

PARTE II

CAPITOLO I
IPOTESI PROGETTUALE

1.1 La riorganizzazione dei servizi per sistemi funzionali

Il Piano d'Area si è posto da subito l'obiettivo di valorizzare l'identità storico e culturale della Brianza, consolidando la sua organizzazione plurale, articolata in tanti centri, piccoli e medi, ed in ambiti territoriali omogenei (Cesane e Desiano, Monzese, Vimercate) ciascuno caratterizzato da una spiccata specificità storica, ambientale e produttiva e dalla presenza di poli di eccellenza nei diversi campi funzionali.

Come già detto, è importante che il Piano d'Area riconosca all'interno di questo contesto complesso la specificità dei diversi centri urbani, per promuoverne una più chiara identità, anche attraverso una loro messa a sistema per mezzo di nuovi circuiti territoriali aperti a tutte le potenzialità presenti nei singoli territori, in un continuo rapporto di scambio e di contributo per lo sviluppo del singolo contesto e dell'intero sistema Brianza.

La Brianza potrà così ovviare ad una carenza cronica di servizi alle persone e alle attività, promuovendo la formazione di poli di eccellenza in tutti i principali settori della vita civile ed economica e di sistemi territoriali in grado di fare intreccio intersettoriale.

L'obiettivo, in questo settore, è quello di insediare sul suo territorio servizi innovativi per le persone e per le attività fortemente contestualizzati e organizzati a rete, anche attraverso un migliore raccordo al sistema dei trasporti pubblici.

Per quanto riguarda i servizi alle persone, il grande patrimonio storico ed ambientale della Brianza dovrà facilitare la formazione di attività nel settore del tempo libero, culturale, e socio-sanitario, che rappresentano per il futuro i settori in grado di incidere fortemente sulla competitività e in grado di assicurare grandi prospettive di sviluppo anche occupazionale.

Per quanto riguarda i servizi alle imprese ed alle attività, la disponibilità di aree dismesse ed alcune previsioni di pianificazione, dovranno consentire l'innesto di attività universitarie fortemente contestualizzate e funzioni di terziario avanzato organizzate anche in senso cooperativo fra i vari territori, a formare poli di eccellenza polifunzionali con attività di formazione, ricerca e produzione.

Essendo ormai in corso di esaurimento le possibilità di ulteriore espansione del tessuto urbanizzato, la riqualificazione del quadro insediativo esistente passa inevitabilmente attraverso innanzitutto la valorizzazione delle qualità territoriali della Brianza, e quindi attraverso una razionalizzazione e uno sviluppo dei servizi presenti sul territorio per sistemi funzionali gerarchicamente selezionati e messi tra loro in connessione.

Obiettivo prioritario di progetto è l'individuazione sul territorio di poli e di sistemi territoriali interconnessi nel campo dei servizi strategici di supporto alle attività economiche, servizi fortemente contestualizzati e organizzati a rete, selezionati appunto attraverso un effettiva possibilità di raccordo al sistema della mobilità alla scala territoriale, su ferro e su gomma, alle specificità e potenzialità dei centri abitati, al sistema naturale e ambientale.

Ci si propone in questo modo l'attivazione di nuovi capisaldi territoriali organizzati a sistema, nell'ottica di un rafforzamento del policentrismo regionale contrapposto all'omologazione metropolitana del territorio.

Si intende come già detto 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 della valorizzazione immobiliare.

Vengono quindi individuati quei poli o sistemi territoriali di eccellenza nel campo universitario e dell'istruzione superiore, del terziario avanzato e fieristico/positivo, in campo produttivo, capaci di innescare un ciclo

virtuoso tra formazione, ricerca e produzione, premessa indispensabile per una prospettiva di sviluppo credibile per la Brianza, ambito storicamente caratterizzato da una presenza significativa di piccole e medie imprese. Il sistema universitario, rigenerato dalle attività di ricerca e di terziario avanzato, ed il sistema fieristico ed espositivo, capace i promuovere intrecci tra le diverse filiere produttive presenti in Brianza, potrebbero articolarsi attraverso la riconversione di ambiti territoriali dismessi, tutti caratterizzati da un alto livello di accessibilità rispetto il sistema dei trasporti su ferro e su gomma.

Allo stesso tempo la riqualificazione del Sistema Brianza non può prescindere da una riorganizzazione del sistema culturale, articolato nel sistema bibliotecario, teatrale ed espositivo, capaci di incentivare l'intero ciclo formativo e quindi le capacità innovative di un sistema produttivo attraverso lo sviluppo di nuove conoscenze ed intelligenze nei diversi campi applicativi. Si deve quindi perseguire l'attivazione di un cortocircuito virtuoso tra cultura e produzione, come è già successo nel passato nel caso per esempio delle Biennali monzesi, nate negli anni Venti del secolo scorso presso la Villa Reale sul modello delle scuole di arti e mestieri tedesche.

Il sistema culturale è strettamente connesso al sistema turistico, dotato in Brianza di un patrimonio storico-architettonico, ma anche naturalistico e ambientale, di prim'ordine, fino ad oggi poco valorizzato e supportato dal sistema ricettivo. Oltre ad aver sottolineato la presenza dei centri storici, rappresentati al 1888, l'indagine condotta ha privilegiato a titolo esemplificativo l'individuazione del sistema delle ville storiche che nel corso dei secoli sono andate a trapuntare il territorio, diventando veri e propri centri di gravitazione dello sviluppo insediativo ed economico della Brianza. Il sistema delle ville è stato ordinato in ordine tematico e cronologico, andando ad individuare tre possibili itinerari, barocco, neoclassico ed eclettico. L'indagine riguardante il patrimonio storico-

architettonico della Brianza potrebbe quindi essere allargata in senso esaustivo al sistema degli edifici civili, ai casi più significativi dell'architettura religiosa, ed ai migliori esempi dell'archeologia industriale.

Per quanto concerne il sistema del tempo libero, in parte connesso al sistema turistico, sono state individuate le principali attrezzature sportive presenti sul territorio.

Il sistema dei servizi alla persona si articola invece nel sistema ospedaliero e socio-assistenziale, per quanto concerne le strutture di maggiori dimensioni, nel sistema commerciale, limitato alla grande distribuzione, e nel sistema amministrativo e istituzionale.

Infine per quanto riguarda il sistema dei servizi tecnologici, sono stati individuati sul territorio le principali attrezzature in campo energetico, nel campo dello smaltimento dei rifiuti, nel campo del trattamento delle acque.

1.2 Sistemi territoriali e polarità consolidate

La stretta connessione tra quadro insediativo e maglia infrastrutturale diventa elemento discriminante nella selezione gerarchica del sistema dei servizi anche alla scala progettuale. Un sistema infrastrutturale così storicamente strutturato e chiaramente caratterizzato diventa il filo conduttore, o meglio la maglia ordinatrice, dei diversi Sistemi Funzionali così capaci di interagire tra loro per promuovere nuove prospettive di crescita per la nascita Provincia di Monza e Brianza.

Pur nella consapevolezza che aspetti complessi come quelli insediativi e infrastrutturali non possono essere ridotti a schemi meramente scientifici, è stato comunque elaborato un diagramma di studio che possa essere di supporto di una lettura interpretativa alla scala progettuale.

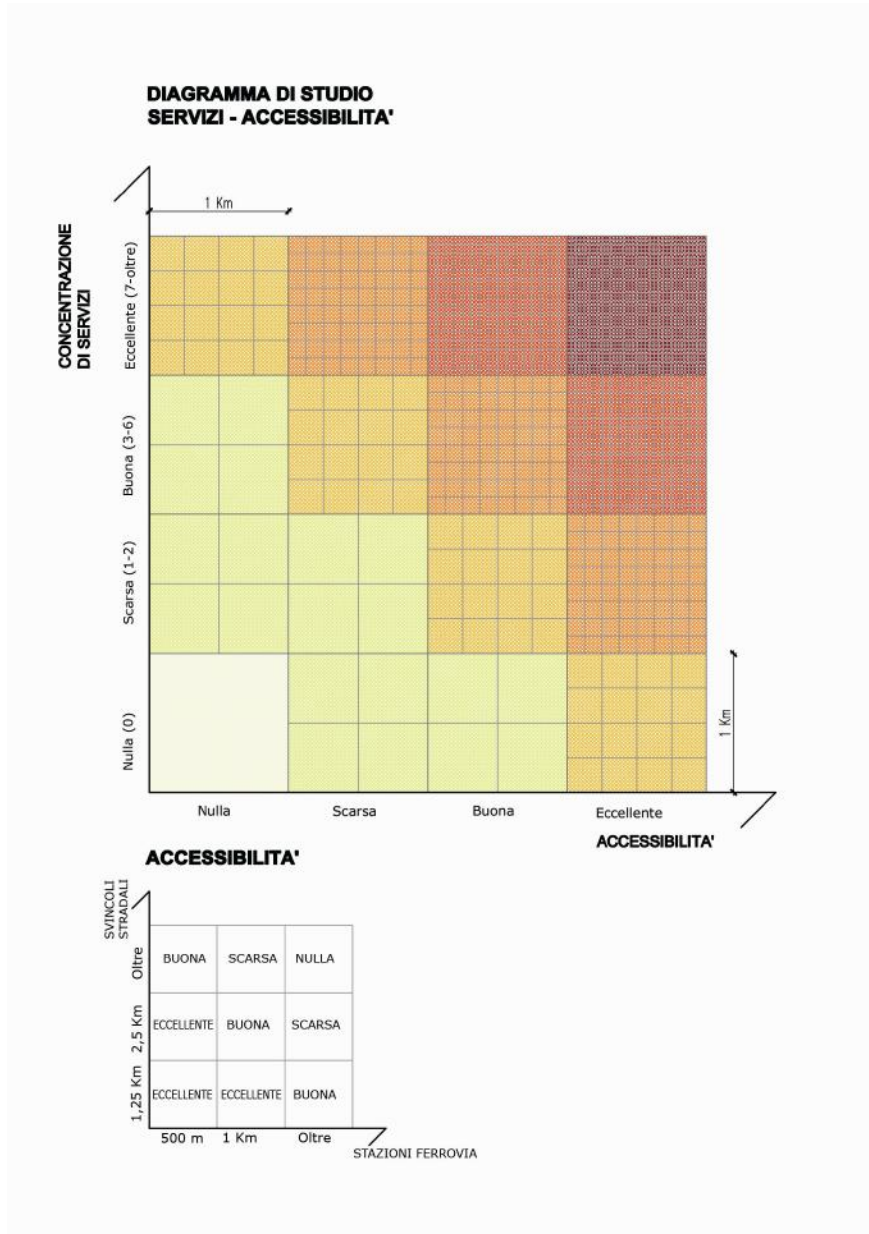
Il diagramma di studio sopracitato mette in connessione diretta la concentrazione dei servizi strategici individuati nelle tavole di progetto (ordinata), con il livello dell'accessibilità delle diverse porzioni di territorio interessate (ascissa).

In riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Milano (Norme Tecniche di Attuazione - Titolo IV – Sistema insediativo), sono state individuate 3 classi di accessibilità (eccellente, buona, scarsa), in rapporto alla vicinanza a svincoli della rete stradale principale per quanto concerne l'accessibilità viabilistica (nell'ordine di 1,25 e 2,50 km), e alla vicinanza a stazioni ferroviarie per quanto concerne l'accessibilità ferroviaria (nell'ordine di 0,50 e 1,50 km).

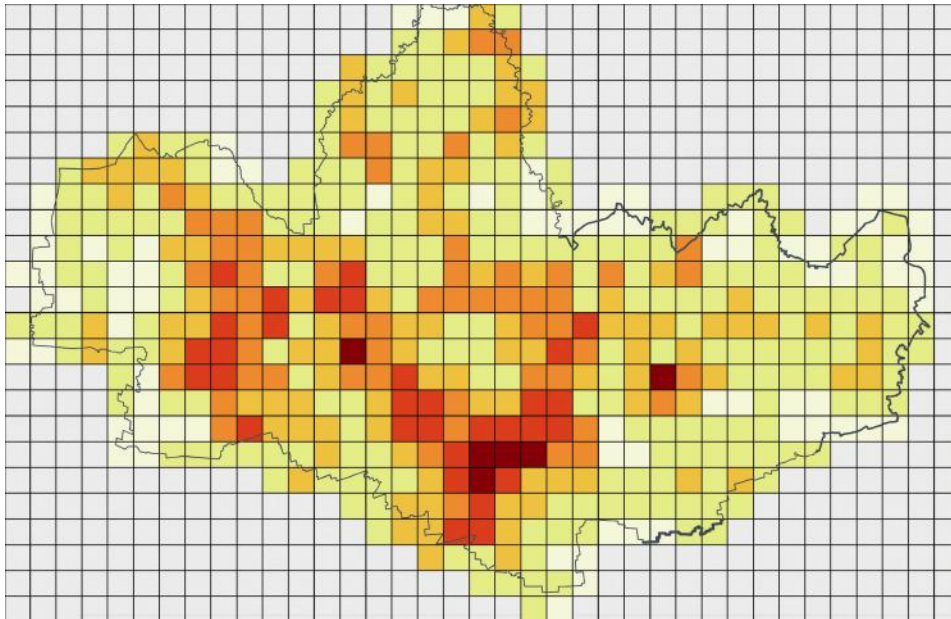
Allo stesso tempo sono state individuate 3 classi per quanto concerne la concentrazione dei servizi (eccellente, buona, scarsa), in base al numero di servizi strategici presenti in ogni chilometro quadrato di territorio.

I parametri dell'accessibilità e della concentrazione di servizi sono stati quindi messi in correlazione attraverso differenti sfumature di una stessa

gamma cromatica, andando ad indicare una situazione di eccellenza in rosso scuro, e una situazione di scarsa accessibilità e concentrazione di servizi in giallo chiaro.

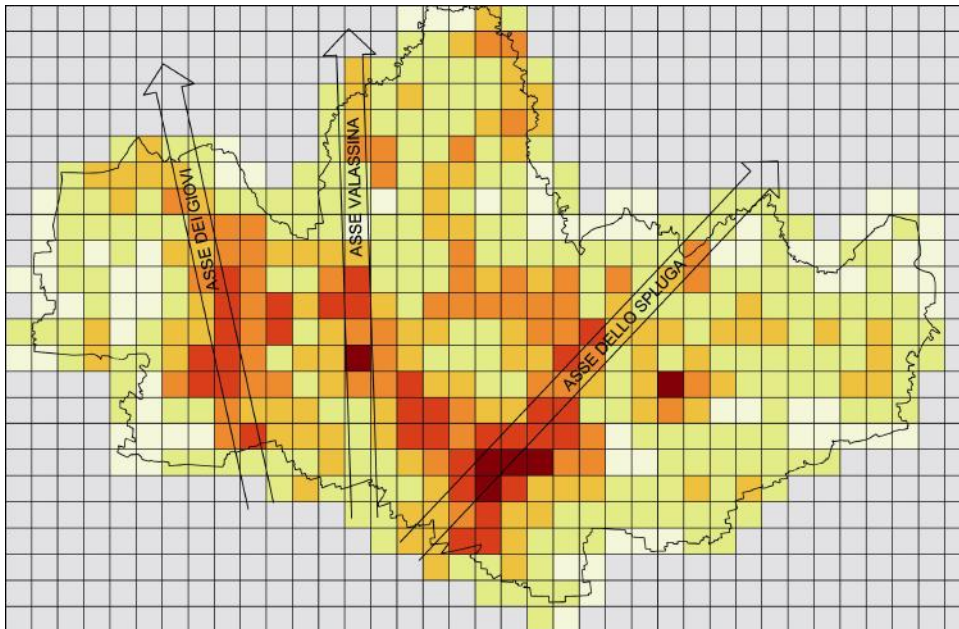


Riprendendo i parametri sopra esposti, i gradienti cromatici corrispondenti a differenti valori di accessibilità e di concentrazione di servizi sono stati applicati nelle tavole di progetto alle situazioni reali presenti nel contesto in esame.



