



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

Elaborato
E10

**Piano d'Area della Brianza Centro
Documento di Inquadramento**

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

LEGENDA

A - BRIANZA

B - PIANO D'AREA

- RIFERIMENTI LEGISLATIVI
- FINALITA'
- NATURA DEL PIANO D'AREA

C - QUADRO DI RIFERIMENTO

- PREMESSA
- CONTESTO TERRITORIALE
- QUADRO INTERPRETATIVO

D - QUADRO PROGRAMMATICO

- D.1 - P.T.C.P.M.
- D.2 - OBIETTIVI PER LA DEFINIZIONE DEL PIANO D'AREA DELLA BRIANZA
- D.3 - PIANO D'AREA DELLA BRIANZA
 - QUADRO CONOSCITIVO
 - QUADRO INTERPRETATIVO
 - QUADRO PROGRAMMATICO DI SCENARIO

E - BRIANZA OVEST

- QUADRO CONOSCITIVO: ELEMENTI DELL'ASSETTO TERRITORIALE
- QUADRO INTERPRETATIVO: NODI CRITICI E ORIENTAMENTI
- QUADRO PROGRAMMATICO: PRINCIPI GENERALI E INDIRIZZI
- AMBITI

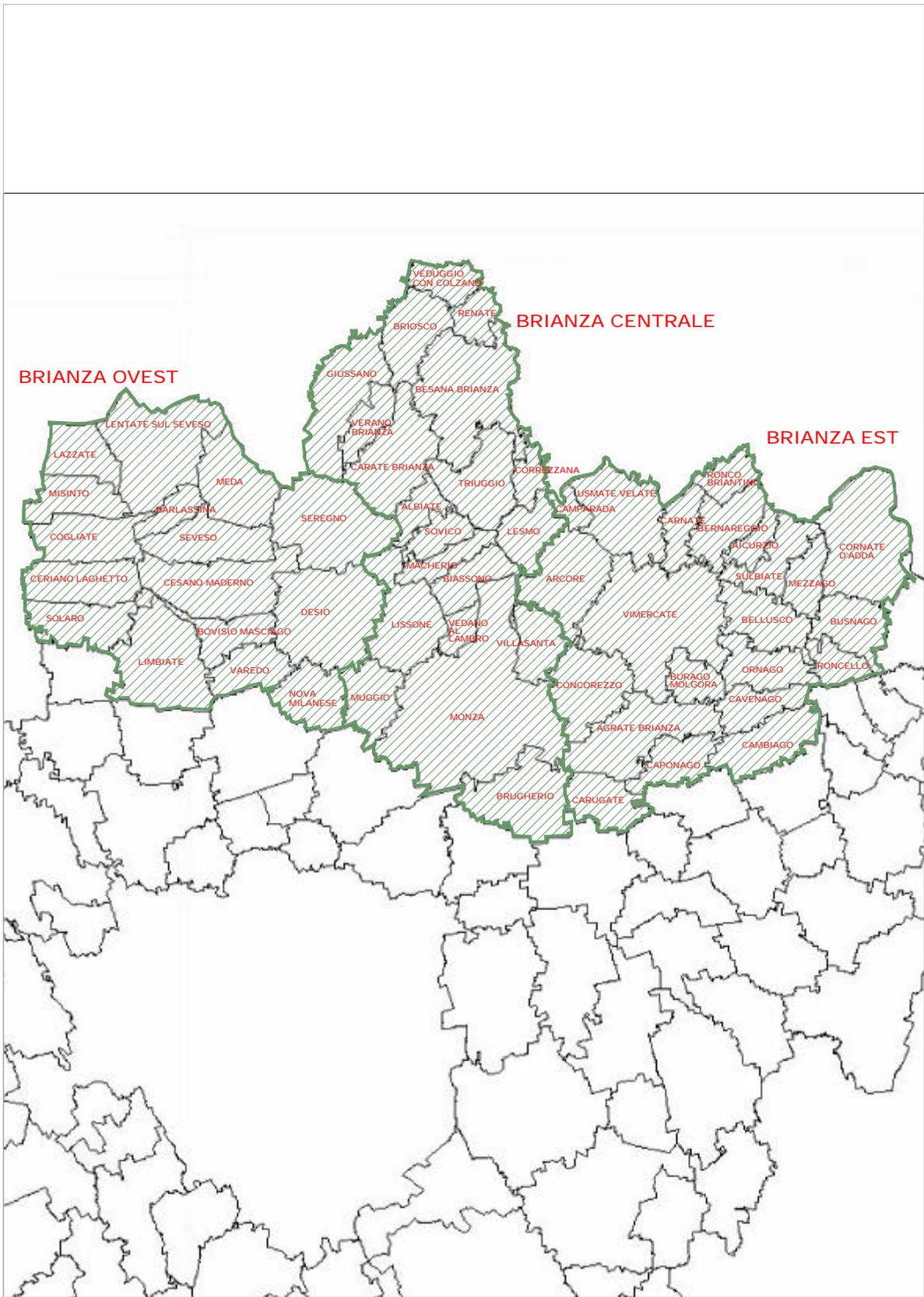
F - BRIANZA EST

- QUADRO CONOSCITIVO: ELEMENTI DELL'ASSETTO TERRITORIALE
SINTESI DELLE INTERVISTE
 - SISTEMA AMBIENTALE
 - SISTEMA INSEDIATIVO
- QUADRO INTERPRETATIVO: NODI CRITICI E ORIENTAMENTI
 - SISTEMA AMBIENTALE
 - DIFESA DEL SUOLO
 - SISTEMA INSEDIATIVO
 - SISTEMA DELLA MOBILITÀ
- QUADRO PROGRAMMATICO: PRINCIPI GENERALI E INDIRIZZI
 - SISTEMA DELLA MOBILITÀ
 - SISTEMA AMBIENTALE
 - SISTEMA AGRICOLO
 - SISTEMA INSEDIATIVI
 - SERVIZI TERRITORIALI

G - BRIANZA CENTRALE

- QUADRO CONOSCITIVO ED INTERPRETATIVO
 - IPOTESI DI PROGETTO
 - MOBILITA'
 - AMBIENTE
 - SERVIZI ESISTENTI
- QUADRO PROGRAMMATICO
 - SISTEMA AMBIENTALE
 - SISTEMA AGRICOLO
 - SISTEMA INSEDIATIVO
 - SISTEMA DELLA MOBILITÀ
 - SERVIZI TERRITORIALI

H - DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO



A - BRIANZA

La Brianza è un'area particolarmente densa e complessa, costituita da 58 Comuni tra cui Monza, terza città della Lombardia.

Essa conta più di mezzo milione di abitanti ed un'economia di rilevanza internazionale; presenta un'orografia complessa : collinare a nord (con presenza di fiumi e aree protette, con direttrice nord – sud) e pianeggiante a sud; dispone di un impianto storico, ambientale ed architettonico (parchi e ville) di grande valore e potenzialità.

La Brianza vanta anche un impianto storico e una tradizione socio – economica di grande rilievo, con proprie specificità rispetto al contesto milanese.

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 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.

In questo contesto assume un particolare valore il contributo di Monza che storicamente ha sempre intrattenuto un rapporto diretto, complementare e mai subalterno con Milano.

Questa identità specifica della Brianza e la sua capacità di promuovere uno sviluppo autonomo e sostenibile si sono però indebolite nel tempo, anche perché la Brianza è da sempre governata all'interno di ambiti provinciali (Milano, Lecco, Como) impropri, che hanno indotto al suo interno fenomeni degenerativi (industrializzazione e urbanizzazione spinta prima, e deindustrializzazione, dequalificazione funzionale, degrado infrastrutturale, ambientale e urbanistico poi) ed offuscato le sue prospettive originali di sviluppo, rischiando di omologarla all'interno della periferia metropolitana.

Per risolvere queste contraddizioni ed avviare nell'interesse della Brianza ed a beneficio di tutta l'area di appartenenza, uno sviluppo sostenibile occorre allora valorizzare questa sua identità rafforzando la sua articolazione territoriale ed ambientale, confermando il ruolo dei singoli centri, valorizzando le diverse aree, qualificando il suo tessuto connettivo, consentendo alla Brianza di svolgere un ruolo di raccordo istituzionale e programmatico delle Province che la delimitano.

B - PIANO D'AREA

Il Coordinamento e l'Assemblea dei Sindaci della Brianza, trovatisi di fronte a ipotesi importanti di trasformazione del territorio a scala intercomunale e regionale ed alla necessità di valutare con precisione i contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), hanno chiesto e la Provincia di Milano ha convenuto che la Brianza, pur nel contesto del P.T.C.P. milanese, si doti di uno strumento unitario e coordinato di pianificazione e programmazione del proprio territorio, in grado di avviare lo sviluppo sostenibile di cui al capitolo precedente: il Piano d'Area (P.d.A.).

Per la definizione delle procedure, dei contenuti e della collocazione di un tale strumento di programmazione e pianificazione territoriale alla scala intercomunale o di "Area Vasta", è innanzitutto necessario assumere alcuni riferimenti generali.

RIFERIMENTI LEGISLATIVI

Se si parla di Piano Regolatore Generale, benché le interpretazioni siano diversificate e spesso addirittura codificate in “scuole” di pensiero divergenti, si può affermare che si sia formata un’idea generale della pianificazione comunale – non solo tra gli esperti ma anche a livello di opinione pubblica –; non è analogamente possibile ragionare in termini di pianificazione territoriale. Infatti, seppure prevista già nella Legge Urbanistica nazionale del 1942, nel merito della pianificazione d’area vasta non si è formata un’esperienza confrontabile con le cognizioni stratificate e consolidate che contraddistinguono la pianificazione a livello comunale; nessun piano territoriale è stato portato a termine prima dell’istituzione delle Regioni e pochissimi nei decenni successivi.

La discussione sulla pianificazione territoriale si è sviluppata con vigore negli anni sessanta, settanta e ottanta proponendo e sperimentando differenti modalità e anche con differenti riferimenti spaziali (dalla regione, alla comunità, al comprensorio).

Sul piano normativo, nel 1990 con la legge 142 si è giunti, ad una formalizzazione delle competenze e dei livelli di pianificazioni, attribuendo al livello provinciale la predisposizione del Piano Territoriale di Coordinamento.

Nello specifico, la legge nazionale 142/1990 (oggi riformulata nel testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali – Decreto legislativo 267/2000) ha individuato la dimensione provinciale come quella della pianificazione “di area vasta” e nella Provincia lo snodo istituzionale del rapporto fra Comuni e Regione.

La richiamata riforma delle autonomie locali ha, infatti, introdotto significative innovazioni nel ruolo delle Amministrazioni Provinciali, alle quali viene affidata la specifica competenza di adottare un Piano Territoriale di Coordinamento nel quadro di un più generale impegno a dotarsi di propri strumenti di programmazione, sia settoriale che generale, partecipando alla programmazione economica, territoriale e ambientale delle Regioni.

La piena operatività delle nuove funzioni attribuite alla Provincia, è stata conferita dalla Regione Lombardia con la LR 1/2000 che specificatamente individuato contenuti, procedure di formazione, adozione e approvazione del PTCP. Ulteriore contributo innovativo statuito con la LR 1/2000 è, inoltre, il trasferimento alle Province delle funzioni amministrative di approvazione degli strumenti urbanistici comunali, (leggi verifica di conformità dei PRG), legando l’efficacia di tale

disposizione all'esistenza del Piano di coordinamento e imprimendo, in tale modo una "accelerazione" al compimento del processo di pianificazione "di area vasta".

Il ruolo del P.T.C.P. nell'ambito degli strumenti di pianificazione è desumibile dalla lettura dei suoi contenuti fissati dalla legislazione regionale: l'art. 3 (commi 25 e seguenti) elenca quali contenuti particolari l'indicazione delle vocazioni generali del territorio con riguardo agli ambiti di area vasta; il programma generale delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione e la relativa localizzazione di massima sul territorio; le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque. Per quanto concerne i contenuti di piano paesistico ambientale, il PTCP deve provvedere ad individuare le zone di particolare interesse paesistico-ambientale (sulla base delle indicazioni dei Comuni o degli indirizzi regionali) e gli ambiti in cui risulta opportuna l'istituzione di parchi locali di interesse sovracomunale.

In definitiva e in termini generali, il compito assegnato dalla nuova normativa regionale al PTCP è di coordinare gli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela territoriale, definendo inoltre le conseguenti politiche, misure e interventi da attuare, in un quadro di condivisione e coopianificazione delle scelte.

FINALITA'

Lo strumento di pianificazione d'area si configura soprattutto come quadro programmatico di assetto territoriale di riferimento che costituisce indirizzo e "orientamento" per l'attività di governo del territorio degli enti locali.

Tale azione deve essere esplicitata attraverso l'espressione di:

Orientamenti strategici, che definiscono lo scenario di riferimento per le politiche pubbliche attraverso la descrizione della matrice ambientale, delle strutture insediative e della rete infrastrutturale;

Politiche, che delineano la convergenza e il coordinamento in un disegno unitario delle diverse politiche di settore attivate dai soggetti pubblici ai vari livelli (Stato, Regione, Enti locali);

Indirizzi per verificare la compatibilità territoriale delle azioni di rilevanza sovralocale e gli effetti indotti sui tessuti economici e sociali locali.

Punti fermi del processo di pianificazione sono considerati:

- a) evitare di riconoscere un carattere "unitario" al territorio della Brianza: i fenomeni che lo interessano, le forme di insediamento e di utilizzazione del suolo, le relazioni che vi si stabiliscono, i problemi cui occorre dare soluzione devono essere riferiti alle singole specificità che caratterizzano il territorio;
- b) analogamente è fondamentale riconoscere i differenti principi insediativi, i caratteri naturali, sociali ed economici, che hanno dato luogo a forme di uso e costruzione del suolo non omogenei e ripetuti;
- c) riconoscere sistemi di relazioni tra le diverse parti del territorio con particolare riguardo ai sistemi ambientali, infrastrutturali e dei servizi;
- d) orientare un processo di identificazione delle diverse realtà sociali e istituzioni in un sistema di obiettivi strategici, favorendo l'instaurarsi di un comportamento cooperativo in grado di descrivere e prefigurare scenari di evoluzione condivisi.

Essenziale al riguardo, appare la definizione di un progetto di scenario, costituito dalla interpretazione del territorio e dalla definizione di indirizzi di pianificazione d'area, finalizzato a fornire un fattivo contributo al PTCP della Provincia di Milano ed a costruire le fondamenta per la redazione del Piano d'Area che assuma dimensioni strategiche ed operative.

NATURA DEL PIANO D'AREA

Alla luce dei riferimenti assunti e delle premesse fatte circa le finalità ed i contenuti, è importante definire da subito la natura del P. d. A., così che l'elaborazione del P.T.C.P. e del P.d.A. sia contestuale e coerente con il principio di sussidiarietà che deve ispirare la pianificazione dei vari Enti.

La definizione del P.d.A. interessa più aspetti:

a) normativo

Proprio perché la legge urbanistica regionale non individua il Piano d'Area quale strumento di pianificazione territoriale, è necessario che se ne precisino la natura ed il ruolo.

Mentre il P.T.C.P. programma per obiettivi lo sviluppo dell'area milanese, coniugandolo con quello di alcuni poli e aree esterne, funzionalmente e territorialmente connessi con essa (Progetto Malpensa), il Piano d'Area promuove lo sviluppo della Brianza, interagendo più direttamente con i Comuni, per far emergere "dal basso" le necessità e le prospettive di sviluppo dell'area.

Il P.T.C.P. ed il P.d.A. pianificano i rispettivi territori in coerenza (congruità) rispettivamente con il Piano Regionale di Sviluppo e con il P.T.C.P., mentre i Piani Regolatori Comunali dovranno a loro volta risultare "compatibili" con il P.d.A..

A tutti i Piani si riconosce l'effetto di modifica e di adeguamento che potranno derivare dal confronto, non solo dal livello superiore verso il livello inferiore, ma anche viceversa.

b) istituzionale

La necessità di concertare l'attività di programmazione e gestione del territorio, richiede l'esatta definizione dell'ambito del Piano d'Area della Brianza: un ambito che sia in grado, in armonia con il principio di sussidiarietà cui deve tendere ogni azione amministrativa, di dare risposte positive alle istanze dei Cittadini che si collocano alla scala sovracomunale.

c) procedurale

Il Piano d'Area della Brianza, per meglio adempiere al ruolo di raccordo tra pianificazione provinciale e comunale, può opportunamente articolarsi in un Documento di Inquadramento, in grado di correlarsi al P.T.C.P. per quanto riguarda le scelte strutturali del piano ed in un Piano di Coordinamento, non prescrittivo ma orientativo, che si precisi poi nel tempo, attraverso il confronto e

la concertazione (Conferenza di servizi) degli Enti che concorrono alla sua elaborazione.

Il Documento di Inquadramento del P.d.A. definisce il progetto di valorizzazione territoriale e di sviluppo della Brianza, precisando nel contempo le scelte del P.T.C.P.

Il Piano di Coordinamento del P.d.A. detta principalmente le linee guida per la definizione a tempo debito, delle scelte territoriali alla scala sovracomunale, con contestuale previsione di strumenti agili e snelli, in grado di coniugare le esigenze del territorio con la puntuale soluzione progettuale.

In quanto progetto strategico, il P.d.A. si propone quale modello di valutazione dei Piani Regolatori Generali (P.R.G.) dal punto di vista territoriale, essendo fondato su opzioni strategiche anzichè su indicatori generici.

d) partecipazione

In "le linee di indirizzo per lo sviluppo territoriale della Regione Lombardia" definite nel 1966, si parla di Piani d'Area in riferimento alla partecipazione dei Comuni nella formazione dei P.T.C.P. e dei Piani d'Area appunto.

Nell'accordo tra Provincia e Comuni, si stabilisce che il Piano d'Area costituisce il documento di intesa tra la Provincia di Milano ed i Comuni della Brianza ai fini della predisposizione del P.T.C.P., in attuazione del principio di sussidiarietà che in questo caso risponde anche all'esigenza di trasparenza degli atti di pianificazione e di partecipazione degli Enti coinvolti.

In questo senso il Piano d'Area deve essere ricondotto dal compito di sviluppo e approfondimento delle problematiche e delle indicazioni di Piano a quello di partecipazione alla definizione delle scelte e possibilità di retroazione nelle definizioni dello stesso P.T.C.P.

Trasparenza e partecipazione garantiscono pure la sostenibilità degli indirizzi di progetto, in quanto condivisi dagli Enti coinvolti ed in definitiva dai Cittadini interessati.

Per favorire questa partecipazione, mentre l'elaborazione del Piano d'Area deve essere sicuramente unitaria, a comprendere l'intero territorio della Brianza, la consultazione può essere promossa a tre ambiti (centro, sud, ovest) per facilitare un'istruttoria più capillare e più funzionale ed in definitiva una migliore rispondenza alle istanze dei Cittadini.

e) attuazione

L'attuazione del P.d.A. presuppone l'istituzione di un tavolo di concertazione Brianza – Provincia – Regione, per affrontare un tema normalmente trascurato in sede di pianificazione urbanistica: le risorse e quindi la compatibilità del progetto rispetto ai costi.

Da questo punto di vista è importante il censimento di tutte le risorse, e non solo delle risorse locali, come pure sarebbe importante attribuire le varie competenze (finanziamenti, procedure, realizzazioni, ecc.) ai singoli Enti che operano sul territorio.

In alcuni casi occorrerebbe già individuare l'ambito degli accordi di programma, necessari per la loro progettazione e realizzazione degli interventi proposti.

In sede di normativa, occorrerà articolare il Piano a comprendere gli strumenti di attuazione principalmente nello schema dei Programmi Pluriennali di Attuazione.

f) contenuti

Il Piano d'Area della Brianza concorre a definire le scelte di pianificazione e programmazione dell'area, in riferimento principalmente a:

- 1) le strategie inerenti le problematiche relative alla mobilità e le infrastrutture di trasporto;
- 2) le 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) le politiche per lo sviluppo dell'assetto insediativo di livello sovracomunale;
- 4) le strategie per l'attuazione del processo di piano.

