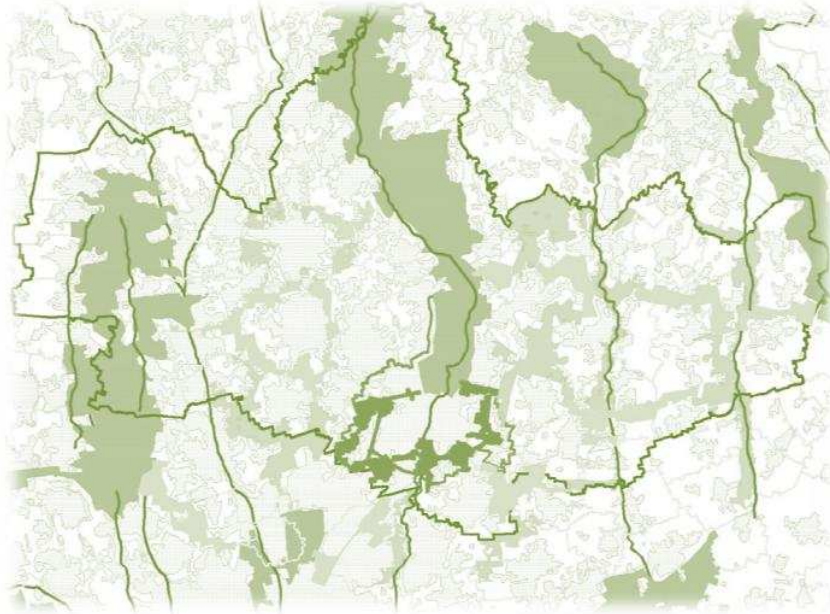


MESSA A SISTEMA DELLE FRANGE PERIURBANE
PROPOSTA PER UN PARCO DI CINTURA NEL COMUNE DI MONZA



POLITECNICO DI MILANO

Facoltà: Architettura e Società

Corso di laurea: Pianificazione Territoriale Urbanistica ed Ambientale

Tesi di Laurea: Vecchio Ordinamento

Campus: MILANO LEONARDO

A/A: 2011/2012

Relatore: Prof. Pietro Cafiero

Laureanda: Viviana Zaccaria matr.184306

a Christian e Sofia

• Introduzione	pag.3
1. La Brianza	pag.4
2. Analisi situazione territoriale	pag.5
2.1 Brianza ovest	pag.8
2.2 Brianza est	pag.15
2.3 Brianza centrale	pag.23
3. Conclusioni	pag.28
3.1 Le trasformazioni urbane	pag.28
3.2 Interventi per le infrastrutture	pag.29
3.3 Progetti per gli spazi aperti	pag.31
4. Il verde come struttura urbana	pag.32
4.1 Le principali funzioni dei parchi	pag.33
4.2 Storia dei corridoi verdi	pag.35
4.3 Le origini dei corridoi verdi in America	pag.38
4.4 Il concetto di corridoi verde in Europa	pag.40
4.5 Greenway: origini e caratteristiche	pag.41
4.6 Le cinture verdi: contenuti ed obiettivi	pag.42
4.7 Parchi periurbani in Italia	pag.47
4.8 Caratteri paesaggistici ed ambientali della Brianza	pag.54
4.9 Il progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio	pag.59
5. Inquadramento storico-urbanistico di Monza	pag.63
5.1 Aspetti conoscitivi del territorio monzese	pag.87
5.2 Servizi strategici	pag.88
6. Il parco di cintura	pag.91
6.1 Il verde urbano e le relazioni con “ i vuoti “ della città	pag.92
6.2 Le destinazioni dei parchi	pag.93
• Indice delle figure	pag.98
• Indice delle tavole	pag.100
• Bibliografia	pag.102

INTRODUZIONE

Questa tesi riguarda la creazione di un Parco di Cintura nel comune di Monza tramite il recupero dei vuoti urbani e la creazione di un sistema di connessioni verdi. Tale idea nasce da una riflessione complessiva sullo stato attuale della Provincia di Monza e Brianza, a livello insediativo, infrastrutturale ed ambientale. Passando attraverso questa analisi iniziale il tema della tesi si focalizza sul sistema ambientale, visto in particolar modo la situazione in cui verte attualmente la Brianza.

La seconda parte si sofferma infatti in modo particolare sul sistema ambientale attuale e la sua futura possibile trasformazione. L'uso di corridoi verdi insieme ai vuoti urbani riqualificati costituiscono delle spine verdi di un tessuto urbano fortemente costruito. Un'importante funzione svolta è quella ecologica, ovvero la possibilità di mitigare la presenza di una forte antropizzazione tramite elementi naturali.

La sostenibilità a livello urbano viene spesso citata come una "moda", ma in realtà ci sono delle regole precise da seguire perché un intervento possa definirsi sostenibile, tra cui le più evidenti sono:

- consumare il minor suolo possibile;
- privilegiare interventi di recupero dell'edificato rispetto alle nuove edificazioni;
- mantenere gli spazi aperti;
- preservare e tutelare le preesistenze storiche e con valore artistico ai nuovi interventi.

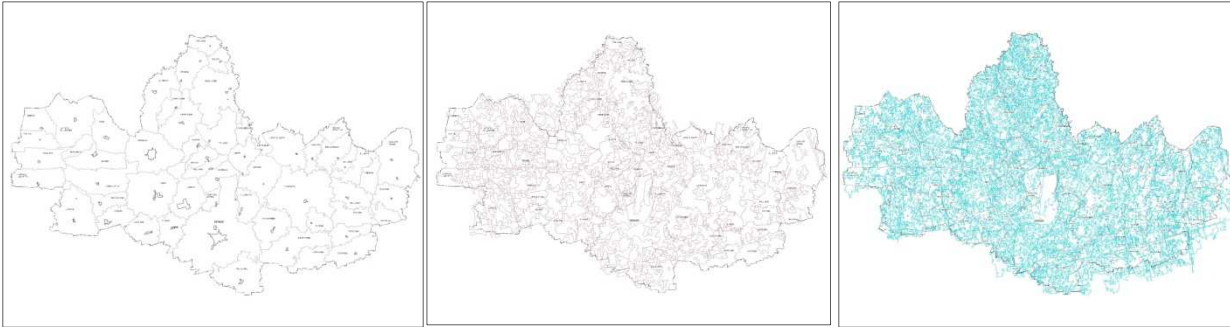
Comunque lo sviluppo sostenibile è uno «sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni».

Partendo da questo concetto base ho "zoomato" sull'area del comune di Monza, nel quale ho evidenziato e quindi messo a sistema le aree libere residue ai limiti comunali, in questo modo si è subito messo in risalto la possibilità di creazione di un parco di cintura, possibilità da non sprecare, visto il livello di urbanizzazione attuale. Nel dettaglio dello sviluppo del parco ho evidenziato delle possibili destinazioni che diano possibilità di sviluppo diverso al territorio, rispetto a quello che è stato fin'ora. Per questo motivo ho voluto analizzare la situazione in cui verte ad oggi l'urbanistica del comune monzese, con continui passaggi politici opposti che portano solo uno sviluppo confuso e frastagliato del territorio.

A mio avviso allontanandosi dai preconcetti politici di: Destra-Cementificazione e Sinistra-Conservazione si potrebbe iniziare a ragionare sul bene suolo in modo differente e più utile ad uno sviluppo economico, turistico e di terziario avanzato del nuovo capoluogo di provincia.