Elaborazione progettuale, individuazione delle emergenze nel campo dei servizi e dell'accessibilità

Attraverso tale operazione si evidenziano quindi situazioni di eccellenza disposte in continuità lungo le direttrici storiche (sistemi territoriali), oppure concentrate in poli attrattori maggiormente isolati, come nel caso di Monza e di Vimercate.

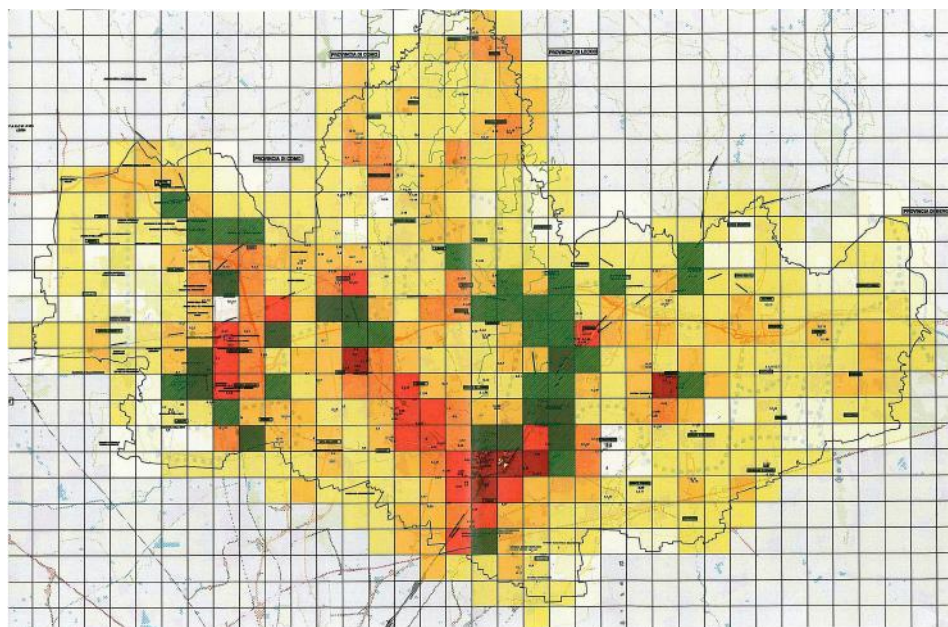


Elaborazione progettuale, individuazione dei sistemi territoriali lungo le direttrici storiche

Lungo le direttrici storiche e lungo questi sistemi territoriali, ma anche in corrispondenza delle polarità consolidate, tutti caratterizzati da un alta concentrazione di servizi e da un alto grado di accessibilità, sarà quindi opportuno concentrare gli sforzi in fase progettuale per valorizzare e mettere a sistema le emergenze funzionali preesistenti e per localizzare nuove attività ad alto contenuto strategico, al fine di costituire dei veri e propri assi attrezzati e poli attrattori capaci di porsi come elementi direttori e d'incentivo per l'intero contesto brianzolo.

Sono state quindi sottoposte le risultanti di progetto, con l'evidenziazione dei sistemi territoriali e delle polarità consolidate, ad un primo livello di valutazione ambientale, mettendo in evidenza le correlazioni tra le porzioni del territorio ad alta concentrazione di servizi e ad alta accessibilità con il sistema ambientale precedentemente rilevato.

Vengono così individuate quelle aree che, pur essendo caratterizzate da condizioni favorevoli in termini di presenza di servizi strategici ed in termini di accessibilità, necessitano di particolare cautela nella localizzazione di attività qualitativamente selezionate e ad alta compatibilità ambientale.



Elaborazione progettuale, valutazione ambientale

Fatta questa verifica in termini di compatibilità ambientale, viene quindi confermata anche in chiave scientifica una possibile interpretazione della specificità del territorio alla scala progettuale che preveda la valorizzazione di quegli assi attrezzati, storicamente consolidati, in grado di rafforzare vocazioni funzionali preesistenti.

1.3 Sistema territoriale dei Giovi

Partendo da ovest, l'asse attrezzato dell'antica direttrice *dei Giovi*, sp. 44, supportata lungo il suo sviluppo dall'andamento parallelo della linea delle Ferrovie Nord Milano-Canzo-Asso e dalla direttrice di traffico alla scala territoriale Milano-Meda, qualificato dalla presenza del parco delle Groane e del fiume Seveso, consente di raccordare a sistema i centri abitati interessati, le attività commerciali ed espositive di maggior dimensioni, i principali nuclei produttivi, un tempo specializzati nel settore chimico e oggi alla ricerca di una loro chiara identità. Lungo la direttrice insistono emergenze funzionali importanti come nel caso di Palazzo Borromeo a Cesano Maderno con la presenza qualificante dell'Università, Facoltà di Filosofia, e del suo impianto di interesse storico-architettonico-paesaggistico, o come nel caso dell'agenzia di sviluppo territoriale CAAM.

L'antica direttrice dei Giovi potrebbe essere valorizzata partendo dal recupero dei centri storici interessati e dal sistema delle ville e dei giardini più significativi, come nel caso appunto di Palazzo Borromeo a Cesano Maderno, o di Villa Bagatti Valsecchi a Varedo.

La riqualificazione dovrebbe quindi passare dal recupero delle aree dismesse, come è già avvenuto per l'area dell'ex Parco Militare di Barlassina, privilegiando l'insediamento di attività produttive ad alto contenuto tecnologico e ad elevata compatibilità ambientale, oppure di funzioni di terziario avanzato o di università dipartimentale capaci di supportare i distretti produttivi presenti e le nuove istituzioni provinciali.

E' in corso di verifica un'ipotesi di riqualificazione dell'area dimessa dell'ex SNIA a Varedo, posta strategicamente in prossimità diretta del centro storico e della stazione ferroviaria della linea Milano-Canzo-Asso delle Ferrovie Nord Milano, che prevede la creazione di un'area espositiva destinata ad un *Polo del Design* finalizzato alla manifestazione *Expo 2015*.

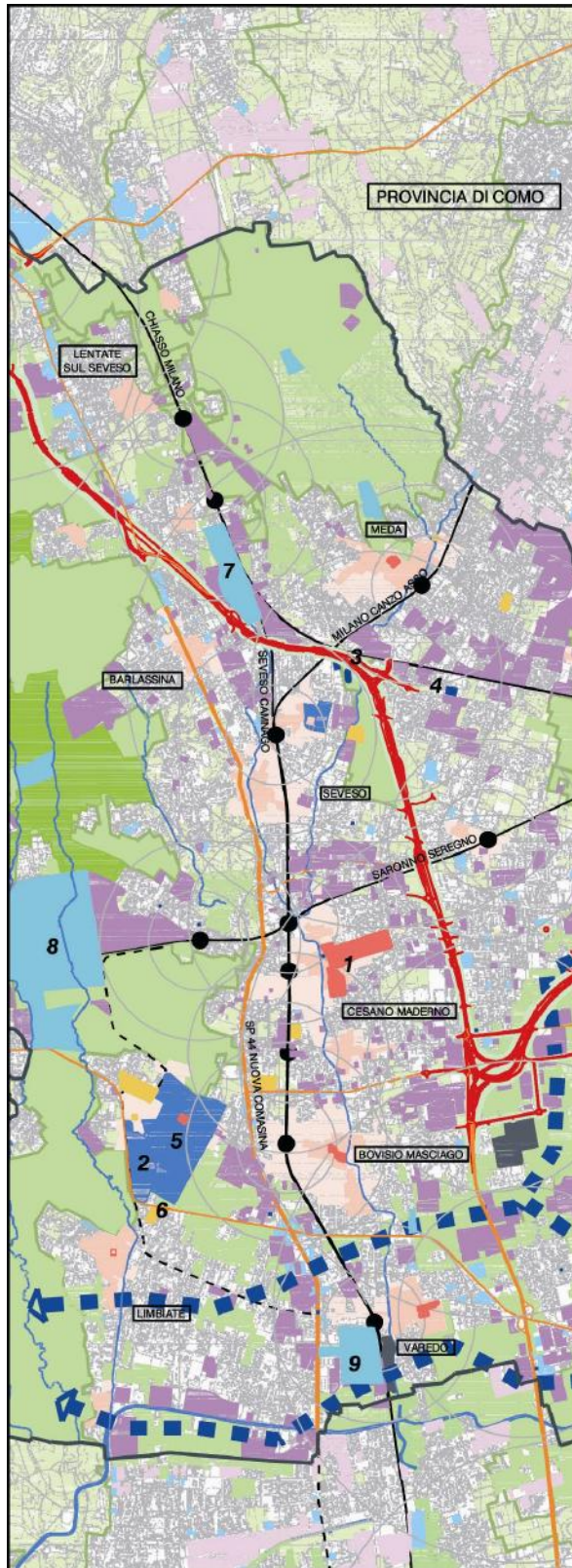
Dal punto di vista ambientale, la riqualificazione dell'intero contesto territoriale dovrà riguardare la rinaturalizzazione del bacino del fiume

Seveso, in attuazione dello specifico accordo di programma tra i comuni interessati e la Regione Lombardia.

A livello di valutazione ambientale, l'asse attrezzato dei Giovi interseca in particolare il Parco regionale delle Groane, individuando delle aree dove andranno localizzate solamente funzioni altamente selezionate, ad alta compatibilità ambientale.

Questo importante sistema insediativo sarà in futuro ancora meglio connesso con gli altri sistemi insediativi limitrofi. A livello ferroviario è già stato valorizzato in Cesano Maderno il punto di intersezione della linea Milano-Asso con la Seregno-Saronno, ed in Lentate sul Seveso, in corrispondenza della nuova stazione di Camnago, il punto di intersezione della Seveso-Camnago con la Milano-Como-Chiasso. A livello stradale avranno un ruolo importante i centri di Cesano Maderno ed di Lentate sul Seveso, rispettivamente nel punto di intersezione dell'Autostrada Pedemontana con la Milano-Meda e con la sp. 32 di Como Cermenate-Arosio, ed attraverso la cosiddetta strada di arroccamento di raccordo tra l'Autostrada Pedemontana e il sistema stradale del Sistema dei Giovi.

La pianificazione comunale dovrà perseguire la valorizzazione ed il potenziamento di questo Sistema Territoriale, promuovendo principalmente interventi di riqualificazione, nel tentativo di esplicitare meglio tutte le sue potenzialità storiche, culturali ed ambientali.



SISTEMA TERRITORIALE DEI GIOVI

LEGENDA :

SISTEMI INSEDIATIVI

- NUCLEI STORICI AL 1888
- NUCLEI STORICI AL 1930
- SISTEMA VILLE-GIARDINI DI VALORE STORICO ARCHITETTONICO
- TESSUTO URBANO CONSOLIDATO
- INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

SERVIZI ESISTENTI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

- SISTEMA SCOLASTICO SECONDARIO
- SISTEMA CULTURALE
- SISTEMA OSPEDALIERO e SOCIO-ASSISTENZIALE
- SISTEMA RICETTIVO - SPORTIVO
- SISTEMA AMMINISTRATIVO, CIVICO E ISTITUZIONALE
- SISTEMA COMMERCIALE

AMBITI DI TRASFORMAZIONE

- SISTEMA GRANDI AREE DISMESSE

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- VIABILITA' PRIMO LIVELLO
- VIABILITA' SECONDO LIVELLO
- VIABILITA' TERZO LIVELLO
- FERROVIE E STAZIONI FERROVIARIE
- AREE DI INFLUENZA DELLE STAZIONI FERROVIARIE E DEGLI SVINCOLI STRADALI

SISTEMA DEL VERDE

- AREE AGRICOLE E BOSCHI
- SISTEMA PARCHI REGIONALI, NATURALI E PLUS
- DORSALE VERDE della Brianza



EMERGENZE FUNZIONALI:

- 1 - FACOLTÀ DI FILOSOFIA - VILLA ARESE BORROMEO
- 2 - AZ. OSPEDALIERA G. SALVINI
- 3 - STADIO CITTÀ DI MEDA
- 4 - PALAMEDA
- 5 - POLO INTERPROVINCIALE DI MOMBELLO
- 6 - CENTRO COMMERCIALE CARREFOUR
- 7 - AREA DISMESSA EX PARCO MILITARE
- 8 - AREA DISMESSA EX ACNA
- 9 - AREA DISMESSA EX SNIA

1.4 Sistema territoriale della Valassina

Allo stesso modo l'asse attrezzato dell'antica direttrice *Valassina*, sp. 9, servita dalla linea delle Ferrovie dello Stato Milano-Como-Chiasso che l'intercetta in prossimità di Desio, e declassata nel corso del Novecento dalla nuova statale *Valassina* in grado di supportare maggiori volumi di traffico, diventa elemento di raccordo dei nuclei storici coinvolti, con le rispettive emergenze storico-architettoniche, con un tessuto produttivo già organizzato in distretti (della lavorazione del legno, della meccanica di precisione, ...), e ben rappresentato dal centro tecnologico ex-Autobianchi a Desio. L'antica strada *Valassina* è inoltre interessata da un sistema di servizi particolarmente ricco, articolato in servizi istituzionali (il Tribunale di Desio), ospedalieri (l'Ospedale di Desio), scolastici e culturali.

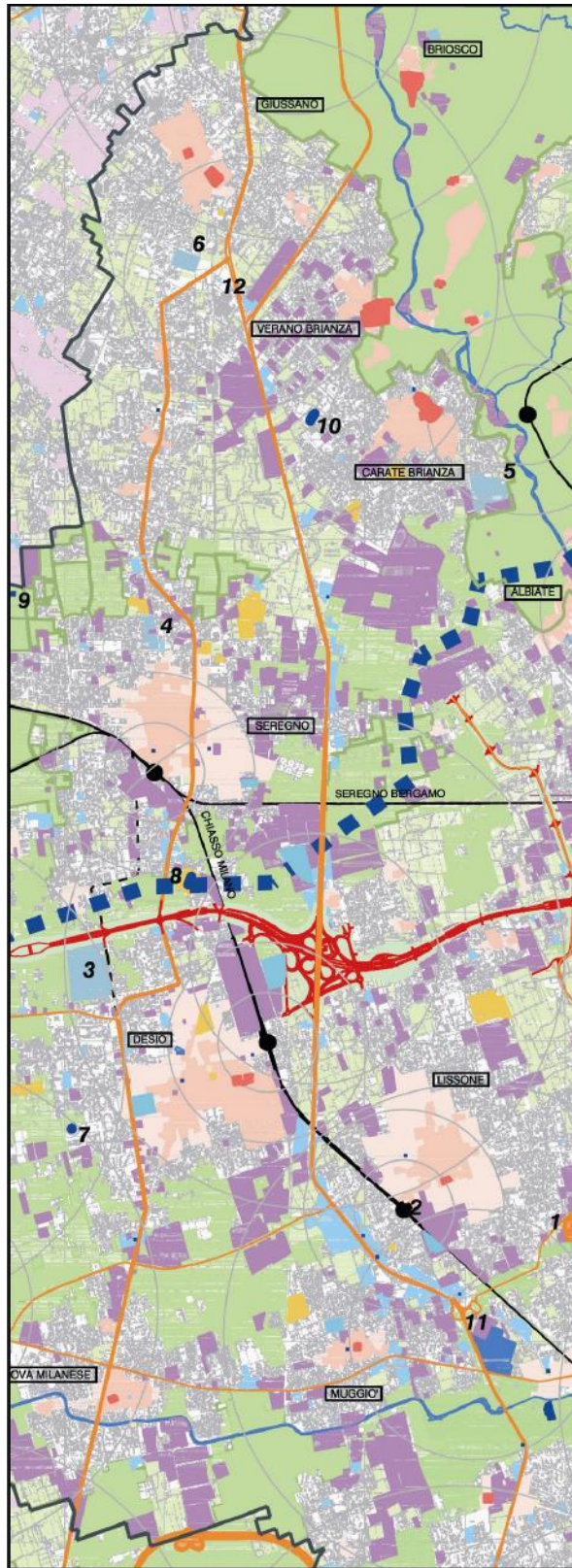
La valorizzazione di questa antica direttrice potrebbe partire dal recupero dei centri storici interessati e dalla connessione a sistema, anche attraverso la formazione di nuovi percorsi ciclopedonali, delle ville storiche più significative con i rispettivi giardini, come Villa Traversi a Desio, o Villa Sartirana a Giussano.

