e vulnerabilità paesaggistiche del territorio;
- assetto idrogeologico e relative classi di rischio;
- valore agroforestale del territorio. »⁹

Il capitolo si compone di 5 parti principali dedicate allo sviluppo delle seguenti tematiche:

1. evoluzione del sistema urbano
2. caratteristiche socio economiche (dinamiche e caratteristiche della popolazione, del sistema produttivo/commerciale, dello sviluppo economico in atto, del sistema dei servizi, ecc.);
3. Piani di Settore di livello comunale (commercio, traffico e mobilità, energia)
4. sistema ambientale
5. indagini geologiche ed idrogeologiche
6. indagini sul rischio archeologico
7. carta di zonizzazione acustica e inquinamento elettromagnetico.

4.1. Evoluzione del sistema urbano

Il territorio della città di Monza si estende per oltre 3.200 ettari dei quali, oggi, oltre la metà (ca. il 53,5%) è occupato da aree destinate a parco e a servizi mentre le aree costruite rappresentano poco più del 14% (vedi tabella e relative rappresentazioni grafiche di seguito).

	Mq	Ha	%	%
Superficie non costruita	28.206.124	2.820	85,53	100
Aree agricole	2.899.733	290	8,80	10,28
Servizi e parchi esistenti	10.763.690	1.763	53,47	62,52
Altre aree non costruite	14.542.701	767	23,26	27,20
Superficie costruita	4.768.930	477	14,47	
Totale territorio comunale	32.975.054	3.297	100	

⁹ cfr. Direzione Generale Territorio e Urbanistica Unità Organizzativa Pianificazione territoriale e urbana “Modalità per la pianificazione comunale” (l.r. 12/2005 art.7)

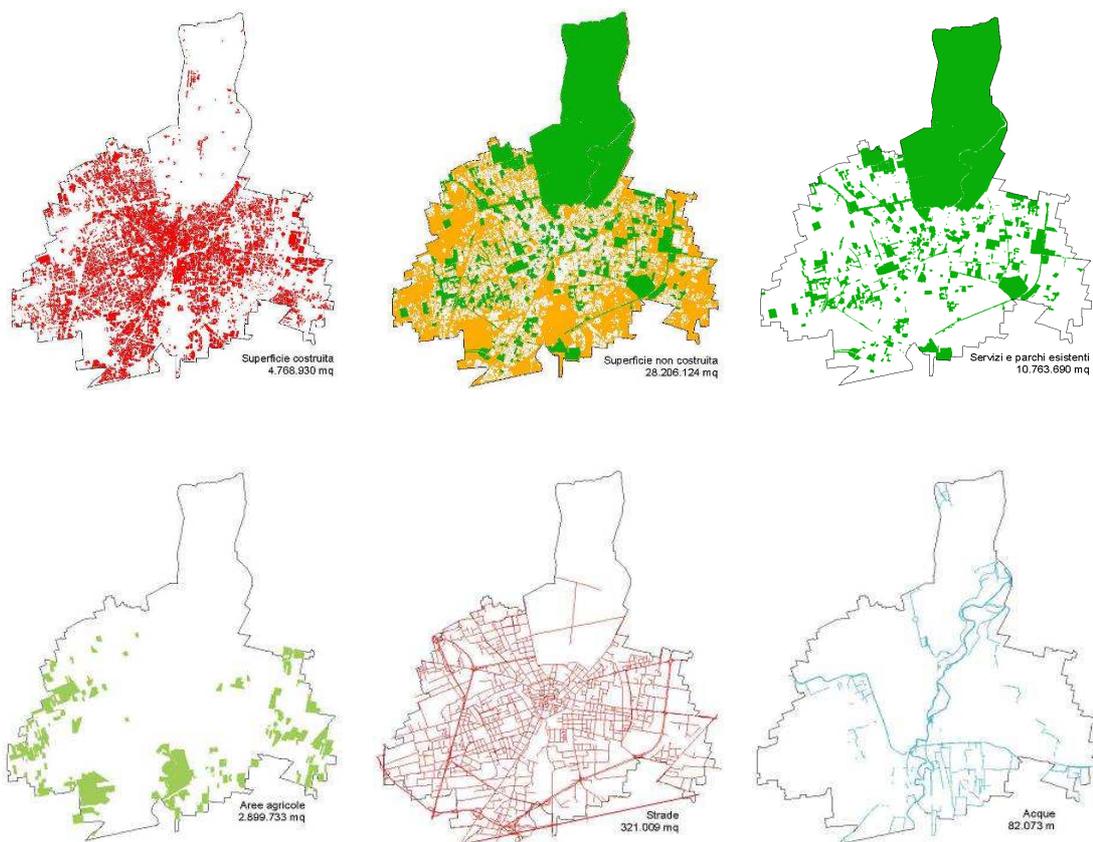
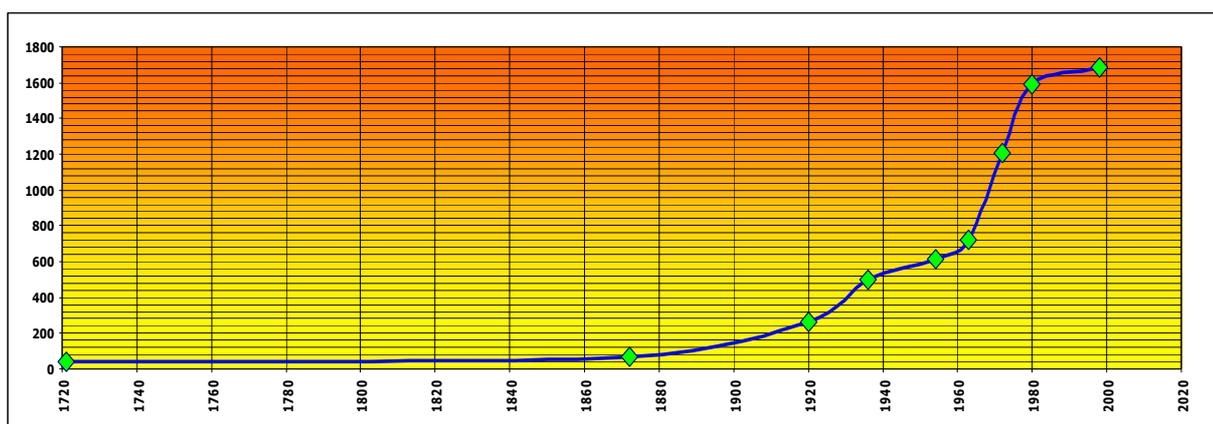


Figura 17 Visualizzazione delle superfici costruite e non costruite

Si sottolinea che il dato relativo alla superficie costruita non contempla le aree di pertinenza (giardini, marciapiedi, ecc.) degli edifici e delle parti costruite in genere che invece sono conteggiate nel dato relativo al suolo occupato riportato nella seguente tabella relativa alla serie storica del consumo di suolo.



Anni	1721	1872	1920	1936	1954	1963	1972	1980	1998
Suolo occupato (ha)	38	67	262	502	612	721	1.209	1.590	1.685
Suolo occupato (%)	1%	2%	8%	15%	19%	22%	37%	48%	51%

Figura 18 Il consumo di suolo a Monza

A cavallo tra la metà dell'800 e i primi decenni del '900 Monza registra un rapido incremento nel consumo di suolo a seguito delle prime grandi trasformazioni legate ai processi di industrializzazione. Il consumo di suolo continua a crescere a ritmi sostenuti e in un secolo - dal 1872 al 1972 - si ha un incremento nel consumo di suolo superiore al 1.700% (pari ad un valore assoluto di ca.1.142 ha).

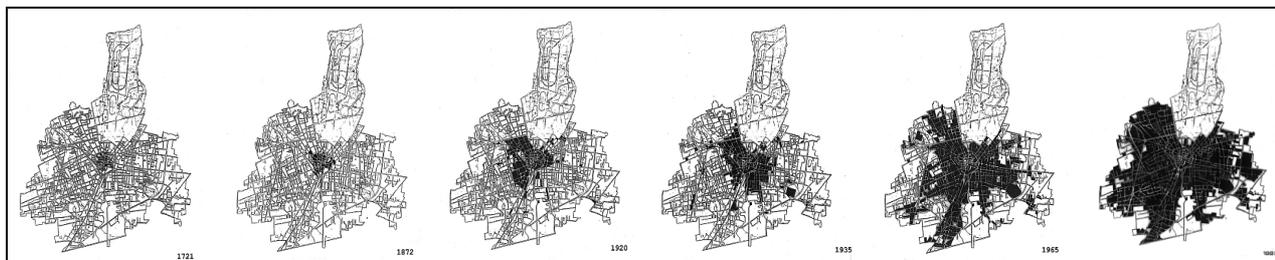


Figura 19 Visualizzazione del progressivo consumo di suolo nelle città di Monza

Monza si presenta all'inizio dell'800 con i borghi di San Biagio, San Gerardo, San Gregorio e di Via Bergamo che si sviluppano all'esterno del centro storico lungo le direttrici che collegano l'abitato con Milano, Bergamo ed il territorio agricolo circostante ricco di mulini e cascine.

Alla fine dell'800 la città si espande all'esterno del perimetro delle mura viscontee ingrossando i borghi presenti lungo le grandi direttrici. Il territorio si presenta sostanzialmente agricolo, costellato da numerose cascine e mulini, i quali sfruttavano i corpi idrici minori presenti soprattutto nei pressi dell'alveo del Lambro sia nel Parco che nelle zone umide a sud del centro.

In seguito all'ingresso nel Regno d'Italia, nella seconda metà dell' '800, ma soprattutto a partire dagli anni '80, il territorio monzese intraprende un rapido processo di industrializzazione favorito dalla collocazione geografica, dal buon livello del sistema delle comunicazioni (costruzione della linea ferrata Milano-Monza nel 1840, la seconda in Italia), dalla funzione di centro commerciale di prodotti agricoli, ma anche dalla forte tradizione manifatturiera della città.

L'insediamento di importanti industrie, soprattutto nella fase iniziale, lungo il collegamento stradale e ferroviario con Milano da un forte stimolo alla costruzione di nuove abitazioni per la forza lavoro e si realizzano i primi esempi nella zona di alloggi popolari. Nasce così il Borgo Milano, dotato ben presto dei servizi necessari compresa la realizzazione dell'ospedale monzese. Anche gli altri borghi periferici iniziano ad ampliarsi lungo le principali direttrici. Le industrie si insediano soprattutto lungo il fiume, al fine di sfruttarne le risorse, iniziando la compromissione del territorio agricolo.

Nei pressi della Villa Reale, sede di un'intensa vita di corte, si forma un sistema di ville signorili con giardini di pregio attorno alla stazione reale su Viale Cesare Battisti, processo che continua fino all'uccisione del Re Umberto I nel 1900 che determina la chiusura della Villa stessa e la fine della secolare tradizione cortigiana a Monza.

La crescita economica e sociale, confermata dal continuo incremento demografico, porta in poco più di vent'anni al capovolgimento del rapporto industria/agricoltura. Le attività produttive in forte trasformazione ed espansione diffondono nuove possibilità occupazionali nei settori manifatturieri: oltre ad impieghi legati all'industria serica ed al settore cotoniero, la grande novità del periodo è la comparsa del cappellificio industriale che mantiene alti livelli di produttività fino al primo conflitto mondiale, e la trasformazione in produzione industriale della lavorazione del legno che determina anche lo sviluppo del settore meccanico specializzato nella realizzazione di macchine ed attrezzature utilizzate nei processi di produzione e lavorazione del legno.

A cavallo del 1900 Monza ha ormai assunto una spiccata fisionomia industriale, mantenendo al contempo un ruolo di grande importanza come centro commerciale per i prodotti agricoli e manifatturieri. L'urbanizzato si espande tendendo a colmare il territorio all'interno del percorso del Canale Villoresi, il quale sembra arginare l'erosione di terreno agricolo. A sud del centro si collocano importanti industrie ed il macello comunale, riducendo le importanti zone umide. Vengono inoltre realizzati alcuni importanti assi stradali (Via Cavallotti, Via Buonarroti, Via Correggio, Via Foscolo) che ancora oggi costituiscono l'ossatura portante della periferia urbana.

Attorno agli anni '30 le tendenze già in atto all'inizio del secolo acquistano maggiore spessore: gli insediamenti sia industriali che residenziali si espandono riducendo ulteriormente i terreni agricoli e le zone umide.

Il nuovo cimitero posto al termine di Via Foscolo segnala la volontà di ampliare la città nel settore orientale, rimasto separato dal centro urbano dal sedime ferroviario a raso.

Parallelamente lungo le direttrici principali quali Via Buonarroti, C.so Milano sorgono i primi insediamenti al di là del Canale Villoresi. Tra i nuovi progetti realizzati in questi anni lungo Viale Lombardia si costruisce un quartiere giardino disposto su un tridente di strade all'intersezione con Via Cavallotti.

Le tendenze di espansione della città procedono parallelamente nei diversi quartieri cittadini connettendo i brani esistenti in un'unica trama urbanizzata e realizzando nuovi insediamenti in corrispondenza di piccoli nuclei rurali, con la tendenza all'occupazione sistematica degli spazi non urbanizzati. Nascono, inoltre, nuove industrie lungo il corso del Fiume Lambro, progressivamente incanalato entro argini artificiali che ne snaturano il carattere e lo impoveriscono delle ramificazioni funzionali all'irrigazione dei campi. Al censimento del 1936 Monza registra 63.922 abitanti

Certamente la città che conosciamo oggi ha significativi problemi, soprattutto di congestione, ma presenta anche delle particolarità che la rendono quanto meno singolare, se non unica nel contesto della regione lombarda. Tra queste peculiarità va certamente annoverata la presenza del Parco storico e della Villa Reale: il primo per estensione e per valore storico elemento certamente irripetibile, e per di più a poca distanza dal capoluogo milanese e immerso in una conurbazione che non lascia quasi spazi liberi interclusi. La villa reale poi quale elemento di eccezionale rilevanza architettonica che si somma ai molti

monumenti diffusi nel tessuto urbano per fare di Monza “città d’arte”, oltre che capoluogo produttivo e di servizi.

A questo contesto si sommano i caratteri dell’ambiente, che la lunga storia industriale e di espansione della città non ha comunque cancellato.

Il sistema delle acque, ad esempio, con il corso del Lambro che attraversa da nord a sud il cuore della città e, non meno significativo, il percorso del Canale Villoresi. Reticolo di acqua che innerva l’intero territorio, unisce anche residui, ma non per questo marginali, spazi liberi che presentano ancora caratteri agricoli riconoscibili.

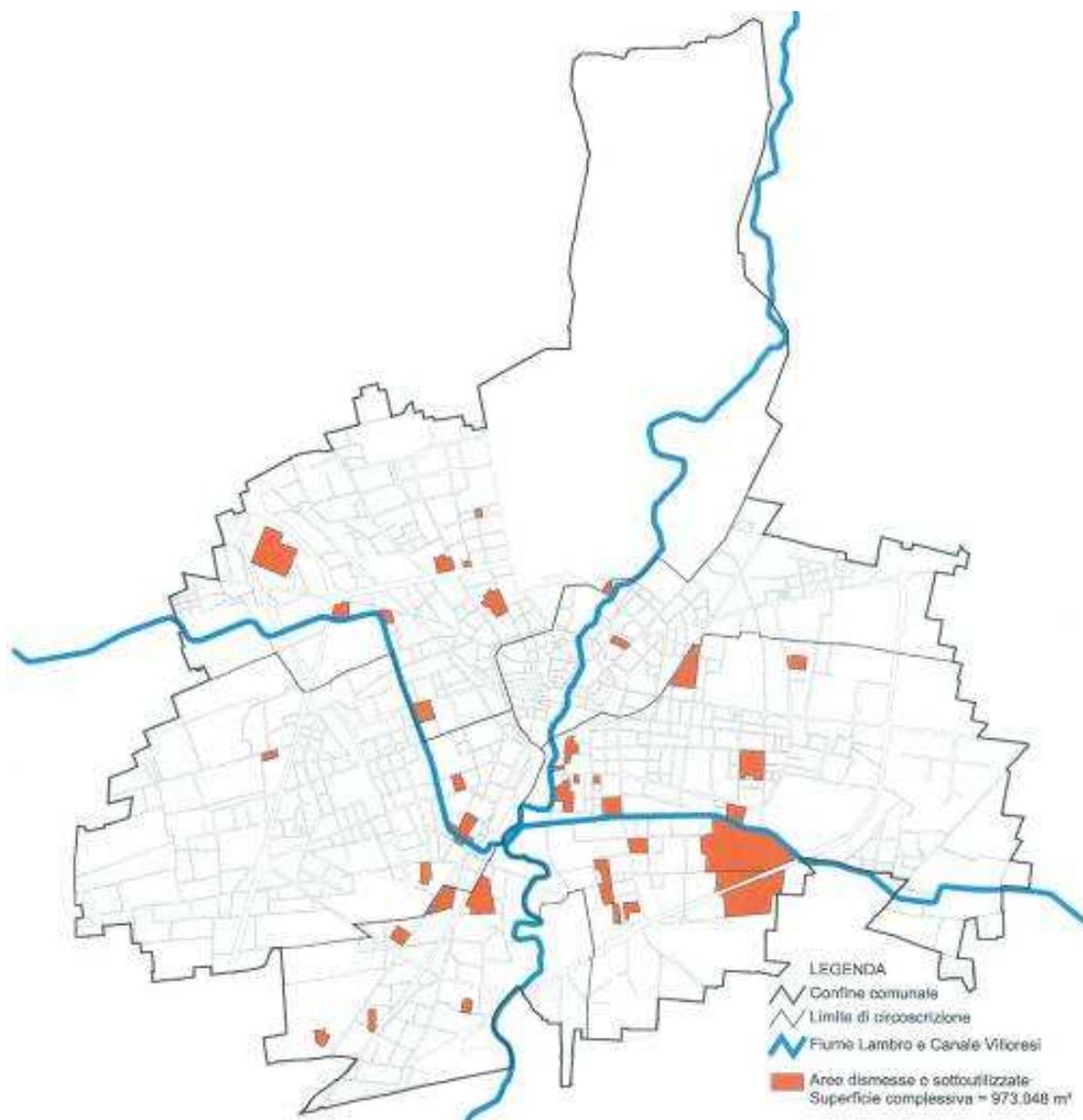


Figura 20 L’attuale sistema delle aree dismesse

L’evoluzione del sistema urbano ha comportato a Monza, come in ogni altra città la sostituzione funzionale di parti significative del tessuto edificato. Dove tuttavia la sostituzione non è seguita alla perdita di funzionalità, si è dato luogo al fenomeno della sottoutilizzazione e, successivamente della dismissione

4.1.1. Lo sviluppo della maglia infrastrutturale

L'assetto delle vie di comunicazione rimane pressoché immutato fino al 1850; costituito da percorsi agricoli di connessione tra Monza e Milano, Lecco, Bergamo e i comuni limitrofi, collegamenti di piccola sezione con andamento sinuoso che segue la sistemazione del territorio agricolo e collega le innumerevoli cascine diffuse in ogni direzione per effetto della limitata dimensione dei fondi agricoli. Le uniche presenze viabilistiche nel Comune di Monza estranee a questa tipologia di percorsi sono il viale prospettico della Villa Reale, legato più ad esigenze rappresentative e formali che di reale utilizzo, e il suo collegamento con Milano di Viale Lombardia.

Nella seconda metà dell'800 - a seguito della costruzione del ramo ferroviario Milano-Monza (1840) ed al suo prolungamento immediatamente successivo per Lecco e per Como - l'antico percorso per Milano che attraversa i borghi di San Rocco e Sant'Alessandro venne spezzato e si preferisce realizzare un nuovo viale rettilineo parallelo alla ferrovia.

Parallelamente alla crescita urbana, dai primi anni del '900 sino alla seconda guerra mondiale, si impostano i tracciati della viabilità principale della città, basandosi in parte sui percorsi agricoli rettificati e in parte su nuovi allineamenti. I più importanti sono da nord a sud Via Boito, Via Cavallotti, Via Correggio, Via Buonarroti, Via Mentana e Via Foscolo.

Fino al 1960 Monza non possiede un percorso tangenziale, divenuto da tempo indispensabile per l'aumento del carico di traffico sulle vecchie strade radiali. I lavori per la sua realizzazione iniziano nel 1950 e sono ultimati solo dopo un ventennio

Fondamentale a questo proposito è la realizzazione dell'interramento del Viale Lombardia ad ovest dell'abitato: tale asta infatti rappresenta il lato ovest della "quadra" viabilistica di rapido scorrimento urbano e il suo sganciamento dai numerosi attuali accessi dalla viabilità ordinaria gli permetterà di svolgere appieno tale funzione.

A sud, il sistema autostradale (A4) ed a est il Viale delle industrie rappresentano gli altri lati già funzionanti della "quadra". Il completamento a nord è affidato alla realizzazione della "Gronda Nord".

Per quanto attiene invece il sistema ferroviario, il territorio comunale è attraversato (caso assai poco frequente in Lombardia, soprattutto per le città di dimensione rilevante) da due tracciati ferroviari: la ferrovia Milano Lecco e la Milano Como. Il PGT assume come obiettivo la promozione del ruolo a carattere regionale di tali tratte ferroviarie, prevedendo nuove fermate all'interno del tessuto urbano, alcune di rapida realizzazione entro il quinquennio, e la piena funzionalità di quelle esistenti, anche attraverso servizi correlati alle fermate (parcheggi, strutture commerciali, sottopassaggi di accesso, ecc).

4.2. Caratteristiche socio economiche

4.2.1. Popolazione¹⁰

La popolazione residente nella città di Monza registra nel 2004 il valore massimo degli ultimi dieci anni e raggiunge i 122.263 abitanti.

Al 31 dicembre 2005 la popolazione risulta essere di 121.961 abitanti¹¹.

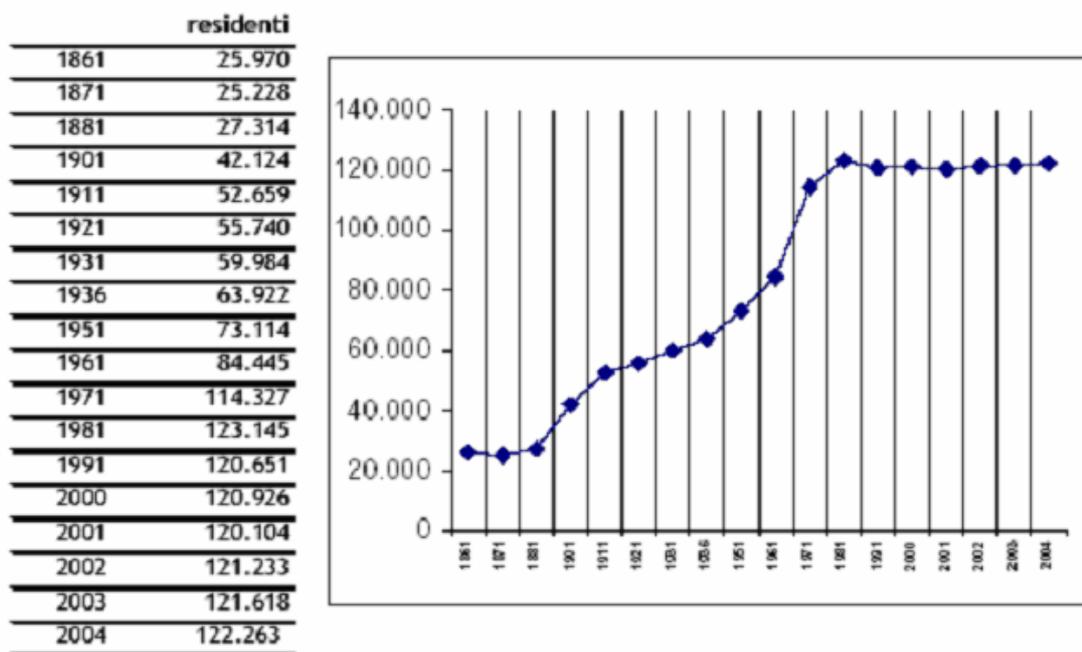


Figura 21 Sintesi dei movimenti di popolazione a Monza dal 1861 al 2004

Dalla tabella si può vedere come la crescita sia pressoché costante fino al 1961, con un aumento della popolazione intorno al 10% per ogni decennio. Nei 10 anni seguenti, nel così detto “baby boom” e per l’immigrazione dal sud, la popolazione di Monza aumenta di ben 20.000 unità in soli 10 anni. Negli anni immediatamente successivi la crescita si attenua, fino ad arrestarsi a poco più di 123.000 unità del 1981. Per quando riguarda l’ultimo decennio, i residenti tra i due censimenti passano da 120.651 a 120.204 con un decremento dello 0,4%. Dal 2001 l’incremento è del 1,80%. Nel 2000 il tasso di incremento è il maggiore del ventennio (+1,16), mentre nel 2002 il tasso di incremento è dello 0,94%. Buona ripresa, infine, negli anni 2002, 2003 e 2004, con incrementi dello 0,94%, del 0,32% e del 0,53%.

La crescita è principalmente determinata dal saldo naturale positivo che si registra a partire dal 2002 e che porta Monza a discostarsi dalla media

¹⁰ I dati, i grafici e le tabelle sono tratti da “Monza 2005. News demografiche” dell’Ufficio Statistica e Studi del Comune di Monza

¹¹ Il valore di 121.961 abitanti è quello utilizzato come base per il calcolo delle dotazioni pro capite di servizi.

regionale e nazionale del tasso di natalità dal 2004; ad incidere è anche il saldo migratorio positivo nonostante il tasso di immigrazione e migrazione nel 2004 registri dei valori inferiori rispetto al 2003.

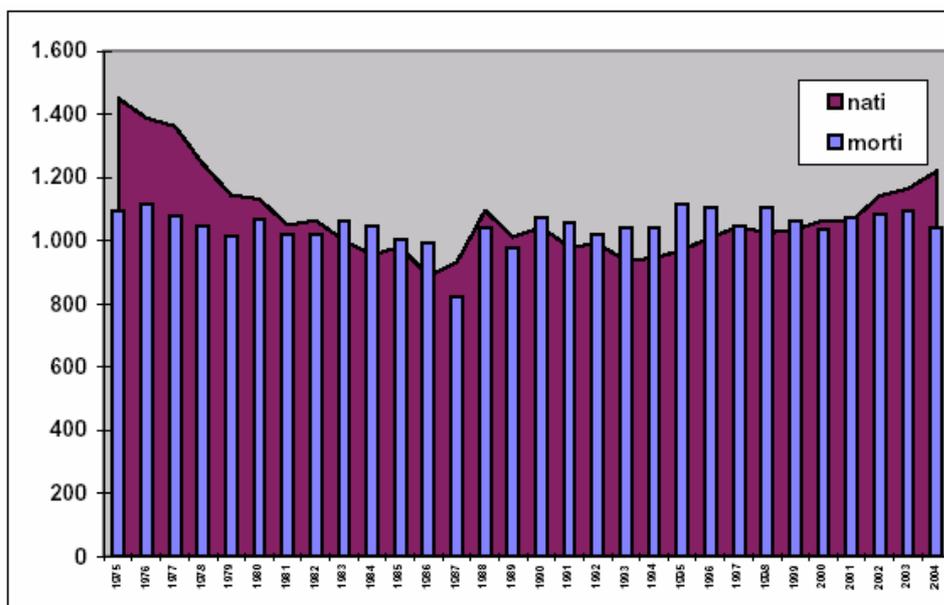


Figura 22 Movimenti naturali a Monza negli ultimi trent'anni 1975/2004

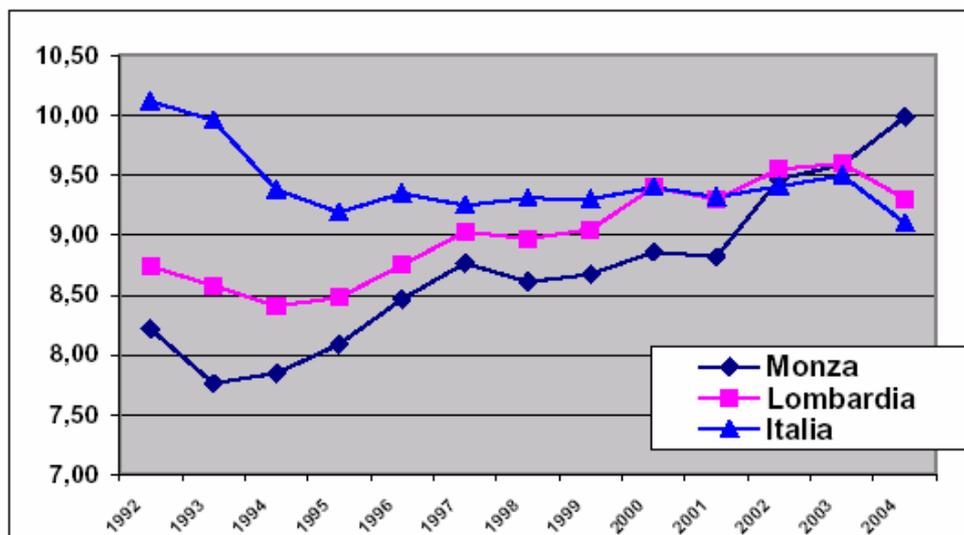


Figura 23 Andamento del tasso di natalità 1991-2004 Monza - Lombardia - Italia

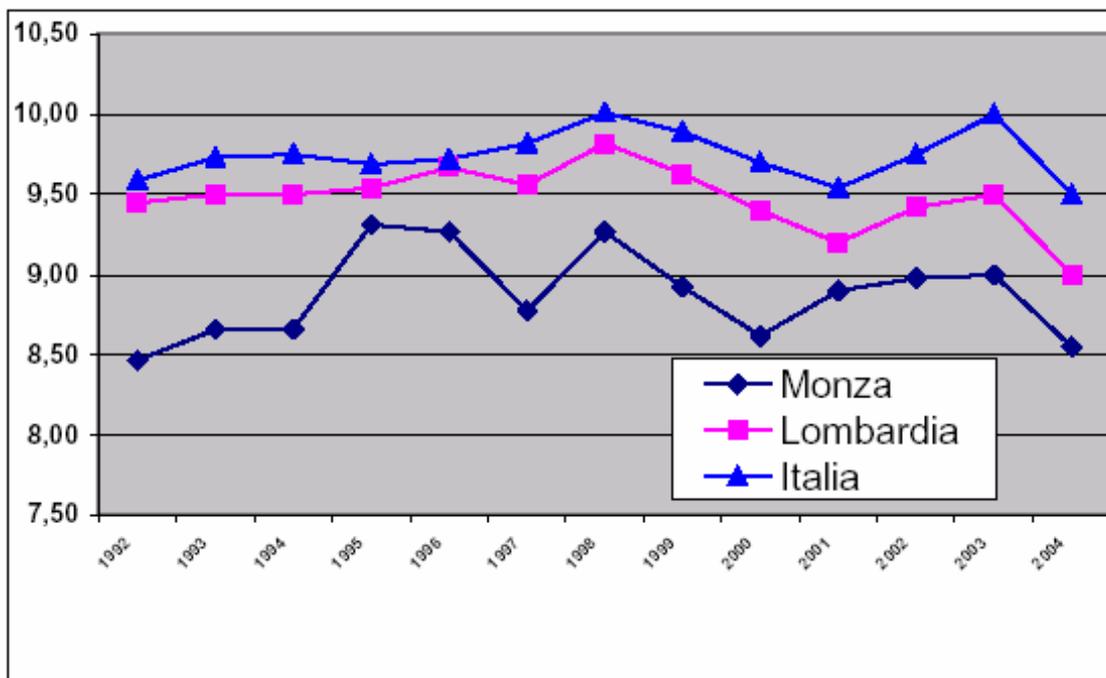


Figura 24 Andamento del tasso di mortalità 1991-2004 Monza - Lombardia - Italia

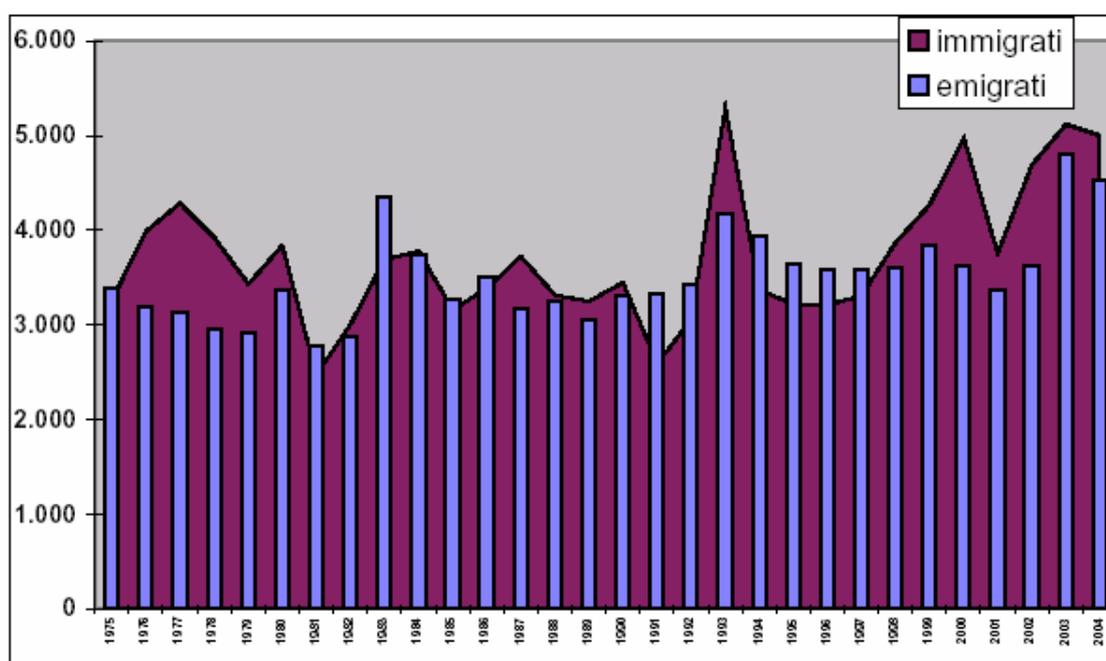


Figura 25 Movimenti migratori a Monza negli ultimi trent'anni 1975/2004

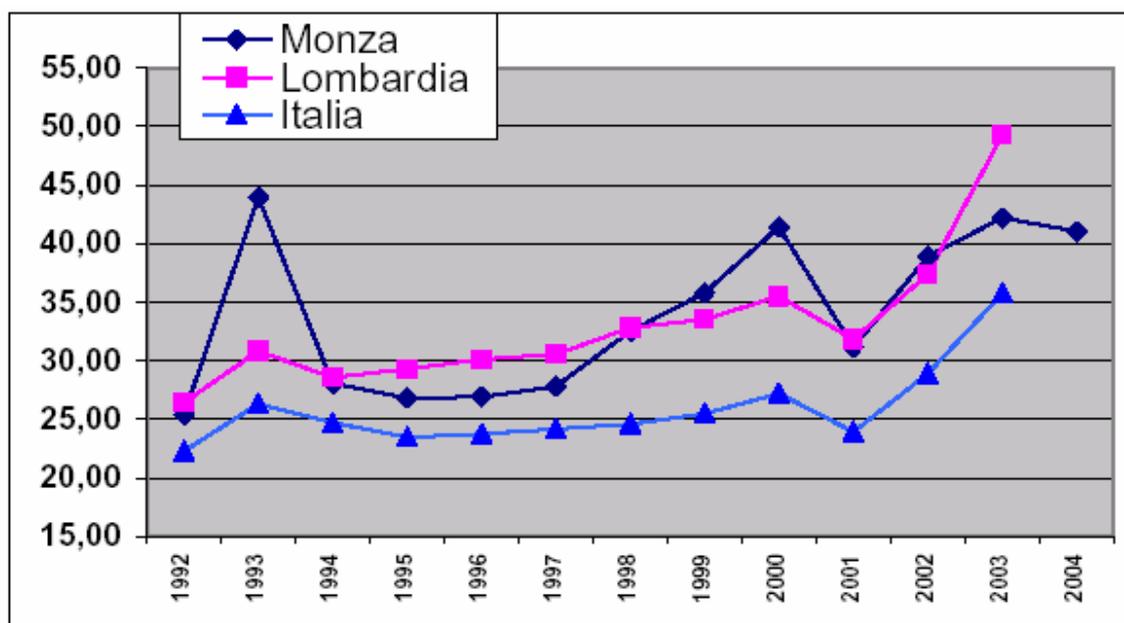


Figura 26 Andamento del tasso di immigrazione 1991-2004 Monza - Lombardia - Italia

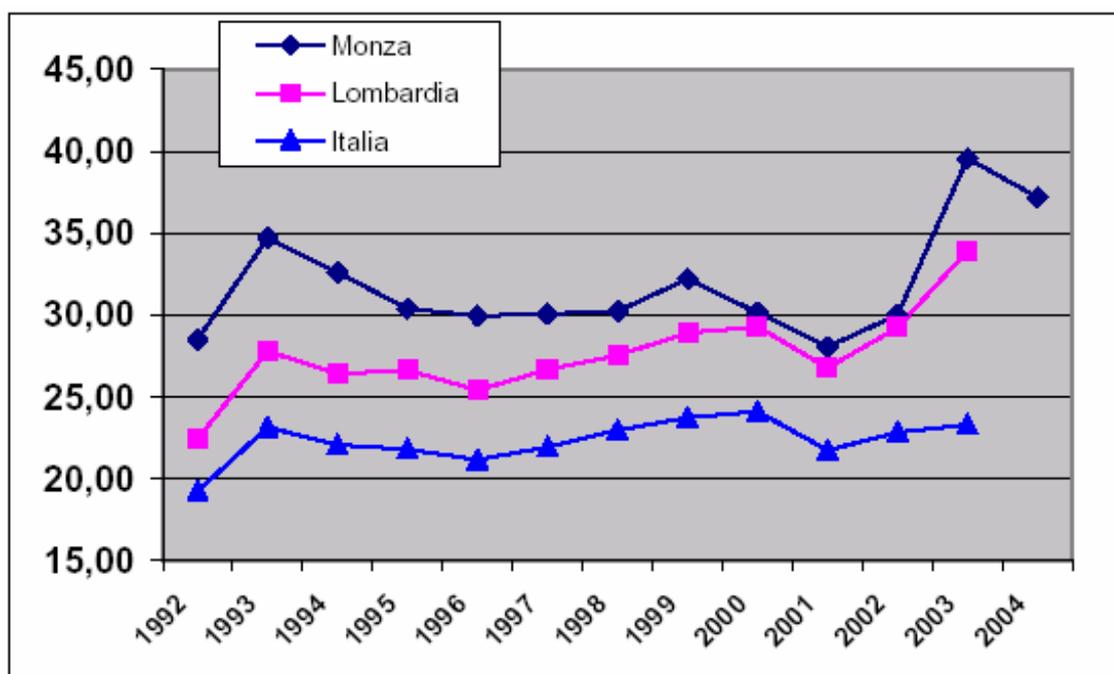


Figura 27 Andamento del tasso di emigrazione 1991-2004 Monza - Lombardia - Italia

Per quanto attiene alla composizione della popolazione il confronto tra le percentuali delle fasce di età dei residenti negli anni 1991 e 2004 mostra un invecchiamento della popolazione (l'età media passa dai 39,61 a 43,20).