C - QUADRO DI RIFERIMENTO

PREMESSA

La pianificazione d'area interviene su un sistema di pianificazione già operante – quello posto in essere dai Comuni e dagli altri Enti competenti- del quale è difficile e addirittura controproducente pensare di correggere le inadeguatezze e i difetti e, insieme, valorizzare le potenzialità, senza un comune convincimento rispetto alle concrete condizioni del pianificare, alla cui individuazione e interpretazione, nell'ambito del processo di piano d'area, tutte le Amministrazioni Comunali devono concretamente concorrere. La cooperazione tra le istituzioni, infatti, è la principale risorsa oggi disponibile per portare a realizzazione i processi di riorganizzazione complessi e di vasta portata necessari, nel più generale significato di nuova cultura del comprendere e amministrare il territorio, a cui il processo di piano deve conferire un preciso e visibile contributo.

CONTESTO TERRITORIALE

Per avviare quindi le procedure del Piano d'Area della Brianza e definire i principali indirizzi di uno sviluppo sostenibile, è innanzitutto opportuno acquisire le principali analisi dell'Assemblea dei Sindaci, del contesto territoriale lombardo e milanese della Brianza, per meglio comprendere il ruolo che essa può svolgere nel risolvere, con le sue contraddizioni, le principali emergenze a livello:

a) infrastrutturale

L'attuale sistema ferroviario è già ora carente nel promuovere il servizio ferroviario regionale per mancanza di infrastrutture (Passante Ferroviario, Alta Velocità, ecc.) e per l'obsolescenza del materiale rotabile e non, ed è incapace di organizzare il trasporto di merci lungo il cosiddetto quadrilatero di scorrimento fuori Milano.

La situazione del trasporto pubblico su ferro è addirittura preoccupante a livello metropolitano.

Le Ferrovie Nord – Milano, la Metropolitana Milanese, la Monza – Molteno – Oggiono, ecc. vanno potenziate ed integrate con le Ferrovie dello Stato e con i principali nodi del traffico veicolare.

Quest'ultima esigenza accentua le carenze del sistema viabilistico, per il quale l'obiettivo primo risulta essere la costruzione di una gerarchia stradale che consenta innanzitutto l'utilizzo a pieno regime del sistema viario esistente.

Decisivo da questo punto di vista risulterà il recupero della tangenziale nord di Milano, nel suo ruolo originario di collegamento autostradale (Milano – Venezia e Milano – Torino) ed il prolungamento contestuale della Rho – Monza a collegare la tangenziale est con quella ovest, realizzando in questo modo anche il miglior innesto della Milano – Meda – Lentate sul Seveso, e della Nuova Vallassina.

L'organizzazione avviata e non unanimemente condivisa del Sistema Viabilistico Pedemontano est- ovest a nord di Milano, tra la Rho – Monza e la Statale Briantea, consentirà probabilmente in futuro, di dirottare dal sistema autostradale tutto il traffico trasversale con origine e destinazione interna alla Brianza, facilitando così i collegamenti autostradali verso Como e Varese e quindi verso Malpensa lungo la A8 e A9.

Le connessioni tra il sistema ferroviario e viario significano soprattutto centri di interscambio merci a nord di Milano, nei punti di intersezione del sistema viario con la "Gronda Intermedia Ferroviaria".

Con la realizzazione di questi centri, si può perseguire l'obiettivo di dirottare su ferro, una quota consistente (10% - 20%) di persone e di merci.

Analogamente per quanto riguarda le persone.

b) ambiente

La dimensione europea è il punto di partenza per l'avvio di un'effettiva politica di riequilibrio ambientale per l'area milanese e regionale.

Mentre infatti la salvaguardia delle aree verdi è stata avviata con l'istituzione dei Parchi di interesse regionale e locale (e sarà completata individuando le loro possibili connessioni est - ovest), le direttive C.E.E. su rifiuti, auto, inquinamento idrico ed atmosferico sono state disattese, determinando gravi emergenze che richiedono degli interventi immediati e finalizzati a risolvere i nodi strutturali della questione ambientale.

In particolare il numero delle auto circolanti e la quantità di rifiuti prodotta, condizionano la qualità dell'ambiente.

Tale qualità non può essere ridotta al solo problema delle aree verdi, ma deve essere estesa all'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo, alla riqualificazione delle periferie.

In questa prospettiva mobilità ed ambiente sono due problemi dell'organizzazione del territorio, rilevanti e interconnessi.

Risultano quindi di grande attualità il completamento dei progetti di risanamento del bacino del Lambro e del Seveso sia con la depurazione a valle delle acque, che con la riduzione delle sostanze nocive nei processi di produzione, di trasformazione e consumo.

L'area milanese è inoltre tra quelle a più elevato rischio per quanto riguarda l'esistenza di insediamenti industriali in zone decisamente popolate ed urbanizzate.

La "direttiva Seveso" richiede una più attenta politica di localizzazione e/o ricollocazione industriale, che il P.T.C.P. deve affrontare.

c) servizi

Il P.T.C.P. deve affrontare il problema dei servizi ed in particolare le attività nel settore del tempo libero, culturale, e socio – sanitario, che rappresentano per il futuro i settori in grado di incidere più fortemente sulla competitività e in grado di assicurare con maggiori prospettive di sviluppo anche occupazionale.

Il problema dei servizi non può però essere limitato all'individuazione di nuove polarità urbane in cui ubicare servizi di interesse locale.

Occorre in particolare connettere a sistema:

- attività produttive e sistema formativo (superiore, universitario e di aggiornamento permanente) alla ricerca di iniziative di terziario avanzato;
- attività culturali e di tempo libero con il patrimonio storico–artistico–ambientale, per favorire iniziative turistiche ed alberghiere;
- attività commerciali ed il sistema produttivo per l'individuazione di iniziative di tipo fieristico;
- attività socio – sanitarie con il sistema del verde e del patrimonio storico – artistico per l'individuazione di iniziative sociali e sanitarie;
- le attività economiche con il sistema del verde per promuovere iniziative ecologicamente compatibili e tecnologicamente avanzate.
- Ecc.

L'organizzazione di queste nuove relazioni consentirà l'impianto di nuovi servizi innovativi.

d) sistemi insediativi

L'area milanese comprende sia città consolidate, piccole, medie e grandi, che si sono formate attorno ai centri storici, sia insediamenti diffusi sul territorio, in ordine sparso o disposti lungo le principali direttrici di traffico.

E' importante riconoscere e valorizzare all'interno di questo contesto sia i centri urbani di valore storico che le principali aggregazioni urbane diffuse, per promuoverne una più chiara identità ed uno sviluppo sostenibile, nello schema della "città policentrica regionale" in grado di valorizzare gerarchicamente il contributo di ogni città, piccola o grande che sia, e di ogni sistema urbano al sistema complessivo.

QUADRO INTERPRETATIVO

Per affrontare e risolvere le emergenze che si manifestano alla scala regionale e provinciale, il P.T.C. della Provincia di Milano si deve necessariamente avvalere del contributo originale dei singoli sistemi insediativi in cui si articola il suo territorio e del contributo della Brianza in particolare.

D'altra parte il P.d.A., in quanto progetto strategico della Brianza, può risolvere le sue contraddizioni solo ed in quanto concorre ad eliminare le emergenze che si collocano a livello provinciale e regionale.

Infatti :

- la Brianza è interessata ad un sistema originale di mobilità est – ovest funzionalmente integrato nel sistema viabilistico pedemontano, con compiti di riequilibrio dell'intero territorio regionale.

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 e ricostruire quindi la gerarchia di quest'ultima, 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.

Ovviamente la ricostruzione di questa rete della mobilità presuppone anche la ristrutturazione ed il potenziamento del trasporto su ferro ed in generale di quello pubblico (gomma – ferro), principalmente lungo le direttrici delle vecchie tramvie oramai soppresse, così da innervare ancora una volta la Brianza, organizzando

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 connessioni con l'esterno e l'ammodernamento complessivo del sistema della mobilità milanese-lombardo.

- La Brianza può ovviare ad una carenza cronica di servizi alle persone e alle attività, essendo in grado di promuovere la formazione di poli di eccellenza in tutti i principali settori della vita civile ed economica, a beneficio dei cittadini della Brianza e dell'intera area metropolitana milanese.

La Brianza non può limitarsi a rivendicare servizi tradizionali, di tipo burocratico – amministrativi, già collocati in altri punti del territorio provinciale e regionale.

L'obiettivo, in questo settore, è quello di insediare sul suo territorio servizi innovativi per le persone e per le attività fortemente contestualizzati, organizzati a rete, a sostegno del suo sviluppo futuro ed a vantaggio dei cittadini residenti.

Lo stesso discorso vale per le attività di ricerca e di terziario avanzato.

Le dimensioni ridotte che caratterizzano la maggior parte delle imprese brianzole, si riflettono 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.

Questa personalizzazione e flessibilità nella produzione si scontra con una carenza di quelle funzioni di terziario produttivo avanzato necessarie per mantenere una posizione di competitività sui mercati internazionali.

Una soluzione a questo problema potrebbe essere l'instaurarsi di accordi tra le imprese e la formazione di uno o più enti consortili, in grado di attivare sul territorio società di engineering, centri di ricerca tecnologica e di mercato.

Questa opportunità presuppone una specifica organizzazione del sistema dell'istruzione superiore e universitaria, supporto indispensabile alla competitività del sistema Brianza.

Sul modello di alcune esperienze europee, è possibile infatti instaurare un "ciclo virtuoso" tra formazione, ricerca e produzione al fine di individuare nuovi percorsi formativi, nell'ottica della formazione permanente, fortemente contestualizzati rispetto la specificità del sistema produttivo brianzole.

In particolare, la scollatura esistente tra la concentrazione del sistema universitario in Milano e l'articolazione policentrica della struttura insediativa, produttiva e socio-economica del territorio di riferimento non dovrebbe essere risolta attraverso il semplice decentramento per "gemmazione" di esperienze già in atto nelle sedi storiche, del tutto avulse dalle problematiche locali, bensì attraverso l'individuazione di un modello (università distrettuale) di sviluppo della scuola media superiore e dell'Università di Monza e Brianza avente forte caratterizzazione contestuale;

- La Brianza deve cogliere l'opportunità di dare continuità strutturale alle aree verdi, collegando i parchi regionali, dal Ticino all'Adda, attraverso i parchi consortili e le aree di interesse naturalistico, facendo emergere un'immagine prevalentemente verde di questo territorio e del Nord- Milano in generale anche a fini turistici e ricettivi.

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.

Questa continuità a sistema dovrà essere perseguita non solo collegando fra loro i grandi parchi regionali e sovracomunali, dal Parco del Ticino e di Appiano Gentile attraverso il Parco del Lura al Parco delle Groane ed a quello della Valle del Lambro e di Montevicchia e del Curone, attraverso il Parco del Molgora e del Rio Vallone sino al Parco dell'Adda Nord, ma anche coinvolgendo in questo tessuto connettivo il suo impianto storico e architettonico: dai nuclei d'antica formazione agli insediamenti storici e d'arte sparsi sul suo territorio, dalle Ville di delizia e dai Parchi ottocenteschi della Brianza collinare alle Dimore di rappresentanza.

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

Questa ricomposizione ambientale presuppone l'attuazione dei progetti di risanamento dei bacini del Seveso, Lambro e Molgora e di riassetto idrogeologico complessivo del territorio brianzese in attuazione della normativa C.E.E..

- La Brianza può valorizzare la sua identità storico e culturale, consolidando la sua organizzazione in tanti centri piccoli e medi, anche in ambiti territoriali (Monzese, Vimercatese, Brianza Ovest e Alto Lambro) ciascuno caratterizzato a sua volta da una spiccata specificità storica, ambientale e produttiva e dalla presenza di possibili poli di eccellenza nella dotazione di servizi.

Nella prospettiva della costruzione della “Città policentrica regionale” la Brianza ha da svolgere un ruolo decisivo, in quanto già definita da una propria centralità autonoma che la colloca nel novero dei sistemi insediativi definiti ed importanti della Regione e della Provincia.

A sua volta poi la Brianza deve valorizzare le specificità delle aree e poli che la compongono: il Monzese, il Vimercatese, l’Alto Lambro e la Brianza Ovest.

Monza può rilanciare il suo ruolo storico di capofila della Brianza non solo valorizzando e arricchendo la sua dotazione di servizi, ma anche sfruttando al meglio le grandi potenzialità offerte in chiave direzionale, turistica ed ambientale del suo patrimonio storico - architettonico.

Per specificità urbana il Vimercatese e’ considerabile come un secondo bacino territoriale omogeneo, sintetizzabile nel triangolo costituito dai centri di Vimercate, Arcore, Usmate-Velate con Carnate.

L’insieme delle aree dismesse lungo l’asse ferroviario da Monza a Carnate risulta la possibile sede di iniziative di incentivo al contesto produttivo anche in funzione di aree di interscambio.

La Brianza Ovest rappresentata dai poli emergenti, per dimensione e dotazione di servizi, di Seregno, Desio, Cesano Maderno e Seveso, costituisce il terzo distretto territoriale di riferimento,

Infine l’Alto Lambro costituisce un altro ambito territoriale individuabile nella Brianza Ovest, caratterizzato da una spiccata identità ambientale e da una specificità storica, produttiva e architettonica da valorizzare in chiave turistica e culturale.

Le specificità dei singoli ambiti territoriali e le loro concentrazioni di servizi possono ancor più essere valorizzate se “messe a sistema” attraverso l’individuazione di circuiti territoriali che mettano in connessione dipartimenti universitari, istituti scolastici, centri di ricerca e terziario avanzato.

Questi circuiti virtuosi devono essere aperti a tutte le potenzialità presenti nei singoli ambiti territoriali in un continuo rapporto di scambio in cui ogni settore coinvolto sia in grado di dare il proprio contributo allo sviluppo del singolo contesto e quindi dell'intero sistema Brianza.

D - QUADRO PROGRAMMATICO

D.1 - P.T.C.P.M.

Il P.T.C.P., all'interno del territorio provinciale ha riconosciuto ed individuato aree omogenee (tavoli interistituzionali) che necessitano di approcci e politiche mirate alla valorizzazione di particolari contesti e identità territoriali.

Tuttavia non si è dato avvio a nuove procedure di formazione dello stesso P.T.C.P. attraverso i Piani d'Area che potrebbero invece comportare la definizione delle singole Aree e della Brianza in particolare, come realtà territoriale complessa con forti elementi di unitarietà ed omogeneità funzionale, caratterizzata da una sua specificità morfologica, storica, culturale e strutturale d'insieme, coerente in tutti i settori d'intervento e deputato ad indirizzare lo sviluppo del "sistema Brianza" e degli altri sistemi territoriali.

Non avendo perseguito questa strada, il Quadro programmatico delineato dal P.T.C.P. è risultato ancora una volta insufficiente ed incoerente.

Infatti, anche nell'ultima versione, del P.T.C.P.:

- 1) non appare significativamente delineato l'aspetto di strumento di programmazione "orientativo", il cui compito fondamentale dovrebbe essere quello di individuare i fattori strategici dello sviluppo locale, precisando ed approfondendo le indicazioni contenute negli strumenti regionali. In particolare non appare definito l'assetto strutturale del territorio, le invarianti ambientali, la struttura insediativa e le priorità infrastrutturali che dovrebbero configurare uno scenario territoriale di riferimento;
- 2) gli indirizzi e la direttive alla pianificazione sono state tradotte mediante indicatori e valori soglia che esprimono una opzione di sostenibilità che, però, non appare in grado di fornire un quadro di valutazione della sostenibilità territoriale e ambientale centrata sul progetto e sulle sue valenze e sulle peculiarità del territorio, in modo da consentire di valutare concretamente gli effetti delle previsioni dei P.R.G. e, quindi, la compatibilità con l'assetto territoriale prefigurato dal PTCP;
- 3) questa caratterizzazione dello strumento di pianificazione e questo impianto procedurale non favorisce l'esercizio da parte Comuni di azioni in materia di urbanistica mediante piani organici, escludendo il ricorso a varianti parziali o specifiche anzi, in qualche modo, favorisce il ricorso a varianti per "sfruttare"

ripetutamente la possibilità di incremento degli indici di edificabilità definiti dal PTCP. Particolarmente, tali considerazioni possono essere ricondotte al manuale per la redazione degli strumenti urbanistici comunali allegato alle NTA che, identificato quale elaborato di supporto per la redazione degli strumenti urbanistici comunali e strumento per la valutazione della compatibilità dei PRG con il PTCP, si rivela di difficile applicazione e implementazione, soprattutto in ordine al necessario monitoraggio e misurazione quantitativa degli indici e parametri che costituiscono condizione di ammissibilità di nuove espansioni urbanizzative; la pervasività e la rigidità delle norme rischiano, inoltre, di "soffocare" la progettazione urbanistica locale;

- 4) appare eccessiva l'elencazione degli interventi definiti con effetti sovracomunali, che rischia di rendere ulteriormente complessa la fase di formazione e approvazione dei PRG; segnalazione particolare merita il previsto istituto della perequazione degli oneri e dei gettiti tra comuni interessati dalla realizzazione di detti interventi, che pone rilevanti questioni di criticità sia giuridiche che politiche;
- 5) non appare sufficientemente perseguito l'obiettivo di elaborare una "carta unica" del territorio, contenente tutte le informazioni per la sua tutela ed il suo uso, che costituirebbe un essenziale supporto per le amministrazioni comunali, consentendo la coniugazione, la coerenza e la traduzione in una unitaria rappresentazione delle prescrizioni che derivano dagli strumenti di pianificazione sovraordinata e che riguardano i sistemi infrastrutturali per la mobilità e l'energia, i piani di bacino idrografico, i piani regionali e provinciali di settore. La compiuta rappresentazione delle ricadute e delle implicazioni che i diversi sistemi ambientali e infrastrutturali comportano per il territorio comunale, assicurerebbe il recepimento e la messa a sistema dei diversi input della pianificazione sovracomunale;
- 6) mentre le tavole grafiche sono, per certi versi, approssimative e generiche, le Norme Tecniche di Attuazione sono invece molto articolate e troppo vincolanti.

Questa disparità di approfondimento, se confermata, potrebbe poi suggerire una verifica di congruità dei Piani Regolatori Comunali non già su base progettuale, ma solo su base interpretativa della norma.

Si rischia in questo modo se non un atteggiamento arbitrario da parte degli Uffici di controllo, almeno la compromissione di un corretto rapporto di sussidiarietà tra Enti.

Tale rapporto si deve anche costruire sulla base di un'esatta definizione dei compiti specifici di ciascun ente: Provincia, Comuni e Consorzi.

Sarebbe in proposito opportuno che il P.T.C.P.M. acquisisca ad esempio, l'azzonamento dei Piani Territoriali dei Parchi vigenti, nella sostanza e nella forma, onde evitare inutili sovrapposizioni e incongruenze e rinvii alla pianificazione comunale tutte le perimetrazioni che altrimenti genererebbero contenziosi altrettanto inutili.

Occorre allora che la concertazione Provincia e Comuni, si attui tramite i Piani d'Area, quale strumenti unitario e coordinato di pianificazione e programmazione dei territori dei singoli tavoli interistituzionali, pur nel contesto del P.T.C.P.

D.2 - OBIETTIVI PER LA DEFINIZIONE DEL PIANO D'AREA DELLA BRIANZA

Le procedure per la definizione di obiettivi e indirizzi specifici per l'Area Briantea sono già state avviate in occasione della precedente proposta di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Il documento sugli obiettivi approvato nel 1999 dal Comitato e dall'Assemblea dei Sindaci pur non essendo da ritenere un Piano organico, definisce tuttavia un Quadro Programmatico sufficientemente coerente con le premesse fatte.

Si richiamano pertanto i Documenti allora elaborati, di cui si propone in allegato la sintesi, e i principali orientamenti in essi illustrati:

- 1) l'organizzazione a rete delle infrastrutture con attenzione all'integrazione della intera rete gomma – ferro;
- 2) l'indicazione dei servizi a scala sovracomunale e intercomunale in ragione della dimensione e ruolo socio economico e del peso demografico della Brianza e in riferimento alle specifiche polarità che compongono e qualificano questo territorio;
- 3) l'organizzazione del sistema inerente l'ambiente sia in riferimento all'organizzazione delle aree protette che alla organizzazione dei servizi ambientali necessari alla compresenza di grandi valori storici e naturalistici e di forte e diffusa presenza demografica e di attività economiche nonché di attenzione al delicato ruolo ambientale ed ecologico dell'Area Briantea nel sistema territoriale di passaggio tra la Montagna e la Pianura.