Anche per la direttrice *Valassina*, sarà importante riqualificare le aree industriali dismesse interessate, in particolare di Desio e Seregno, attraverso l'impianto di attività di terziario avanzato o di attività produttive ad alto contenuto tecnologico e ad elevata compatibilità ambientale, in particolare nei casi di vicinanza ai centri abitati.

Una migliore connessione della direttrice con gli altri sistemi insediativi potrà essere perseguita valorizzando il nuovo sistema infrastrutturale est-ovest in corso di progettazione. In particolare, a livello ferroviario grande importanza assumeranno i punti di intersezione a Desio dell'Autostrada Pedemontana con la sp. 36 e con la linea ferroviaria Milano-Como-Chiasso, e a Seregno dell'Autostrada Pedemontana con le linee ferroviarie Bergamo-Seregno-Malpensa e Milano-Como-Chiasso.

Dal punto di vista ambientale la direttrice *Valassina* è destinata a diventare elemento di possibile raccordo tra il Parco delle Groane con il Parco della Valle del Lambro, oltre che attraverso il PLIS della Brianza Centrale, anche attraverso il corridoio ecologico previsto lungo il tracciato dell'Autostrada Pedemontana.

La pianificazione comunale oltre che esplicitare tutte le potenzialità di questo territorio, dovrà progettare i nodi della sua organizzazione futura, a partire dal Centro Intermodale di Desio – Seregno, nella cui area di influenza si può realizzare la *Stazione Centrale* della Brianza, fino all'esatta individuazione della dorsale verde che in territorio di Desio – Muggiò – Nova e Seregno ha un percorso alquanto problematico.



SISTEMA TERRITORIALE VALASSINA

LEGENDA :

SISTEMI INSEDIATIVI

- NUCLEI STORICI AL 1888
- NUCLEI STORICI AL 1930
- SISTEMA VILLE-GIARDINI DI VALORE STORICO ARCHITETTONICO
- TESSUTO URBANO CONSOLIDATO
- INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

SERVIZI ESISTENTI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

- SISTEMA SCOLASTICO SECONDARIO
- SISTEMA CULTURALE
- SISTEMA OSPEDALIERO e SOCIO-ASSISTENZIALE
- SISTEMA RICETTIVO - SPORTIVO
- SISTEMA AMMINISTRATIVO, CIVICO E ISTITUZIONALE
- SISTEMA COMMERCIALE

AMBITI DI TRASFORMAZIONE

- SISTEMA GRANDI AREE DISMESSE

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- VIABILITA' PRIMO LIVELLO
- VIABILITA' SECONDO LIVELLO
- VIABILITA' TERZO LIVELLO
- FERROVIE E STAZIONI FERROVIARIE
- AREE DI INFLUENZA DELLE STAZIONI FERROVIARIE E DEGLI SVINCOLI STRADALI

SISTEMA DEL VERDE

- AREE AGRICOLE E BOSCHI
- SISTEMA PARCHI REGIONALI, NATURALI E PLS
- DORSALE VERDE della Brianza



EMERGENZE FUNZIONALI:

- 1 - FACOLTÀ DI MEDICINA E CHIRURGIA
- 2 - CIVICA GALLERIA D'ARTE CONTEMPORANEA
- 3 - AZ. OSP. CIVILE DI VIMERCATE - SEREGNO
- 4 - AZ. OSP. CIVILE DI VIMERCATE - DESIO
- 5 - AZ. OSP. CIVILE DI VIMERCATE - CARATE
- 6 - AZ. OSP. CIVILE DI VIMERCATE - GIUSSANO
- 7 - PALADESIO
- 8 - STADIO FERRUCCIO
- 9 - PALAPORADA
- 10 - STADIO COMUNALE XXV APRILE
- 11 - UFFICI CENTRALI E SEDE DI RAPPRESENTANZA DELLA PROVINCIA
- 12 - CENTRO COMMERCIALE CARREFOUR

1.5 Sistema territoriale dello Spluga

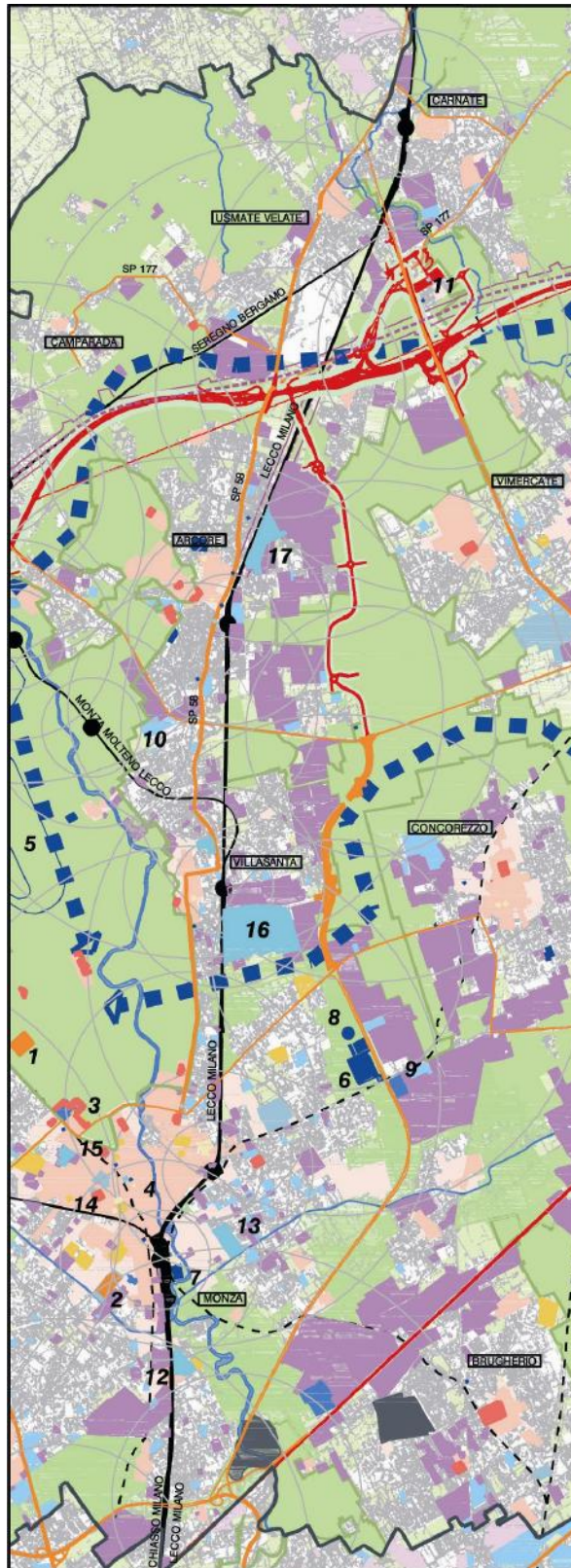
Più a est l'asse attrezzato *dello Spluga*, ex statale 36, oggi sp. 58 Sesto San Giovanni-Usmate, parallela alla linea delle Ferrovie dello Stato Milano-Monza-Lecco, innervata in corrispondenza di Usmate dalla Tangenziale est di Milano e dal corso del fiume Molgora, connette la città di Monza, con le sue emergenze funzionali e storico-paesaggistiche, con le specificità, il tessuto produttivo e le aree dismesse.

Particolarmente significativa appare la presenza lungo la direttrice di aree dismesse o in corso di dismissione, non solo in Monza, come nel caso dell'area dell'ex Fossati Lamberti o dell'Ospedale Umberto I, ma anche ad Arcore, Villasanta e Concorezzo. Nelle aree dismesse ancora disponibili potrebbero essere impiantate quelle attività strategiche in campo universitario e della ricerca, ma anche nuove attività produttive ad alto contenuto tecnologico ed elevata compatibilità ambientale.

La direttrice *dello Spluga*, ex Statale 36, dovrebbe ricercare le connessioni con gli altri sistemi insediativi della Brianza, attraverso il nuovo sistema infrastrutturale est-ovest, ferroviario e stradale, in Carnate-Usmate e Vimercate, nel punto di intersezione di Pedemontana con la tangenziale est e quindi con il nodo ferroviario della linea Milano-Lecco-Sondrio con la Bergamo-Seregno-Saronno.

A questa direttrice fa riferimento tutta l'area del Vimerchese, in quanto territorio organizzato a rete per le principali funzioni amministrative e socio-culturali di livello comunale: un territorio che in passato gravitava su Milano per le funzioni amministrative di livello superiore, per il sistema universitario, ecc., e che in futuro graviterà sempre più sulla nuova Provincia di Monza e Brianza, attraverso il centro di Vimercate che nel frattempo ha acquisito il ruolo di polo di eccellenza nel campo dell'informatica non solo per la Brianza ma anche per l'intera Regione Lombardia.

La pianificazione comunale deve principalmente valorizzare questa identità del territorio, ancora articolata in tanti centri piccoli e medi, interconnessi da un grande patrimonio di aree verdi, agricole e boschive.



SISTEMA TERRITORIALE DELLO SPLUGA LEGENDA :

SISTEMI INSEDIATIVI

- NUCLEI STORICI AL 1888
- NUCLEI STORICI AL 1930
- SISTEMA VILLE-GIARDINI DI VALORE STORICO ARCHITETTONICO
- TESSUTO URBANO CONSOLIDATO
- INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

SERVIZI ESISTENTI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

- SISTEMA SCOLASTICO SECONDARIO
- SISTEMA CULTURALE
- SISTEMA OSPEDALIERO e SOCIO-ASSISTENZIALE
- SISTEMA RICETTIVO - SPORTIVO
- SISTEMA AMMINISTRATIVO, CIVICO E ISTITUZIONALE
- SISTEMA COMMERCIALE

AMBITI DI TRASFORMAZIONE

- SISTEMA GRANDI AREE DISMESSE

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- VIABILITA' PRIMO LIVELLO
- VIABILITA' SECONDO LIVELLO
- VIABILITA' TERZO LIVELLO
- FERROVIE E STAZIONI FERROVIARIE
- AREE DI INFLUENZA DELLE STAZIONI FERROVIARIE E DEGLI SVINCOLI STRADALI

SISTEMA DEL VERDE

- AREE AGRICOLE E BOSCHI
- SISTEMA PARCHI REGIONALI, NATURALI E PLIS
- DORSALE VERDE della Brianza



EMERGENZE FUNZIONALI:

- 1 - FACOLTA' DI AGRARIA
- 2 - FACOLTA' DI SOCIOLOGIA
- 3 - MUSEO ETNOLOGICO MONZA E BRIANZA
- 4 - MUSEO DUOMO-LONGBARDO-CORONA FERREA
- 5 - AUTODROMO NAZIONALE
- 6 - STADIO BRIANTEO
- 7 - STADIO SADA
- 8 - PALACANDY
- 9 - NUOVO POLO FIERISTICO
- 10 - CENTRO COMMERCIALE IL GIGANTE
- 11 - CENTRO COMMERCIALE IL GIGANTE
- 12 - AREA DISMESSA EX FOSSATI LAMPERTI E TPM
- 13 - AREA DISMESSA EX MACELLO
- 14 - AREA DISMESSA EX DISTRETTO MILITARE
- 15 - AREA DISMESSA EX PASTORI-CASANOVA
- 16 - AREA DISMESSA EX LOMBARDA PETROLI
- 17 - AREA DISMESSA EX FALK

1.6 Poli attrattori

Monza appare come il principale polo attrattore presente in Brianza, direttamente e storicamente coinvolto oltre che dalle direttrici *dei Giovi e della Valassina*, in particolare dalla direttrice *dello Spluga*, prosecuzione di quella strada postale che la connetteva con Milano.

Monza potrebbe rilanciare il suo ruolo storico di città capofila della Brianza, valorizzando ed arricchendo la sua dotazione di servizi alla scala sovracomunale, e sfruttando al meglio le grandi potenzialità offerte in chiave turistica ed ambientale dal suo patrimonio storico-architettonico, ed in particolare dalla presenza della Villa Reale e del Parco, in grado di proiettare la città e l'intero contesto brianzolo ad una scala internazionale.

Presso l'Ospedale San Gerardo di Monza è in forte sviluppo la Facoltà di Scienze e Medicina dell'Università degli Studi di Milano, esperienza che andrebbe valorizzata attraverso l'innesto di nuove attività di ricerca, che si potrebbero ancora insediare sul territorio di Veduggio al Lambro e Lissone, in diretta connessione con il distretto industriale di Biassono, lungo la direttrice della nuova Strada Provinciale n. 6. Potrebbe in questa parte del territorio prendere concretamente l'avvio un'esperienza virtuosa capace di innescare un ciclo di scambio osmotico tra l'università, la ricerca e le attività produttive, premessa di sviluppo imprescindibile per l'intera Brianza.

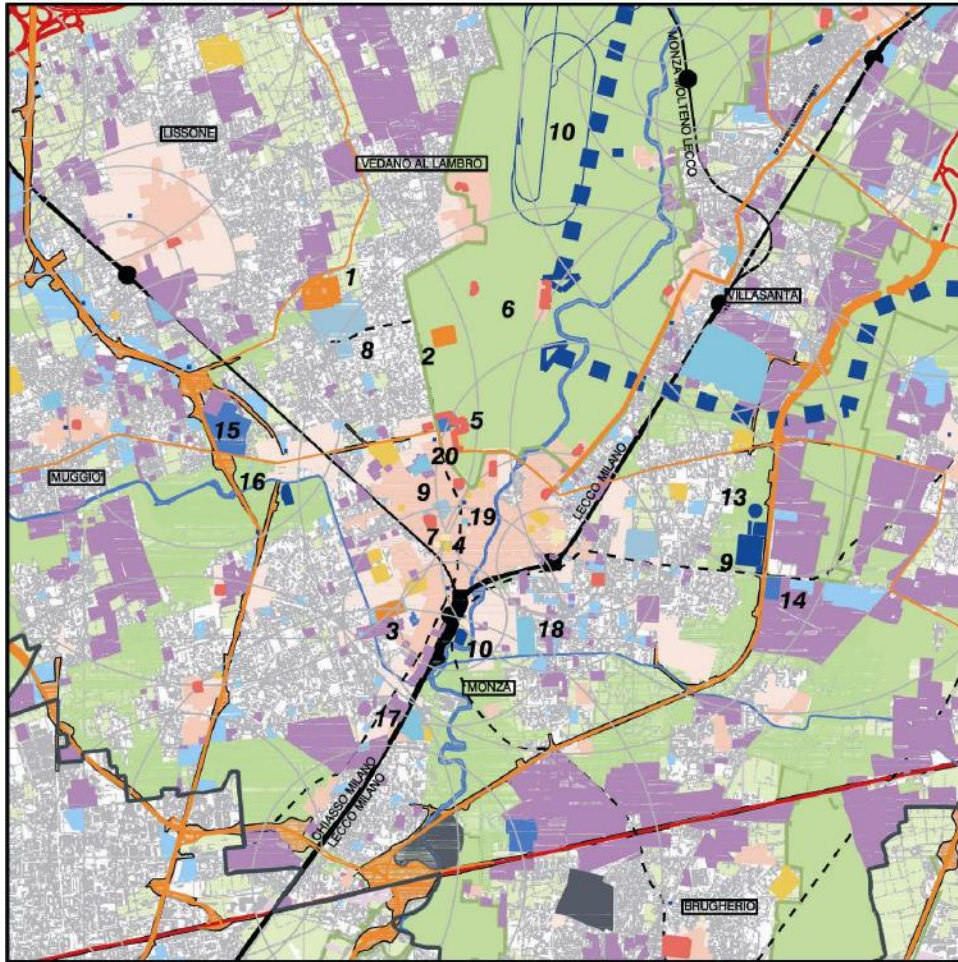
Allo stesso tempo risulta essere in forte espansione il corso di laurea in Scienze dell'Organizzazione della Facoltà di Sociologia presso l'impianto storico del vecchio Ospedale San Gerardo, ex Umberto I. Essendo le funzioni ospedaliere in corso di dismissione, l'area del vecchio ospedale, posta a poche centinaia di metri dalla stazione e dal centro storico di Monza, si candida ad ospitare nuove funzioni universitarie, selezionate secondo le specificità e le richieste del contesto, ed attività di ricerca avanzata che potrebbero coinvolgere il polo scolastico superiore del liceo scientifico Paolo Frisi e dell'istituto tecnico Hessemberger posto nelle immediate

vicinanze. In questo senso sono in corso di verifica alcune interessanti ipotesi di decentramento di prestigiose università milanesi, tra le quali lo IULM ed il Politecnico di Milano, quest'ultimo intenzionato a localizzare in città nuovi corsi di laurea legati anche alle tematiche ambientali ed energetiche.