Nella composizione percentuale c'è una diminuzione nelle fasce 10-29, un aumento tra 30-44, una diminuzione tra 45-59 e un aumento nelle fasce dei più anziani da i 60 anni in poi. Nel grafico si può vedere lo slittamento in avanti delle fasce del baby boom (anni 60/70); l'invecchiamento non è compensato

da un subentro nelle fasce più giovani. La fascia 0-24 passa dal 28,12% al 21,47% nel 2004, mentre le fasce d'età superiori ai 60 anni passano dal 19,97% al 26,98% superando, quindi, per numerosità la fascia 0-24.

Per quanto attiene la struttura e la composizione delle famiglie tra il 1991 ed il 2004 si registrano dei cambiamenti nelle composizioni familiari dei residenti:

- aumentano le famiglie mononucleari e quelle composte da due persone (rispettivamente + 5,59% sul totale e +3,44% sui residenti e +4,78% e + 6,22% sui residenti);
- tutte le altre tipologie diminuiscono sensibilmente

FASCE D'ETA'	% pop.1991	% pop.2004	VARIAZIONE 2003-1991
0_4	4,05%	4,61%	0,56%
5_9	4,01%	4,34%	0,34%
10_14	4,84%	4,08%	-0,76%
15_19	6,75%	3,93%	-2,82%
20_24	8,47%	4,50%	-3,97%
25_29	8,68%	6,25%	-2,44%
30_34	7,30%	8,32%	1,02%
35_39	6,67%	9,14%	2,47%
40_44	7,20%	8,00%	0,80%
45_49	7,24%	6,79%	-0,45%
50_54	7,91%	6,21%	-1,69%
55_59	6,90%	6,84%	-0,05%
60_64	6,05%	6,55%	0,50%
65_69	4,91%	6,41%	1,49%
70_74	2,98%	5,24%	2,25%
75_79	2,84%	4,17%	1,33%
80_84	2,02%	2,81%	0,79%
85_89	0,87%	0,97%	0,10%
90 >	0,30%	0,83%	0,54%
Totale	100,00%	100,00%	0,00%

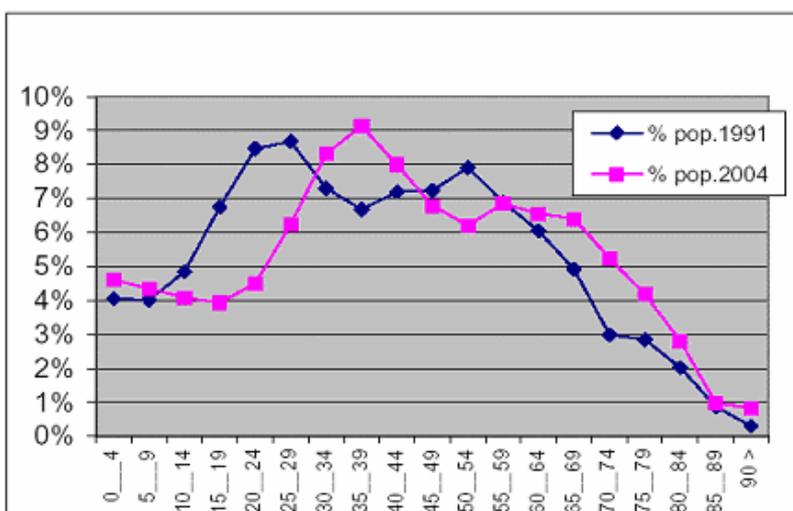


Figura 28 Confronto popolazione residente anni 1991-2004 per fasce d'età (percentuali)

COMPONENTI	% NUMERO DI FAMIGLIE 1991	% NUMERO DI FAMIGLIE 2004	DIFFERENZA% SU FAMIGLIE	DIFFERENZA% SU RESIDENTI
1	24,43%	30,01%	5,59%	3,44%
2	24,71%	29,49%	4,78%	6,22%
3	24,13%	21,49%	-2,64%	-0,25%
4	20,72%	15,13%	-5,58%	-5,95%
5	4,81%	3,12%	-1,70%	-2,58%
6	0,88%	0,54%	-0,33%	-0,62%
7	0,22%	0,13%	-0,09%	-0,19%
8	0,07%	0,04%	-0,03%	-0,07%
9 e >	0,03%	0,03%	-0,005%	0,00%
TOTALE	100,00%	100,00%	0,00%	0,00%

Figura 29 Composizione familiare: confronto 1991- 2004. Valori percentuali.

Le ipotesi di proiezione negli anni futuri prevedono una tendenza alla diminuzione della popolazione residente, suggerendo all'impostazione del

PGT una filosofia di riqualificazione dell'esistente, di integrazione dei servizi, piuttosto che di rilevanti nuove espansioni.

Rispetto ai servizi inoltre è necessario porre particolare attenzione anche al mix funzionale che deve riferirsi ad una popolazione residente con caratteristiche compositive differenti da quelle del passato, rispetto in particolare alle classi di età.

“Secondo le tre ipotesi elaborate, la popolazione di Monza seguirà, nei prossimi 20 anni, il seguente processo evolutivo:

2002-2006 : la popolazione diminuirà (-2,1 unità per 1000 l'anno);

2006-2011 : il tasso di decremento raddoppia (-4,1 unità per 1000 l'anno);

2011-2016 : il tasso negativo aumenta ma si riduce la velocità (-6,5 unità per 1000 l'anno);

2016-2021 : il rallentamento del trend si consolida (-7,9 unità per 1000 l'anno);

Già nel prossimo quinquennio (secondo l'ipotesi media che sembra la più plausibile), la quota di anziani (65 anni e oltre) si incrementa di 2 punti percentuali, a scapito della popolazione in età attiva (15-64 anni), mentre i giovani (0-14 anni) mantengono inalterata la consistenza della loro presenza.

Nell'arco dei successivi 15 anni coperti dalle previsioni, il peso degli anziani (in senso statistico) sulla popolazione aumenterà progressivamente fino a raggiungere, nel 2021, il 25% della popolazione; in altri termini, una persona su 4 avrà almeno 65 anni. Nello stesso periodo si assisterà ad una progressiva riduzione della percentuale di giovani che passeranno dal 12,58% nel 2006 all'10,56% nel 2021. Analogamente, diminuirà la popolazione in età attiva, passando dal 65,85% circa nel 2006 al 64,38% nel 2021.”¹²

4.2.2. Il sistema dei servizi esistenti

La dotazione di aree e strutture per i principali servizi all'interno della città vede la presenza dell'Ospedale di San Gerardo, il Tribunale, il Carcere, la attrezzature sportive lungo il Viale di circonvallazione.

A Monza, inoltre, sono presenti impianti sportivi di richiamo nazionale e internazionale come lo Stadio Brianteo e l'Autodromo situato all'interno del Parco e un cospicuo patrimonio di alto valore storico e paesistico, tra cui un rilevante centro storico, il Duomo, l'Arengario e la Villa Reale.

Rilevante è anche il sistema dei parchi pubblici tra i quali primeggia, con fama internazionale, la grande area del Parco di Monza con i Boschetti adiacenti con al suo interno l'insediamento dell'Autodromo e il Golf e dal Parco urbano di cintura, un parco pensato per dotare la città di Monza dei servizi indispensabili per il nuovo ruolo di capoluogo di Provincia.

¹² “Monza 2005. News demografiche” dell'Ufficio Statistica e Studi del Comune di Monza

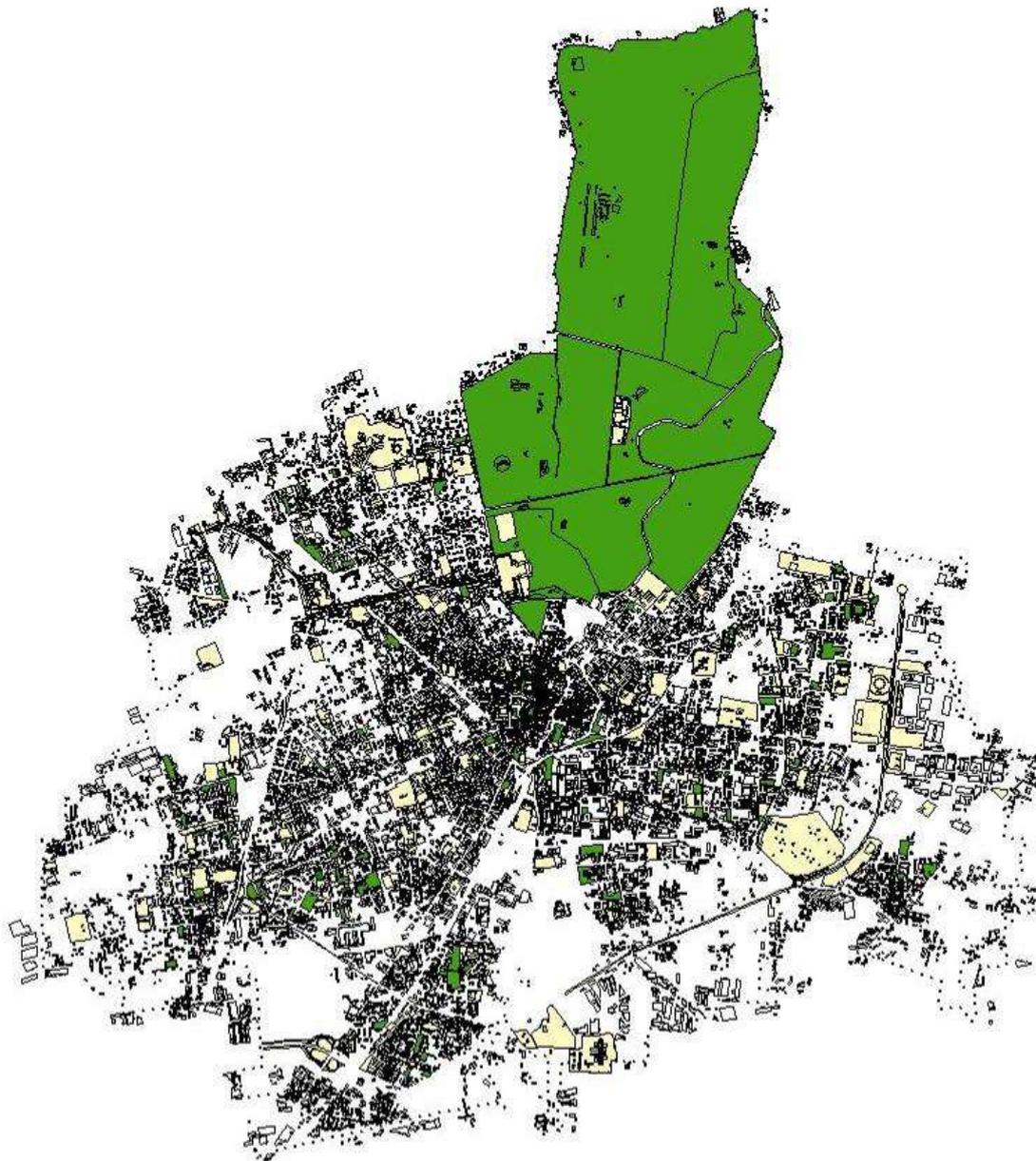


Figura 30 Il sistema di servizi esistenti (in verde le aree a parco).

Integra il sistema dei parchi e delle aree verdi anche un insieme di aree attorno alla città: aree di rilevante dimensione che, o per essere state mantenute ad uso agricolo, o per motivi storico monumentali si sono conservate libere e rappresentano un eccezionale patrimonio ambientale. Queste aree penetrano in profondità all'interno del tessuto urbanizzato, fino a lambire quasi il Centro storico

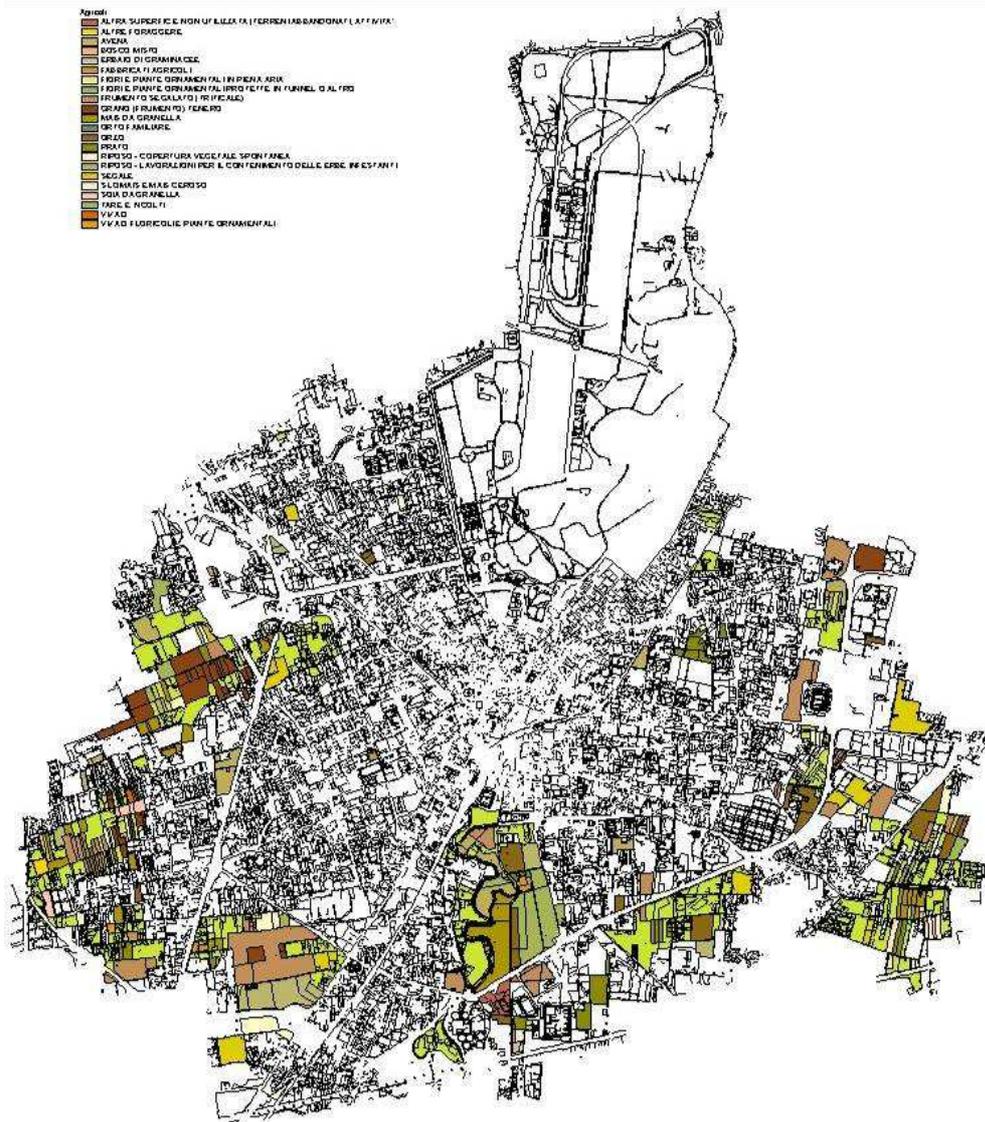


Figura 31 L'insieme delle aree libere o agricole da valorizzare

In termini quantitativi la dotazione di servizi del Comune di Monza è riassunta nelle tabelle di seguito proposte:

- Tabella 1 Aree per servizi comunali (SP) – evidenzia la dotazione attuale di aree per servizi di livello comunale per circoscrizione. La dotazione complessiva di aree per servizi di livello comunale esistenti (corrispondenti alla maggior parte delle aree a servizi rilevate e confermate) da luogo ad uno standard di 22,00 mq/ab¹³.
- Tabella 2 Aree per servizi di livello sovracomunale (F) - evidenzia la dotazione attuale di aree per servizi di livello

¹³ 2.682.786/121.961=21,94 mq/ab. Per scelta il rapporto abitante metro cubo in tutto il PGT è stato valutato in 100 mc/abitante

sovracomunale per circoscrizione. La dotazione complessiva di aree per servizi di livello sovracomunale esistenti da luogo ad uno standard di livello sovracomunale di 7,19 mq/ab¹⁴.

AREA	CIRCOSCRIZIONE					TOTALE
	1	2	3	4	5	
SP1	49.093	90.559	29.830	149.989	122.420	441.891
SP2	103.366	293.003	19.758	63.174	48.349	527.650
SP3	169.560	243.194	118.736	233.607	584.198	1.349.295
SP4	51.936	161.091	16.229	64.705	69.989	363.950
TOTALE SP	373.955	787.847	184.553	511.475	824.956	2.682.786

Legenda:

SP 1 – istruzione;

SP 2 – attrezzature culturali, pubbliche, religiose, sanitarie, sociali, impianti tecnologici;

SP 3 – parchi, verde e spazi aperti, attrezzature sportive;

SP 4 – parcheggi

Tabella 1 Aree per servizi comunali (SP)

AREA	CIRCOSCRIZIONE					TOTALE
	1	2	3	4	5	
F1	64.733	-	15.593	16.343	33.101	129.770
F2	14.458	86.465	-	33.714	186.086	320.723
F3	-	-	-	-	-	-
F4	31.931	201.969	14.866	66.004	111.213	425.983
TOTALE F	111.122	288.434	30.459	116.061	330.400	876.476

Legenda:

F 1 – istruzione;

F 2 – attrezzature sanitarie;

F 3 – parchi, verde e spazi aperti;

F 4 - attrezzature culturali, pubbliche, religiose , sociali, sportive, impianti tecnologici, mobilità e trasporti.

Tabella 2 Aree per servizi di livello sovracomunale (F)

In questo computo non è inserita, per esplicita scelta dell'Amministrazione comunale l'area del Parco reale, in considerazione delle sue caratteristiche particolari. Il totale della aree SP3 è stato conseguentemente depurato della superficie del Parco (6.709.343 mq), per rendere il dato confrontabile con quello delle altre tabelle, che parimenti non ne computano la superficie.

¹⁴ 876.476/121.961=7,19 mq/ab.

4.2.3. Il sistema economico

Il buon livello di accessibilità ferroviaria (linee FS Milano–Monza– Chiasso e Milano–Monza-Tirano) e stradale (A4 Torino–Venezia, Tangenziale Nord, SS 36 “Valassina”, SS 527 “Bustese”) con la presenza di grandi funzioni socio-economiche (tribunale, università, centro espositivo fieristico, ospedale) al servizio dell'intero sistema urbano del nord Milano, hanno rafforzato nel tempo il ruolo di centralità urbana del Comune di Monza. L'economia, in particolare è caratterizzata dalla presenza di una terziarizzazione molto accentuata e da un sistema produttivo legato soprattutto ai settori del tessile e della meccanica.

Le tabelle di seguito riportate¹⁵ mostrano un andamento nei primi 5 anni del 2000 (2000-2004) che restituisce un quadro senza particolari modificazioni nella struttura economica della città: si ha infatti una sostanziale stabilità nell'ambito di quasi tutti i settori, con l'eccezione di quelli relativi ai servizi ed alle attività assimilabili (intermediazione, servizi sociali, alberghi e ristorazione, ecc.), che registrano aumenti di varia entità, ma complessivamente interessanti. L'attività commerciale, in termini di imprese risulta stabile, ma non in crescita.

	2000	2001	2002	2003	2004
Imprese operanti	10.339	10.466	10.569	10.673	10.866
di cui artigiane	2.342	2.380	2.352	2.374	2.406
Nuove imprese iscritte	884	964	926	863	980
di cui artigiane	73	206	146	191	201
Imprese cessate	591	669	768	635	716
di cui artigiane	73	160	172	165	163

Figura 32 Imprese e unità locali operanti, iscritte e cessate

	2000	2001	2002	2003	2004
Agricoltura	126	134	143	140	144
Pesca	0	0	0	0	0
Estrattiva	5	5	4	4	4
Manifatturiera	2.163	2.144	2.106	2.091	2.080
Energia	13	13	11	11	9
Edilizia	1.319	1.371	1.407	1.421	1.489
Commercio	3.857	3.838	3.805	3.845	3.942
Alberghi Ristorazione	464	472	481	488	528
Trasporti	515	524	529	533	559
Intermediazione	487	505	495	487	526
Servizi	3.898	3.965	4.036	4.097	4.286
Istruzione	55	64	74	78	75
Servizi Sociali	107	114	115	118	141
Altri Servizi Sociali	562	557	566	568	591
Non classificate	1.917	2.166	2.355	2.529	2.325

Figura 33 Imprese e unità locali per ramo di attività

¹⁵ Le tabelle ed i dati sono tratti da Comune di Monza, Ufficio statistica e studi “Monza in cifre 2005”

In termini di addetti, i dati dell'8° Censimento de ll'Industria e dei Servizi (2001) relativi ad unità locali ed addetti mostrano una netta connotazione terziaria del intero settore occupazionale della città.

	NUMERO	ADDETTI
INDUSTRIA	2.079	13.104
COMMERCIO	2.778	9.516
ALTRI SERVIZI	6.458	18.533
ISTITUZIONI	387	9.229
TOTALE	11.702	50.382

Figura 34 8° Censimento generale dell'industria e servizi 22 ottobre 2001

Riepilogo delle unità locali presenti nel Comune di Monza

Lo studio sulla qualità della vita pubblicato dall'ufficio statistica del Comune di Monza, evidenzia che tra le aree considerate nel 2003 risulta in crescita l'area "benessere economico" grazie al miglioramento registrato nelle performance di alcuni degli indici che concorrono alla definizione dell'area, tra i quali l'aumento delle aziende di credito operanti e delle licenze commerciali (vedi tabella riassuntiva).

Registra invece in calo l'area "lavoro". Il commento all'andamento dell'area recita:

«Una flessione contenuta per l'indice generale di qualità di area dallo 0,6241 del 2001 allo 0,5973 del 2003, che comunque rimane nelle zone alte degli undici anni osservati. Si è partiti da una situazione di qualità minimale nel 1993, dove 5 degli 8 indicatori dell'area hanno fatto segnare i valori peggiori di tutti i dieci anni, per poi registrare un certo miglioramento già dall'anno successivo, per effetto principalmente di una netta diminuzione del numero di cessazioni d'unità locali e di fallimenti. Gli anni 1995-1996 sono gli anni chiave della svolta, quando si raggiunge il maggior numero di nuove unità locali del periodo 1993-1999 e il minor numero di cessazioni d'unità locali (529 nel 1995 contro le 843 del 1993 e le 659 del 1994). Dal 1995 la situazione rimane mediamente la stessa fino al 1997, assestata su livelli sufficienti di prestazione. Il 1998 è invece un anno di netta ripresa: l'indice generale passa a 0,4451, nel 1999 si consolida a 0,4808, poi nel 2000 riparte ed arriva a 0,6193, nel 2001 raggiunge il massimo con 0,6921, infine nel 2003 giunge allo 0,5973. Nel 2003 si sono registrati il minor numero di protesti ogni 1.000 unità locali operanti (180 contro i 237 del 2002, -24%), un aumento delle imprese e unità locali operanti ogni 1.000 residenti (133,025 nel 2002 contro le 134,931 nel 2003, +1,4%) per un totale di 16.410 imprese e unità locali operanti: che è il picco storico ed un segnale di crescita dell'economia. In aumento i fallimenti 45 nel 2003 contro 33 del 2002. Le imprese e unità locali nuove iscritte nell'anno 2003 sono state 863 (-6,8%) rispetto al 2002, è il 3° valore massimo raggiunto negli undici anni di osservazione. Notizie negative sul fronte

dell'indice di ricambio della popolazione attiva che non ferma la sua corsa al ribasso assestandosi nel 2003 a quota 161,388 (nel 1993 era pari a 96,29): ogni 100 giovani che stanno per entrare nel mondo del lavoro (15-24 anni), oltre 161 (in età 55-64 anni) ne stanno per uscire.»

Qualità della vita - Sintesi dei fattori di miglioramento e di calo nelle singole aree che concorrono alla formazione dell'indice della qualità della vita	
Aree con indici in miglioramento	Aree con indici in calo
<p>Benessere economico</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • aumenti depositi bancari • aumento aziende di credito operanti <p><u>Principali fattori di criticità:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • aumento delle pensioni sociali • diminuzione licenze commerciali 	<p>Ambiente</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • diminuzione nel tasso medio di inquinanti aria (CO) • aumento della raccolta differenziata <p><u>Principali fattori di criticità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • aumento della densità di popolazione • aumento alcuni inquinanti nel f. Lambro
<p>Popolazione</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • saldo naturale positivo • calo numero % ultra-70 soli <p><u>Principali fattori di criticità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • invecchiamento della popolazione • aumento dei single 	<p>Lavoro</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • n° imprese e unità locali operanti • diminuzione dei fallimenti <p><u>Principali fattori di criticità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • indice di ricambio popolazione attiva • cessazioni di imprese e unità locali
<p>Salute e servizi sanitari</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • aumento dei medici ed odontoiatri • diminuzione dei ricoveri ospedalieri <p><u>Principali fattori di criticità:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nessuno 	<p>Casa</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • diminuzione del <i>prime rate</i> ABI <p><u>Principali fattori di criticità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • aumenti nel costo di acquisto delle case • aumento costo annuo di affitto per stanza
<p>Istruzione e cultura</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • miglioramento servizio bibliotecario • aumento investimenti comunali <p><u>Principali fattori di criticità:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • calo iscritti all'Università di Monza 	<p>Sicurezza</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • diminuzione dei delitti contro le persone <p><u>Principali fattori di criticità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • aumento dei delitti contro il patrimonio
<p>Sport e tempo libero</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • aumento spese correnti per residente <p><u>Principali fattori di criticità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nessuno 	<p>Stabilità sociale</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • diminuzione dei residenti utenti NOT • diminuzione dei suicidi <p><u>Principali fattori di criticità:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • aumento dei TSO • aumento dei divorzi
<p>Traffico e trasporti</p> <p><u>Principali fattori di miglioramento</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • più addetti P.M. dedicati al traffico • meno contravvenzioni • diminuzione degli incidenti stradali <p><u>Principali fattori di criticità:</u></p>	

- | | |
|-------------------------------------|--|
| • diminuzione viaggi su rete urbana | |
|-------------------------------------|--|

4.2.4. Abitazioni e valori del mercato immobiliare

Il totale delle abitazioni censite a Monza nell'ultimo censimento del 2001 è di 53.529 un incremento rispetto al 1991 di +11,81%; stesso andamento registra il dato delle abitazioni occupate (+ 11,9%) e di quelle non occupate (+11,24%). Aumentano invece considerevolmente le abitazioni occupate e dotate di solo angolo cottura e/o cucinino (+81,9%). Ancora con riferimento alla tipologia il confronto con i dati percentuali dei due censimenti mostra come nel corso del decennio sia aumentato l'uso da parte dei residenti delle abitazioni con 1 o 2 camere, mentre le tipologie più grandi registrano, percentualmente, un calo¹⁶.

Il mercato immobiliare a Monza registra valori differenziati tra i 16 quartieri anche se è possibile cogliere dal confronto con i valori 2004 – 2003 una tendenza alla omogeneizzazione dei valori tra le zone della città¹⁷.

Di seguito si mostrano dapprima i valori immobiliari suddivisi ad opera dell'Ufficio statistico del Comune per quartiere:

- il Centro ha fatto registrare 4.100 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 3.100 per gli appartamenti recenti, 2.400 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 3.650 (+12,3%), 2.750 (+12,7%), e 2.150 (+11,6%) nel 2003;
- Il quartiere Buonarroti San Donato ha fatto registrare 2.350 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 1.900 per gli appartamenti recenti, 1.700 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.050 (+14,6%), 1.700 (+11,8%), e 1.500 (+13,3%) nel 2003;
- Il quartiere Cazzaniga Ospedale Nuovo ha fatto registrare 2.900 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 2.100 per gli appartamenti recenti, 1.800 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.650 (+9,4%), 1.900 (+10,5%), e 1.600 (+12,5%) nel 2003;
- Il quartiere Cederna Cantalupo ha fatto registrare 2.150 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 1.800 per gli appartamenti recenti, 1.550 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 1.900 (+13,42%), 1.600 (+12,5%), e 1.350 (+14,8%) nel 2003;
- Il quartiere Grazie vecchie San Gerardo ha fatto registrare 3.000 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 2.250 per gli appartamenti recenti, 1.800 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.800 (+7,1%), 1.950 (+15,4%), e 1.600 (+12,5%) nel 2003;
- Il quartiere Parco Villa Reale ha fatto registrare 3.450 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 2.700 per gli appartamenti recenti,

¹⁶ I dati sulle abitazioni ed il titolo di godimento relativi al censimento del 2001 sono tratti da: Comune di Monza. Ufficio statistica e studi "Edifici, abitazioni e stanze a Monza. Censimento 2001"

¹⁷ I valori immobiliari e delle locazioni sono tratti dalle pubblicazioni inerenti il mercato immobiliare e le locazioni della Borsa immobiliare della Camera di Commercio rilevati a dicembre 2004

2.400 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 3.150 (+9,5%), 2.400 (+12,5%), e 2.400 (+11,6%) nel 2003;

- Il quartiere Regina Pacis Mentana ha fatto registrare 2.500 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 1.900 per gli appartamenti recenti, 1.800 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.200 (+13,6%), 1.700 (+11,8%), e 1.600 (+12,5%) nel 2003;
- Il quartiere S. Biagio San Gottardo ha fatto registrare 3.150 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 2.200 per gli appartamenti recenti, 2.000 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.750 (+14,5%), 2.000 (+10,0%), e 1.800 (+11,1%) nel 2003;
- Il quartiere S. Carlo Largo Molinetto ha fatto registrare 2.850 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 2.150 per gli appartamenti recenti, 1.950 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.550 (+11,8%), 1.950 (+10,3%), e 1.750 (+11,4%) nel 2003;
- Il quartiere S. Giuseppe Campania Romagna ha fatto registrare 2.700 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 2.250 per gli appartamenti recenti, 1.950 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.450 (+10,2%), 2.050 (+9,8%), e 1.950 (+11,4%) nel 2003;
- Il quartiere S. Rocco S. Alessandro ha fatto registrare 2.350 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 1.900 per gli appartamenti recenti, 1.700 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.000 (+17,5%), 1.700 (+11,8%), e 1.500 (+13,3%) nel 2003;
- Il quartiere San Fruttuoso ha fatto registrare 2.550 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 2.050 per gli appartamenti recenti, 1.700 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.350 (+10,9%), 1.850 (+10,8%), e 1.700 (+13,3%) nel 2003;
- Il quartiere S. Albino ha fatto registrare 2.100 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 1.700 per gli appartamenti recenti, 1.550 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 1.800 (+16,7%), 1.500 (+13,3%), e 1.350 (+14,8%) nel 2003;
- Il quartiere Taccona Rondò dei Pini ha fatto registrare 2.200 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 1.850 per gli appartamenti recenti, 1.700 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 1.900 (+15,8%), 1.850 (+12,1%), e 1.500 (+13,3%) nel 2003;
- Il quartiere Triante Cavallotti ha fatto registrare 3.000 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 2.300 per gli appartamenti recenti, 1.950 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.650 (+13,2%), 2.100 (+9,5%), e 1.750 (+11,4%) nel 2003;
- Il quartiere Via libertà Stadio Nuovo ha fatto registrare 2.300 euro al metro quadro per il nuovo o ristrutturato, 1.800 per gli appartamenti recenti, 1.700 per quelli di più di 35 anni, erano rispettivamente 2.000 (+15,0%), 1.600 (+12,5%), e 1.500 (+13,3%) nel 2003.