1. LA BRIANZA

La Brianza è un'area particolarmente densa, costituita da 58 Comuni tra cui Monza. Essa conta più di mezzo milione di abitanti; presenta un'orografia complessa: collinare a nord (con presenza di fiumi e aree protette, con direttrice nord – sud) e pianeggiante a sud; dispone di un impianto storico, ambientale ed architettonico (parchi e ville) di grande valore e potenzialità. Si distingue inoltre nel contesto regionale anche per il suo impianto insediativo geograficamente centrale, parte integrante e rilevante del sistema policentrico lombardo. Il territorio brianteo è infatti compreso fra il sistema metropolitano milanese a sud ed il sistema delle città pedemontane a nord: un'area centrale. La sua organizzazione a rete si articola in tanti centri piccoli e medi ed in aree omogenee ed in un tessuto connettivo (strade, parchi, ferrovie, monumenti, ecc.) che la caratterizza unitariamente. In questo contesto assume un particolare valore il contributo di Monza che storicamente ha sempre intrattenuto un rapporto diretto e complementare con Milano. L'urbanizzazione presenta una complessa articolazione, è composta da differenti situazioni insediative, dotata di centri di dimensioni rilevanti (quali Seregno, Desio, Lissone, Vimercate) o più contenuti (Muggiò, Villasanta). Questi centri, a sviluppo prevalentemente concentrico, si sono via via saldati tra loro attraverso l'edificazione lungo le strade di collegamento e attraverso l'espansione di frazioni preesistenti intermedie. Interclusi tra i centri e le loro saldature rimangono degli spazi aperti destinati ad un'agricoltura residuale che in modo parziale mantiene i tratti del paesaggio tradizionale. A sud della nuova provincia vi è il suo capoluogo Monza, città di dimensioni demografiche ed insediative rilevanti, fortemente caratterizzata sia nella struttura centrale che negli sviluppi esterni. Nel suo insieme questa nuova provincia corrisponde ad un ambiente economico-sociale fortemente caratterizzato. Infatti l'area si presenta come un distretto industriale legato alla produzione artigianale del mobile e a quella industriale del tessile, che da un lato mantiene il suo distacco da Milano e dall'altro un imprescindibile forte legame con il capoluogo regionale. Questo distretto, pur nel quadro di un'organizzazione sociale e insediativa relativamente stabile, ha assunto alcuni connotati originali con lo sviluppo del settore meccanico e chimico, un notevole flusso immigratorio che si è diluito sul tutto il territorio. Questa identità specifica della Brianza e la sua capacità di promuovere uno sviluppo autonomo e sostenibile si sono però indebolite nel tempo, anche perché la Brianza è da sempre governata all'interno di ambiti provinciali (Milano, Lecco, Como) impropri, che hanno indotto al suo interno fenomeni degenerativi (industrializzazione e urbanizzazione spinta prima, e deindustrializzazione, dequalificazione funzionale, degrado infrastrutturale, ambientale e urbanistico poi) ed offuscato le sue prospettive originali di sviluppo. Inoltre la comparsa di evidenti indicatori di disagio ecologico-ambientale soprattutto legati ad una elevata congestione della mobilità ed ad un elevato livello di inquinamento, fatti dovuti anche alla crescente mobilità reticolare delle merci e delle persone, devono provocare dei ripensamenti sullo sviluppo futuro di quest'area ad elevati livelli di urbanizzazione. Per avviare uno sviluppo sostenibile occorre allora valorizzare questa sua identità rafforzando la sua articolazione territoriale ed ambientale, confermando il ruolo dei singoli centri, valorizzando le diverse aree, qualificando il suo tessuto connettivo, consentendo alla Brianza di svolgere un ruolo di raccordo istituzionale e programmatico delle Province che la delimitano.



Fonte: Cartografia IGM 1930

FIG.1 LO SVILUPPO DELLA BRIANZA

Fonte: Dusaf 1980

Fonte: Dusaf 2009

2. ANALISI SITUAZIONE TERRITORIALE

Per meglio comprendere il ruolo che ha la Brianza bisogna analizzare la situazione territoriale in cui verte ad oggi il “sistema Brianza” con le principali emergenze a livello:

Infrastrutturale

L'attuale sistema ferroviario è già ora carente nel promuovere il servizio ferroviario regionale per mancanza di infrastrutture (Passante Ferroviario, Alta Velocità, ecc.) e per l'obsolescenza del materiale rotabile e non, ed è incapace di organizzare il trasporto di merci lungo il cosiddetto quadrilatero di scorrimento fuori Milano. La situazione del trasporto pubblico su ferro è addirittura preoccupante a livello metropolitano. Le Ferrovie Nord – Milano, la Metropolitana Milanese, la Monza – Molteno – Oggiono, ecc. vanno potenziate ed integrate con le Ferrovie dello Stato e con i principali nodi del traffico veicolare. Quest'ultima esigenza accentua le carenze del sistema viabilistico, per il quale l'obiettivo primo risulta essere la costruzione di una gerarchia stradale che consenta innanzitutto l'utilizzo a pieno regime del sistema viario esistente. Decisivo da questo punto di vista risulterà il recupero della tangenziale nord di Milano, nel suo ruolo originario di collegamento autostradale (Milano – Venezia e Milano – Torino) ed il prolungamento contestuale della Rho – Monza a collegare la tangenziale est con quella ovest, realizzando in questo modo anche il miglior innesto della Milano – Meda – Lentate sul Seveso, e della Nuova Vallassina. L'organizzazione avviata del Sistema Viabilistico Pedemontano est- ovest a nord di Milano, tra la Rho – Monza e la Statale Briantea, consentirà probabilmente in futuro, di dirottare dal sistema autostradale tutto il traffico trasversale con origine e destinazione interna alla Brianza, facilitando così i collegamenti autostradali verso Como e Varese e quindi verso Malpensa lungo la A8 e A9. Le connessioni tra il sistema ferroviario e viario significano soprattutto centri di interscambio merci a nord di Milano, nei punti di intersezione del sistema viario con la “Gronda Intermedia Ferroviaria”. Con la realizzazione di questi centri, si può perseguire l'obiettivo di dirottare su ferro, una quota consistente (10% - 20%) di persone e di merci.

Ambientale

La dimensione europea è il punto di partenza per l'avvio di un'effettiva politica di riequilibrio ambientale per l'area milanese e regionale. Mentre infatti la salvaguardia delle aree verdi è stata avviata con l'istituzione dei

Parchi di interesse regionale e locale (e sarà completata individuando le loro possibili connessioni est – ovest), le direttive C.E.E. su rifiuti, auto, inquinamento idrico ed atmosferico sono state disattese, determinando gravi emergenze che richiedono degli interventi immediati e finalizzati a risolvere i nodi strutturali della questione ambientale. In particolare il numero delle auto circolanti e la quantità di rifiuti prodotta, condizionano la qualità dell'ambiente. Tale qualità non può essere ridotta al solo problema delle aree verdi, ma deve essere estesa all'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo, alla riqualificazione delle periferie. In questa prospettiva mobilità ed ambiente sono due problemi dell'organizzazione del territorio, rilevanti e interconnessi. Risultano quindi di grande attualità il completamento dei progetti di risanamento del bacino del Lambro e del Seveso sia con la depurazione a valle delle acque, che con la riduzione delle sostanze nocive nei processi di produzione, di trasformazione e consumo.

Servizi

Il problema dei servizi non può essere limitato all'individuazione di nuove polarità urbane in cui ubicare servizi di interesse locale. Occorre in particolare connettere a sistema:

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

Sistemi insediativi

L'area milanese comprende sia città consolidate, piccole, medie e grandi, che si sono formate attorno ai centri storici, sia insediamenti diffusi sul territorio, in ordine sparso o disposti lungo le principali direttrici di traffico. E' importante riconoscere e valorizzare all'interno di questo contesto sia i centri urbani di valore storico che le principali aggregazioni urbane diffuse, per promuoverne una più chiara identità ed uno sviluppo sostenibile, nello schema della "città policentrica regionale" in grado di valorizzare gerarchicamente il contributo di ogni città, piccola o grande che sia, e di ogni sistema urbano al sistema complessivo.

La Brianza è interessata ad un sistema originale di mobilità est – ovest funzionalmente integrato nel sistema viabilistico pedemontano, con compiti di riequilibrio dell'intero territorio regionale. L'articolazione del "sistema Brianza" all'interno dell'organizzazione policentrica lombarda è già stata in passato sostenuta da una rete di mobilità diversificata e gerarchicamente organizzata: strade statali, provinciali, comunali, treni e tramvie, interconnessi fra di loro a formare stazioni di interscambio e scali merci, strategicamente collocati sul territorio. Successivamente quest'organizzazione si è indebolita: alcune strade hanno perso il loro ruolo di strade intercomunali o regionali, mentre le tramvie venivano abbandonate ed alcune linee ferroviarie dismesse o sottoutilizzate. A questo punto il traffico di attraversamento si è sovrapposto in modo

