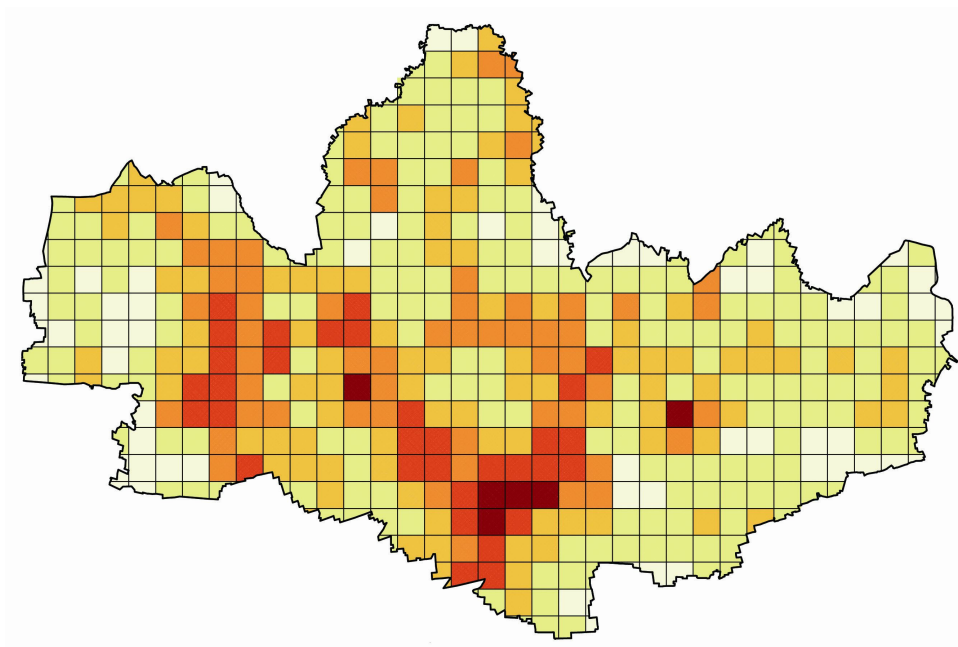


PIANO D'AREA DELLA BRIANZA



SVILUPPO BRIANZA

Arch. Aldo Redaelli

Arch. Francesco Redaelli

Relazione

INDICE

<i>1</i>	Premessa
<i>3</i>	La Brianza
<i>7</i>	Quadro di riferimento e adempimenti
<i>10</i>	Questioni di metodo

PARTE I

<i>15</i>	Capitolo 1
	Il sistema infrastrutturale
<i>16</i>	1.1 Stato di fatto: il sistema ferroviario
<i>19</i>	1.2 Stato di fatto: la rete della viabilità
<i>21</i>	1.3 Prospettive
<i>26</i>	1.4 Autostrada Pedemontana e Gronda ferroviaria
<i>29</i>	Capitolo 2
	Il sistema ambientale
<i>30</i>	2.1 Stato di fatto
<i>36</i>	2.2 Prospettive
<i>39</i>	Capitolo 3
	Il sistema insediativo
<i>40</i>	3.1 Morfologia e insediamento nella costruzione del paesaggio
<i>45</i>	3.2 Le direttrici territoriali nella costruzione del sistema insediativo brianteo
<i>51</i>	3.3 Le attività economiche
<i>56</i>	3.4 Prospettive

PARTE II

61 Capitolo 1

Ipotesi progettuale

- 62 1.1 La riorganizzazione dei servizi per sistemi funzionali
- 66 1.2 Sistemi territoriali e polarità consolidate
- 71 1.3 Sistema territoriale dei Giovi
- 74 1.4 Sistema territoriale della Valassina
- 77 1.5 Sistema territoriale dello Spluga
- 80 1.6 Poli attrattori
- 86 1.7 Corridoi ecologici e fluviali per la connessione dei parchi regionali

89 Capitolo 2

Il Piano dei Servizi

- 90 2.1 Obiettivi
- 92 2.2 La Brianza delle qualità
- 94 2.3 Il sistema della mobilità
- 104 2.4 Il sistema universitario: università e ricerca come incentivo contestuale

PARTE III

- 113 Appendice: le schede di raccolta dati
- 119 Appendice: i sistemi insediativi della Brianza
- 141 Appendice: le elaborazioni dei dati raccolti
- 145 Appendice: le fonti utilizzate
- 149 Appendice: elenco elaborati grafici allegati

Premessa

La redazione di un Piano d'Area per la Brianza appare oggi un'operazione particolarmente significativa per la possibilità di ripensarne il ruolo a seguito dell'istituzione della Provincia di Monza e della Brianza, e per gli importanti interventi programmati in campo infrastrutturale (sistema viabilistico pedemontano, gronda ferroviaria est, prolungamenti delle linee metropolitane e nuove tramvie). La corretta programmazione e gestione di eventi così significativi, aprirà inevitabilmente nuove prospettive di sviluppo per l'intero contesto, in campo infrastrutturale, ambientale e per quanto concerne le attività umane

Il Piano d'Area si propone non solo l'individuazione sul territorio di poli di eccellenza nel campo dei servizi alle persone ed alle attività, ma anche e soprattutto le loro forme di organizzazione a sistema, in riferimento in particolare alle infrastrutture della mobilità, su ferro e su gomma, ed alle specificità e potenzialità dei centri abitati e del sistema naturale e ambientale della Brianza.

Facendo intreccio intersettoriale tra le singole categorie funzionali, è possibile caratterizzare unitariamente l'intero *Sistema Brianza*, nell'ottica di un rafforzamento del policentrismo regionale contrapposto all'omologazione metropolitana del territorio, alla teorizzazione della *Grande Milano* di tre milioni e mezzo di abitanti. E' possibile infatti privilegiare una *Brianza produttrice* capace di instaurare nuovi rapporti alle diverse scale territoriali, rispetto ad una *Brianza consumatrice* facente parte di un'indifferenziata periferia metropolitana.

Il sistema viabilistico pedemontano in corso di progettazione potrebbe essere un'occasione irripetibile di valorizzare il ruolo della Brianza quale *territorio cerniera* tra le province lombarde economicamente più significative.

Le nuove connessioni in senso est-ovest dovrebbero consolidare una storica vocazione della Brianza di sapersi emancipare da un rapporto univoco e

limitante con Milano, rafforzando come già nel passato i legami con i poli di second'ordine, Varese, Como, Lecco, Bergamo, ma anche i rapporti alla scala internazionale garantiti dai più facili collegamenti con gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio.

Una volontà di emancipazione da Milano che non vuole essere una posizione campanilistica o provinciale, ma bensì una scelta strategica nell'ottica di riequilibrio del territorio regionale nella prospettiva della costruzione della città policentrica lombarda, capace di valorizzare le specificità delle diverse realtà locali.

In quest'ottica, l'Autostrada Pedemontana e la Gronda Ferroviaria devono trasformare i punti di intersezione con il sistema dei collegamenti nord-sud tra la Brianza e la città di Milano, in cerniere delle rete regionale, sia a livello trasportistico che nella capacità di localizzare funzioni selezionate e strategiche.

Si deve inoltre impedire che le infrastrutture pedemontane possano generare un nuovo livello di urbanizzazione anche insediativa del suo territorio lungo i tracciati previsti. In questa prospettiva ai nuovi collegamenti est-ovest, viabilistici e ferroviari, si dovranno accompagnare per quanto possibile, connessioni verdi e corridoi ecologici nell'ottica di una rinaturalizzazione del territorio brianteo.

Il Piano d'area della Brianza potrà quindi essere inteso come premessa e contributo alla prossima redazione del Piano Territoriale di Coordinamento della nascita Provincia di Monza e della Brianza.

La Brianza

La Brianza si distingue nel contesto regionale per il suo impianto insediativo, 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 che intrattiene con il territorio circostante relazioni autonome, sia insediative, che infrastrutturali ed ambientali.

Il suo impianto insediativo si articola in tanti centri piccoli e medi, in aree omogenee (est, ovest e centro) ed in un tessuto connettivo (strade, parchi, ferrovie, ecc.) che la caratterizza unitariamente, risultando l'antidoto necessario al proliferare della città metropolitana di tipo *Milanocentrica*.

In questo contesto assume un particolare valore il ruolo di Monza che ha storicamente intrattenuto oltre che rapporti con l'area vasta della Brianza, anche un rapporto diretto, complementare e mai subalterno con Milano.

Questa identità specifica della Brianza e la sua capacità di promuovere uno sviluppo autonomo 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 di un'indifferenziata periferia metropolitana.

Per risolvere queste contraddizioni ed avviare uno sviluppo sostenibile, anche in riferimento a progetti di importanti trasformazioni territoriali, il Coordinamento e l'Assemblea dei Sindaci della Brianza hanno convenuto che la Brianza, pur nel contesto del P.T.C.P. milanese, si doti da subito di uno strumento unitario e coordinato di pianificazione e programmazione del proprio territorio.

Ed è proprio il Piano d'Area lo strumento che dovrà porsi i seguenti compiti:

- riconoscere l'identità della Brianza, la sua complessità territoriale, i fenomeni che la interessano, le forme non omogenee di insediamento e di utilizzazione del suolo, i suoi caratteri naturali, sociali ed economici;
- riconoscere i sistemi di relazione tra le diverse parti del territorio della Brianza, e di questa con le altre realtà territoriali confinanti, con particolare riguardo ai sistemi ambientali, infrastrutturali e dei servizi, ed orientare un processo di identificazione delle diverse realtà sociali e istituzionali in un sistema di obiettivi strategici, favorendo l'instaurarsi di un comportamento cooperativo in grado di descrivere e prefigurare scenari di evoluzione condivisi.

Il Piano d'Area della Brianza riguarda, come è già stato detto, una porzione del territorio riconoscibile per una sua omogeneità e identità distinta.

I confini della nascita Provincia di Monza e Brianza, pur non esaurendo il concetto geografico di Brianza così come è stato tramandato dalla tradizione locale, essendo escluse le porzioni di territorio comprese nelle provincie di Como e Lecco, andranno ad individuare amministrativamente un territorio la cui identità si è andata costruendo nel corso dei secoli.

Una versione più estesa dal punto di vista territoriale riguardava l'antico Contrado della Martesana, costituitosi nell'altomedioevo e descritto da Ignazio Cantù nelle *Vicende della Brianza e de' paesi circonvicini*, unitamente alla Corte di Monza, *sedes regni* da sempre capofila dell'intero territorio.