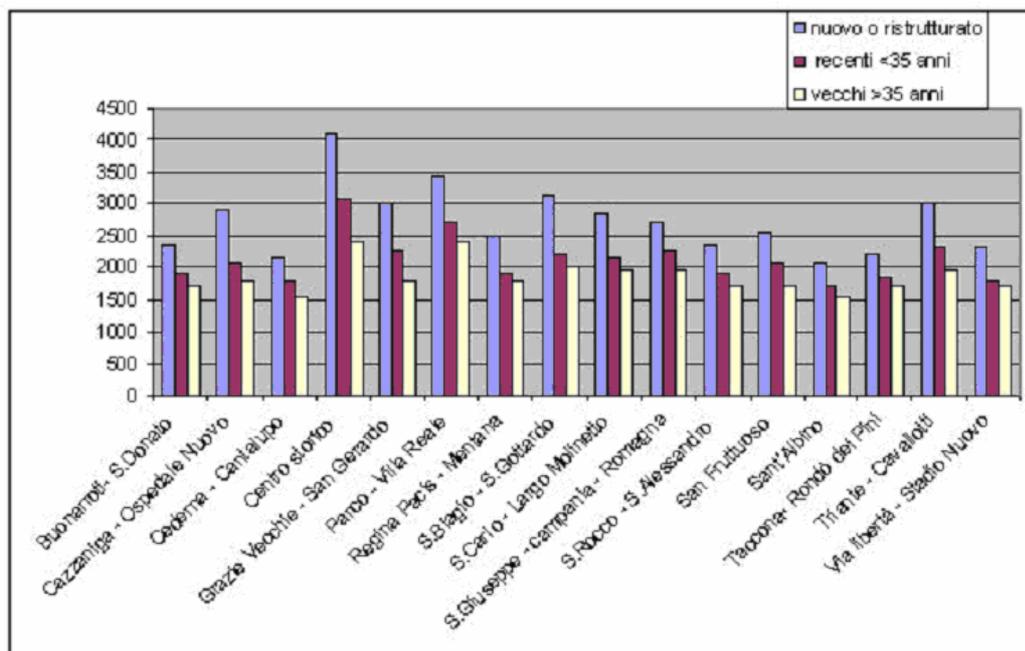


Figura 35 Valori immobiliari - Dicembre 2004

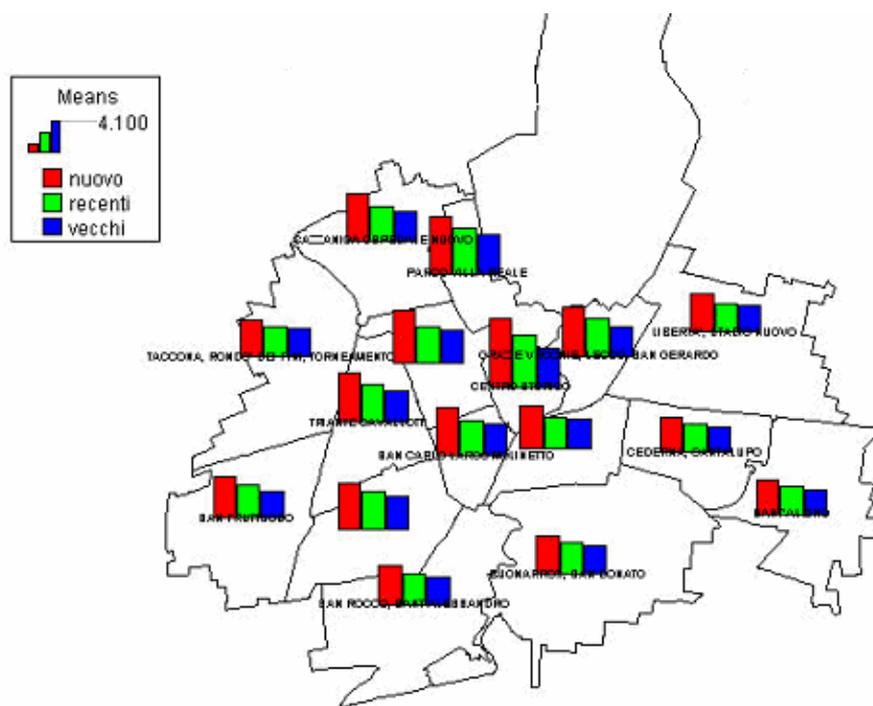


Figura 36 Prezzi immobiliari per quartiere e per età degli edifici

Se si assumono le medie dei prezzi degli immobili come dianzi indicate e si organizzano in forma di graduatoria il Centro esprime i prezzi più alti con 4.100 euro/mq per il nuovo, segue il quartiere Parco Villa reale con 3.450 €/mq, poi San Biagio con 3.150 ed il quartiere più economico per l'acquisto è S.Albino nord con 2.100 €/mq. Gli incrementi percentuali medi, rispetto

all'anno precedente, sono da segnalare solo per il nuovo o ristrutturato con il 12,8%, per gli appartamenti recenti abbiamo l'11,7%, mentre per quelli vecchi il 12,7%.

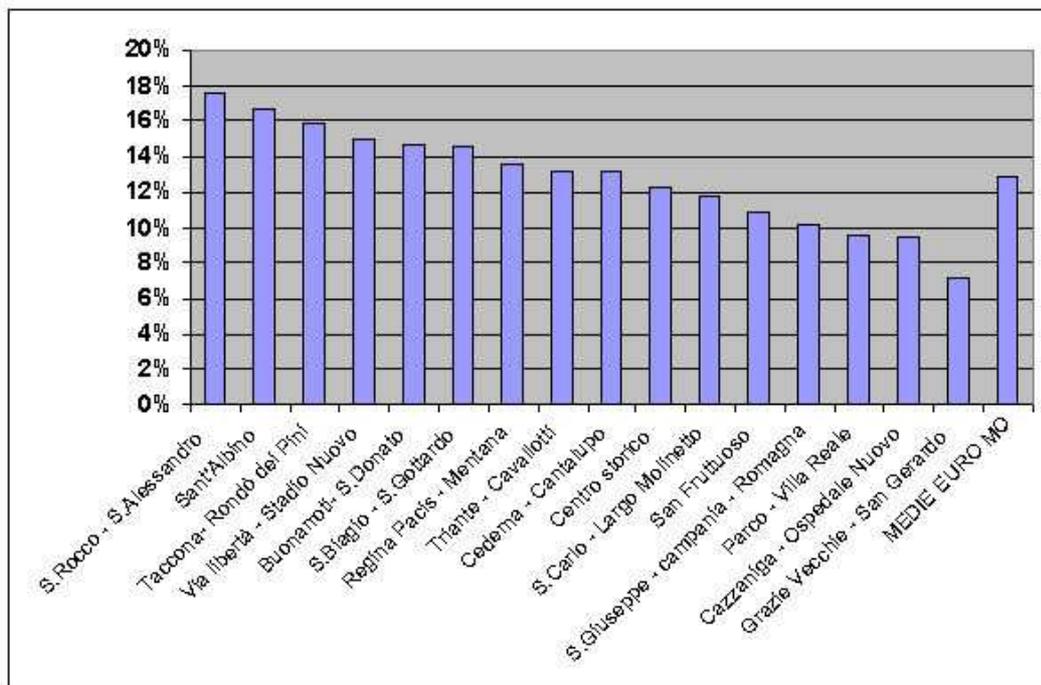


Figura 37 Incrementi % dei prezzi (2003 - 2004)

Nel grafico sono riportati gli incrementi percentuali registrati tra il 2003 e il 2004 per il nuovo; guida la classifica il quartiere di S.Rocco S. Alessandro con +17,5% mentre l'incremento minore si registra nel quartiere Grazie Vecchie San Gerardo con +7,1%. Emerge la tendenza ad una omogeneizzazione dei valori all'interno della città.

Il mercato delle locazioni a Monza interessa, secondo i dati del censimento del 2001, il 22,56% delle abitazioni occupate (in valore assoluto 11.092 abitazioni, - 7,6% rispetto al 1991). Le abitazioni occupate in proprietà da persone residenti sono pari al 72,32% (+ 6,74%) del totale delle abitazioni occupate (lo stesso dato a Milano è pari al 59,5% e nell'intera regione 70,9%).

Relativamente al mercato delle locazioni i canoni medi sono così ripartiti:

- per i mono/bilocali arredati l'oscillazione è compresa tra un massimo di 700 euro/mese per il Centro storico ed un minimo di 450 euro/mese per il quartiere di S.Albino;
- per i mono/bilocali non arredati l'oscillazione è compresa tra un massimo di 575 euro/mese per il Centro storico ed un minimo di 400 euro/mese per il quartiere di S.Albino;

- per gli appartamenti non arredati da 70/100 mq l'oscillazione è compresa tra un massimo di 100 euro/mq annuo per il Centro storico ed un minimo di 70 euro/mq per il quartiere di S.Albino;

Nel constatare che non si evidenzia una sostanziale uniformità di prezzo per le locazioni di appartamenti a Monza, non si segnalano neppure aumenti percentuali significativi rispetto all'anno precedente, come invece è avvenuto rispetto al primo semestre del 2003.

5. Obiettivi di sviluppo

Le attività di ricognizione riportate nelle parti precedenti vengono in questo capitolo riassunte e ricondotte in un quadro unitario delle criticità e potenzialità della città di Monza come passaggio verso l'individuazione dello scenario strategico del PGT e la conseguente determinazione degli obiettivi complessivi di sviluppo e delle politiche di intervento del PGT.

Il quadro di sintesi delle criticità, potenzialità e opportunità di sviluppo (paragrafo 5.1.) è costruito tenendo conto dei tre sistemi strutturanti assunti nella VAS (insediativo, mobilità e ambientale).

Per quanto attiene alle criticità si rammenta che esse possono essere definite come:

- criticità di quadro, vale a dire permanenti nei confronti delle quali vanno individuare modalità di convivenza prima che di soluzione,
- criticità di sistema, criticità frutto di un'interazione complessa di più elementi e che richiedono strategie di intervento coordinate a più livelli/soggetti
- criticità di settore, sono criticità per le quali è possibile procedere ad un significativo miglioramento grazie all'uso predominante di risorse facenti capo alla città di Monza.

Una tale classificazione delle criticità contribuisce alla costruzione delle priorità di intervento e delle politiche da attivare secondo criteri di sostenibilità per la comunità locale. Il PGT si occupa delle criticità di settore, cercando, tuttavia di non perdere di vista le connessioni con strategie di più ampio respiro dentro le quali trovano soluzione le criticità di sistema.

Potenzialità ed opportunità per ogni sistema sono rispettivamente le risorse da sviluppare interne ed esterne al sistema stesso.

A questa sintesi segue la parte dedicata allo sviluppo dello scenario strategico e delle determinazioni del piano cui sono dedicati anche i capitoli successivi.

La valenza strategica del piano è descritta considerando i tre sistemi (insediativo, mobilità ed ambientale) già usati nella descrizione delle criticità e potenzialità per ognuno dei quali, in coerenza con la VAS, sono individuati gli obiettivi e le strategie di sviluppo per l'intero settore e per ciascuna categoria interna settore.

All'individuazione degli obiettivi di piano segue l'individuazione delle politiche di intervento dove sono in particolare trattate le politiche del sistema dei servizi, del commercio (inteso anche come elemento di valorizzazione urbana), della mobilità ed energetica.

5.1. Sintesi delle criticità, potenzialità ed opportunità della città di Monza

Come anticipato, di seguito si propongono dei quadri di sintesi delle criticità, potenzialità ed opportunità della città di Monza.

Il primo quadro riporta un elenco delle criticità della città di Monza ma che possono trovare soluzione, grazie ad un'adeguata valorizzazione delle potenzialità ed un attento uso delle opportunità che il contesto offre (rispettivamente secondo e terzo quadro). Saranno poi le strategie di piano ad individuare il percorso per la loro soluzione.

quadro 1 - principali situazioni di criticità della città di Monza

ambientale	<ul style="list-style-type: none">• inquinamento atmosferico determinato dall'eccessivo traffico veicolare, dai sistemi di riscaldamento delle abitazioni e dei servizi• inquinamento acustico essenzialmente dovuto al traffico• inquinamento visivo e compromissione del paesaggio• compromissione del sistema idrico• mancanza di interazione tra l'urbanizzato e le aree libere interne e di frangia• depauperamento delle aree agricole a seguito delle diffusione delle monocultura• rischio di abbandono delle aree agricole per calo della produttività
mobilità	<ul style="list-style-type: none">• congestionamento• tempi lunghi di percorrenza interna• tempi lunghi nelle connessioni con Milano (sia con mezzo privato che con trasporto pubblico)• traffico di attraversamento• scarsa connessione trasversale (Milano come snodo del sistema della mobilità metropolitana)• assenza di un sistema di mobilità alternativa• accessibilità difficoltosa al sistema dei servizi e del commercio• scarsa connessione con i principali nodi della rete della mobilità nazionale ed internazionale• sistema dei trasporti pubblici frammentato

insediativo	<ul style="list-style-type: none"> • difficoltà di accesso alla casa per alcune fasce della popolazione • tessuti urbani da riqualificare e patrimonio edilizio da sostituire • aree dismesse da reinserire nel circuito della città • aree monofunzionali, con scarsa dotazione di servizi • invecchiamento della popolazione • struttura familiare sempre più piccola (aumenta il fabbisogno abitativo e cambia il tipo di richiesta) • diversificazione ed ampliamento dei fabbisogni e delle esigenze della popolazione anche per effetto dei processi di immigrazione
-------------	---

quadro 2 – principali potenzialità della città di Monza

ambientale	<ul style="list-style-type: none"> • parco di cintura • fiume in città e canale Villoresi • aree interne al tessuto urbano libere • aree agricole ed aree libere a corona del centro urbano • parco reale
mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • due linee ferroviarie • vicinanza sistema autostradale • rete viaria capillare • connessione metropolitana con Milano • sistema percorsi interpoderali
insediativo	<ul style="list-style-type: none"> • aree dismesse da trasformare • patrimonio storico ed artistico diffuso • beni e servizi di rilievo internazionale (villa, autodromo, ecc.) • buon tessuto imprenditoriale e produttivo • sistema commerciale riconoscibile nel contesto brianteo • andamento demografico in aumento • buona dotazione di servizi

quadro 3 – principali opportunità per la città di Monza

ambientale	<ul style="list-style-type: none">• nuova politica agricola comunitaria (PAC)• nuova legge regionale per il governo del territorio• sistema di PLIS
mobilità	<ul style="list-style-type: none">• potenziamento sistema accessibilità a scala regionale (pedemontana)• potenziamento sistema accessibilità a scala nazionale/internazionale (corridoio V)• realizzazione della pedegronda ferroviaria• Potenziamento della A4• Coordinamento della programmazione della viabilità con quella dei comuni limitrofi• Potenziamento delle relazioni su ferro con Milano: prosecuzioni delle linee MM 1, MM 2• Realizzazione nuova linea M5 da Milano e prosecuzione verso Lissone• Sostegno all'integrazione tariffaria di bacino
insediativo	<ul style="list-style-type: none">• sede nuova provincia della Brianza• sede di rappresentanza regionale nella Villa reale• nuovo polo fieristico Rho Pero• Sostegno alla creazione di un distretto orientato alla ricerca e all'innovazione nel campo delle tecnologie ambiente• Sostegno ad attività economiche private impegnate sui temi dell'ambiente

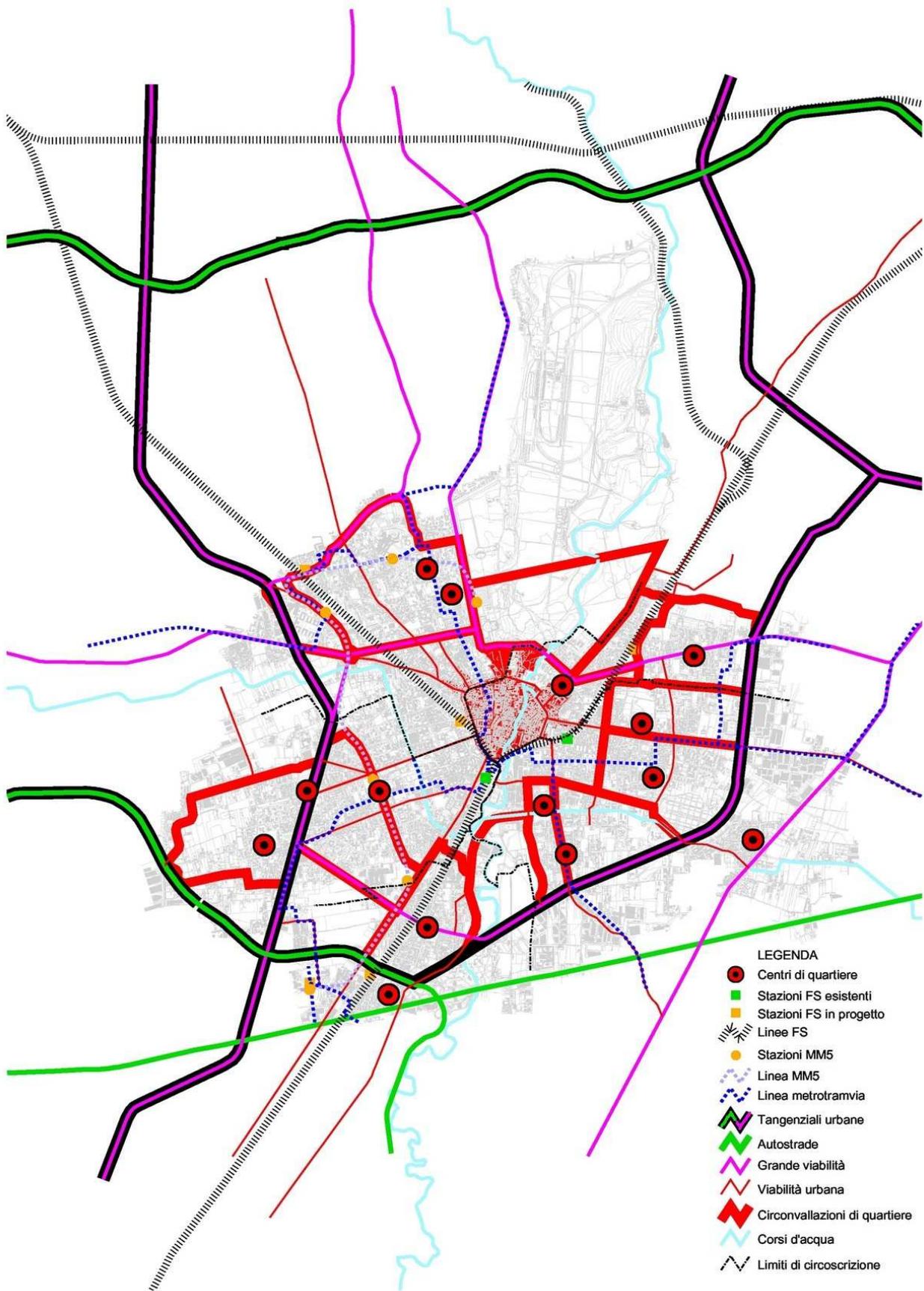
5.2. Gli obiettivi assegnati al piano

Il PGT ha costruito la sua strategia tenendo conto dei seguenti principi:

1. riuso delle aree già edificate;
2. riqualificazione e rivitalizzazione di comparti urbani degradati;
3. occupazione contenuta di suolo libero;
4. contenimento della congestione.

Complessivamente per il sistema insediativo il PGT propone una strategia che:

- mira al contenimento di consumo di suolo e si esplica nel sostegno ad azioni rivolte alla salvaguardia delle aree libere esterne all'edificato, alla valorizzazione e al riuso delle aree dismesse;
- risponde al nuovo ruolo istituzionale che Monza sta per assumere quale sede della nuova provincia e sede rappresentativa della regione;
- promuove un rinnovamento sociale ed economico sostenendo azioni rivolte ad incentivare un tessuto produttivo diffuso, ad elevato contenuto tecnologico e a basso impatto ambientale;
- promuove la valorizzazione urbana e la creazioni di nuove polarità in tutte le circoscrizioni attraverso politiche di localizzazione dei servizi, commercio e di attrazione di funzioni ed attività ricche e politiche rivolte al miglioramento dell'accessibilità anche ciclabile e del sistema degli spazi pubblici in genere (arredo urbano e verde pubblico e privato).



- LEGENDA**
- Centri di quartiere
 - Stazioni FS esistenti
 - Stazioni FS in progetto
 - Linee FS
 - Stazioni MM5
 - Linea MM5
 - Linea metrotramvia
 - Tangenziali urbane
 - Autostrade
 - Grande viabilità
 - Viabilità urbana
 - Circonvallazioni di quartiere
 - Corsi d'acqua
 - Limiti di circoscrizione

Figura 38 La rete di viabilità ed i centri di quartiere

Convergono all'interno del sistema insediativo le strategie relative a: servizi, fabbisogno abitativo, riuso e riqualificazione del patrimonio delle aree dismesse, attrazione di funzioni di eccellenza nella prospettiva di Monza capoluogo di provincia, riqualificazione tessuto edilizio centrale e di frangia, sistema del commercio.

Per quanto attiene al sistema della mobilità il PGT persegue obiettivi che tentano di coniugare la sostenibilità ambientale con la garanzia di un buon livello di accessibilità e di spostamento. Gli obiettivi principali sono due:

- diffusione delle modalità di spostamento interne alla città a basso impatto;
- miglioramento dell'accessibilità anche in relazione alla nuova provincia della Brianza.

Si legano a questi obiettivi misure rivolte a:

- contenimento del traffico privato nel centro storico;
- organizzazione della mobilità ciclopedonale;
- potenziamento del sistema di trasporto pubblico;
- Potenziamento connessioni di scala sovracomunale in direzione est-ovest.

Nell'ambito del sistema ambientale - cui confluiscono politiche di salvaguardia e valorizzazione dell'attuale sistema dei parchi, delle aree agricole e libere in generale, dei corsi d'acqua nonché iniziative volte al risparmio energetico, alla riduzione dei fattori di inquinamento acustico, luminoso elettromagnetico, ecc., alla difesa del suolo e del sottosuolo, ecc. - gli obiettivi sono:

- riduzione delle emissioni di gas climalteranti;
- riduzione dell'inquinamento (atmosferico, acustico, luminoso, elettromagnetico, ecc.);
- disinquinamento e il recupero ambientale delle acque inquinate;
- contenimento del rischio di esondazione;
- tutela della qualità dei terreni e della falda;
- realizzazione di un sistema continuo di aree verdi.

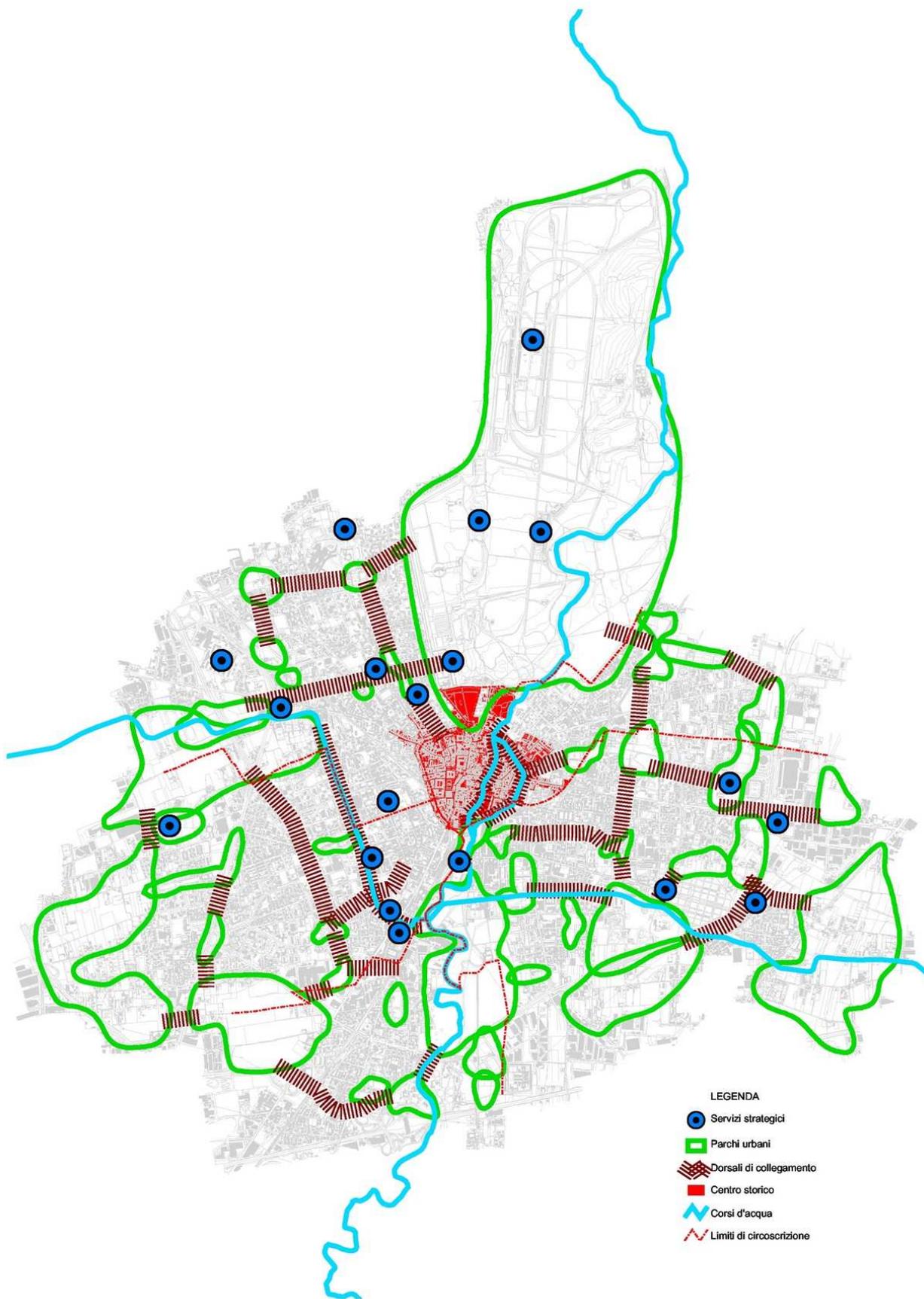


Figura 39 Il sistema del verde urbano e le sue relazioni con i servizi strategici



Figura 40 Il sistema del verde urbano e le sue relazioni con i centri di quartiere

Particolare rilievo viene dato dal PGT al Piano Energetico Comunale nella definizione delle direttive ed indirizzi per le previsioni di trasformazione del territorio. Il PEC, come si è detto (cfr. § 3.3.3. Il Piano Energetico Comunale), ha come missione la sostenibilità del sistema energetico della città di Monza per raggiungere la quale pone cinque obiettivi strategici:

- riduzione delle emissioni di gas climalteranti;
- sostegno alle pratiche di risparmio ed uso efficiente dell'energia;
- sviluppo delle fonti rinnovabili, della cogenerazione e del teleriscaldamento;
- promozione della cogenerazione diffusa;
- nascita e sviluppo di attività economiche private impegnate sul fronte ambientale.

5.3. Politiche di intervento del piano

5.3.1. Il sistema dei servizi

Nel rimandare al Piano dei Servizi per una dettagliata esposizione delle politiche di intervento inerente al sistema dei servizi si richiama in questa sede il meccanismo in base al quale il PGT garantisce l'attuazione della rete dei servizi.

Le politiche di intervento inerenti il sistema dei servizi agiscono su due livelli:

- individuazione degli interventi sui servizi esistenti e indicazione di quelli di completamento per la realizzazione della rete urbana dei servizi strategici;
- realizzazione dei servizi di quartiere e con valenza locale e di alcuni servizi di carattere comunale e sovracomunale considerati di minore priorità.

Per garantire una efficace realizzazione dei servizi strategici, la maggior parte di essi sono stati inseriti negli "ambiti strategici" mettendo quindi in connessione la loro attuazione con le aree di trasformazione (vedi capitolo successivo).

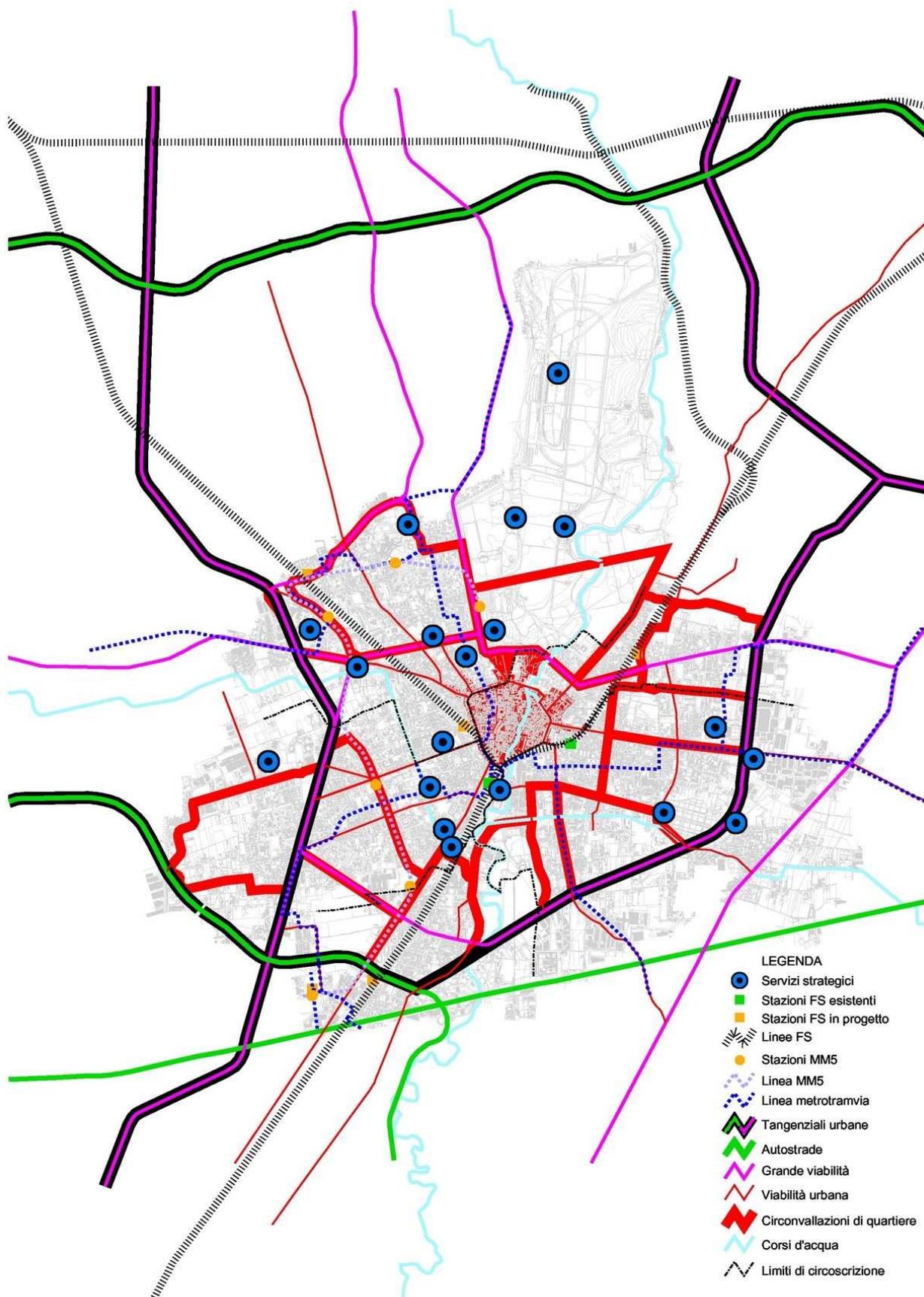
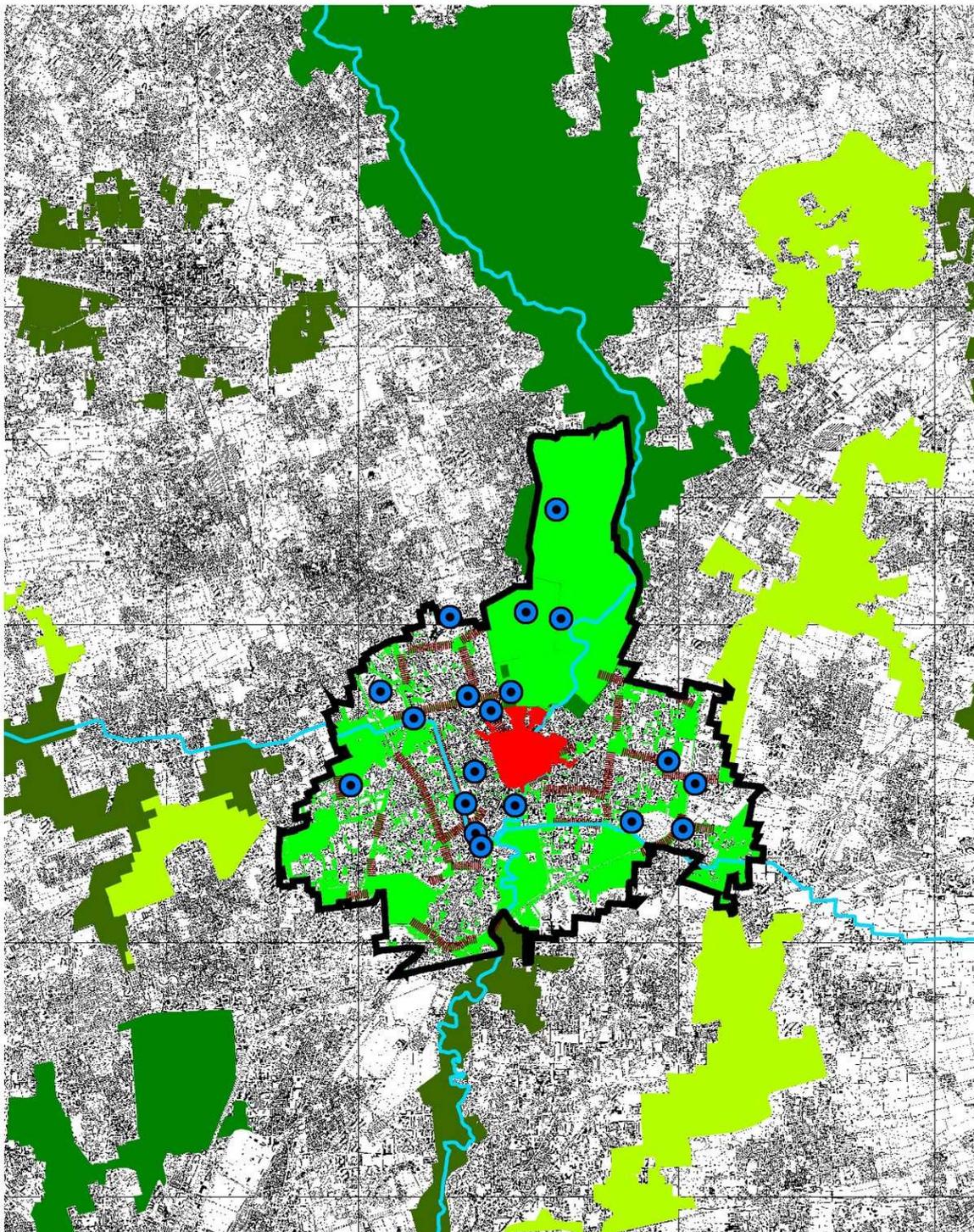


Figura 41 La rete di viabilità ed i servizi strategici

L'attuazione dei servizi diffusi sul territorio (comunque individuati dal Piano dei Servizi) è garantita grazie al meccanismo della "perequazione diffusa" (vedi capitolo 7 sulla perequazione) in base al quale alle aree a servizi assoggettabili a tale meccanismo sono attribuiti dei diritti volumetrici commerciabili e ricollocabili.

Va infine evidenziato che l'obiettivo indicato dal PGT come dotazione complessiva di servizi di livello comunale è di 27 mq/abitante e per il livello sovracomunale di 17,5 mq/abitante.

Per le aree agricole, già indicate come aree a Parco agricolo nella proposta di P.R.G. del 2004, che svolgono senza ombra di dubbio una rilevante funzione ecologica e sia pur indirettamente di servizio, il Piano dei Servizi non riconfermerà il vincolo a parco e indicherà invece una politica di incentivi per il loro mantenimento.