indifferenziato a quello locale e le stazioni hanno perso la loro funzione di interscambio, determinando la situazione attuale di grave congestione dell'area. Occorre allora prioritariamente ripristinare questa connessione tra organizzazione urbanistica e rete della mobilità e ricostruire quindi la gerarchia di quest'ultima, riqualificando innanzitutto le strade esistenti e realizzandone di nuove solo ed in quanto funzionali alla logica di rete ed ai collegamenti di quest'ultima alla grande viabilità regionale ed autostradale. Ovviamente la ricostruzione di questa rete della mobilità presuppone anche la ristrutturazione ed il potenziamento del trasporto su ferro ed in generale di quello pubblico (gomma – ferro), principalmente lungo le direttrici delle vecchie tramvie oramai soppresse, così da innervare ancora una volta la Brianza, organizzando nuovi e più funzionali centri di interscambio ferro – gomma, nei punti di intersezione delle strade, nuove ed esistenti, con le linee ferroviarie. Solo in questo modo è possibile ricostruire un'efficiente rete di trasporto, pubblico e privato, in grado di garantire, con una mobilità diffusa interna alla Brianza, anche le necessarie connessioni con l'esterno. La Brianza deve inoltre cogliere l'opportunità di dare continuità strutturale alle aree verdi, collegando i parchi regionali, dal Ticino all'Adda, attraverso i parchi consortili e le aree di interesse naturalistico, facendo emergere un'immagine prevalentemente verde di questo territorio e del Nord– Milano in generale anche a fini turistici e ricettivi. La salvaguardia del tessuto connettivo "verde" della Brianza è la principale operazione in grado di valorizzare la sua organizzazione policentrica, contrastando l'urbanizzazione diffusa e disordinata del suo territorio. Questa continuità a sistema dovrà essere perseguita non solo collegando fra loro i grandi parchi regionali e sovracomunali, dal Parco del Ticino e di Appiano Gentile attraverso il Parco del Lura al Parco delle Groane ed a quello della Valle del Lambro e di Montevicchia e del Curone, attraverso il Parco del Molgora e del Rio Vallone sino al Parco dell'Adda Nord, ma anche coinvolgendo in questo tessuto connettivo il suo impianto storico e architettonico: dai nuclei d'antica formazione agli insediamenti storici e d'arte sparsi sul suo territorio, dalle Ville di delizia e dai Parchi ottocenteschi della Brianza collinare alle Dimore di rappresentanza. Una continuità ambientale connessa con un patrimonio storico-architettonico di primissimo piano, in grado di caratterizzare definitivamente e originalmente questo territorio, facendone emergere un'immagine di territorio verde costellato da un sistema di centri storici, ville, castelli di assoluta eccellenza anche in prospettiva turistica. A sua volta poi deve valorizzare le specificità delle aree e poli che la compongono: il Monzese, il Vimercatese, l'Alto Lambro e la Brianza Ovest. Monza deve rilanciare il suo ruolo di capofila della Brianza non solo valorizzando e arricchendo la sua dotazione di servizi, ma anche sfruttando al meglio le grandi potenzialità offerte in chiave direzionale, turistica ed ambientale del suo patrimonio storico - architettonico. Per specificità urbana il Vimercatese è considerabile come un secondo bacino territoriale omogeneo, sintetizzabile nel triangolo costituito dai centri di Vimercate, Arcore, Usmate-Velate con Carnate. L'insieme delle aree dismesse lungo l'asse ferroviario da Monza a Carnate risulta la possibile sede di iniziative di incentivo al contesto produttivo anche in funzione di aree di interscambio. La Brianza Ovest rappresentata dai poli emergenti, per dimensione e dotazione di servizi, di Seregno, Desio, Cesano Maderno e Seveso, costituiscono il distretto territoriale di riferimento. Infine l'Alto Lambro costituisce un altro ambito territoriale individuabile nella Brianza Ovest, caratterizzato da una spiccata identità ambientale e da una specificità storica, produttiva e architettonica da valorizzare in chiave turistica e culturale. Le specificità dei singoli ambiti territoriali e le loro concentrazioni di servizi possono ancor più essere valorizzate se "messe a sistema" attraverso l'individuazione di circuiti territoriali che mettano in connessione dipartimenti universitari, istituti scolastici, centri di ricerca e terziario

avanzato. Questi circuiti virtuosi devono essere aperti a tutte le potenzialità presenti nei singoli ambiti territoriali in un continuo rapporto di scambio in cui ogni settore coinvolto sia in grado di dare il proprio contributo allo sviluppo del singolo contesto e quindi dell'intero sistema Brianza. Essenziale al processo di pianificazione assume il quadro della conoscenza analitica-interpretativa del territorio, delle sue peculiarità, delle condizioni dei principali sistemi urbani e territoriali di riferimento che costituiscono la base per la concretizzazione di un piano processo e che sostanziano un approccio articolato e consapevole. Al fine di affrontare adeguatamente le problematiche enunciate, il processo di pianificazione deve muovere da una approfondita conoscenza del territorio, da una analisi dei suoi caratteri, del suo stato di fatto. La Brianza può essere osservata dividendo il suo territorio in tre parti: Brianza Ovest, Est e Centrale in modo da rendere la parte di analisi più dettagliata e semplice.

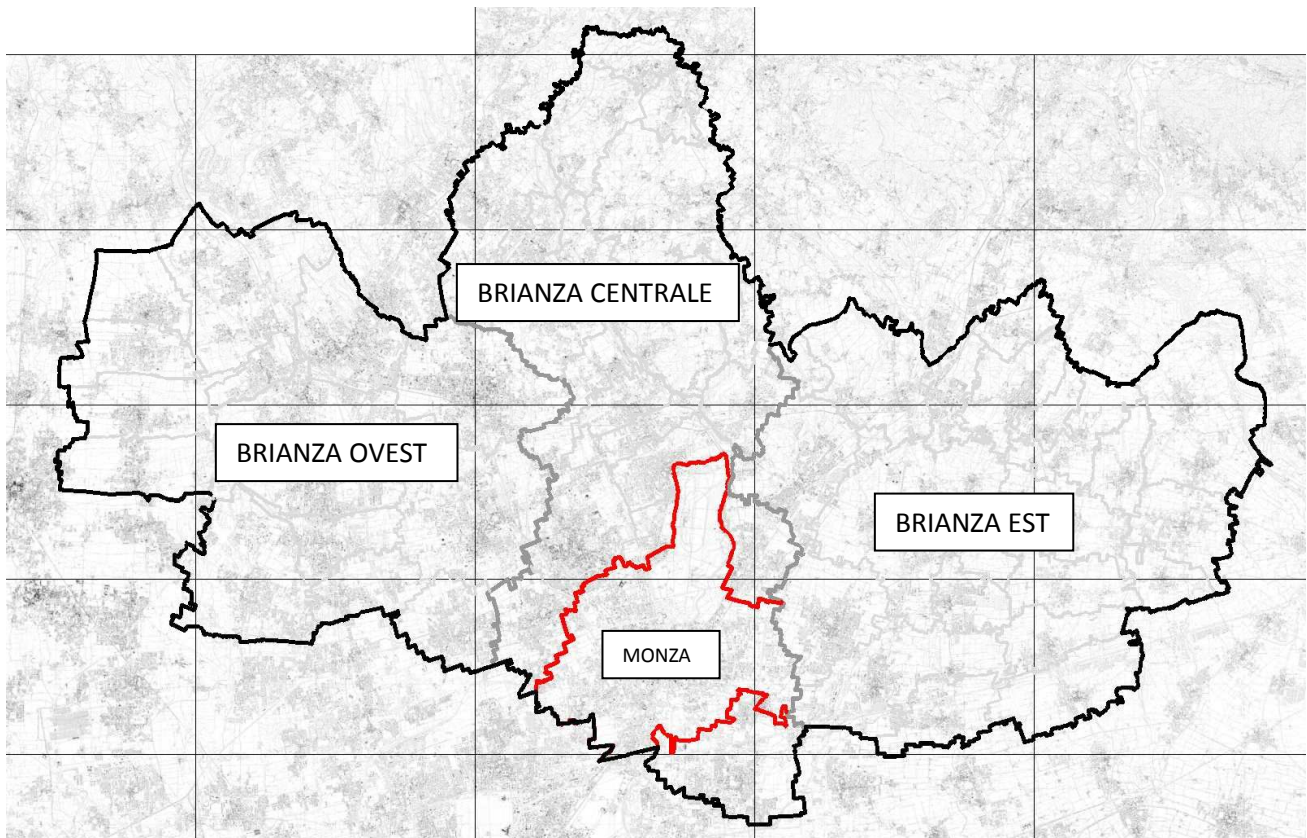


FIG.2 LE TRE BRIANZE

2.1 BRIANZA OVEST

L'area individuata come Brianza Ovest è un territorio oggi interconnesso alla Brianza Centrale (Monzese) ed orientale (Vimercatese) da poche infrastrutture est - ovest della mobilità (la Statale Bustese a sud e la Novedratese a nord) e da alcuni servizi di livello intercomunale (Consorzio per incenerimento rifiuti di Desio, C.T.N.M., C.T.P. Groane, ecc.). Per il resto l'area ha un'organizzazione prevalentemente nord - sud sia per la mobilità che per il sistema paesistico ambientale ed è stata caratterizzata da uno sviluppo insediativo molto elevato, con aree libere che risultano intercluse tra le numerose infrastrutture lineari. I Comuni compresi in

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

Da un'analisi territoriale l'area è così caratterizzata:

Mobilità

L'area è compresa tra

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

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

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

Il sistema della mobilità dispone anche di due tramvie: la Milano – Limbiate – Mombello e la Milano – Desio. Questo territorio definito dal quadrilatero stradale esterno e da queste infrastrutture principali, è quindi innervato da numerose strade provinciali che l'attraversano a loro volta in direzione nord – sud ed est – ovest.