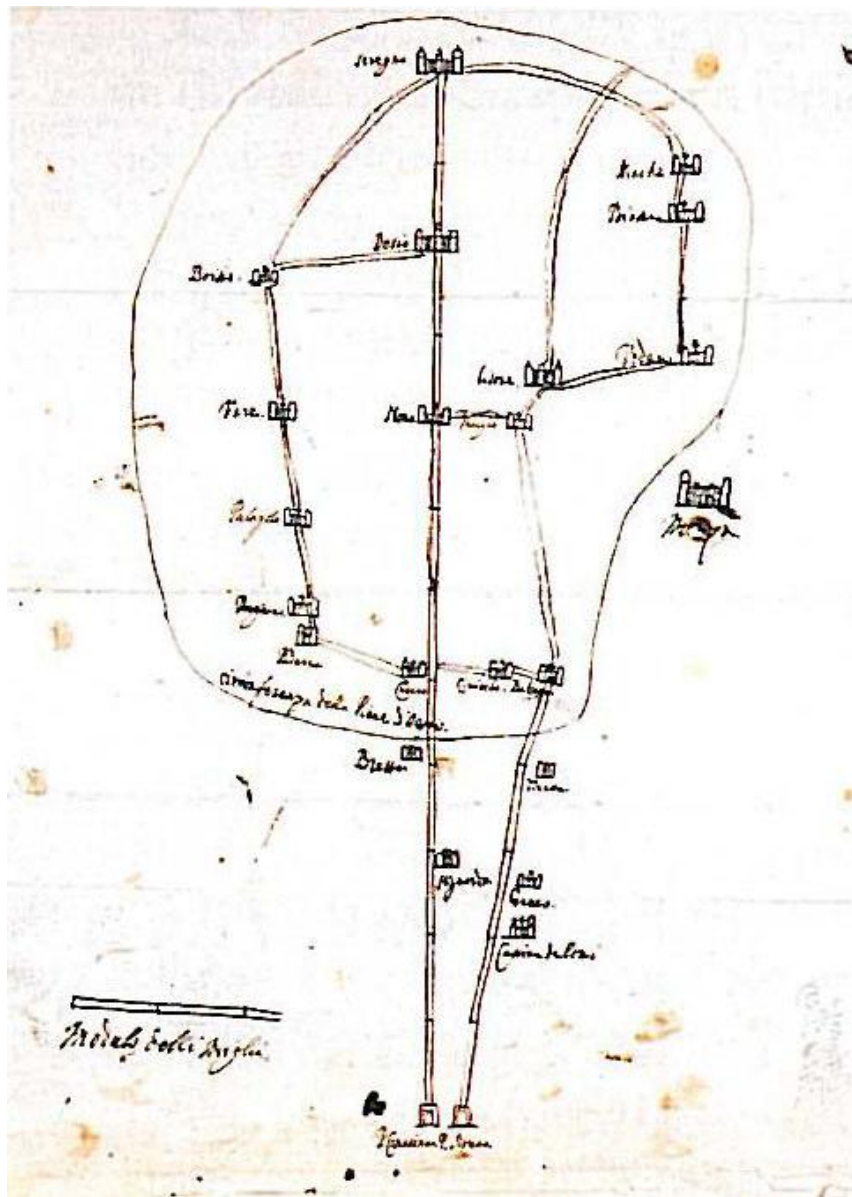
Solamente a partire dal XV secolo, nella parte settentrionale del Contrado della Martesana cominciò a diffondersi il nome di *Monte di Brianza* o semplicemente Brianza, un toponimo che, inizialmente relegato ad indicare una modesta altura, arrivò infine a delimitare un territorio molto più vasto, che solo in parte comprendeva i comuni coinvolti dalla Provincia di Monza e Brianza.



Carta Topografia del Monte di Brianza, Milano, Civica raccolta delle stampe A.Bertarelli

La dimensione plurale della Brianza è ben rappresentata dalle 12 Pievi che costituivano l'antico Contrado della Martesana. Le Pievi di maggiore

estensione territoriale, Desio ad ovest, Vimercate ad est, oltre alla Corte di Monza al centro, ben rappresentano ancora oggi le strutture portanti di quelle aree omogenee, appunto il Desiano-Cesane, il Monzese, il Vimercatese, ancora oggi riconoscibili per una loro chiara identità e specificità, e capaci di testimoniare un vero e proprio policentrismo interno alla Brianza costituitosi nel corso dei secoli.



Pieve di Desio, in *Visite Pastorali*, Milano, Archivio Storico Diocesano

Quadro di riferimento e adempimenti

Il Piano d'Area della Brianza deve anche adempiere a quanto previsto dall'Accordo di Collaborazione tra Provincia di Milano e Assemblea dei Sindaci della Brianza, per quanto attiene l'aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente.

L'aver riconosciuto ed individuato all'interno del territorio provinciale, aree omogenee (tavoli interistituzionali) che necessitano di approcci e politiche mirate (Piani d'Area) rivolte alla valorizzazione di particolari contesti e identità territoriali, ed aver riconosciuto ed individuato in particolare l'area della Brianza, quale futura Provincia autonoma, come realtà territoriale complessa, caratterizzata da una sua specificità morfologica, storica, culturale e strutturale d'insieme, consentirà di caratterizzare il nuovo P.T.C.P. quale:

- *carta unica* del territorio, contenente tutte le informazioni per la sua tutela ed il suo uso;
- strumento di programmazione orientativo, in grado di individuare i fattori strategici dello sviluppo locale;
- quadro di valutazione della sostenibilità territoriale e ambientale centrata sul progetto e sulle valenze e peculiarità del territorio.

In riferimento alla scadenza oramai prossima dell'istituzione della Provincia di Monza e della Brianza, il Piano d'Area della Brianza in quanto piano preliminare del futuro Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e Brianza, si raccorda :

- con il Piano Territoriale Regionale;
- con il P.T.C.P. di Milano e con gli altri P.T.C.P. di Varese, Como, Lecco e Bergamo.

- con il P.T.C. dei parchi e con la pianificazione comunale.

L'Assemblea dei Sindaci ha già approvato nel dicembre 2002 il Documento di Inquadramento per la stesura del Piano d'Area della Brianza.

Il Documento analizza l'assetto territoriale della Brianza, articolata in tre aree omogenee (area est, area ovest e area centro), definisce il quadro programmatico relativamente ai sistemi infrastrutturale, ambientale e dei servizi, ed individua gli obiettivi per la definizione di scenari di evoluzione condivisi per la Brianza.

Dovendo svolgere il lavoro per la formazione del P.d.A. in riferimento alle finalità così delineate, è stato necessario innanzitutto aggiornare:

- il quadro conoscitivo del territorio, sia a livello di interventi programmati che di criticità evidenziate. In particolare il Protocollo di Intesa sul Sistema Viabilistico Pedemontano è stato tradotto in un progetto preliminare approvato dal CIPE ed è oramai in fase di definizione progettuale;
- il quadro di riferimento istituzionale in quanto il territorio di Monza e Brianza si avvia a diventare Provincia nel 2009;
- il quadro legislativo in quanto il Piano d'Area è previsto sia dalla L.R. n. 12/2005 che dal Documento Strategico regionale, come livello autonomo di pianificazione e programmazione dello sviluppo di un territorio, soprattutto se interessato, come nel caso della Brianza, da una grande infrastruttura di nuova realizzazione (Sistema Viabilistico Pedemontano);
- il quadro programmatico, in quanto la Regione ha avviato la procedura di formazione di un suo Piano Territoriale, dotandosi di un Documento Strategico, ed in quanto le Province hanno avviato l'aggiornamento dei loro P.T.C.P. in attuazione della L.R. n. 12/2005 ;

- la prospettiva della Città Policentrica Regionale, come l'unica in grado di valorizzare il contributo di tutte le città e realtà locali, selezionate secondo i gradi dell'accessibilità, per il rilancio dello sviluppo locale e regionale;
- le procedure di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) dei Piani.

Una volta definito il nuovo quadro di riferimento, anche sulla base delle analisi e degli studi già prodotti per l'elaborazione dei vari Piani, occorrerà comunque operare nella consapevolezza che il Piano d'Area interviene su un sistema di pianificazione già operante, quello posto in essere dai Comuni e dagli altri enti presenti sul territorio. Un sistema di pianificazione alla scala locale che deve essere acquisito e, per quanto possibile, valorizzato nel tentativo di portare a termine, attraverso un'operazione di sintesi, i processi di riorganizzazione complessi e di vasta portata in atto.

Per la stesura definitiva del Piano d'Area della Brianza si è provveduto alla costruzione del nuovo quadro di riferimento generale, e ad elaborare i seguenti documenti propedeutici e definitivi:

- l'aggiornamento del Documento di Inquadramento approvato nel 2002 dall'Assemblea dei Sindaci, nello schema del Documento Programmatico del Piano d'Area;
- gli adempimenti richiesti dalla Provincia di Milano per l'aggiornamento del P.T.C.P., in riferimento in particolare alla definizione degli ambiti agricoli.

Questioni di metodo

Premessa del Piano d'Area è stata la volontà di coinvolgere da subito e direttamente nella sua elaborazione, tutte le Amministrazioni Comunali, da sempre interessate a risolvere le contraddizioni ed i fenomeni degenerativi normalmente indotti da decisioni prese in assenza di una logica di Piano (d'Area della Brianza).

Questo coinvolgimento è stato promosso in armonia con il principio di sussidiarietà cui deve tendere ogni azione amministrativa, attraverso consultazioni dirette delle singole Amministrazioni comunali, nelle Assemblee dei Comuni delle tre zone omogenee, e attraverso il Coordinamento e l'Assemblea dei Sindaci della Brianza, oltre che in specifici *Forum* tematici.

Il coinvolgimento dell'Assemblea dei Sindaci e della Provincia di Milano è stato contestuale e reciproco per quanto riguarda le rispettive competenze nella stesura del Piano d'Area e nell'aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Sviluppo Brianza nel ruolo di coordinatore, i tecnici incaricati in qualità di progettisti, sono stati i componenti base del Gruppo di Lavoro per la stesura del Piano d'Area della Brianza.

Erano chiamati a partecipare alla redazione del Piano d'Area su temi specifici, la Direzione Centrale Pianificazione e Assetto del Territorio Provinciale già impegnata nell'aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, la Direzione *Progetto Monza e Brianza* ed in generale le competenze specialistiche maturate all'interno delle Istituzioni coinvolte.

Presso gli uffici provinciali di Monza si è insediato il gruppo di lavoro tecnico denominato *Ufficio del Piano d'Area della Brianza*, in attuazione dell'Accordo di collaborazione con l'Assemblea dei Sindaci della Brianza del 21 luglio 2006.

Il Gruppo di lavoro ha promosso la più ampia partecipazione attraverso:

- l'istituzione dei tre tavoli d'ambito (est, ovest e centro) con il coinvolgimento degli Enti e delle associazioni locali;
- l'istituzione dei tavoli tematici (Infrastrutture, servizi, ambiente, ecc.), con il coinvolgimento diretto degli Enti di volta in volta coinvolti sui vari temi;
- la diffusione degli atti.

La stesura finale del Piano d'Area della Brianza, in adempimento di un preciso mandato professionale, non ha potuto coinvolgere le varie istanze istituzionali interessate (Coordinamento e Assemblea di Sindaci).

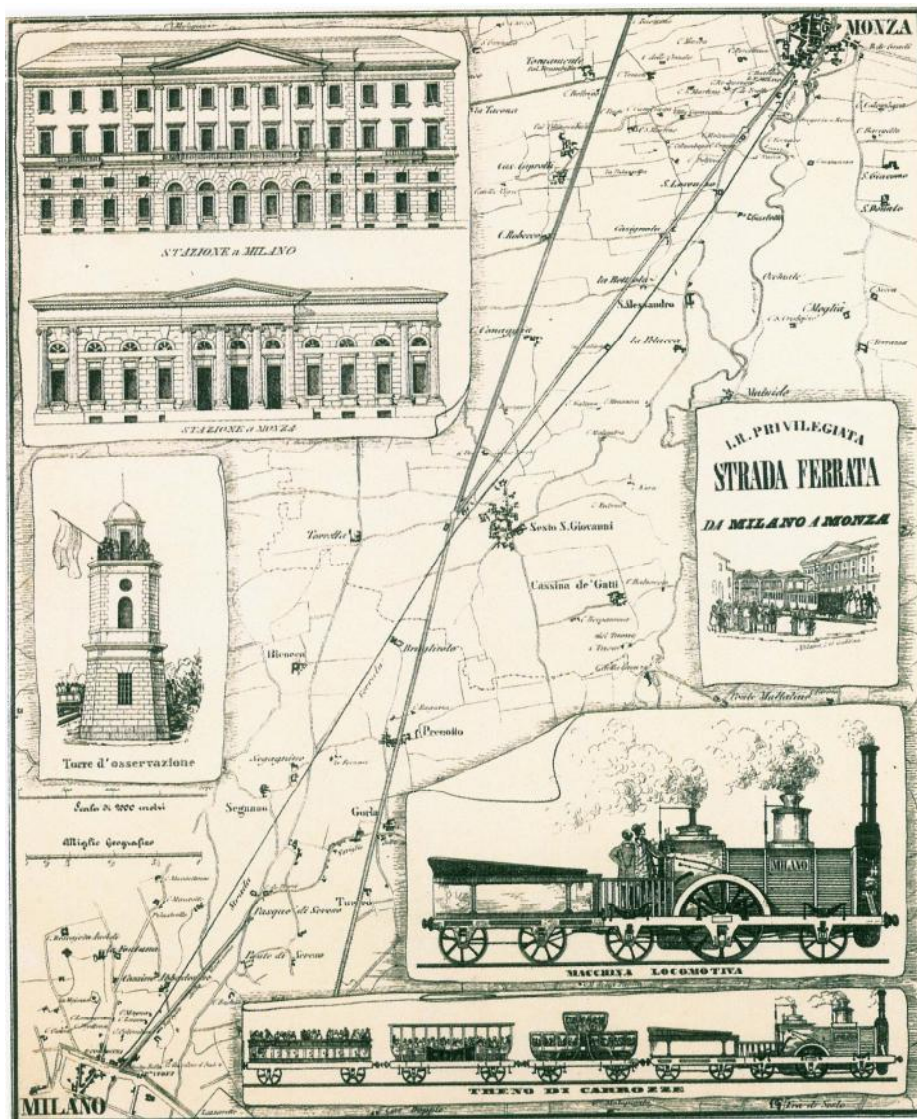
Pertanto il Piano d'Area si propone come sintesi provvisoria di un processo che, se riavviato, potrebbe portare ad una versione definitiva eventualmente modificata e integrata, del Piano d'Area della Brianza.