- LEGENDA
- | | |
|--|---|
|  Centro storico |  Parchi urbani |
|  Servizi strategici |  Dorsali di collegamento |
|  Corsi d'acqua |  Parco regionale |
| |  PLIS istituito |
| |  PLIS proposto |

Figura 42 Le connessioni tra il sistema dei servizi strategici e del verde urbano con i parchi dell'intorno geografico

Sintesi delle politiche di intervento per il sistema dei servizi

IS – SERVIZI SCOLASTICI	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento e la razionalizzazione delle strutture esistenti; • realizzazione di nuovo centro scuole primarie in Via della Guerrina; • ampliamento del sistema dell'istruzione superiore (creazione di nuove strutture quali il Liceo Musicale, la Scuola di Affresco e la sede del secondo polo universitario all'interno degli interventi collocati negli ambiti strategici).
AP – ATTREZZATURE PUBBLICHE	<ul style="list-style-type: none"> • Riorganizzazione, rilocalizzazione e razionalizzazione anche nell'ottica della creazione di centri integrati.
SS – SERVIZI SOCIALI	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento e razionalizzazione delle strutture esistenti; • realizzazione di nuovi centri.
MT / PP – SERVIZI PER LA MOBILITA' E PARCHEGGI PUBBLICI	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di parcheggi e di parcheggi di interscambio; • nuove Stazioni Ferroviarie; • nuove linee trasporto pubblico in sede propria; • individuazione degli ambiti per interventi di mitigazione del traffico e interventi di pedonabilità e di ciclabilità in ogni quartiere; • interventi sulla viabilità.
AS – SERVIZI SPORTIVI	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento e razionalizzazione delle strutture esistenti; • realizzazione di nuovi centri.
IT – IMPIANTI TECNOLOGICI	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento del centro di smaltimento rifiuti lungo Viale delle Industrie e previsione di una struttura, denominata centro rifiuti, in Via Sanquirico
VE – VERDE PUBBLICO	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento del verde pubblico (organizzazione del sistema dei parchi di quartiere e urbani); • individuazione di corridoi ecologici; • parchi agricoli con specifica regolamentazione; • fasce di verde privato a contorno dell'urbanizzato e rimboschimenti lungo le aree di contorno della città e delle grandi infrastrutture).
CU – SERVIZI CULTURALI	<ul style="list-style-type: none"> • Ristrutturazione generale e potenziamento per il sistema museale , bibliotecario, espositivo, degli spettacoli e congressuale.
RR – RICETTIVO E RESIDENZA DI SERVIZIO	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento della offerta, attraverso la localizzazione di n° 3 nuove strutture alberghiere nelle aree della zona Rondò dei Pini, ex Dieffenbach (PII) e zona Viale delle Industrie.

5.3.2. Il sistema del commercio

Il commercio e le attività ad esso affini e sinergiche costituiscono uno dei motori fondamentali non solo per l'economia di una città, ma anche per una sua crescita ordinata e per una valorizzazione del tessuto urbano (D.Lgs. 114/98, art. 6, comma 1.3), in un'ottica di qualità della vita e di ottimizzazione dei servizi al cittadino/consumatore.

In questo quadro l'integrazione tra pianificazione territoriale e urbanistica e programmazione commerciale, oltre ad essere uno dei principi fondamentali della nuova disciplina del commercio, è una necessità imprescindibile per evitare contraddizioni e scollamenti tra l'evoluzione del settore distributivo e quella della città nel suo insieme; il PGT diviene quindi lo strumento primo di orientamento e regolamentazione del settore, alle cui scelte di fondo debbono fare riferimento tutti gli altri strumenti di normazione e regolamentazione, settoriali e di dettaglio, previsti dalle norme vigenti. Nello stesso tempo, la programmazione del settore distributivo e di quelli ad esso strettamente interconnessi e sinergici (pubblici esercizi e attività paracommerciali e di servizio) costituisce un'occasione importante per orientare l'assetto del territorio, la cui funzionalità complessiva dipende sia dalla corretta

localizzazione delle attività economiche che dalle sinergie che il sistema distributivo costruisce con le altre funzioni urbane.

L'evoluzione globale del sistema città, ed in particolare della componente residenziale, deve avvenire in modo da garantire una contestuale dotazione di adeguati servizi commerciali per garantire ai cittadini una adeguata qualità di vita ed evitare la formazione di "isole" a basso livello di servizio rispetto al resto della città.

Il commercio viene visto in questo piano non solo come una funzione puramente economica, ma come una funzione urbana e di aggregazione sociale; tutte le politiche di sviluppo e regolamentazione, pur non potendo prescindere dalla natura di attività economica (e quindi dall'esigenza di una autosostenibilità economica del comparto), terranno quindi conto dell'esigenza di sviluppare e garantire tutte le altre funzioni del comparto (livelli occupazionali, capacità di aggregazione urbana, di rappresentanza e immagine della città, di servizio complessivo al territorio nel complesso e quindi anche ai singoli insediamenti abitativi).

Le scelte e gli obiettivi generali

Il presente documento dà per acquisiti e condivisi gli obiettivi generali della Riforma del Commercio come indicati all'art. 1 e all'art. 6, comma 1 del D.Lgs 114/98 e quelli, sostanzialmente convergenti, contenuti nelle l.r. 14/99 e s.m.i., in particolare all'art. 1 ed all'art. 4, comma 3, per quanto applicabili alla realtà territoriale di Monza. Vengono altresì recepiti gli obiettivi di sviluppo fissati dalla D.C.R. 30/07/2003, n. VII/871, recante «Programma triennale per il Commercio 2003-2005», per l'Ambito di addensamento commerciale metropolitano, a cui Monza appartiene:

- incentivo alla riqualificazione, razionalizzazione e ammodernamento dei poli commerciali della grande distribuzione già esistenti, ove necessario in forme unitarie;
- attenzione alla presenza di esercizi di vicinato e di media distribuzione, di maggiore accessibilità diretta da parte dell'utenza;
- forte disincentivo al consumo di aree libere e indirizzo prioritario per la riqualificazione di aree urbane produttive dismesse o abbandonate, con particolare riferimento alla grande distribuzione;
- prioritaria localizzazione di attività commerciali in aree servite dai mezzi di trasporto pubblico;
- particolare considerazione della funzionalità degli assi stradali di supporto localizzativo, assunti nella loro unitarietà.

I principi che sorreggono le scelte di piano sono riassunti nella tabella seguente:

Principio	Descrizione e scelte conseguenti
SINERGIA E INTEGRAZIONE	<p>È necessario che ogni attività commerciale o di servizio sia collocata in maniera tale da rafforzare l'attrattività globale del sistema commerciale in cui è collocata. Questo "equilibrio" si può realizzare a diversi livelli e la massa critica può essere raggiunta sia da singoli esercizi di grandi dimensioni che da un insieme di piccoli esercizi (sistemi commerciali) o da un insieme delle due tipologie (centri commerciali integrati o pianificati).</p> <p>Le scelte conseguenti a tale principio sono in sintesi:</p> <ol style="list-style-type: none"> una regolamentazione coordinata del commercio propriamente detto e di tutte le attività che in qualche modo risultano ad esso sinergiche (somministrazione di alimenti e bevande e attività paracommerciali di servizio aventi un impatto urbanistico ed un tipo di utenza equiparabili a quelle del commercio), allo scopo di favorire la "mixité" sul territorio delle attività reciprocamente compatibili e sinergiche e, contemporaneamente, regolamentazione differenziata delle attività non sinergiche o addirittura conflittuali con gli insediamenti commerciali. Nella stessa logica, con il fine di favorire processi di riqualificazione della città ed allo scopo di mantenere elevati o migliorare i livelli di vivibilità, si ritiene opportuno evitare la creazione di luoghi monofunzionali a favore di insediamenti commerciali integrati da quote significative di altre destinazioni d'uso (funzioni di servizio pubbliche e private, attrezzature collettive, residenza, artigianato di servizio, funzioni culturali e del tempo libero, etc.) affinché venga garantita l'integrazione tra le diverse funzioni urbane; l'individuazione dei "sistemi commerciali" esistenti sul territorio e la loro tutela, valorizzazione e potenziamento, per sfruttare al massimo gli effetti di sinergia e le reciproche economie di scala ed influenze positive delle attività commerciali ed assimilate, tra di loro e con l'insieme del sistema urbano.
EQUILIBRIO TRA TIPOLOGIE DISTRIBUTIVE	<p>Tale principio determina le seguenti scelte fondamentali:</p> <ol style="list-style-type: none"> il contenimento della Grande Distribuzione ai livelli attuali una funzione centrale delle medie strutture per lo sviluppo un ruolo del vicinato anche come integrazione dei servizi di prossimità di tipo non commerciale
CONTESTUALITÀ TRA PROVVEDIMENTI URBANISTICI E COMMERCIALI.	<p>La contestualità dei procedimenti autorizzatori ha l'obiettivo di rendere compatibile l'impatto territoriale, ambientale e commerciale degli insediamenti commerciali con particolare riguardo ai fattori quali la mobilità, il traffico e l'inquinamento, nonché ai valori culturali ed ambientali del territorio. Il tutto, comunque, in una logica orientata a favorire la realizzazione di una rete distributiva che, in collegamento con le altre funzioni di servizio, assicuri la migliore produttività del sistema e la qualità dei servizi da rendere al consumatore, favorendo l'equilibrato sviluppo delle diverse tipologie distributive in relazione alle specificità commerciali e urbane in cui si interviene.</p> <p>Si tratta di una scelta fondamentale del decreto di riforma del Commercio, che attraverso il meccanismo dello Sportello Unico per le Imprese si tenderà ad estendere anche alle attività assimilate</p>

Gli obiettivi e le politiche di sviluppo

In base a questi principi il PGT definisce gli obiettivi e le politiche di sviluppo del settore, come segue:

- le norme urbanistiche e le azioni di riqualificazione urbana dovranno favorire la conservazione, nonché l'insediamento di nuovi esercizi di vicinato nei sistemi commerciali urbani esistenti, individuando contestualmente idonee misure per l'accessibilità e la fruibilità dei medesimi e con l'obiettivo di mantenere elevati o migliorare i livelli di funzionalità economica e sociale (parcheggi, viabilità, trasporto pubblico, arredo urbano, illuminazione, integrazione operativa con tutte le altre funzioni urbane economiche o sociali presenti nel contesto considerato, etc.);

- per le grandi strutture di vendita, esclusa la possibilità di insediamenti aggiuntivi a quelli già operativi o quanto meno autorizzati, la normativa del Piano delle Regole dovrà limitarsi a disciplinare la razionalizzazione, ristrutturazione e riqualificazione dell'esistente in funzione degli obiettivi generali fissati dal Programma Triennale della Regione, ferma restando l'impossibilità di aumentare comunque la superficie lorda pavimento commerciale dei singoli edifici attualmente destinati alla Grande distribuzione;
- per l'insediamento delle medie strutture di vendita, oltre a porre attenzione al contesto in cui si inseriscono, dovranno essere verificate e rispettate alcune condizioni di carattere economico e commerciale:
 - a) riqualificazione e rafforzamento dei sistemi commerciali esistenti. L'insediamento di medie strutture di vendita, idonee per caratteristiche qualitative, può essere valore per il mantenimento e il rafforzamento dei sistemi commerciali "di servizio al quartiere";
 - b) razionalizzazione dei sistemi commerciali urbani e extraurbani. L'insediamento di medie strutture di vendita, può contribuire alla riqualificazione e al rafforzamento dei sistemi commerciali "a valenza sovracomunale";
 - c) mutazioni e riqualificazioni urbane volte alla creazione di nuove centralità. L'insediamento di medie strutture di vendita può fornire risposte al recupero di aree o edifici dismessi a condizione che si proceda con l'utilizzo di strumenti di programmazione negoziata o altri Piani Attuativi urbanistici, che prevedano opere di integrazione ambientale e di miglioramento dei servizi e dell'accessibilità;
 - d) sperimentazione di nuove forme di distribuzione. L'insediamento di medie strutture di vendita, può contribuire ad attivare la sperimentazione di nuove forme di distribuzione mirate al mantenimento del servizio commerciale di prossimità, attraverso forme di convenzionamento e gestione unitaria, con altri operatori.

Assi commerciali ed azioni di rivitalizzazione commerciale e riqualificazione urbana.

Il processo di rivitalizzazione commerciale passa anche attraverso la riqualificazione urbana oltre che attraverso iniziative di marketing (urbano e commerciale), di fidelizzazione del cliente, di riqualificazione dei negozi, di miglioramento delle dotazioni tecnologiche a disposizione delle attività e anche di formazione professionale aiutando la piccola e la media imprenditoria commerciale a stabilire migliori posizionamenti sul mercato locale, senza perdere di vista le dinamiche economiche più generali che caratterizzano il settore distributivo.

Si rende necessario, pertanto, definire un quadro di azioni (vedi schema di sintesi) che permettano:

- a) la concentrazione delle risorse finanziarie comunali, regionali, statali e comunitarie volta a volta disponibili, in programmi, progetti e iniziative di rilancio e rafforzamento dei sistemi commerciali urbani;
- b) la valorizzazione della progettualità pubblica e privata;
- c) l'agevolazione delle forme associative delle imprese;
- d) il mantenimento e l'incremento dell'occupazione nel settore commerciale.

Con gli strumenti programmatori andranno delineate, Azioni di intervento attraverso le quali potranno essere sviluppate politiche e progetti specifici per ciascuna realtà.

Sulla base delle tipologie dei sistemi commerciali individuate, si identificano specifiche potenzialità e opportunità di intervento per ciascuna parte di città, allo scopo di rendere possibili i seguenti tipi di intervento, articolati nelle singole circoscrizioni:

- a) azioni di valorizzazione del sistema commerciale e del contesto storico per i "sistemi commerciali del centro storico";
- b) azioni di rivitalizzazione e riqualificazione urbana articolate, differenziate e declinate per ciascun contesto e sistema commerciale;
- c) azioni di razionalizzazione della viabilità, degli accessi e della segnaletica sui "sistemi commerciali a valenza extra urbana", dove la presenza delle strutture commerciali caratterizza il paesaggio urbano, nonché le dinamiche di funzionamento della viabilità.

Altro tema di intervento è quello legato ad azioni di adeguamento tecnologico e riqualificazione urbana per le **aree mercatali**, siano esse destinate ai mercati settimanali o alle piccole aggregazioni di banchi.

L'attivazione di processi di valorizzazione e di consolidamento dei sistemi commerciali esistenti si realizza anche attraverso il coinvolgimento delle attività isolate rispetto ai sistemi commerciali.

La puntuale conoscenza degli assetti commerciali, incrociata con la domanda, può dare corpo a piani di articolazione del mix merceologico finalizzati a delineare gli spazi dell'opportunità, del potenziamento e del miglioramento dell'offerta commerciale.

I sistemi commerciali urbani necessitano, inoltre, di politiche che permettano di abbandonare logiche operative settoriali per attuare interventi integrati orientati a dare risposte al tema dell'accessibilità e della sosta (vitali per il miglior funzionamento dei sistemi commerciali), ma anche al tema della qualità urbana e ambientale. al tema, se si preferisce, del decoro urbano. politiche che permettano di convogliare e attrarre le risorse disponibili per la realizzazione di opere di razionalizzazione, potenziamento e integrazione delle donazioni infrastrutturali, di servizio, di arredo e sosta dei sistemi commerciali e delle attività economiche.

Si promuoveranno di conseguenza le condizioni per cui i sistemi commerciali urbani si configurino come veri e propri centri commerciali naturali, soggetti unitari capaci di formulare strategie unitarie di:

- articolazione del mix merceologico
- promozione unitaria
- animazione socio-culturale dei luoghi a valenza commerciale
- attività di fidelizzazione
- trasporto e distribuzione delle merci in ambito urbano
- miglioramento e organizzazione della sosta
- riqualificazione urbana della via commerciale o di aree più estese
- nursery comuni
- assistenza e orientamento del cittadino
- piani di miglioramento di vetrine, insegne, illuminazione esterna dei punti vendita.

La verifica periodica degli obiettivi.

Il raggiungimento o meno degli obiettivi dovrà essere costantemente monitorato e quanto più possibile quantificato, allo scopo di consentire le necessarie correzioni di rotta e la massima trasparenza.

A questo scopo si prevede, tra gli strumenti gestionali, l'attivazione di un sistema informativo sul commercio, che consenta di tenere costantemente sotto controllo l'andamento della situazione.

L'assessorato al commercio, in coordinamento con l'assessorato al territorio e lo sportello unico, presenterà annualmente una relazione sull'andamento del settore e sullo stato di raggiungimento degli obiettivi.

Gli strumenti attuativi.

La programmazione dello sviluppo del sistema commerciale non si esaurisce nell'ambito del PGT, che comunque ne fissa le linee base ed i criteri fondamentali ed inderogabili, demandando le questioni specifiche di dettaglio, o comunque articolate su scadenze temporali più brevi di quelle del PGT, ad altri strumenti comunque previsti dalla legge, quali:

- a) la deliberazione dei criteri di localizzazione delle medie strutture, di cui al comma 3 dell'art.8 del D.Lgs 114/98 avente validità triennale. In tale deliberazione andranno collocate anche le disposizioni relative all'interazione tra medie strutture e commercio di vicinato all'interno dei sistemi commerciali, nonché la ricognizione periodica dell'estensione e/o della fusione tra diversi sistemi commerciali;
- b) la deliberazione dei criteri per il rilascio delle autorizzazioni per gli esercizi pubblici di somministrazione di alimenti e bevande, di cui alla l.r. 30/03, con validità triennale, che definirà le modalità di autorizzazione per le attività di somministrazione, i criteri di integrazione tra tali attività ed il resto del sistema urbano e i criteri per l'utilizzazione degli spazi pubblici per tavolini, *dehors* e simili ad integrazione delle attività di somministrazione;

- c) il piano di localizzazione delle rivendite di giornali e riviste, di cui alla l. 108/99, D.Lgs 170/01 e DCR 549/02, con validità triennale;
- d) le deliberazioni di localizzazione delle aree per il commercio su aree pubbliche e di quelle per gli spettacoli viaggianti, da assumersi e aggiornarsi nel tempo secondo necessità ma comunque nel rispetto dell'indicazioni sulle destinazioni ammesse dal PGT e nel rispetto della l.r. 15/01.

Accanto a questi, gli strumenti regolamentari:

- a) il regolamento procedurale per le medie strutture di cui all'art. 8, comma 4, del D.Lgs 114/98. da estendere, in base ai criteri di competenza regolamentare del Comune ed a quelli generali di efficienza e di economia procedimentale della L. 241/90, a tutti i procedimenti riguardanti il commercio, tenuto conto anche del regolamento per lo sportello unico per le attività produttive, con validità temporale indeterminata;
- b) il regolamento sui distributori di carburanti, di cui al D.Lgs 32/98 ed alla l.r. 24/04;
- c) il regolamento per il commercio su aree pubbliche, di cui alla l.r. 15/00.

Per assicurare la migliore integrazione dello sviluppo tra le attività equiparate al commercio, quelle commerciali e la generalità delle funzioni urbane, il Comune, nel rispetto generale delle competenze regolamentari ad esso assegnate dalla legge, nonché delle normative nazionali e regionali degli specifici settori, potrà emanare specifici regolamenti per singole categorie di attività soggette comunque ad autorizzazione comunale o altri titoli di assenso comunque denominati (licenze di p.s., attività artigianali o di servizio, ecc.).

Affidare tuttavia il controllo dello sviluppo semplicemente a strumenti prescrittivi, oltre che rispondere ad una logica dirigistica del tutto estranea alle scelte politiche del Comune di Monza, risulterebbe poco efficace: si potrebbero infatti impedire i comportamenti "viziosi" (entro un certo limite), ma non necessariamente determinare quelli "virtuosi", corrispondenti alle scelte di sviluppo del PGT e dei relativi strumenti attuativi e di settore.

Senza precludersi la possibilità di attivare ulteriori meccanismi, si prevede l'attivazione e utilizzazione, oltre agli incentivi trattati all'interno del capitolo 7 sulla perequazione, dei seguenti strumenti di gestione:

- **lo sportello unico** per le attività produttive. Avrà i compiti previsti dalla legge istitutiva e dallo specifico regolamento comunale, quello, considerato fondamentale nella logica del presente Piano, di garantire la contestualità dei procedimenti autorizzativi e/o di consenso comunque denominati (anche nelle forme della DIA o di presa d'atto) di tipo urbanistico e di tipo commerciale, nonché di estendere nei limiti del possibile tale logica di contestualità anche a tutte le attività equiparate al commercio.
- il sistema informativo. Allo scopo di garantire l'aggiornamento delle scelte pianificatorie e la verifica obiettiva dello stato di attuazione delle politiche

commerciali individuate, basandosi su elementi conoscitivi e di analisi quanto più accurati ed aggiornati possibili, va attivato, in coordinamento con lo sportello unico e con gli altri sistemi informativi locali e regionali, un sistema informativo sulle attività commerciali ed assimilate; esso dovrà essere esteso possibilmente a tutte le attività produttive e di servizio, e risultare quanto più possibile integrato con le procedure autorizzative, in modo da garantire l'aggiornamento automatico della situazione a seguito delle aperture, cessazioni, trasferimenti, modifiche, ecc. Per garantire un adeguato flusso di informazione, i regolamenti comunali di settore potranno stabilire l'obbligo di fornitura, in sede di presentazione delle istanze e/o di ritiro dei titoli autorizzativi, di una serie di informazioni statistiche di base. I dati del sistema informativo dovranno essere resi pubblicamente accessibili, nel rispetto comunque delle norme relative alla privacy.

5.3.3. Il sistema della mobilità

Le politiche del PGT per il sistema della mobilità hanno come obiettivi la realizzazione o il potenziamento di:

- assi metrotranviari nelle direzioni nord-sud ed est-ovest;
- nuove fermate e stazioni nel territorio comunale e qualificazione delle stazioni e dei centri di interscambio modale come luoghi di nuova centralità urbana, dotati di servizi e attività commerciali;
- connessioni tra i quartieri e tra questi e la grande viabilità esterna, ad evitare il traffico di attraversamento.

Inoltre il PGT orienta le politiche del settore al fine di organizzare e riorganizzare:

- linee di trasporto pubblico (ottimizzazione percorsi, miglioramento coincidenze e orari, creazione di connessioni tra diverse tipologie di trasporto pubblico);
- attuale sistema stradale, secondo uno schema gerarchico, in corrispondenza dei nodi più critici;
- servizi e percorsi ciclopedonali come rete di importanza primaria, di connessione tra Parco della Villa Reale, centro storico e area Cascinazza e di adduzione alle stazioni ferroviarie, della metropolitana e della metrotranvia.

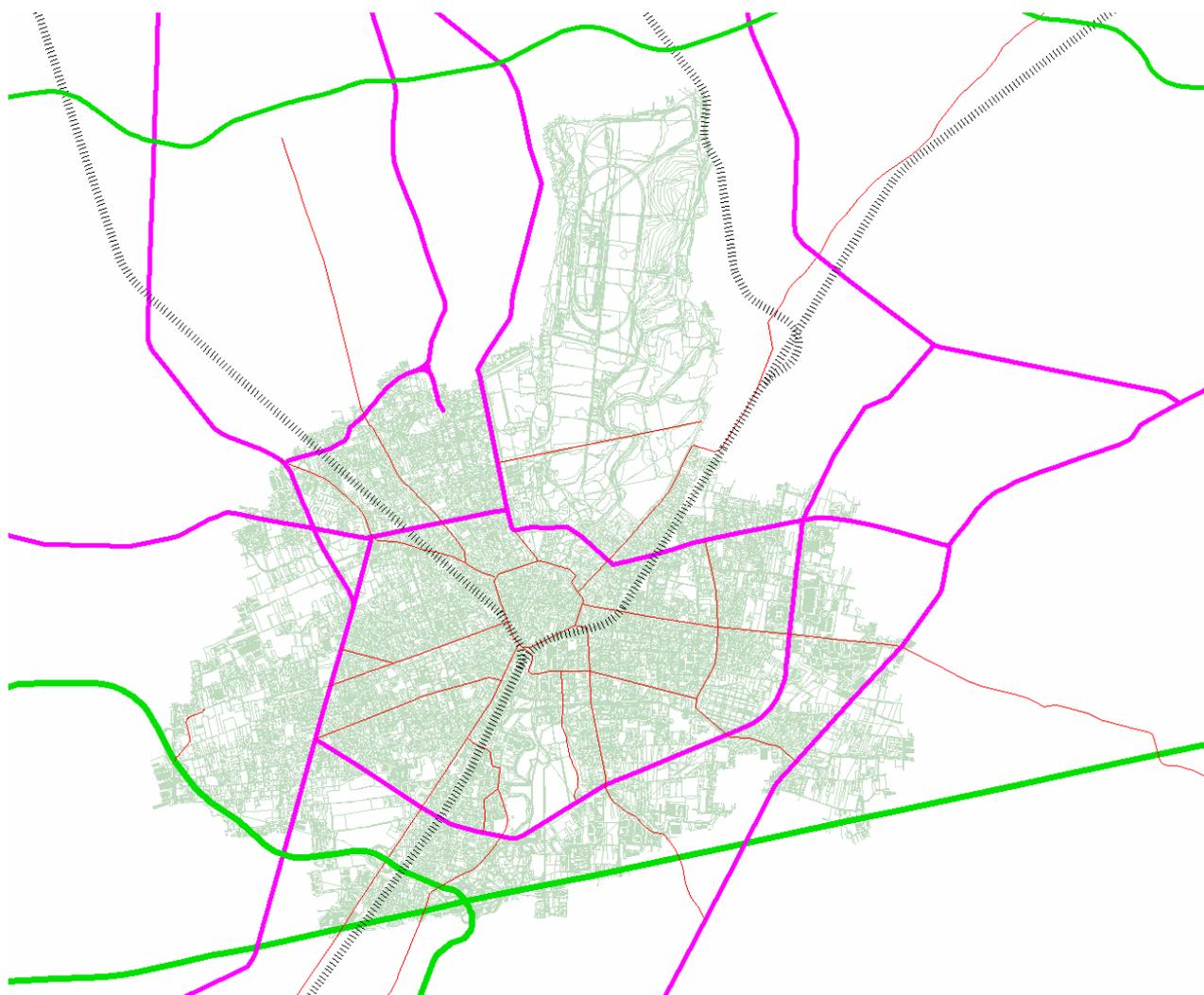


Figura 43 La "quadra" viabilistica di Monza

Gli interventi prioritari, come si è detto (cfr. § 3.3.2. Il Piano Urbano del Traffico e Piano Urbano della Mobilità), sono:

- realizzazione della Pedegronda ferroviaria a nord con sgravio del transito merci dalle linee per Monza;
- realizzazione del sistema Pedemontano e degli interventi connessi;
- potenziamento della A4;
- coordinamento della programmazione della viabilità con quella dei Comuni limitrofi;
- potenziamento delle relazioni su ferro con Milano: prosecuzioni delle linee MM 1, MM 2;
- realizzazione nuova linea M5 da Milano e prosecuzione verso Lissone;
- sostegno all'integrazione tariffaria di bacino;
- supporto all'introduzione di modalità alternative di trasporto collettivo (car sharing, car pooling, taxi collettivo, bus a chiamata, ecc.);
- interrimento di parte della Valassina.

5.3.4. Sostenibilità energetica del Comune di Monza

Si è detto tra gli obiettivi di piano come la politica energetica sia una delle politiche cui il PGT si riferisce con particolare attenzione. Le linee d'azione prioritarie individuate dal PEC, ed assunte in proprio dal PGT, sono essenzialmente riferite a:

- a) miglioramento della gestione delle forniture energetiche al patrimonio di proprietà del Comune allo scopo di ridurre i costi e gli sprechi,
- b) ammodernamento degli impianti inefficienti, consistente nel rinnovamento del parco automezzi e nell'eventuale ristrutturazione in senso efficiente degli immobili di proprietà pubblica. Tali interventi, insieme con quelli di bonifica elettrica e di potenziamento dei rendimenti, saranno effettuati dopo un accurato studio dei consumi del Comune di Monza, non sottovalutando i risparmi perseguibili negli acquedotti e nell'illuminazione pubblica;
- c) introduzione di strategie e strumenti innovativi finalizzati al risparmio energetico, quali, ad esempio, il PICO (Public Internal Contracting) e l'ESCO (Energy Service Company). ESCO è una società che fornisce servizi di risparmio energetico a terzi, tipicamente a privati, anticipando i necessari interventi tecnici e finanziari e vedendo remunerati i propri investimenti con una parte dei risparmi conseguiti dai propri clienti. Nel caso del PICO si tratta di applicare un meccanismo analogo però tutto all'interno dell'Ente attraverso nuove competenze affidate agli Uffici comunali;
- d) messa a punto di campagne informative destinate ai cittadini per stimolare comportamenti ambientalmente attenti (acquisto elettrodomestici di classe energetica A, lampadine compatte fluorescenti, interventi di risparmio,...), corsi di formazione rivolti agli operatori dei diversi settori, accordi con i rivenditori di elettrodomestici;
- e) adeguamento del Regolamento Edilizio (azione in corso) in modo da recepire politiche di risparmio energetico nell'attività specifica degli interventi edilizi in considerazione del fatto che il settore civile assorbe mediamente il 40% delle fonti energetiche. Intervenire sulla riduzione dei consumi e sulla diffusione dell'uso delle fonti rinnovabili nel settore civile rappresenta un'azione rilevante nell'ambito delle politiche energetiche. La Direttiva Europea sull'efficienza energetica degli edifici, impone di applicare misure minime di rendimento energetico agli edifici di nuova costruzione e agli edifici in ristrutturazione. Il Regolamento Edilizio Comunale è lo strumento operativo attraverso il quale rendere concreto il concetto di "qualità energetica degli edifici". Tale strumento si affianca quale strumento operativo, di attuazione di tali politiche e obiettivi prefissati;
- f) diffusione della certificazione energetica degli edifici. Si tratta di una scheda tipo, simile a quella degli elettrodomestici, che contiene l'indicazione di quanto si deve consumare, al metro quadro, per il riscaldamento, il raffrescamento e l'illuminazione; in base a tali dati si definisce se la casa in questione appartiene alla classe A, B, e via

dicendo. Se la certificazione energetica di case, appartamenti, uffici e stabilimenti vari, fosse ben diffusa, allora chi fosse interessato alla compravendita di immobili prenderebbe in considerazione anche questi dati, e gli stessi costruttori sarebbero incentivati a creare edifici meno “*energivori*”. Si potrebbe addirittura renderla obbligatoria in caso di compravendita di un immobile ed in caso di ristrutturazione;

- g) implementare politiche per la razionalizzazione del sistema dei trasporti, onde aumentare il ricorso al servizio pubblico e ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas inquinanti;
- h) adesione alla Rete Europea di “Città Sostenibili”, basata sulla “Carta di Aalborg” ed al progetto ENEA-Ministero dell’Ambiente (se rinnovato) “Agenda 21 per le aree urbane: iniziative pilote su alcune città di medio - piccole dimensioni”.

Schema di sintesi delle politiche di intervento per il sistema commerciale

	TIPOLOGIA SISTEMA	SISTEMA COMMERCIALE	AZIONI	PRIORITA' DELLE AZIONI	COMMERCIO SU AREE PUBBLICHE	
					Esistente	Nuovi insediamenti
Circoscrizione 1	centro storico	CENTRO STORICO	VALORIZZAZIONE DEL SISTEMA COMMERCIALE E DEL CONTESTO STORICO	Migliorare ed esaltare immagine e promozione del punto vendita Valutazione di assetto del mix merceologico	AREA CAMBIAGHI Completamento infrastrutturale TRENTO E TRIESTE Ampliamento parcheggi e Ridefinizione della piazza	
	a valenza zonale	VIA BERGAMO	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Connessione al centro storico Potenziamento del mix merceologico		
	a valenza zonale	VIA LECCO SUD	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Connessione al centro storico		
	a valenza zonale	VIA LECCO NORD	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Azioni di coordinamento e integrazione tra sistemi commerciali		
	a valenza zonale	VIA LIBERTA' OVEST	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA			
	a valenza zonale	VIA LIBERTA' EST	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Consolidamento fronti commerciali Potenziamento offerta commerciale	Adeguamento tecnologico e riqualificazione urbana Integrazione con sistema commerciale esistente	

	TIPOLOGIA SISTEMA	SISTEMA COMMERCIALE	AZIONI	PRIORITA' DELLE AZIONI	COMMERCIO SU AREE PUBBLICHE	
					Esistente	Nuovi insediamenti
Circoscrizione 2	a valenza urbana	AMATI ROTA	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Carattere di vicinato da valorizzare e difendere Espansione progressiva di "effetto città"		
	a valenza zonale	VIA BUONARROTI NORD	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Riqualificazione dell'area del macello Azioni di coordinamento e integrazione tra sistemi commerciali	Adeguamento tecnologico e riqualificazione urbana Integrazione con sistema commerciale esistente	
	a valenza zonale	VIA BUONARROTI SUD	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA			
	delle frazioni	SANT'ALBINO	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Potenziamento del servizio commerciale di prossimità Recupero dell'identità dei luoghi		Nuova area
	minimi	ROBBIA/ POLIZIANO	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Creazione della centralità di quartiere	Adeguamento tecnologico e riqualificazione urbana Integrazione con sistema commerciale esistente	

	TIPOLOGIA SISTEMA	SISTEMA COMMERCIALE	AZIONI	PRIORITA' DELLE AZIONI	COMMERCIO SU AREE PUBBLICHE	
					Esistente	Nuovi insediamenti
	extraurbani	FOSCOLO	RAZIONALIZZAZIONE DELLA VIABILITA', DEGLI ACCESSI E DELLA SEGNALETICA			
	extraurbani	VIALE DELLE INDUSTRIE	RAZIONALIZZAZIONE DELLA VIABILITA', DEGLI ACCESSI E DELLA SEGNALETICA			
	extraurbani	VIALE SICILIA	RAZIONALIZZAZIONE DELLA VIABILITA', DEGLI ACCESSI E DELLA SEGNALETICA			

Circoscrizione 3	TIPOLOGIA SISTEMA	SISTEMA COMMERCIALE	AZIONI	PRIORITA' DELLE AZIONI	COMMERCIO SU AREE PUBBLICHE	
					Esistente	Nuovi insediamenti
	delle frazioni	SAN ROCCO	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Potenziamento del mix commerciale	Adeguamento tecnologico e riqualificazione urbana Integrazione con sistema commerciale esistente	
	a valenza zonale	VIA BORGAZZI SUD	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA			

Circoscrizione 4	TIPOLOGIA SISTEMA	SISTEMA COMMERCIALE	AZIONI	PRIORITA' DELLE AZIONI	COMMERCIO SU AREE PUBBLICHE	
					Esistente	Nuovi insediamenti
	a valenza urbana	CORSO MILANO	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Valorizzazione offerta commerciale Integrazione con il centro storico		
	a valenza urbana	VIA CAVALLOTTI	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Potenziamento del mix merceologico Connessione al centro storico		
	a valenza zonale	VIA BORGAZZI NORD	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Azioni di coordinamento e integrazione tra sistemi commerciali	Adeguamento tecnologico e riqualificazione urbana Integrazione con sistema commerciale esistente	
	delle frazioni	MARSALA	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Potenziamento del mix commerciale		
	a valenza zonale	ROMAGNA	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Connessione a San Fruttuoso		
	delle frazioni	SAN FRUTTUOSO	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Potenziamento identità urbana Potenziamento del mix commerciale Connessione a via Romagna	Adeguamento tecnologico e riqualificazione urbana Integrazione con sistema commerciale esistente	

	TIPOLOGIA SISTEMA	SISTEMA COMMERCIALE	AZIONI	PRIORITA' DELLE AZIONI	COMMERCIO SU AREE PUBBLICHE	
					Esistente	Nuovi insediamenti
	extraurbani	VIALE LOMBARDIA	RAZIONALIZZAZIONE DELLA VIABILITA', DEGLI ACCESSI E DELLA SEGNALETICA	Ricucitura del tessuto urbano Connessione con San Fruttuoso e via Romagna		
	Fuori sistema			Integrazione delle medie strutture esistenti con i sistemi commerciali	Adeguamento tecnologico e riqualificazione urbana	