In sede di definizione degli obiettivi per il P.d.A. della Brianza, i Sindaci hanno ritenuto, sulla base di dati di fatto, che la soluzione di alcuni problemi prioritari per la Brianza, come quello della Mobilità in particolare, configurino non solo un interesse locale e intercomunale ma anche un interesse e ricaduta di ordine regionale e provinciale proprio per l'alto, complesso ed evoluto ruolo che il sistema economico brianteo svolge nell'economia regionale e nazionale.

Le risultanze di analisi ormai decennali configurano chiaramente questo ruolo caratterizzato da una propria polarità e centralità nel contesto provinciale e regionale. Centralità connessa a sud al sistema del polo metropolitano milanese e del proprio hinterland e a nord al sistema lineare delle Città pedemontane.

(2)

Sintesi del Documento Obiettivi del Piano d'Area

Il Documento si articola in più capitoli:

a1) Quadro di riferimento regionale e indicazioni per la pianificazione del livello intermedio con una Premessa e parti interessanti gli Obiettivi Generali , il tema della Mobilità, la Consultazione. Aspetti in parte riassunti nella precedente informazione aggiornata con i nuovi eventi successivi alla presentazione del lavoro.

a2) Il Comitato dei Sindaci, il contesto territoriale e i documenti, con la descrizione del comportamento dei Comuni e i dati derivanti dalle consultazioni.

a3) Contesto territoriale e problematiche per la definizione degli obiettivi del Piano d'Area.

a4) Identità e problematiche dell'impianto territoriale della struttura socio-economica .

a5) La struttura socio-economica.

Tutti inerenti le caratteristiche emergenti del territorio e dell'economia dell'area

b1) Orientamenti generali per il Piano d'Area.

b2) Assetto infrastrutturale, con la valutazione ed analisi delle infrastrutture su ferro e su gomma dell'Area.

b3) I servizi di livello generale ed intercomunale, con l'analisi della dotazione dei servizi esistenti e di proposte generali per l' assetto futuro.

b4) Ambiente, con l'analisi delle caratteristiche e peculiarità briantee.

c) Conclusioni e sintesi della relazione generale, con una premessa, una indicazione di sintesi sullo stato di fatto e sui punti di particolare criticità. L' individuazione delle proposte di metodo e di intervento per la Mobilità, l' Ambiente ed i Servizi generali.

Vi sono poi gli Allegati:

- 1) L'applicazione di un modello matematico per la valutazione di impatto di infrastrutture sul territorio.**
- 2) Conferenza dei Sindaci della Brianza : I trasporti in Brianza. Tra Malpensa 2000 e le sfide del terzo millennio.**
- 3) Mobilità del bacino brianteo: Assetto delle linee su ferro e rapporti colla rete stradale. Interventi e priorità.**
- 4) Documento per la discussione: Preconferenza di servizi sul sistema viabilistico pedemontano con la partecipazione del Ministero dei lavori pubblici, delle Province, delle Amministrazioni Locali.**
- 5) Indice di documentazione indicativa con illustrazioni.**

D.3 - PIANO D'AREA DELLA BRIANZA

Per la costruzione di un corretto Quadro Programmatico, una volta acquisiti il Quadro interpretativo già elaborato alla scala vasta, il Comitato e l'Assemblea dei Sindaci hanno avviato la consultazione dei Comuni, attraverso incontri con i singoli Comuni e con le loro zone di appartenenza (Brianza Ovest, Brianza Centrale, Brianza Est) al fine di definire un quadro conoscitivo, interpretativo e programmatico coerente con le premesse fatte di partecipazione, di articolazione del progetto e di valorizzazione di tutte le potenzialità del territorio.

QUADRO CONOSCITIVO

Essenziale al processo di pianificazione assume il quadro della conoscenza analitica-interpretativa del territorio, delle sue peculiarità, delle condizioni dei principali sistemi urbani e territoriali di riferimento che costituiscono la base per la concretizzazione di un piano processo e che sostanziano un approccio articolato e consapevole.

Al fine di affrontare adeguatamente le problematiche enunciate, il processo di pianificazione deve muovere da una approfondita conoscenza del territorio, da una analisi dei suoi caratteri, del suo stato di fatto e dei processi evolutivi che ne sono peculiari.

In considerazione dei tempi estremamente ristretti per l'elaborazione e delle esigue risorse economiche a disposizione, fattori che rendono difficilmente fattibile la costruzione di un organico e completo quadro conoscitivo, si è ritenuto opportuno svolgere un lavoro che "finalizzi" il più possibile i materiali già disponibili e reperibili.

A tale fine è stata sperimentata una fase di apprendimento delle conoscenze che, oltre alla Raccolta dei materiali conoscitivi di base già disponibili presso Regione, Provincia, Comuni, Consorzi, Enti, Università, Istituti di ricerca (di tipo viabilistico, geologico-ambientale, storico, economico, ecc), punti con forza in una metodologia di ascolto delle amministrazioni locali.

Al fine di meglio comprendere le dinamiche complesse di trasformazione dei territori della Brianza orientale, si è provveduto, infatti, alla realizzazione di una serie di interviste mirate con gli amministratori e i tecnici da loro incaricati.

Le interviste hanno avuto quali interlocutori (a discrezione dei singoli comuni potevano essere uno o più d'uno) soggetti aventi ruoli diversi all'interno dell'amministrazione: Sindaco, Assessore all'urbanistica, edilizia, dirigente dell'ufficio tecnico ecc...

Ogni intervista si è svolta con il supporto di materiale cartografico (CTR del singolo territorio comunale o cartografie aereofotogrammetriche a scala di maggior dettaglio) e con il supporto di cartografie di inquadramento per singoli settori.

Le tracce delle interviste (questionario a risposte aperte) sono state inviate in anticipo alle Amministrazioni, in modo da permettere una completa risposta ai singoli quesiti per iscritto già prima della verifica dialogica dell'intervista.

Gli argomenti indagati dalle interviste sono sintetizzabili in sei temi:

- Informazioni generali
- Strumenti di programmazione
- Sistemi della mobilità
- Problematiche urbanistiche
- Problematiche ambientali
- Politiche e prospettive di intervento

Le interviste hanno permesso non solo di argomentare direttamente con gli amministratori e i tecnici i temi e le problematiche emerse nei questionari, approfondire alcuni problemi, metterli in rete con le tematiche sollevate dagli amministratori di Comuni confinanti, ma hanno soprattutto permesso di mappare temi e problemi, nonché elementi di progettualità locale (in atto o in elaborazione) e di costruire con le singole amministrazioni delle carte valoriali-qualitative dei temi territoriali (ambientali, viabilistici, abitativi e dei servizi di rilevanza locale e sovralocale, e delle progettualità).

La messa a sistema dei temi emersi, con le diverse attribuzione di valore e di grado di problematicità espresse dalle singole amministrazioni, sono stati inseriti in un sistema di schedatura dei temi e problemi che permettono un incrocio ed una lettura agile dei problemi sul territorio, e riferiti ai dati quantitativi disponibili a base locale e provinciale (dinamica demografica, indicatori economici, indicatori d'uso del suolo, ecc.).

QUADRO INTERPRETATIVO

Il percorso conoscitivo non deve limitarsi ad una attività di tipo accertativo, ma deve configurarsi anche come valutazione delle risorse, delle opportunità e dei fattori di criticità che caratterizzano il territorio indagato. Rientra nell'aspetto valutativo anche la formulazione di un quadro dei limiti alle trasformazioni del territorio e al suo utilizzo, che derivano dalla conoscenza delle caratteristiche morfologiche o geologiche dei terreni. Si tratta, in sostanza, dell'interpretazione delle strategie locali e sovralocali nascenti dal territorio, necessaria per valutare l'attendibilità e gli effetti a livello sovracomunale delle scelte urbanistiche significative formulate dai singoli comuni, secondo il principio che la pianificazione territoriale possa essere uno strumento di "autogoverno negoziato" del territorio. Partendo, quindi, dalle proposte delle amministrazioni locali si è formulato un quadro aggiornato di informazioni sullo stato e sulle evoluzioni locali in atto, in termini confrontabili tra loro, in ordine alle politiche e agli interventi strategici sull'ambiente, sulle infrastrutture e sul sistema insediativo.

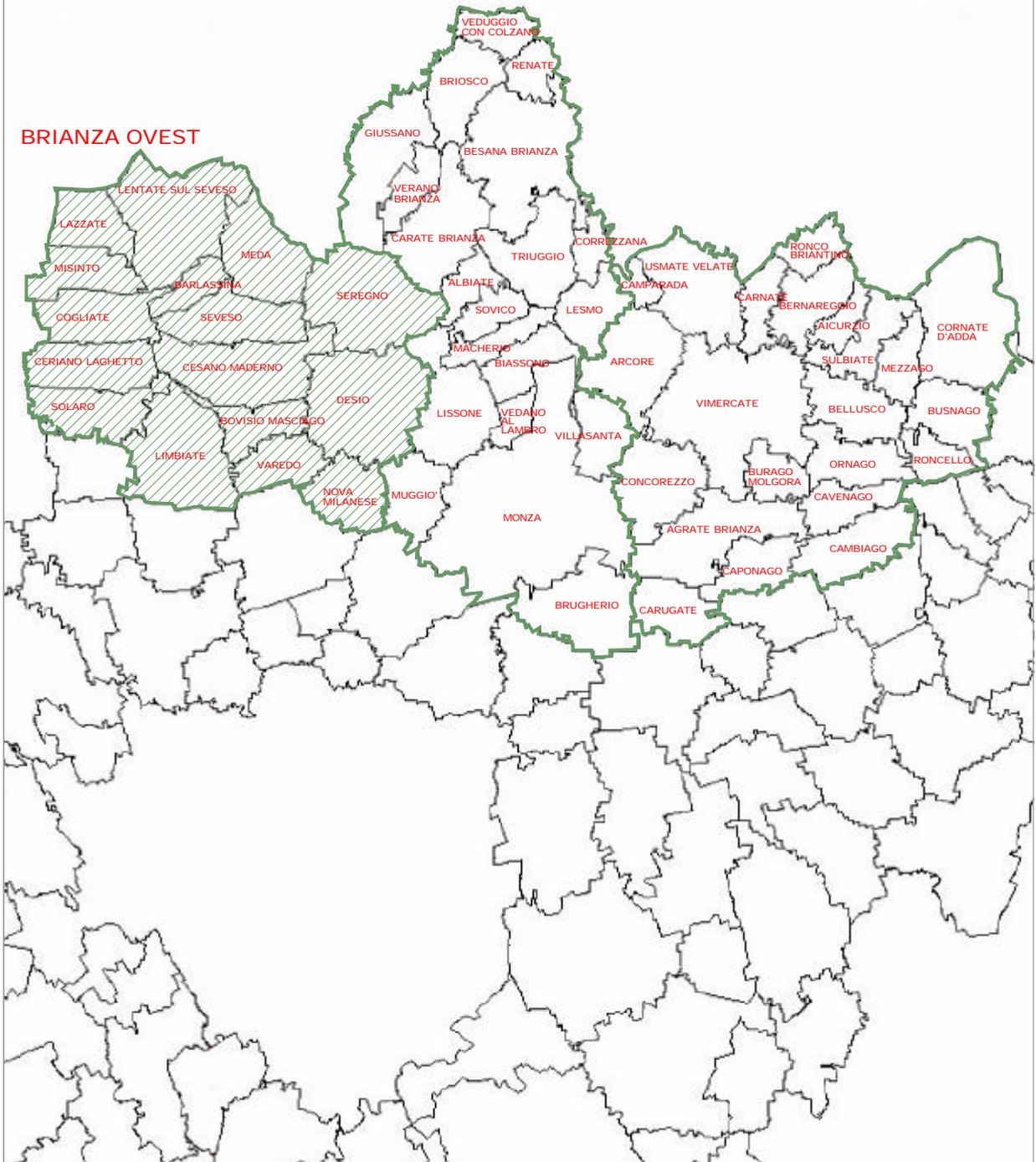
L'esito permette la definizione dei caratteri distintivi del territorio, delle risorse esistenti e dei punti di criticità, l'individuazione delle principali politiche attivate dalle amministrazioni locali che possono interessare il territorio di area vasta.

QUADRO PROGRAMMATICO DI SCENARIO

La prospettazione di un quadro programmatico di scenario è finalizzata all'elaborazione di una rappresentazione del territorio molto ricca, uno scenario di progetto che assuma valenza strategica per l'assetto del territorio. A partire dai nodi critici emersi dal quadro conoscitivo e interpretativo (intendendo i nodi come i problemi e le risorse sui quali appare critico discutere per assumere nuove determinazioni ovvero per esprimere nuove politiche non ancora - o non sufficientemente - definite ed espresse) si tratta di contestualizzare obiettivi specifici e priorità strettamente correlati al contesto d'area.

Questo primo livello di riferimento deve essere in grado di esplicitare indirizzi, direttive e prospettive di azioni in grado di sostenere e promuovere le politiche ambientali, insediative e infrastrutturali che si attueranno all'interno del territorio.

BRIANZA OVEST



CONSUMO DI SUOLO		BRIANZA CENTRO	
COMUNE	SUPERFICIE COMUNALE (kmq)	SUPERFICIE URBANIZZATA (kmq)	INDICE DEL CONSUMO DI SUOLO (%)
ALBIATE	2,9	1,6	54,60
BESANA IN BRIANZA	15,7	4,9	31,22
BIASSONO	4,8	2,8	58,89
BRIOSCO	6,7	2,1	31,11
BRUGHERIO	10,3	5,8	56,56
CARATE BRIANZA	9,9	4,7	47,58
CORREZZANA	2,5	0,7	26,62
GIUSSANO	10,2	6,8	66,47
LESMO	5,0	2,3	46,06
LISSONE	9,3	7,0	75,08
MACHERIO	3,3	2,0	59,50
MONZA	33,1	23,8	72,04
MUGGIO'	5,5	3,4	61,81
RENATE	2,9	1,3	45,96
SOVICO	3,3	1,9	57,19
TRIUGGIO	8,4	2,5	29,31
VEDANO AL LAMBRO	2,0	1,6	82,48
VEDUGGIO CON COLZANO	3,5	1,5	42,77
VERANO BRIANZA	3,5	2,4	66,96
VILLASANTA	4,8	3,3	68,37
TOTALE AMBITO CENTRO	147,6	82,3	55,77
TOTALE AMBITO BRIANZA	424,3	199,4	46,99

E - BRIANZA OVEST

L'area individuata come Brianza Ovest è un territorio oggi interconnesso alla Brianza Centrale (Monzese) ed orientale (Vimercatese) da poche infrastrutture est - ovest della mobilità (la Statale Bustese a sud e la Novedratese a nord) e da alcuni servizi di livello intercomunale (Consorzio per incenerimento rifiuti di Desio, C.T.N.M., C.T.P. Groane, ecc.).

Per il resto l'area ha un'organizzazione prevalentemente nord - sud sia per la mobilità che per il sistema paesistico ambientale ed è stata caratterizzata da uno sviluppo insediativo molto elevato, con aree libere che risultano intercluse tra le numerose infrastrutture lineari.

I Comuni compresi in quest'area sono: Lazzate, Misinto, Cogliate, Ceriano Laghetto, Solaro, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Seveso, Barlassina, Lentate sul Seveso, Meda, Seregno, Desio, Nova Milanese, Varedo, Limbiate.

QUADRO CONOSCITIVO: ELEMENTI DELL'ASSETTO TERRITORIALE

Dalla consultazione svolta emerge una realtà così caratterizzata:

MOBILITA'

L'area è compresa tra

- la Strada Statale n°. 36 ad est;
- la Novedratese a nord (S.P. n°. 32 di Como);
- la S.S. n°. 527 a sud;
- ad ovest il riferimento più importante è l'A9 Milano – Como ed a livello locale l'attuale S.P. 133.

Il sistema della mobilità, si organizza per il resto, prevalentemente in senso nord – sud, con deboli connessioni interne est – ovest:

- la Milano – Meda – Lentate sul Seveso e la linea ferroviaria delle Nord Milano – Asso che attraversano la Brianza in direzione nord – sud;
- la linea F.S. Milano – Como – Chiasso che l'attraversa in diagonale;
- la linea Seregno – Saronno che corre in direzione est – ovest ed interscambia a Cesano Maderno con la linea Milano – Asso delle Ferrovie Nord Milano e a Saronno con la linea Milano – Varese.

Il sistema della mobilità dispone anche di due tramvie: la Milano – Limbiate – Mombello e la Milano – Desio.

Questo territorio definito dal quadrilatero stradale esterno e da queste infrastrutture principali, è quindi innervato da numerose strade provinciali che l'attraversano a loro volta in direzione nord – sud ed est – ovest.

Alcuni percorsi hanno caratteristiche di maggiore continuità:

- in direzione est – ovest la Desio – Bosivio Masciago – Limbiate; la Seregno – Cesano Maderno – Seveso – Ceriano Laghetto; la Seregno – Meda – Seveso – Barlassina – Cogliate – Misinto – Rovello Porro;
- in direzione nord – sud: la Lazzate – Cogliate – Misinto Ceriano; la ex Statale dei Giovi; la Nova – Desio – Seregno – Giussano o Carate Brianza.

All'interno di questo schema assai ricco di organizzazione della mobilità, le stazioni ferroviarie definiscono in maniera ancora insufficiente, numerosi centri di interscambio gomma – ferro per passeggeri. Fra le più rilevanti si possono citare le Stazioni di Seregno e Desio lungo la Milano – Como – Chiasso, e le Stazioni di

Varedo, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, e Seveso ed in futuro la Stazione di Camnago lungo la Milano – Asso.

Fra queste la Stazione Ferroviaria di interscambio ferro – ferro di Cesano Maderno si avvia a svolgere il ruolo di importante nodo ferroviario del Servizio Ferroviario Regionale.

Il trasporto pubblico su gomma è garantito da due Consorzi (C.T.N.M. e Consorzio delle Groane).

AMBIENTE

Dal punto di vista ambientale il territorio è innervato da numerosi corsi d'acqua che scorrono con andamento nord – sud: il Lura lungo il confine ovest e quindi il Guisa, il Seveso con il Certesa, Terrò, Tarò e con i torrenti Rio Groane, Lombra, Cismura.

Il Canale Villoresi delimita a sud il territorio, con andamento est – ovest.

Tra il Guisa ed il Seveso, si sviluppa il Parco delle Groane, in connessione a nord con il Parco Locale di Interesse Sovracomunale (P.L.I.S.) della Brughiera Briantea ed il Parco Regionale della Brughiera Comasca.

A livello intercomunale si stanno organizzando altri P.L.I.S., da quello del Lura già esistente ad ovest, al Parco del Grugnotorto e Villoresi, delle Querce e della Brianza Centrale, ad altri nuovi (del Seveso) nella parte centrale.

L'area dispone anche di un impianto di termodistruzione dei rifiuti solidi urbani mentre la depurazione delle acque è garantita dai depuratori.

La zona ovest della Brianza presenta parecchi problemi di natura idrogeologica, a causa di esondazioni (Torrente Guisa) ed inondazioni (Nova Milanese).

SERVIZI

Per quanto riguarda i servizi, gran parte del territorio si organizza in aree, con gravitazione all'esterno della Brianza ovest (Milano, Saronno e Monza) ed in alcuni Poli (Desio, Seregno e Cesano M.) soprattutto per quanto riguarda i servizi amministrativi, giudiziari e scolastici, anche universitari.

Sono funzionanti alcuni Consorzi di settore: Consorzio Aree Alto Milanese (C.A.A.M.); Sviluppo Brianza; ecc..

QUADRO INTERPRETATIVO: NODI CRITICI E ORIENTAMENTI

All'interno di questo territorio emergono alcune aree omogenee e poli.

A) L'area Lazzate – Misinto – Cogliate con Ceriano Laghetto, esterna alle grandi direttrici di traffico, non è stata interessata da grandi fenomeni insediativi, se si escludono gli insediamenti produttivi di Misinto, Cogliate e Ceriano Laghetto, delimitati ad est dal Parco delle Groane.