Altre importanti aree dimesse presenti in città potrebbero invece essere recuperate per promuovere nuovi servizi culturali, ricreativi ed alla persona, concepiti alla scala sovracomunale, come nel caso dell'ex Distretto Militare in piazza San Paolo in pieno centro cittadino, o dell'area dell'ex Macello comunale per la quale è in corso di verifica una destinazione rivolta in particolare ad un'utenza giovane.

Monza dovrebbe inoltre meglio connettersi con gli altri sistemi insediativi della Brianza, organizzando l'intersezione del nuovo sistema infrastrutturale est-ovest, pedemontana ferroviaria e stradale, con il sistema infrastrutturale esistente che converge in Monza, a definire un centro di interscambio gomma-ferro di livello regionale.

POLO ATTRATTORE DI MONZA



SISTEMI INSEDIATIVI

- NUCLEI STORICI AL 1888
- NUCLEI STORICI AL 1930
- SISTEMA VILLE-GIARDINI DI VALORE STORICO ARCHITETTONICO
- TESSUTO URBANO CONSOLIDATO
- INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

SERVIZI ESISTENTI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

- SISTEMA SCOLASTICO SECONDARIO
- SISTEMA CULTURALE
- SISTEMA OSPEDALIERO e SOCIO-ASSISTENZIALE
- SISTEMA RICETTIVO - SPORTIVO
- SISTEMA AMMINISTRATIVO, CIVICO E ISTITUZIONALE
- SISTEMA COMMERCIALE

AMBITI DI TRASFORMAZIONE

- SISTEMA GRANDI AREE DISMESSE

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- VIABILITA' PRIMO LIVELLO
- VIABILITA' SECONDO LIVELLO
- VIABILITA' TERZO LIVELLO
- FERROVIE E STAZIONI FERROVIARIE

SISTEMA DEL VERDE

- AREE AGRICOLE E BOSCHI
- SISTEMA PARCHI REGIONALI, NATURALI E PLIS
- DORSALE VERDE della Brianza



EMERGENZE FUNZIONALI:

- 1 - FACOLTA' DI MEDICINA e CHIRURGIA
- 2 - FACOLTA' DI AGRARIA
- 3 - FACOLTA' DI SOCIOLOGIA
- 4 - MUSEO DUOMO-LONGOBARDO
- 5 - VILLA REALE
- 6 - PARCO DI MONZA
- 7 - TEATRO MANZONI
- 8 - OSP. SAN GERARDO
- 9 - VECCHIO OSP. SAN GERARDO
- 10 - AUTODROMO NAZIONALE
- 11 - STADIO BRIANTEO
- 12 - STADIO SADA
- 13 - PALACANDY
- 14 - NUOVO POLO FIERISTICO
- 15 - UFFICI CENTRALI NUOVA PROVINCIA
- 16 - CENTRO COMMERCIALE AUCHAN
- 17 - AREA DISMESSA EX FOSSATI LAMPERTI/TPM
- 18 - AREA DISMESSA EX MACELLO
- 19 - AREA DISMESSA EX DISTRETTO MILITARE
- 20 - AREA DISMESSA EX PASTORI-CASANOVA

Allo stesso tempo lo studio condotto evidenzia la presenza di poli attrattori non sempre connessi al sistema della viabilità principale stradale e ferroviaria.

Alcuni di questi poli (Seregno, Vimercate) risultano maggiormente conosciuti e storicamente consolidati. E' il caso del centro di Vimercate, che non risulta direttamente coinvolto dai sistemi territoriali - assi attrezzati precedentemente elecati, pur essendo posto in continuità diretta con la direttrice dell'ex statale 36 anche tramite il piccolo centro di Oreno. Vimercate non è connesso direttamente al sistema ferroviario regionale, ma si trova strategicamente all'intersezione tra la tangenziale est di Milano e la sp. 2 Vimercate-Trezzo con l'Autostrada Pedemontana.

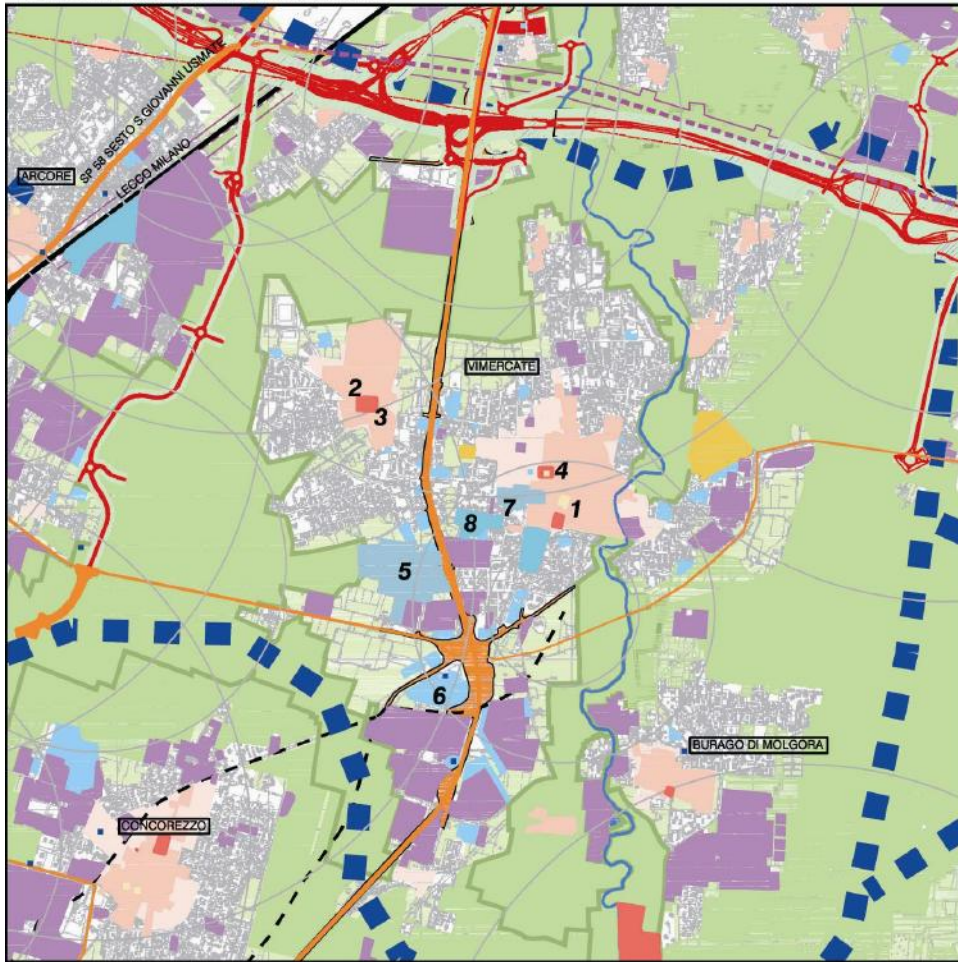
Il contesto di Vimercate è caratterizzato da una bassa densità insediativa e da un grande patrimonio di aree verdi, in parte comprese nei Parchi Locali di Interesse Sovracomunale, e da situazioni di eccellenza nel campo dei servizi (Ospedale, Centro Direzionale, ecc.), e del tessuto produttivo (Distretto dell'Informatica).

La riqualificazione dell'area del vecchio ospedale di Vimercate, in corso di trasferimento nella nuova sede, rappresenta un'occasione importante per individuare attività strategiche di supporto ed incentivo per l'intero contesto, per esempio nel campo della formazione di livello superiore e della ricerca avanzata. Un'area, ulteriormente estendibile a quelle limitrofe dismesse dell'ex cava Cantù e dell'ex Consorzio Agrario, che risulta essere strategicamente collocata a ridosso del centro storico e della Tangenziale Est.

Inoltre dovrebbero essere ulteriormente valorizzate, in chiave culturale, ricreativa, e turistica, le risorse di cui dispone Vimercate in campo ambientale e per quanto riguarda le emergenze storico-architettoniche, individuando percorsi in grado di connettere a sistema i nuclei storici, quello di Oreno oltre a quello di Vimercate, le ville con i relativi giardini, Villa Borromeo e Villa Gallarati Scotti tra le altre, le aree a verde e i parchi locali.

Vimercate dovrebbe infine riorganizzare le connessioni con gli altri sistemi insediativi della Brianza, attraverso il nuovo sistema infrastrutturale est-ovest, pedemontana ferroviaria e stradale, non in un unico punto di intersezione ma potenzialmente con tutto il territorio, nella misura in cui tale territorio è in grado di organizzarsi unitariamente.

POLO ATTRATTORE DI VIMERCATE



SISTEMI INSEDIATIVI

- NUCLEI STORICI AL 1888
- NUCLEI STORICI AL 1930
- SISTEMA VILLE-GIARDINI DI VALORE STORICO ARCHITETTONICO
- TESSUTO URBANO CONSOLIDATO
- INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

SERVIZI ESISTENTI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

- SISTEMA SCOLASTICO SECONDARIO
- SISTEMA CULTURALE
- SISTEMA OSPEDALIERO e SOCIO-ASSISTENZIALE
- SISTEMA RICETTIVO - SPORTIVO
- SISTEMA AMMINISTRATIVO, CIVICO E ISTITUZIONALE
- SISTEMA COMMERCIALE

AMBITI DI TRASFORMAZIONE

- SISTEMA GRANDI AREE DISMESSE

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- VIABILITA' PRIMO LIVELLO
- VIABILITA' SECONDO LIVELLO
- VIABILITA' TERZO LIVELLO
- FERROVIE E STAZIONI FERROVIARIE

SISTEMA DEL VERDE

- AREE AGRICOLE E BOSCHI
- SISTEMA PARCHI REGIONALI, NATURALI E PLIS
- DORSALE VERDE della Brianza

EMERGENZE FUNZIONALI:

- 1 - M.U.S.T. - MUSEO DEL TERRITORIO VIMERCATESE - VILLA SOTTOCASA
- 2 - VILLA BORROMEO - ORENO
- 3 - VILLA GALLARATI SCOTTI
- 4 - PALAZZO TROTTI
- 5 - AZ. OSPEDALIERA CIVILE DI VIMERCATE
- 6 - CENTRO POLIFUNZIONALE TORRI BIANCHE
- 7 - VECCHIO OSPEDALE DI VIMERCATE IN CORSO DI DISMISSIONE
- 8 - AREE DISMESSE EX CAVA CANTU' ED EX CONSORZIO AGRARIO



1.7 Corridoi ecologici e fluviali per la connessione dei parchi regionali

Il fiume Lambro, interessato lungo il suo corso dal Parco Regionale della Valle del Lambro, affiancato e supportato dalla linea delle Ferrovie dello Stato Monza-Molteno-Lecco e dalla provinciale Monza-Carate, viene concepito nell'ipotesi di progetto come dorsale verde della Valle del Lambro, direttrice di gravitazione di nuove attività ricreative e turistico-culturali, infrastruttura naturale capace di raccordare nuclei storici, presenze di valore storico e architettonico, nuove attività di ricerca in campo ambientale ed energetico, imprese ad alto contenuto tecnologico, innestate all'interno delle diverse aree dimesse interessate.

Allo stesso modo il fiume Seveso, interessato lungo il suo percorso dall'altro parco regionale presente in Brianza, il Parco delle Groane, costituisce nell'ipotesi di progetto la dorsale verde delle Groane, infrastruttura naturale che si intende valorizzare per la sua capacità di attrarre attività ricreative, culturali e del tempo libero.

Nella consapevolezza che il territorio della Brianza non è in grado di sopportare nuovo consumo di territorio, il Sistema Viabilistico Pedemontano non viene concepito come veicolo di un'ulteriore urbanizzazione del territorio, bensì come occasione e strumento, anche attraverso l'applicazione del criterio della compensazione ambientale, per individuare puntualmente un corridoio ecologico superiore in direzione est-ovest in grado di raccordare tra loro il sistema dei parchi regionali e dei parchi locali di interesse sovracomunale ai diversi sistemi funzionali. La stessa società Autostrada Pedemontana Lombarda si sta occupando in questi mesi della progettazione delle opere di compensazione ambientale, che si esplicitano in particolare nell'individuazione di una *greenway* che si intreccia in più punti con il tracciato dell'autostrada in direzione est-ovest.

Più a sud il corso del Canale Villoresi, interessato negli ultimi anni dalla realizzazione di nuove piste ciclopedonali lungo le sue sponde, in particolare da Varedo a Monza, può essere considerato un vero e proprio corridoio fluviale che collega direttamente il Parco delle Groane con l'area a verde della Cascinazza a sud di Monza, posta in continuità diretta con Il Parco Reale e quindi a nord con il Parco della Valle del Lambro.

CAPITOLO II
IL PIANO DEI SERVIZI

2.1 Obiettivi

Risulta urgente e significativo convertire da subito gli obiettivi strategici individuati in interventi specifici da dimensionare, localizzare e programmare in un vero e proprio Piano dei Servizi della Brianza, in grado di definire una strategia di sviluppo dell'area della Brianza in rapporto con il sistema lombardo in generale, con l'area pedemontana e con il capoluogo milanese.

Il Piano d'Area ha individuato poli e sistemi territoriali per servizi alle persone e per le attività, non solo di tipo tradizionale, pur di livello sovracomunale, ma anche e soprattutto per funzioni di eccellenza e per servizi strategici innovativi, facendo interagire il sistema della mobilità con:

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

Il Piano dei Servizi della Brianza deve a sua volta favorire l'instaurarsi di un comportamento cooperativo fra le diverse realtà sociali ed istituzionali della Brianza, per concretizzare gli obiettivi proposti.

Nella prospettiva di uno sviluppo futuro della Brianza non solo per poli ma

per sistemi territoriali fra loro interconnessi a caratterizzare la Brianza nel suo complesso, svolgono un ruolo fondamentale come già detto il sistema della mobilità e quindi il sistema universitario.

A titolo esemplificativo il Piano d'Area affronta pertanto in forma riassuntiva questi due importanti capitoli del futuro Piano dei Servizi di attuazione dello stesso Piano d'Area, per esplicitare le connessioni che il sistema della mobilità intrattiene con gli altri sistemi, per individuare le procedure per corretto inserimento della infrastrutture della mobilità nel contesto della Brianza, e per affermare il ruolo strategico del sistema universitario nell'attuazione del Piano d'Area.

2.2 La Brianza delle qualità

Negli anni Ottanta è stato approfondito il tema dei distretti industriali, che si sono poi trasformati in modelli di sviluppo economico, sociale, ambientale ed istituzionale. Oggi si parla di territori di tipo policentrico, capaci di attingere forza e futuro dalla loro storia e di scoprire che anche nell'epoca incerta della globalizzazione, e in un momento in cui la città diffusa e indifferenziata sembra essere l'unico modello insediativo possibile, la valorizzazione dell'identità storico-culturale di un contesto appare come momento imprescindibile di una pianificazione capace di garantire prospettive di sviluppo credibili, facendo intreccio intersettoriale fra turismo, agricoltura, attività e opere d'arte, monumenti, paesaggio e ... infrastrutture.