Alcuni percorsi hanno caratteristiche di maggiore continuità:

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

All'interno di questo schema assai ricco di organizzazione della mobilità, le stazioni ferroviarie definiscono in maniera ancora insufficiente, numerosi centri di interscambio gomma – ferro per passeggeri. Fra le più rilevanti si possono citare le stazioni di Seregno e Desio lungo la Milano – Como – Chiasso, e le stazioni di Varedo, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, e Seveso ed in futuro la Stazione di Camnago lungo la Milano – Asso. Fra queste la stazione ferroviaria di interscambio ferro – ferro di Cesano Maderno si avvia a svolgere il ruolo di importante nodo ferroviario del Servizio Ferroviario Regionale. Il trasporto pubblico su gomma è garantito da due Consorzi (C.T.N.M. e Consorzio delle Groane).

Ambiente

Dal punto di vista ambientale il territorio è innervato da numerosi corsi d'acqua che scorrono con andamento nord – sud: il Lura lungo il confine ovest e quindi il Guisa, il Seveso con il Certesa, Terrò, Tarò e con i torrenti Rio Groane, Lombra, Cismura. Il Canale Villorosi delimita a sud il territorio, con andamento est – ovest. Tra il Guisa ed il Seveso, si sviluppa il Parco delle Groane, in connessione a nord con il Parco Locale di Interesse Sovracomunale (P.L.I.S.) della Brughiera Briantea ed il Parco Regionale della Brughiera Comasca. A livello

intercomunale si stanno organizzando altri P.L.I.S., da quello del Lura già esistente ad ovest, al Parco del Grugnotorto e Villorosi, delle Querce e della Brianza Centrale, ad altri nuovi (del Seveso) nella parte centrale. L'area dispone anche di un impianto di termodistruzione dei rifiuti solidi urbani mentre la depurazione delle acque è garantita dai depuratori. La zona ovest della Brianza presenta parecchi problemi di natura idrogeologica, a causa di esondazioni (Torrente Guisa) ed inondazioni (Nova Milanese).

Servizi

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

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

- L'area Lazzate – Misinto – Cogliate con Ceriano Laghetto, esterna alle grandi direttrici di traffico, non è stata interessata da grandi fenomeni insediativi, se si escludono gli insediamenti produttivi di Misinto, Cogliate e Ceriano Laghetto, delimitati ad est dal Parco delle Groane. E' una zona prevalentemente residenziale per la quale si pongono problemi di:
 - a) razionalizzazione della viabilità con la costruzione della nuova S.P. n° 133 ad ovest degli abitati e la gerarchizzazione dei collegamenti est – ovest;
 - b) riassetto idrogeologico in generale ed in particolare lungo il torrente Guisa ed in Lazzate a seguito della realizzazione del prolungamento della Milano – Meda in territorio di Lentate sul Seveso;
 - c) valorizzazione delle aree libere in connessione con il Parco delle Groane ed il Parco del Lura ad ovest;
 - d) il recupero della ferrovia Seregno – Saronno, a supporto dei collegamenti verso l'esterno e verso i principali poli di attrazione del territorio.

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

- L'asse Monza – Saronno lungo la Strada Statale Bustese (n° 527), separa la Brianza Ovest dall'area metropolitana Milanese e connette la Provincia di Milano con quella di Varese. L'asse interseca importanti infrastrutture della mobilità (F.N.M., A.T.M. Milano – Limbiate – Mombello e Milano - Desio) e ambientali (Parco delle Groane, torrente Seveso, Parco Grugnotorto) e si sviluppa in parallelo al canale Villorosi. E' un'area che pone problemi di:
 - a) recupero delle aree dismesse [ex Centrale Enel; ex area Snia (Varedo)] e di rinnovo dell'assetto insediativo del Parco Industriale di Cesano Maderno, finalizzato al corretto equilibrio tra insediamenti produttivi ed ambiente;
 - b) riqualificazione:
 1. della Milano – Meda (svincolo Bosivio M- - Desio, formazione della terza corsia per Pedegronda, ecc.);
 2. della Monza – Saronno (Tangenziale Varedo, Bovisio M., Limbiate; Solaro - Ceriano Laghetto);
 3. con ammodernamento e interrimento, delle ferrovie Nord – Milano (Milano – Asso);

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

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

1. la creazione di poli universitari legati al mondo economico e produttivo ed ai servizi alle persone e per le attività (facoltà di Medicina ed Umanistiche);
 2. il recupero e la promozione del patrimonio storico – architettonico locale e la salvaguardia degli elementi tipici del paesaggio agrario;
 3. il recupero delle aree dismesse e la localizzazione di funzioni pregiate.
- L'asse dell'ex statale dei Giovi è un asse di conurbazione, che pone problemi di:
 - a) Ammodernamento ed interrimento delle Ferrovie Nord e di riattivazione della Seveso – Camnago con recupero dell'ex Deposito Militare di Camnago;
 - b) riqualificazione della ex statale dei Giovi e di riqualificazione della Milano - Meda - Lentate S.S. con formazione dello svincolo di Cermenate – Lentate s. S. per assicurare una connessione diretta est – ovest;
 - c) gerarchizzazione della rete stradale ed in generale del sistema della mobilità, con il suo completamento (tangenziale sud Barlassina e nord di Seveso);
 - d) estensione dei confini dei due Parchi (delle Groane e della Brughiera) a nord di Lentate, nella frazione Copreno;
 - e) percorsi ciclabili, e tra questi, quelli di collegamento Parco delle Groane e della Brughiera, attraverso l'ex Deposito militare;
 - f) recupero del Seveso, anche in riferimento al recupero dell'area ex Deposito Militare.

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

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

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

- a) Seregno con funzioni connesse al territorio circostante;
- b) Desio e Cesano Maderno con funzioni di polo dei servizi;
- c) Nova con funzione di raccordo con gli insediamenti circostanti;
- d) Cesano Maderno e Seveso come polo culturale e universitario;
- e) Seregno sede del Centro Ricerche.

Ciascuna di queste polarità estende la sua area di influenza sul territorio circostante, organizzandolo a rete. Nova Milanese, Desio e Seregno saranno in futuro collegate dalla Metrotramvia Milano – Seregno. Queste polarità potranno definitivamente affermarsi attraverso:

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

Come già detto, l'area dispone di un grande patrimonio infrastrutturale, produttivo ed ambientale, che non essendo organizzato a sistema, non caratterizza ancora unitariamente questo territorio. Gli interventi proposti nei singoli settori non solo consentono la riunificazione e la riqualificazione di questo territorio lungo la direttrice est-ovest, ma anche la sua integrazione nella Brianza.

- Sistema della mobilità con:
 - a) la riqualificazione della S.S.527 anche attraverso le tangenziali di Ceriano Laghetto-Solaro e Nova M.- Muggiò e la soluzione dei nodi d'intersezione con la Vecchia Comasina e con la Milano-Lentate s.S.;
 - b) la riqualificazione della "Novedratese" anche attraverso la soluzione dello svincolo di Lentate s.S. a garantire una connessione diretta est-ovest;
 - c) la realizzazione della nuova S.P.n°133 a delimitare ad ovest l'area; si avvia a soluzione il Sistema Viabilistico Pedemontano che dovrebbe risolvere definitivamente i problemi di mobilità dell'area e della Brianza tutta, quelli interni e quelli esterni, oltre che in direzione nord-sud anche e soprattutto in direzione est-ovest, consentendo alla Brianza, di svolgere il suo ruolo di raccordo territoriale.
- Come per la viabilità, anche per il trasporto su ferro, gli interventi proposti di:
 - a) riattivazione e ammodernamento della Seregno-Cesano Maderno-Saronno con l'interscambio ferro-ferro con la F.N.M. Milano-Asso e con le Metrotramvie Milano-Mombello e Milano-Desio-Seregno e ferro-gomma sull'area ex ACNA;
 - b) riqualificazione fino all'interramento della F.N.M. Milano-Asso con interscambio ferro-ferro a Cesano-Maderno e riattivazione della Seveso- Camnago per l'intersezione con la Milano-Como-Chiasso;
 - c) potenziamento e formazione di altri centri intermodali a Desio, Seregno, ecc; consentiranno di trasferire una quota consistente di traffico dalla gomma al ferro, creando condizioni di mobilità diffusa ed equilibrata in Brianza, integrandola al tempo stesso nel più generale Servizio ferroviario Regionale. In questa prospettiva assume particolare rilevanza, con la riattivazione della Seregno-Cesano Maderno-Saronno, la concreta realizzazione della cosiddetta Pedegronda ferroviaria.