E' una zona prevalentemente residenziale per la quale si pongono problemi di:

- 1) Razionalizzazione della viabilità con la costruzione della nuova S.P. n°. 133 ad ovest degli abitati e la gerarchizzazione dei collegamenti est – ovest;
- 2) riassetto idrogeologico in generale ed in particolare lungo il torrente Guisa ed in Lazzate a seguito della realizzazione del prolungamento della Milano – Meda in territorio di Lentate sul Seveso;
- 3) valorizzazione delle aree libere in connessione con il Parco delle Groane ed il Parco del Lura ad ovest;
- 4) il recupero della ferrovia Seregno – Saronno, a supporto dei collegamenti verso l'esterno e verso i principali poli di attrazione del territorio.

Questi problemi possono essere risolti attraverso il rafforzamento dei servizi sociali e culturali e la partecipazione ai circuiti turistico - ciclopeditoni finalizzati alla fruizione del patrimonio paesistico - ambientale.

B) L'asse Monza – Saronno lungo la Strada Statale Bustese (n°. 527), separa la Brianza Ovest dall'area metropolitana Milanese e connette la Provincia di Milano con quella di Varese.

L'asse interseca importanti infrastrutture della mobilità (F.N.M., A.T.M. Milano – Limbiate – Mombello e Milano - Desio) e ambientali (Parco delle Groane, torrente Seveso, Parco Grugnotorto) e si sviluppa in parallelo al canale Villoresi.

E' un'area che pone problemi di:

- 1) recupero delle aree dismesse [ex Centrale Enel; ex area Snia (Varedo)] e di rinnovo dell'assetto insediativo del Parco Industriale di Cesano Maderno, finalizzato al corretto equilibrio tra insediamenti produttivi ed ambiente;
- 2) riqualificazione:
 - della Milano – Meda (svincolo Bosivio M- - Desio, formazione della terza corsia per Pedegronda, ecc.);
 - della Monza – Saronno (Tangenziale Varedo, Bovisio M., Limbiate; Solaro - Ceriano Laghetto);

- con ammodernamento e interrimento, delle ferrovie Nord – Milano (Milano – Asso);
 - della tramvia Milano – Limbiate – Mombello con l'eventuale promozione dell'intermodalità con la F.S. Seregno – Saronno, e della Milano – Desio con l'intermodalità con la F.S. Milano – Como – Chiasso a Seregno;
- 3) rafforzamento dell'identità storico – culturale dei singoli centri anche attraverso il recupero delle Ville e dei Parchi storici (Villa Bagatti Valsecchi; Viale Bagatti, Villa Agnesi, Bosco Bello);
 - 4) valorizzazione delle aree interne al Parco delle Groane (Oasi di Cesano Maderno - L.I.P.U.) ed esterne (Parco del Grugnotorto e del Seveso) o di connessione (Grugnotorto – Parco delle Querce) da Varedo a Seveso;
 - 5) promozione tecnologica [teleriscaldamento (Bacino consorzio per incenerimento rifiuti di Desio)];
 - 6) rivalutazione dei bacini di trasporto su gomma (C.T.N.M. e C.T.P. Groane);
 - 7) sistema servizi;

Complessivamente l'asse si propone quale asse attrezzato di livello regionale, particolarmente attrezzato per i servizi di tipo ambientale e generali, in connessione in particolare con il recupero delle aree dismesse.

Questi problemi possono essere risolti attraverso:

- la creazione di poli universitari legati al mondo economico e produttivo ed ai servizi alle persone e per le attività (facoltà di Medicina ed Umanistiche);
- il recupero e la promozione del patrimonio storico – architettonico locale e la salvaguardia degli elementi tipici del paesaggio agrario;
- il recupero delle aree dismesse e la localizzazione di funzioni pregiate.

C) L'asse dell'ex statale dei Giovi è un asse di conurbazione, che pone problemi di:

- 1) Ammodernamento ed interrimento delle Ferrovie Nord e di riattivazione della Seveso – Camnago con recupero dell'ex Deposito Militare di Camnago;
- 2) riqualificazione della ex statale dei Giovi e di riqualificazione della Milano - Meda - Lentate S.S. con formazione dello svincolo di Cermenate – Lentate s. S. per assicurare una connessione diretta est – ovest;
- 3) gerarchizzazione della rete stradale ed in generale del sistema della mobilità, con il suo completamento (tangenziale sud Barlassina e nord di Seveso);

- 4) estensione dei confini dei due Parchi (delle Groane e della Brughiera) a nord di Lentate, nella frazione Copreno;
- 5) percorsi ciclabili, e tra questi, quelli di collegamento Parco delle Groane e della Brughiera, attraverso l'ex Deposito militare;
- 6) recupero del Seveso, anche in riferimento al recupero dell'area ex Deposito Militare.

Quest'asse in prospettiva, può svolgere un importante ruolo di riequilibrio del territorio della Brianza, in forza di operazioni di riqualificazione sia viabilistico che ambientale (Seveso, ex. S.S. dei Giovi, ecc.).

I problemi sopraelencati possono essere risolti attraverso:

- la messa a sistema delle aree verdi protette, e attraverso la costruzione della rete ecologica non solo finalizzata al riequilibrio paesistico – ambientale ma anche alla riqualificazione delle aree marginali;
- la riqualificazione ed il potenziamento del sistema infrastrutturale, privilegiando i collegamenti su ferro sia per persone che per le merci.

D) Il territorio della Brianza Ovest è quindi contraddistinto da numerose polarità rappresentate da:

- 1) Seregno con funzioni connesse al territorio circostante;
- 2) Desio e Cesano Maderno con funzioni di polo dei servizi;
- 3) Nova con funzione di raccordo con gli insediamenti circostanti;
- 4) Cesano Maderno e Seveso come polo culturale e universitario;
- 5) Seregno sede del Centro Ricerche.

Ciascuna di queste polarità estende la sua area di influenza sul territorio circostante, organizzandolo a rete.

Nova Milanese, Desio e Seregno saranno in futuro collegate dalla Metrotramvia Milano – Seregno.

Queste polarità potranno definitivamente affermarsi attraverso:

- il recupero delle aree dismesse e la localizzazione di funzioni pregiate di livello sovracomunale, negli ambiti in cui sia garantita un'adeguata accessibilità;
- l'organizzazione a sistema dei vari servizi e della rete della mobilità.

QUADRO PROGRAMMATICO: PRINCIPI GENERALI E INDIRIZZI

Come già detto, l'area dispone di un grande patrimonio infrastrutturale, produttivo ed ambientale, che non essendo organizzato a sistema, non caratterizza ancora unitariamente questo territorio.

Gli interventi proposti nei singoli settori non solo consentono la riunificazione e la riqualificazione di questo territorio lungo la direttrice est-ovest, ma anche la sua integrazione nella Brianza.

1) Sistema della mobilità'

Con:

- la riqualificazione della S.S.527 anche attraverso le tangenziali di Ceriano Laghetto-Solaro e Nova M.-Muggio' e la soluzione dei nodi d'intersezione con la Vecchia Comasina e con la Milano-Lentate s.S.;
- la riqualificazione della "Novedratese" anche attraverso la soluzione dello svincolo di Lentate s.S. a garantire una connessione diretta est-ovest;
- la realizzazione della nuova S.P.n°.133 a delimitare ad ovest l'area;

si avvia a soluzione il Sistema Viabilistico Pedemontano che dovrebbe risolvere definitivamente i problemi di mobilità' dell'area e della Brianza tutta, quelli interni e quelli esterni, oltre che in direzione nord-sud anche e soprattutto in direzione est-ovest, consentendo alla Brianza, di svolgere il suo ruolo di raccordo territoriale.

Come per la viabilità', anche per il trasporto su ferro, gli interventi proposti di:

- riattivazione e ammodernamento della Seregno-Cesano Maderno-Saronno con l'interscambio ferro--ferro con la F.N.M. Milano-Asso e con le Metrotramvie Milano-Mombello e Milano-Desio-Seregno e ferro-gomma sull'area ex ACNA;
 - riqualificazione fino all'interramento della F.N.M. Milano-Asso con interscambio ferro-ferro a Cesano-Maderno e riattivazione della Seveso-Camnago per l'intersezione con la Milano-Como-Chiasso;
 - potenziamento e formazione di altri centri intermodali a Desio, Seregno, ecc;
- consentiranno di trasferire una quota consistente di traffico dalla gomma al ferro, creando condizioni di mobilità' diffusa ed equilibrata in Brianza, integrandola al

tempo stesso nel piu' generale Servizio ferroviario Regionale. In questa prospettiva assume particolare rilevanza, con la riattivazione della Seregno-Cesano Maderno-Saronno, la concreta realizzazione della cosiddetta Pedegronda ferroviaria o Brianza espress

2) Sistema paesistico-ambientale

Gli interventi proposti per il sistema ambientale impediranno che la nuova rete della mobilita' possa indurre nuove urbanizzazioni ed insediamenti.

Infatti la maggior parte dei P.L.I.S. gia' istituiti o di prossima istituzione, gia' elencati in precedenza, potranno salvaguardare le aree ancora libere creando una continuita' verde est-ovest, a congiungere il Parco delle Groane con il Parco della Valle del Lambro .

Questa salvaguardia sara' completa se verranno assoggettate a tutela le aree interessate alle nuove infrastrutture stradali, dalla Pedegronda alla nuova S.P.133.

In particolare la riqualificazione della Novedratese consentira' la costruzione di un vero parco interprovinciale: dal parco del Ticino e di Appiano gentile al Parco delle Groane e della Valle del Lambro, fino al Parco dell'Adda.

Il collegamento tra questi parchi sara' garantito a sud, dal percorso ciclabile da realizzare lungo l'alzaia del Canale Villoresi.

3) Sistema Insediativi

L'organizzazione a rete dei servizi esistenti e previsti, consentira' di dotare la Brianza di servizi di eccellenza:

- di tipo culturale lungo il percorso delle ville e parchi
- di tipo sportivo e di tempo libero lungo l'asse Villoresi
- di servizio alle persone e per le attivita' organizzando a sistema quelle esistenti
- per la ricerca e la riqualificazione professionale.

L'asse della Saronno – Monza – Trezzo, rappresentera' invece l'asse attrezzato per tutta la Brianza, anche per i grandi servizi ecologici dell'area, dalla depurazione delle acque al trattamento rifiuti, ecc.

Il grande patrimonio delle aree dismesse della Brianza Ovest, in stretta connessione con le infrastrutture della mobilita', su ferro e su gomma,

rappresenta anche per il futuro un'importante potenzialità per il futuro, sia per insediamenti produttivi, che per servizi di ricerca e direzionali.

AMBITI

Sulla base delle analisi svolte e della consultazione, sono stati individuati alcuni ambiti nei singoli sistemi che meritano un particolare approfondimento in sede di predisposizione del Piano d'Area.

All'elenco di tali ambiti, è opportuno premettere l'individuazione dei punti critici relativi al sistema viabilistico pedemontano, inerenti sia il sistema infrastrutturale che quello ambientale.

Ambito inerente la connessione alle previsioni con la Milano-Meda.

La problematica generale di questo Ambito è connessa all' adeguamento della Milano-Meda con innesto in continuità a nord con il collegamento per la Malpensa e a sud col il tratto centrale della Pedegronda.

A nord la continuità con la previsione di collegamento con la Malpensa comporta l'individuazione di un Polo di Ristrutturazione Urbanistico-Ambientale e di riorganizzazione infrastrutturale e contemporaneamente di Nodi di Connessione per il rigoverno della gerarchia della viabilità generale di zona.

La zona presenta anche interesse per un Nodo Urbanistico Generale .

La connessione con il sistema autostradale ovest (Como e Varese) e la Malpensa, per quanto rilevato marginalmente in questa parte, presenta la necessità di particolari attenzioni ambientali in ragione del paesaggio agricolo e delle zone boscate.

Il tratto di riadeguamento della Milano- Meda presenta aspetti connessi al mantenimento delle reti di superficie inserendo ulteriori tratti coperti per la continuità ambientale e per le mitigazioni.

Questo riadeguamento comporta aspetti di complessa valutazione puntuale inerenti il bilancio dei nodi e degli accessi direzionali ricercando soluzioni che riducano drasticamente o eliminino i collegamenti diretti con l'attraversamento dei centri urbani.

Il Problema è generale su tutta l'asta con particolare rilievo per il nodo di Barlassina – Seveso, Meda e di Cesano che vanno riportati a soli accessi direzionali.

La problematica non sembra possa essere riportata al solo studio dei Nodi e per interventi limitati sugli stessi ma ad una valutazione complessiva a più ampia scala urbanistica e territoriale che consenta di ricercare viabilità alternative ed intercomunali all'attraversamento dei Centri urbani.

A sud , a Cesano, l'immissione del tratto Centrale determina la necessità di un rigoverno generale dell'area e pertanto si è segnalato un Polo di Ristrutturazione Urbanistico- ambientale e di riorganizzazione infrastrutturale nonché un nodo urbanistico generale.

Ambito inerente la connessione tra la Milano-Meda e la nuova Statale 36.

La problematica di questo ambito è la connessione tra due grandi infrastrutture viabilistiche (la Milano-Meda e la nuova Statale 36) e la interconnessione generale con importanti linee ferroviarie (Milano-Como-Chiasso e Seregno-Carnate-Bergamo) e tramviarie (linea Milano-Desio).

Questa ipotesi di tracciato è consolidata nella strumentazione urbanistica locale ed presenta per quasi l'intero tracciato una urbanizzazione residenziale continua. Nel contempo questa parte non presenta aspetti naturalistici di grande rilievo, anche se sono in corso iniziative per l'istituzione di aree protette locali (Parco della Roggia, parco agricolo di nord-est).

L'Ambito non presenta particolari altimetrie e corsi d'acqua significativi. Esso è compreso tra il Seveso e il Lambro ed è prevalentemente pianeggiante. Il territorio è comunque interessato da Nuclei e Centri Storici di rilievo che in alcuni punti (San Giuseppe di Desio e Seregno) presentano contatti diretti col tracciato.

In questo Ambito la presenza di una urbanizzazione continua rende evidente la necessità di un tracciato a “scomparsa” ed interventi di superficie di risanamento urbanistico ed ambientale-paesaggistico.

Questo ambito è particolarmente interessato e congestionato sia dal traffico est-ovest che da quello nord-sud in ragione della presenza della Nuova statale 36 di accesso forte su Monza e Milano e sul sistema Autostradale per tutte le destinazioni.

La Zona presenta interesse per il Polo di Ristrutturazione Urbanistico Ambientale di Desio-Lissone-Seregno per la presenza di aree dismesse (Autobianchi con in corso la realizzazione del Polo Tecnologico, ed altre).

Rilevante anche la disponibilità del Nodo urbanistico di Lissone, Desio, Muggiò lungo la nuova Statale 36 e del Nodo ovest Cesano-Desio .

Si rileva in particolare che in concomitanza con i Nodi ed il Polo vi sono necessità di riorganizzazione dell'assetto viabilistico più generale (di continuità della Pedegronda con la Milano-Meda nel Nodo di Cesano) e di interscambio ferro-gomma nel polo di Desio e nel Nodo di Lissone.

Si pone attenzione alla ristrutturazione e interventi di riadeguamento nel tratto monzese della Nuova Valassina (galleria artificiale)di accesso alla Autostrada Milano-Venezia-Torino ed alla Rho- Monza nonché alla realizzazione in corso della Desio-Muggiò-Nova, strada che rappresenta un raccordo importante a monte di Monza con le destinazioni verso la Tangenziale Ovest di Milano e verso le direttrici Ovest e Sud-Ovest.

Questo assetto induce ad una ulteriore potenzialità della nuova Statale 36, sollevata per una parte dalla futura realizzazione della Pedegronda, ma dall'altra ulteriormente esaltata dai nuovi interventi. Il progetto di Pedegronda deve tener conto di interventi collaterali e degli attraversamenti indotti nei centri urbani

sparsi (in particolare in zona ospedale di Desio, e nelle direttrici tra Desio e Seregno)

Anche in questo Ambito appare ragionevole limitare l'accesso a Nodo per tutte le destinazioni in pochi punti (la nuova Statale 36 dove è già esistente e preventivato e quello sostitutivo, lungo la provinciale 134, del nodo di Cesano di raccordo con la Milano-Meda).

Con ciò utilizzando maggiormente i raccordi con la rete esistente tramite accessi direzionali (vecchio nodo di Cesano sulla Milano-Meda, in Desio sulla strada Seregno-San Carlo e su quella per Seregno Centro).

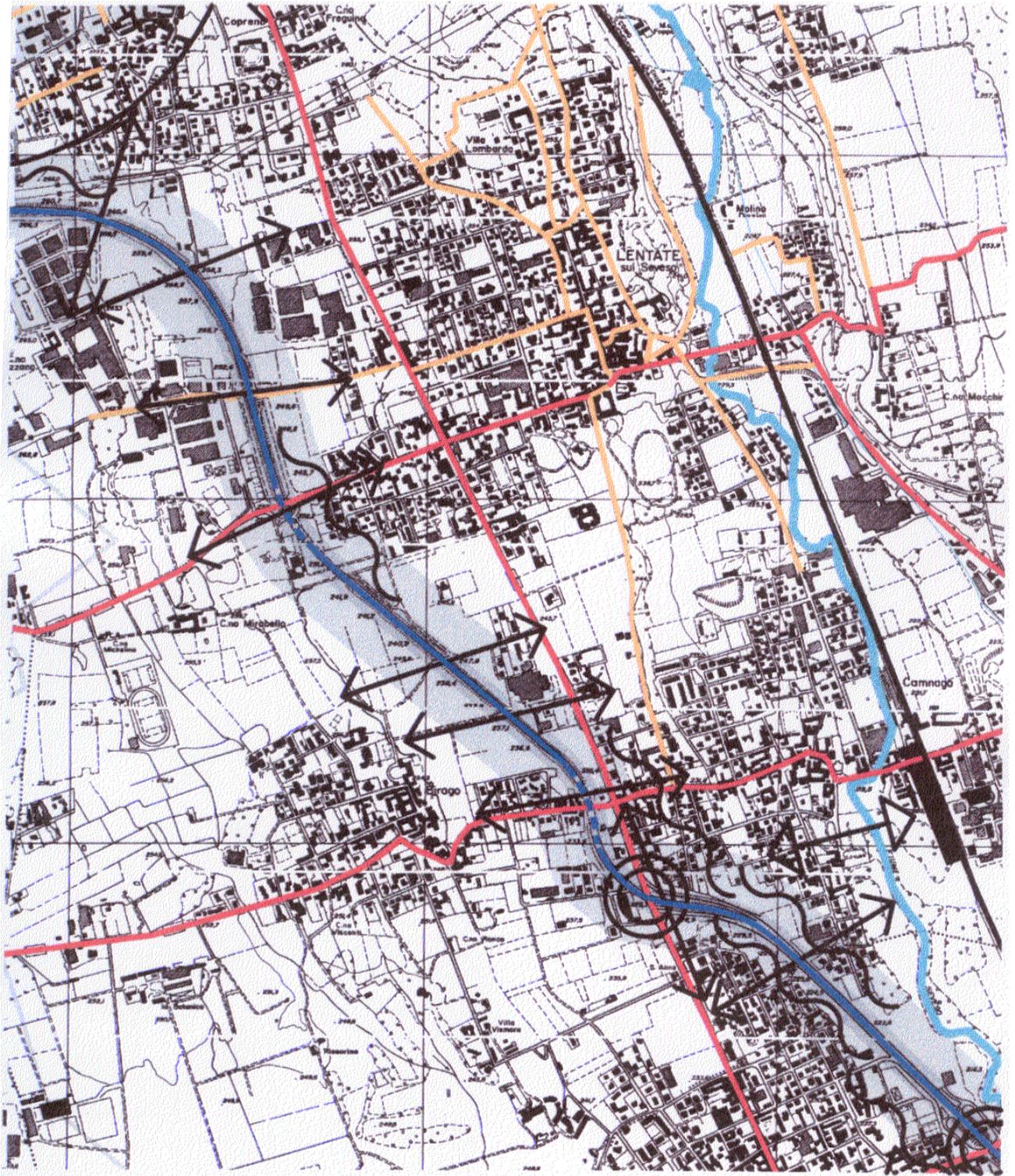
La presenza di una urbanizzazione particolarmente diffusa induce a sottolineare il valore e rarità degli spazi liberi previsti come aree protette a parco Agricolo o Intercomunale .