Si parla di questi territori, se interessati da una seria politica di gestione, come di possibili nuovi distretti di qualità: innanzitutto qualità della vita, come denominatore comune di questo modello di sviluppo, e quindi anche qualità sociale, ambientale e infrastrutturale.

La prospettiva delineata si addice alla Brianza, in quanto territorio plurale, facente parte della città policentrica regionale, che già si distingue in Lombardia per il suo impianto insediativo fatto, come è già stato detto, di tanti centri piccoli e medi, di aree omogenee, e di un tessuto connettivo, fatto di strade, parchi, ferrovie, che la caratterizza unitariamente, e che è risultato l'antidoto necessario al proliferare della città metropolitana gravitante su Milano.

Questa identità contestuale che caratterizza la Brianza, e la sua capacità di garantirsi uno sviluppo autonomo da Milano, sembrano essersi negli ultimi decenni sbiadite, sia perché la Brianza è da sempre governata all'interno di ambiti provinciali impropri, da parte di Milano, Lecco, Como, sia perché è stata interessata nel secolo scorso da fenomeni degenerativi e dequalificanti, con un'industrializzazione e urbanizzazione spinta prima, e un processo di deindustrializzazione, dequalificazione funzionale, degrado infrastrutturale,

ambientale e urbanistico poi. Si sono andate quindi progressivamente ad offuscare le prospettive originali di sviluppo della Brianza, rischiando di omologarla all'interno della periferia metropolitana.

L'istituzione della Provincia di Monza e Brianza e quindi la creazione di un livello di governo autonomo consentirà forse alla Brianza di risolvere le contraddizioni attuali e di avviare un nuovo sviluppo in grado di caratterizzare definitivamente il territorio quale originale distretto di qualità all'interno della città policentrica di Lombardia.

2.3 Il sistema della mobilità

La mobilità delle idee e delle immagini, delle persone e delle cose, è in grado di rendere un territorio attrattivo. Le infrastrutture della mobilità delle persone e delle cose risultano però problematiche, perchè richiedono investimenti che hanno un certo impatto sulle persone, sull'ambiente e sul territorio, e che rischiano pertanto di incidere negativamente sulla qualità dello sviluppo che esse stesse concorrono a determinare.

Per garantire qualità alle infrastrutture della mobilità, basta avviare una procedura di progettazione partecipata, che possa riguardare:

- la programmazione degli interventi,
- la pianificazione del territorio interessato dalle infrastrutture,
- la progettazione esecutiva delle singole opere.

Una progettazione che deve essere partecipata in quanto deve vedere coinvolte tutte le istituzioni interessate, nel rispetto dei reciproci ruoli.

Programmare gli interventi

E' necessario acquisire innanzitutto la consapevolezza dell'enorme patrimonio infrastrutturale di cui la Brianza dispone e delle sue potenziali qualità; strade statali, provinciali, comunali, treni e tramvie, interconnessi fra di loro a formare stazioni di interscambio e scali merci, strategicamente collocati sul territorio. Una rete in grado di coniugare quantità e qualità, avendo il più delle volte risolto brillantemente l'inserimento nel paesaggio naturale di opere infrastrutturali rilevanti, dalla ferrovia Monza-Molteno-Oggiono alla stessa Carnate-Seregno, che hanno positivamente caratterizzato il territorio della Brianza. Successivamente quest'organizzazione si è indebolita nel corso degli anni.

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.

E' necessario quindi comprendere nel Sistema Viabilistico Pedemontano tutte le infrastrutture stradali, da quelle nuove (dalla BRE-BE-MI Brescia-Bergamo-Milano alla Tangenziale Est esterna) a quelle esistenti da riqualificare (dalla Tangenziale Nord di Milano alla Rho – Monza); è necessario invece comprendere nel Sistema Ferroviario oltre che le linee da riqualificare anche quelle nuove, dalla Gronda est ferroviaria alle tramvie veloci ...

Mentre l'intero Sistema Viabilistico Pedemontano garantirà le principali connessioni con il sistema autostradale, la Pedemontana si collegherà ad ovest con il sistema tangenziale di Varese e Como e con l'aeroporto di Malpensa, e ad est con il sistema tangenziale di Bergamo e con l'aeroporto di Orio al Serio, 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; Isola Bergamasca; ecc.).

Il Sistema Viabilistico Pedemontano deve quindi essere articolato nelle diverse reti che lo compongono. Tra queste la rete viabilistica della Brianza è tra le più definite. Delimitata ad est dalla Milano -Lentate sul S. - Como, ad ovest dalla Tangenziale Est di Milano, a sud dalla Rho – Monza e a nord dalla Statale Briantea, la rete della Brianza necessita innanzitutto di alcune importanti integrazioni stradali (dalla nuova S.P.113 a Viale Lombardia) e infrastrutturali che il Sistema Viabilistico Pedemontano è in grado di garantire con le previste opere connesse e complementari.

Analogamente per il Sistema ferroviario, caratterizzato dalle linee esistenti da riqualificare, dalla Milano-Como Chiasso, dalla Milano-Lecco-Sondrio e dalla Bergamo-Saronno-Novara alla Monza-Molteno-Oggiono ed alle Ferrovie Nord, e da estendere a comprendere le nuove linee ferroviarie e tranviarie.

Il Sistema Viabilistico Pedemontano deve infine essere correlato con il sistema ferroviario, esistente e di progetto (dall'Alta Velocità alla Novara - Seregno – Bergamo a comprendere anche la Gronda Est Ferroviaria), al fine di definire un sistema integrato della mobilità di persone e merci, sul territorio pedemontano e su quello della Brianza.

Le connessioni tra il sistema ferroviario e quello viario significano soprattutto centri di interscambio merci e persone a nord di Milano, nei punti di intersezione del sistema viario con la *Gronda Est Ferroviaria* (a Camnago di Lentate sul S., ad Usmate-Carnate ed a Seregno), ed in generale con le altre linee (a Ceriano Laghetto nel punto di intersezione della nuova S.P.133 con la Seregno-Saronno, ed a Besana Brianza nel punto di intersezione della nuova S.P.6 con la Monza-Molteno-Oggiono).

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

In questa prospettiva la Brianza deve programmare la realizzazione di una vera e propria *Stazione Centrale* della Brianza nel punto di intersezione del maggior numero di linee ferroviarie e assi stradali, all'interno del passante Milano-Como-Chiasso, Milano-Lecco-Sondrio e Carnate-Seregno-Saronno.

Pianificare il territorio

E' necessario ripristinare la connessione tra organizzazione urbanistica e rete della mobilità ricostruendo 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), lungo le principali direttrici nord-sud ed est-ovest, 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 (*Stazione Centrale* della Brianza).

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-lombarda.

Diventa quindi importante promuovere l'integrazione del territorio ai vari livelli della sua organizzazione urbana, attraverso:

- l'attuazione del Protocollo del trasporto su ferro, per attivare anche in Brianza il Servizio Ferroviario Regionale, esteso a tutte le linee del trasporto pubblico, su ferro e su gomma, esistenti e di progetto, comprese le linee di metropolitana leggera e le tranvie veloci;
- l'organizzazione, obbligatoria quando si realizzano nuove infrastrutture, dei centri di interscambio per le persone e per le merci, lungo le principali infrastrutture di trasporto, su gomma e su ferro;
- l'organizzazione gerarchica della rete stradale esistente e di progetto, a comprendere in parte o tutto il Sistema Viabilistico Pedemontano, se ed in quanto compatibile con lo scenario di riferimento per le singole aree e per l'intera Brianza;
- l'individuazione di bacini territoriali di traffico limitato agli spostamenti con origine e/o destinazione interni al bacino;
- la promozione della mobilità ciclopedonale attraverso una rete integrata di percorsi, all'interno dei parchi e del tessuto urbano consolidato, funzionalmente connessa al servizio ferroviario regionale ed in favore in particolare di bambini ed anziani;
- la promozione di un sistema integrato per la mobilità sostenibile a comprendere con le piste ciclopedonali altri interventi, dai sistemi di utilizzo comunitario dei mezzi di trasporto, all'uso di mezzi di trasporto a bassa emissione.

Progettare le singole opere

Si deve risolvere all'origine il problema dell'impatto ambientale e territoriale, attraverso l'individuazione delle giaciture e delle tipologie più adatte, le meno invadenti e le più compatibili e convincenti anche da un punto di vista architettonico e paesaggistico.

E' necessario quindi estendere il progetto dell'opera alla ridefinizione del paesaggio interessato, trasformando l'infrastruttura in un vero e proprio corridoio ambientale ad ampiezza variabile, esteso cioè alle aree a parco ed agricole a margine del tracciato, anche nel tentativo di un recupero nel tempo del paesaggio agro-naturale interessato. L'obiettivo è quello di creare un corridoio ecologico compensativo fra le diverse aree protette, che consenta di agevolare le connessioni del sistema *rete ambientale* a tutela della biodiversità.

Si deve poi abbattere l'inquinamento da traffico veicolare attraverso le migliori soluzioni tipologiche (gallerie e trincee, opere di mitigazione e compensazione ambientale), e attraverso la formazione di un'adeguata fascia di rispetto che funzioni anche da zona-filtro antirumore e antismog, più estesa nei punti di maggiore criticità ambientale.

Appare quindi utile costruire un sistema infrastrutturale in grado di promuovere un equilibrio virtuoso tra le varie componenti di questo territorio (sociale, ambientale-paesaggistica e storico-culturale), impedendo in particolare che le nuove opere stradali e ferroviarie diventino elementi catalizzatori di nuove urbanizzazioni.

E' indispensabile proporre opere di compensazione ambientale, territoriale e sociale da localizzarsi nello stesso territorio oggetto degli impatti non mitigabili.

Tali opere vanno esattamente individuate in sede di progettazione ed i costi per la loro realizzazione andranno inseriti nel quadro economico dell'opera, affinché vengano contestualmente realizzate.

Devono essere inoltre previste modalità di gestione unitarie dell'intero patrimonio infrastrutturale e modalità di esazione innovative.

Infine vanno individuate e realizzate, ancora prima delle singole infrastrutture, le opere funzionali allo smaltimento del traffico nella fase della realizzazione della infrastruttura stessa, soprattutto in corrispondenza dei tratti che si prevedono solo da riqualificare.

Approfondimenti

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda: Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere varie connesse) ed altre priorità stradali.

L'opera, che già era inserita nella Legge Obiettivo, è stata approvata in linea tecnica dal CIPE nella seduta del 29 marzo 2006 con 384 prescrizioni.

La Regione Lombardia ha promosso la sottoscrizione dell'Accordo di Programma per la realizzazione dell'opera da parte della società concessionaria Pedemontana Lombarda S.p.a..

La convenzione per l'Accordo definisce anche le modalità di consultazione degli Enti coinvolti per l'analisi delle prescrizioni CIPE.

Il cronoprogramma prevede tempi certi per la progettazione definitiva e esecutiva, e quindi per l'esecuzione dell'opera.

La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata nella sua interezza. Le priorità di realizzazione prevedono il 1° lotto della tangenziale di Como, il 1° lotto della tangenziale di Varese e il tratto dalla A8 alla A51 con collegamento alla A4, per permettere la connessione con l'aeroporto di Malpensa.

Il Costo previsto per l'intera opera e' di circa 4.666 milioni di euro, la cui copertura finanziaria è assicurata in parte dalla concessionaria e in parte dalla quota pubblica.

In sede di progettazione si terrà conto delle interferenze con la gronda est ferroviaria merci Seregno-Bergamo, in quanto territorialmente affiancata all'autostrada.

Con il Sistema Viabilistico Pedemontano, nell'agenda di Stato e Regione figurano altre priorità stradali, quali:

- l'Autostrada Brescia-Bergamo-Milano (Bre-Be-Mi) di 61,5 Km, la cui spesa sarà coperta in regime di finanza di progetto, e la cui progettazione è oggi in fase definitiva;
- la Tangenziale Est esterna di Milano, il cui progetto preliminare prevede tre corsie per senso di marcia, oltre quella di sicurezza, una lunghezza di 33 Km a collegare la A1 e la A4, ed un costo di 1.742 milioni di euro da reperire in finanza di progetto;
- l'accessibilità autostradale al polo fieristico Rho-Pero, in fase di completamento;
- il completamento della Tangenziale Nord di Milano e della terza corsia della Milano – Meda, utilizzando la Rho – Monza per collegare la A52 Tangenziale Nord di Milano con il sistema di accessibilità autostradale del Polo Fieristico, e il raccordo diretto con A4 – A8 e Tangenziale Ovest;
- la connessione stradale veloce, non a pedaggio, S.S. 36 Monza – Cinisello Balsamo (Viale Lombardia), per la quale è in corso la nuova procedura di aggiudicazione, per un costo che è lievitato da 137 a 227 milioni di euro.

Protocollo del ferro

La scheda relativa al *Protocollo d'Intesa per la Definizione degli Interventi a Completamento e Adeguamento del Sistema dei Trasporti su Ferro per l'Area della Brianza*, comprende gli impegni di spesa, indicati in milioni euro, assunti ma non ancora finanziati.

Per le Tramvie è stato predisposto:

- uno studio per la Milano - Monza;
- il progetto preliminare delle metrotramvie Milano–Desio-Seregno (costo pari a 214 milioni di euro) e Milano–Limbiate (costo 135,5 milioni di euro);
- uno studio di prefattibilità con tre possibili percorsi per la Milano-Vimercate, di cui uno passante per Monza, privilegiando i collegamenti interni alla Brianza, ed un altro diretto, privilegiando i collegamenti con Milano.

Per le Metropolitane è stato definito:

- il prolungamento della linea M1 da Sesto S.Giovanni in direzione di Monza (costo pari a 176 milioni di euro);
- il prolungamento della linea M2 a Vimercate (costo pari a 650 milioni di euro);
- il prolungamento della linea metropolitana M5 in direzione di Monza (costo pari a 501 milioni di euro).

Per il Sistema Ferroviario si prevede che:

- per la linea Milano-Monza-Molteno, o per l'Albiate-Lecco, verrà privilegiata la capillarità del trasporto a discapito della velocità;
- per la linea Seregno-Saronno il Comune di Saronno ha proposto una modifica per un migliore raccordo con le Ferrovie Nord Milano (l'opera di riqualificazione verrà presentata come progetto – obiettivo);
- per la linea Milano-Lecco-Sondrio è previsto il raddoppio della tratta FS Carnate-Calolziocorte;
- per il Sistema del Gottardo, la linea Milano-Chiasso si sdoppia a Camnago di Lentate sul Seveso e diventa Gronda ferroviaria nord-est in direzione di Treviglio lungo un percorso di 34 Km, parallelo alla Pedemontana (intervento inserito nel Contratto di Programma 2001-2005 delle priorità degli interventi ferroviari con un costo pari a 1.000 miliardi di euro);
- per la linea Carnate-Bergamo, a seguito della previsione della Gronda Est, svolgerà un servizio ferroviario di tipo metropolitano, per soli passeggeri;
- per Cesano Maderno il progetto della stazione è in fase di appalto mentre i sottopassi sono già in corso di esecuzione;

- per la linea Milano-Asso si è stabilito che l'interramento rimane un obiettivo, anche se i sottopassi non sono considerati alternativa all'interramento.

Infine per quanto concerne i Centri Intermodali:

- non c'è più traccia dell'intermodalità di Desio.

Gronda ferroviaria est (Milano-Seregno-Bergamo)

L'opera risponde ad un'esigenza di fondo: ovviare in ottica europea alle carenze del sistema ferroviario per il trasporto merci e ridurre quindi il traffico pesante sulla rete stradale anche lombarda e milanese, pari oggi al 50% del traffico totale.