- Sistema paesistico-ambientale: gli interventi proposti per il sistema ambientale impediranno che la nuova rete della mobilità possa indurre nuove urbanizzazioni ed insediamenti. Infatti la maggior parte dei P.L.I.S. già istituiti o di prossima istituzione, già elencati in precedenza, potranno salvaguardare le aree ancora libere creando una continuità verde est-ovest, a congiungere il Parco delle Groane con il Parco della Valle del Lambro . Questa salvaguardia sarà completa se verranno assoggettate a tutela le aree interessate alle nuove infrastrutture stradali, dalla Pedegronda alla nuova S.P.133. In particolare la riqualificazione della Novedratese consentirà la costruzione di un vero parco interprovinciale: dal parco del Ticino e di Appiano gentile al Parco delle Groane e della Valle del Lambro, fino al Parco dell'Adda. Il collegamento tra questi parchi sarà garantito a sud, dal percorso ciclabile da realizzare lungo l'alzaia del Canale Villoresi.
- Sistema Insediativi: l'organizzazione a rete dei servizi esistenti e previsti, consentirà di dotare la Brianza di servizi di eccellenza:
 - a) di tipo culturale lungo il percorso delle ville e parchi
 - b) di tipo sportivo e di tempo libero lungo l'asse Villoresi
 - c) di servizio alle persone e per le attività organizzando a sistema quelle esistenti
 - d) per la ricerca e la riqualificazione professionale.

L'asse della Saronno – Monza – Trezzo, rappresenterà invece l'asse attrezzato per tutta la Brianza, anche per i grandi servizi ecologici dell'area, dalla depurazione delle acque al trattamento rifiuti, ecc. Il grande patrimonio delle aree dismesse della Brianza Ovest, in stretta connessione con le infrastrutture della mobilità, su ferro e su gomma, rappresenta anche per il futuro un'importante potenzialità, sia per insediamenti produttivi, che per servizi di ricerca e direzionali.

Ambiti

Sono stati individuati alcuni ambiti nei singoli sistemi che meritano un particolare approfondimento; all'elenco di tali ambiti, è opportuno premettere l'individuazione dei punti critici relativi al sistema viabilistico pedemontano, inerenti sia il sistema infrastrutturale che quello ambientale.

Ambito inerente la connessione alle previsioni con la Milano-Meda

La problematica generale di questo Ambito è connessa all'adeguamento della Milano-Meda con innesto in continuità a nord con il collegamento per la Malpensa e a sud col il tratto centrale della Pedegronda. A nord la continuità con la previsione di collegamento con la Malpensa comporta l'individuazione di un Polo di Ristrutturazione Urbanistico-Ambientale e di riorganizzazione infrastrutturale e contemporaneamente di Nodi di Connessione per il rigoverno della gerarchia della viabilità generale di zona. La zona presenta anche interesse per un Nodo Urbanistico Generale . La connessione con il sistema autostradale ovest (Como e Varese) e la Malpensa, per quanto rilevato marginalmente in questa parte, presenta la necessità di particolari attenzioni ambientali in ragione del paesaggio agricolo e delle zone boscate. Il tratto di riadeguamento della Milano-Meda presenta aspetti connessi al mantenimento delle reti di superficie inserendo ulteriori tratti coperti per la continuità ambientale e per le mitigazioni. Questo riadeguamento comporta aspetti di complessa valutazione puntuale inerenti il bilancio dei nodi e degli accessi direzionali ricercando soluzioni che riducano drasticamente o eliminino i collegamenti diretti con l'attraversamento dei centri urbani. Il problema è generale

su tutta l'asta con particolare rilievo per il nodo di Barlassina – Seveso, Meda e di Cesano che vanno riportati a soli accessi direzionali. La problematica non sembra possa essere riportata al solo studio dei Nodi e per interventi limitati sugli stessi ma ad una valutazione complessiva a più ampia scala urbanistica e territoriale che consenta di ricercare viabilità alternative ed intercomunali all'attraversamento dei Centri urbani. A sud, a Cesano, l'immissione del tratto Centrale determina la necessità di un rigoverno generale dell'area e pertanto si è segnalato un Polo di Ristrutturazione Urbanistico-Ambientale e di riorganizzazione infrastrutturale nonché un nodo urbanistico generale.

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

La problematica di questo ambito è la connessione tra due grandi infrastrutture viabilistiche (la Milano-Meda e la nuova Statale 36) e la interconnessione generale con importanti linee ferroviarie (Milano-Como-Chiasso e Seregno- Carnate-Bergamo) e tramviarie (linea Milano-Desio). Questa ipotesi di tracciato è consolidata nella strumentazione urbanistica locale e presenta per quasi l'intero tracciato una urbanizzazione residenziale continua. Nel contempo questa parte non presenta aspetti naturalistici di grande rilievo, anche se sono in corso iniziative per l'istituzione di aree protette locali (Parco della Roggia, parco agricolo di nord-est). L'Ambito non presenta particolari altimetrie e corsi d'acqua significativi. Esso è compreso tra il Seveso e il Lambro ed è prevalentemente pianeggiante. Il territorio è comunque interessato da Nuclei e Centri Storici di rilievo che in alcuni punti (San Giuseppe di Desio e Seregno) presentano contatti diretti col tracciato. In questo Ambito la presenza di una urbanizzazione continua rende evidente la necessità di un tracciato a "scomparsa" ed interventi di superficie di risanamento urbanistico ed ambientale-paesaggistico. Questo ambito è particolarmente interessato e congestionato sia dal traffico est-ovest che da quello nord-sud in ragione della presenza della Nuova Statale 36 di accesso forte su Monza e Milano e sul sistema autostradale per tutte le destinazioni. La Zona presenta interesse per il Polo di Ristrutturazione Urbanistico Ambientale di Desio-Lissone-Seregno per la presenza di aree dismesse (Autobianchi con in corso la realizzazione del Polo Tecnologico, ed altre). Rilevante anche la disponibilità del Nodo urbanistico di Lissone, Desio, Muggiò lungo la nuova Statale 36 e del Nodo ovest Cesano-Desio . Si rileva in particolare che in concomitanza con i Nodi ed il Polo vi sono necessità di riorganizzazione dell'assetto viabilistico più generale (di continuità della Pedegronda con la Milano-Meda nel Nodo di Cesano) e di interscambio ferro-gomma nel polo di Desio e nel Nodo di Lissone. Si pone attenzione alla ristrutturazione e interventi di riadeguamento nel tratto monzese della Nuova Valassina (galleria artificiale) di accesso alla autostrada Milano-Venezia-Torino ed alla Rho-Monza nonché alla realizzazione in corso della Desio-Muggiò-Nova, strada che rappresenta un raccordo importante a monte di Monza con le destinazioni verso la Tangenziale Ovest di Milano e verso le direttrici Ovest e Sud-Ovest. Questo assetto induce ad una ulteriore potenzialità della Nuova Statale 36, sollevata per una parte dalla futura realizzazione della Pedegronda, ma dall'altra ulteriormente esaltata dai nuovi interventi. Il progetto di Pedegronda deve tener conto di interventi collaterali e degli attraversamenti indotti nei centri urbani sparsi (in particolare in zona ospedale di Desio, e nelle direttrici tra Desio e Seregno). Anche in questo Ambito appare ragionevole limitare l'accesso a Nodo per tutte le destinazioni in pochi punti (la Nuova Statale 36 dove è già esistente e preventivato e quello sostitutivo, lungo la provinciale 134, del nodo di Cesano di raccordo con la Milano-Meda). Con ciò utilizzando maggiormente i raccordi con la rete esistente tramite accessi direzionali (vecchio nodo di Cesano sulla Milano-Meda, in Desio sulla strada Seregno-San Carlo e su

quella per Seregno Centro). La presenza di una urbanizzazione particolarmente diffusa induce a sottolineare il valore e rarità degli spazi liberi previsti come aree protette a parco Agricolo o Intercomunale. Si segnala pertanto la particolare attenzione al mantenimento delle continuità paesaggistiche di queste aree (che sono attraversate dalla previsione) sia per la continuità paesaggistica che per la stessa continuità garantita attualmente da viabilità e percorsi minori a carattere agricolo. L'ambito è interessato ancor più degli altri Ambiti, da presenze di linee elettriche aeree di media ed alta tensione. Linee sia a diretto contatto con gli abitati che di attraversamento delle aree agricole o protette (ciò in ragione anche della presenza limitrofa della centrale di smistamento di Bovisio). Si ritiene di segnalare che il progetto di un'opera est – ovest della portata della pedegronda nonché di raddoppio della Gronda ferroviaria debba prevedere il risanamento paesaggistico anche tramite la ridefinizione e interrimento in più punti di queste linee.