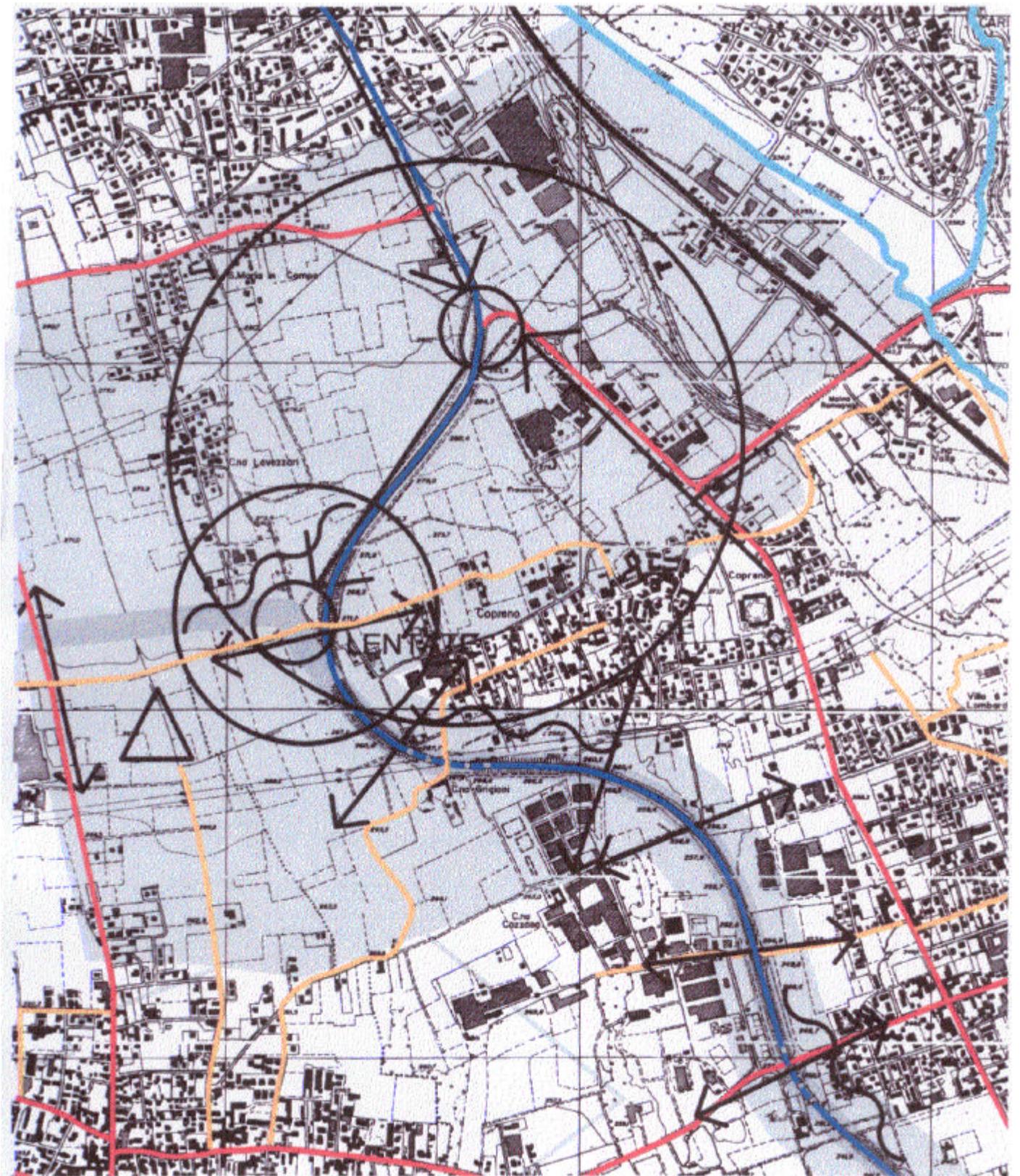
Si segnala pertanto la particolare attenzione al mantenimento delle continuità paesaggistiche di queste aree (che sono attraversate dalla previsione) sia per la continuità paesaggistica (coni di visuale o viste privilegiate segnalate nella cartografia allegata) che per la stessa continuità garantita attualmente da viabilità e percorsi minori a carattere agricolo.

L' Ambito è interessato ancor più delle altri Ambiti, da presenze di linee elettriche aeree di media ed alta tensione. Linee sia a diretto contatto con gli abitati che di attraversamento delle aree agricole o protette (ciò in ragione anche della presenza limitrofa della centrale di smistamento di Bovisio).

Si ritiene di segnalare che il progetto di un'opera est – ovest della portata della pedegronda nonché di raddoppio della Gronda ferroviaria debba prevedere il risanamento paesaggistico anche tramite la ridefinizione e interrimento in più punti di queste linee.

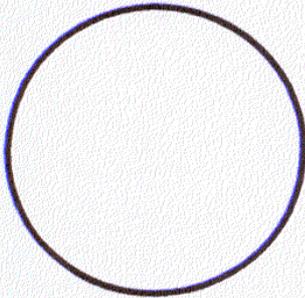




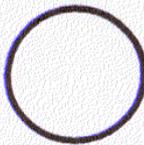


LEGENDA:

-  INDIVIDUAZIONE AMBITO DI ZONA N°4
-  SISTEMA VIABILISTICO PEDEMONTANO: IPOTESI DI TRACCIATO
-  SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE
-  VIABILITA' INTERCOMUNALE PRINCIPALE
-  VIABILITA' DI RELAZIONI LOCALI MINORI
-  FERROVIE
-  CORSI D'ACQUA



POLO DI RISTRUTTURAZIONE URBANISTICO-AMBIENTALE
E DI RIORGANIZZAZIONE INFRASTRUTTURALE



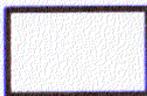
NODO URBANISTICO GENERALE



NODO DI CONNESSIONE



ACCESSO SOLO DIREZIONALE



PARCO



INTERSCAMBIO CON NODO FERROVIARIO



PONTI



GALLERIE



PROBLEMATICA INTERSCAMBIO FERROVIARIO O DELLA METROPOLITANA



COMPRESENZA DI GRANDI INFRASTRUTTURE FERRO-GOMMA



COMPRESENZA FATTORI AMBIENTALI E INFRASTRUTTURALI



INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

A - SISTEMA PAESISTICO AMBIENTALE: AZIONI BRIANZA OVEST

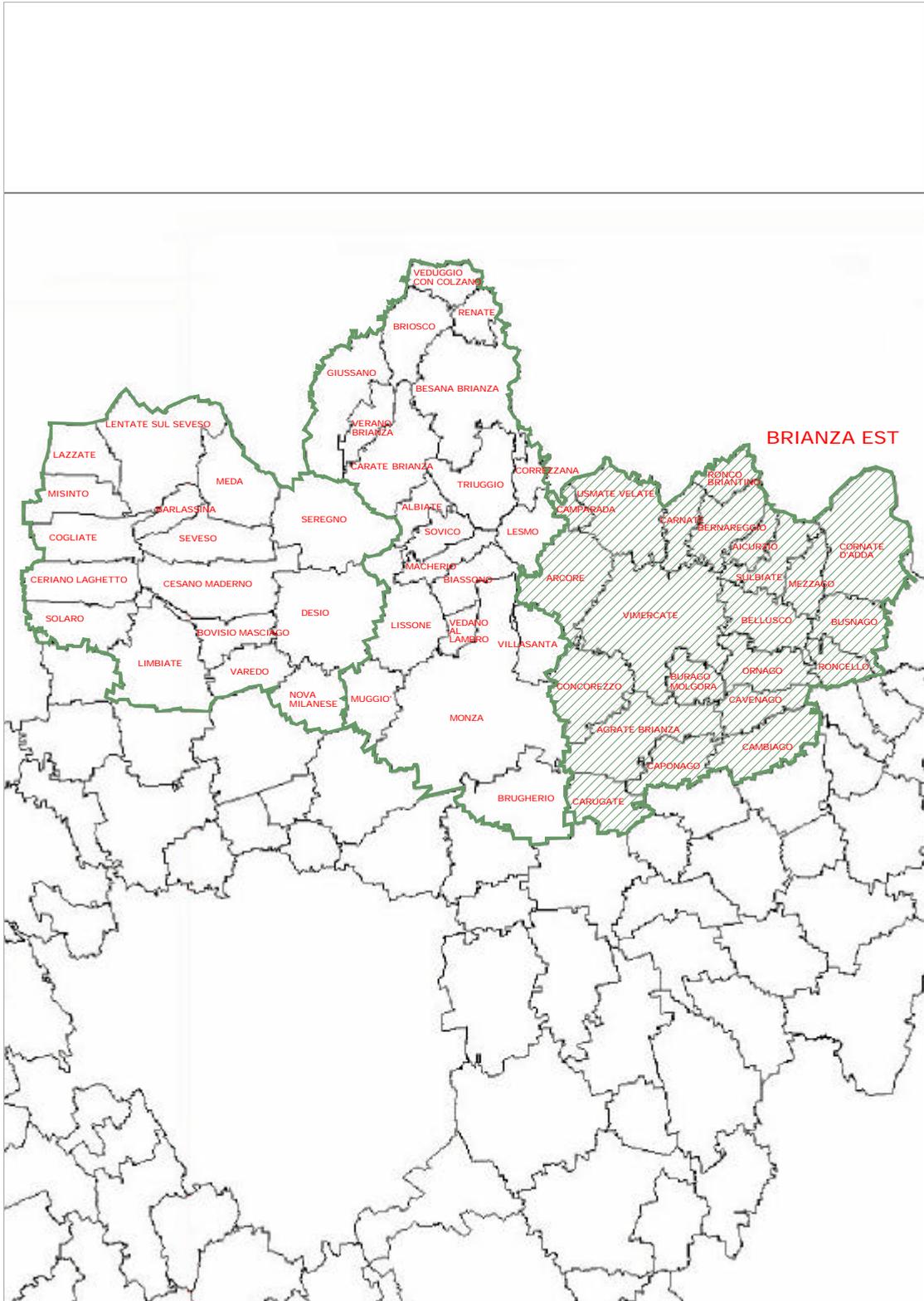
COMUNE	AZIONI									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VILLE E GIARDINI	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B
RIQUALIFICAZIONE CENTRI STORICI	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B
RIQUALIFICAZIONE SEVESO	1*	B	B	B	B	B	B	B	B	B
CORRENTE GUISA	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
CORRENTE RIO GROANE	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
CORRENTE LOMBRA	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
CORRENTE CISNARA	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
CORRENTE CERTESA - TERRO' - TARO'	10*	B	B	B	B	B	B	B	B	B
BIULE' (VASCA DI LAMINAZIONE)	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
VASCA VOLANO	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
BARBOGERA	13*									
RECUPERO IDROGEOLOGICO	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
VILLORESI	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
CORRIDOIO PARCO GROANE - P.L.I.S. LURA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORRIDOIO PARCO LAMBRO E GROANE (D.G.)	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SPAZI APERTI E INTERCOMUNALI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
AGRICOLTURA RESIDUA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORRIDOIO GRUGNOTORTO E GROANE VILLORESI - PARCO DELLE QUERCE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORRIDOIO N. S.P. 133	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORRIDOIO LUNGO TANGENZIALE SUD CESANO MADERNO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORRIDOIO GRUGNOTORTO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORRIDOIO SISTEMA VIABILISTICO PEDEMONTANO	5*	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORRIDOIO P. GROANE E BRUGHIERA (AREA EX DEPOSITO MILITARE)	6*	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORRIDOIO PARCO DELLA BRUGHIERA BRIANTEA - PARCO DELLE QUERCE - PARCO MEREDO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
COMASINELLA - BIULE'	11*	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORRIDOIO OVEST SOLARO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
ALTRI CORRIDOI ECOLOGICI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
P.L.I.S. GRUGNOTORTO - VILLORESI	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
PARCO DELLA ROGGIA	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
PARCO FORNO INCENERITORE	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
PARCO DELLE QUERCE	2*	D	D	D	D	D	D	D	D	D
PARCO SEVESO	3*	D	D	D	D	D	D	D	D	D
P.L.I.S. BRIANZA CENTRALE	7*	D	D	D	D	D	D	D	D	D
STANZA MEREDO E FORADA	12*	D	D	D	D	D	D	D	D	D
POSCO BELLO (VAREDO - BOVISIO M. - DESIO)	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
PARCO DELLA BRUGHIERA BRIANTEA	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
PARCO DELLE GROANE	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
AREA FRUTTETO	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
AREA L.I.P.U.	9*	D	D	D	D	D	D	D	D	D
LINEE ALTA TENSIONE	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
TELERISCALDAMENTO (BACINO CONSORZIO INCENERITORE DESIO)	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ALTRE AZIONI	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G
BARRIERE INFRASTRUTTURALI	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G

- 1* = Seveso: salvaguardia da Milano a Seveso - Area Parco ex Militare
- 2* = SMIA: Varedo - Paderno Dugnano per la formazione di un Centro museale, tecnico - scientifico, per Alloggi studenti
- 3* = Parco del Seveso: Varedo - Paderno Dugnano - Cusano Milanino
- 4* = Corridoio Parco Grugnotorto - Parco Querce: da Varedo a Seveso
- 5* = Corridoio lungo il Sistema Viabilistico Pedemontano a congiungere il Parco Groane ed il Parco della Brughiera
- 6* = Corridoio Parco Groane e Brughiera attraverso l'ex Deposito Militare
- 7* = P.L.I.S. Brianza Centrale che con l'adesione di Cesano Maderno - Desio - Bovisio si collega con il P.L.I.S. del Grugnotorto - Villorresi e con l'adesione di Carate Brianza - Albiate si collega con il Parco Valle del Lambro
- 8* = Riassetto idrogeologico dell'area interessata dalla realizzazione del prolungamento della Milano - Meda fino a Lentate sul Seveso
- 9* = L.I.P.U. = Cesano Maderno - Bovisio Masciago - Limbiate
- 10* = Riqualificazione lungo tutto il corso fino ad Arosio; proposta dei Comuni di Meda, Seveso, Cesano Maderno
- 11* = Comasinella - Biulè: Seveso - Cesano Maderno
- 12* = Stanza: Area a verde interclusa
- 13* = Problema scarichi posto da Limbiate
- 14* = Inondazioni provocate dal collettore fognario in pressione
- A = Emergenze storico culturali e paesistiche
- B = Acque superficiali e sotterranee
- C/D = Ecosistemi naturali
- F = Impianti
- G = Altre azioni

- A1 = Ville e giardini
- 1 Varedo Villa Bagatti Valsecchi: Centro Parco Sovracomunale, Centro per l'Agricoltura e per il florovivaismo
Viale Bagatti
 - 2 Solaro Parco di villa Khevenhuller-Borromeo d'Adda
 - 3 Cesano Maderno Palazzo Arese - Borromeo, Palazzo Arese - Jacini, Antica Chiesa di S. Stefano, Tottazzo, Santuario, Palazzo Cabiani - Carcano, Villa Melzi d'Eril
 - 4 Nova Milanese Recupero Villa Storti - Colombo
 - 5 Barlassina Palazzo Rezzonico, Pozzo.
 - 6 Bovisio Masciago Giardino di villa Erba-Odescalchi-Scotti, Parco di Villa Zari, giardino di villa Sonzoni-Mariani-Compostella
 - 7 Lazzate Roncolo "la bressanella"
 - 8 Lentate sul Seveso Parco di villa Marelli-Marzorati-Vianss-Valdettaro, parco di villa Volta-Stoppiani-Volta-Ginammi-Sannazaro, "il cenacolo", giardini di villa ex Schiatti
parco di villa Lomagna-Volonte', Giardino di villa Visconti-Ravasi, giardino di villa Raimondi, Giardino di villa Radice, giardino del complesso "la botanica"
giardino di villa Clerici-Ginammi de Licini "L'immacolata",
parco di villa Bazzero- Arborio Mella, parco di villa Rasini-Medolongo-Martinengo, giardino di villa Caponago-Marelli, Cimitero il "Monumentalino", Parco di villa Pusterla-Arconati-Crivelli, Ospedale psichiatrico "Mombello"
 - 10 Misinto Parco di villa Riva-Cusani-Lanzani, Parco delle Rimembranze
 - 11 Seveso Parco di villa Dhò, Parco di villa "la Peruviana", Quartiere giardino.

B - SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA': AZIONI BRIANZA OVEST

COMUNE	RIVALUTAZIONE S.S. BUSTESE N° 527									RIVALUTAZIONE F.N.M. MILANO - ASSO CON RIVALUTAZIONE S.S. 527 CON EX S.S. GIOVI								NOVA MILANESE - DESIO - NOVA MILANESE - CINISELLO MUGGIO'								NOVA MILANESE - DESIO - STATALE 527					LIBERTA' DI ACCESSO ACNA		TANGENZIALE SUD - CESANO MADERNO - NORD SEVESO	SVINCOLO MILANO - MEDA CON S.S. 527		BRONDA INTERMEDIA E RETE		SVINCOLO MILANO - MEDA CON LA STRADA BOVISIO MASCIAGO - DESIO		SVINCOLO MILANO - MEDA A MEDA		ELIMINAZIONE DELLO SVINCOLO LENTATE S.S. - LAZZATE		S.S. GIOVI (MI-MEDA) 3ª CORSIA		NODO CERMENATE - LENTATE S.S. (ROTATORIA A DUE LIVELLI)		INTERMODALITA' GOMMA - F.N.M. - A.T.M.								RIATTIVAZIONE SEVESO - CAMINAGO		STAZIONE SEREGNO		STAZIONE CESANO MADERNO		INTERRAMENTO F.N.M. MILANO - ASSO		INTERSCAMBIO AFFORI		ALTRI CENTRI DI INTERSCAMBIO		RIVALUTAZIONE EX S.S. 35		F.S. SEREGNO SARONNO: RADDOPPIO		STAZIONE CERIANO LAGHETTO		TRAMVIA MILANO - DESIO - SEREGNO		AUTOLINEA SEREGNO - GIUSSANO E SEREGNO - CARATE B.			RIVALUTAZIONE C.T.N.M. - C.T. GROANE			RIODINO TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA			S.P. 134		S.P. 133		PISTE CICLABILI		TANGENZIALE OVEST S.P. 118			PERCORSI CICLABILI		PERCORSI PARCO NORD		TRAMVIA MILANO - LIMBIATE		METROTRAMVIA MILANO - SEREGNO		PROTOCOLLO D'INTESA FERRO		PROTOCOLLO SISTEMA VIABILISTICO																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A-B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007	1008	1009	1010	1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018	1019	1020	1021	1022	1023	1024	1025	1026	1027	1028	1029	1030	1031	1032	1033	1034	1035	1036	1037	1038	1039	1040	1041	1042	1043	1044	1045	1046	1047	1048	1049	1050	1051	1052	1053	1054	1055	1056	1057	1058	1059	1060	1061	1062	1063	1064	1065	1066	1067	1068	1069	1070	1071	1072	1073	1074	1075	1076	1077	1078	1079	1080	1081	1082	1083	1084	1085	1086	1087	1088	1089	1090	1091	1092	1093	1094	1095	1096	1097	1098	1099	1100	1101	1102	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116	1117	1118	1119	1120	1121	1122	1123	1124	1125	1126	1127	1128	1129	1130	1131	1132	1133	1134	1135	1136	1137	1138	1139	1140	1141	1142	1143	1144	1145	1146	1147	1148	1149	1150	1151	1152	1153	1154	1155	1156	1157	1158	1159	1160	1161	1162	1163	1164	1165	1166	1167	1168	1169	1170	1171	1172	1173	1174	1175	1176	1177	1178	1179	1180	1181	1182	1183	1184	1185	1186	1187	1188	1189	1190	1191	1192	1193	1194	1195	1196	1197	1198	1199	1200	1201	1202	1203	1204	1205	1206	1207	1208	1209	1210	1211	1212	1213	1214	1215	1216	1217	1218	1219	1220	1221	1222	1223	1224	1225	1226	1227	1228	1229	1230	1231	1232	1233	1234	1235	1236	1237	1238	1239	1240	1241	1242	1243	1244	1245	1246	1247	1248	1249	1250	1251	1252	1253	1254	1255	1256	1257	1258	1259	1260	1261	1262	1263	1264	1265	1266	1267	1268	1269	1270	1271	1272	1273	1274	1275	1276	1277	1278	1279	1280	1281	1282	1283	1284	1285	1286	1287	1288	1289	1290	1291	1292	1293	1294	1295	1296	1297	1298	1299	1300	1301	1302	1303	1304	1305	1306	1307	1308	1309	1310	1311	1312	1313	1314	1315	1316	1317	1318	1319	1320	1321	1322	1323	1324	1325	1326	1327	1328	1329	1330	1331	1332	1333	1334	1335	1336	1337	1338	1339	1340	1341	1342	1343	1344	1345	1346	1347	1348	1349	1350	1351	1352	1353	1354	1355	1356	1357	1358	1359	1360	1361	1362	1363	1364	1365	1366	1367	1368	1369	1370	1371	1372	1373	1374	1375	1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1388