Per ovviare a queste carenze, il protocollo d'intesa tra Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana, sottoscritto solo nel 2002, prevede tra gli altri interventi, il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Como (nuovo asse del Gottardo) e la realizzazione della Gronda Est ferroviaria per il trasporto merci, dal nuovo asse del Gottardo in direzione Bergamo-Treviglio.

Si calcola che la realizzazione della gronda est, in connessione con gli interventi che la Svizzera sta ultimando sull'asse del Gottardo, raddoppierà la capacità ferroviaria di trasporto merci da 110-130 treni giornalieri a 200-220, e da 20 milioni di tonnellate di merci all'anno a 40 milioni, con conseguente riduzione del traffico pesante sulla rete stradale di riferimento.

Il progetto della Gronda est utilizza in parte la tratta ferroviaria esistente Seregno-Carnate fino a Macherio, per poi deviare in parallelo al tracciato della Pedegronda stradale in direzione di Vimercate, raccordandosi infine alla tratta Treviglio-Bergamo.

Complessivamente la proposta riguarda interventi impegnativi, che vanno dal riassetto del nodo di Seregno al parziale raddoppio della tratta Seregno-Macherio.

Mentre per il nodo di Seregno è stato siglato nel 2001 un Accordo tra Regione

Lombardia - Provincia di Milano - Comune di Seregno- FS - FNME che presuppone la ricerca di un progetto condiviso da parte di tutti gli Enti coinvolti, un'analoga procedura non è stata avviata per le altre tratte, nonostante che l'inserimento di una linea ferroviaria in un'area altamente urbanizzata, e con poche aree libere residuali, presenti difficoltà altrettanto significative.

I Consigli Comunali dei Comuni interessati dalla gronda est hanno subito condiviso i presupposti e le finalità dell'opera, richiamando gli impegni internazionali e nazionali assunti per il miglioramento del sistema complessivo della mobilità, e di quella su ferro in particolare, ed il Protocollo d'intesa sul ferro sottoscritto dai Sindaci della Brianza con la Regione Lombardia, per sollecitare investimenti nel settore ferroviario.

Hanno tuttavia immediatamente sollevato obiezioni di metodo e di merito sul progetto presentato.

I Consigli Comunali hanno innanzitutto rivendicato procedure decisionali che facilitino la partecipazione di tutti gli Enti interessati, sulla base del principio di sussidiarietà che deve regolare anche in questo caso il rapporto tra Enti, a garanzia di una facile e sicura attuazione del progetto stesso.

Hanno quindi sollevato obiezioni e proposte. Trattandosi di un'opera di grande complessità, essa presuppone un approfondimento progettuale altamente qualificato, in grado di risolvere a priori tutti i problemi di impatto ambientale che il territorio della Brianza propone non solo a livello paesaggistico, ma anche a livello idrogeologico e di inquinamento acustico: sono a questo proposito tassativamente da escludere gli studi di impatto ambientale realizzati a posteriori, con il raddoppio a raso già definito.

I Sindaci hanno quindi chiesto che il progetto della Gronda est sia accompagnato dal progetto di riorganizzazione dell'intera rete della mobilità della Brianza, alla ricerca delle più opportune connessioni gomma-ferro e ferro-ferro, per passeggeri e merci.

L'opera dovrà infine tradursi in un'opportunità di movimento sul territorio, anche attraverso la costruzione di una vera e propria *Stazione della Brianza*.

2.4 Il sistema universitario: università e ricerca come incentivo contestuale

Negli ultimi anni ha preso nuovo vigore il dibattito riguardante la necessità di ridefinire il sistema universitario regionale come uno di quei sistemi capace di giocare un ruolo strategico nella definizione delle condizioni dello sviluppo socio-economico di un contesto nel medio periodo. Appare ormai evidente che la concorrenzialità sarà sempre più legata alla capacità di produrre competenze e ricerca, riconoscendo quindi la funzione universitaria come uno dei *fatti urbani* strategici per la città.

Di fronte all'incontestabilità di tali argomentazioni, la Lombardia soffre una condizione di arretratezza funzionale e istituzionale dovuta ad una situazione di congestione del proprio sistema universitario e di un forte squilibrio dovuto alla concentrazione dell'offerta didattica nel polo di Milano. Infatti mentre la Lombardia, in particolare nell'area a nord del capoluogo, veniva interessata da quel fenomeno di inversione della tendenza insediativa che si è sviluppata, a partire dalla fine degli anni Cinquanta, a favore dei poli del secondo ordine e dei loro contesti rispetto al concentrico milanese, permaneva al contrario una logica di accentramento dell'offerta universitaria negli atenei milanesi. La scollatura tra la concentrazione del sistema universitario e l'articolazione policentrica della struttura produttiva e socio-economica risulta essere un freno al ruolo imprenditoriale complessivo che l'università potrebbe giocare nel quadro regionale.

Si dovrebbe quindi individuare un sistema universitario dove non la concentrazione, ma le articolazioni contestuali siano in grado di organizzare un sistema strutturante le proprie relazioni regionali. In un nuovo quadro di riferimento la centralità degli atenei metropolitani potrebbe passare da una dimensione puramente quantitativa ad una qualitativa altamente selezionata e non congestiva.

Detto questo è importante sottolineare che il decentramento delle funzioni universitarie non debba limitarsi ad una *gemmazione* di esperienze già in atto

nelle sedi storiche di Milano, del tutto avulse dalle problematiche locali. Troppo spesso alla crescita della domanda di istruzione universitaria si è risposto tramite forme transitorie e migranti di corsi, del tutto decontestualizzati rispetto le realtà nelle quali vengono inseriti.

Superata la logica del semplice decentramento di sedi, come nel caso delle politiche adottate dal Politecnico di Milano e dall'Università degli Studi, devono essere le articolazioni insediative, produttive e di ricerca ad agire sinergicamente nel determinare lo sviluppo della funzione universitaria. A questo proposito è possibile prefigurare per la Lombardia, e quindi anche per la Brianza, il modello di università distrettuale, dove il distretto è inteso come bacino omogeneo di riferimento, avente forte caratterizzazione contestuale. Appaiono significativi in questo senso i casi di Castellanza e di Lecco che hanno assunto come riferimento la struttura produttiva e imprenditoriale del contesto circostante. Questo modello ripropone in pratica il percorso di certe scuole medio-superiori nate in vari poli del secondo e terzo ordine della nostra regione che, contestualmente a settori di produzione specifici, sviluppano indirizzi tecnici autonomi. Non si dovranno fare scelte univoche rispetto alle specializzazioni preesistenti nei singoli bacini economici o rispetto alle supposte vocazioni, ma si dovranno prefigurare le possibili evoluzioni dei settori di produzione, promuovendole ed incentivandole attraverso continui scambi con la formazione e la ricerca ai diversi livelli. Le esperienze di tipo universitario individuabili in alcuni bacini omogenei di riferimento riconoscibili sul territorio dovrebbero rientrare in una logica di coordinamento e di coerenza metodologica riconducibile al Sistema Universitario Regionale.

Tornando alla possibilità di instaurare un reale coordinamento tra università e realtà produttive, appaiono particolarmente significative alcune esperienze europee avviate in Francia e Germania, dove la compartecipazione tra università, enti pubblici e organizzazioni dell'imprenditoria locale a programmi di ricerca finalizzata è l'elemento che maggiormente ha prodotto effetti moltiplicatori nello sviluppo dell'indotto produttivo.

Esemplare in questo senso appare il caso di Grenoble dove le aree destinate al rapporto industria-ricerca interessano una superficie quattro volte superiore rispetto le aree riguardanti il nucleo istituzionale dell'università. Più in generale in Francia e in Germania è stata avviata negli ultimi anni una profonda ridefinizione del sistema universitario nazionale, inteso come insieme interagente di sistemi regionali, in termini di offerta istituzionalmente articolata, in grado di instaurare una più attiva correlazione tra politica dell'offerta e dinamiche della domanda studentesca. In definitiva le principali trasformazioni avvenute in Francia e in Germania possono essere riassunte nel maggior peso attribuito alla formazione di base e nel nuovo ruolo assunto dalla formazione permanente, dalla ricerca finalizzata e dall'articolazione dei vari livelli di laurea.

La Lombardia, e quindi la Brianza, deve fare tesoro di queste esperienze europee per avviare i necessari mutamenti strutturali del sistema universitario, tanto più urgenti in vista del progressivo restringimento, per logica demografica, della popolazione universitaria, già numericamente inferiore rispetto gli altri paesi europei, risorsa tanto più scarsa quanto più preziosa. La diminuzione della pressione didattica espressa dal numero dei nuovi iscritti dovrebbe portare le istituzioni a sviluppare nuovi percorsi formativi e nuovi legami, nell'iter di formazione, tra lavoro e università. Una tale diversificazione della formazione potrebbe in questo modo agire da incentivo per possibili estensioni di una domanda contestualizzata, ponendo in questo modo un argine alla diminuzione, drammatica se vista in termini di concorrenzialità, del numero degli studenti iscritti all'università.

Appare invece evidente la necessità di andare oltre il riferimento ad una popolazione studentesca specifica, riconducibile ad una determinata classe di età ed un determinato percorso di formazione, attivando un'offerta didattica che contempra forme di istruzione permanente, di differenti processi di formazione e ricerca, dottorati e specializzazioni. Si realizzerebbe cioè quel raccordo tra formazione universitaria e figure professionali, tra ricerca e

produzione, assumendo come obiettivo la formazione permanente, imposta dalla rapidità stessa dei mutamenti nelle professioni e nelle competenze.



Facoltà di Medicina dell'Università degli Studi di Milano, sede di Monza

Volendo applicare i concetti esaminati fino a questo punto in una proposta concreta di nuovi Centri Interuniversitari e di Ricerca per la Brianza, aventi carattere di propulsività e incentivo per l'economia dell'intero contesto, si dovrebbe procedere in una logica di territorializzazione contestuale della formazione, sul modello dell'università distrettuale e delle esperienze francesi e tedesche precedentemente analizzate, perseguendo una contestualità che colleghi in modo diretto formazione e ricerca.

A questo punto sarebbe opportuno innescare un processo che parta dal recupero del sistema dell'istruzione secondaria, in particolare a indirizzo tecnologico, tradizionalmente vivace e legato al contesto in Brianza.

A livello universitario è necessario invece, come abbiamo già visto, operare sempre più attivamente in quei settori della formazione a domanda crescente, primo tra tutti quello dell'istruzione permanente. Nel contempo si dovrebbe porre un freno al progressivo abbandono dei corsi applicativi e delle attività di laboratorio.

Inoltre in una proposta di questo tipo appare fondamentale sul piano decisionale il coinvolgimento diretto delle imprese quali operatori non istituzionali, nel tentativo di evitare una burocratizzazione dell'esperienza.

In buona sostanza si dovrebbe avviare un reale coordinamento interdisciplinare, di continuo scambio osmotico, tra il sistema delle scuole medio superiori, l'università e i contesti produttivi, in grado di portare avanti insieme un programma di ricerca articolato a diversi livelli, dalla ricerca di laboratorio a quella applicata fino ad arrivare a quella di mercato.

La Brianza è una delle aree più ricche ed avanzate del panorama economico italiano, con un tessuto produttivo prevalentemente composto di piccole e medie imprese.

Negli ultimi trent'anni a fianco dei settori più tradizionali, cioè tessile-abbigliamento e legno mobilio, si sono sviluppati svariati altri settori, primi tra tutti quelli meccanici, all'interno dei quali alcune attività come la produzione di macchine utensili per la lavorazione del legno e per la lavorazione a deformazione dei metalli hanno assunto un peso rilevante a livello nazionale.

La struttura produttiva brianza presenta quale sua principale peculiarità una spiccata specializzazione ad alto contenuto di progetto e una notevole adattabilità e tempestività d'esecuzione rispetto le specifiche e mutevoli esigenze di mercato. Tale personalizzazione e flessibilità di produzione è garantita dalle dimensioni ridotte delle imprese in Brianza, il 95% circa delle quali posseggono infatti meno di 50 addetti ciascuna. Di contro queste stesse imprese necessitano di quelle funzioni di terziario avanzato che normalmente le imprese di dimensioni medie o piccole non sono in grado di organizzare. Sarebbe quindi di fondamentale importanza promuovere nuove attività di servizio all'impresa per quanto riguarda la ricerca tecnologica, l'informazione tecnologica in riferimento all'individuazione delle soglie d'efficienza economica, la formazione professionale, la commercializzazione e la consulenza amministrativa.

Una possibile soluzione, per uscire da questa contraddizione evidente tra necessità di mantenere modeste dimensioni che garantiscono flessibilità e personalizzazione e bisogno di nuove funzioni di ricerca avanzata per mantenere una posizione di competitività sui mercati internazionali,

potrebbe essere l'instaurarsi di accordi tra imprese, di rapporti di cooperazione *inter pares*. Un simile coordinamento tra le diverse unità produttive permetterebbe il raggiungimento di quelle economie di scala indispensabili per dotarsi di attività di terziario avanzato, fermo restando il mantenimento delle singole autonomie e specializzazioni sul mercato.

Un rapporto di cooperazione tra imprese riguardante le funzioni di ricerca potrebbe a questo punto concretizzarsi proprio nell'ipotesi di nuovi centri interuniversitari e di ricerca. In questo modo il coinvolgimento diretto delle imprese non si limiterebbe alle attività di terziario avanzato, ma si allargherebbe direttamente alla formazione, sia di livello medio-superiore sia di livello universitario, evitando la scollatura oggi evidente tra istruzione e mondo produttivo che porta per esempio in certe scuole tecniche l'insegnamento di alcuni servizi avanzati che poi le imprese non sono in grado di utilizzare.

Analizzando in particolare la tipologia produttiva del contesto in esame (mobile e meccanica) è possibile forse già individuare le attività didattiche che l'università potrebbe accogliere in Brianza, parallelamente ad una continua verifica sperimentale all'interno degli spazi di laboratorio.

Da una parte sarebbe opportuno introdurre un indirizzo quale l'ingegnerizzazione dei processi produttivi, particolarmente significativo in un panorama quale quello della Brianza dove le piccole imprese, al fine di garantire un'offerta fortemente personalizzata, scompongono i cicli di produzione per occupare piccole nicchie di mercato nelle quali essere competitivi.

Sempre contestualmente alla realtà produttiva in Brianza potrebbe avere un ruolo importante l'ingegneria della meccanica strumentale, in particolare riferita alle tecniche di deformazione, settore scarsamente sviluppato presso il Politecnico di Milano.

Quindi l'ingegneria dei materiali (legno, fibre, metalli) rappresenterebbe un utile apporto ai settori tradizionali del mobile, del tessile e a quelli meccanici.

Infine sarebbe opportuno sviluppare le attività di ricerca di mercato e di commercializzazione dei prodotti attraverso l'attivazione di corsi di economia e di gestione delle piccole e medie imprese, al fine di personalizzare sempre più la produzione, vero punto di forza delle imprese brianzole, interpretando e soddisfacendo al meglio le specifiche esigenze della clientela.

Parallelamente a questi indirizzi a carattere prettamente tecnico, assumerebbero un ruolo rilevante all'interno dell'università, oltre che nelle scuole medio-superiori, le attività di design e disegno industriale.

Infatti settori quali quello del mobile e della moda sono in continua evoluzione, necessitando quindi un rinnovo costante per mantenere una posizione di concorrenzialità sui mercati internazionali.

Infine la nuova università potrebbe occuparsi direttamente della formazione del corpo insegnante del sistema scolastico in Brianza, attivando corsi di perfezionamento post-laurea di indirizzo pedagogico e psicologico. In questo modo verrebbe assicurato un controllo più efficace, fin dalle fondamenta del sistema dell'istruzione, del processo ad ampio respiro innescatesi tra formazione ai diversi livelli, ricerca e mondo produttivo.