	TIPOLOGIA SISTEMA	SISTEMA COMMERCIALE	AZIONI	PRIORITA' DELLE AZIONI	COMMERCIO SU AREE PUBBLICHE	
					Esistente	Nuovi insediamenti
Circoscrizione 5	a valenza urbana	SAN BIAGIO	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Carattere di vicinato da valorizzare e difendere Risoluzione problemi sosta e traffico Connessione al centro storico		
	a valenza zonale	VIA BOITO	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Consolidamento fronti commerciali Potenziamento del mix commerciale		Nuova area
	delle frazioni	SEMPIONE	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Carattere di vicinato da valorizzare e difendere		
	minimi	CAZZANIGA	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Carattere di vicinato da valorizzare e difendere Connessione con area mercatale		
	Minimi	RAMAZZOTTI	RIVITALIZZAZIONE COMMERCIALE E RIQUALIFICAZIONE URBANA	Potenziamento offerta commerciale Connessione con area mercatale		
	fuori sistema			Area mercatale come centralità di quartiere	Adeguamento tecnologico e riqualificazione urbana Integrazione con sistema commerciale	

6. Le aree di trasformazione

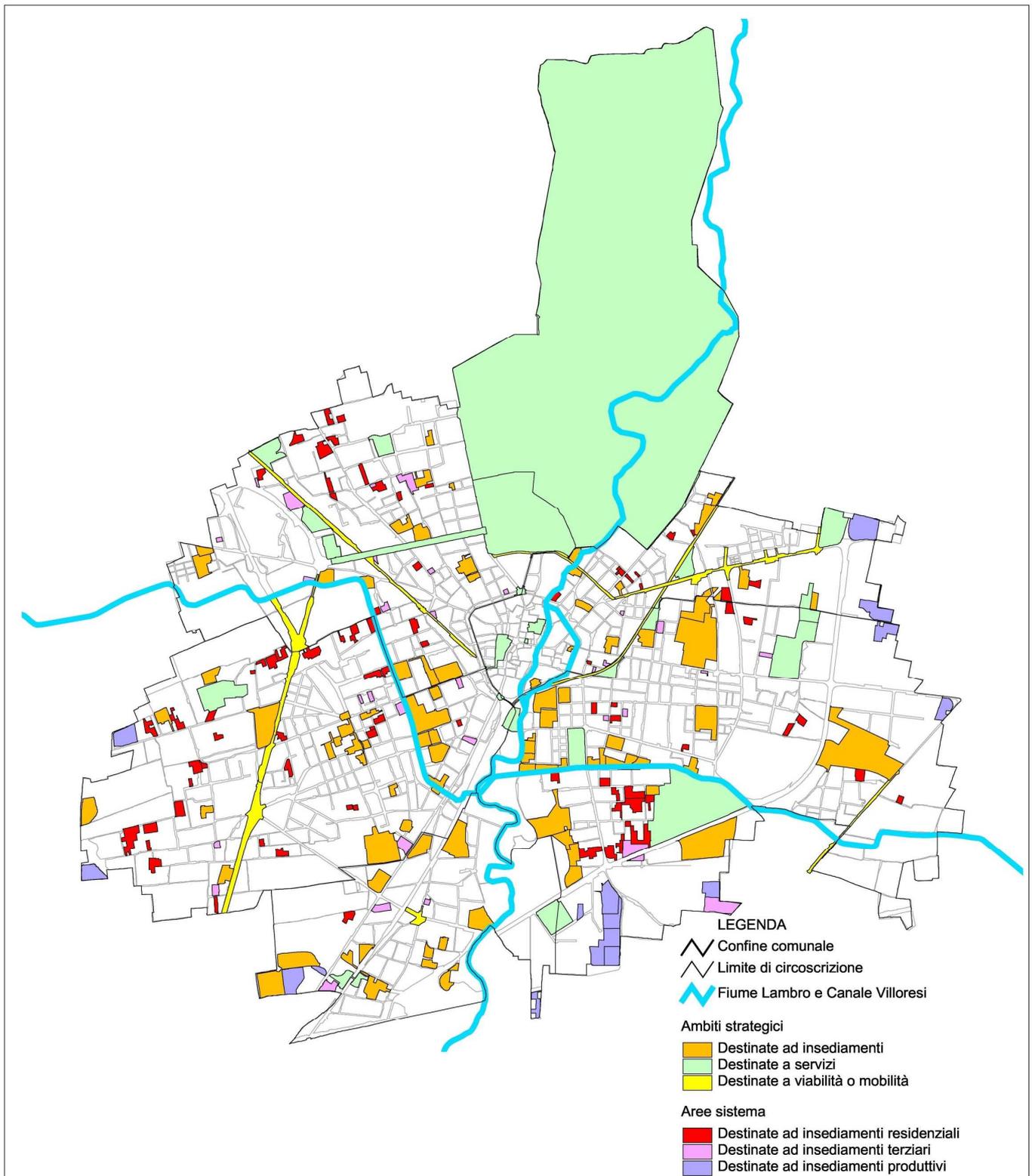


Figura 44 Le aree di trasformazione: ambiti strategici ed aree sistema

AMBITI POLIFUNZIONALI	AMBITI PER SERVIZI
<p>Ambito 4 – Caserma Pastrengo (ex Distretto di via Lecco)</p> <p>Ambito 5 – Via Canova (AGAM)</p> <p>Ambito 7 – Via Lecco, viale Libertà</p> <p>Ambito 9 (9a, 9b) – Via della Blandoria</p> <p>Ambito 11 (11a, 11b) – Via Mazzucotelli</p> <p>Ambito 13 (13a, 13b) – Via Amati</p> <p>Ambito 14 (14a, 14b) – Via Messa</p> <p>Ambito 16 – Via Cederna</p> <p>Ambito 18 (18a, 18b, 18c, 18d) – Via Pellico, via Buonarroti, Canale Villorosi</p> <p>Ambito 19 – F.lli Franzi (eliminato)</p> <p>Ambito 21 (21a, 21b) – Via Timavo, Canale Villorosi</p> <p>Ambito 22 (22a, 22b, 22c) – Via Mentana, via Piave</p> <p>Ambito 23 – Via Mentana, via Aspromonte</p> <p>Ambito 24 – Ex Henseberger</p> <p>Ambito 25 – Via Aspromonte, via Premuda</p> <p>Ambito 27 (27a, 27b, 27c, 27d) – Cascinazza</p> <p>Ambito 28 – Via Dei Prati, viale Monte Santo</p> <p>Ambito 29 – Viale Foscolo, via della Lovera</p> <p>Ambito 30 (30a, 30b) – Bettola: Stazione Metropolitana MM1 e Metrotramvia</p> <p>Ambito 32 – Via Omero</p> <p>Ambito 33 (33a, 33b) – Via Solone, via Dei Prati</p> <p>Ambito 35 – Via Borgazzi, viale Campania</p> <p>Ambito 36 – Via Borgazzi, via Montenero (ex TPM)</p> <p>Ambito 37 – Ex Fossati/Lamperti</p> <p>Ambito 38 – Via Borgazzi, via Galvani</p> <p>Ambito 39 – Via Pacinotti, via Agnesi</p> <p>Ambito 40 – Ex Ospedale San Gerardo</p> <p>Ambito 41 (41a, 41b, 41c, 41d, 41e, 41f) – Viale Europa</p> <p>Ambito 43 – Viale Lombardia, via Ticino</p> <p>Ambito 44 – Via Suor Maria Pellettier</p> <p>Ambito 45 (45a, 45b) – Via Sempione</p> <p>Ambito 47 – Via Milazzo</p> <p>Ambito 48 – Piazzale Virgilio</p> <p>Ambito 50 (50a, 50b) – Via Lario, via Monte Legnone</p> <p>Ambito 51 – Fiera, Servizi Sovracomunali e Provinciali pubblici e privati (eliminato)</p> <p>Ambito 54 – Via Bellini</p> <p>Ambito 55 (55a, 55b) – Via Boito</p> <p>Ambito 56 (56a, 56b) – Via Dante, via Grossi</p> <p>Ambito 57 – Via Guerrazzi, via Spallanzani</p> <p>Ambito 58 – Viale Foscolo</p> <p>Ambito 59 – Via Carnia</p> <p>Ambito 60 (60a, 60b) – Ex CGS via Solferino</p> <p>Ambito 61 (61a, 61b) – Via Borgazzi, via Asiago</p> <p>Ambito 62 (62a, 62b) – Via Boccaccio, via Cantore</p> <p>Ambito 66 (66a, 66b, 66c, 66d) – Vai San Damiano, viale Marconi, via Maestri del Lavoro</p> <p>Ambito 67 – Via Cavallotti, via Volturmo</p> <p>Ambito 69 – Via Bramante da Urbino, via Boiardo</p> <p>Ambito 70 – Piazza Cambiaghi</p> <p>Ambito 72 – Via Philips, via Calatafimi</p> <p>Ambito 76 – Via Tazzoli</p>	<p>Ambito 1 – Piazza Trento e Trieste</p> <p>Ambito 2 (2a, 2b) – Tribunale</p> <p>Ambito 3 – Piazza Citterio</p> <p>Ambito 10 – Nuova Fermata ferroviaria Est del S.F.R.</p> <p>Ambito 12 – Cascina San Bernardo</p> <p>Ambito 15 – Stazione Monza Sobborghi del S.F.R.</p> <p>Ambito 20 – Ex Macello pag.</p> <p>Ambito 26 – Piazza Castello</p> <p>Ambito 31 – Nuova Fermata ferroviaria Sud del S.F.R.</p> <p>Ambito 49 (49a, 49b, 49c) – Parco Reale</p> <p>Ambito 52 – Nuova Fermata ferroviaria Ovest del S.F.R.</p> <p>Ambito 53 – Sede ASL, verde di quartiere e parcheggi</p> <p>Ambito 64 (64a, 64b, 64c, 64d, 64e, 64f, 64g, 64h, 64i, 64l) – Canale Villorosi</p> <p>Ambito 65 – Parco delle Cave</p> <p>Ambito 68 – Tiro a Segno (eliminato)</p> <p>Ambito 71 – (71a, 71b) – Parco dello Sport</p> <p>Ambito 73 – Parco e Servizi terziari, ricettivi e di tempo libero</p> <p>Ambito 74 – Viale Fermi</p> <p>Ambito 75 – Centro Sportivo S.Fruttuoso</p> <p>Ambito 77 – Via Magenta (eliminato)</p> <p>Ambito 79 – Istituto San Vincenzo</p>

<p>Ambito 78 – Via Mozart, via Ponchielli Ambito 80 – Via Azzone Visconti, via De Gradi Ambito 81 – Via Taccona Ambito 82 – Via Monte Cengio Ambito 83 – Via S. Andrea Ambito 84 – Viale Lombardia, via Cambiagio Ambito 85 – Via Praga, via Niccodemi, via Gozzano Ambito 86 – Via Pompei, via Ercolano</p>	
---	--

Figura 45 Elenco degli ambiti strategici individuati dal PGT

L'individuazione delle aree di trasformazione è l'esito di un percorso selettivo ispirato ai principi fondativi del nuovo piano (riuso delle aree già edificate, riqualificazione e rivitalizzazione di comparti urbani degradati, occupazione contenuta di suolo libero e contenimento della congestione). Le aree di trasformazione individuate dal PGT appartengono a due principali categorie definite "ambiti strategici" e "aree sistema".

Gli "ambiti strategici" raccolgono le aree che rivestono un ruolo rilevante, strategico appunto, nell'attuazione delle politiche di intervento del piano. La loro localizzazione è connessa all'individuazione da parte del PGT di sette tipologie di sistemi urbani (parchi urbani, ferroviario, grande viabilità, servizi con ampio raggio di attrazione, spazi centrali, aree di riqualificazione e corsi d'acqua). Gli ambiti svolgono nei confronti dei sistemi cui appartengono un ruolo di valorizzazione e caratterizzazione; un tale ruolo è sottolineato anche dalla classificazione degli ambiti strategici in tre tipologie in relazione alla destinazione funzionale prevalente assegnata dal PGT: servizi, viabilità o mobilità, insediamenti.

Le "aree sistema" rappresentano le aree che partecipano in maniera diffusa alla riqualificazione della città di Monza e sono di dimensioni più ridotte.

Entrambe le categorie di aree non sono conformate all'interno del Documento di Piano, che tuttavia le individua e ne enuncia le regole di trasformazione.

Nei paragrafi che seguono è inoltre illustrata la metodologia introdotta dal PGT al fine di scegliere le aree da trasformare nel periodo di validità del Documento di Piano. Il PGT introduce il meccanismo della "competizione" nella realizzazione degli interventi di trasformazione ed individua come cardine attorno al quale far ruotare la negoziazione la qualità della proposta di intervento ed in generale la sua capacità di incidere sul processo di riqualificazione dell'intera città, mentre non sono messe in discussione le quantità della trasformazione urbana. Le ripercussioni di questo meccanismo, cui si associa quello della perequazione di cui si dirà al capitolo successivo, vanno oltre l'impatto in termini di miglioramento della qualità dello spazio per andare ad investire la sfera economica grazie al fatto che così facendo il PGT svincola il costo degli interventi dal costo delle aree

6.1. Ambiti strategici e sistemi urbani

Gli ambiti strategici sono, per collocazione, estensione e presenza di manufatti o rapporti storicamente esistenti con il contesto in cui sono inserite, aree essenziali al compimento del disegno urbano sotteso al PGT.

Per ognuno di essi la normativa del PGT prevede destinazioni d'uso e parametri specifici individuati in relazione al contributo potenziale che ogni singolo ambito può dare alla realizzazione del disegno complessivo di Piano.

Quanto alla destinazione le aree comprese in ambiti strategici possono essere suddivise in aree destinate a:

- servizi ad uso pubblico;
- viabilità ed infrastrutture;
- edificazione polifunzionale.

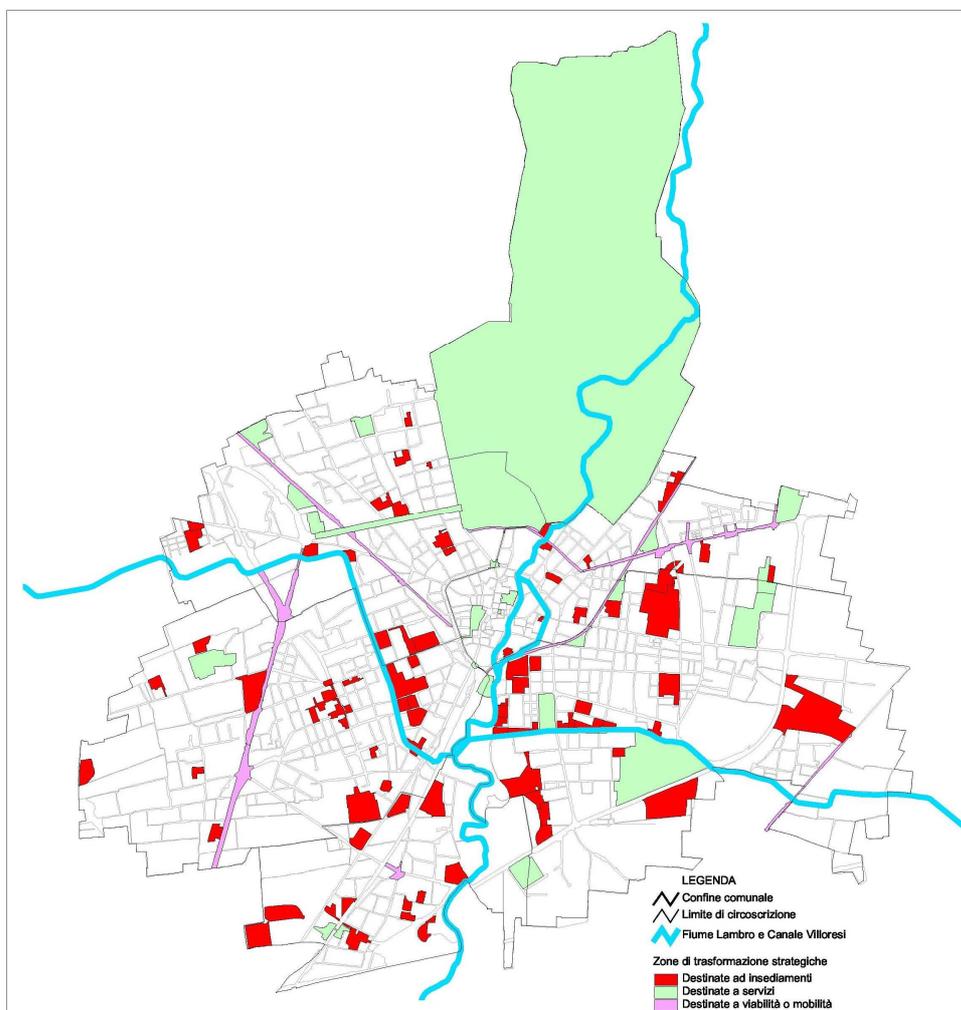


Figura 46 Individuazione degli ambiti strategici. Lo schema mostra la classificazione degli ambiti in relazione alla loro destinazione prevalente

L'individuazione delle destinazioni prevalenti non implica l'esclusività della funzione indicata: accanto alla destinazione prevalente possono, infatti, trovare spazio anche altre destinazioni complementari.

I parametri utilizzati per l'individuazione degli ambiti strategici sono da un lato quello della dimensione e dall'altro quello delle relazioni con il resto della città.

Sotto questo profilo una lettura rispetto a caratteri di strutturazione urbana del territorio comunale consente infatti di raggruppare queste aree, oltre che per la destinazione cui sono chiamate dalle previsioni del Piano, anche rispetto ad alcuni sistemi che svolgono un rilevante ruolo nel contesto urbano:

- sistema dei Parchi urbani;
- sistema ferroviario;
- sistema della grande viabilità;
- sistema dei servizi con ampio raggio di attrazione (di livello urbano ed extraurbano);
- sistema degli spazi centrali (di quartiere ed urbani);
- sistema delle aree di riqualificazione;
- sistema dei corsi d'acqua.

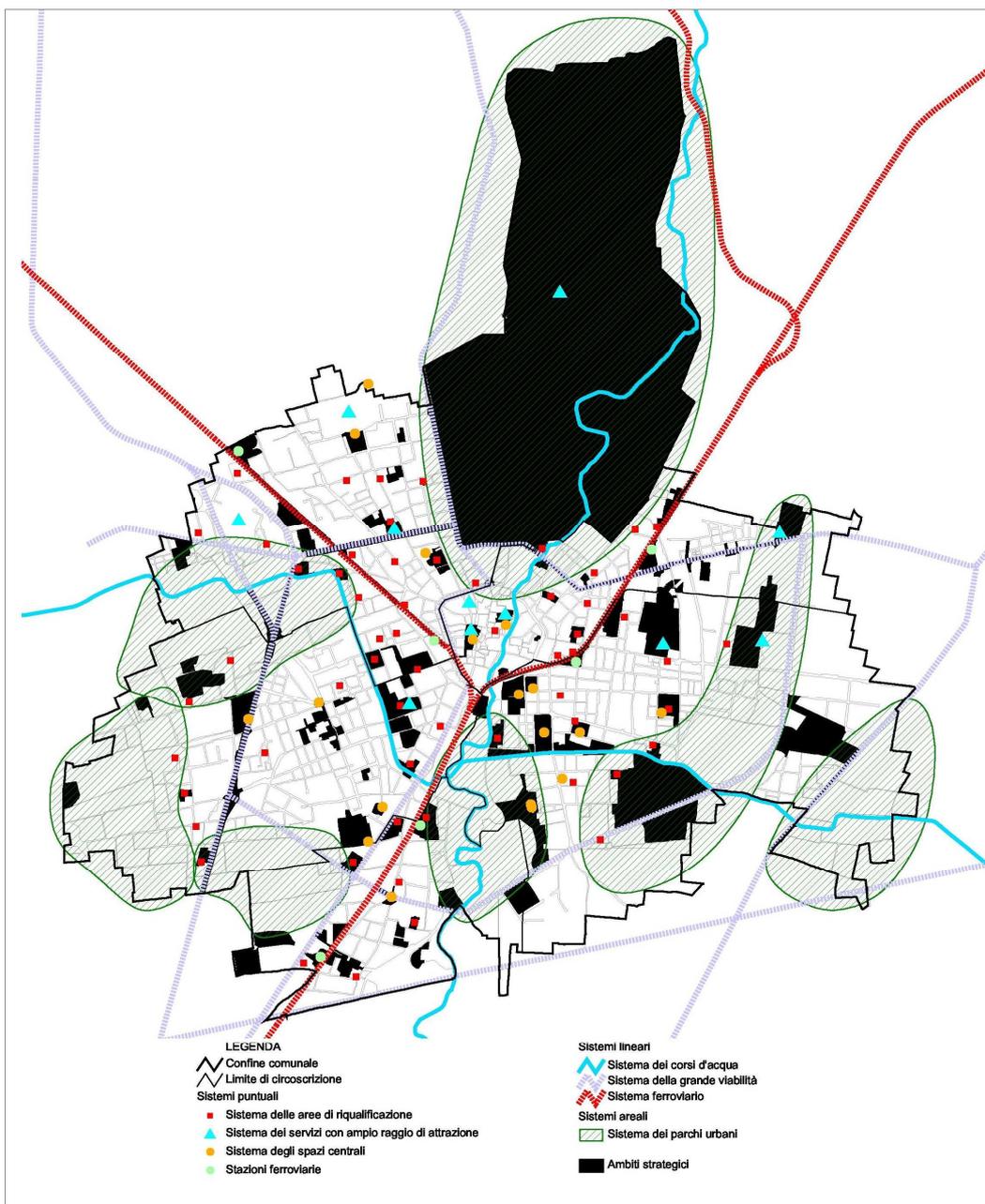


Figura 47 Sistemi urbani e ambiti strategici

La lettura contestuale dei sette sistemi indicati mostra come gli ambiti strategici siano certamente ascrivibili ad uno di essi, ma spesso essi possono essere riferiti a più di un sistema; ciò a rafforzare l'indicazione dell'importanza che il PGT attribuisce loro e la diversificazione di destinazioni d'uso che le norme prevedono sia tra ambito ed ambito, sia all'interno di ciascuno di essi, in relazione al contesto urbano.

Di seguito si propone una lettura per ogni singolo sistema

6.1.1. Il sistema dei Parchi urbani

Attorno alla città sono collocate aree di rilevanti dimensioni ancora non interessate dall'edificazione perché ad uso agricolo o per motivi storico

monumentali rappresentando oggi un eccezionale patrimonio ambientale. Le finalità che si propone il PGT attraverso l'individuazione di alcuni degli ambiti strategici sono:

- mantenere e potenziare questo sistema spingendolo quanto più possibile a contatto con le parti centrali dell'abitato;
- mettere a sistema l'insieme delle aree creando una connettività pedonale e ciclabile tra di esse;
- completare il sistema dei parchi urbani esterni di maggior dimensione con una rete di spazi verdi ed attrezzati di minor dimensione inframmezzati al tessuto edilizio, come dotazione di quartiere, con funzioni di gioco e di svago, a complemento delle piazze e dei luoghi centrali dei quartieri stessi.

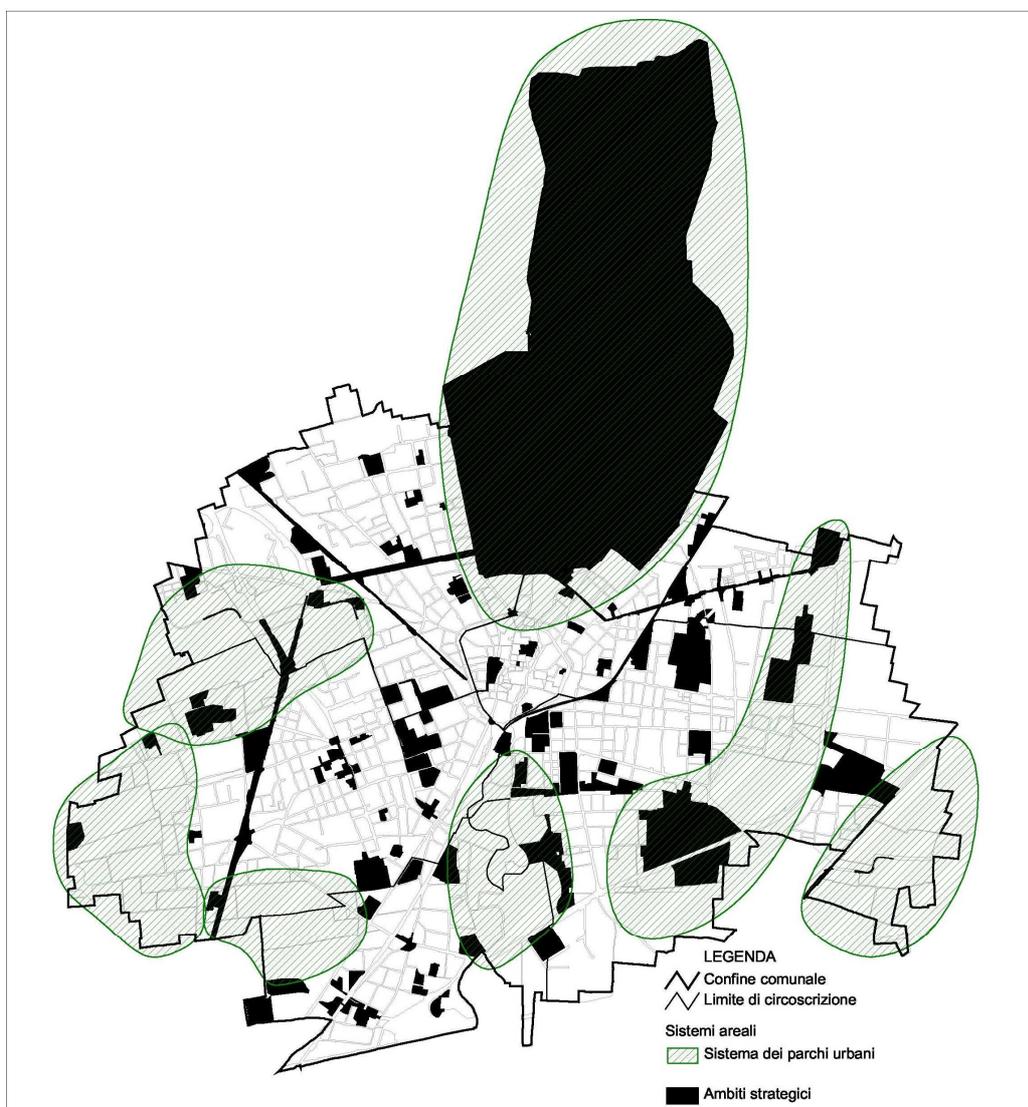


Figura 48 Sistema dei parchi urbani e ambiti strategici

6.1.2. Il sistema ferroviario

La città è attraversata da sud ovest a nord est e da nord ovest a sud est da due tracciati ferroviari che segnano in modo evidente il suo territorio e presentano, accanto alla irrinunciabile funzione di garantire accessibilità, aspetti di criticità legati all'effetto di barriera che le caratterizza.

Le finalità che si propone il PGT attraverso l'individuazione di alcuni degli ambiti strategici sono:

- promuovere la funzione di accessibilità svolta da questo sistema, affiancando alla funzione di trasporto interurbano quella di trasporto metropolitano;
- potenziare l'utilizzazione di queste infrastrutture affiancando alle fermate (vecchie e nuove) parcheggi di corrispondenza e servizi (commerciali, di ristoro e terziari);
- riqualificare i margini dei tracciati, oggi più o meno fortemente degradati ed affidati ad una casualità stratificatasi nel tempo;
- diminuire l'effetto di barriera dei tracciati attraverso la realizzazione di sottopassi pedonali e ciclabili in posizioni strategica a complemento e potenziamento di quelli già esistenti.

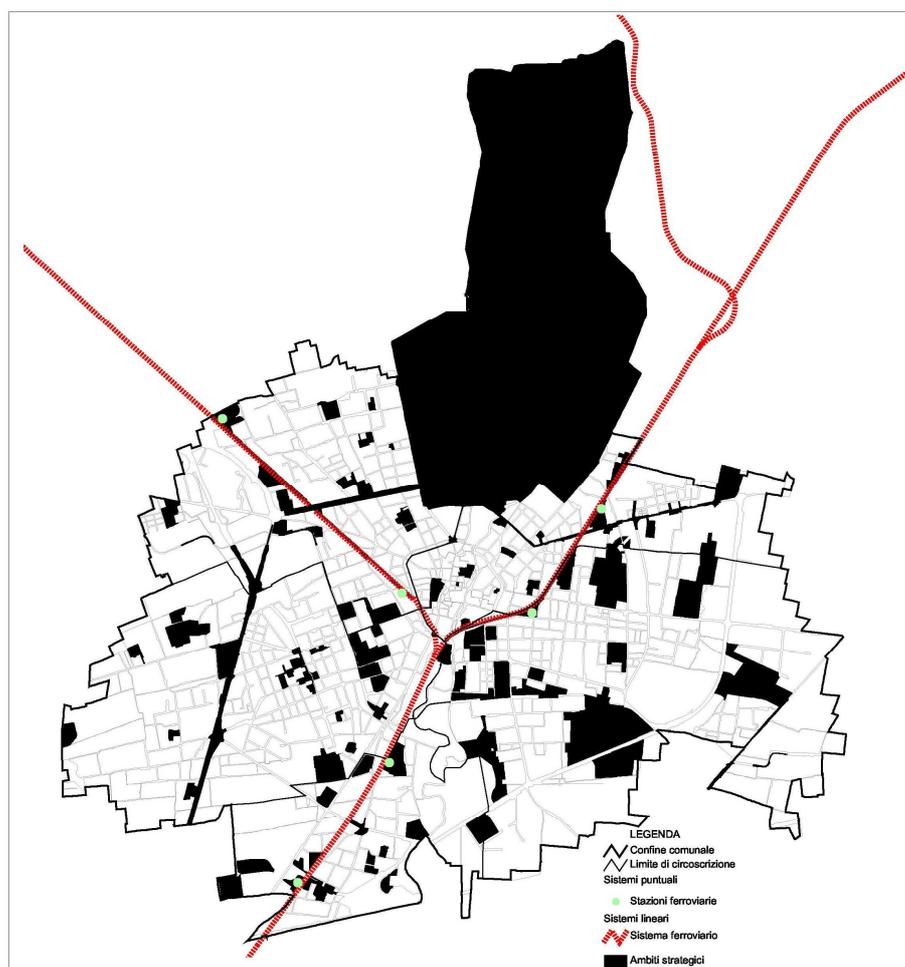


Figura 49 Sistema ferroviario e ambiti strategici

6.1.3. Il sistema della grande viabilità

Le strade urbane e periurbane con maggior intensità di traffico comportano, al pari dei tracciati ferroviari, un effetto barriera rilevante, separando talvolta parti di quartieri cittadini che per tipologia edilizia, epoca di costruzione, gravitazione sui servizi, potrebbero altrimenti considerarsi connessi.

La finalità che si propone il PGT attraverso l'individuazione di alcuni degli ambiti strategici è quella di diminuire l'effetto barriera attraverso una politica di intervento articolata su interramenti, sistemazione di nodi di interconnessione, percorsi pedonali e ciclabili, potenziamento di percorsi locali di quartiere.

A questa finalità va aggiunta una politica di miglioramento qualitativo attraverso la creazione di aree di parcheggio, di verde e di arredo urbano che, sia pur non direttamente influenti sulla finalità principale, rappresentano un contributo non marginale rispetto all'obiettivo della qualità urbana.

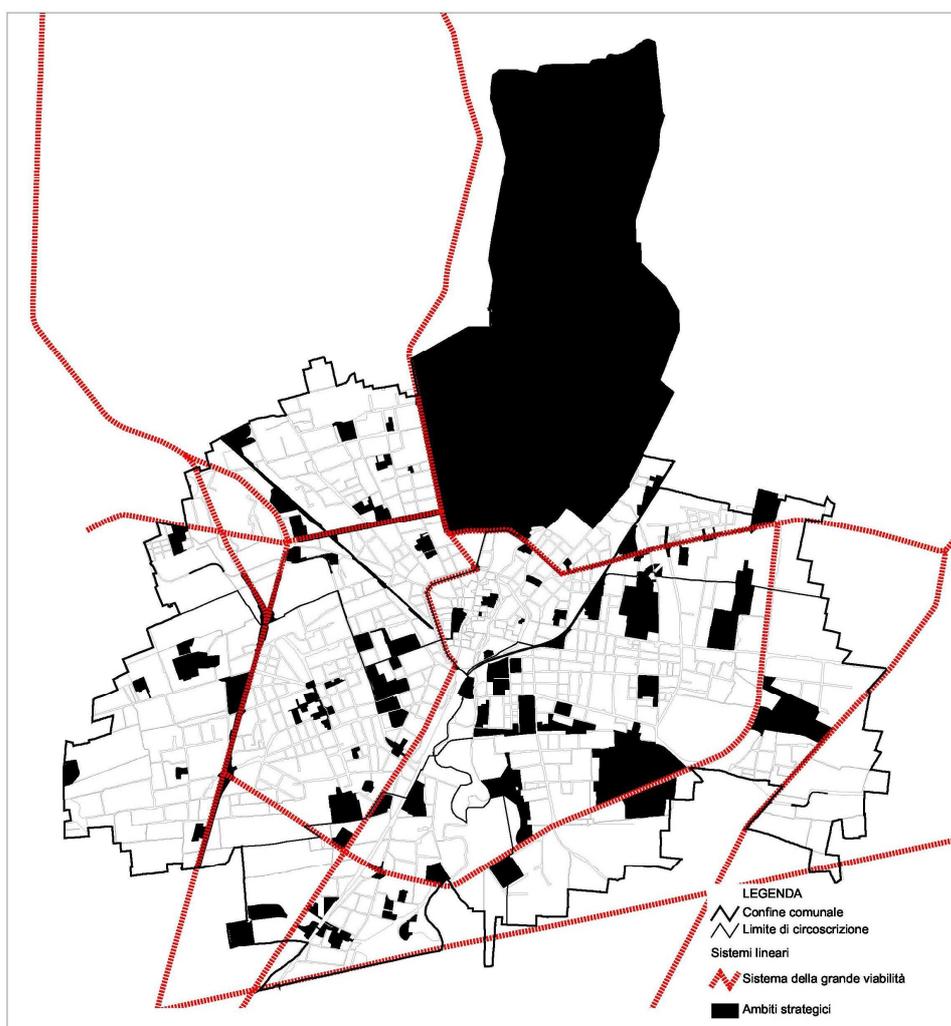


Figura 50 Sistema della grande viabilità e ambiti strategici

6.1.4. Il sistema dei servizi con ampio raggio di attrazione

All'interno della città sono già collocati servizi (o se ne prevede la collocazione nell'ambito del PGT) che per la loro natura rappresentano punti di grande richiamo per i cittadini: il Municipio, il Tribunale, la nuova sede della Provincia col Polo espositivo, il plesso scolastico superiore, il polo universitario. La finalità che si propone il PGT attraverso l'individuazione di alcuni degli ambiti strategici è di :

- connettere tra loro alcuni di questi servizi, dove possibile, per garantire reciproco potenziamento delle funzioni e delle accessibilità, per organizzare uno spazio fruibile (aggiungendo aree verdi e parcheggi) per aumentarne l'accessibilità;
- migliorare accessibilità e fruibilità di quelli isolati attraverso la loro connessione ai Parchi urbani ed al sistema ferroviario metropolitano attraverso spazi verdi, percorso ciclopedonali e parcheggi;
- rendere tali servizi maggiormente fruibili da parte dei cittadini riqualificandone e potenziandone gli spazi con attrezzature ed arredi.