2.2 BRIANZA EST

Parchi regionali

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

Parchi locali di interesse sovracomunale

I PLIS riconosciuti sono quelli del Molgora e del Rio Vallone. Il territorio ricompreso all'interno del parco del Molgora garantisce, pur con le restrizioni determinate dagli attraversamenti urbani che hanno determinato una riduzione della fascia boscata di ripa, una continuità del sistema ecologico nord-sud ponendo in relazione il sistema prealpino della Brianza con i parchi urbani del sistema metropolitano; costituisce inoltre l'attestamento privilegiato con il sistema delle aree agricole che si è strutturato e relazionato con la rete irrigua. Il Parco del Rio Vallone costituisce anch'esso un sostanziale elemento ecologico con andamento nord-sud con evidenza nel ruolo di promozione del recupero ambientale dell'area della ex discarica di Cavenago e di "ricucitura" del territorio mediante la connessione di aree agricole periurbane e di frangia; rappresenta, almeno in prospettiva, un importante elemento di connessione della rete ecologica con gli spazi aperti di Mezzago e Cornate e con il sistema ambientale strutturante dell'Adda e di connessione di aree agricole, anche di frangia. Ulteriori PLIS proposti e in fase di riconoscimento o comunque in fase di concretizzazione amministrativa sono il Parco agricolo della Cavallera (nei territori di Concorezzo, Villasanta, Arcore, Vimercate), il Parco delle Colline Briantee (nei territori dei Arcore, Usmate Velate e Camparada).

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

Le aree agricole e gli spazi aperti di maggiore valore paesistico-ambientale costituiscono sistemi di salvaguardia e tutela dell'ambiente, ricoprendo un fondamentale ruolo nella riqualificazione del paesaggio e nella promozione di un "presidio ecologico" del territorio. Nei territori in argomento è ancora riconoscibile un agrosistema che, seppure non completamente strutturato e definito, riveste notevole importanza in quanto elemento di interfaccia e di relazione tra i diversi sistemi insediativi e, almeno in prospettiva, in ragione della possibilità di istituire un rapporto privilegiato tra i margini dei tessuti urbani e lo spazio aperto. Sotto il profilo paesistico-ambientale, sono aree di estrema potenzialità (e per contro di estrema fragilità) proprio in ordine al loro ruolo di assorbimento degli impatti da parte del sistema insediativo e in relazione alla loro funzione di riequilibrio ecologico. Si segnalano, in particolare, l'area contenuta a nord della Strada Provinciale 2, tra l'Adda e la Strada Provinciale 3, che presenta ancora una buona estensione e continuità degli spazi agricoli, con una significativa presenza di complessi rurali attivi; lo spazio aperto tra Bernareggio, Carnate, e Ronco Briantino che costituisce un prezioso elemento di presidio, di tutela e di riequilibrio paesistico-ambientale, l'area a nord di Vimercate, importante nodo di relazione con l'ambito del Torrente Molgora.

Insediativo*Centri urbani a rilevanza sovralocale*

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

Diretrici di localizzazione dei sistemi produttivi

Il tratto autostradale della A4 e della tangenziale est, in relazione al grado di accessibilità garantita, costituiscono significativo elemento di strutturazione lineare dei complessi industriali dei comuni di Concorezzo, Carugate, Agrate, Caponago, Cavenago, Cambiagio e Vimercate. Lungo la direttrice della SS 342, affiancata dalla linea ferroviaria Milano-Carnate, si evidenzia in particolare il polo industriale e terziario di Arcore. Lungo la direttrice della SP 2, di notevole rilevanza sono il polo industriale di Bellusco-Mezzago, l'area produttiva a Busnago, la zona industriale di Cornate d'Adda. Lungo la direttrice della SP 3 rilevanti sono il polo produttivo a sud di Bernareggio e l'insediamento industriale di Ronco Briantino.

Polarità commerciali

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

Governare il superamento delle dicotomie del territorio (città/campagna, centro/periferia) significa investire nella valorizzazione di un territorio caratterizzato da un assetto insediativo attento al territorio e che si propone come una rete di realtà e di opportunità ambientali e insediative differenziate e complementari. Al contrario, un sistema insediativo che evolve nella direzione di una "confusa" periferia e indifferenziazione del territorio "altro" (e a cui si accompagna l'ulteriore

specializzazione economica e sociale del centro capoluogo), si rivela, sempre più, un modello degenerativo e destinato a produrre effetti negativi a vari livelli. Innanzitutto genera una domanda di mobilità che continua a crescere, sia in termini quantitativi che di lunghezza degli spostamenti, e a disperdersi in ogni direzione con una risposta del trasporto pubblico inevitabilmente caratterizzata da una efficacia decrescente. Ulteriormente, determina un'incapacità di sviluppo delle realtà locali che rischiano la compromissione anche della loro identità storica, economica e sociale. Non secondario risulta il problema legato ad un eccessivo consumo di suolo e, comunque ad un uso del suolo improprio e non attento alle peculiarità territoriali, sia in termini di valenze ambientali che delle potenzialità culturali. Occorre recuperare un equilibrio tra l'offerta insediativa e una più ricca e differenziata offerta di servizi urbani, anche di attrazione sovracomunale. La perdita di competitività territoriale e del sistema economico produttivo, significativamente del settore commerciale della piccola distribuzione (esercizi di vicinato), l'incapacità di fornire risposte in temi adeguati, potrebbe portare ad una forte riduzione della capacità attrattiva e di sviluppo, la fuga di attività economiche e la conseguente perdita di funzioni.

Obiettivo generale in questo ambito è il concetto di sostenibilità, qualità e funzionalità dell'uso del territorio, da ricercare nella salvaguardia e nella valorizzazione del modello insediativo policentrico del vimercatense: strategie risultano al riguardo politiche di controllo delle dinamiche insediative in grado di governare la struttura insediativa complessa, di mantenere e potenziare la connotazione del territorio. Il consolidamento e la riqualificazione del territorio insediato, che si presenta nel vimercatense fortemente caratterizzato da centri di piccola e media dimensione, significa evitare fenomeni di espansione diffusa e indifferenziata che hanno assunto in altre parti della Lombardia e dell'Italia un livello di emergenza per il governo del territorio, dell'ambiente, della mobilità e dei servizi. Perseguire il recupero dell'identità e della storia dei nuclei, attraverso la salvaguardia del passato, promuovendo interventi di riqualificazione dei centri storici, dei monumenti e del territorio nel suo complesso, diviene essenziale anche con riferimento ai temi della qualità e delle strategie di assetto territoriale. Dovranno essere attivate, inoltre, politiche attraverso le quali promuovere la riqualificazione delle aree urbane che versano in situazioni di particolare degrado: periferie, aree industriali dismesse, aree di frangia. Dovrà essere favorita la diversificazione di funzioni residenziali, produttive e di servizio contrastando, in particolare nelle periferie e nei centri storici, gli effetti di monofunzionalità. Dovrà essere privilegiato un orientamento alla qualificazione del sistema insediativo, sostenendo la realizzazione di opere caratterizzate da un elevato livello progettuale in termini di qualità.

Residenza:

- a) Controllo delle nuove espansioni sotto il profilo localizzativo
- b) Recupero del patrimonio edilizio e promozione di azioni di valorizzazione dei centri storici
- c) Consolidamento degli ambiti urbanizzati

Industria:

- a) Recupero e riqualificazione delle aree industriali dismesse (Agrate, Arcore, Bellusco e Concorezzo);
- b) Riconversione dei settori produttivi e valorizzazione del ruolo tecnologico di Vimercate;
- c) Previsione di nuovi insediamenti artigianali e industriali (di piccole e medie dimensioni) compatibili con il territorio e localizzati in prossimità della rete viabilistica primaria;
- d) Riconversione e/o rilocalizzazione del sistema produttivo incompatibile con il tessuto edilizio esistente;

- e) Verifica della necessità di prevedere un sistema intermodale di interscambio merci

Commercio:

- a) Valorizzazione delle attività commerciali situate nei centri storici
b) Razionalizzazione del sistema della rete per la media e grande distribuzione.