PARTE I

CAPITOLO I
IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

1.1 Stato di fatto: il sistema ferroviario

Il sistema ferroviario briantero si è andato strutturando a partire dalla metà dell'Ottocento a seguito dello sviluppo industriale iniziato precocemente in Brianza per una tradizione consolidata nel corso dei secoli in campo manifatturiero. La linea ferrata Milano-Monza, seconda in Italia dopo la Napoli-Portici, ha inaugurato una stagione fortunata di realizzazioni che ha consentito di dotare la Brianza di uno dei sistemi ferroviari più completi in Italia.



Inaugurazione della strada ferrata Milano-Monza in una stampa ottocentesca

Con l'ulteriore sviluppo industriale e con la necessità di consentire alle maestranze di raggiungere quotidianamente i centri principali dalle valli pedemontane, sono poi state realizzate le tratte ferroviarie prima tra Monza e Como, poi tra Monza e Lecco.



Carta della strada ferrata da Milano a Lecco.

Infine il sistema ferroviario è stato completato attraverso le linee delle Ferrovie Nord Milano-Canzo-Asso e Seregno-Bergamo in direzione est-ovest.

L'attuale sistema ferroviario, dopo le dismissioni e l'assenza di nuove realizzazioni, è oggi 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.

1.2 Stato di fatto: la rete della viabilità

L'ultima esigenza evidenziata al paragrafo precedente 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 Valassina.

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 potrà perseguire l'obiettivo di dirottare su ferro, una quota consistente (10% - 20%) di persone e di merci.

Il sistema viabilistico si è andato strutturando in Brianza sull'impianto storico delle antiche direttrici territoriali, la strada dei Giovi ad ovest, la vecchia strada Valassina al centro, la direttrice dello Spluga ad est a conferma dell'antica strada postale di origine romana Milano-Monza.



La *strada dei Giovi* a Cesano Maderno in una fotografia degli anni Trenta

Il sistema delle direttrici territoriali, una volta rivelatesi inadeguate, sono state raddoppiate a partire dall'Ottocento da nuove strade di traffico sempre in direzione nord-sud.

Durante il dominio austriaco, l'antica strada postale Milano-Monza è stata affiancata da una nuova direttrice passante per i rondò di Sesto San Giovanni e Monza, destinata a diventare la nuova strada Valassina agli inizi del Novecento.

Allo stesso modo l'antica strada dei Giovi è stata raddoppiata nel corso del Novecento con la realizzazione della nuova statale Milano-Meda.

Su questo impianto fondamentale in direzione nord-sud alla scala territoriale, si sono andati ad innestare nel tempo il sistema della viabilità primaria e la rete della viabilità locale, che hanno contribuito a costituire un apparato infrastrutturale particolarmente significativo ed efficiente.

La nuova autostrada pedemontana, e il sistema delle opere connesse consentirà finalmente di supplire ad una mancanza cronica della Brianza nei collegamenti in direzione est-ovest, permettendo forse una riorganizzazione del sistema viabilistico a livello generale.

1.3 Prospettive

La riorganizzazione delle infrastrutture appare come la premessa indispensabile per riconoscere e potenziare il sistema delle relazioni tra le diverse parti del territorio della Brianza, e tra la Brianza e le Province confinanti.

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.

In particolare, per quanto concerne il sistema infrastrutturale, devono essere prioritariamente perseguiti i seguenti obiettivi:

1) Il Sistema Viabilistico Pedemontano in fase di definizione, deve comprendere anche le ultime proposte, sia stradali (dalla BRE-BE-MI Brescia-Bergamo-Milano alla Tangenziale Est-Est di Milano) che ferroviarie (dall'Alta Velocità alla Pedegronda Ferroviaria fino alle principali infrastrutture di raccordo ed ai ponti).

E' importante infatti che non solo la programmazione dei trasporti ma anche la pianificazione territoriale assuma da subito un quadro di riferimento il più completo possibile, per facilitarne l'attuazione e risolvere all'origine (pianificazione) molti problemi di traffico.

2) Il Sistema Viabilistico Pedemontano deve essere articolato nelle diverse reti che lo compongono. Tra queste la rete viabilistica della Brianza è tra le più definite mentre sono in corso di precisazione la rete dell'Isola Bergamasca ad est e del Bustese ad ovest.

Delimitata ad est dalla Milano - Lentate S.S. - Como, ad ovest dalla Tangenziale Est di Milano, a sud dalla Rho - Monza, a nord dalla Statale

Briantea, la rete della Brianza necessita di alcune importanti integrazioni stradali.

3) Questa rete garantisce già le principali connessioni della Brianza con il sistema autostradale a sud, mentre la cosiddetta Pedemontana collegherà la Brianza ad ovest con il sistema tangenziale di Varese e Como e con Malpensa e ad est con il sistema tangenziale di Bergamo, in risposta ad una sempre più crescente domanda di traffico est-ovest, espressa dai poli esterni a Milano (Varese, Como, Lecco, Bergamo), in collegamento diretto tra di loro e con le aree omogenee del territorio lombardo (Brianza; Bustese; Vimercatese; Isola Bergamasca; ecc.).

In quest'ottica l'individuazione di quello che viene definito il tracciato forte del Sistema Viabilistico Pedemontano e della rete della Brianza, risulta essere una priorità.

4) La Pedemontana deve inoltre organizzare a rete il Sistema Viabilistico Pedemontano e quello della Brianza in particolare.

Non può quindi intercettare il traffico locale direttamente, ma attraverso una rete gerarchicamente organizzata in grado di deviare il traffico di attraversamento lungo gli assi portanti della rete e di creare a livello locale le migliori condizioni di mobilità sul territorio, una mobilità diffusa ed equilibrata.

5) Nella definizione del Sistema Viabilistico Pedemontano, devono essere individuate con le opere connesse e complementari alla Pedemontana, anche quelle necessarie per la messa a regime dell'intero Sistema Pedemontano e della rete della Brianza.

Quest'ultime dovranno infatti consentire non solo una corretta redistribuzione del traffico sulla rete, ma anche di non sovraccaricare una o più tratte stradali. Tra le opere connesse, complementari e di completamento, andranno quindi individuate e realizzate, ancora prima della

Pedemontana, le opere funzionali allo smaltimento del traffico nella fase della realizzazione della Pedemontana stessa, soprattutto in corrispondenza dei tratti che si prevede da riqualificare (Cesano Maderno-Lentate sul Seveso; Arcore-Vimercate; Vimercate-Trezzo).

6) Il Sistema Viabilistico Pedemontano deve quindi strettamente correlarsi con il sistema ferroviario (dall'Alta Velocità alla riqualificazione della Novara - Seregno - Bergamo ed alle Stazioni di interscambio fino ai ponti sul Lambro e sull'Adda), al fine di definire un sistema integrato della mobilità sul territorio pedemontano e su quello della Brianza.

In questa prospettiva il progetto della Pedemontana deve risultare esemplificativo, cogliendo tutte le opportunità di integrazione ferro-gomma, ovunque esse si collocano sul territorio, e *progettandole* affinché siano realizzate contestualmente alla Pedemontana.

Questi riferimenti generali discendono da alcuni convincimenti, di seguito riportati.

- Il territorio regionale si sta organizzando in forma policentrica (Città Policentrica Regionale) con rapporti esterni a Milano sempre più forti: Varese, Como, Lecco, Bergamo con la Brianza, il Bustese, il Vimercatese e l'Isola Bergamasca, necessitano di una connessione autonoma, in grado di intercettare il traffico di relazione che li interconnette, dal sistema tangenziale di Varese - Como a quello di Bergamo.

Sarebbe sbagliato rispondere a questo tipo di traffico con un collegamento A4 - A8 - A9, autostradale nei fatti e non in grado di intercettare per giacitura e per recapito il traffico di cui sopra.

Rischieremmo di riproporre a breve scadenza, l'esigenza di un nuovo collegamento pedemontano.

- In un territorio paesaggisticamente e storicamente così significativo come quello pedemontano e brianzolo, il progetto delle singole opere (strade, infrastrutture, ecc.) deve risolvere all'origine il problema dell'impatto ambientale, individuando la giacitura e la tipologia della strada più adatte: le meno invadenti e le più compatibili.

Risulterà in proposito decisivo l'approfondimento contestuale degli aspetti tecnici e di quelli architettonici e paesaggistici del progetto. Il progetto di una simile opera in un tale contesto, non può risolvere a posteriori i problemi dell'inserimento ambientale (V.I.A.).

- La gestione del sistema viabilistico pedemontano deve essere tendenzialmente unitaria, e non frazionata in strade a pagamento ed altre a percorrenza libera.

I costi di realizzazione e di gestione della rete dovranno essere sostenuti in forme più moderne e compatibili con un sistema urbano ad alta complessità.

1.4 Autostrada Pedemontana e Gronda ferroviaria

Il progetto preliminare dell'Autostrada Pedemontana risulta complesso anche perchè l'autostrada è stata caricata di compiti a volte impropri e perchè la progettazione dell'opera ha soprattutto cercato di intercettare il maggior volume possibile di traffico da ciascuna strada: ogni strada porta a Pedemontana.

Come compito improprio si può citare il caso del collegamento solo autostradale previsto nel Progetto Preliminare, da Lesmo a Biassono e viceversa, ad unire le due sponde del Lambro, utilizzando gli svincoli di Usmate-Arcore ad est, e di Macherio ad ovest, quando invece questi collegamenti potrebbero essere garantiti dalla viabilità ordinaria se riqualificata come opera connessa: dalla strada provinciale *della Santa* che in Lesmo devia verso Biassono, utilizzando il nuovo ponte a congiungersi con la S.P. 6 Monza –Carate Brianza; dalla S.P. 177 Bellusco-Gerno o dalla S.P. 58 Sesto San Giovanni-Usmate.

Un'altra soluzione impropria prevista nel Progetto Preliminare risulta essere il tratto autostradale in territorio di Usmate-Velate ed Arcore, dove la tangenziale di Arcore in prosecuzione del viale delle Industrie concorre a definire un complicato sistema di connessione con Pedemontana, anzichè congiungersi con la tangenziale esistente di Usmate-Velate e quindi con la prosecuzione della tangenziale Est ad intersecare a sua volta Pedemontana più a sud.

Avendo poi il Progetto Preliminare cercato di intercettare di volta in volta il traffico della S.P. 7 in corrispondenza dello svincolo della tangenziale di Arcore, della tangenziale di Usmate-Velate e della tangenziale Est, si è persa l'occasione di utilizzare a questo scopo lo svincolo di Vimercate, consentendo alle altre strade di svolgere i loro compiti all'interno delle rete.