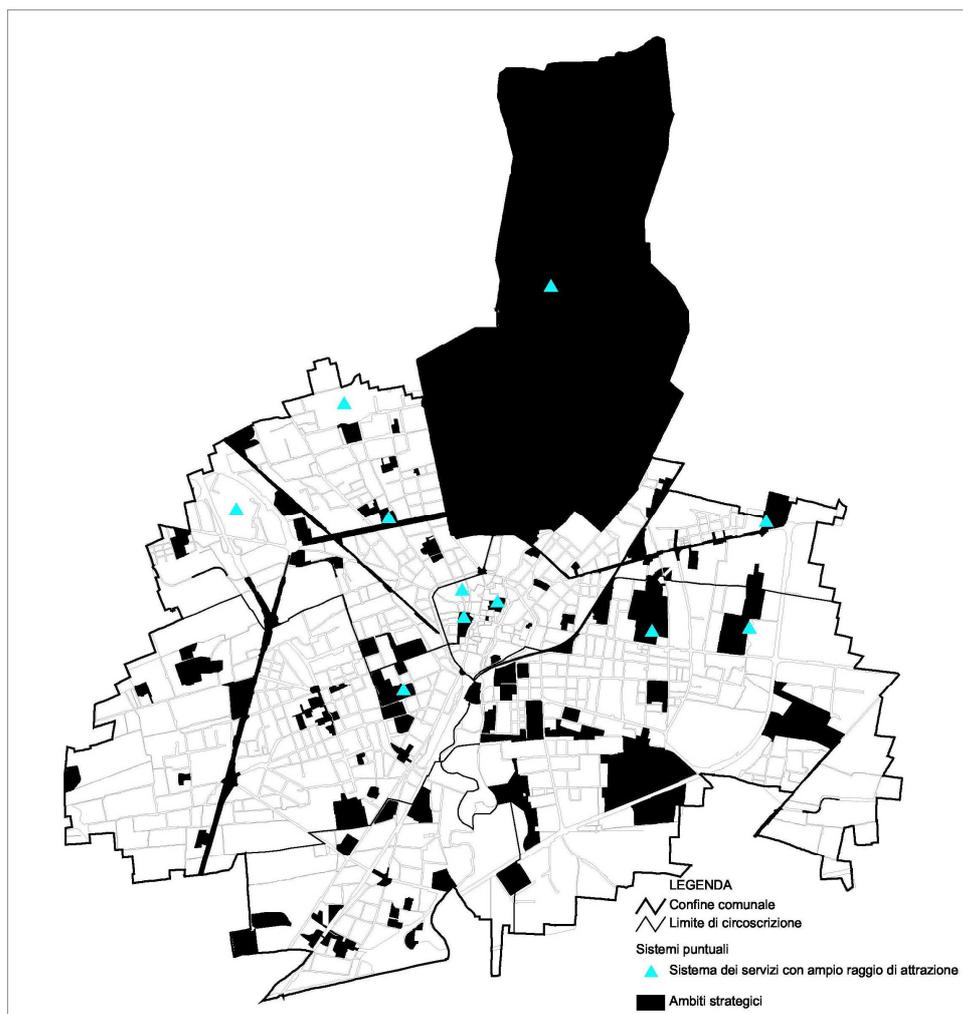


Figura 51 Sistema dei servizi con ampio raggio di attrazione e ambiti strategici

6.1.5. Il sistema degli spazi centrali

Il tessuto urbanizzato della città è articolato in quartieri, ma non sempre all'interno dei quartieri si sono sviluppati luoghi dotati di caratteri di centralità; ciò si verifica anche in alcuni quartieri nonostante la conformazione degli spazi e la localizzazione di funzioni normalmente capaci di rivestire un ruolo di attrazione e di volano allo sviluppo di centralità urbane (sede della Circoscrizione, Chiesa, Oratorio, piazza, ecc.).

La finalità che si propone il PGT attraverso l'individuazione di alcuni degli ambiti strategici è :

- promuovere lo sviluppo ed il completamento dei luoghi centrali, attribuendo loro riconoscibilità;
- completare la presenza di alcune funzioni dove mancanti;
- interconnettere questi luoghi attraverso percorsi ciclopedonali al sistema dei parchi urbani e al sistema di trasporto metropolitano;
- migliorarne la fruibilità e l'accessibilità attraverso spazi verdi attrezzati e parcheggi.

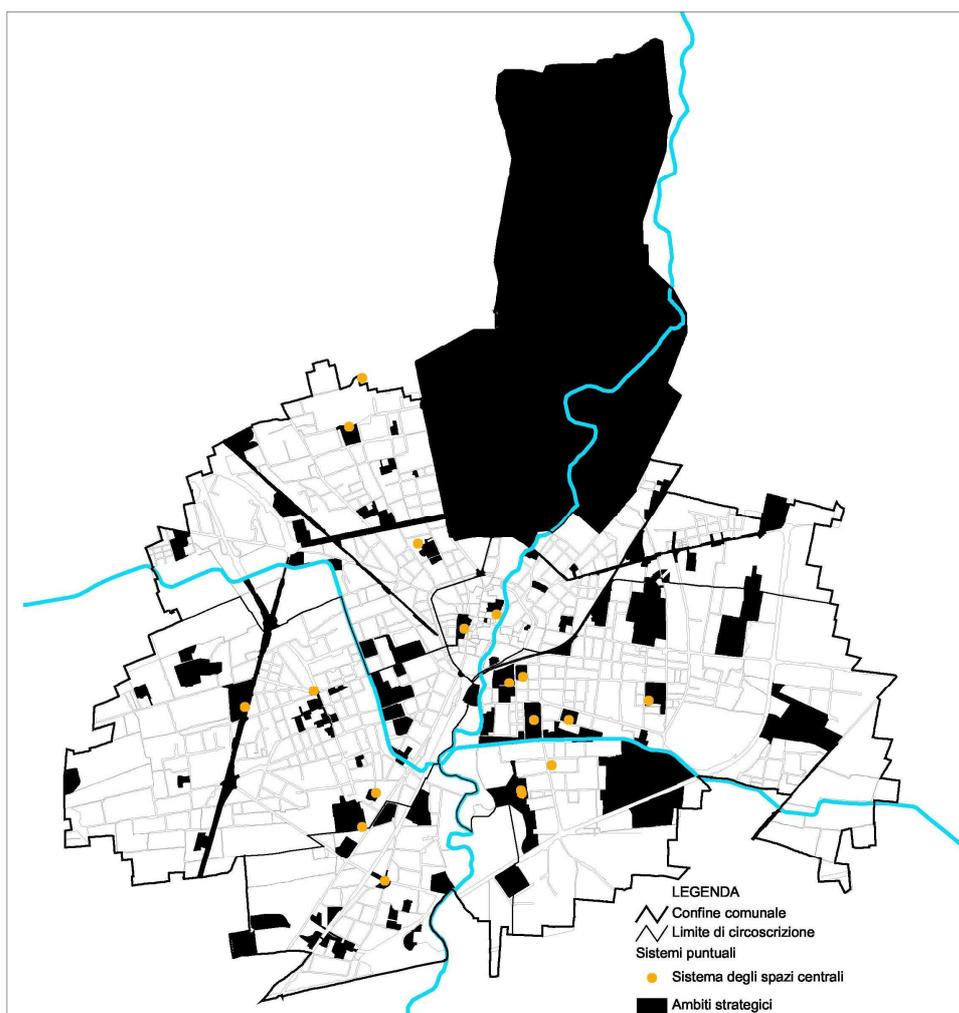


Figura 52 Sistema degli spazi centrali e ambiti strategici

6.1.6. Il sistema delle aree di riqualificazione

Accanto alla necessità evidenziata per le aree centrali, o per altre aree che invece non possono definirsi tali rispetto al tessuto edificato che le racchiude, si evidenziano anche altre opportunità.

Vi sono, infatti, aree che hanno rivestito in passato un ruolo importante per lo sviluppo della città di Monza e che oggi risultano sottoutilizzate, non utilizzate o in via di dismissione. Tali aree ancorché non adeguate per l'insediamento di funzioni atte a creare una nuova centralità, meritano comunque un'adeguata attenzione per il ruolo che esse possono rivestire in termini complessivi di riqualificazione urbana e funzionale.

Come si può vedere dalla tavola riportata (figura n. 8) le aree assoggettabili a riqualificazione sono assai più numerose di quelle contenute negli ambiti strategici; per quelle che non ricadono all'interno di ambiti strategici è auspicabile comunque che si proceda agli interventi di riqualificazione attraverso il ricorso alla normale strumentazione urbanistica esecutiva.

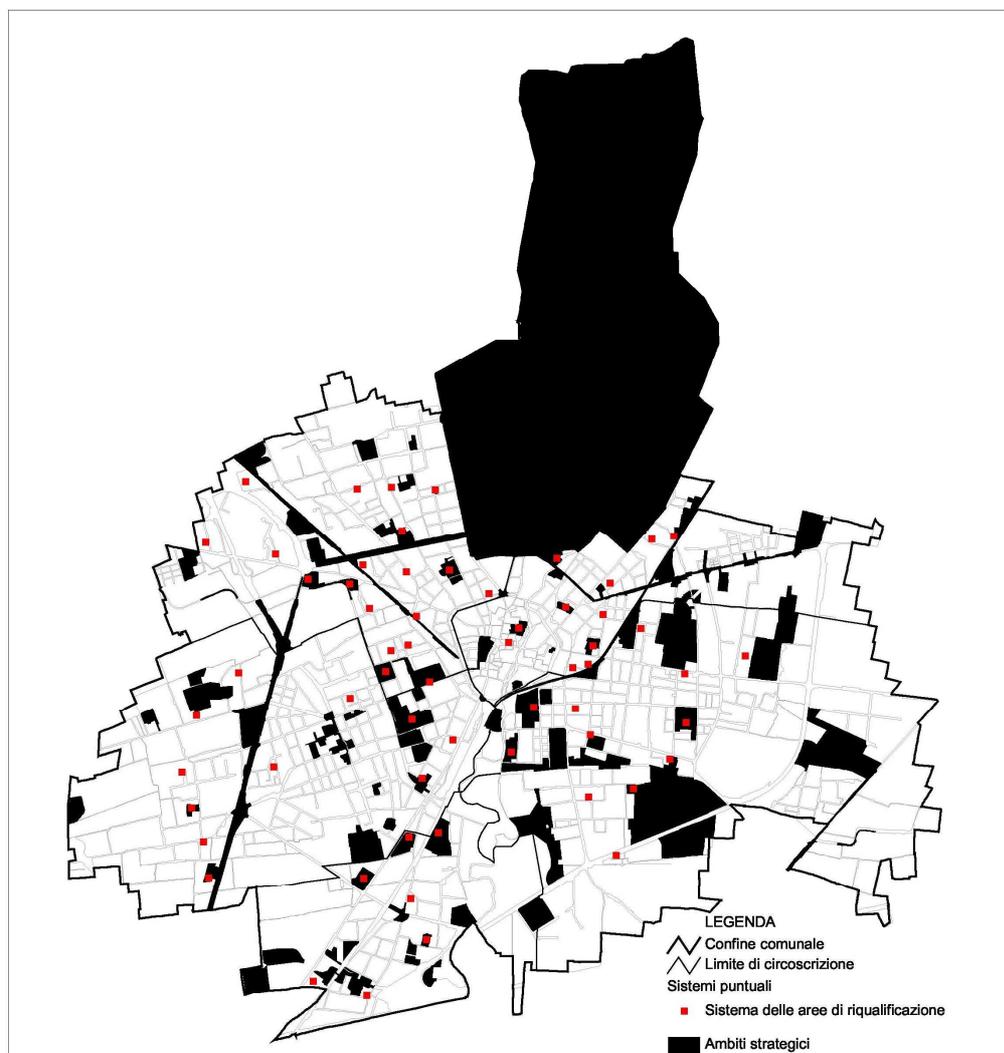


Figura 53 Sistema delle aree di riqualificazione e ambiti strategici

6.1.7. Il sistema dei corsi d'acqua

Il territorio comunale è attraversato dal Fiume Lambro e dal Canale Villoresi che si presenta, da un punto di vista ambientale e percettivo, come un secondo fiume una volta garantita la portata costante. La presenza dei corsi d'acqua può diventare un elemento di elevata qualità urbana, se correttamente riqualificati ed inseriti nel contesto edificato.

Gli obiettivi che si pone il PGT fanno riferimento da un lato alla riqualificazione delle sponde e dall'altro alla valorizzazione della loro presenza nell'ambito urbano come indice di qualità urbana.

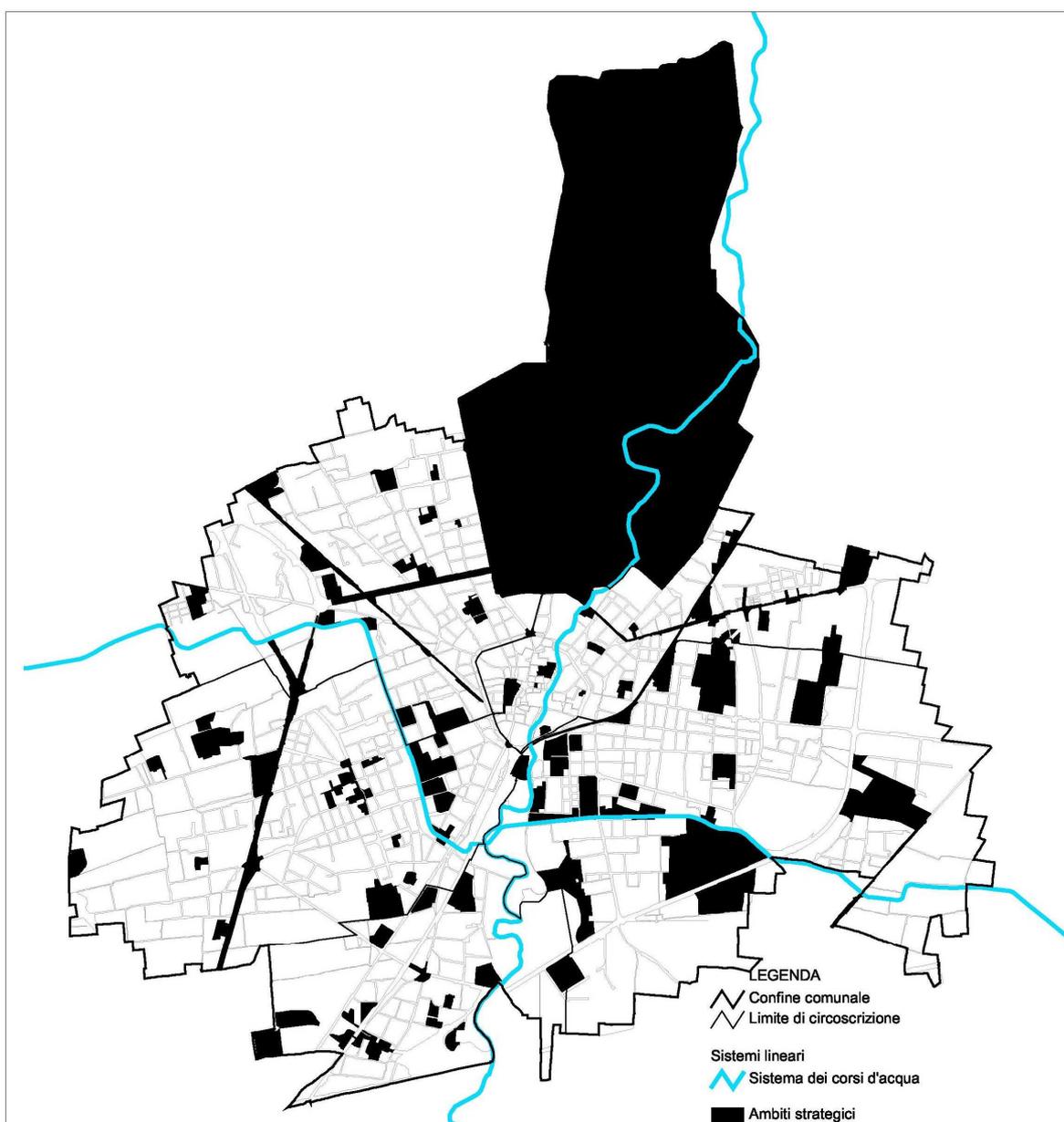
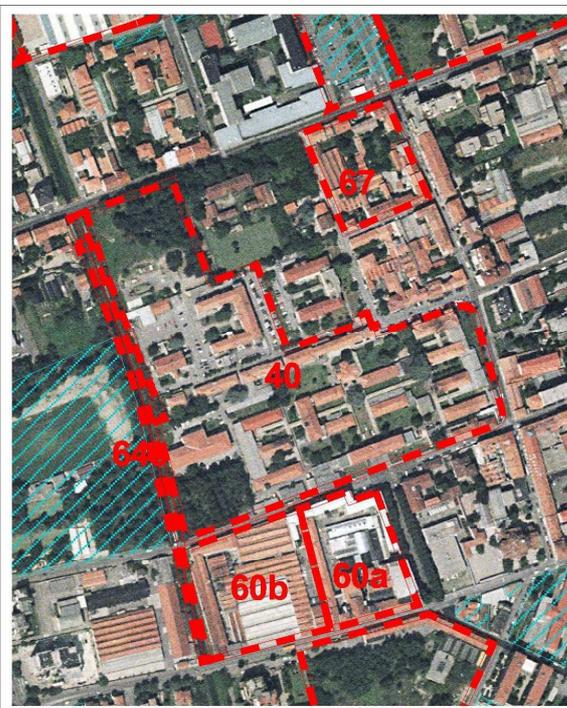
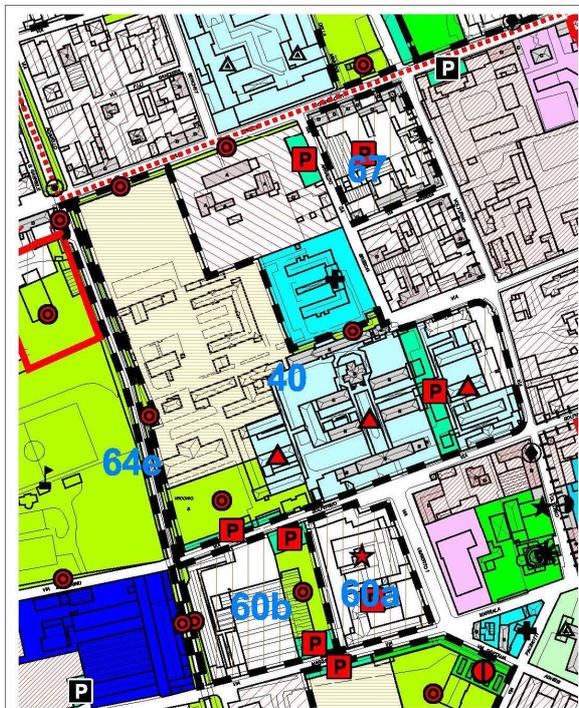


Figura 54 Sistema dei corsi d'acqua e ambiti strategici

Per ciascun ambito strategico è presente nell'allegato "A13 indicazioni per ambiti strategici" una scheda, con l'estratto cartografico, l'ortofoto e le prescrizioni normative puntuali, come quella dei due esempi seguenti:

AMBITO 40 - Ex Ospedale San Gerardo



Azzonamento

Proprietà pubbliche

Circoscrizione	Sf Superficie territoriale	Tipologia dell'Ambito	Sf concentrazione edificatoria	Area per Servizi individuate	Slp residenziale	Slp terziario commerciale	Slp commerciale grande distribuzione	Slp produttiva	Slp servizi generali	Slp totale esclusi servizi
n.	m ²	Zona	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
4	63.510	C-CD-SP-F	31.556	31.959	43.000	6.500	-	-	-	49.500

AMBITO 40 - Ex Ospedale San Gerardo

Questo ambito appartiene al sistema delle aree di riqualificazione (v. Paragrafo 1, lettera F), ma anche al sistema dei servizi con ampio raggio di attrazione (lettera D). E' destinato alla realizzazione del secondo Polo Universitario di Monza.

Intorno a questa nuova funzione è prevista la valorizzazione con residenza e terziario.

Descrizione, finalità, parametri edificatori, regolamentazioni particolari:

- Ambito di aree edificabili e per servizi (F1 e SP), di interesse sovracomunale e urbano.
- L'area interessa il complesso del vecchio ospedale San Gerardo ed è perimetrata nei confini della stessa proprietà.
- L'intervento è di riqualificazione urbanistica e ambientale.
- L'ambito ha caratteristiche di polifunzionalità: le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti A (residenziale), B (terziario/direzionale/commerciale) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali) del precedente Paragrafo 2, mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui ai punti C e D dello stesso paragrafo, ad eccezione di quelle già comprese ai punti A, B ed E.
- Si prevede la prevalenza della destinazione residenziale.

- Sono ammesse solo medie strutture di vendita alimentari entro il 2° livello, secondo limiti e prescrizioni di cui al Piano Urbano del Commercio (P.U.C.).
- In generale sono escluse le destinazioni che comportino disturbo acustico o difficoltà di accessibilità e di parcheggio.
- Si dovranno realizzare funzioni universitarie e di attività di formazione professionale (area F1), anche con riuso di edifici preesistenti, verde pubblico di riqualificazione degli argini del canale Villoresi e destinazioni pubbliche sovracomunali e provinciali.
- L'intervento prevede la realizzazione di un parco pubblico, un percorso ciclopedonale da via Magenta, con attraversamento del canale Villoresi e collegamento agli impianti sportivi esistenti.
- I parcheggi saranno in prevalenza interrati.
- L'intervento dovrà rispettare le preesistenze di valore storico-ambientale e di memoria del complesso del vecchio ospedale. Gli edifici su strada dovranno essere prevalentemente dotati di portici ed androni, senza recinzione verso strada.
- Parametri edificatori:

Slp max (per funzioni residenziali) = mq 43.000

Slp max (per funzioni terziario/direzionali/commerciali) = mq 6.500

H1 = m 24



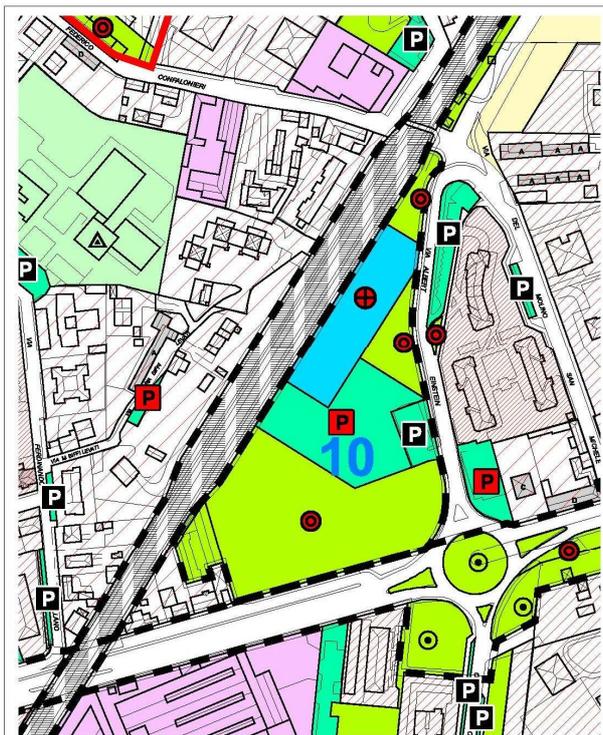
Figura 55 Il contesto dell'ambito strategico numero 40



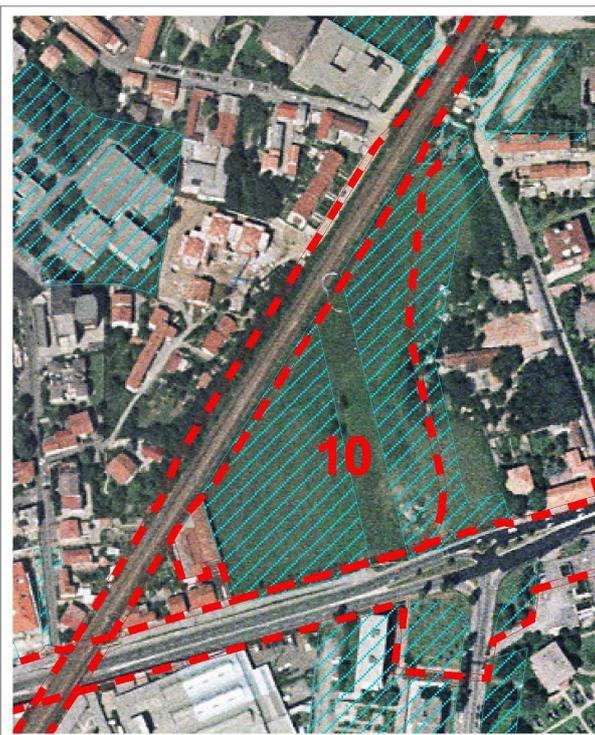
Figura 56 Il contesto dell'ambito strategico numero 40

Si tratta in questo caso di un ambito strategico con destinazione prevalente a servizi; è infatti prevista su di esso la realizzazione del secondo polo universitario di Monza. Ma accanto a tale funzione sono anche previsti 25.000 mq di destinazione residenziale e 5.000 mq di terziario e commerciale con la possibilità di realizzazione anche di medie superfici di vendita; queste previsioni di natura privatistica possono rappresentare il motore economico dell'intera operazione, o quanto meno un significativo contributo alla sua realizzazione, anziché lasciarla interamente affidata a risorse economiche pubbliche.

AMBITO 10 - Nuova Fermata Ferroviaria Est del S.F.R.



Azzonamento



Proprietà pubbliche

Circoscrizione	St Superficie territoriale	Tipologia dell'Ambito	Sf concentrazione edificatoria	Aree per Servizi individuate	Slp residenziale	Slp terziario commerciale	Slp commerciale grande distribuzione	Slp produttiva	Slp servizi generali	Slp totale esclusi servizi
n.	m ²	Zona	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
1	21.887	F4-SP	-	21.891	-	-	-	-	2.969	-

AMBITO 10 - Nuova Fermata Ferroviaria Est del S.F.R.

Questo ambito appartiene al sistema ferroviario (v. Paragrafo 1, lettera B).

In particolare si tratta di realizzare una nuova fermata per i treni della linea del Servizio Ferroviario Regionale; la sua realizzazione, con una stazione, parcheggi di corrispondenza, servizi commerciali e di ristoro, insieme alle altre nuove fermate previste in ambito urbano, tende ad attribuire alla linea ferroviaria esistente il valore di un servizio metropolitano integrato in quello dei servizi di trasporto pubblico urbano.

Descrizione, finalità, parametri edificatori, regolamentazioni particolari:

- Ambito di aree per servizi (F4 e SP), di interesse sovracomunale e urbano.
- L'area è compresa tra i binari della linea ferroviaria per Lecco, viale Libertà e via Einstein.
- Per le destinazioni principali, complementari/compatibili e non ammissibili delle aree F e SP si rinvia alle prescrizioni che saranno contenute nelle Norme del Piano dei Servizi, in particolare negli articoli che disciplineranno tali rispettive aree.
- L'area viene attrezzata per contenere la nuova fermata del S.F.R. e un parcheggio di interscambio.
- E' consentita la realizzazione di esercizi di vicinato e/o per la somministrazione di alimenti e bevande funzionali al complesso della Stazione, in misura non superiore al 20% della Slp massima prevista.
- Il parcheggio potrà essere realizzato anche con soluzioni pluripiano in prevalenza interrato.
- È prevista la connessione ciclopedonale di attraversamento della ferrovia.
- Parametri edificatori:

Slp max (area F4) = mq 2.969

H1 = m 13,50



Figura 57 Il contesto dell'ambito strategico numero 10



Figura 58 Il contesto dell'ambito strategico numero 10

Si tratta in questo caso di un ambito strategico destinato alla realizzazione di una nuova fermata urbana del servizio ferroviario regionale. A complemento di tale funzione sono anche previsti un parcheggio interrato da utilizzarsi come parcheggio di corrispondenza ferro-gomma ed esercizi commerciali di vicinato e ristoro per un massimo del 20% della superficie realizzabile secondo le norme di zona.

6.2. Le aree sistema

Accanto agli ambiti strategici il PGT indica tra le aree di trasformazione le "aree sistema". Si tratta di aree perimetrare, di piccole dimensione, la cui trasformazione partecipa ad un diffuso processo di riqualificazione urbana.

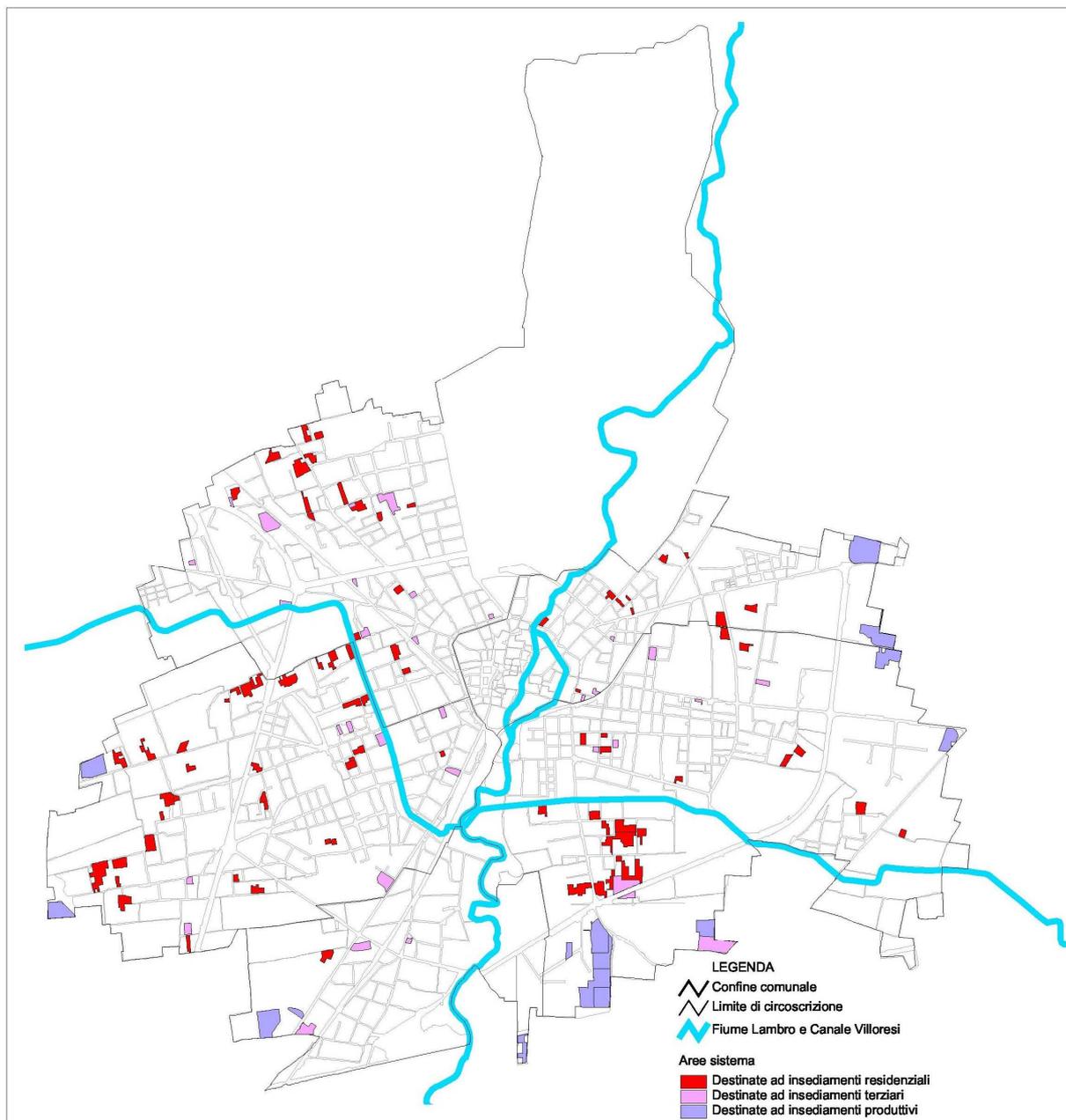


Figura 59 Individuazione delle aree sistema

Come gli ambiti strategici esse non trovano conformazione (cioè consolidamento dei diritti edificatori) all'interno del Documento di Piano.

All'interno del Piano delle Regole, alcune di esse, in considerazione della loro modesta estensione, dello stato di completa dotazione di opere di urbanizzazione, della particolare collocazione rispetto al contesto edificato, o di altre caratteristiche che le rendono assimilabili ad aree di completamento

dell'edificato, vengono conformate e trasformate in aree con possibilità di intervento diretto di edificazione.

Come per gli ambiti strategici, anche alle aree sistema sono attribuite delle destinazioni d'uso prevalenti cui tuttavia possono integrarsi anche altre destinazioni complementari secondo le percentuali massime stabilite dalla normativa relativa a queste aree.

6.3. Valutazione delle quantità di aree da attuare nel periodo di validità del Documento di Piano

L'individuazione delle aree di trasformazione - "ambiti strategici" e "aree sistema" - è l'esito di un percorso di selezione costruito in base ai principi ispiratori dell'intero PGT:

- riuso delle aree già edificate
- riqualificazione e rivitalizzazione di comparti urbani degradati
- occupazione contenuta di suolo libero
- contenimento della congestione

In termini quantitativi le aree di trasformazione individuate dal PGT ammontano complessivamente a 1.342.184 metri quadrati dei quali 650.235 sono destinati a funzioni residenziali. La tabella di seguito mostra la distribuzione delle quantità tra le aree sistema e gli ambiti strategici:

	Residenziale		Non residenziale			Totale slp m ²
	Slp	Abitanti fiscali (100 m ³ /ab)	Slp produttivo	Slp terziario commerciale	Slp comm. (GSV)	
	m ²		m ²	m ²	m ²	
Ambiti strategici	448.342	13.450	49.807	259.803	13.860	771.812
Aree sistema C	165.671	4.970	0	0	0	165.671
Aree sistema CD residenziali	22.120	664	0	14.746	0	36.866
Aree sistema CD polifunzionali	14.102	423	0	42.306	0	56.408
Aree sistema D2 produttive	0	0	258.080	0	0	258.080
Aree sistema D3 terziarie	0	0	0	53.347	0	53.347
Totale	650.235	19.507	307.887	468.695	13.860	1.342.184

Come già annunciato, le individuazioni effettuate nel Documento di piano non rappresentano scelte conformative dei suoli ma localizzazioni di aree che hanno caratteristiche idonee per un'eventuale trasformazione. Si tratta, quindi, di una individuazione di potenzialità che potrà tradursi in intervento di trasformazione compatibilmente con le condizioni complessive che si determineranno rispetto al sistema infrastrutturale, alla dotazione di servizi ed alle più generali condizioni ambientali riscontrabili nella città.

La quantità di aree soggette a trasformazione nel corso dei cinque anni di validità del Documento di Piano è individuata sulla base dell'andamento

edificatorio degli ultimi anni e sulla scorta delle analisi ed indagini effettuate nel corso della stesura del PGT ed ammonta a 310.000 metri quadrati di superficie lorda pavimento (slp) complessiva dei quali circa il 64% è destinato a funzioni residenziali.

Si sottolinea che la quantità individuata è relativa all'attuazione degli interventi e si riferisce quindi all'effettiva costruzione degli edifici e non alla conformazione dei suoli.

Superfici residenziali (64% del totale)	mq slp	200.000
superfici terziarie commerciali	mq slp	50.000
superfici produttive	mq slp	60.000
Totale	mq slp	310.000

Figura 60 Distribuzione funzionale delle aree di trasformazione nei 5 anni di validità del Documento di Piano

La quantificazione della capacità edificatoria annuale massima è stimata conseguentemente ($310.000/5= 62.000$) in circa 62.000 metri quadrati di superficie lorda pavimento. Le aree (ambiti strategici e aree sistema) che concorrono alla determinazione di tale quota non sono individuate a priori dal PGT, piuttosto ciò che viene stabilito è la metodologia, i criteri per la loro individuazione.

La metodologia assunta prevede che l'individuazione puntuale delle aree da trasformare per un ammontare massimo di 62.000 metri quadrati annui di superficie lorda pavimento venga effettuata secondo un procedimento basato su due filtri.