La Brianza e il suo territorio potrebbe contare su di una popolazione universitaria tale da garantire le necessarie economie di scala che giustifichino, anche a livello quantitativo, l'istituzione di nuove università distrettuali. Infatti i soli distretti scolastici di Monza, Seregno, Desio, Vimercate e Cinisello possono contare su di un consistente numero di studenti delle scuole medio-superiori, pari a circa 36.000 iscritti annui. Da questo dato si può dedurre, tenendo conto di un inevitabile fenomeno di attrazione da parte degli altri atenei lombardi, in particolare milanesi, una popolazione universitaria potenziale pari a 6.000 iscritti. Ad ulteriore conferma numerica della realizzabilità dell'ipotesi proposta, dai dati elaborati dall'IRER risulta che buona parte degli universitari iscritti ai vari corsi di laurea in Lombardia, in particolar modo di tipo tecnico, proviene appunto da Monza e dalla Brianza.

PARTE III

APPENDICE
LE SCHEDE DI RACCOLTA DATI

Nella prima fase di redazione del Piano d'Area, la partecipazione degli Enti coinvolti è stata perseguita attraverso l'elaborazione di apposite schede di raccolta dati, di seguito allegate, organizzate per ambiti tematici (sistema paesistico-ambientale - sistema infrastrutturale - sistema insediativi), e divise per aree omogenee (Brianza occidentale – Brianza centrale – Brianza orientale). Le schede sono state distribuite a tutti i Comuni compresi nella futura Provincia di Monza e Brianza.

SCHEDA DI RACCOLTA DATI	A - SISTEMA PAESISTICO AMBIENTALE: AZIONI				INFORMANTI
	RETE AREE PROTETTE	RETE CORRIDOI ECOLOGICI TRA I PARCHI INTERNI CON I PARCHI ESTERNI	SISTEMA IDROGRAFICO Fiumi - TORRENTI - CANALI	VILLE E GIARDINI	
BRIANZA CENTRALE					
ALBALE					
BESANA IN BRIANZA					
BIASSONO					
BRISCO					
BRUGHERIO					
CARATE BRIANZA					
GIUSSANO					
LISSENE					
MACHERIO					
MONZA					
REMIATE					
SOVICO					
TRUGGIO					
VEDuggIO AL LAMBRO					
VEDuggIO CON COLZANO					
VERANO BRIANZA					
VILLASANTA					

SCHEDA DI RACCOLTA DATI	C - SISTEMA INSEDIATIVO: AZIONI		
	RESIDENZA	INDUSTRIA	SEVIZI TERRITORIALI
BRIANZA CENTRALE			
ALBIATE			
BESANA IN BRIANZA			
BIASSONO			
BROSCCO			
BRUGHERIO			
CARATE BRIANZA			
GIUSSANO			
LISSONE			
MACHERIO			
MONZA			
RENATE			
SONICO			
TRUGGIO			
VEDuggIO AL LAMBRO			
VEDuggIO CON COLZANO			
VIGANO BRIANZA			
VILLASANTA			

APPENDICE
I SISTEMI INSEDIATIVI DELLA BRIANZA

Tablelle allegate alla tavola 1 *Sistema insediativi*

I dati raccolti, attraverso un'indagine preliminare condotta consultando diverse fonti disponibili, sono poi stati selezionati e divisi per sistemi insediativi (ville e giardini di valore storico-architettonico), per sistemi funzionali, individuando i servizi esistenti di livello sovracomunale (sistema universitario, sistema scolastico secondario, sistema culturale con biblioteche, teatri e musei, sistema ospedaliero e socio-assistenziale, sistema ricettivo, sistema sportivo, sistema amministrativo-civico-istituzionale, sistema dei servizi tecnologici, sistema commerciale), e per ambiti di trasformazione (aree dimesse).

**SISTEMI INSEDIATIVI DELLA BRIANZA:
VILLE E GIARDINI DI VALORE STORICO -
ARCHITETTONICO**

COMUNE	ID1	SISTEMA	ID2	DESCRIZIONE
	V_B	VILLE-GIARDINI DI VALORE STORICO-ARCHITETTONICO: ITINERARIO BAROCCO		
BRIANZA OVEST				
CESANO MADERNO			V _{B.1}	Villa Arese Borromeo
			V _{B.2}	Palazzo Arese Jacini
LAZZATE			V _{B.3}	Villa Biraghi
BRIANZA CENTRO				
BIASSONO			V _{B.4}	Villa Verri
BRIOSCO			V _{B.5}	Villa Attendolo - Bolognini
			V _{B.6}	Villa Medici - Giulini
BRUGHERIO			V _{B.7}	Villa Sormani, Bolagnos Andreani
			V _{B.8}	Villa Tizzoni
			V _{B.9}	Palazzo Ghirlanda
CARATE BRIANZA			V _{B.10}	Villa Cusani Confalonieri
GIUSSANO			V _{B.11}	Villa Mazenta
			V _{B.12}	Villa Sartirana
MONZA			V _{B.13}	Villa Crivelli - Mesmer
			V _{B.14}	Villa Rampini "La Bruciata"
			V _{B.15}	Villa Brambilla al Torneamento
TRIUGGIO			V _{B.16}	Villa Taverna
VERANO BRIANZA			V _{B.17}	Villa Trotti - Bentivoglio
VILLASANTA			V _{B.18}	Villa Camperio
BRIANZA EST				
AGRATE BRIANZA			V _{B.19}	Villa Trivulzio
ARCORE			V _{B.20}	Villa "La Cazzola"
CONCOREZZO			V _{B.21}	Villa De Capitani
USMATE VELATE			V _{B.22}	Villa Scaccabarozzi
VIMERCATE			V _{B.23}	Villa Borromeo (Oreno)
			V _{B.24}	Palazzo Trotti

	VN	VILLE-GIARDINI DI VALORE STORICO-ARCHITETTONICO: ITINERARIO NEOCLASSICO	
BRIANZA OVEST			
LIMBIATE			VN.1 Villa Pusterla - Crivelli - Arconati
			VN.2 Villa Bazzero - Mella
MEDA			VN.3 Villa Antona Traversi
MUGGIO'			VN.4 Villa Casati Stampa
BRIANZA CENTRO			
ALBIATE			VN.5 Villa Campello
BESANA IN BRIANZA			VN.6 Villa Filippini
BRIOSCO			VN.7 Villa Trivulzio (Capriano)
CARATE BRIANZA			VN.8 Villa Rovella (Agliate)
MONZA			VN.9 Villa Reale e il Parco
			VN.10 Villa "il Mirabello" e "il Mirabellino"
			VN.11 Villa Archinto Pennati
			VN.12 Villa Prata
			VN.13 Villa Carminati
			VN.14 Villa Durini "La Grassa"
			VN.15 Villa Calloni
			VN.16 Villa Pallavicini - Barbò
BRIANZA EST			
ARCORE			VN.17 Villa Giulini, Casati Stampa e Soncino
BURAGO MOLGORA			VN.18 Villa Mylius Oggioni
CAVENAGO BRIANZA			VN.19 Palazzo Rasini
LESMO			VN.20 Villa Mellerio "Il Gernetto"
VIMERCATE			VN.21 Villa Sottocasa
			VN.22 Villa Gallarati Scotti

	VE	VILLE-GIARDINI DI VALORE STORICO-ARCHITETTONICO: ITINERARIO ECLETTICO	
BRIANZA OVEST			
BOVISIO MASCIAGO			VE.1 Villa Erba - Odescalchi - Scotti
DESIO			VE.2 Villa Tittoni . Traversi
NOVA MILANESE			VE.3 Villa Vertua
VAREDO			VE.4 Villa Bagatti Valsecchi
BRIANZA CENTRO			
CARATE BRIANZA			VE.5 Villa Beldosso
			VE.6 Villa Stanga - Borromeo - Arese
LISSONE			VE.7 Villa Baldirone - Reati
MACHERIO			VE.8 Villa Visconti di Modrone "Il Belvedere"
TRIUGGIO			VE.9 Villa Sacro Cuore
VEDANO AL LAMBRO			VE.10 Villa Litta Modignani
BRIANZA EST			
AGRATE BRIANZA			VE.11 Villa Trivulzio (Omate)
ARCORE			VE.12 Villa Borromeo d'Adda
CONCOREZZO			VE.13 Villa del Carretto, Melzi, Zoia

SERVIZI ESISTENTI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE				
COMUNE	ID1	SISTEMA	ID2	DESCRIZIONE
	1	UNIVERSITARIO		
BRIANZA OVEST				
CESANO MADERNO			1.1	Facoltà di Filosofia
BRIANZA CENTRO				
MONZA			1.2	Facoltà di Medicina e Chirurgia
			1.3	Scuola agraria
			1.4	Facoltà di Sociologia
BRIANZA EST				
VIMERCATE			1.5	Polo universitario (medicina)
	2	SCOLASTICO SECONDARIO		
BRIANZA OVEST				
CESANO MADERNO			2.1	Istituto tecnico industriale
			2.2	Liceo scientifico
				IST -servizi commerciali e turistici
				Istituto tecnico commerciale
DESIO			2.3	Liceo classico e Liceo scientifico
				Istituto tecnico industriale
			2.4	Liceo Artistico - Liceo Linguistico
			2.5	Istituto tecnico commerciale
LIMBIATE			2.6	Istituto tecnico agrario
			2.7	Istituto tecnico commerciale
MUGGIO'			2.8	Istituto tecnico commerciale

MEDA			2.9	IST -servizi commerciali e turistici
			2.10	Liceo classico e Liceo scientifico
SEREGNO			2.11	Istituto tecnico per il turismo
				Istituto tecnico commerciale
				Ist. Tec. commerciale e per geometri
			2.12	Ist. Magistrale e liceo linguistico
				Ist. Magistrale e liceo linguistico
				Ist. Magistrale e liceo linguistico
			2.36	Liceo classico Liceo scientifico Istituto alberghiero
			2.37	Ist. Tec. commerciale e per geometri
			2.38	Liceo linguistico
SEVESO			2.13	IST -servizi commerciali e turistici
BRIANZA CENTRO				
BESANA IN BRIANZA			2.14	Ist. Prof. Industria e artigianato
			2.15	Ist. Tec. Commerciale
CARATE BRIANZA			2.16	Istituto tecnico industriale
			2.17	Liceo classico - liceo scientifico
GIUSSANO			2.18	Istituto d'arte
				Liceo artistico
LISSONE			2.19	Ist. Tec. commerciale e per geometri
				Liceo scientifico
			2.20	Ist. Prof. Industria e artigianato

MONZA			2.21	IST -servizi commerciali e turistici
			2.22	Ist. Tec. commerciale e per geometri
			2.23	Liceo classico
			2.24	Liceo linguistico e Scienze Sociali
			2.25	Ist. Tec. commerciale e per geometri
			2.26	Ist. Prof. Industria e artigianato
			2.27	Istituto d'Arte e Liceo artistico
			2.28	Istituto tecnico industriale
			2.29	Liceo scientifico
			2.30	Liceo Linguistico
			2.31	Liceo scientifico Perito aziendale
			2.32	Liceo scientifico Liceo classico Ist. Tecnico commerciale Ist. Prof. Industria e artigianato
			2.33	Liceo classico e psicopedagogico
			2.34	Liceo della comunicazione Ist. Tecnico dei servizi sociali
			2.35	Liceo artistico
BRIANZA EST				
VIMERCATE			2.40	IST -servizi commerciali e turistici Liceo classico Istituto tecnico industriale Ist. Tec. commerciale e per geometri Liceo scientifico
			2.41	Ist. Prof. Industria e artigianato

	3.1	CULTURALE - BIBLIOTECHE		
BRIANZA OVEST				
BARLASSINA			3.1.1	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
BOVISIO MASCIAGO			3.1.2	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
CERIANO LAGHETTO			3.1.3	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
CESANO MADERNO			3.1.4	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
COGLIATE			3.1.5	Sistema Bibliotecario di Saronno
DESIO			3.1.6	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
LAZZATE			3.1.7	Sistema Bibliotecario di Saronno
LENTATE SUL SEVESO			3.1.8	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
LIMBIATE			3.1.9	Sistema Bibliotecario Nord-Ovest Milano
MEDA			3.1.10	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
MISINTO			3.1.11	Sistema Bibliotecario di Saronno
MUGGIO'			3.1.12	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
NOVA MILANESE			3.1.13	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
SEREGNO			3.1.14	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
SEVESO			3.1.15	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
VAREDO			3.1.16	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
BRIANZA CENTRO				
ALBIATE			3.1.17	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
BESANA IN BRIANZA			3.1.18	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
BIASSONO			3.1.19	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
BRIOSCO			3.1.20	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
BRUGHERIO			3.1.21	Sistema Bibliotecario Nord-Est Milano
CARATE BRIANZA			3.1.22	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
GIUSSANO			3.1.23	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
LISSONE			3.1.24	Sistema Bibliotecario

				Brianza Biblioteche
MACHERIO			3.1.25	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
MONZA			3.1.26	SBBB-Civica
			3.1.27	SBBB-Cerdersna
			3.1.28	SBBB-NEI
			3.1.29	SBBB-Parco
			3.1.30	SBBB-Ragazzi
			3.1.31	SBBB-S. Rocco
			3.1.32	SBBB-Triante
RENATE			3.1.33	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
SOVICO			3.1.34	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
TRIUGGIO			3.1.35	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
VEDANO AL LAMBRO			3.1.36	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
VEDUGGIO C. COLZANO			3.1.37	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
VERANO BRIANZA			3.1.38	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
VILLASANTA			3.1.39	Sistema Bibliotecario Brianza Biblioteche
BRIANZA EST				
AGRATE BRIANZA			3.1.40	Sistema Bibliotecario Vimercatese
AICURZIO			3.1.41	Sistema Bibliotecario Vimercatese
ARCORE			3.1.42	Sistema Bibliotecario Vimercatese
BELLUSCO			3.1.43	Sistema Bibliotecario Vimercatese
BERNAREGGIO			3.1.44	Sistema Bibliotecario Vimercatese
BURAGO MOLGORA			3.1.45	Sistema Bibliotecario Vimercatese
BUSNAGO			3.1.46	Sistema Bibliotecario Vimercatese
CAPONAGO			3.1.47	Sistema Bibliotecario Vimercatese
CARNATE			3.1.48	Sistema Bibliotecario Vimercatese
CAVENAGO BRIANZA			3.1.49	Sistema Bibliotecario Vimercatese
CONCOREZZO			3.1.50	Sistema Bibliotecario Vimercatese
CORNATE D'ADDA			3.1.51	Sistema Bibliotecario Vimercatese
LESMO			3.1.52	Sistema Bibliotecario Vimercatese

MEZZAGO			3.1.53	Sistema Bibliotecario Vimercatese
ORNAGO			3.1.54	Sistema Bibliotecario Vimercatese
RONCO BRIANTINO			3.1.55	Sistema Bibliotecario Vimercatese
SULBIATE			3.1.56	Sistema Bibliotecario Vimercatese
USMATE VELATE			3.1.57	Sistema Bibliotecario Vimercatese
VIMERCATE			3.1.58	Sistema Bibliotecario Vimercatese
	3.2	CULTURALE - TEATRI		
BRIANZA OVEST				
CESANO MADERNO			3.2.1	Circ. teatrale Monza e B. - EXCELSIOR
			3.2.2	Circ. teatrale Monza e B. - DON PEDRETTI
NOVA MILANESE			3.2.3	Circ. teatrale Monza e B. - AUDITORIUM
SEREGNO			3.2.4	Circ. teatrale M. e B. - TEATRO S. ROCCO
			3.2.5	Circ. teatrale M. e B. - TEATRO S. VALERIA
BRIANZA CENTRO				
BRUGHERIO			3.2.6	Circ. teatrale M. e B - TEATRO S. GIUSEPPE
MONZA			3.2.7	Circ. teatrale M. e B. - TEATRO BINARIO 7
			3.2.8	Circ. teatrale M. e B. - TEATRO MANZONI
			3.2.9	Circ. teatrale M. e B. - TEATRO TRIANTE
VILLASANTA			3.2.10	Circ. teatrale M. e B.- TEATRO ASTROLABIO
BRIANZA EST				
AGRATE BRIANZA			3.2.11	Circ. teatrale Monza e B. - TEATRO DUSE
ARCORE			3.2.12	Circ. teatrale Monza e B. - TEATRO NUOVO
BELLUSCO			3.2.13	TEATRO DELL'ALEPH
CONCOREZZO			3.2.14	Circ. teatrale M. e B. - TEATRO S. LUIGI
MEZZAGO			3.2.15	Circolo Multiculturale BLOOM