In altre parole il Sistema Viabilistico Pedemontano non può e non deve esaurire il problema della mobilità in Brianza, ma deve svolgere al meglio il

suo ruolo di autostrada, contribuendo per il resto alla riorganizzazione della rete della Brianza in senso gerarchico.

Di questa rete abilitata a garantire i collegamenti interni alla Brianza e le connessioni con l'Autostrada, sono parte integrante:

-per il Cesanese, a nord la Novedratese (S.P. 32 di Como), ad ovest la nuova S.P.133, a sud la S.S.527 e ad est la strada di arroccamento della Pedemontana;

-per il Desiano, la Cermenate- Arosio-Briosco a nord, la S.S.36 ad est, la S.S. 527 a sud e la strada di arroccamento ad ovest;

-per il Monzese e Vimercatese, la S.S. 36 ad ovest, la S.S. Briantea a nord; la ex S.S.36 e tangenziale est ad est e la Rho-Monza a sud, con la S.P.6 e la S.P.7 che svolgono compiti di percorsi paralleli al Lambro;

-per il Vimercatese ed il Trezzese, la tangenziale est ad ovest, la S.P.2 a sud con i lati nord ed est in territorio rispettivamente della Provincia di Lecco e di Bergamo, con la S.P. 178 che svolge compiti di percorso parallelo all'Adda.

La realizzazione dell'Autostrada pedemontana e della Gronda ferroviaria, per altri versi problematica, ha sicuramente due implicazioni territoriali più volte citate e che possono essere così sintetizzate.

Da un lato queste due infrastrutture della mobilità consolidano il ruolo della Brianza quale territorio cerniera tra diverse province (di Milano, Como, Varese, Lecco, Bergamo), liberandola dal rapporto quasi univoco con Milano e consentendole di dialogare anche autonomamente con gli altri poli del sistema policentrico lombardo, Milano compresa.

Un ruolo non campanilistico o isolazionistico, ma strategico nell'ottica di riequilibrio del territorio regionale nella prospettiva della costruzione della città policentrica lombarda, in grado di valorizzare il ruolo dei diversi centri abitati e dei differenti territori, a prescindere dalla loro reale dimensione.

Per facilitare questo ruolo, l'Autostrada Pedemontana e la Gronda Ferroviaria devono trasformare i punti di intersezione con il sistema di

relazioni tra la Brianza e Milano, in cerniere delle rete regionale, sia a livello trasportistico che funzionale.

Dall'altro lato l'esecuzione di queste nuove infrastrutture rischia di disgregare l'organizzazione policentrica della Brianza, così come storicamente si è formata, in quanto stanno per essere realizzate proprio nel momento in cui diminuisce l'importanza della città ed aumenta l'importanza dei territori capaci di fare intreccio intersettoriale, per esempio fra turismo ed agricoltura, o fra turismo, opere d'arte e monumenti.

Questo processo di emancipazione potrà in egual misura interessare con la Brianza altri territori e città, indipendentemente dai loro destini istituzionali, necessariamente diversi della nuova Provincia di Monza e Brianza: un processo che accrescerà il policentrismo regionale a condizione che questi territori e la Brianza in particolare non perdano la caratteristica di essere a loro volta territori di tipo plurale, capaci di attingere forza e futuro dalla loro storia, proprio perchè anche nell'epoca della globalizzazione, è importante preservare l'identità e la specificità dei differenti contesti.

CAPITOLO II
IL SISTEMA AMBIENTALE

2.1 Stato di fatto

La Brianza appare come un territorio prevalentemente pianeggiante, che si ondula verso nord nelle prime colline poste ai piedi dei rilievi pedemontani, Corni di Canzo e Resegone tra tutti, che fanno da sfondo naturale all'intero contesto.



Immagine delle Grigne e del Resegone

Un territorio che il catasto teresiano degli inizi del Settecento ci mostra come territorio verde, in buona parte coltivato, con la presenza di aratori, vigneti, gelsi ..., ma che oggi appare in parte occupato dai centri abitati, dalle loro periferie e dalle attività produttive.

Un paesaggio naturale di grande bellezza, da sempre ritenuto idoneo alla villeggiatura, come dimostrano le molteplici *ville di delizia* che sono andate a trapuntare il territorio brianteo nel corso dei secoli, o come testimonia la presenza della Villa Reale di Monza come dimora stagionale dei regnanti nel corso di tutto l'Ottocento.



La Villa Reale di Monza

Un paesaggio che ha ispirato nel corso dei secoli viandanti e scrittori, come nel caso di Henri Beyle Stendhal che celebra la bellezza delle terre di Brianza durante uno dei suoi numerosi soggiorni in Brianza: “Finalmente il mio spirito, che rifiuta per amore un bello troppo bello, ha trovato qualche cosa dove non c’è nulla da rifiutare: il paese tra Varese e Laveno, i monti della Brianza ... luogo di mattutine e vespertine gite, di allegre colazioni e merende...”, dove “... all’orizzonte si distingue addirittura il Duomo di Milano ...”, come parte significativa di “... questa bella Lombardia con tutto lo splendore del suo verde e delle sue ricchezze ...”, dalle cui colline “... l’occhio si perde per trenta leghe e più, sin quasi alle nebbie di Venezia “ (*Journal de voyage dans la Brianza*).

La Brianza presenta un patrimonio naturale articolato in aree boscate, agricole, e a prato, ed è attraversata in senso nord-sud da tre corsi d’acqua

principali, i fiumi Seveso ad ovest e Lambro al centro, il torrente Molgora ad est.

La Brianza dispone ancora oggi di un patrimonio ambientale di assoluta eccellenza, ed è opinione condivisa che l'identità della nuova Provincia passerà inevitabilmente attraverso la valorizzazione del paesaggio naturale.

Il progetto *2009: Molta + Brianza*, promosso dalla Provincia di Milano, ricalca il modello dei progetti europei già avviati in ambiti urbanizzati sul tema della riqualificazione del paesaggio e della ricomposizione urbana.

La legge regionale sul turismo sostiene inoltre l'istituzione di *Sistemi Turistici Locali*, nei quali le risorse ambientali, culturali, storiche, monumentali sono integrate in una logica di rete e concorrono a costituire appunto sistemi turistici da promuovere sul mercato.

Con l'istituzione dei parchi brianzoli è stata avviata ormai da diversi anni una politica di tutela del patrimonio ambientale che ha interessato progressivamente un numero sempre più alto di aree di particolare interesse e pregio.

La Brianza è infatti interessata, oltre che dai parchi storici e dal sistema delle ville, da due Parchi Regionali, delle Valle del Lambro e delle Groane, e da un diverso numero di P.L.I.S., Parchi Locali di Interesse Sovracomunale, enti delegati alla gestione e alla valorizzazione del territorio tutelato, di seguito elencati.

Il Parco di Monza, attraversato dal corso del fiume Lambro, è il più esteso parco cintato d'Europa, con i suoi 685 ettari, realizzato nel 1805 per volere di Napoleone su progetto illuminista di Luigi Canonica, che idealizzò le caratteristiche del territorio milanese attraverso un disegno di paesaggio unitario. Oggi il Parco di Monza, in parte occupato dall'autodromo e da un campo da golf, costituisce un'importante polmone verde e un contenitore di attività sportive e del tempo libero a disposizione della città e dell'intero territorio, oltre che un polo di attrazione turistica di livello internazionale.



Luigi Canonica, *Tipo dimostrante il Parco nello stato a cui dovrebbe essere ridotto*, Archivio di Stato di Vienna, 1808

Il Parco Regionale della Valle del Lambro si estende in direzione nord-sud da Erba a Monza per circa 25 chilometri lungo il corso del fiume Lambro, che in questo tratto del suo tracciato scorre in una valle naturale di origine glaciale fortemente incassata. L'area del parco è caratterizzata da ambienti naturali molto differenti tra loro, comunque accomunati dalla forte impronta lasciata dall'intervento dell'uomo, come nel caso degli antichi mulini e delle manifatture ormai in disuso disposti lungo le sue sponde. E' in fase di completamento un percorso ciclopedonale nord-sud (del Ghisallo) che attraversa il parco per la sua interezza consentendone una fruizione per attività sportive e ricreative.

Il Parco Regionale delle Groane, attraversato dal corso del fiume Seveso, interessa un'area di grande interesse geologico e botanico all'interno del più vasto territorio di brughiera che occupa l'alta pianura lombarda. Il parco si sviluppa su di un vasto altipiano il cui suolo è composto da argille caratterizzate dalla presenza di ferro, che hanno reso il terreno poco adatto

all'agricoltura, e che hanno favorito la diffusione di cave e fornaci per la sua estrazione e lavorazione, in buona parte dismesse e oggi in corso di recupero (Piano delle Fornaci) da parte del Consorzio Parco. Il parco costituisce oggi un elemento catalizzatore di attività sportive, del tempo libero, e di educazione ambientale, punto di riferimento importante per l'intera area omogenea della Brianza occidentale.

Il Parco Locale di Interesse Sovracomunale del Molgora è attraversato dal corso del torrente omonimo e si sviluppa dai colli di Carnate e Usmate-Velate fino alla pianura dell'area del Vimercatese.

Il Parco Cavallera, sviluppato da Arcore a Vimercate, e costituito con l'intento di attenuare i fenomeni di urbanizzazione, è caratterizzato da una spiccata vocazione agricola e dalla presenza di numerosi nuclei rurali omogeneamente distribuiti.

Anche il Parco Locale di Interesse Sovracomunale del Rio Vallone prende il nome dal torrente omonimo sviluppandosi lungo il suo corso, e formando un polmone verde in un territorio fortemente urbanizzato, confinante ad ovest con il Parco del Molgora.

Il Parco Locale di Interesse Sovracomunale dei Colli Briantei è un parco locale di interesse sovracomunale che si estende tra il Parco della Valle del Lambro e quello del Molgora, nelle Provincie di Lecco e di Milano.

Il Parco Locale di Interesse Sovracomunale della Valletta costituisce un importante corridoio ecologico sviluppato tra il Parco di Montevicchia e quello della Valle del Lambro, caratterizzato dalla presenza di colline moreniche e da paesaggi suggestivi propri dell'alta pianura lombarda.

Il Parco Locale di Interesse Sovracomunale della Brianza Centrale è un parco cittadino che si estende a cintura attorno alla città di Seregno ed è costituito prevalentemente da terreni agricoli, recentemente interessati da progetti di rinaturalizzazione attraverso l'inserimento di filari e boschi di robinie e sambuchi.

Il Parco Locale di Interesse Sovracomunale della Brughiera Briantea si sviluppa tra Meda e Como e presenta una delle più vaste aree forestali della pianura lombarda, interessato da una grande varietà di speci arboree.

Il Parco Locale di Interesse Sovracomunale della Media Valle del Lambro è stato istituito nel 2002 ed interessa i comuni di Brugherio e Cologno Monzese.

Il Parco Locale di Interesse Sovracomunale Est delle Cave comprende terreni in prevalenza agricoli, ed è appunto caratterizzato dalla presenza di alcune cave ed interessa cinque diversi comuni tra i quali quello brianteo di Brugherio.

Infine il Parco Locale di Interesse Sovracomunale Grugnotorto Villoresi costituisce il corridoio di collegamento tra il Parco Nord Milano, il Parco delle Groane e il Parco della Valle del Lambro, ed è inserito in un contesto fortemente urbanizzato che ha determinato la frammentazione delle aree verdi.

2.2 Prospettive

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, anche ai fini turistici e ricettivi.

Questa continuità a sistema dovrà essere perseguita non solo collegando fra loro i grandi parchi regionali e sovracomunali, ma anche coinvolgendo in questo tessuto connettivo il suo impianto storico e architettonico: dai nuclei di antica formazione e dai centri storici, agli edifici di valore storico-architettonico sparsi sul suo territorio, dalle *ville di delizia* con i giardini storici agli edifici di archeologia industriale.