Il primo considera la tipologia di aree da utilizzare fino al raggiungimento dei 62.000 metri quadrati di superficie lorda pavimento. Il criterio si basa sui principi fondativi del PGT e premia, pertanto, le aree già edificate e da ristrutturare o riqualificare come si può vedere dalla tabella seguente che mostra l'incidenza delle diverse tipologie di aree ai fini del raggiungimento dei 62.000 metri quadrati di slp.

<i>Tipologie di aree</i>	<i>incidenza</i>	<i>mq slp</i>
aree già edificate da ristrutturare o riqualificare	45%	27.900
aree libere con destinazioni residenziali	15%	9.300
aree libere con destinazioni non residenziali	20%	12.400
aree già conformate nel Piano delle Regole	20%	12.400
Totale	100%	62.000

Figura 61 Concorso delle tipologie di aree alla individuazione della quota annua delle aree di trasformazione

Il secondo entra nel merito delle **caratteristiche progettuali** della proposta di trasformazione (vedi paragrafo successivo)

Il PGT prevede inoltre la possibilità di assegnazione di incentivi volumetrici, stabilendo una soglia nel quinquennio di validità del Documento di Piano pari

a 30.000 mq di slp. Per l'assegnazione di questi incentivi verranno utilizzati gli stessi parametri di ripartizione funzionale e tipologica esposti in questo paragrafo.

6.4. Criteri per la scelta finale delle aree da attuare e per l'applicazione degli incentivi edificatori

La scelta finale delle aree di trasformazione da attuarsi annualmente avverrà sulla base della valutazione delle caratteristiche dell'intervento.

Come condizione di ammissibilità alla valutazione gli interventi devono ovviamente:

- ricadere all'interno delle tipologie di aree che concorrono alla determinazione della quota annuale ed avere dimensioni tali da garantire il rispetto delle quantità complessive stabilite per ogni tipologia;
- rispettare le prescrizioni normative contenute nelle norme di attuazione.

Una volta verificate le condizioni di ammissibilità della proposta di intervento l'Amministrazione comunale procede alla sua valutazione, sulla base di criteri ed indicatori che fanno riferimento alla effettiva capacità dell'intervento proposto di contribuire al miglioramento complessivo del contesto urbano.

Tale contributo è stimato attraverso un meccanismo di attribuzione di punteggi che porta a privilegiare interventi attenti a:

- diminuzione delle emissioni;
- contenimento dei consumi energetici;
- produzione di energia utilizzando fonti rinnovabili;
- confort ambientale dell'edificio;
- qualità degli spazi comuni;
- previsione di quote di alloggi in affitto;
- previsione di quote di edilizia convenzionata;
- contributo alla diminuzione delle congestione urbana;
- contributo alla realizzazione di servizi per la collettività.

Il meccanismo di attribuzione dei punteggi è riassunto nella tabella riportata alla pagina seguente.

La condizione di ammissibilità ai fini della successiva fase di approvazione del piano attuativo è il raggiungimento del punteggio minimo di 18 punti. Nel caso delle aree già conformate il punteggio minimo è di 24 punti.

Qualità dell'intervento		Punteggio attribuibile	
ENERGIA E DIMINUIZIONE DI EMISSIONI	aumento dell'isolamento termico dell'edificio oltre a quanto previsto dalle leggi di riferimento:	almeno il 5%	3 punti
		almeno il 10%	9 punti
		almeno il 15%	15 punti
		almeno il 20%	21 punti
	impianto di riscaldamento centralizzato idoneo all'allacciamento alla rete di teleriscaldamento:	predisposizione	3 punti
		allacciamento	18 punti
	realizzazione di impianto di cogenerazione e teleriscaldamento:		60 punti
	realizzazione di impianto di riscaldamento e condizionamento mediante pompa di calore:		28 punti
	utilizzo di fonti energetiche rinnovabili per il riscaldamento di acqua calda per usi sanitari di almeno il 60% del fabbricato:		9 punti
utilizzo di fonti energetiche alternative per l'illuminazione degli spazi comuni per almeno l' 80% del fabbisogno:		6 punti	
COMFORT DEGLI EDIFICI	Aumento della quota di illuminazione degli edifici con luce solare oltre alle previsioni dei regolamenti vigenti:	almeno il 10%	3 punti
		almeno il 20%	6 punti
	realizzazione di tetti verdi per almeno il 60% della superficie complessiva della copertura:		9 punti
	organizzazione morfologica dell'insediamento in accordo con gli aspetti bioclimatici per massimizzare l'apporto dell'energia solare:		variabile 12÷24 in base alla funzionalità raggiunta
	realizzazione di sistemi per il riutilizzo delle acque meteoriche:	per irrigazione	6 punti
		per impianti sanitari	15 punti
	realizzazione negli spazi condominiali di spazi attrezzati per il gioco dei bambini per almeno il 50% della superficie a verde prevista:		4 punti
	realizzazione rete duale di acquedotto fino all'allacciamento		15 punti
realizzazione rete duale di fognatura fino all'allacciamento		6 punti	
COESIONE SOCIALE	previsione di una quota da assegnare in locazione per almeno 10 anni rispetto agli alloggi previsti:	almeno il 10%	8 punti
		almeno il 20%	18 punti
	previsione di una quota da destinare ad alloggi per l'edilizia convenzionata rispetto alla superficie residenziale realizzata:	almeno il 10%	15 punti
		almeno il 20%	30 punti
	contributo alla diminuzione della congestione urbana attraverso la realizzazione di una quota di posti auto maggiore almeno del 30% di quanto previsto dai regolamenti vigenti al momento dell'intervento:		9 punti
realizzazione di servizi per la collettività tra quelli individuati come strategici nel Piano dei Servizi:		variabile 9÷30 in base ai costi dell'intervento	

Al di sopra della soglia minima il punteggio totalizzato costituisce titolo preferenziale per la conformazione del piano attuativo e per la realizzazione dell'intervento.

I Piani Attuativi che hanno un punteggio di almeno 45 punti sono considerati ammissibili indipendentemente dalla quota annuale fissata e vengono valutati al 50% della volumetria insediata ai fini del conteggio complessivo del Piano.

Se tra le voci che determinano il punteggio attribuito c'è almeno una di quelle che sono contenute nella sezione "Coesione sociale" della tabella, vengono inoltre riconosciuti dei bonus volumetrici, per un punteggio superiore a 55 punti pari al 4% della Slp derivante dalle norme di zona, per un punteggio superiore a 65, pari all'8% della stessa Slp.

7. Perequazione e sistema degli incentivi

Nella stesura del Piano di Governo del Territorio del Comune di Monza l'Amministrazione Comunale ha deciso di usare la possibilità introdotta dalla legge regionale per il governo del territorio la quale stabilisce che tra le funzioni attribuite al Documento di Piano vi sia anche la definizione di “[...] *eventuali criteri di compensazione, di perequazione e di incentivazione*” (l.r. 11 marzo 2005, n. 12, art. 8 comma 2, lettera g).

La perequazione, intesa come equa distribuzione dei diritti edificatori, indipendentemente dalla localizzazione delle aree, è estesa a tutte le aree di trasformazione (gli ambiti strategici e le aree sistema), alle aree da destinare a servizi pubblici e alla viabilità.

Questa scelta ha l'obiettivo di rendere più equo possibile il processo di riqualificazione previsto dal Piano e di aumentare i soggetti che partecipano in maniera diretta alla realizzazione del Piano stesso.

La perequazione che si propone tiene conto degli obiettivi strategici già evidenziati nel PRG del dicembre 2004 ed agisce con indici differenziati che considerano le specificità di ogni singola area, la localizzazione e gli obiettivi assegnati nei processi di riorganizzazione urbana previsti dal presente Documento di Piano.

Sono quindi previsti differenti contesti di applicazione delle perequazione e si parla di:

- perequazione tra comparti;
- perequazione di comparto;
- perequazione diffusa. In questo caso si ha un'integrazione con il sistema della compensazione da applicarsi alle aree a servizi (realizzazione di interventi di interesse pubblico o generale) non disciplinate da Piani Attuativi e non inserite negli ambiti strategici.

Di seguito si illustrano i criteri di applicazione delle tre tipologie di perequazione sopra indicate nonché le modalità per la trasferibilità e commerciabilità dei diritti volumetrici collegati all'istituto della perequazione ed il sistema degli incentivi.

7.1. Perequazione tra comparti e di comparto

Un comparto rappresenta l'insieme delle aree incluse all'interno di ciascun perimetro di ambito strategico o di aree sistema.

La perequazione tra i comparti è ottenuta con indici differenziati che tengono conto della localizzazione del comparto nel sistema urbano e degli obiettivi assegnati all'area nel progetto di riqualificazione urbana.

È evidente infatti che la diversa posizione nella città genera valori immobiliari differenti. Altrettanto noto è che gli interventi di ristrutturazione di edifici esistenti sono molto più onerosi di interventi analoghi ma realizzati su aree libere. L'omogeneizzazione di elementi così diversi viene quindi attuata con indici diversificati, con specifici *mix* funzionali e con la previsione di specifici servizi pubblici che devono essere realizzati contestualmente all'intervento

La Perequazione di comparto consente un'equa distribuzione dei diritti edificatori all'interno dello stesso piano attuativo: tutte le aree incluse nel perimetro del comparto sono soggette allo stesso indice territoriale

In tutti i Piani Attuativi le aree da destinare a servizi usufruiscono della quota parte di volumetria del comparto stesso in rapporto alla loro superficie. Le indicazioni sulla specifica localizzazione delle aree a servizi nei Piani Attuativi hanno quindi lo scopo di fornire indicazioni qualitative per la formulazione del piano attuativo, ma non hanno esiti sull'assetto volumetrico che è considerato omogeneo per ogni singolo metro quadro di area inserita nel comparto

7.2. Perequazione diffusa

Le aree destinate a servizi esterne ai comparti e le aree destinate alla viabilità hanno una capacità volumetrica, che si traduce in diritti volumetrici nel momento in cui l'area viene ceduta al Comune per la realizzazione di servizi pubblici.

I diritti volumetrici possono essere utilizzati solo al fine di consentire la realizzazione degli interventi di trasformazione all'interno delle aree sistema.

Di seguito si illustra dapprima l'uso in termini di funzioni (residenziali e non residenziali) che può essere fatto dei diritti volumetrici generati dalle aree a servizi per poi passare alla descrizione della determinazione, secondo un modello costruito con un doppio indice, delle "integrazioni" volumetriche delle aree sistema da soddisfare grazie all'acquisto dei diritti volumetrici.

7.2.1. Diritti volumetrici delle aree a servizi

Come anticipato le aree da destinare a servizi esterne ai comparti e le aree da destinare alla viabilità hanno una capacità edificatoria che si genera nel momento della loro cessione al Comune.

Tale capacità edificatoria è determinata dal Piano alla Tav. 8 in funzione delle dimensioni e forma dell'area e della sua localizzazione nel contesto urbano e si traduce in diritti volumetrici che possono essere ceduti alle aree sistema.

Per quanto attiene alle destinazioni d'uso cui riferire tali diritti volumetrici il criterio assunto vede la seguente ripartizione funzionale:

- il 25% della capacità edificatoria derivante da ogni area a servizi o viabilità è destinabile a funzioni residenziali;

- il restante 75% della capacità edificatoria è destinabile a funzioni non residenziali.

La specificazione della destinazione d'uso dei diritti volumetrici ha lo scopo di evitare fenomeni speculativi derivanti dai diversi valori di mercato delle aree residenziali rispetto ad altre destinazioni.

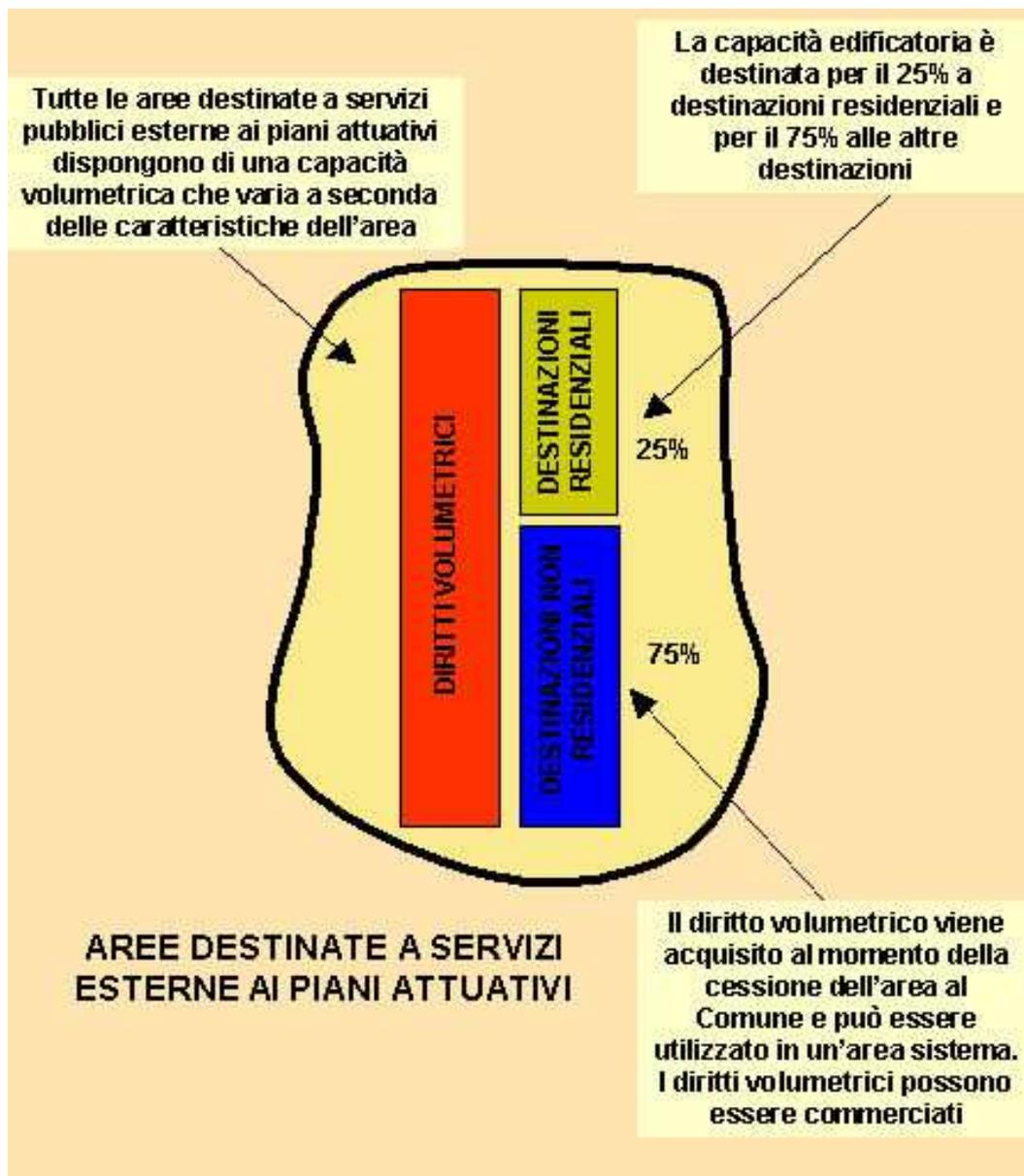


Figura 62 La perequazione attraverso i diritti volumetrici delle aree a servizi

7.2.2. Indici nelle aree sistema

L'edificazione nelle aree sistema è subordinata ad un meccanismo perequativo regolato da due indici :

- Indice di zona: definisce il gettito volumetrico per metro quadro di ogni area sistema;

- **Indice minimo di edificazione:** definisce la volumetria minima che deve essere prevista nel lotto.

La differenza tra indice minimo di edificazione e indice di zona definisce la volumetria mancante al comparto; questa deve essere obbligatoriamente acquisita per realizzare l'intervento edificatorio, attraverso l'acquisto di diritti volumetrici delle aree destinate a servizi esterne ai comparti, ovvero delle aree destinate alla viabilità, anch'esse esterne ai comparti.

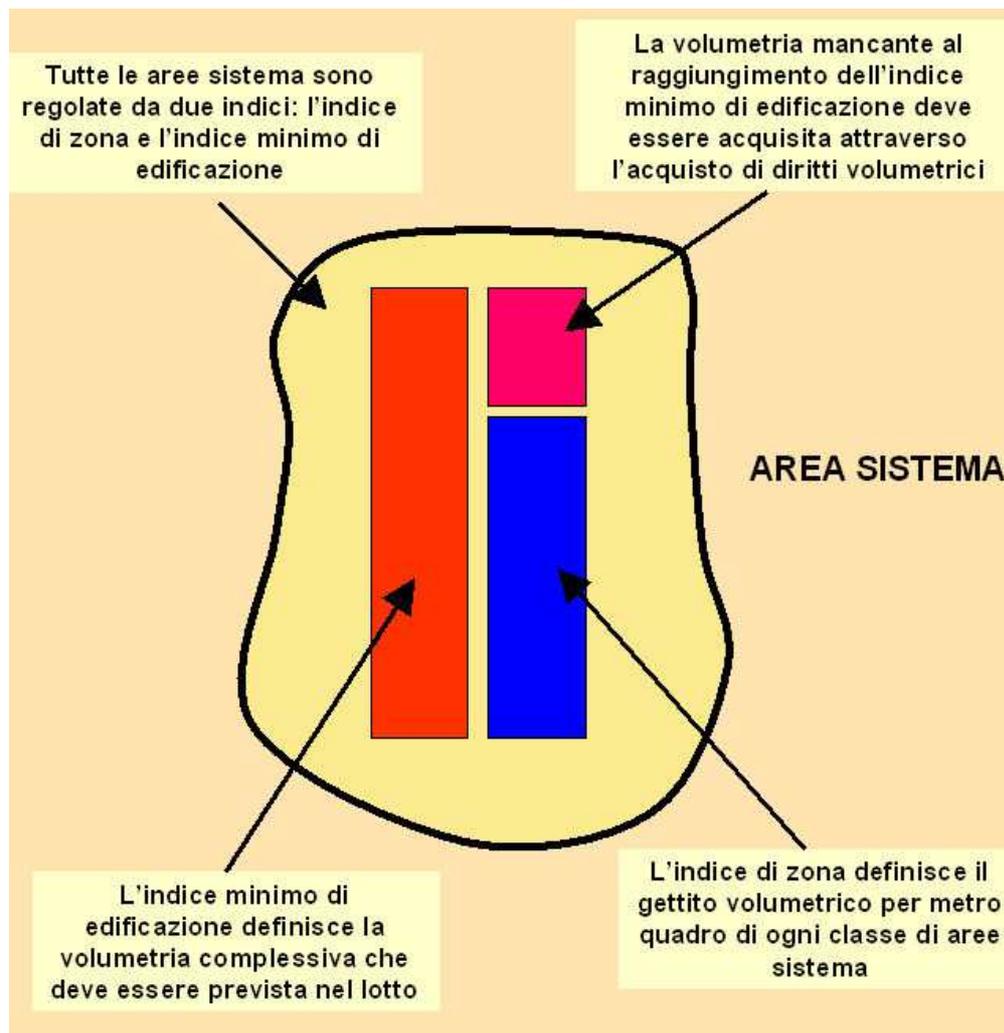


Figura 63 La perequazione attraverso il doppio indice dei comparti

7.2.3. Le quantità della perequazione diffusa

L'applicazione dell'indice di zona alle aree sistema porta ad una quantità di superficie lorda pavimento pari a 247.296 metri quadrati; l'applicazione dell'indice di edificabilità individua 312.294 metri quadrati di superficie lorda di pavimento (cfr. tabelle di seguito).

La differenza tra i due valori (64.998 metri quadrati) rappresenta la quantità di superficie lorda di pavimento che dovrà essere reperita mediante acquisizione dei diritti edificatori connessi alle aree per servizi pubblici.

Calcolo della capacità edificatoria nelle aree sistema – applicazione dell'indice di edificabilità minimo (Utm)									
Zona	Conto	St	% St sul tot	Utm	Funzioni ammesse	Slp residenziale	Slp terziario	Slp produttivo	Slp totale
	n.	m ²	%	m ² /m ²		m ²	m ²	m ²	m ²
C VI	38	264.349	25,93%	0,35	100% residenza	92.522			92.522
C VII	21	103.400	10,14%	0,55	100% residenza	56.870			56.870
C VIII	2	20.349	2,00%	0,80	100% residenza	16.279			16.279
CD Polifunzionale	29	112.818	11,07%	0,50	25% residenza 75% terziario e commerciale	14.102	42.307		56.409
CD Residenziale	24	73.734	7,23%	0,50	60% residenza 40% terziario e commerciale	22.120	14.747		36.867
D2 Perimetrata	15	368.686	36,16%		100% produttivo				
D3 Perimetrata	4	76.210	7,47%	0,70	100% terziario o commerciale		53.347		53.347
Totale	133	1.019.546	100,00%			201.894	110.401		312.294

Calcolo della capacità edificatoria nelle aree sistema – applicazione dell'indice di zona (Ut)									
Zona	Conto	St	% St sul tot	Ut	Funzioni ammesse	Slp residenziale	Slp terziario	Slp produttivo	Slp totale
	n.	m ²	%	m ² /m ²		m ²	m ²	m ²	m ²
C VI	38	264.349	25,93%	0,25	100% residenza	66.087			66.087
C VII	21	103.400	10,14%	0,40	100% residenza	41.360			41.360
C VIII	2	20.349	2,00%	0,50	100% residenza	10.175			10.175
CD Polifunzionale	29	112.818	11,07%	0,45	25% residenza 75% terziario e commerciale	12.692	38.076		50.768
CD Residenziale	24	73.734	7,23%	0,45	60% residenza 40% terziario e commerciale	19.908	13.272		33.180
D2 Perimetrata	15	368.686	36,16%		100% produttivo				
D3 Perimetrata	4	76.210	7,47%	0,60	100% terziario o commerciale		45.726		45.726
Totale	133	1.019.546	100,00%			150.222	97.074		247.296

7.2.4. Criteri di commercializzazione dei diritti volumetrici

L'Amministrazione Comunale acquisisce con i fondi derivanti dalle monetizzazioni degli interventi di ristrutturazione il 21% dei diritti volumetrici derivanti dalle aree destinate ai servizi ed alla viabilità esterne ai comparti, lasciando alla libera contrattazione tra privati il restante 79%.

La quota di proprietà pubblica dei diritti volumetrici da ricollocare all'interno delle aree sistema permette all'Amministrazione Comunale di svolgere un'azione efficace di programmazione rispetto ai propri obiettivi strategici.

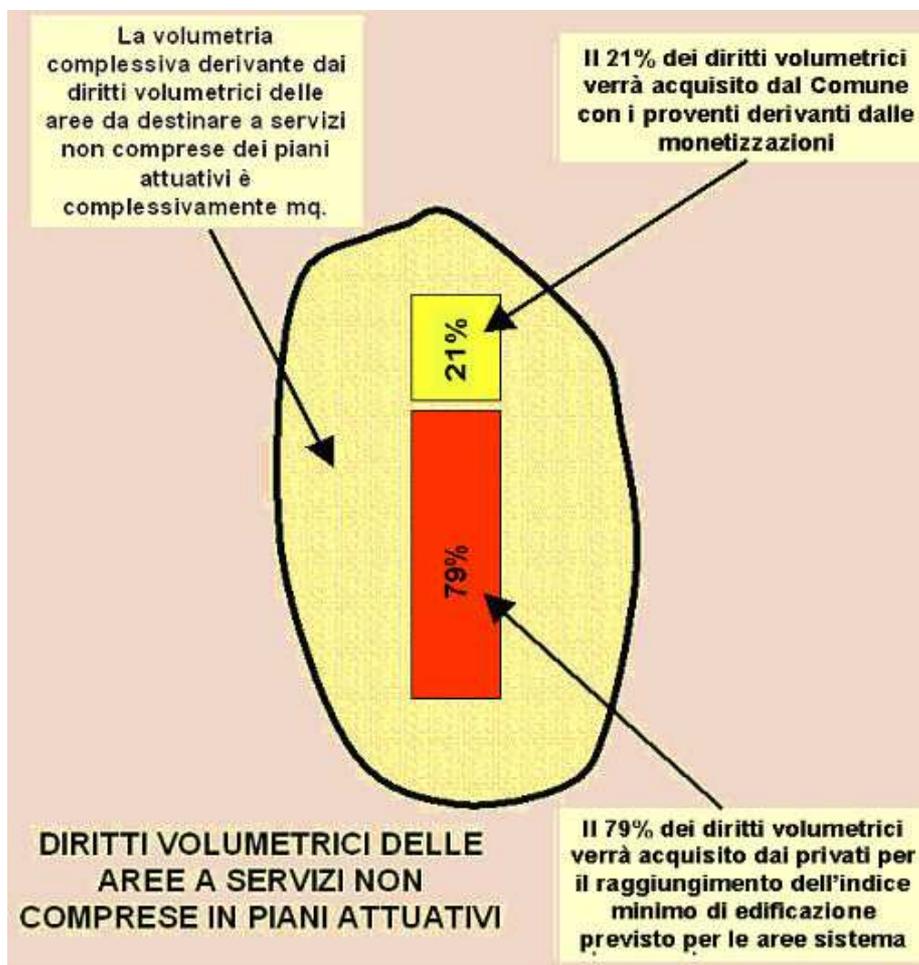


Figura 64 Criteri di commercializzazione dei diritti volumetrici

7.3. Il meccanismo di compensazione e di traslazione delle superfici lorde pavimento

Accanto alle forme perequative sin qui descritte il PGT prevede anche la possibilità di procedere ad una compensazione rispetto alle superfici lorde pavimento esistenti ma la cui collocazione presenta aspetti problematici rispetto al contesto urbano. Questa previsione normativa ha lo scopo di consentire la demolizione di volumetrie private e la loro ricostruzione in posizione coerente con le finalità di riqualificazione urbanistica e paesistico ambientale del PGT. Ciò può avvenire normalmente tra due aree di proprietà privata, purché quella di destinazione sia tra quelle identificate dal Piano delle Regole nell'apposito elaborato grafico come utilizzabile ai fini della

compensazione, con accordo tra le proprietà, se diverse. Il Comune può utilizzare per applicare questo meccanismo di compensazione, anche il proprio patrimonio di aree, indipendentemente dalla destinazione originaria di Piano, con permutate o altre forme consentite dalla legge. Il Comune, entro un anno dalla approvazione del PGT definisce un Regolamento per l'attuazione e la gestione del principio di Compensazione nell'ambito del territorio comunale.

Un'ulteriore possibilità è prevista dal PGT in ordine al recupero della SIp esistente di rustici, superfetazioni, fabbricati, o parti di essi, anche con destinazione diverse rispetto alle previsioni di Piano. Viene consentita la loro traslazione in altre aree con lo scopo in questo caso di consentire il risanamento urbanistico ed ambientale delle aree che attualmente ospitano queste superfici esistenti.

Anche in questo caso per evitare utilizzazioni non congruenti con le finalità principali di questo strumento, l'Amministrazione provvederà ad identificare entro 12 mesi dall'approvazione del PGT le aree dalle quali è consentito il trasferimento delle SIp esistenti.

7.4. Il sistema degli incentivi

Il meccanismo degli incentivi è introdotto al fine di favorire il conseguimento di alcuni obiettivi del PGT e allo stesso tempo cercare di garantire un trattamento per quanto possibile equo, indipendentemente dalla destinazione dell'area.

In particolare il PGT di Monza promuove il sistema degli incentivi nell'ambito di due declinazioni del concetto di riqualificazione:

- ambientale ed interessa le aree agricole,
- urbana ed interessa gli assi commerciali.

7.4.1. Gli incentivi sulle aree agricole

La definizione di un meccanismo di incentivi da applicarsi sulle aree agricole risponde all'obiettivo di attivare processi di riqualificazione ambientale e migliorare complessivamente la qualità della vita dei cittadini.

Le aree interessate dagli incentivi sono individuate alla Tavola grafica C2 ed ammontano complessivamente a circa 290 ettari. Gli interventi che potranno beneficiare degli incentivi sono riconducibili a tre categorie principali:

- realizzazione di itinerari ciclopedonali su aree agricole;
- valorizzazione della rete ecologica;
- riqualificazione della maglia interpodereale.

Entro sei mesi dall'approvazione del PGT l'Amministrazione produrrà un allegato tecnico denominato "Interventi di riqualificazione del sistema agricolo" nel quale saranno definite in modo puntuale le modalità d'intervento, definite le tipologie di equipaggiamento del territorio (percorsi ciclabili, percorsi pedonali

e rotabili, fasce tampone boscate, siepi, filari, ecc.), le essenze e le specie vegetali da utilizzare ed i costi relativi di intervento.

Il meccanismo di incentivazione è costruito attorno ai seguenti punti principali:

- l'Amministrazione comunale mette a disposizione dei proprietari delle aree su cui sono previsti gli interventi un contributo economico da utilizzarsi per la realizzazione ed il mantenimento delle opere previste;
- i proprietari delle aree aderiscono su base volontaria alla proposta, sottoscrivendo una convenzione con il Comune ed impegnandosi a realizzare le opere di riqualificazione;
- il Comune eroga annualmente e per dieci anni, a partire dalla data di sottoscrizione della convenzione, il contributo relativo in ragione di una quota per ettaro di superficie effettivamente interessata ed in relazione al tipo di intervento realizzato.

7.4.2. Incentivi per il raggiungimento degli obiettivi nel sistema commerciale

Per favorire il raggiungimento degli obiettivi di piano, l'Amministrazione metterà in atto politiche sistematiche di incentivazione, attraverso l'uso di risorse proprie, regionali o di altra fonte, di interventi diretti, di partecipazione ad azioni promozionali promosse dalle associazioni e organismi di categoria, di supporto tecnico informativo agli operatori che intendano accedere a forme di finanziamento pubblico, di convenzionamento con banche e istituti finanziari, di partecipazione a società miste aventi come scopo la riqualificazione urbana.

Gli interventi dovranno riguardare le aree individuate come "sistemi commerciali", estendendosi eventualmente, in sede di Piani Attuativi, ad aree di contorno o adiacenti ai sistemi commerciali, nelle quali possono essere collocati standard o servizi finalizzati alla valorizzazione e riqualificazione dei sistemi stessi.

Parte delle risorse derivanti dagli oneri di urbanizzazione di interventi in aree esterne ai sistemi commerciali potranno essere convogliate in un fondo generale per gli interventi di riqualificazione dei sistemi commerciali.

Il modello di riferimento è quello del piano integrato del commercio e dei relativi programmi locali di intervento previsti dalle disposizioni regionali (DGR 14/11/2003, n. VII/15056, e s.m.i.).

In base a tale logica gli interventi e le azioni di riqualificazione (sia finanziarie sia strutturali o promozionali), dovranno essere concentrati in programmi di intervento sui cui fare convergere le risorse disponibili, evitando la dispersione a pioggia degli interventi.

I programmi locali di intervento potranno essere messi a punto anche a prescindere da specifiche norme regionali di finanziamento, in modo da consentire una tempestiva messa a punto dei programmi operativi e delle

presentazioni delle richieste nel momento in cui i finanziamenti si rendessero disponibili.

La partecipazione degli operatori ai programmi di intervento potrà essere condizionata all'accettazione dei piani di merchandising previsti dai programmi stessi.

L'informazione ai cittadini, ed in particolare alle categorie direttamente interessate, e la partecipazione alla formazione ed all'aggiornamento delle scelte, in special modo quelle operative più vicine ai momenti di intervento diretto, è un metodo e un principio fondamentale delle modalità di intervento dell'Amministrazione alla programmazione del settore.

Le azioni e i progetti dovranno essere definiti per ciascun contesto mediante percorsi di progettazione partecipata, assunti come metodo mirato al coinvolgimento diretto dei cittadini e degli operatori economici.

La modalità partecipativa si configura attraverso una serie di strumenti quali:

- la consultazione delle categorie, sia tramite le proprie istanze di rappresentanza "istituzionale" quali le associazioni di categoria, sia tramite momenti di confronto diretto con i cittadini e gli operatori economici;
- i rapporti periodici di gestione, necessari a mettere a disposizione sia degli organismi comunali di programmazione e gestione, sia della generalità degli operatori economici e dei cittadini le informazioni necessarie a valutare i risultati delle politiche attuate ed a conoscere la situazione generale del settore, per operare il necessario e continuo "feed back" tra programmi e risultati;
- trasparenza e accessibilità delle informazioni, sia sulla situazione generale del settore e la sua consistenza (stock), sia sulle sue modificazioni nel tempo (flussi). i dati del sistema informativo dovranno essere resi quanto più possibile accessibili al pubblico, in modo da consentire agli operatori interessati di effettuare in piena autonomia le proprie valutazioni e considerazioni, anche in posizione dialettica con l'Amministrazione.

8. Rapporto tra il PGT e la Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

La Valutazione Ambientale Strategica (Allegato A 14) mette in rilievo, tra gli altri suoi contenuti le criticità individuate sul territorio monzese e la loro possibile evoluzione connessa agli sviluppi delineati dal PGT.

Quest'ultimo a sua volta, riferendosi alle criticità individuate dalla VAS, individua possibili risposte tese a ridurre o ad eliminare gli elementi problematici indicati.

Si genera così un rapporto di tipo circolare tra PGT e VAS¹⁸, all'interno del quale assume importanza la funzione di monitoraggio della realizzazione del PGT. Questa funzione, svolta da un Osservatorio comunale (si veda l'art. 6 delle Norme del Documento di Piano – allegato A 12), finalizzata a verificare l'efficacia delle indicazioni del PGT in ordine alla mitigazione o alla soluzione degli aspetti individuati come problematici dalla VAS.

Le risposte che il PGT individua rispetto alle problematiche sollevate dalla VAS sono sostanzialmente di due tipi: una prima tipologia consiste in scelte di tipo operativo che, avendo ricadute dirette sul territorio appartengono alla sfera di diretta operatività del PGT; il secondo tipo di risposta è invece affidato alla indicazione di politiche ed indirizzi che, esterni alla normale sfera di decisione tipica degli strumenti di pianificazione urbanistica, possono tuttavia essere indicate come linee di comportamento, quando non come obiettivi generali da tenere presente in sede di formulazione di azioni realizzative.

Questa funzione di indirizzo è svolta principalmente dal presente Documento di Piano; il PGT come è infatti noto si articola in più atti (Documento di Piano, Piano delle Regole e Piano dei Servizi) ognuno dotato di una propria autonomia ma tutti, nell'ambito delle loro specifiche funzioni, concorrenti allo stesso processo di pianificazione.

Questo significa da un lato che gli obiettivi strategici e quantitativi di sviluppo complessivo del PGT contenuti nel Documento di Piano devono trovare coerenza nel Piano dei Servizi e nel Piano delle Regole; ne consegue altresì che gli indirizzi specifici del Piano dei Servizi e del Piano delle Regole trovano fondamento nelle direttive ed indicazioni che il Documento di Piano detta nell'ambito della definizione delle politiche di intervento.

A ciò si aggiunge, secondo quanto si è qui detto, che le stesse direttive ed indicazioni rappresentano l'ideale collegamento dei due Documenti "operativi" (Piano dei Servizi e delle Regole), tramite il Documento di Piano con le indicazioni della VAS.

Di seguito si riporta pertanto uno schema che riassume le direttive e gli indirizzi del Documento di Piano per il Piano dei Servizi e il Piano delle

¹⁸ La procedura di VAS prevede la redazione di un documento (Allegato A14) sulla base del quale vengono indette consultazioni con una pluralità di soggetti che hanno competenza sugli aspetti interessati dalla VAS. Le consultazioni condotte nei mesi tra novembre 2005 e marzo 2006 hanno dato origine a pareri scritti, rispetto ai quali sono state introdotte modifiche ed integrazioni ai documenti costituenti il PGT (Relazioni e norme tecniche).