Ambientale

L'effettiva evoluzione delle condizioni ambientali deve essere valutata con riferimento sia alla qualità biologica del sistema sia con riguardo alle peculiarità di ordine paesaggistico. I fenomeni di inquinamento atmosferico, delle acque e del suolo possono essere efficacemente affrontati mediante una politica di programmazione e pianificazione attenta e orientata allo sviluppo sostenibile; il degrado ambientale deve essere affrontato anche in termini di perdita di stabilità degli ecosistemi riducendo gli inquinamenti puntuali e diffusi, e impedendo la scomparsa di habitat particolari. Analogamente non può essere trascurato il tema della qualità e dell'identità dei paesaggi che contraddistinguono il territorio del vimercatese, che deve mantenere la propria specificità e peculiarità per contrastare una tendenza omologante che renda illeggibili le differenze e i valori del territorio. Le valenze e le peculiarità ambientali, le aree a maggiore vocazione ambientale non devono assumere la connotazione di territorio estraneo, ma devono diventare occasione privilegiata di innalzamento della qualità della vita. La loro efficacia in termini ecologici, da rafforzare in un sistema integrato a rete, non deve essere disgiunta da una capacità di auto-promozione e auto-valorizzazione e in una concreta e compatibile fruizione da parte della società insediata. Deve essere promosso un percorso innovativo che superi il concetto della difesa del suolo unicamente come insieme di interventi a seguito di calamità, e che veda nell'attività di pianificazione una reale occasione di prevenzione dai rischi. Superando il criterio dei finanziamenti a seguito di emergenze, si dovrà procedere, coerentemente col quadro di pianificazione, alla realizzazione di programmi integrati di prevenzione del rischio e riassetto idrogeologico del territorio, con particolare attenzione al recupero ambientale e naturalistico dello stesso. Superare il concetto dell'emergenza significa anche sviluppare la manutenzione del territorio con interventi di presidio del reticolo idraulico minore e delle opere di bonifica.

Mobilità

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

rispondere a nuovi modelli insediativi sul territorio, hanno determinato un crescente interesse per il sistema della mobilità, attribuendo al settore dei trasporti un ruolo centrale nelle politiche territoriali e nelle strategie di pianificazione. In particolare, il territorio della Brianza, fortemente connotato da un assetto organizzativo e funzionale policentrico, costituito da sistemi urbani diffusi composto da differenti aggregazioni di città medie e piccole – ognuna caratterizzata da una propria identità, specificità e vocazione – denota una crescita della complessità delle relazioni territoriali, a cui si accompagna inevitabilmente una crescita della domanda di mobilità. In tale quadro, l'articolazione della struttura generale del processo di pianificazione strategica, non può che essere strettamente interconnessa e integrata con un'attenta programmazione degli interventi sul sistema infrastrutturale. Una politica innovativa della mobilità, a cui corrisponde un'istanza culturale di rinnovamento della pianificazione dei trasporti, al fine di perseguire il raggiungimento di obiettivi di qualità territoriale e ambientale, deve assumere come centrale la questione dei trasporti pubblici e, significativamente, il miglioramento delle prestazioni e la ricerca di soluzioni in grado di ridurre l'impatto ambientale delle infrastrutture e, di più, in grado di garantire equilibrio ed efficienza territoriale. Nell'ambito dei trasporti pubblici, assume particolare rilevanza il trasporto su ferro, sia con riguardo al trasporto delle merci che al trasporto dei passeggeri e con riferimento sia al trasporto di medio-lungo raggio che al trasporto provinciale e metropolitano. Infatti, la risoluzione dei sempre più critici problemi della mobilità all'interno di un'area territoriale tra le più densamente popolate e produttive d'Italia, connotata da sistemi paesistico-ambientali significativi e particolarmente fragili, qual è la Brianza, presuppone prioritariamente la riorganizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico e necessita, in particolare, la riqualificazione ed il riassetto delle infrastrutture su ferro. Nello specifico, appare di particolare rilevanza la considerazione del ruolo che complessivamente le infrastrutture su ferro esistenti possono costituire: un patrimonio che, se adeguatamente riqualificato e potenziato, può rappresentare la base di un sistema di riorganizzazione della mobilità integrata.

Incremento dell'efficacia della mobilità privata e dei trasporti pubblici

- a) caratterizzazione e gerarchizzazione delle reti;
- b) razionalizzazione e rifunionalizzazione delle modalità di effettuazione dei servizi di trasporto pubblico esistenti;
- c) sviluppo e potenziamento delle infrastrutture del trasporto pubblico.

Integrazione tra i modi di trasporto (ferro-gomma)

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

Orientamento alla sostenibilità ambientale

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

RETE STRADALE

Sistema autostrade e tangenziali

Riorganizzazione e razionalizzazione del sistema infrastrutturale di livello interregionale e interprovinciale mediante l'individuazione e definizione gerarchica dei nodi e il miglioramento delle connessioni con il sistema della viabilità di adduzione, attraverso reti locali integrate con il territorio. Riduzione del forte stato di congestionamento della direttrice di collegamento est-ovest.

Quadruplicamento della tratta autostradale A4

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

Riorganizzazione dei caselli autostradali

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

Orientamento della progettazione preliminare del sistema viabilistico Pedemontano

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

Nuova Tangenziale Est Esterna

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

Sistema strade statali, provinciali e comunali

- a) Risoluzione dei problemi sovralocali e locali, determinati dal congestionamento dei traffici lungo le direttrici delle strade statali e provinciali e in corrispondenza dell'attraversamento dei centri urbani.
- b) riqualificazione della SS 342, riorganizzazione delle intersezioni con la viabilità trasversale e con la viabilità di raccordo nei capisaldi di Vimercate e Carnate.
- c) riqualificazione della SP2 nella tratta tra Vimercate e Busnago, interventi di incremento dei livelli di sicurezza e comfort, adeguamento delle intersezioni con la viabilità gerarchicamente di livello inferiore.

- d) realizzazione della tangenzialina esterna di Arcore finalizzata al decongestionamento della Ex SS 36 e alla connessione con il sistema viabilistico sud e con i nodi di Vimercate, Concorezzo e Monza.
- e) realizzazione nuova circonvallazione sud di Vimercate.
- f) riqualificazione della SP3 con realizzazione della tangenziale di Bernareggio.
- g) realizzazione del sistema tangenziale Ornago-Cavenago con scenario di connessione tra la SP2 e la A4.
- h) realizzazione e completamento dei by-pass dei centri urbani di Aicurzio, Busnago, Caponago, Carugate, Cornate d'Adda, Ornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate.

Rete trasporti pubblici

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

Orientamento alla progettazione degli studi di fattibilità della Gronda Ferroviaria Nord

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

Prolungamento della linea metropolitana per raggiungere i comuni di Carugate, Agrate, Concorezzo, Vimercate. Riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico su gomma

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

Ambientale

Sostenere la qualità ambientale attraverso la salvaguardia delle zone maggiormente integre e il recupero generalizzato del territorio costituisce obiettivo prioritario, anche nell'ottica di considerare il territorio come la principale risorsa a disposizione e come l'elemento di base per uno sviluppo sostenibile e duraturo. Promuovere standard di sostenibilità ecologico-ambientale, significa ricercare il senso dell'espressione di un rapporto virtuoso tra il sistema insediativo ed il territorio, al fine della promozione di uno sviluppo che sia capace di coniugare l'efficienza economica con la tutela delle risorse naturali, di regolamentare un idoneo grado di riduzione della pressione del sistema insediativo sull'ambiente naturale e di migliorare la qualità dell'ambiente urbano. In tale senso devono essere promosse politiche integrate indirizzate alla prevenzione degli inquinamenti, allo smaltimento e recupero dei rifiuti, alla promozione di interventi di riequilibrio e mitigazione degli impatti dell'attività umana e al potenziamento delle infrastrutture e delle dotazioni ecologiche e ambientali. E' necessario inoltre comporre un sistema territoriale in cui gli aspetti naturalistici, culturali e storici siano integrati e connessi fra loro attraverso la costruzione di una matrice paesaggistica di riferimento. La straordinaria presenza di dotazioni di ambiti ambientali protetti, deve divenire opzione strategica per la realizzazione di una rete ecologica di parchi connessi da progetti di reti, aree verdi attrezzate, di aree rurali anche ad uso non produttivo agricolo, di aree di pregio paesistico e storico.

- a) Costituzione di una rete di aree protette fondata sui parchi regionali (Adda nord e Lambro) e sui PLIS (esistenti sono quelli del Rio Vallone e del Molgora, mentre di prossima istituzione sono quelli dell'ampliamento del Rio Vallone, ampliamento del Molgora (la cui intesa intercorsa è orientata alla creazione del Parco del Molgora- Villorresi), l'istituzione del parco delle Colline Briantee, del parco Agricolo della Cavallera, del Parco Est Cave ed il potenziale parco dei 5 Borghi).
- b) Costituzione di una rete di corridoi ecologici, che connetta le aree protette e salvaguardi i varchi esistenti.
- c) Attivazione di politiche di gestione che consentano la valorizzazione e la reale fruizione delle aree protette.
- d) Attivazione di azioni per fronteggiare emergenze idrogeologiche.
- e) Connessione con i parchi esterni all'area di studio quali il Parco del Curone e Montevicchia ed il Parco agricolo Milano.
- f) Potenziamento del ruolo paesistico del sistema idrografico.
- g) Valorizzazione del ruolo ecologico dei Parchi urbani. Di particolare rilievo sono il CTL 3 tra i Comuni di Bernareggio, Carnate e Ronco Briantino, quello nei pressi di Cascina Cassinetta ad Usmate Velate, il Parco di Villa Trivulzio ad Agrate, il parco comunale di Villa Borromeo ad Arcore, il Parco comunale dei Curzi ad Aicurzio.
- h) Attivazione di azioni finalizzate alla forestazione di pianura e alla ricostruzione del patrimonio arboreo lungo le rive dei torrenti e dei fiumi.