CONSUMO DI SUOLO		BRIANZA EST	
COMUNE	SUPERFICIE COMUNALE (kmq)	SUPERFICIE URBANIZZATA (kmq)	INDICE DEL CONSUMO DI SUOLO (%)
AGRATE BRIANZA	11,3	4,4	39,24
AICURZIO	2,5	0,7	29,00
ARCORE	9,4	4,7	49,74
BELLUSCO	6,6	2,4	36,59
BERNAREGGIO	5,9	2,6	44,49
BURAGO DI MOLGORA	3,5	1,5	43,79
BUSNAGO	5,9	1,8	30,46
CAMBIAGO	7,3	2,0	27,25
CAMPARADA	1,6	0,6	38,91
CAPONAGO	5,0	1,8	34,98
CARNATE	3,5	1,7	47,73
CARUGATE	5,4	2,4	45,13
CAVENAGO DI BRIANZA	4,4	1,6	37,42
CONCOREZZO	8,4	3,8	45,43
CORNATE D'ADDA	14,1	2,3	16,12
MEZZAGO	3,7	1,0	26,80
ORNAGO	5,8	1,2	21,59
RONCELLO	3,1	0,9	27,75
RONCO BRIANTINO	3,0	1,0	33,75
SULBIATE	5,2	1,1	20,72
USMATE VELATE	9,7	3,2	33,33
VIMERCATE	20,6	7,2	35,03
TOTALE AMBITO EST	145,9	50,0	34,29
TOTALE AMBITO BRIANZA	424,3	199,4	46,99

F - BRIANZA EST

QUADRO CONOSCITIVO: ELEMENTI DELL'ASSETTO TERRITORIALE SINTESI DELLE INTERVISTE

SISTEMA AMBIENTALE

Parchi regionali

Il Parco Regionale dell'Adda Nord, interessa ambiti di rilevante pregio paesistico e naturalistico-ambientale; Il corso dell'Adda e la sua valle grazie alla particolare morfologia del suo alveo, profondamente scavato, alle emergenze ambientali legate alle zone umide e alla fitta vegetazione che ricopre lunghi tratti delle sponde, costituisce un ambito di elevato valore naturalistico e si pone come il più interessante sistema ambientale della pianura. Si rilevano lungo il corso del fiume la presenza di elementi geomorfologici costitutivi del paesaggio fluviale quali i terrazzi fluviali, le scarpate morfologiche, i corsi d'acqua minori, le isole, le aree golenali, le zone umide ecc... Analogamente importanti sono i complessi boscati, le macchie arboree e arbustive che costituiscono le diverse formazioni vegetali di contesto al sistema idrografico.

Sono altresì compresi nel perimetro del Parco nuclei di antica formazione di particolare interesse storico e ambiti con rilevanti significati di archeologia industriale.

Parchi locali di interesse sovracomunale

I PLIS riconosciuti sono quelli del Molgora e del Rio Vallone.

Il territorio ricompreso all'interno del parco del Molgora garantisce, pur con le restrizioni determinate dagli attraversamenti urbani che hanno determinato una riduzione della fascia boscata di ripa, una continuità del sistema ecologico nord-sud ponendo in relazione il sistema prealpino della Brianza con i parchi urbani del sistema metropolitano; costituisce inoltre l'attestamento privilegiato con il sistema delle aree agricole che si è strutturato e relazionato con la rete irrigua.

Il Parco del Rio Vallone costituisce anch'esso un sostanziale elemento ecologico con andamento nord-sud con evidenza nel ruolo di promozione del recupero ambientale dell'area della ex discarica di Cavenago e di "ricucitura" del territorio mediante la connessione di aree agricole periurbane e di frangia; rappresenta,

almeno in prospettiva, un importante elemento di connessione della rete ecologica con gli spazi aperti di Mezzago e Cornate e con il sistema ambientale strutturante dell'Adda.

e di connessione di aree agricole, anche di frangia.

Ulteriori PLIS proposti e in fase di riconoscimento o comunque in fase di concretizzazione amministrativa sono il Parco agricolo della Cavallera (nei territori di Concorezzo, Villasanta, Arcore, Vimercate), il Parco del Molgora-Villoresi, il Parco delle Colline (nei territori dei Arcore, Usmate Velate e Camparada) il Parco Est Cave ed il Parco dei Cinque Borghi (nei territori di Vimercate, Bernareggio, Usmate Velate).

Aree agricole e altri spazi aperti di rilevante interesse ambientale e paesistico

Le aree agricole e gli spazi aperti di maggiore valore paesistico-ambientale costituiscono sistemi di salvaguardia e tutela dell'ambiente, ricoprendo un fondamentale ruolo nella riqualificazione del paesaggio (anche sotto il profilo del recupero della memoria e della valorizzazione dell'identità culturale dei luoghi) e nella promozione di un "presidio ecologico" del territorio.

Nei territori in argomento è ancora riconoscibile un agrosistema che, seppure non completamente strutturato e definito, riveste notevole importanza in quanto elemento di interfaccia e di relazione tra i diversi sistemi insediativi e, almeno in prospettiva, in ragione della possibilità di istituire un rapporto privilegiato tra i margini dei tessuti urbani e lo spazio aperto. Sotto il profilo paesistico-ambientale, sono aree di estrema potenzialità (e per contro di estrema fragilità) proprio in ordine al loro ruolo di assorbimento degli impatti da parte del sistema insediativo e in relazione alla loro funzione di riequilibrio ecologico.

Si segnalano, in particolare, l'area contenuta a nord della Strada Provinciale 2, tra l'Adda e la Strada Provinciale 3, che presenta ancora una buona estensione e continuità degli spazi agricoli, con una significativa presenza di complessi rurali attivi; lo spazio aperto tra Bernareggio, Carnate, e Ronco Briantino che costituisce un prezioso elemento di presidio, di tutela e di riequilibrio paesistico-ambientale, l'area a nord di Vimercate, importante nodo di relazione con l'ambito del Torrente Molgora.

SISTEMA INSEDIATIVO

Centri urbani a rilevanza sovralocale

Vimercate costituisce nell'ambito territoriale di riferimento, un polo di eccellenza soprattutto in ordine al buon livello dei servizi di carattere territoriale (Ospedale, polo scolastico di ordine superiore, significativa rilevanza del polo tecnologico) che lo denotano come "centro di gravitazione" dei comuni contermini.

Diretrici di localizzazione dei sistemi produttivi

Il tratto autostradale della A4 e della tangenziale est, in relazione al grado di accessibilità garantita, costituiscono significativo elemento di strutturazione lineare dei complessi industriali dei comuni di Concorezzo, Carugate, Agrate, Caponago, Cavenago, Cambiagio e Vimercate.

Lungo la direttrice della Strada Statale 342 dir., affiancata dalla linea ferroviaria Milano-Carnate, si evidenzia in particolare il polo industriale e terziario di Arcore.

Lungo la direttrice della Strada Provinciale 2, di notevole rilevanza sono il polo industriale di Bellusco-Mezzago, l'area produttiva a Busnago, la zona industriale di Cornate d'Adda.

Lungo la direttrice della SP 3 rilevanti sono il polo produttivo a sud di Bernareggio e l'insediamento industriale di Ronco Briantino.

Polarità commerciali

Nella geografia dell'offerta commerciale a scala territoriale sono da sottolineare i "parchi commerciali" "Il Globo" a Busnago, e il "Carosello" a Carugate, la grande struttura di vendita "Rico" ad Arcore, le medie strutture di vendita della Esselunga a Vimercate e della Delizia a Bellusco.

QUADRO INTERPRETATIVO: NODI CRITICI E ORIENTAMENTI

SISTEMA AMBIENTALE

L'effettiva evoluzione delle condizioni ambientali deve essere valutata con riferimento sia alla qualità biologica del sistema sia con riguardo alle peculiarità di ordine paesaggistico. I fenomeni di inquinamento atmosferico, delle acque e del suolo possono essere efficacemente affrontati mediante una politica di programmazione e pianificazione attenta e orientata allo sviluppo sostenibile; il degrado ambientale deve essere affrontato anche in termini di perdita di stabilità degli ecosistemi riducendo gli inquinamenti puntuali e diffusi, e impedendo la scomparsa di habitat particolari (ci si riferisce in particolare alle zone umide, alle zone fluviali e agli spazi aperti extraurbani) Analogamente non può essere trascurato il tema della qualità e dell'identità dei paesaggi che contraddistinguono il territorio del vimercatese, che deve mantenere la propria specificità e peculiarità per contrastare una tendenza omologante che renda illeggibili le differenze e i valori del territorio.

Le valenze e le peculiarità ambientali, le aree a maggiore vocazione ambientale non devono assumere la connotazione di territorio estraneo, ma devono diventare occasione privilegiata di innalzamento della qualità della vita. La loro efficacia in termini ecologici, da rafforzare in un sistema integrato a rete, non deve essere disgiunta da una capacità di auto-promozione e auto-valorizzazione e in una concreta e compatibile fruizione da parte della società insediata.

DIFESA DEL SUOLO

Deve essere promosso un percorso innovativo che superi il concetto della difesa del suolo unicamente come insieme di interventi a seguito di calamità, e che veda nell'attività di pianificazione una reale occasione di prevenzione dai rischi.

Superando il criterio dei finanziamenti a seguito di emergenze, si dovrà procedere, coerentemente col quadro di pianificazione, alla realizzazione di programmi integrati di prevenzione del rischio e riassetto idrogeologico del territorio, con particolare attenzione al recupero ambientale e naturalistico dello stesso. Superare il concetto dell'emergenza significa anche sviluppare la manutenzione del territorio con interventi di presidio del reticolo idraulico minore e delle opere di bonifica.

SISTEMA INSEDIATIVO

Governare il superamento delle dicotomie del territorio (città/campagna, centro/periferia) significa investire nella valorizzazione di un territorio caratterizzato da un assetto insediativo attento al territorio e che si propone come una rete di realtà e di opportunità ambientali e insediative differenziate e complementari. Al contrario, un sistema insediativo che evolve nella direzione di una “confusa” periferia e indifferenziazione del territorio “altro” (e a cui si accompagna l’ulteriore specializzazione economica e sociale del centro capoluogo), si rivela, sempre più, un modello degenerativo e destinato a produrre effetti negativi a vari livelli. Innanzitutto genera una domanda di mobilità che continua a crescere, sia in termini quantitativi che di lunghezza degli spostamenti, e a disperdersi in ogni direzione con una risposta del trasporto pubblico inevitabilmente caratterizzata da una efficacia decrescente. Ulteriormente, determina un’incapacità di sviluppo delle realtà locali che rischiano la compromissione anche della loro identità storica, economica e sociale. Non secondario risulta il problema legato ad un eccessivo consumo di suolo e, comunque ad un uso del suolo improprio e non attento alle peculiarità territoriali, sia in termini di valenze ambientali che delle potenzialità culturali. Occorre recuperare un equilibrio tra l’offerta insediativa e una più ricca e differenziata offerta di servizi urbani, anche di attrazione sovracomunale. La perdita di competitività territoriale e del sistema economico produttivo, significativamente del settore commerciale della piccola distribuzione (esercizi di vicinato), l’incapacità di fornire risposte in temi adeguati, potrebbe portare ad una forte riduzione della capacità attrattiva e di sviluppo, la fuga di attività economiche e la conseguente perdita di funzioni.

SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Un sistema territoriale capace di rispondere adeguatamente alle realtà e ai bisogni espressi dal territorio e delle comunità insediate deve essere organizzato in modo efficiente in termini di infrastrutture a rete, particolarmente significative appaiono le carenze che contraddistinguono il sistema della mobilità, impostate su un modello monocentrico, l'insufficienza del trasporto pubblico su ferro sia per quanto riguarda il trasporto passeggeri che il trasporto merci. Non secondaria appare la questione dell'orientamento ad una sostenibilità dell'assetto strategico della mobilità di rango gerarchico superiore (la grande rete di collegamento regionale e nazionale) e della sua connessione e integrazione al territorio, la cui programmazione deve essere argomentata con valutazioni comparate dei costi e dei benefici (economici e ambientali) e riferita al grado di strategicità rispetto all'assetto del territorio e all'evoluzione del sistema insediativo. Occorre operare affinché ogni progetto di nuova infrastrutturazione sia accompagnato non solo dalle opere di mitigazione del contorno ma anche da opere di compensazione tali da migliorare la qualità ambientale del contesto allargato.

QUADRO PROGRAMMATICO: PRINCIPI GENERALI E INDIRIZZI

SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Le nuove emergenze sociali e ambientali, le nuove condizioni economiche e produttive e, in sintesi, l'esigenza di rispondere a nuovi modelli insediativi sul territorio, hanno determinato un crescente interesse per il sistema della mobilità, attribuendo al settore dei trasporti un ruolo centrale nelle politiche territoriali e nelle strategie di pianificazione.

In particolare, il territorio della Brianza, fortemente connotato da un assetto organizzativo e funzionale policentrico, costituito da sistemi urbani diffusi composto da differenti aggregazioni di città medie e piccole –ognuna caratterizzata da una propria identità, specificità e vocazione- denota, per quanto qui d'interesse, una crescita della complessità delle relazioni territoriali, a cui si accompagna inevitabilmente una crescita della domanda di mobilità.

In tale quadro, l'articolazione della struttura generale del processo di pianificazione strategica, non può che essere strettamente interconnessa e integrata con un'attenta programmazione degli interventi sul sistema infrastrutturale.

Una politica innovativa della mobilità, a cui corrisponde un'istanza culturale di rinnovamento della pianificazione dei trasporti, al fine di perseguire il raggiungimento di obiettivi di qualità territoriale e ambientale, deve assumere come centrale la questione dei trasporti pubblici e, significativamente, il miglioramento delle prestazioni e la ricerca di soluzioni in grado di ridurre l'impatto ambientale delle infrastrutture e, di più, in grado di garantire equilibrio ed efficienza territoriale.

Nell'ambito dei trasporti pubblici, assume particolare rilevanza il trasporto su ferro, sia con riguardo al trasporto delle merci che al trasporto dei passeggeri e con riferimento sia al trasporto di medio-lungo raggio che al trasporto provinciale e metropolitano.

Infatti, la risoluzione dei sempre più critici problemi della mobilità all'interno di un'area territoriale tra le più densamente popolate e produttive d'Italia, connotata da sistemi paesistico-ambientali significativi e particolarmente fragili, qual'è la Brianza, presuppone prioritariamente la riorganizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico e necessita, in particolare, la riqualificazione ed il riassetto delle infrastrutture su ferro.

Nello specifico, appare di particolare rilevanza la considerazione del ruolo che complessivamente le infrastrutture su ferro esistenti possono costituire: un patrimonio che, se adeguatamente riqualificato e potenziato, può rappresentare la base di un sistema di riorganizzazione della mobilità integrata.

Appare opportuno un richiamo alle programmazioni e pianificazioni consolidate o comunque assunte a diversi livelli decisionali precedentemente al presente studio: ci si riferisce in particolare al Sistema Viabilistico Pedemontano nella risoluzione assunta nella pre-conferenza di servizi convocata dalla Regione Lombardia in data 03.04.2001 e al Protocollo di intesa per la definizione degli interventi a completamento e adeguamento del sistema dei trasporti su ferro per l'area della Brianza, sottoscritto in data 13.03.2001.

Per quanto concerne l'opera infrastrutturale viabilistica, ferme restando le posizioni critiche e negative in ordine alla necessità della soluzione di tipo autostradale e/o alla definizione dei tracciati, -così come espresse dalle Amministrazioni Comunali durante il percorso che ha contraddistinto i confronti istituzionali sulla questione Pedegronda–Pedemontana-Sistema Viabilistico Pedemontano- i nodi critici affrontati nel presente piano d'area riguardano gli orientamenti ad una maggiore integrazione dell'accessibilità veicolare con il territorio, sia in termini ambientali che di coerenza del sistema, demandando alla competente Regione in fase di progettazione preliminare, la precisazione progettuale dell'assetto e delle valutazioni sufficientemente argomentate sui costi e sui benefici (ecologici ed economici) della strategia dell'intervento.

Con riguardo al c.d. "protocollo del ferro" nella evidenza che lo stesso debba essere oggetto di maggiori approfondimenti, analisi ed elaborazione di adeguate soluzioni tecnico-progettuali per risolvere i nodi maggiormente critici quali ad esempio il ponte per l'attraversamento del fiume Adda, al fine di promuovere la massimizzazione delle sinergie tra accessibilità ferroviaria e integrazione con le politiche urbane, si sottolinea il disegno strategico di non proporre soluzioni in affiancamento tra le due infrastrutture che compongono i livelli funzionali più alti della gerarchia della mobilità: il Sistema Viabilistico Pedemontano e, appunto, la Gronda Ferroviaria Nord-Est.

Incremento dell'efficacia della mobilità privata e dei trasporti pubblici

- caratterizzazione e gerarchizzazione delle reti;
- razionalizzazione e rifunzionalizzazione delle modalità di effettuazione dei servizi di trasporto pubblico esistenti;

- sviluppo e potenziamento delle infrastrutture del trasporto pubblico.

Integrazione tra i modi di trasporto (ferro-gomma)

- integrazione dei servizi con ottimizzazione degli spostamenti verso i centri e i nodi d'interscambio;
- aumento dell'offerta di trasporto pubblico interurbano ed extraurbano per garantire l'accessibilità alle aree urbane e alle reti di trasporto urbano dei centri di eccellenza.

Orientamento alla sostenibilità ambientale

- valorizzazione e coordinamento delle risorse territoriali e locali, al fine della riduzione dell'impatto ambientale del sistema delle reti dei trasporti;
- previsione di adeguate misure di mitigazione degli impatti.

RETE STRADALE

Sistema autostrade e tangenziali

Riorganizzazione e razionalizzazione del sistema infrastrutturale di livello interregionale e interprovinciale mediante l'individuazione e definizione gerarchica dei nodi e il miglioramento delle connessioni con il sistema della viabilità di adduzione, attraverso reti locali integrate con il territorio.

Riduzione del forte stato di congestionamento della direttrice di collegamento est-ovest

QUADRUPPLICAMENTO DELLA TRATTA AUTOSTRADALE A4:

- progetto di potenziamento della struttura come occasione privilegiata di mitigazione degli impatti dell'infrastruttura stessa (attenzione ai valori ambientali e alle peculiarità paesistiche contermini, creazione di zone verdi a filtro fonoassorbenti, relazioni con i distretti industriali e con gli ambiti produttivi specializzati).

RIORGANIZZAZIONE DEI SISTEMI DEI CASELLI AUTOSTRADALI:

- riorganizzazione e rifunzionalizzazione del nodo di Agrate, razionalizzazione del punto di connessione tra il sistema della Tangenziale Est e della Autostrada A4, in modo da consentire lo "scambio" diretto tra i due sistemi, senza interferenze con il sistema della mobilità locale.

- rilocalizzazione e spostamento del casello di Cavenago Brianza e Cambiagio.