Una *politica di messa a sistema* delle aree verdi e delle preesistenze significative in campo storico-architettonico che può essere favorita da una promozione e diffusione di una fitta rete di piste ciclopedonali, in questi ultimi anni incentivata dagli interventi compiuti in questo senso dai comuni, dagli enti parco, dalla provincia.



Monza e Brianza, Itinerari turistici in bicicletta, pubblicazione edita dalla Provincia di Milano

Una rete di percorsi ciclopedonali che potrebbe avere nel sistema delle stazioni ferroviarie e più in generale nel sistema del trasporto pubblico un terminale privilegiato.

Questa ricomposizione ambientale presuppone inoltre l'attuazione dei progetti di risanamento dei bacini del Seveso, Lambro e Molgora e di riassetto idrogeologico complessivo del territorio brianteo in attuazione della normativa C.E.E.: i Contratti di Fiume di cui alla L.R. n. 26/2003, in alcuni casi già avviati, sono strumenti di programmazione negoziata per la promozione della "concertazione e integrazione delle politiche a livello di bacino e sottobacino idrografico, con la partecipazione dei soggetti pubblici e privati, per la tutela e la valorizzazione delle risorse idriche e degli ambienti connessi e la salvaguardia del rischio idraulico".

La dimensione europea è il punto di partenza per l'avvio di un'effettiva politica di riequilibrio ambientale per l'area milanese e regionale anche in recepimento delle direttive C.E.E. su rifiuti, auto, inquinamento idrico ed atmosferico che sono state in passato 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, estesa a comprendere l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo e la riqualificazione delle periferie.

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

Risultano quindi di grande attualità, come già detto, il completamento dei progetti di risanamento del bacino del Lambro e del Seveso di cui sopra,

anche con la depurazione a valle delle acque e con la riduzione delle sostanze nocive nei processi di produzione, di trasformazione e consumo.

L'area milanese e della Brianza 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.

L'articolazione delle salvaguardie deve essere il più possibile completa: dai Parchi regionali e dai Parchi locali di interesse sovracomunale ai Parchi urbani.

Questi ultimi sono di iniziativa comunale e interessano quelle parti di territorio agricolo e storico, che a livello locale fanno da raccordo tra i parchi sovracomunali ed il territorio urbanizzato.

Non sono aree di risulta e nemmeno aree buone per essere edificate in futuro: sono aree per la compensazione e la perequazione di cui alla L.R. n.12/2005, quindi aree immediatamente fruibili dai Cittadini.

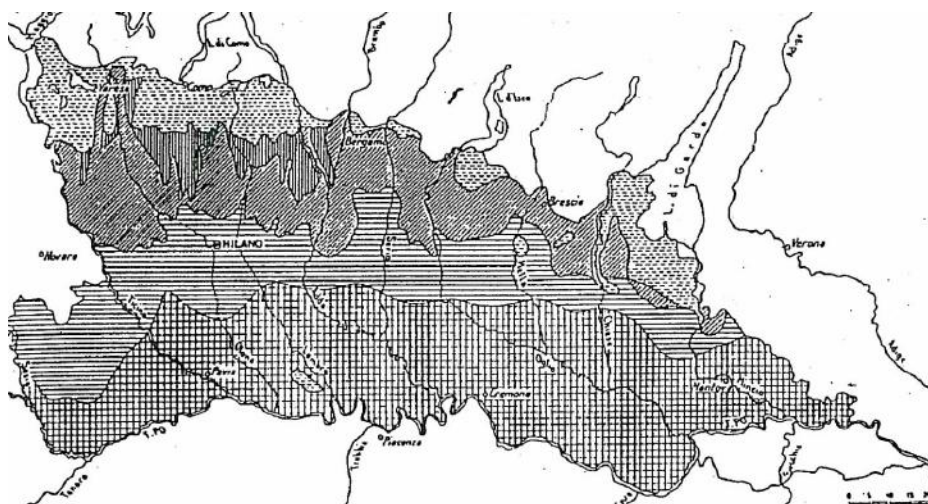
Infine si deve evitare che le nuove infrastrutture previste, Autostrada Pedemontana e Gronda ferroviaria, possano generare un nuovo livello di urbanizzazione del suo territorio, imponendo di fatto un modello di sviluppo avulso dalla sua storia e pregiudizievole di uno sviluppo futuro autonomo e compatibile.

In questa prospettiva ai nuovi collegamenti est-ovest, viabilistici e ferroviari, si dovranno accompagnare per quanto possibile, connessioni verdi nell'ottica di una rinaturalizzazione del territorio brianteo. Dorsali verdi, corridoi ecologici, corridoi fluviali potranno essere gli strumenti efficaci per attuare una corretta politica ambientale di compensazione.

CAPITOLO III
IL SISTEMA INSEDIATIVO

3.1 Morfologia e insediamento nella costruzione del paesaggio

Il territorio brianzese è posto al di sopra della linea dei fontanili, costituendo un'ampia porzione dell'alta pianura asciutta di natura ghiaiosa-sabbiosa del contesto milanese. Una caratterizzazione di natura geologica che ha comportato dirette influenze sulla formazione del paesaggio antropico della Brianza.



Cartina morfologica della pianura e collina lombarda, da Cesare Saibene, *La casa rurale nella pianura e sulla collina lombarda*, Firenze 1955

//// alta pianura asciutta

Differentemente dal modello della grande azienda irrigua della bassa pianura, favorita dalla presenza delle risorgive e dall'applicazione delle diverse tecniche di irrigazione, si è andata sviluppando fin dai secoli più remoti nell'Altopiano milanese, e quindi anche in Brianza, un'organizzazione capillare articolata in piccole aziende agricole a conduzione familiare strettamente intrecciate con le prime iniziative in campo manifatturiero, capaci di consolidare un modello insediativo fitto e polifunzionale.

Non fu possibile applicare all'altopiano milanese il modello insediativo delle grandi cascate monofunzionali del Bassopiano neppure alla fine dell'Ottocento, quando un'ampia porzione del territorio brianzolo venne

irrigato grazie alle rogge derivate dal canale Villoresi, ultima grande opera idraulica del milanese realizzata per fini agricoli a collegare i grandi fiumi lombardi del Ticino e dell'Adda.

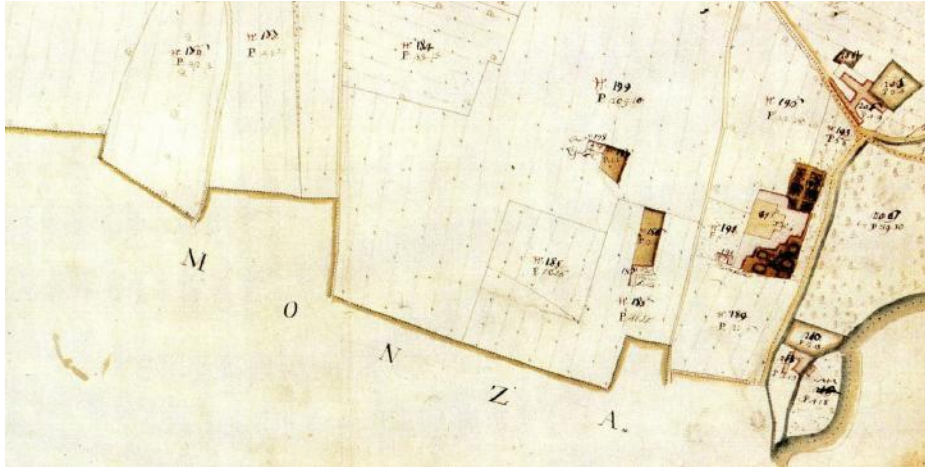
Con il consolidamento della coltivazione del gelso e dell'allevamento dei bachi da seta, la realtà manifatturiera si è andata sviluppando attraverso la diffusione sul territorio brianteo di corti rurali sparse o aggregate in piccoli nuclei abitati, a loro volta gravitanti su borghi aventi funzioni di piazza di mercato, come nel caso del *Pratum Magnum*, oggi piazza Citterio, della città di Monza.



La piazza del mercato Pratum Magnum di Monza, estratto del catasto teresiano, 1722

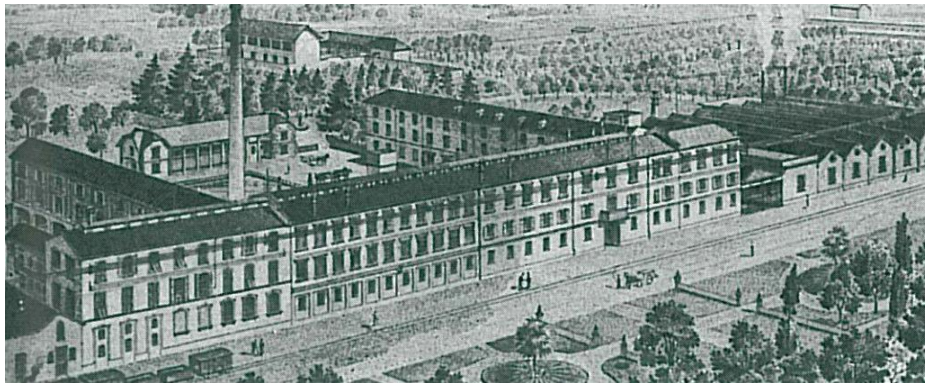
A partire dal Seicento le costruzioni rurali e i piccoli centri si andavano talvolta a consolidare intorno alle ville padronali, un tempo semplici ville di villeggiatura e *di delizia*, talvolta trasformate in veri e propri centri direzionali della vita agricola brianzola. Questo è il caso per esempio di Villa Mirabello, nel suo impianto originario seicentesco precedente alla

costituzione del Parco Reale di Monza, realizzato dai conti Durini in prossimità del corso del fiume Lambro come elemento catalizzatore delle attività agricole organizzate intorno agli edifici rurali circostanti.



Villa Mirabello ed edifici rurali nel territorio agricolo di Monza, estratto del catasto teresiano, 1722

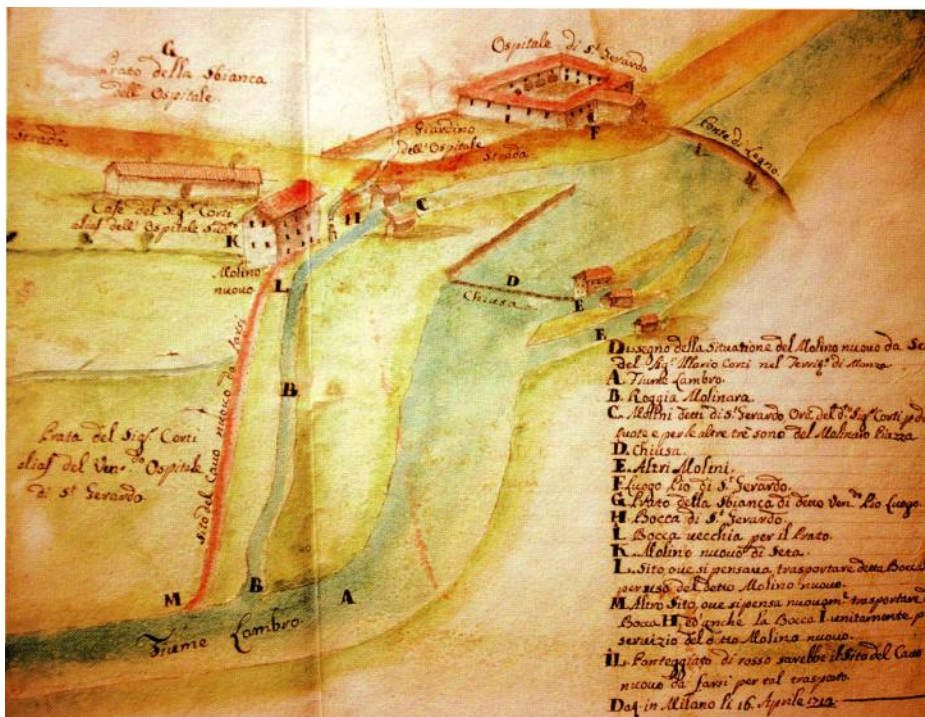
Successivamente, a partire dall'Ottocento la manifattura brianzola ha progressivamente dismesso la sua natura rurale per acquisire forme più consolidate nella piccola e media industria concentrata nelle periferie dei maggiori centri abitati, lungo i principali fiumi, Lambro, Seveso e Molgora, e in corrispondenza delle linee ferroviarie.