Regole. Al fine di garantire una maggiore coerenza tra il livello strategico del Documento di Piano e la fase attuativa l'indicazione delle direttive ed indirizzi è stata estesa anche ai Piani Attuativi e tradotta in note operative per l'amministrazione con particolare riguardo alle azioni rivolte a superare criticità di sistema.

Il quadro delle direttive ed indirizzi è articolato per sistema di intervento qui di seguito riportato è una sintesi delle indicazioni articolate in direttive ed indirizzi che trovano collocazione negli articoli da 20 a 26 delle norme del Documento di Piano – allegato A 12.

Questo quadro non intende evidentemente sostituire quanto riportato in normativa, ma fornire unicamente una guida alla lettura semplificata e ricondotta ad aree tematiche, per consentire una più chiara comprensione della logica complessiva in cui si muove il PGT nella articolazione delle sue scelte.

Le direttive relative alle tematiche del “sistema insediativo” e del “sistema della mobilità” sono comuni tanto al Piano dei Servizi, quanto a quello delle Regole: è dunque risultato più semplice esporre queste stesse direttive e la loro articolazione in indirizzi nei due Documenti in forma di tabella.

Le direttive relative all'area tematica “ambiente” sono invece totalmente differenti rispetto ai due Documenti; conseguentemente sono state riportati in forma di elenco le direttive e gli indirizzi in cui esse si articolano relativamente a questa area tematica.

8.1. Direttive ed indirizzi per i sistemi insediativo e della mobilità

DIRETTIVE SISTEMA INSEDIATIVO	INDIRIZZI PER PIANO DEI SERVIZI	INDIRIZZI PER PIANO DELLE REGOLE	INDIRIZZI PER PIANI ATTUATIVI
<p>Favorire la possibilità per ciascuno di trovare in città risposte alle proprie esigenze di qualità di vita</p>	<p>Attenzione alle opportunità per infanzia e adolescenza</p> <p>Risposta ai fabbisogni degli immigrati, con attenzione alle necessità espresse dalle diverse etnie</p> <p>Previsione della dotazione dei servizi sulla base delle circoscrizioni e non della città nel suo complesso, per garantire un più facile accesso ai servizi</p> <p>Realizzazione di punti di centralità in ogni quartiere</p> <p>Verifica e integrazione tra servizi pubblici e servizi privati esistenti</p> <p>Villa Reale come sede di servizi integrati e attività connesse con i valori ambientali, naturalistici e paesaggistici.</p> <p>Riutilizzo di aree dismesse in contesto urbano per l'insediamento di servizi di scala urbana e di quartiere</p>	<p>Riutilizzo di aree dismesse in contesto urbano per l'insediamento di servizi di scala urbana e di quartiere</p>	<p>Risposta ai fabbisogni emergenti: giovani coppie, nuova composizione nuclei famigliari, elevata percentuale anziani</p> <p>Risposta ai fabbisogni degli immigrati, con attenzione alle necessità espresse dalle diverse etnie</p> <p>Realizzazione di punti di centralità in ogni quartiere</p> <p>Verifica e integrazione tra servizi pubblici e servizi privati esistenti</p> <p>Riutilizzo di aree dismesse in contesto urbano per l'insediamento di servizi di scala urbana e di quartiere</p>
<p>Perseguire la sostenibilità ambientale e la funzionalità urbanistica</p>	<p>Aree dismesse come occasioni per la creazione di luoghi di centralità, e come punti di riferimento per innescare percorsi di risanamento urbano locale</p> <p>Ottimizzazione del vasto patrimonio di aree e opere pubbliche</p> <p>Connessione a rete dei servizi</p>	<p>Priorità alla trasformazione dell'esistente, recuperando caratteri ambientali nell'edificato</p> <p>Tutela e fruizione delle aree non edificate</p>	<p>Priorità alla trasformazione dell'esistente, recuperando caratteri ambientali nell'edificato</p> <p>Aree dismesse come occasioni per la creazione di luoghi di centralità, e come punti di riferimento per innescare percorsi di risanamento</p>

DIRETTIVE SISTEMA INSEDIATIVO	INDIRIZZI PER PIANO DEI SERVIZI	INDIRIZZI PER PIANO DELLE REGOLE	INDIRIZZI PER PIANI ATTUATIVI
	attraverso il sistema della mobilità Accessibilità dei servizi anche a scala ciclo-pedonale		urbano locale Accessibilità dei servizi anche a scala ciclo-pedonale
Sostenere il nuovo ruolo della città nel contesto Brianteo e regionale	Villa Reale come sede di rappresentanza della Regione e della nuova Provincia, sede di servizi congressuali, museali, culturali e scientifiche. Localizzazione di servizi di grande scala Mantenere valori produttivi e tecnologie avanzate Organizzazione servizi in risposta alle esigenze degli utilizzatori della città non residenti		
Garantire un'adeguata offerta di alloggi a canone moderato		Valorizzazione del patrimonio edilizio esistente a canone sociale	
Garantire un adeguato livello qualitativo degli interventi	Cura della dotazione di aree a verde, connessioni anche ciclopedonali, e altri servizi	Cura dell'inserimento nel contesto urbano (altezza edifici e altri parametri edilizi) Cura della compatibilità ambientale degli interventi Promozione di tecnologie a basso consumo energetico e a basso impatto Orientamento a realizzare l'offerta in aree facilmente accessibili rispetto al trasporto pubblico e alle stazioni ferroviarie	Cura della dotazione di aree a verde, connessioni anche ciclopedonali, e altri servizi Cura dell'inserimento nel contesto urbano (altezza edifici e altri parametri edilizi) Cura della compatibilità ambientale degli interventi Promozione di tecnologie a basso consumo energetico e a basso impatto
Creare luoghi con forti centralità di servizi e	Vietare la realizzazione di nuove grandi strutture di vendita, e permettere solo	Sostegno alla creazione di nuovi esercizi di vicinato, localizzati	Sostegno alla creazione di nuovi esercizi di vicinato, localizzati

DIRETTIVE SISTEMA INSEDIATIVO	INDIRIZZI PER PIANO DEI SERVIZI	INDIRIZZI PER PIANO DELLE REGOLE	INDIRIZZI PER PIANI ATTUATIVI
commerciali nel centro e nei quartieri	limitati ampliamenti finalizzati alla razionalizzazione e riqualificazione della rete esistente Creazione di luoghi polifunzionali (con residenza, attrezzature collettive, attività paracommerciali, funzioni culturali e del tempo libero) Creazione di servizi (trasporto pubblico, sosta, offerta culturale, tempo libero, ...)	nell'ambito dei sistemi commerciali urbani Inserimento di medie strutture come modalità di rafforzamento di sistemi commerciali a servizio dei quartieri Valorizzazione della funzione di integrazione sociale delle aree commerciali Sviluppo di aree con immagine unitaria, logo, promozione, animazioni, Cura dell'attrattività e presenza di un adeguato mix merceologico	nell'ambito dei sistemi commerciali urbani Inserimento di medie strutture come modalità di rafforzamento di sistemi commerciali a servizio dei quartieri Creazione di luoghi polifunzionali (con residenza, attrezzature collettive, attività paracommerciali, funzioni culturali e del tempo libero) Cura dell'attrattività e presenza di un adeguato mix merceologico
Porre attenzione alle esigenze sia degli operatori sia dei cittadini	Definizione, unitamente alle Associazioni, di misure di incoraggiamento del singolo operatore a migliorare la qualità del servizio offerto	Promozione di politiche di gestione unitaria dei sistemi commerciali urbani Coinvolgimento dei commercianti nei percorsi progettuali, al fine di ottenere partecipazione e adesione Formazione permanente degli operatori economici Organizzazione risposte alla domanda del cittadino di qualità dell'ambiente urbano	
Rinnovare e rilanciare i sistemi commerciali urbani esistenti	Migliore dotazione di servizi (sosta, tempo libero, offerta culturale, animazione, promozione) Utilizzo di parte delle risorse e degli oneri ricavati dalla creazione o ampliamento di medie strutture di vendita o da ampliamento di grandi strutture esistenti, per la dotazione di servizi nei centri commerciali naturali	Creazione di centri commerciali naturali come sistemi strategici per la ristrutturazione dell'offerta commerciale Sviluppo programmi di rivitalizzazione commerciale e contemporanea riqualificazione urbana Nel centro storico gli interventi dovranno preservare l'unitarietà	Creazione di centri commerciali naturali come sistemi strategici per la ristrutturazione dell'offerta commerciale Sviluppo programmi di rivitalizzazione commerciale e contemporanea riqualificazione urbana Nel centro storico gli interventi dovranno preservare l'unitarietà

DIRETTIVE SISTEMA INSEDIATIVO	INDIRIZZI PER PIANO DEI SERVIZI	INDIRIZZI PER PIANO DELLE REGOLE	INDIRIZZI PER PIANI ATTUATIVI
		morfologica e tipologica	morfologica e tipologica
Sostenere l'insediamento di attività con elevato contenuto tecnologico		Evitare la realizzazione di nuovi insediamenti produttivi di rilevanti dimensioni o ad elevato impatto	
Curare l'inserimento paesistico delle trasformazioni	Sviluppo di una carta del paesaggio che renda evidenti i valori da tutelare e da promuovere	Collegamento tra il regolamento edilizio e l'attività di valutazione paesistica dei progetti Modulazione e differenziazione degli interventi in funzione delle specifiche caratteristiche dei diversi ambiti urbani	Modulazione e differenziazione degli interventi in funzione delle specifiche caratteristiche dei diversi ambiti urbani
Favorire la riconversione e la riqualificazione delle aree dismesse	Conversione a parco di una parte delle aree dismesse di proprietà pubblica	Progetti di riconversione coerenti con i caratteri del contesto edificato Mantenimento e riqualificazione dei manufatti industriali che posseggano caratteristiche tipologiche di rilievo	Progetti di riconversione coerenti con i caratteri del contesto edificato Mantenimento e riqualificazione dei manufatti industriali che posseggano caratteristiche tipologiche di rilievo
Operare per il contenimento del consumo di suolo libero	Mantenimento delle aree agricole Cura della qualità del verde e della sistemazione anche fruitiva degli spazi aperti Creazione di una fascia verde periurbana, anche tramite la piantumazione delle aree residuali Potenziamento di filari e altre presenze di vegetazione, con finalità naturalistiche e paesaggistiche		Cura della qualità del verde e della sistemazione anche fruitiva degli spazi aperti Creazione di una fascia verde periurbana, anche tramite la piantumazione delle aree residuali Potenziamento di filari e altre presenze di vegetazione, con finalità naturalistiche e paesaggistiche
Ricostituzione del disegno di frangia urbana		Lotti di completamento inseriti in modo da favorire la definizione di	Evitare la realizzazione di edifici isolati, che non siano in relazione con

DIRETTIVE SISTEMA INSEDIATIVO	INDIRIZZI PER PIANO DEI SERVIZI	INDIRIZZI PER PIANO DELLE REGOLE	INDIRIZZI PER PIANI ATTUATIVI
		<p>marginari urbani continui e chiaramente definiti</p> <p>Evitare la realizzazione di edifici isolati, che non siano in relazione con il resto del contesto urbano</p> <p>Evitare la frammentazione dei quartieri con l'inserimento di nuove infrastrutture</p> <p>Inserimento interventi per la ricucitura dei quartieri e degli insediamenti attraversati da infrastrutture</p> <p>Evitare l'interferenza con le linee elettriche aeree</p> <p>Evitare la contemporanea presenza di tipologie abitative troppo differenti tra di loro (es per altezza)</p> <p>Evitare gli usi impropri (quali depositi, discariche e orti urbani abusivi)</p> <p>Cura dell'inserimento paesistico delle infrastrutture, anche quelle già esistenti</p>	<p>il resto del contesto urbano</p> <p>Evitare la frammentazione dei quartieri con l'inserimento di nuove infrastrutture</p> <p>Inserimento interventi per la ricucitura dei quartieri e degli insediamenti attraversati da infrastrutture</p> <p>Evitare l'interferenza con le linee elettriche aeree</p> <p>Evitare la contemporanea presenza di tipologie abitative troppo differenti tra di loro (es per altezza)</p> <p>Evitare gli usi impropri (quali depositi, discariche e orti urbani abusivi)</p> <p>Cura dell'inserimento paesistico delle infrastrutture, anche quelle già esistenti</p>
<p>Tutelare e valorizzare il patrimonio storico, architettonico e archeologico</p>	<p>Villa Reale e altri manufatti storici del Parco come sistema da recuperare nel suo complesso</p>	<p>Sviluppo politiche di recupero del centro storico</p> <p>Villa Reale e altri manufatti storici del Parco come sistema da recuperare nel suo complesso</p> <p>Censimento patrimonio archeologico e diffusione della sua conoscenza</p> <p>Riuso del patrimonio archeologico industriale per l'insediamento di servizi di scala urbana e di quartiere</p>	

DIRETTIVE SISTEMA INSEDIATIVO	INDIRIZZI PER PIANO DEI SERVIZI	INDIRIZZI PER PIANO DELLE REGOLE	INDIRIZZI PER PIANI ATTUATIVI

DIRETTIVE SISTEMA INSEDIATIVO	INDIRIZZI PER L'AZIONE DI GOVERNO DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE
Favorire la possibilità per ciascuno di trovare in città risposte alle proprie esigenze di qualità di vita	.
Perseguire la sostenibilità ambientale e la funzionalità urbanistica	
Sostenere il nuovo ruolo della città nel contesto Brianteo e regionale	
Garantire un'adeguata offerta di alloggi a canone moderato	
Garantire un adeguato livello qualitativo degli interventi	
Creare luoghi con forti centralità di servizi e commerciali nel centro e nei quartieri	Villa Reale come sede di rappresentanza della Regione e della nuova Provincia, museali, culturali e scientifiche. Sostegno alla creazione di un distretto orientato alla ricerca e all'innovazione nel campo delle tecnologie ambientali. Sostegno ad attività economiche private impegnate sui temi dell'ambiente
Porre attenzione alle esigenze sia degli operatori sia dei cittadini	
Rinnovare e rilanciare i sistemi commerciali urbani esistenti	
Sostenere l'insediamento di attività con elevato contenuto tecnologico	
Curare l'inserimento paesistico delle trasformazioni	
Favorire la riconversione e la riqualificazione delle aree dismesse	Salvaguardia occupazionale, tutela e riqualificazione della rete commerciale esistente

DIRETTIVE SISTEMA INSEDIATIVO	INDIRIZZI PER L'AZIONE DI GOVERNO DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE
	Promozione turistica del centro storico e programmazione di eventi
Operare per il contenimento del consumo di suolo libero	Sostegno alla creazione di un distretto orientato alla ricerca e all'innovazione nel campo delle tecnologie ambientali. Sostegno ad attività economiche private impegnate sui temi dell'ambiente
Ricostituzione del disegno di frangia urbana	Inserimento ambientale e territoriale delle infrastrutture
Tutelare e valorizzare il patrimonio storico, architettonico e archeologico	

DIRETTIVE SISTEMA MOBILITÀ	INDIRIZZI PER PIANO DEI SERVIZI	INDIRIZZI PER PIANO DELLE REGOLE	INDIRIZZI PER PIANI ATTUATIVI
Potenziamento connessioni di scala sovracomunale in direzione est-ovest		Riorganizzazione gerarchica delle strade in corrispondenza dei nodi più critici	
Contenimento del traffico privato nel centro storico	Creazione a corona del centro di punti di interscambio modale e di parcheggi Realizzazione parcheggi urbani interrati Creazione di polarità di servizi nei quartieri Realizzazione assi di penetrazione ciclabile nel centro Realizzazione di servizi di bus navetta tra centro storico e parcheggi di interscambio	Potenziamento connessioni tra i quartieri e tra questi e la grande viabilità esterna, ad evitare il traffico di attraversamento	Creazione a corona del centro di punti di interscambio modale e di parcheggi Realizzazione parcheggi urbani interrati Creazione di polarità di servizi nei quartieri
Potenziamento del sistema di trasporto pubblico	Realizzazione assi metrotranviari nelle direzioni nord-sud ed est-ovest		Qualificazione stazioni e centri di interscambio modale come luoghi di centralità urbana, dotati di

DIRETTIVE SISTEMA MOBILITÀ	INDIRIZZI PER PIANO DEI SERVIZI	INDIRIZZI PER PIANO DELLE REGOLE	INDIRIZZI PER PIANI ATTUATIVI
	<p>Realizzazione di nuove fermate e stazioni nel territorio comunale</p> <p>Qualificazione stazioni e centri di interscambio modale come luoghi di centralità urbana, dotati di servizi e attività commerciali</p> <p>Realizzazione e potenziamento dei parcheggi in corrispondenza delle stazioni e degli interscambi principali</p> <p>Realizzazione di servizi bus navetta verso le stazioni ferroviarie /metropolitana</p> <p>Riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico (ottimizzazione percorsi, miglioramento coincidenze e orari)</p>		<p>servizi e attività commerciali</p> <p>Realizzazione e potenziamento dei parcheggi in corrispondenza delle stazioni e degli interscambi principali</p>
<p>Organizzazione di una rete di mobilità ciclopedonale</p>	<p>Organizzazione dei percorsi ciclopedonali come rete di importanza primaria</p> <p>Sviluppo di reti ciclopedonali locali di adduzione alle stazioni ferroviarie, della metropolitana e della metrotranvia</p> <p>Dotazione di servizi di parcheggio e custodia delle biciclette in corrispondenza delle principali stazioni</p> <p>Creazione di percorsi che facilitino l'accesso e la fruizione delle aree verdi</p> <p>Sviluppo asse ciclabile lungo il percorso del Lambro, di</p>		<p>Organizzazione dei percorsi ciclopedonali come rete di importanza primaria</p> <p>Sviluppo di reti ciclopedonali locali di adduzione alle stazioni ferroviarie, della metropolitana e della metrotranvia</p> <p>Creazione di percorsi che facilitino l'accesso e la fruizione delle aree verdi</p>

DIRETTIVE SISTEMA MOBILITÀ	INDIRIZZI PER PIANO DEI SERVIZI	INDIRIZZI PER PIANO DELLE REGOLE	INDIRIZZI PER PIANI ATTUATIVI
	connessione tra Parco della Villa Reale, centro storico e area Cascinazza		
Migliore inserimento ambientale e territoriale delle infrastrutture		Sviluppo Indicazioni progettuali per l'inserimento ambientale delle infrastrutture	

DIRETTIVE SISTEMA MOBILITÀ	INDIRIZZI PER L'AZIONE DI GOVERNO DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE
Potenziamento connessioni di scala sovracomunale in direzione est-ovest	Realizzazione della Pedegronda ferroviaria a nord con sgravio del transito merci dalle linee per Monza Realizzazione del sistema Pedemontano e degli interventi connessi Potenziamento della A4 Coordinamento della programmazione della viabilità con quella dei comuni limitrofi
Contenimento del traffico privato nel centro storico	
Potenziamento del sistema di trasporto pubblico	Potenziamento delle relazioni su ferro con Milano: prosecuzioni delle linee MM 1, MM 2 Realizzazione nuova linea M5 da Milano e prosecuzione verso Lissone Sostegno all'integrazione tariffaria di bacino
Organizzazione di una rete di mobilità ciclopedonale	
Migliore inserimento ambientale e territoriale delle infrastrutture	Interramento di parte della Valassina Supporto all'introduzione di modalità alternative di trasporto collettivo (car sharing, car pooling, taxi collettivo, bus a chiamata, ecc.)

Quadro riassuntivo delle direttive per il sistema ambientale				
	Piano dei servizi	Piano delle regole	Piani attuativi	Azione di governo dell'amministrazione
Parchi e aree verdi	<p>Operare per la realizzazione di un sistema continuo di aree verdi</p> <p>Individuare e censire le aree di elevato valore naturalistico</p> <p>Assumere il sistema del verde come punto di riferimento per la riorganizzazione paesaggistica della città</p>	<p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p> <p>Realizzazione di un sistema continuo di aree verdi</p>	<p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p> <p>Realizzazione di un sistema continuo di aree verdi</p>	
Patrimonio storico	<p>Tutelare, recuperare e valorizzare il complesso degli elementi che costituiscono il patrimonio storico, architettonico, paesistico e ambientale del parco della Villa Reale</p>	<p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p>	<p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p>	<p>Per la tutela, il recupero e la valorizzazione del complesso degli elementi che costituiscono il patrimonio storico, architettonico, paesistico e ambientale del parco della Villa Reale</p>
Corsi d'acqua	<p>Promuovere il disinquinamento e il recupero ambientale delle acque inquinate</p> <p>Operare per il contenimento del rischio di esondazione</p> <p>Tutelare la qualità dei terreni e della falda</p> <p>Valorizzare gli ambiti fluviali come corridoi naturalistici</p>	<p>Disinquinamento e recupero ambientale delle acque inquinate</p> <p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p> <p>Contenimento del rischio di esondazione</p> <p>Tutela della qualità dei terreni e della falda</p> <p>Valorizzazione ambiti fluviali come corridoi naturalistici</p>	<p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p> <p>Tutela della qualità dei terreni e della falda</p>	<p>Per il disinquinamento e recupero ambientale delle acque inquinate</p> <p>Per il contenimento del rischio di esondazione</p> <p>Per la valorizzazione ambiti fluviali come corridoi naturalistici</p>

Quadro riassuntivo delle direttive per il sistema ambientale				
	Piano dei servizi	Piano delle regole	Piani attuativi	Azione di governo dell'amministrazione
Aria e suolo	<p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p> <p>Incrementare le superfici boscate</p>	<p>Riduzione delle emissioni di gas climalteranti</p> <p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p> <p>Contenere esposizione rispetto a aree industriali a rischio</p> <p>Contenere l'esposizione a fattori inquinanti (atmosferico, acustico e campi elm)</p> <p>Elettrodotti e altri impianti a rete</p> <p>Contenimento del rischio geologico</p>	<p>Riduzione delle emissioni di gas climalteranti</p> <p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p> <p>Contenere l'esposizione a fattori inquinanti (atmosferico, acustico e campi elm)</p> <p>Elettrodotti e altri impianti a rete</p>	<p>Per la riduzione delle emissioni di gas responsabili di alterazioni al clima.</p> <p>Per contenere l'esposizione a fattori inquinanti (atmosferico, acustico e campi elettromagnetico)</p> <p>Per gli elettrodotti e altri impianti a rete</p> <p>Per contenere esposizione rispetto a aree industriali a rischio</p>
Gestione rifiuti		<p>Riduzione della quantità di rifiuti in discarica, e ottimizzazione gestione rifiuti in ATO ai sensi l.r. 26/06</p> <p>Gestione dei rifiuti pericolosi e/o ingombranti</p> <p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p>	<p>Diffusione utilizzo di tecnologie innovative</p>	<p>Per la riduzione della quantità di rifiuti in discarica, e ottimizzazione gestione rifiuti in ATO ai sensi l.r. 26/03</p> <p>Per la gestione dei rifiuti pericolosi e/o ingombranti</p>
altro				<p>Per la comunicazione per il coinvolgimento sugli obiettivi e contenuti del PGT</p> <p>Per promuovere forme di partecipazione del cittadino nell'attuazione dei progetti della pubblica amministrazione</p> <p>Per il monitoraggio come strumento di verifica e intervento in tempo reale nella pianificazione</p>

8.2. Direttive ed indirizzi per il sistema ambientale

8.2.1. Politiche per il sistema ambientale per il Piano dei Servizi e relativi indirizzi:

- a) Per il disinquinamento e recupero ambientale delle acque inquinate
- * Rinaturalizzazione alvei dei fiumi per incrementarne la capacità autodepurativa
- b) Per il contenimento del rischio di esondazione
- * Ripristino di parte della rete idrografica minore per il migliore funzionamento del sistema idraulico di superficie
- c) Per la tutela della qualità dei terreni e della falda
- * Mantenimento della funzione di ricarica della falda per le aree verdi ed in particolare per l'area a bassa soggiacenza del Parco della Villa Reale
- d) Per la realizzazione di un sistema continuo di aree verdi
- * Salvaguardia varchi non edificati per la realizzazione di corridoi ecologici
- * Creazione di connessioni tra le aree verdi interne all'abitato e le aree a parco esterne
- * Introduzione di passaggi ecologici nelle infrastrutture esistenti
- * Creazione di un sistema continuo di connessioni tra le aree ancora non edificate
- * Recupero di equipaggiamento a verde delle aree agricole (siepi, filari, macchie boscate) attraverso l'utilizzo delle misure agroambientali
- e) Per l'incremento delle superfici boscate
- * Programmi di riforestazione nei parchi e lungo la direttrice del Lambro
- * Inserimento di superfici boscate in parte delle aree urbane dimesse
- * Creazione di connessioni a verde tra le aree boscate esterne all'abitato e i giardini e piccoli parchi interni all'abitato
- f) Per l'individuazione e censimento delle aree di elevato valore naturalistico
- * Sviluppo di progetti di potenziamento degli aspetti naturalistici
- * Valorizzazione dei siti naturalistici come nodi di riferimento della rete ecologica
- g) Per la valorizzazione ambiti fluviali come corridoi naturalistici
- * Introduzione e consolidamento delle fasce verdi lungo i corsi d'acqua minori
- * Curare la connessione tra vegetazione riparia e aree boscate esistenti
- * Privilegiare la reintroduzione delle specie vegetali autoctone
- * Promozione di azioni di sensibilizzazione volte al risparmio e alla razionalizzazione dei consumi agricoli, civili e industriali
- * Recupero Fontanile e Roggia Pelucca
- * Riqualificazione delle fasce del canale Villoresi
- h) Per un sistema del verde come punto di riferimento per la riorganizzazione paesaggistica della città
- * Approfondire le tematiche ambientali previste all'art 8 delle NTA del PTC del Parco della Valle del Lambro
- * Valorizzazione dei PLIS (Cavallera, Grugnotorto, Medio Lambro)
- * Connessione del Parco della Villa Reale verso Nord con il Parco della valle del Lambro e verso Sud con il centro storico
- i) Per la tutela, il recupero e la valorizzazione del complesso degli elementi che costituiscono il patrimonio storico, architettonico, paesistico e ambientale del parco della Villa Reale
- * Giardini e Parco come sistema verde organizzato nel contesto urbano e di quartiere.
- * Manufatti storici del Parco come opportunità integrativa alla Villa per sedi museali e servizi ambientali.
- * Il Parco come riferimento strutturante per l'intero sistema di ville e parchi storici lungo la Valle del Lambro.

8.2.2. Politiche per il sistema ambientale per il Piano delle Regole e relativi indirizzi:

a) Per la riduzione delle emissioni di gas responsabili di alterazioni al clima.

* Introduzione di protocolli di certificazione energetica degli edifici, e applicazioni sperimentali

b) Per la diffusione utilizzo di tecnologie innovative

* Sviluppo delle fonti rinnovabili, della cogenerazione e del teleriscaldamento

* Promozione dell'utilizzo di fonti rinnovabili (es: solare) e valorizzare il contributo degli autoproduttori

* Politiche incentivanti nelle disposizioni tecniche del Regolamento Edilizio per l'efficienza energetica dei nuovi edifici e di quelli soggetti a ristrutturazione

* Realizzazione impianti a biomassa anche con riferimento alla gestione dei parchi e ai residui di lavorazione dell'industria del mobile

* Promozione dell'utilizzo della migliore tecnologia disponibile (BAT) per la maggiore efficienza energetica possibile

* Promozione dell'utilizzo di sistemi di certificazione ambientale, tipo EMAS o ISO 14001

c) Per gli elettrodotti e altri impianti a rete

* Interramento elettrodotti esistenti in situazioni di interazione con gli ambiti urbani e paesaggistici.

* Regolamentazione impianti telefonia mobile in contesti urbani e paesaggistici

d) Per contenere l'esposizione rispetto a aree industriali a rischio

* Previsione vincoli e norme relativi alle industrie a rischio di incidente rilevante

* Verifica della compatibilità ambientale degli stabilimenti esistenti e di eventuali nuove localizzazioni

* Razionalizzazione della rete di distribuzione del carburante

* Previsione di specifiche norme per individuazione fasce nuovi insediamenti

e) Per contenere l'esposizione a fattori inquinanti (atmosferico, acustico e campi elettromagnetici)

* Completamento aggiornamento della zonizzazione acustica comunale ed inserimento verifica acustica nelle procedure edilizie e urbanistiche

* Promozione di una corretta progettazione architettonica degli edifici

* Sviluppo di piani di risanamento acustico nelle aree critiche

* Realizzazione di barriere antirumore o strutture di mitigazione nelle aree critiche

* Riduzione delle emissioni e delle concentrazioni di inquinanti atmosferici

* Definizione di incentivi per la manutenzione e il miglioramento tecnologico degli impianti termici

* Individuazione cartografica di zone od ambiti da tutelare da forme di inquinamento elettromagnetico dovute ad impianti per le telecomunicazioni

f) Per favorire il disinquinamento e il recupero ambientale delle acque inquinate

* Riduzione della pressione antropica nelle aree di ricarica o particolarmente sensibili

* Nuovi interventi dotati di impianti separati per acque meteoriche di prima e seconda pioggia

* Bonifica delle aree industriali dismesse

g) Per la riduzione della quantità di rifiuti in discarica, e ottimizzazione gestione rifiuti in ATO ai sensi LR 26/06

* Incentivazione ai comportamenti di contenimento della produzione di rifiuti

h) Per la gestione dei rifiuti pericolosi e/o ingombranti

* Ampliamento area ecologica

* Previsione di adeguate misure di sicurezza

i) Per il contenimento del rischio di esondazione

* Previsione nella normativa di specifiche regole per le aree di esondazione

* Contenimento processo di impermeabilizzazione del suolo

j) Per la tutela della qualità dei terreni e della falda

* Riqualificazione e riuso delle aree industriali dismesse

* Previsione di progetti di bonifica e successivo recupero delle cave dismesse

* Mantenimento qualità pedologica nelle aree ad uso agricolo

k) Per il contenimento del rischio geologico

* Previsione di indicazioni nel regolamento edilizio relativamente ai problemi di discontinuità del sottosuolo (occhi pollini)

l) Per la realizzazione di un sistema continuo di aree verdi

* Linee guida progettuali per evitare la frammentazione causata dalle infrastrutture, comprensive di misure di mitigazione e compensazione

m) Per la valorizzazione ambiti fluviali come corridoi naturalistici

* Utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica nella realizzazione di opere all'interno degli alvei

* Privilegiare la reintroduzione delle specie vegetali autoctone

8.2.3. Politiche per il sistema ambientale per i Piani Attuativi e relativi indirizzi:

a) Per la riduzione delle emissioni di gas responsabili di alterazioni al clima.

* Sostegno alle pratiche di risparmio ed uso efficiente dell'energia.

b) Per la diffusione utilizzo di tecnologie innovative

* Sviluppo delle fonti rinnovabili, della cogenerazione e del teleriscaldamento

* Promozione della cogenerazione diffusa

* Promozione dell'utilizzo di fonti rinnovabili (es: solare) e valorizzare il contributo degli autoproduttori

c) Per gli elettrodotti e altri impianti a rete

* Interramento elettrodotti esistenti in situazioni di interazione con gli ambiti urbani e paesaggistici.

d) Per contenere l'esposizione a fattori inquinanti (atmosferico, acustico e campi elettromagnetici)

* Promozione di una corretta progettazione architettonica degli edifici

e) Per la tutela della qualità dei terreni e della falda

* Riqualificazione e riuso delle aree industriali dismesse

f) Per la realizzazione di un sistema continuo di aree verdi

* Recupero di equipaggiamento a verde delle aree agricole (siepi, filari, macchie boscate) attraverso l'utilizzo delle misure agroambientali

8.2.4. Politiche per il sistema ambientale per l'azione di governo dell'Amministrazione e relativi indirizzi:

a) Per la riduzione delle emissioni di gas responsabili di alterazioni al clima.

* Supporto a modalità di spostamento a ridotto impatto

* Informazione e sensibilizzazione dei cittadini all'uso di pratiche di risparmio energetico

b) Per gli elettrodotti e altri impianti a rete

* Monitoraggio campi elettromagnetici

c) Per contenere esposizione rispetto a aree industriali a rischio

* Valutazione e misure rispetto allo stato ambientale del sottosuolo in corrispondenza degli insediamenti industriali storici

d) Per contenere l'esposizione a fattori inquinanti (atmosferico, acustico e campi elm)

* Monitoraggio della situazione acustica, al fine di verificare l'efficacia degli interventi e di costruire una scala di priorità per gli interventi di mitigazione

* Potenziamento della rete di monitoraggio dell'ozono O3

* Avvio risanamenti nei casi al di sopra delle soglie date dalla normativa

- * Attivazione di un sistema di monitoraggio nelle zone critiche in funzione dei livelli di campo elettromagnetico e della distribuzione della popolazione
 - e) Per il disinquinamento e recupero ambientale delle acque inquinate
- * Incremento efficienza degli impianti di depurazione
- * Riduzione dei carichi inquinanti sversati
 - f) Per la riduzione della quantità di rifiuti in discarica, e ottimizzazione gestione rifiuti in ATO ai sensi LR 26/03
- * Incentivazione alla raccolta differenziata
- * Incremento della quota rifiuti da inviare a termodistruzione
- * Razionalizzazione del ciclo di vita dei prodotti
 - g) Per la gestione dei rifiuti pericolosi e/o ingombranti
- * Promozione di azioni volte al contenimento di rifiuti pericolosi e/o ingombranti
 - h) Per il contenimento del rischio di esondazione
- * Individuazione dei punti e delle modalità di intervento tesi a limitare i danni derivanti da esondazione
- * Incremento della capacità di laminazione dei corsi d'acqua e dell'evoluzione naturale delle dinamiche fluviali
 - i) Per la valorizzazione ambiti fluviali come corridoi naturalistici
- * Garantire il deflusso minimo vitale nei corsi d'acqua attraverso azioni di controllo dei prelievi, ed eventuale revisione delle concessioni
 - j) Per la tutela, il recupero e la valorizzazione del complesso degli elementi che costituiscono il patrimonio storico, architettonico, paesistico e ambientale del parco della Villa Reale
- * Riqualificazione e messa in sicurezza della rete scolante e disperdente nell'area del Parco
 - k) Per la comunicazione per il coinvolgimento sugli obiettivi e contenuti del PGT
- * Istituzione del SIT comunale come strumento di gestione, scambio e condivisione dei dati territoriali all'interno e all'esterno del sistema Comune.
- * Urban Center come sportello di comunicazione verso il cittadino sull'evoluzione urbana
 - l) Per promuovere forme di partecipazione del cittadino nell'attuazione dei progetti della pubblica amministrazione
- * Coinvolgimento di organizzazioni e associazioni nell'aggiornamento del PGT
- * Attivazione risorse sul territorio per l'attuazione degli obiettivi del PGT
 - m) Per il monitoraggio come strumento di verifica e intervento in tempo reale nella pianificazione
- * Definizione di un sistema di indicatori qualitativo e quantitativo
- * Aggiornamento frequente delle banche dati del SIT
- * Sviluppo di modelli previsionali
- * Rapporto periodico sullo stato del territorio e sul grado di attuazione ed efficacia del Piano
- * Attivazione forum di consultazione sui dati del monitoraggio, e di discussione per l'aggiornamento del Piano.

9. Allegato – schede tecniche Piani di Settore

(cassato)

10. Elaborati del Documento di Piano

- A1 - Vincoli in atto sul territorio
- A2 - Carta della fattibilità geologica
- A3 - Carta di uso del suolo
- A4 - Individuazione delle aree di trasformazione
- A5 - Classificazione delle aree di trasformazione
- A6 - Ambiti strategici
- A7 - Aree sistema
- A8 - Individuazione dei servizi strategici ed altri servizi da prevedere
- A9 - Sistema della mobilità
- A10 - Indicazioni per la riqualificazione della città esistente
- A11 - Relazione
- A12 - Norme tecniche
- A13 - Indicazioni per ambiti
- A14 - Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)
- A15 - Dichiarazione di Sintesi finale
- A16 - Componente geologica, idrogeologica e sismica: studio integrale