ORIENTAMENTO DELLA PROGETTAZIONE PRELIMINARE DEL “SISTEMA VIABILISTICO PEDEMONTANO”:

- individuazione, valorizzazione e protezione dei differenti caratteri morfologici, ambientali e paesaggistici attraversati dall’infrastruttura;
- finalizzazione di un sistema fortemente integrato con il territorio e rispettoso delle peculiarità paesistiche e ambientali;
- focalizzazione dell’attenzione progettuale sul riassetto complessivo delle infrastrutture dedicate alla mobilità nell’area interessata dal tracciato e sulle connessioni con le infrastrutture ferroviarie e metropolitane.

NUOVA TANGENZIALE EST ESTERNA:

- verifica di ipotesi progettuale che non preveda la realizzazione del tratto tra Melzo e la connessione con l’autostrada A4, con la consapevolezza, ad ogni modo, che l’eventuale prolungamento di raccordo della “Est Esterna” con l’infrastruttura autostradale A4 deve comunque prospettarsi distante dal tracciato della Tangenziale Est attuale, al fine di configurare un modello di “ring” a maglia larga.

Sistema strade statali, provinciali e comunali

Risoluzione dei problemi sovralocali e locali, determinati dal congestionamento dei traffici lungo le direttrici delle strade statali e provinciali e in corrispondenza dell’attraversamento dei centri urbani.

- 1) riqualificazione della SS 342 dir., riorganizzazione delle intersezioni con la viabilità trasversale e con la viabilità di raccordo nei capisaldi di Vimercate e Carnate.
- 2) riqualificazione della SP2 nella tratta tra Vimercate e Busnago, interventi di incremento dei livelli di sicurezza e comfort, adeguamento delle intersezioni con la viabilità gerarchicamente di livello inferiore.
- 3) realizzazione della tangenzialina esterna di Arcore finalizzata al decongestionamento della Ex SS 36 e alla connessione con il sistema viabilistico sud e con i nodi di Vimercate, Concorezzo e Monza (viale delle industrie).
- 4) realizzazione nuova circonvallazione sud di Vimercate.
- 5) riqualificazione della SP3 con realizzazione della tangenziale di Bernareggio.

- 6) realizzazione del sistema tangenziale Ornago-Cavenago con scenario di connessione tra la SP2 e la A4.
- 7) realizzazione e completamento dei by-pass dei centri urbani di Aicurzio, Busnago, Caponago, Carugate, Cornate d'Adda, Ornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate.

RETE TRASPORTI PUBBLICI

Riqualficazione della rete ferroviaria, adeguamento delle infrastrutture esistenti e miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico regionale.

ORIENTAMENTO ALLA PROGETTAZIONE DEGLI STUDI DI FATTIBILITÀ DELLA GRONDA FERROVIARIA NORD:

Riqualficazione e potenziamento della rete esistente lungo la tratta Macherio-Carnate, raddoppio della linea esistente tra Carnate e Paderno d'Adda con la conseguente costruzione di un nuovo ponte di attraversamento del fiume Adda, promuovendo una elevata qualità progettuale sia sotto il profilo architettonico-ingenieristico sia con riferimento alle problematiche ambientali-paesaggistiche.

PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA PER RAGGIUNGERE I COMUNI DI CARUGATE, AGRATE, CONCOREZZO VIMERCATE.

RIORGANIZZAZIONE DELLE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Integrazione dei servizi di trasporto pubblico, ampliamento dell'offerta dei servizi, incremento dell'accessibilità ai nodi delle reti di trasporto di livello superiore e ai centri urbani di eccellenza.

SISTEMA AMBIENTALE

Sostenere la qualità ambientale attraverso la salvaguardia delle zone maggiormente integre e il recupero generalizzato del territorio costituisce obiettivo prioritario, anche nell'ottica di considerare il territorio come la principale risorsa a disposizione e come l'elemento di base per uno sviluppo sostenibile e duraturo. Promuovere standard di sostenibilità ecologico-ambientale, significa ricercare il senso della espressione di un rapporto virtuoso tra il sistema insediativo ed il territorio, al fine della promozione di uno sviluppo che sia capace di coniugare l'efficienza economica con la tutela delle risorse naturali, di regolamentare un idoneo grado di riduzione della pressione del sistema insediativo sull'ambiente naturale e di migliorare la qualità dell'ambiente urbano.

In tale senso devono essere promosse politiche integrate indirizzate alla prevenzione degli inquinamenti, allo smaltimento e recupero dei rifiuti, alla promozione di interventi di riequilibrio e mitigazione degli impatti dell'attività umana e al potenziamento delle infrastrutture e delle dotazioni ecologiche e ambientali. E' necessario inoltre comporre un sistema territoriale in cui gli aspetti naturalistici, culturali e storici siano integrati e connessi fra loro attraverso la costruzione di una matrice paesaggistica di riferimento.

La straordinaria presenza di dotazioni di ambiti ambientali protetti, deve divenire opzione strategica per la realizzazione di una rete ecologica di parchi -in merito ai quali deve essere promosso il completamento e la valorizzazione ambientale e ricreativa- connessi da progetti di reti aree verdi attrezzate, di aree rurali anche ad uso non produttivo agricolo, di aree di pregio paesistico e storico.

1. Costituzione di una rete di aree protette fondata sui parchi regionali (Adda nord e Lambro) e sui PLIS (esistenti sono quelli del Rio Vallone e del Molgora, mentre di prossima istituzione sono quelli dell'ampliamento del Rio Vallone, ampliamento del Molgora (la cui intesa intercorsa è orientata alla creazione del Parco del Molgora-Villoresi), l'istituzione del parco delle Colline Briantee, del parco Agricolo della Cavallera, del Parco Est Cave ed il potenziale parco dei 5 Borghi).
2. Costituzione di una rete di corridoi ecologici, che connetta le aree protette e salvaguardi i varchi esistenti (il cui significato è rilevante anche sotto il profilo insediativo poiché garantiscono il mantenimento ed il potenziamento del sistema policentrico).
3. Attivazione di politiche di gestione che consentano la valorizzazione e la reale fruizione delle aree protette.
4. Attivazione di azioni per fronteggiare emergenze idrogeologiche (approvvigionamento idrico con la costituzione del consorzio Fabbrica dell'acqua e regimazione acque superficiali con interventi di sistemazione delle sponde dei torrenti).
5. Connessione con i parchi esterni all'area di studio quali il Parco del Curone e Montevicchia (che si estende a nord del confine provinciale) ed il Parco agricolo sud Milano.

6. Potenziamento del ruolo paesistico del sistema idrografico (Molgora, Molgorana, Rio Vaneggio, Rio Vallone, Cava, Pissanegra, il Rio Comune, i canali irrigui leonardeschi lungo l'Adda, il Villoresi e l'Adda.

7. Valorizzazione del ruolo ecologico dei Parchi urbani. Di particolare rilievo sono il CTL 3 tra i Comuni di Bernareggio, Carnate e Ronco Briantino, quello nei pressi di Cascina Cassinetta ad Usmate Velate, il Parco di Villa Trivulzio ad Agrate, il parco comunale di Villa Borromeo ad Arcore, il Parco comunale dei Curzi ad Aicurzio.

8. Attivazione di azioni finalizzate alla forestazione di pianura e alla ricostruzione del patrimonio arboreo lungo le rive dei torrenti e dei fiumi.

SISTEMA AGRICOLO

Il paesaggio rurale è oggetto di dinamiche evolutive particolarmente accelerate che ne determinano un diffuso impoverimento sotto il profilo paesaggistico e della biodiversità e che sono determinate da una serie di fattori concomitanti che possono essere riassunti nello sviluppo dei centri urbani e delle reti infrastrutturali, nella trasformazione della struttura delle aziende agricole, nella modifica delle sistemazioni idraulico-agrarie e nella diffusione di nuovi manufatti edilizi di “banale” caratterizzazione e bassa qualità architettonica. Per contrastare i fenomeni degenerativi occorre innanzitutto ridare identità agli spazi agricoli, promuovere la riqualificazione delle aree agricole abbandonate, rafforzare il ruolo di presidio ambientale svolto dal sistema agricolo e incentivare una nuova vitalità economica del settore, sia attraverso politiche di incentivazione volte a garantire lo sviluppo di attività agricole sostenibili e lo sviluppo delle attività economiche, ecologiche e sociali della silvicoltura, sia mediante il sostegno allo sviluppo nelle aziende agricole di attività complementari anche mediante la sperimentazione di forme alternative di uso del patrimonio edilizio dismesso.

1. Risignificazione del paesaggio agrario mediante la valorizzazione della multifunzionalità dell'agricoltura, la cura dei canali di irrigazione ed il ripristino dei sistemi delle rogge, il mantenimento e ripristino dei filari etc...
2. Promozione di nuove forme di agricoltura orientate alla produzione di colture specializzate e di qualità (colture biologiche, ortofrutticole tra cui spicca ad esempio la coltivazione di asparagi rosa a Mezzago, vivaistiche a Agrate e Burago Mologora).
3. Valorizzazione del sistema dei nuclei agricoli originari quali ad esempio Camuzzago a Bellusco, Cascina Corte Anna e Belgioioso a Busnago, Cascina Orombella e Rocca a Cambiagio, Cascina Seregna, Bertagna e S. Giuseppe a Caponago, Cascina Valera e Giussana a Carugate, Cascina S. Giuseppe e la Corte dei Sanatt a Cornate, Cascina Orobona a Mezzago, Cascina Rossino e Cascina Borrella a Ornago, Cascina del Gallo a Roncello, Cascina dell'Amore a Ronco Briantino, Cascina Cassinetta a Usmate.

SISTEMA INSEDIATIVO

Obiettivo generale in questo ambito è il concetto di sostenibilità, qualità e funzionalità dell'uso del territorio, da ricercare nella salvaguardia e nella valorizzazione del modello insediativo policentrico del vimercatese: strategiche risultano al riguardo politiche di controllo delle dinamiche insediative in grado di governare la struttura insediativa complessa, di mantenere e potenziare la connotazione del territorio. Il consolidamento e la riqualificazione del territorio insediato, che si presenta nel vimercatese fortemente caratterizzato da centri di piccola e media dimensione, significa evitare fenomeni di espansione diffusa e indifferenziata che hanno assunto in altre parti della Lombardia e dell'Italia un livello di emergenza per il governo del territorio, dell'ambiente, della mobilità e dei servizi. Valorizzare il territorio e le sue peculiarità, promuoverne il riconoscimento della ricchezza e la valorizzazione di ogni specificità locale, culturale e sociale, costituisce un principio di assoluta centralità al raggiungimento del quale non può estraneo l'agire sui fattori localizzativi delle attività, sulle tipologie edilizie, sulla ricerca di sintonia e armonizzazione tra l'organizzazione del sistema degli insediamenti residenziali, del sistema degli insediamenti storici ed altri elementi di qualificazione quali ad esempio il sistema del commercio.

Perseguire il recupero dell'identità e della storia dei nuclei, attraverso la salvaguardia del passato, promuovendo interventi di riqualificazione dei centri storici, dei monumenti e del territorio nel suo complesso, diviene essenziale anche con riferimento ai temi della qualità e delle strategie di assetto territoriale.

Dovranno essere attivate, inoltre, politiche attraverso le quali promuovere, la riqualificazione delle aree urbane che versano in situazioni di particolare degrado: periferie, aree industriali dismesse, aree di frangia.

Dovrà essere favorita la diversificazione di funzioni residenziali, produttive e di servizio contrastando, in particolare nelle periferie e nei centri storici, gli effetti di monofunzionalità.

Dovrà essere privilegiato un orientamento alla qualificazione del sistema insediativo, sostenendo la realizzazione di opere caratterizzate da un elevato livello progettuale in termini di qualità.

Residenza:

1. Controllo delle nuove espansioni sotto il profilo localizzativo
2. Recupero del patrimonio edilizio e promozione di azioni di valorizzazione dei centri storici

3. Consolidamento degli ambiti urbanizzati

Industria:

1. Recupero e riqualificazione delle aree industriali dismesse (Agrate, Arcore, Bellusco e Concorezzo);
2. Riconversione dei settori produttivi e valorizzazione del ruolo tecnologico di Vimercate (con la previsione del Polo Tecnologico);
3. Previsione di nuovi insediamenti artigianali e industriali (di piccole e medie dimensioni) compatibili con il territorio e localizzati in prossimità della rete viabilistica primaria;
4. Riconversione e/o rilocalizzazione del sistema produttivo incompatibile con il tessuto edilizio esistente;
5. Orientamenti per la 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;
6. Verifica della necessità di prevedere un sistema intermodale di interscambio merci (trasporti ADR, trasporti di lunga percorrenza nazionali e internazionali)

Commercio:

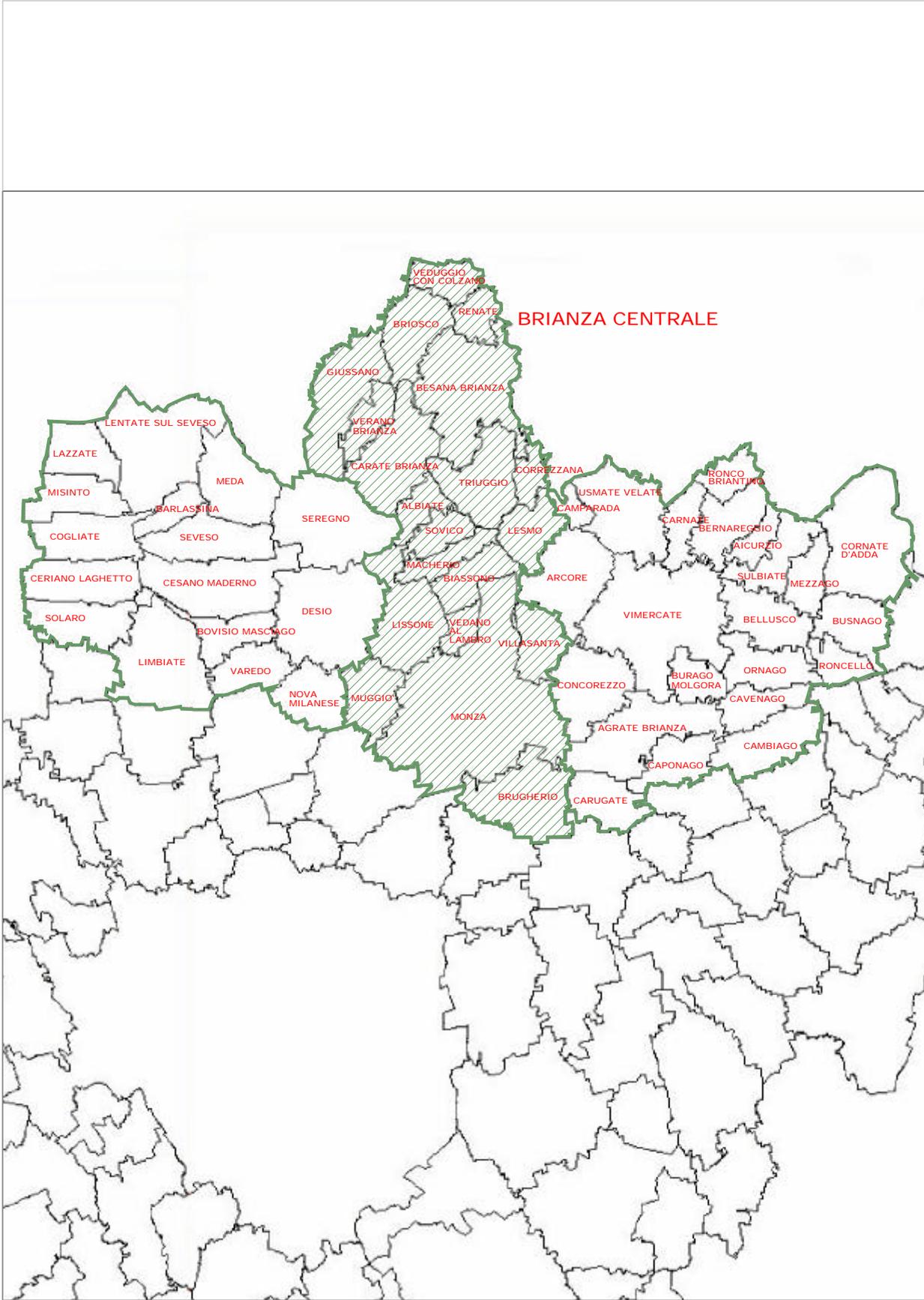
1. Valorizzazione delle attività commerciali situate nei centri storici
2. Razionalizzazione del sistema della rete per la media e grande distribuzione (garantendo adeguati livelli di accessibilità, elevati requisiti qualitativi).

SERVIZI TERRITORIALI

L'inadeguatezza della dotazione infrastrutturale dei servizi, soprattutto riferibile ai servizi di rango superiore e pregiati, determina uno squilibrio nel rapporto tra le realtà locali e il Capoluogo di Provincia (o pochi altri centri di gravitazione d'eccellenza) che condiziona negativamente l'efficienza dell'assetto insediativo.

Una diversa programmazione delle localizzazioni delle funzioni di servizio sarebbe, inoltre, in grado di diminuire gli alti costi sociali e territoriali determinati dalla necessità di un pendolarismo accentuato. Occorre allora promuovere un diverso modello insediativo in grado di attuare una gestione coordinata di servizi e di attività di supporto, in modo da elevare la competitività dei centri urbani e di garantire, in definitiva, una migliore qualità della vita.

1. Previsione della nuova struttura ospedaliera a Vimercate;
2. Previsione del secondo polo scolastico ad indirizzo umanistico;
3. Previsione di un Museo della produttività brianzola (iniziativa con il patrocinio della comunità europea ed oggetto di progetto di project financing) a Burago Molgora;
4. Potenziamento della scuola di musica (scuola media di indirizzo musicale, accademia musicale per gli studi superiori) e localizzazione del nuovo auditorium di Renzo Piano a Mezzago;
5. Potenziamento dei servizi consortili di igiene ambientale e della cooperazione sociale presso Cascina Sofia a Cavenago Brianza.



CONSUMO DI SUOLO		BRIANZA CENTRO	
COMUNE	SUPERFICIE COMUNALE (kmq)	SUPERFICIE URBANIZZATA (kmq)	INDICE DEL CONSUMO DI SUOLO (%)
ALBIATE	2,9	1,6	54,60
BESANA IN BRIANZA	15,7	4,9	31,22
BIASSONO	4,8	2,8	58,89
BRIOSCO	6,7	2,1	31,11
BRUGHERIO	10,3	5,8	56,56
CARATE BRIANZA	9,9	4,7	47,58
CORREZZANA	2,5	0,7	26,62
GIUSSANO	10,2	6,8	66,47
LESMO	5,0	2,3	46,06
LISSONE	9,3	7,0	75,08
MACHERIO	3,3	2,0	59,50
MONZA	33,1	23,8	72,04
MUGGIO'	5,5	3,4	61,81
RENATE	2,9	1,3	45,96
SOVICO	3,3	1,9	57,19
TRIUGGIO	8,4	2,5	29,31
VEDANO AL LAMBRO	2,0	1,6	82,48
VEDUGGIO CON COLZANO	3,5	1,5	42,77
VERANO BRIANZA	3,5	2,4	66,96
VILLASANTA	4,8	3,3	68,37
TOTALE AMBITO CENTRO	147,6	82,3	55,77
TOTALE AMBITO BRIANZA	424,3	199,4	46,99

G - BRIANZA CENTRALE

QUADRO CONOSCITIVO ED INTERPRETATIVO

La Brianza Centrale, con il Monzese e l'Alto Lambro si colloca a nord della Provincia di Milano, al confine delle Province di Como (a ovest) e di Lecco (a nord – est): un territorio, quello della Brianza centrale pianeggiante a sud ed a andamento collinare a nord, segnato profondamente dalla rete idrografica di superficie affluente al Lambro.

In parte compreso nel Parco di Monza e nel Parco della Valle del Lambro che amplia a nord il Parco di Monza, la Brianza Centrale impedisce la saldatura degli altri due comparti della Brianza: la Brianza Ovest ed il Vimercatese.