Setificio Gussi a Vimercate, XIX secolo, Archivio Fotografico Comunale

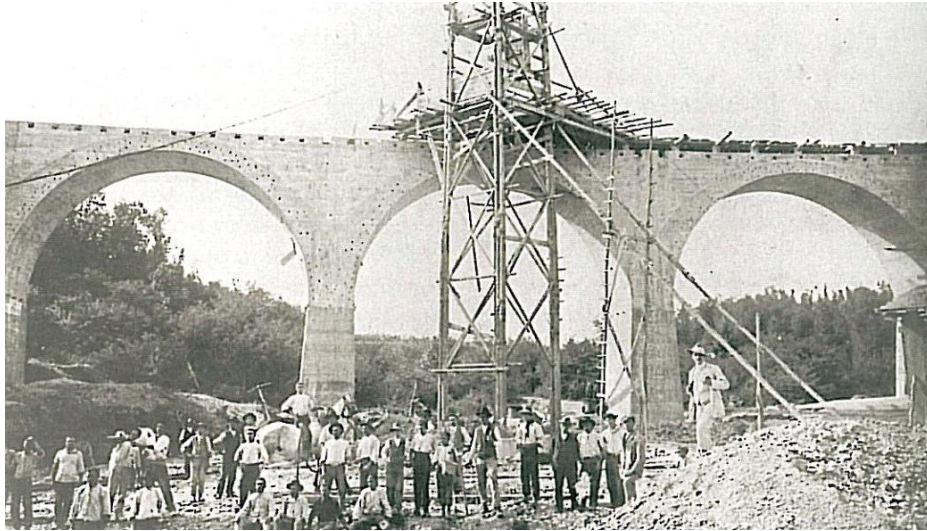
Così come la natura geologica del territorio, anche la caratterizzazione idrografica ha contribuito alla formazione del paesaggio brianzolo. La

presenza dei fiumi, e la naturale propensione allo sfruttamento delle acque ha infatti portato alla diffusione, in particolare lungo il corso del Lambro, prima dei mulini e delle derivazioni idrauliche, poi, in seguito ad una progressiva trasformazione degli stessi mulini, alla proliferazione di manifatture e industrie, in grado di alimentarsi con la forza delle acque, e di utilizzare le stesse per esempio per la lavorazione dei tessuti o per il trattamento della carta.



Mulini e derivazioni idrauliche presso l'Ospedale di San Gerardo a Monza, stampa seicentesca

Allo stesso tempo la natura in parte collinare di alcune porzioni settentrionali del territorio brianzolo, e la presenza dell'invaso naturale della valle del Lambro percorsa dal fiume, hanno portato alla formazione di veri e propri capolavori di ingegneria ambientale e di quadri di paesaggio particolarmente significativi durante la realizzazione delle tratte ferroviarie, in particolare per quanto concerne la linea Monza-Molteno-Oggiono, ed in corrispondenza di alcuni punti di attraversamento della valle del Lambro.



Costruzione del ponte ferroviario nei pressi di Canonica lungo la strada ferrata Monza-Molteno-Oggiono, 1911, Collezione privata

Ville, chiese, cascine, mulini, manifatture, industrie, infrastrutture, costituiscono quella fortunata successione tipologica che, intrecciata alle caratteristiche morfologiche e naturali dell'Altopiano, ha contribuito alla progressiva costruzione di quel particolare paesaggio antropico che ancora oggi contraddistingue il territorio brianzolo.

3.2 Le direttrici territoriali nella costruzione del sistema insediativo brianteo

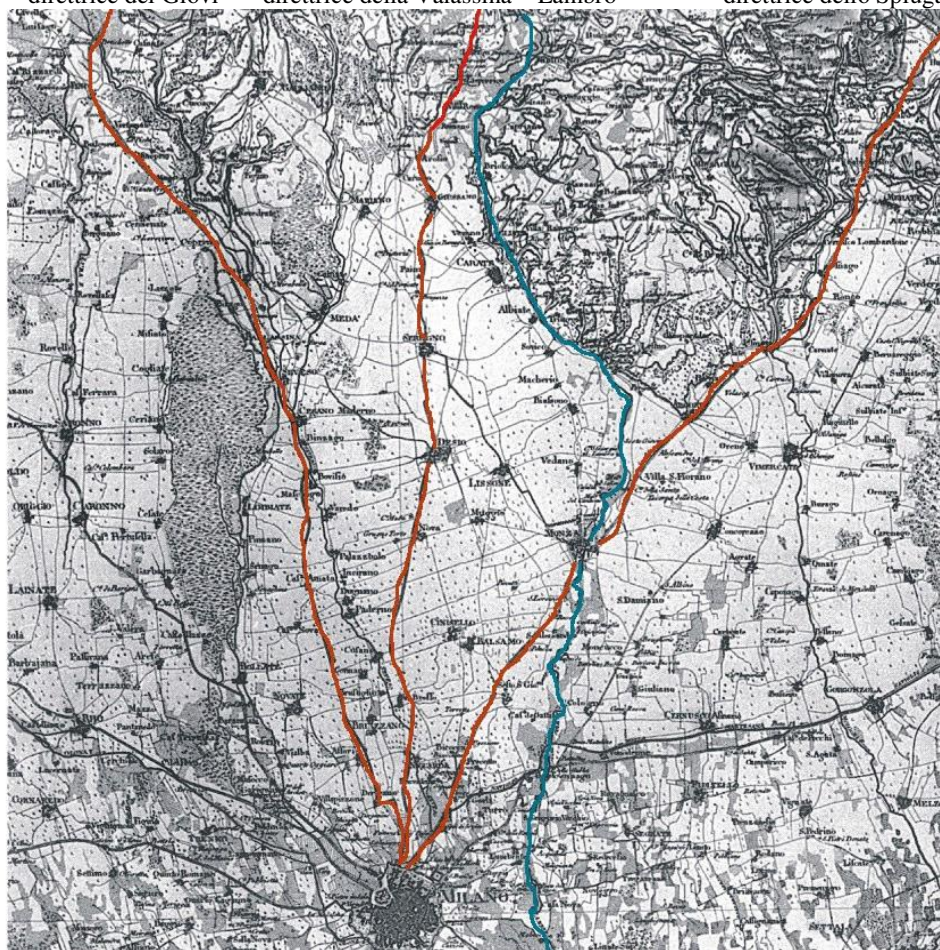
Storicamente il sistema insediativo brianteo si è andato prevalentemente strutturando nel corso dei secoli lungo le principali direttrici territoriali, aventi tutte andamento nord-sud. I principali centri abitati della Brianza si sono naturalmente collocati lungo le principali direttrici di traffico, in grado di veicolare merci e attività umane negli scambi tra la pianura padana, valli pedemontane e valichi alpini. In maniera significativa Carlo Amoretti già alla fine del Settecento metteva in connessione l'infrastrutturazione territoriale e le attività umane, evidenziando come il territorio brianzolo fosse attraversato dalle principali direttrici delegate all'approvvigionamento delle materie prime quali argento, rame, ferro, piombo.



Mappa di Amoretti, Viaggio ai tre laghi Maggiore, di Lugano, e di Como, 1794

Allo stesso modo, analizzando la Carta degli Astronomi di Brera del 1830, si evidenziano le principali direttrici territoriali che attraversavano la Brianza, andando ad interessare i principali centri abitati, coinvolgendoli nei traffici e negli scambi commerciali con le realtà limitrofe.

direttrice dei Giovi direttrice della Valassina Lambro direttrice dello Spuga

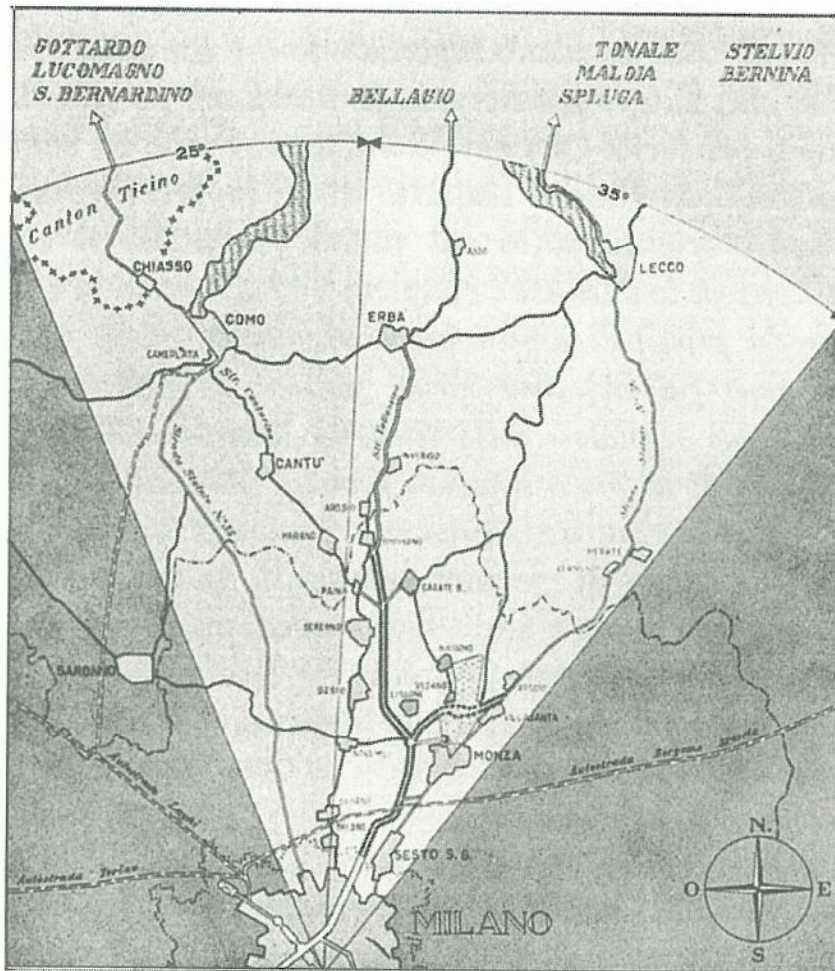


Elaborazione della Carta degli Astronomi di Brera, 1830, particolare

Ad ovest l'antica direttrice *dei Giovi*, oggi Nuova *Comasina* sp.44, parallela al corso del fiume Seveso, connetteva i centri abitati di Varedo, Cesano Maderno, Seveso, Barlassina, Lentate sul Seveso, per poi collegarsi a Como, al sistema dei laghi prealpini, e quindi al Passo del San Gottardo.

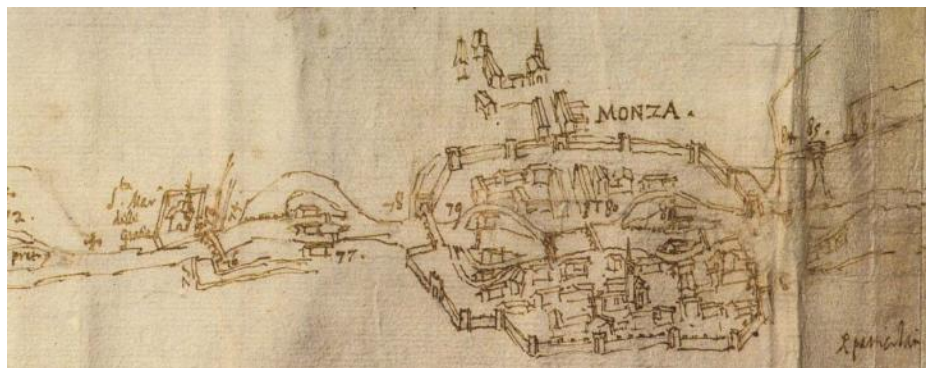
Al centro l'antica strada *della Valassina*, oggi sp.9, congiungeva i nuclei storici di Nova Milanese, Desio, Seregno, Giussano, per poi riallacciarsi alla strada dei Giovi in corrispondenza di Como e delle sue direttrici territoriali. Infine l'antica strada postale di origine romana di collegamento tra Milano e Monza, in diretta continuità con la direttrice *dello Spluga*, ex-statale 36, oggi sp. 58, connetteva gli abitati di Monza, Arcore (e quindi Vimercate passando per Oreno), Usmate-Velate, per poi raggiungere Lecco, la Valtellina, la Regione dei Grigioni svizzeri, il Passo dello Spluga.