	3.3	CULTURALE - MUSEI		
BRIANZA OVEST				
CESANO MADERNO			3.3.1	MUSEI - World Museum 2000 Barindelli
DESIO			3.3.2	MUSEI - La miniera
BRIANZA CENTRO				
BIASSONO			3.3.3	MUSEI - Civico Museo Carlo Verri
BRUGHERIO			3.3.4	MUSEI - Museo miscellaneo Galbiati
LISSONE			3.3.5	MUSEI - Civica Galleria d'Arte Cont.
MONZA			3.3.6	MUSEI - Autodromo e raccolta di veicoli
			3.3.7	MUSEI - Museo Etnologico Monza e B.
			3.3.8	MUSEI - Museo Longob. e corona ferrea
			3.3.8	MUSEI - Museo Serpero e Duomo
			3.3.8	MUSEI - Museo del Duomo
BRIANZA EST				
VIMERCATE			3.3.10	M.U.S.T. - museo del territorio vimercatese
	4	OSPEDALIERO e SOCIO- ASSISTENZIALE		
BRIANZA OVEST				
DESIO			4.1	Az. Osp. civile di Vimercate
LIMBIATE			4.2	Multimedica - casa di cura privata
			4.3	Az. Osp. Guido Salvini Presidio Riabilitat. Neuropsichiatrico
SEREGNO			4.4	Az. Osp. civile di Vimercate
BRIANZA CENTRO				
CARATE BRIANZA			4.5	Az. Osp. civile di Vimercate
			4.6	Clinica Zucchi - casa di cura privata

GIUSSANO			4.7	Az. Osp. civile di Vimercate
MONZA			4.8	Nuovo Ospedale San Gerardo
			4.9	Vecchio Os. San Gerardo ex Umberto I
			4.10	Clinica Zucchi - casa di cura privata
			4.11	Policlinico di Monza - casa di cura
			4.12	Policlinico di Monza - casa di cura
			4.13	A.S.L.
			4.14	A.S.L.
BRIANZA EST				
VIMERCATE			4.15	Az. Osp. ospedale civile di Vimercate
			4.16	Az. Osp. ospedale civile di Vimercate
	5.1	RICETTIVO		
BRIANZA OVEST				
CESANO MADERNO			5.1.1	Hotel Brianza
			5.1.2	Hotel Santo Stefano
			5.1.3	Hotel San Carlo
			5.1.4	Hotel Motel Giovi
			5.1.5	Hotel Parco Borromeo
DESIO			5.1.6	Hotel Amalfi
			5.1.7	Hotel Giardino
			5.1.8	Hotel Selide
LIMBIATE			5.1.9	Hotel Motel Azzurra
MUGGIO'			5.1.10	Hotel Antica Locanda
SEREGNO			5.1.11	Hotel Biffi
			5.1.12	Hotel Umberto Primo
SEVESO			5.1.13	Hotel Vecchia Brianza
VAREDO			5.1.14	Hotel Golfetto
			5.1.15	Hotel Motel King

			5.1.16	Hotel Victoria
BRIANZA CENTRO				
BESANA IN BRIANZA			5.1.17	Hotel Fantello
BRUGHERIO			5.1.18	Hotel Baffo
CARATE BRIANZA			5.1.19	Hotel Nuovo Fossati
			5.1.20	Hotel Cora
GIUSSANO			5.1.21	Hotel Habitat
LISSONE			5.1.22	Hotel Alla Passeggiata
			5.1.23	Hotel Motel Ascot
			5.1.24	The Regency Hotel
			5.1.25	Hotel Re
MONZA			5.1.26	Hotel fantello
			5.1.27	Hotel Antica trattoria dell'uva
			5.1.28	Hotel della Regione
			5.1.29	Hotel De La Ville
			5.1.30	Hotel Royal Falcone
			5.1.31	Hotel Monza
TRIUGGIO			5.1.32	Hotel Fossati
VEDUGGIO C. COLZANO			5.1.33	Hotel Molteni
VILLASANTA			5.1.34	Hotel Parco
BRIANZA EST				
AGRATE BRIANZA			5.1.35	Hotel Colleoni
ARCORE			5.1.36	Hotel Emiliana
			5.1.37	Hotel Platani
			5.1.38	Hotel Borgo Lecco
			5.1.39	Hotel La Bergamina
			5.1.40	Hotel Sant'Eustorgio
BELLUSCO			5.1.41	Hotel Valentino
BURAGO MOLGORA			5.1.42	Hotel Brianteo
CAVENAGO BRIANZA			5.1.43	Hotel Devero
CONCOREZZO			5.1.44	Hotel San Carlo
			5.1.45	Euro Hotel Residence
ORNAGO			5.1.46	HotelMotel Prestige
USMATE VELATE			5.1.47	Hotel Polo
VIMERCATE			5.1.48	Hotel Edo

			5.1.49	Hotel Cosmo
	5.2	SPORTIVO		
BRIANZA OVEST				
DESIO			5.2.1	PalaDesio (4.000 posti)
MEDA			5.2.2	Stadio Città di Meda (3.000 posti)
			5.2.3	PalaMeda
SEREGNO			5.2.4	Stadio Ferruccio (3.700 posti)
			5.2.5	PalaPorada (1.200 posti)
BRIANZA CENTRO				
CARATE BRIANZA			5.2.6	Stadio Com. XXV Aprile (3.500 posti)
MONZA			5.2.7	Autodromo Nazionale di Monza
			5.2.8	Stadio Brianteo (18.568 posti)
			5.2.9	Stadio Sada (2.000 posti)
			5.2.10	PalaCandy (4.048 posti)
			5.2.11	Golf Club Milano
BRIANZA EST				
USMATE VELATE			5.2.12	Golf Club Country Club
	6	AMMINISTRAT., CIVICO, ISTITUZIONALE e FIERE		
BRIANZA OVEST				
CESANO MADERNO				Carabinieri: Compagnia di Desio
				Sede INPS
DESIO				Tribunale (sezione del tribunale di Monza)
				Carabinieri: Compagnia di Desio
				VVFF: Distaccamento di Desio

				Sede INPS
LENTATE SUL SEVESO				Carabinieri: Compagnia di Seregno
LIMBIATE				Carabinieri: Compagnia di Desio
			6.1	Polo interprovinciale di Mombello con uffici amministrativi per le provincie di Milano e Monza e Brianza
MEDA				Carabinieri: Compagnia di Seregno
MUGGIO'				Carabinieri: Compagnia di Desio
NOVA MILANESE				Carabinieri: Compagnia di Desio
SEREGNO				Carabinieri: Compagnia di Seregno
				Polizia Stradale
				Guardia di Finanza
				VVFF: Distaccamento di Seregno
				Sede INPS
SEVESO				Guardia di Finanza
VAREDO				Carabinieri: Compagnia di Desio
BRIANZA CENTRO				
BESANA IN BRIANZA				Carabinieri: Compagnia di Seregno
BIASSONO				Carabinieri: Reparto Territoriale di Monza
BRUGHERIO				Carabinieri: Reparto Territoriale di Monza
CARATE BRIANZA				Carabinieri: Compagnia di Seregno
				VVFF: Distaccam. volontari di Carate

			Corpo Forestale dello Stato-Sede prov.
			Sede INPS
GIUSSANO			Carabinieri: Compagnia di Seregno
LISSONE			Carabinieri: Compagnia di Desio
			VVFF: Distaccamento volontari di Lissone
MONZA			Tribunale
			Procura della Repubblica
			Carabinieri: Reparto Territoriale di Monza
			Carabinieri: Nucleo a cavallo
			Carabinieri: Nucleo Tutela Patrimonio Culturale
			Polizia di Stato: Commissariato
			Polizia Ferroviaria
			Guardia di Finanza
			VVFF: Distaccamento di Monza
			Uffici centrali e sede di rappresentanza della provincia - ex caserma IV novembre 6.2
			Nuovo Polo fieristico/congressuale 6.3
			Sede INPS
			Sede INAIL
VILLASANTA			Carabinieri: Reparto Territoriale di Monza
BRIANZA EST			
AGRATE BRIANZA			Carabinieri: Compagnia di Vimercate
ARCORE			Carabinieri: Reparto

				Territoriale di Monza
				Polizia Stradale
BELLUSCO				Carabinieri: Compagnia di Vimercate
BERNAREGGIO				Carabinieri: Compagnia di Vimercate
CONCOREZZO				Carabinieri: Reparto Territoriale di Monza
VIMERCATE				Carabinieri: Compagnia di Vimercate
				VVFF: Distacc. Volontari di Vimercate
				Uffici amministrativi della Provincia - recupero ex area industriale Bassetti
				Sede INPS
	7	SERVIZI TECNOLOGICI		
BRIANZA OVEST				
DESIO			7.3	Impianto di Termovalorizzazione
BRIANZA CENTRO				
BRUGHERIO			7.1	Consorzio Alto Lambro
			7.2	Centrale Elettrica
MONZA			7.1	Consorzio Alto Lambro
	8	COMMERCIALE		
BRIANZA OVEST				
BARLASSINA			8.1	Sup. IPERAL
DESIO			8.2	Sup. ESSELUNGA
			8.3	Sup. UNES
LIMBIATE			8.4	Centro Commerciale CARREFOUR
			8.5	Sup. UNES
MUGGIO'			8.6	Sup. COOP
NOVA MILANESE			8.7	Sup. UNES - via Locatelli

			8.8	Sup. UNES - P.za Marconi
SEREGNO			8.9	Sup. ESSELUNGA
			8.10	Sup. IPERAL - via Fermi
			8.11	Sup. IPERAL - via Verdi
			8.12	Sup. UNES - v.le Piave
			8.13	Sup. UNES - via Giorgione
VAREDO			8.14	Sup. ESSELUNGA
BRIANZA CENTRO				
BESANA IN BRIANZA			8.15	Sup. IPERAL
BIASSONO			8.16	Sup. UNES
BRUGHERIO			8.17	Centro Commerciale BENNET
GIUSSANO			8.18	Centro Commerciale CARREFOUR
			8.19	Sup. ESSELUNGA
LISSONE			8.20	Sup. ESSELUNGA
			8.21	Sup. UNES
MACHERIO			8.22	Sup. ESSELUNGA
MONZA			8.23	Centro Commerciale AUCHAN
			8.24	Sup. ESSELUNGA - via Buonarroti
			8.25	Sup. ESSELUNGA - loc. San Fruttuoso
			8.26	Sup. ESSELUNGA - via Lecco
			8.27	Sup. UNES - via Zara
			8.28	Sup. UNES - Via Silva
			8.29	Sup. UNES - Via Manzoni
			8.30	Sup. UNES - via Marsala
SOVICO			8.31	Sup. UNES - v.le Piave
VILLASANTA			8.32	Centro Commerciale IL GIGANTE
BRIANZA EST				
AGRATE BRIANZA			8.33	Sup. UNES
ARCORE			8.34	Sup. UNES
CAVENAGO BRIANZA			8.35	Sup. COOP
MEZZAGO			8.36	Sup. UNES
USMATE VELATE			8.37	Centro Commerciale

				IL GIGANTE
VIMERCATE			8.38	Sup. ESSELUNGA
			8.39	Superstore IL GIGANTE
			8.40	Sup. UNES

AMBITI DI TRASFORMAZIONE: AREE DISMESSE				
COMUNE	ID1	SISTEMA	ID2	DESCRIZIONE
	D	AREE DISMESSE		
BRIANZA OVEST				
BARLASSINA			D.1	Area Ex Parco Militare
BOVISIO MASCIAGO			D.2	Area Ex ACNA
CERIANO LAGHETTO			D.2	Area Ex ACNA
CESANO MADERNO			D.2	Area Ex ACNA
DESIO			D.2	Area Ex Tilane
LENTATE SUL SEVESO			D.1	Area Ex Parco Militare
VAREDO			D.3	Area Ex SNIA
BRIANZA CENTRO				
MONZA			D.4	Area Ex Fossati Lamperti e TPM
			D.5	Area Ex Macello
			D.6	Area Ex Distretto Militare
			D.7	Area Ex Pastori - Casanova
VILLASANTA			D.8	Area Ex Lombarda Petroli - EcoCity
BRIANZA EST				
ARCORE			D.9	Area Ex Falk
VIMERCATE			D.10	Area Vecchio Ospedale Ex Cava Cantù Ex Consorzio Agrario

APPENDICE
LE ELABORAZIONI DEI DATI RACCOLTI

I sistemi insediativi e funzionali individuati sono infine stati messi in relazione tra loro, e sono stati messi in relazione anche con il sistema della mobilità su ferro e su gomma.

Ogni emergenza funzionale individuata sul territorio è stata quindi analizzata per le relazioni intrattenute con gli altri sistemi insediativi, funzionali e infrastrutturali esistenti.

Viene di seguito allegata un'esemplificazione delle elaborazioni eseguite in fase istruttoria.

APPENDICE
LE FONTI UTILIZZATE

- Regione Lombardia, Sistema Informativo Territoriale
DUSAF – uso suolo agricolo, forestale e urbanizzato,
MISURC – Mosaico Strumenti Urbanistici Comunali
www.regione.lombardia.it
www.cartografia.regione.lombardia.it/geoportale/ptk
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Milano
- Annuari Statistici Provinciali
www.ring.lombardia.it/asp/
- SPEA autostrade
- Autostrada Pedemontana
www.pedemontana.com
- Parchi di Lombardia
www.parchi.regione.lombardia.it
- Parco della valle del Lambro
www.parcovallelambro.it/istituzionale/ptc_pvl/ptc_pvl.aspx
- Parco delle Groane
www.parks.it/parco.groane/
- Provincia di Milano, Websit della provincia di Milano
www.provincia.milano.it
www.provincia.milano.it/turismo/monumenti.html
- Provincia di Monza e Brianza, turismo (itinerari, percorsi, parchi, ville, musei)
www.monzaebrianzainrete.it/area.do?id=11
- Provincia di Monza e Brianza, territorio (comuni, enti e servizi, giustizia, sanità)
www.monzaebrianzainrete.it/area.do?id=3

- Provincia di Monza e Brianza, cultura (biblioteche, teatri, cinema)
www.monzaebrianzainrete.it/area.do?id=5
- Sistema bibliotecario Brianzabiblioteche
www.brianzabiblioteche.it
- Sistema bibliotecario Vimercatese
www.sbv.mi.it
- Circuito teatrale di Monza e Brianza
- *www.brianzateatro.it*
- Azienda sanitaria locale – Provincia di Milano 3 – Monza
www.aslmi3.it/
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura Monza e Brianza
www.ring.lombardia.it/asp/asp99/index.html
- Camera di commercio di Milano, Assindustria Monza e Brianza, Annuario statistico della nuova provincia di Monza e Brianza – Anno 2006
www.mi.camcom.it/upload/file/1346/673374/FILENAME/annuario-brianza-2006.pdf
- *Siti ufficiali dei comuni della nuova provincia di Monza e Brianza*
www.comune.monza.mi.it
- ...

APPENDICE
ELENCO ELABORATI GRAFICI ALLEGATI

tavola 1	Sistema insediativo	scala 1:30.000
tavola 2	Sistema infrastrutturale	scala 1:30.000
tavola 3	Aree ed ambiti agricoli e sistema ambientale	scala 1:30.000
tavola 4	Accessibilità e servizi: individuazione assi attrezzati e polarità consolidate	scala 1:30.000
tavola 5	Ipotesi di progetto	scala 1:30.000