L'area è ancora caratterizzata da forti interessi paesaggistici e naturalistici e dotata di emergenze storico – architettoniche (sistema delle ville; nuclei di archeologia industriale, ecc.) che con il paesaggio naturale si fondano armonicamente. Al tempo stesso è un'area densamente urbanizzata, con forte presenza di attività economiche, abbastanza simili a quelle della Brianza in generale.

In quest'area trovano infatti spazio attività medio – piccole ed artigianali, anche con presenza di imprese di rilevanza nazionale ed internazionale.

L'impianto generale e infrastrutturale di quest'area è a sua volta contraddistinto dai suoi fattori ambientali, risultando in generale inadeguato e poco funzionale alle esigenze di sviluppo delle attività e di quelle economiche in particolare.

Questo impianto è già organizzato a rete, per cui, ogni intervento proposto, sia di riqualificazione che di completamento, deve essere valutato all'interno della rete stessa, per come si struttura e per come si modificherà a seguito dell'intervento.

Quest'area, fatta di tanti centri, piccoli e medi, è caratterizzata da Monza e Comuni contermini a nord, da Lissone ad ovest e da Carate Brianza e Besana Brianza con Giusano a nord.

Monza, terza città della Lombardia, intrattiene un rapporto diretto con Milano.

IPOTESI DI PROGETTO

La lettura di cui al capitolo precedente, suggerisce quale obiettivo principale della riqualificazione del territorio sovracomunale, la ricomposizione delle sue componenti fondamentali:

- l'ambiente aderendo meglio alla configurazione orografica e all'assetto idrogeologico dell'area, al suo patrimonio storico – artistico ed ambientale;
- gli insediamenti e le infrastrutture della mobilità, procedendo principalmente al loro completamento ed alla loro riqualificazione, essendo loro stessi contraddistinti dai fattori ambientali dell'area.

Questa ricomposizione si propone in definitiva l'organizzazione a sistema di questo territorio: un'organizzazione ad alto tasso di sostenibilità da perseguire con interventi specifici.

MOBILITA'

La Brianza Centrale si avvale di una rete della mobilità sufficientemente articolata in strade regionali e provinciali (Nuova Vallassina ora S.S. n°. 36; Strada Provinciale n°. 6) ed in ferrovie (Milano - Como - Chiasso), in grado di rispondere già ora alle sue esigenze di funzionamento quotidiano ed ancor più in futuro, con le integrazioni infrastrutturali (nuova S.P. 6; Metropolitana di Monza) già programmate.

Questo sistema garantisce anche l'accessibilità del più grande Parco recintato d'Europa, anche se non sopporta il traffico delle grandi manifestazioni interne al Parco ed all'Autodromo, per le quali è necessario operare a più grande scala, utilizzando infrastrutture viarie e ferroviarie esterne e favorendo quindi un'accessibilità del Parco di tipo ciclopedonale e pubblico, su gomma e su ferro.

A questa scala il quadro di riferimento è infatti rappresentato oltre che dalla Nuova Vallassina ad ovest, anche dalla ex Statale n. 36 ad est, dalla Rho - Monza con Viale delle Industrie a sud e dalla futura Gronda Intermedia a nord e da numerose strade provinciali e da una fitta rete di strade comunali.

Come per la viabilità, a questa scala si annoverano anche importanti linee ferroviarie (Milano - Como - Chiasso e Milano - Lecco - Sondrio, Monza - Molteno - Oggiono) e, nel prossimo futuro, anche una linea metropolitana: quella monzese.

L'integrazione tra questo sistema della mobilità e quello interno all'area oggetto dello Studio, consentirà di risolvere anche l'accessibilità al Parco in occasione delle grandi manifestazioni, con collegamenti di raccordo di tipo pubblico e ciclopedonale.

L'assegnazione della domanda di mobilità alla rete stradale attuale evidenzia innanzitutto l'importanza del ruolo svolto dalla Strada Statale S.S. 36 che attraversa la Brianza Centrale da nord a sud.

In particolare la S.S. n°. 36 risulta interessata da rilevanti quote di traffico, soprattutto nel tratto Veduggio con Colzano – Giussano – Monza – Cinisello.

Le situazioni di maggior congestione nell'area riguardano:

- la maglia statale: in particolare lungo gli snodi della Nuova Vallassina, in prossimità dell'uscita di Briosco – Veduggio con Colzano e dell'incrocio con la strada Bregnano – Arosio, il traffico risulta spesso bloccato;
- le strade provinciali di attraversamento dei centri urbani:
 - lungo la S.P. 11 Carate Brianza – Seregno;

- lungo la S.P. 6 nel tratto Monza – Vedano al Lambro e intersezioni con traffico rallentato in Albiate (incrocio con la S.P. 135 Arcore – Seregno);
- eguali inconvenienti si manifestano lungo la S.P. 54 Besana Brianza – Monticello – Cernusco Lombardone all'incrocio della S.P. 51 Casatenovo – Malgrate in Monticello.

I fenomeni di congestione che si rilevano sulla rete generano problemi di sicurezza. In particolare sulla S.P. 6 in Besana Brianza sono frequenti casi di congestione, comportano fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico.

La realizzazione della Pedegronda suggerisce in particolare gli interventi di assetto e di riqualificazione della rete, oltre che del suo completamento al fine di eliminare i suoi problemi diffusi di congestione e di pericolo.

Linea ferroviaria FS Monza – Molteno – Oggiono, milano – Como – Chiasso e Milano – Lecco – Sondrio.

Il territorio è attraversato da nord a sud dalla linea ferroviaria FS Monza – Molteno – Oggiono e marginalmente dalle altre due linee.

Per la linea Monza – Molteno – Oggiono i Comuni chiedono da tempo interventi volti al miglioramento del servizio e dell'esercizio.

Le ultime proposte riguardano l'utilizzo della linea:

- nella parte sud come metrotramvia
- nella parte nord in funzione di trasporti merci, anche raccordandosi alla Gronda Ferroviaria merci.

Attualmente la linea non organizza nessun interscambio significativo, gomma – ferro, né per i passeggeri, né per le merci.

Ipotesi di progetto

Lo scenario che risulta più credibile per il territorio della Brianza Centrale , in riferimento allo stato di fatto prevede interventi di riqualificazione e potenziamento della rete esistente (Nodi, Ponti e raccordi fra strade di pari livello e tra queste e la rete di livello comunale ed intercomunale minore al fine della individuazione ed utilizzazione di una corretta gerarchia stradale), con l'aggiunta di tracciati nuovi già definiti, quali la nuova S.P. 6 e la Pedegronda a sud e la Novedrate – Arosio – Monticello – Paderno d'Adda al centro. Quest'ultima strada svolgerebbe compiti di gronda stradale (strada extraurbana secondaria) nord e di disimpegno del traffico di attraversamento dei centri abitati dei Comuni.

La soluzione del collegamento Monticello – Arosio potrebbe essere realizzato sia recuperando strade esistenti sia raccordando strade esistenti con strade già

previste dagli strumenti urbanistici sia ancora individuando nuovi tratti all'interno delle precedenti combinazioni .

Questo collegamento, se realizzato, potrebbe anche organizzare un'interconnessione ferro – gomma, in corrispondenza dell'incrocio con la linea ferroviaria FS Monza – Molteno –Oggiono ed in grado di rilanciare il ruolo di questa linea ferroviaria al servizio dell'intera area.

AMBIENTE

Il territorio della Brianza Centrale , ha proprie peculiarità territoriali e paesistiche di raccordo tra gli ecosistemi montani e di pianura ed è interessato da un complesso sistema collinare e fluviale. Esso presenta una notevole consistenza di aree protette sia di natura regionale che intercomunale.

La Brianza Centrale è però stata interessata anche se in misura minore, da gravi fenomeni di inquinamento dovuti oltre che a fattori di pressione antropica anche a fattori di vulnerabilità legati alle sue caratteristiche geologiche (paleoalvei del Lambro).

Inoltre tra gli insediamenti, quelli produttivi non sono solo territorialmente diffusi ma anche consistenti ed in quanto tali pongono maggiori difficoltà di controllo ai fini della tutela ambientale.

In generale si deve riscontrare un ritardo sulle direttive CEE per i rifiuti, per la motorizzazione, per l'inquinamento idrico ed atmosferico.

E' da rilevare, per lo stato di fatto, che il sistema di depurazione delle acque è a buon punto in ampie parti della Brianza.

Ancora problematica la organizzazione dello smaltimento dei rifiuti urbani.

Alto Lambro

L'Alto Lambro si identifica con la parte più naturale del Parco della Valle del Lambro, dove ancora il fiume è ben visibile, scorre nel verde ed è innervato da linea ferroviaria Monza - Molteno – Oggiono che ne garantisce l'accessibilità ferroviaria.

Per l'Alto Lambro la ricomposizione paesistica delle presenze e funzioni territoriali è problema importante.

In questa prospettiva mobilità ed ambiente sono due problemi dell'organizzazione, del territorio, rilevanti e interconnessi. La mobilità (ferro – gomma) può garantire infatti, oltre al contenimento degli inquinamenti, l'accessibilità delle grandi aree e dei parchi, da quelli regionali a prevalente andamento nord – sud a quelli locali e sovracomunali che si propongono la loro connessione est – ovest.

Ipotesi di progetto per un grande parco interprovinciale est – ovest

La salvaguardia dell'ambiente dell'Alto Lambro in particolare, corrisponde all'esigenza più generale di salvaguardia della sua identità storico e culturale.

E' possibile riorganizzare le aree verdi interne ed esterne ai parchi, in un'area collinare al cui interno le infrastrutture della mobilità consentono di organizzare a nord, in direzione est – ovest, i Parchi regionali del Ticino, di Appiano Gentile,

delle Groane, della Valle del Lambro, del Curone e Montevicchia e dell'Adda, e dei P.L.I.S. dei Fontanili e del Medio Olona, delle Brughiere e dei Colli Briantei. Questa ricomposizione di tipo strutturale, e non già nello schema del semplice corridoio ecologico, consente la formazione di un vero parco interprovinciale est – ovest ed anche una migliore integrazione tra il paesaggio naturale e quello storico: dalla Ville di delizia e dai Parchi ottocenteschi della Brianza Collinare alle Dimore di rappresentanza della pianura irrigua.

SERVIZI ESISTENTI

La Brianza presenta sul suo territorio una dotazione diffusa di servizi alla persona. La maggior parte dei settori coinvolti, oltre che delle opportune integrazioni, necessitano però di un'adeguata connessione a sistema in grado di amplificarne funzionalità e potenziale.

Il patrimonio storico architettonico distribuito su tutto il territorio brianteo appare di notevole importanza per diffusione e valore. Il sistema dei centri storici, non sempre adeguatamente conservati e valorizzati, rappresenta in questo senso una risorsa da considerare anche in senso turistico.

Emergenza assoluta in grado di proiettare la Brianza in una dimensione internazionale in campo turistico è il sistema Villa Reale e Parco di Monza, da tempo in attesa di un'adeguata destinazione d'uso.

Ancora insufficiente appare invece la dotazione dei servizi ricettivi.

In campo culturale il sistema museale presenta una sua punta di eccellenza a Monza con il museo del Duomo e quello della Villa Reale. Più sguarnito appare invece il resto del territorio brianteo.

L'intero territorio brianteo è interessato dal sistema scolastico articolato nei diversi livelli.

E' stato appena avviato in Brianza il decentramento del Sistema Universitario Regionale, fattore strategico in grado di giocare un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'intero contesto brianteo.

Abbastanza critica appare la situazione per quanto riguarda la dotazione di servizi all'impresa.

Esistono sul territorio brianteo concentrazioni di servizi terziari, presso il centro Colleoni ad Agrate e presso le torri di Vimercate.

Il sistema fieristico si articola invece nei centri espositivi di Monza, Erba e Osnago. Scarsi infine i legami tra il settore produttivo e quello culturale che, avvalendosi anche del mondo dell'istruzione e della ricerca, potrebbero innescare processi virtuosi in grado di rilanciare l'intero "Sistema Brianza".

QUADRO PROGRAMMATICO

SISTEMA AMBIENTALE

- 1) Costituzione di una rete di aree protette fondata sui parchi regionali (Parco Valle Lambro, Parco Adda Nord, Parco delle Groane, sui PLIS esistenti: Parco del Grugnotorto, Parco del Molgora, Parco del Rio Vallone, Parco della Brughiera Briantea, Parco della Brianza Centrale e sui PLIS proposti: Parco Cave Est, Parco delle Colline Brianzole, Ampliamento del Parco della Brianza Centrale, Parco agricolo del Vimercatese della Cavallera, Ampliamento del parco del Molgora
- 2) Costituzione di una rete di corridoi ecologici che connettano le aree protette e salvaguardino i varchi esistenti (il cui significato è rilevante anche sotto il profilo insediativo poiché garantiscono il mantenimento ed il potenziamento del sistema policentrico)
- 3) Attivazione di politiche di gestione che consentano la valorizzazione e la reale fruizione delle aree protette.
- 4) Regimazione acque superficiali con interventi di risistemazione delle sponde dei torrenti).
- 5) Connessione con i parchi esterni all'area di studio quali il Parco del Curone e Montevecchia (che si estende a nord del confine provinciale) ed il Parco agricolo sud Milano.
- 6) Potenziamento del ruolo paesistico del sistema idrografico (Molgora, Molgorana, Rio Bovarolo ecc. .
- 7) Valorizzazione del ruolo ecologico dei Parchi urbani. Di particolare rilievo sono:
- 8) Attivazione di azioni finalizzate alla ricostruzione del patrimonio arboreo lungo le rive dei torrenti e dei fiumi.

SISTEMA AGRICOLO

1. Valorizzazione del sistema dei nuclei agricoli storici :

SISTEMA INSEDIATIVO

Valorizzazione del sistema policentrico lungo l'asse della Brianza Centrale

Residenza:

1. Controllo delle nuove espansioni sotto il profilo localizzativo privilegiando gli interventi di qualità
2. Recupero del patrimonio edilizio esistente e promozione di azioni di valorizzazione dei centri storici
3. Consolidamento degli ambiti urbanizzati con risistemazione delle frange, riuso delle aree industriali dismesse poste in prossimità dei centri storici o dei quartieri residenziali.

Industria:

1. Recupero e riqualificazione delle aree industriali dismesse (Monza, Brugherio, Lissone, Villasanta);
2. Riconversione dei settori produttivi e valorizzazione del ruolo tecnologico di (con la previsione del Polo Tecnologico);
3. Previsione di nuovi insediamenti artigianali e industriali di piccole e di medie dimensioni da rendere compatibili con il territorio circostante;
4. Riconversione e/o rilocalizzazione del sistema produttivo incompatibile con il tessuto edilizio esistente;
4. 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;
6. Verifica della necessità di prevedere un sistema intermodale di interscambio merci (trasporti ADR, trasporti di lunga percorrenza nazionali e internazionali)

Commercio:

1. Valorizzazione delle attività commerciali situate nei centri storici
2. Razionalizzazione del sistema della rete per la media e grande distribuzione garantendo adeguati livelli di accessibilità, elevati requisiti qualitativi.

SISTEMA DELLA MOBILITÀ

1. Previsione della tratta di “sistema viabilistico pedemontano” integrato al territorio (protezione dell’ambiente, verifica della relazione con gli insediamenti e la rete viabilistica esistente);
2. 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.
3. 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).
5. 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 Cittadella Giudiziaria), 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.
6. Strutturazione di un sistema di percorsi ciclo pedonali a livello territoriale alternativo alla mobilità veicolare
7. Riqualificazione della linea metrotranviaria Milano Desio

H - DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO

Con il Documento di Inquadramento, si è di fatto avviata la procedura per l'elaborazione del P.d.A..

Ovviamente un ulteriore approfondimento metodologico sulle procedure e la definizione puntuale dei contenuti del Piano d'Area è da costruire nel proseguo di questo processo.

Infatti il Piano d'Area deve connettersi a problematiche inerenti i Piani Settoriali ed altri Piani d'Area e conseguentemente ai rapporti tra questi ed il Piano Territoriale nonché all'organizzazione delle decisioni di formulazione, approvazione e gestione nel rapporto tra ambito istituzionale (Provincia) e ambito d'Area (Brianza).

Si può sin d'ora affermare che in ragione delle nuove metodologie sarà necessario elaborare dopo il Documento di Inquadramento, un Piano di Coordinamento dei contenuti strategici su cui procedere per la valutazione di più particolari definizioni urbanistiche e di previsione territoriale dimensionata, localizzata, normata e temporalizzata.

L'avvio di questa procedura (Piano d'Area) aveva, come già detto, anche il compito di "assorbire" gli elementi del dibattito determinato dall'avvio della predisposizione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e dalla previsione infrastrutturale che con la Pedegronda ha determinato la focalizzazione del dibattito urbanistico sul problema specifico. Per questo aspetto sottolineiamo l'importanza del lavoro svolto nel continuo contatto con le Amministrazioni e con tutti i livelli istituzionali (Provincia e Regione).

Il lavoro svolto ha retroagito sulla complessa procedura di definizione del collegamento est – ovest in Brianza e sulla organizzazione complessiva della rete.

I Sindaci hanno ritenuto, sulla base di dati di fatto, che la soluzione di alcuni problemi prioritari per la Brianza, come quello della Mobilità in particolare, configurino non solo un interesse locale e intercomunale ma anche un interesse e ricaduta di ordine regionale e provinciale proprio per l'alto, complesso ed evoluto ruolo che il sistema economico brianteo svolge nell'economia regionale e nazionale. Le risultanze di analisi ormai decennali configurano chiaramente questo ruolo caratterizzato da una propria polarità e centralità nel contesto provinciale e regionale.

Centralità connessa a sud al sistema del polo metropolitano milanese e del proprio hinterland e a nord al sistema lineare delle Città pedemontane.

MOBILITA'

In questa prospettiva è opportuno e del tutto prioritario verificare ulteriormente le caratteristiche di una nuova viabilità est – ovest in Brianza, collegamento importante ma che, come si è più volte sottolineato non risulta accettabile con funzioni prevalenti di attraversamento estraneo alla valorizzazione ed integrazione con la stessa rete infrastrutturale e con il sistema socio – economico ed ambientale della Brianza.

Il traffico in Brianza si compone di tre vettori che all'incirca si equivalgono: con il traffico di attraversamento e di collegamento con Milano, è rilevante il traffico interno dell'area.

Per rispondere alle esigenze di mobilità è sembrato opportuno non già privilegiare una sola direttrice ma completare la rete della mobilità, realizzando gli interventi stradali e ferroviari mancanti e riorganizzando le connessioni della rete con il sistema autostradale.

AMBIENTE

La salvaguardia dell'ambiente della Brianza corrisponde all'esigenza più generale di salvaguardia della sua identità storico e culturale.

In questa prospettiva il Piano d'Area della Brianza dovrà innanzitutto valorizzare la specificità delle diverse aree per poi ricomporre unitariamente il suo territorio, aderendo meglio alla sua configurazione orografica, all'assetto idrogeologico dell'area, ed al suo patrimonio storico – artistico, ambientale e non.

Questa ricomposizione ambientale presuppone l'attuazione dei progetti di risanamento dei bacini dell'Olna, Seveso, Lambro e Molgora, e di riassetto idrogeologico complessivo del territorio brianteo.

Complessivamente la Brianza si deve identificare come un territorio unitario alla fine di definire un riequilibrio ecologico, in grado di risolvere i problemi di inquinamento e dei rifiuti anche industriali.

SERVIZI

La Brianza non necessita solamente di servizi burocratici ed amministrativi. Si dà per scontato che questi esistono e funzionino al meglio, ovunque si collochino sul territorio, per esigenze di maggior funzionalità ed efficienza.

La Brianza necessita soprattutto di servizi funzionali al suo progresso culturale, socio – economico ed ambientale.

Il grande patrimonio storico – artistico ed ambientale della Brianza consentirebbe l'insediamento di:

- attività turistiche, specializzate in convegni e studi;
- socio – sanitarie, specializzate in case di cura;
- didattiche – culturali;
- di tempo libero.

L'impianto produttivo della Brianza richiede servizi:

- di ricerca nel Vimercatese;
- di terziario avanzato nella Brianza Ovest.

in grado di innescare un meccanismo virtuoso di crescita dell'economia della Brianza.