E' lo stesso Giuseppe De Finetti a ricordarci l'importanza delle direttrici sopraccitate nei collegamenti coi passi alpini e quindi con i paesi nordeuropei.



Giuseppe De Finetti, da *Riordino e potenziamento di alcune arterie al nord di Milano*, 1950

Allo stesso tempo il corso del fiume Lambro, vera spina dorsale e prima infrastruttura naturale del territorio brianteo, collega i centri di Monza, Biassono, Triuggio, Albiate, Carate Brianza e Briosco, andando a consolidare una naturale propensione della Brianza nei collegamenti in direzione nord-sud.



Pietro Antonino Barca, *Corso del fiume Lambro ed utilizzo delle sue acque*, 1615, particolare in corrispondenza della città di Monza, Archivio di Stato di Milano

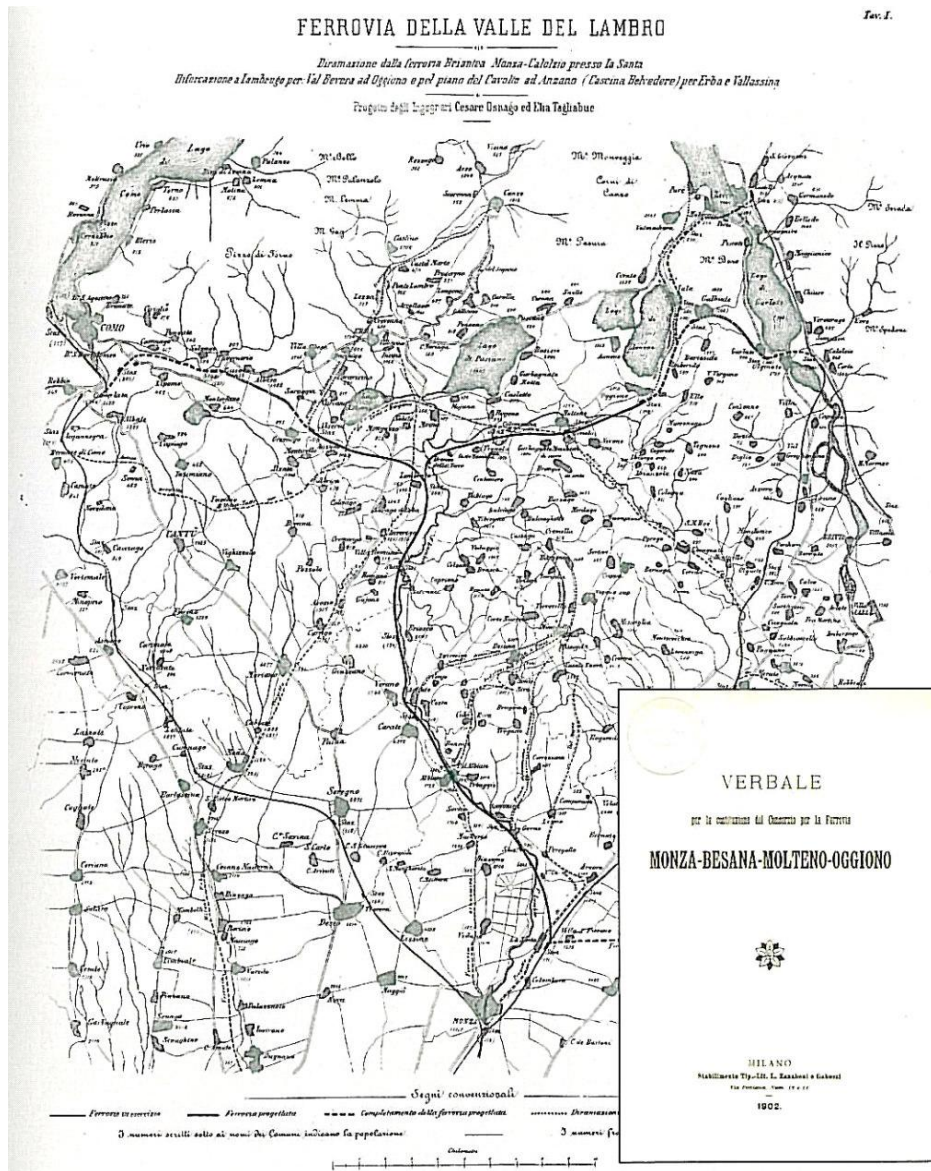
A partire dalla seconda metà dell'Ottocento le principali direttrici territoriali che interessano il territorio della Brianza si sono andate ulteriormente rafforzando attraverso la realizzazione delle linee ferroviarie, lungo le quali si è ulteriormente consolidato il sistema insediativo, in particolare per quanto concerne l'apparato industriale.

Ad ovest la linea delle Ferrovie Nord Milano-Canzo-Asso è andata a rafforzare la direttrice *dei Giovi*.

Al centro la linea delle Ferrovie dello Stato Milano-Como-Chiasso corre parallela per un lungo tratto alla vecchia strada *della Valassina*.

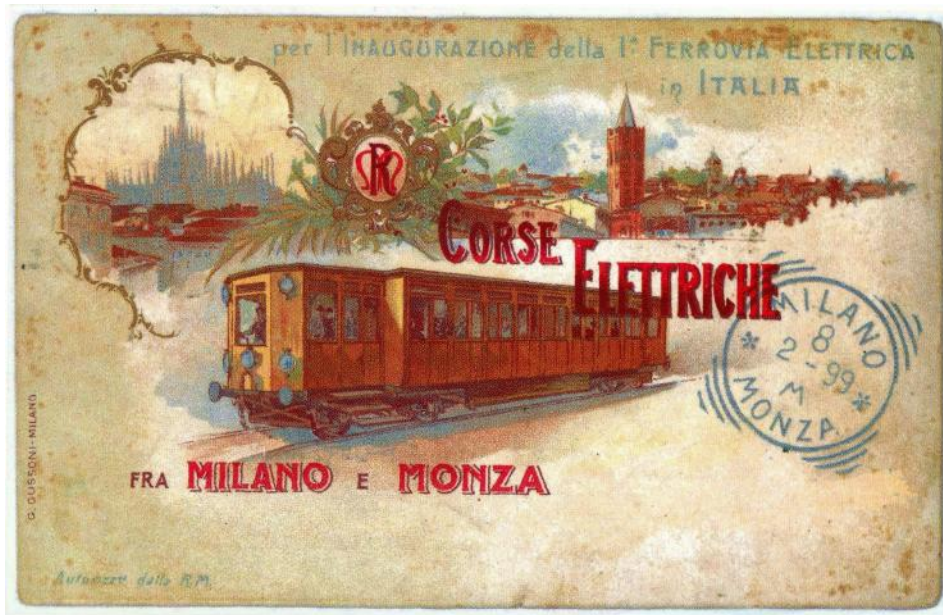
Lungo il corso del fiume Lambro scorre quindi la linea delle Ferrovie dello Stato Monza-Molteno-Lecco, realizzata a partire dal 1902.

Infine ad est la linea delle Ferrovie dello Stato Milano-Monza-Lecco rafforza la direttrice territoriale *dello Spluga* rappresentata dall'ex statale 36.



Progetto Osnago-Tagliabue del 1878 per una ferrovia interna della Brianza, Verbale per la costituzione del Consorzio per la ferrovia Monza, Besana, Molteno, Oggiono, 1902

Alle linee ferroviarie, lungo le stesse direttrici, si sono poi affiancate nel tempo le linee tranviarie: la Milano-Monza, la Milano-Limbiate, la Milano-Desio, la Milano-Carate Brianza e la Milano-Vimercate per citare le più significative e quelle sopravvissute più a lungo.



Cartolina d'epoca della tramvia Milano-Monza

Successivamente le linee ferroviarie e tranviarie sovraccitate, aventi tutte andamento nord-sud, sono state tra loro connesse attraverso la realizzazione della linea delle Ferrovie Nord Seregno-Bergamo, prima infrastruttura alla scala regionale in grado di supplire alla storica carenza della Brianza nei collegamenti in direzione est-ovest.

Nel corso del Novecento le storiche direttrici territoriali *dei Giovi* e *Valassina*, non più in grado di soddisfare un traffico automobilistico sempre più in espansione, sono state raddoppiate attraverso la realizzazione della statale Milano-Meda, ss. 35 *dei Giovi*, della nuova statale *Valassina*, ss. 36 *dello Spluga*, e della tangenziale est di Milano, capaci di veicolare nuove attività commerciali ed espositive lungo il loro tracciato.

3.3 Le attività economiche

Analizzando i dati oggi a disposizione (Servizi Studi Camera di Commercio di Milano), si può osservare una trasformazione avvenuta all'interno della struttura economica della Brianza negli ultimi anni, ovvero la contrazione del settore manifatturiero, tradizionale punto di forza dell'economia locale, che perde in cinque anni il 5,6% delle imprese operanti sul territorio, mentre l'industria nel suo complesso mostra degli incrementi, determinati prevalentemente dal buon andamento del settore edile.

Imprese attive per area geografica e macrosettori

Settori d'attività	Variazioni percentuali 2000/2005		
	Monza e Brianza	Milano esclusa Monza	Lombardia
Agricoltura e pesca	10,7	2,8	-3,4
Industria	6,3	6,3	8,1
<i>di cui</i> <i>manifatturiero</i>	-5,6	-4,4	-3,7
Servizi	10,5	9,9	9,9
Totale	9,0	8,6	8,2

Fonte: Elaborazione Servizi Studi Camera di Commercio di Milano su dati Infocamere

La distribuzione percentuale delle imprese per settore conferma il ridimensionamento del settore manifatturiero all'interno del sistema produttivo locale, dove rappresenta oggi il 18,8% del totale contro il 21,7% del 2000.

È altresì evidente che l'area brianzola sia interessata pesantemente dal processo di deindustrializzazione che da anni caratterizza la provincia milanese, processo che si riflette nel parallelo rafforzamento del settore terziario.

Imprese attive per settore (distribuzione percentuale)

Settori economici	2005	2004	2003
Agricoltura e pesca	1,9	1,9	1,9
Estrazione di minerali	0,0	0,0	0,0

Attività manifatturiere	18,8	19,5	20,2
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas, acqua	0,1	0,1	0,1
Costruzioni	17,1	16,8	16,4
Commercio ingrosso e dettaglio	26,9	27,2	27,5
Alberghi e ristoranti	3,4	3,3	3,3
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	4,0	4,0	3,9
Intermediazione monetaria e finanziaria	2,4	2,3	2,3
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca	19,0	18,5	18,0
Pubblica amministrazione e difesa; assicurazione sociale	0,0	0,0	0,0
Istruzione	0,3	0,3	0,3
Sanità e altri servizi	0,6	0,6	0,6
Altri servizi pubblici, sociali e personali	4,2	4,3	4,3
Servizi domestici presso famiglie e conv.	0,0	0,0	0,0
Imprese non classificate	1,3	1,2	1,4
TOTALE	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborazione Servizi Studi Camera di Commercio di Milano su dati Infocamere

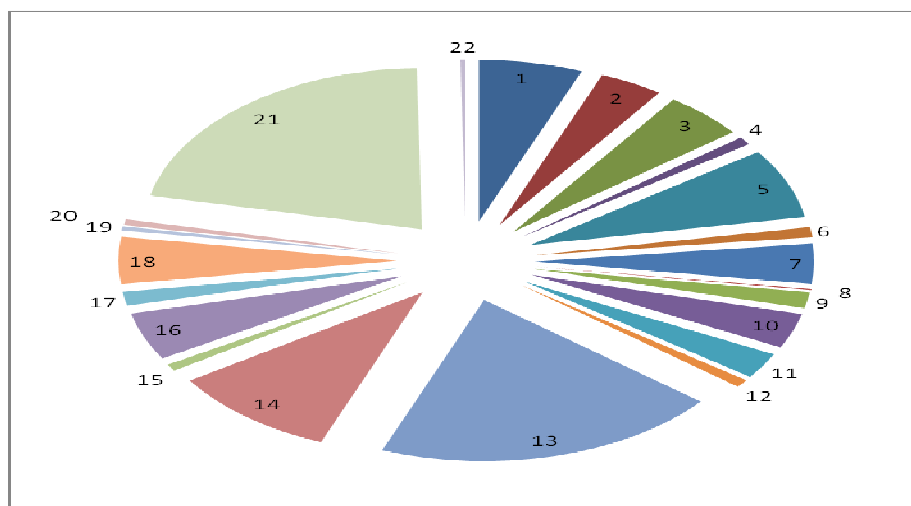
Analizzando nel dettaglio le attività che interessano il settore manifatturiero, sono soprattutto le imprese del cosiddetto *made in Italy* a presentare decrementi più o meno consistenti, il particolare per quanto concerne il settore tessile che perde il 4,2% tra il 2004 e il 2005, e l'industria del mobile che perde il 5% nello stesso intervallo temporale. Positivi, al contrario, i dati relativi alla meccanica, che tanta importanza riveste nell'area (rappresenta il 9,8% del manifatturiero totale) e che vede un incremento delle imprese del 2,4%, e all'industria alimentare (+4,1%).

Di segno negativo sono invece i valori di alcuni segmenti del manifatturiero avanzato, quali chimica, materie plastiche, macchine elettriche e telecomunicazioni; fanno eccezione la produzione di macchine per ufficio e sistemi informatici (+4,1%), e i mezzi di trasporto (+11,9%), che però incidono più marginalmente sulla struttura economica locale.

Imprese attive del settore manifatturiero

Divisioni del settore manifatturiero	Anno 2005		Variaz.%	
	Valori	Incid. %	2005/04	2004/03
1 Industrie alimentari	661	6,0	4,1	8,7
2 Industri tessili	407	3,7	-4,2	5,5
3 Confez. Articoli vestiario-pellic.	523	4,7	0,8	-9,1
4 Prep e concia cuoio-artic. viag.	91	0,8	-4,2	-5,9
5 Ind.legno, esclusi mobili-fabbr.in paglia	775	7,0	-5,0	-5,3
6 Fabbric. Pasta-carta, carta e prod.carta	111	1,0	0,9	-6,0
7 Editoria, stampa e riprod.supp.registrati	439	4,0	-0,9	-0,2
8 Fabbric.coke, raffinerie, combust.nucleari	6	0,1	0,0	20,0
9 Fabbric.prodotti chimici e fibre sintetiche	182	1,6	-5,2	-5,0
10 Fabbric.artic.in gomma e mat.plastiche	382	3,5	-3,0	-2,5
11 Fabbric. Prodotti lavoraz.min.nonmetallif.	287	2,6	2,1	-2,1
12 Produzione di metalli e loro leghe Fabbricaz.e lav.prod.metallo, escl.macchine	2.222	20,1	-1,8	-1,6
14 Fabbric.macchine ed appar.mecc., instal.	1.080	9,8	2,4	1,8
15 Fabbric.macchine per uff., elaboratori Fabbric.di macchine ed appar.eletr.n.c.a.	76	0,7	4,1	15,9
16 Fabbric.appar.radiotel.e app.per comunic.	530	4,8	-2,6	-1,6
17 Fabbric.appar.medicali, precis., strum.ottici	157	1,4	-15,1	-8,9
18 Fabbric.autoveicoli, rimorchi e semirim.	514	4,7	0,4	0,8
19 Fabbric.di altri mezzi di trasporto Fabbric.mobili-altre industrie	45	0,4	0,0	-2,2
20 Fabbric.di altri mezzi di trasporto Fabbric.mobili-altre industrie	66	0,6	11,9	1,7
21 manifatturiere	2.354	21,3	-2,2	-3,0
22 Recupero e preparaz.per il riciclaggio	37	0,3	5,7	6,1
Totale manifatturiero	11.038	100,0	-1,3	-1,5

Fonte: Elaborazione Servizi Studi Camera di Commercio di Milano su dati Infocamere
Elaborazione grafica dei dati relativi alle imprese attive del settore
manifatturiero



Analizzando infine la distribuzione delle imprese appartenenti ai singoli settori economici all'interno dei comuni della futura provincia di Monza e Brianza, si evidenziano alcune situazioni di eccellenza particolarmente rilevanti.

Per quanto concerne il settore manifatturiero, in riferimento all'anno 2005, superano le 500 unità d'impresa i centri di Cesano Maderno e Meda per l'area omogenea della Brianza occidentale, i comuni di Desio, Lissone, Monza e Seregno per l'area omogenea della Brianza centrale, e nessun centro per la Brianza orientale. La città di Monza si conferma città capofila nel settore manifatturiero con 1.350 unità d'impresa.

Nel settore dei Servizi, superano le 500 unità d'impresa i centri di Cesano Maderno, Limbiate e Meda per l'area omogenea della Brianza occidentale, i comuni di Brugherio, Desio, Lissone, Monza, Muggiò e Seregno per l'area omogenea della Brianza centrale, la sola Vimercate per la Brianza orientale. Per la Brianza centrale, i centri di Desio, Lissone, Monza (5.206 unità), e Seregno raggiungono una situazione di assoluta eccellenza nel campo dei Servizi con oltre 1.000 unità d'impresa a testa.

Imprese attive per comune e settore. Anno 2005

Comuni Brianza	Agricoltura pesca	Estr. Mineraria	Attività Manifattur.	Prod./ distrib. energia elettr. gas e acqua	Costruz.	Commer.	Servizi	Imprese non classificate	Totale
Agrate Brianza	44	0	195	0	158	311	393	21	1.122
Aicurzio	11	0	31	0	12	23	37	2	116
Albiate	10	0	83	0	80	114	102	1	390
Arcore	29	0	189	1	176	342	471	14	1.222
Barlassina	7	1	140	0	97	88	141	2	476
Bellusco	20	0	92	0	106	128	160	2	508
Bernareggio	16	0	117	0	102	137	162	6	540
Besana in Brianza	67	0	203	0	155	227	266	11	929
Biassono	16	0	176	1	135	227	247	11	813
Bovisio Masciago	11	0	308	2	241	299	312	20	1.193
Briosco	18	0	91	0	74	100	87	6	376
Brugherio	38	0	366	0	414	551	658	15	2.042
Burago di Molgora	12	0	52	0	50	89	84	5	292
Camparada	6	0	16	0	18	25	25	0	90
Carate Brianza	27	0	347	2	195	357	476	14	1.418
Carnate	9	0	57	0	77	102	120	4	369
Cavenago di Brianza	15	0	76	0	69	112	125	5	402
Ceriano Laghetto	8	0	61	0	90	80	68	1	308
Cesano Maderno	24	0	656	3	603	698	732	37	2.753
Cogliate	16	0	90	0	141	94	108	7	456
Concorezzo	31	0	229	0	172	297	327	11	1.067
Correzzana	11	0	15	0	26	37	43	2	134
Desio	43	2	499	4	591	811	1.007	33	2.990
Giussano	28	0	377	1	375	544	582	21	1.928
Lazrate	11	0	107	1	110	100	82	1	412
Lesmo	11	0	76	0	68	130	184	7	476
Limbiate	37	2	315	0	589	472	517	14	1.946
Lissone	30	1	809	4	537	1.020	1.169	70	3.640
Macherio	4	0	114	0	79	126	145	6	474
Meda	20	1	671	1	281	477	546	36	2.033
Mezzago	20	0	48	0	54	43	55	0	220
Misinto	10	0	92	0	86	70	78	4	340
Monza	132	4	1.350	5	1.254	2.984	5.206	192	11.127
Muggiò	12	0	282	1	314	525	572	18	1.724
Nova Milanese	22	1	263	1	429	415	403	8	1.542
Ornago	19	0	64	0	39	63	67	6	258
Renate	4	0	89	0	39	64	79	3	278
Ronco Briantino	8	0	49	0	30	51	55	2	195
Seregno	45	0	665	4	529	1.113	1.251	37	3.644
Seveso	20	0	296	1	313	365	393	10	1.398
Sovico	9	0	129	0	103	119	123	4	487
Sulbiate	18	0	27	0	49	39	50	2	185
Triuggio	28	0	143	0	106	135	149	7	568
Usmate Velate	20	0	113	0	93	168	202	6	602
Varedo	11	0	198	1	162	274	260	8	914
Vedano al Lambro	6	0	61	0	65	188	176	4	500
Veduggio con Colzano	13	0	49	0	42	82	75	5	266
Verano Brianza	8	1	167	0	125	171	186	8	666
Villasanta	13	0	151	0	130	260	294	7	855
Vimercate	58	1	244	0	248	533	788	32	1.904
Totale Monza e Brianza	1.106	14	11.038	33	10.031	15.780	19.838	748	58.588

Fonte: Elaborazione Servizi Studi Camera di Commercio di Milano su dati Infocamere

3.4 Prospettive

Come già detto, le realizzazioni ormai certe del Sistema Viabilistico Pedemontano e della Gronda Ferroviaria permetteranno di completare idealmente la rete dei trasporti, e di supplire alle carenze croniche negli spostamenti est-ovest che hanno afflitto il sistema della mobilità in Brianza negli ultimi decenni, assolvendo in particolare al compito di collegare gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio, infrastrutture strategiche in quanto capaci di assicurare rapporti privilegiati alla scala internazionale, compito nel passato svolto dalle direttrici territoriali e dai valichi alpini.

La nuova autostrada e la gronda ferroviaria potranno forse rispondere ad una vocazione storica della Brianza di autonomia dal capoluogo milanese, andando a rafforzare, in un ottica autenticamente policentrica e non semplicisticamente campanilistica, i rapporti con i poli di second'ordine della Lombardia quali Varese, Como, Lecco, Bergamo, rapporti oggi filtrati e drenati da un rapporto privilegiato ma anche prevaricante con Milano. Una facilitazione di rapporti che garantirà inevitabilmente nuove prospettive di sviluppo, e che presumibilmente inciderà significativamente sulla tendenza insediativa, come è già avvenuto nel passato in corrispondenza delle storiche direttrici territoriali della Brianza.

Le novità in campo infrastrutturale dovranno essere colte per avviare un processo di riorganizzazione del sistema insediativo anziché solo per poli anche per sistemi territoriali: una riorganizzazione che passi attraverso una valorizzazione di centri storici e delle preesistenze significative in campo storico-architettonico, attraverso una seria politica di riuso delle grandi aree dismesse, attraverso una ritrovata riconoscibilità delle aree omogenee rafforzando le identità culturali e le vocazioni in campo produttivo in parte offuscatesi negli ultimi decenni.

La maglia infrastrutturale ripensata in forma gerarchica, dalla nuova

autostrada, alla viabilità primaria, alla viabilità locale, al sistema dei trasporti pubblici, e alla rete delle piste ciclopedonali, potrà consentire infatti di perseguire una politica di riorganizzazione dei servizi e di *messa a sistema* degli stessi secondo criteri gerarchici strategicamente pianificati.