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

- a) Risignificazione del paesaggio agrario mediante la valorizzazione della multifunzionalità dell'agricoltura, la cura dei canali di irrigazione ed il ripristino dei sistemi delle rogge.
- b) Promozione di nuove forme di agricoltura orientate alla produzione di colture specializzate e di qualità.
- c) Valorizzazione del sistema dei nuclei agricoli originari.

Servizi Territoriali

L'inadeguatezza della dotazione infrastrutturale dei servizi, soprattutto riferibile ai servizi di rango superiore e pregiati, determina uno squilibrio nel rapporto tra le realtà locali e il Capoluogo di Provincia (o pochi altri centri di gravitazione d'eccellenza) che condiziona negativamente l'efficienza dell'assetto insediativo. Una diversa programmazione delle localizzazioni delle funzioni di servizio sarebbe, inoltre, in grado di diminuire gli alti costi sociali e territoriali determinati dalla necessità di un pendolarismo accentuato. Occorre allora promuovere un diverso modello insediativo in grado di attuare una gestione coordinata di servizi e di attività di supporto, in modo da elevare la competitività dei centri urbani e di garantire, in definitiva, una migliore qualità della vita.

- a) Previsione della nuova struttura ospedaliera a Vimercate;
- b) Previsione del secondo polo scolastico ad indirizzo umanistico;
- c) Previsione di un Museo della produttività brianzola a Burago Molgora;
- d) Potenziamento della scuola di musica;
- e) Potenziamento dei servizi consortili di igiene ambientale e della cooperazione sociale presso Cascina Sofia a Cavenago Brianza.

2.3 BRIANZA CENTRALE

Quadro conoscitivo ed interpretativo

La Brianza Centrale, con il Monzese e l'Alto Lambro si colloca a nord della Provincia di Milano, al confine delle Province di Como (a ovest) e di Lecco (a nord – est): un territorio, quello della Brianza centrale pianeggiante a sud ed a andamento collinare a nord, segnato profondamente dalla rete idrografica di superficie affluente al Lambro. In parte compreso nel Parco di Monza e nel Parco della Valle del Lambro che amplia a nord il Parco di Monza, la Brianza Centrale impedisce la saldatura degli altri due comparti della Brianza: la Brianza Ovest ed il Vimercatese. L'area è ancora caratterizzata da forti interessi paesaggistici e naturalistici e dotata di emergenze storico – architettoniche (sistema delle ville; nuclei di archeologia industriale, ecc.) che con il paesaggio naturale si fondano armonicamente. Al tempo stesso è un'area densamente urbanizzata, con forte presenza di attività economiche, abbastanza simili a quelle della Brianza in generale. In quest'area trovano infatti spazio attività medio – piccole ed artigianali, anche con presenza di imprese di rilevanza nazionale. L'impianto generale e infrastrutturale di quest'area è a sua volta contraddistinto dai suoi fattori ambientali, risultando in generale inadeguato e poco funzionale alle esigenze di sviluppo delle attività e di quelle economiche in particolare. Questo impianto è già organizzato a rete, per cui, ogni intervento proposto, sia di riqualificazione che di completamento, deve essere valutato all'interno della rete stessa, per come si struttura e per come si modificherà a seguito dell'intervento. Quest'area, fatta di tanti centri, piccoli e medi, è caratterizzata da Monza e Comuni contermini a nord, da Lissone ad ovest e da Carate Brianza e Besana Brianza con Giussano a nord. Monza intrattiene un rapporto diretto con Milano.

Mobilità

La Brianza Centrale si avvale di una rete della mobilità sufficientemente articolata in strade regionali e provinciali (Nuova Vallassina ora S.S. n° 36; Strada Provinciale n° 6) ed in ferrovie (Milano - Como - Chiasso), in grado di rispondere già ora alle sue esigenze di funzionamento quotidiano ed ancor più in futuro, con le integrazioni infrastrutturali (nuova S.P. 6; Metropolitana di Monza) già programmate. Questo sistema garantisce anche l'accessibilità del più grande Parco recintato d'Europa, anche se non sopporta il traffico delle grandi manifestazioni interne al Parco ed all'Autodromo, per le quali è necessario operare a più grande scala, utilizzando infrastrutture viarie e ferroviarie esterne e favorendo quindi un'accessibilità del Parco di tipo ciclopedonale e pubblico, su gomma e su ferro. A questa scala il quadro di riferimento è infatti rappresentato oltre che dalla Nuova Valassina ad ovest, anche dalla ex Statale n. 36 ad est, dalla Rho - Monza con Viale delle Industrie a sud e dalla futura Pedemontana e da numerose strade provinciali e da una fitta rete di strade comunali. Come per la viabilità, a questa scala si annoverano anche importanti linee ferroviarie (Milano - Como - Chiasso e Milano - Lecco - Sondrio, Monza – Molteno - Oggiono) e, nel prossimo futuro, anche una linea metropolitana: quella monzese. L'integrazione tra questo sistema della mobilità e quello interno all'area oggetto dello Studio, consentirà di risolvere anche l'accessibilità al Parco in occasione delle grandi manifestazioni, con collegamenti di raccordo di tipo pubblico e ciclopedonale. L'assegnazione della domanda di mobilità alla rete stradale attuale evidenzia innanzitutto l'importanza del ruolo svolto dalla Strada Statale S.S. 36 che attraversa la Brianza Centrale da nord a sud. In particolare la S.S. n° 36 risulta interessata da rilevanti quote di traffico, soprattutto nel tratto Veduggio con Colzano – Giussano – Monza – Cinisello. Le situazioni di maggior congestione nell'area riguardano:

- a) la maglia statale: in particolare lungo gli snodi della Nuova Vallassina, in prossimità dell'uscita di Briosco – Veduggio con Colzano e dell'incrocio con la strada Bregnano – Arosio, il traffico risulta spesso bloccato;
- b) le strade provinciali di attraversamento dei centri urbani:
- c) lungo la S.P. 11 Carate Brianza – Seregno;
- d) lungo la S.P. 6 nel tratto Monza – Veduggio al Lambro e intersezioni con traffico rallentato in Albiate (incrocio con la S.P. 135 Arcore – Seregno);
- e) eguali inconvenienti si manifestano lungo la S.P. 54 Besana Brianza – Monticello – Cernusco Lombardone all'incrocio della S.P. 51 Casatenovo – Malgrate in Monticello.

I fenomeni di congestione che si rilevano sulla rete generano problemi di sicurezza. In particolare sulla S.P. 6 in Besana Brianza sono frequenti casi di congestione, comportano fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico. La realizzazione della Pedemontana suggerisce in particolare gli interventi di assetto e di riqualificazione della rete, oltre che del suo completamento al fine di eliminare i suoi problemi diffusi di congestione e di pericolo.

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

Il territorio è attraversato da nord a sud dalla linea ferroviaria FS Monza – Molteno – Oggiono e marginalmente dalle altre due linee. Per la linea Monza – Molteno – Oggiono i Comuni chiedono da tempo interventi volti al miglioramento del servizio e dell'esercizio. Le ultime proposte riguardano l'utilizzo della linea:

- ✓ nella parte sud come metrotramvia

✓ nella parte nord in funzione di trasporti merci, anche raccordandosi alla Gronda Ferroviaria merci. Attualmente la linea non organizza nessun interscambio significativo, gomma – ferro, né per i passeggeri, né per le merci.

Ipotesi di progetto

Lo scenario che risulta più credibile per il territorio della Brianza Centrale , in riferimento allo stato di fatto prevede interventi di riqualificazione e potenziamento della rete esistente, con l'aggiunta di tracciati nuovi già definiti, quali la nuova S.P. 6 e la Pedegronda a sud e la Novedrate – Arosio – Monticello – Paderno d'Adda al centro. Quest'ultima strada svolgerebbe compiti di gronda stradale (strada extraurbana secondaria) nord e di disimpegno del traffico di attraversamento dei centri abitati dei Comuni. La soluzione del collegamento Monticello – Arosio potrebbe essere realizzato sia recuperando strade esistenti sia raccordando strade esistenti con strade già previste dagli strumenti urbanistici sia ancora individuando nuovi tratti all'interno delle precedenti combinazioni . Questo collegamento, se realizzato, potrebbe anche organizzare un'interconnessione ferro – gomma, in corrispondenza dell'incrocio con la linea ferroviaria FS Monza – Molteno –Oggiono ed in grado di rilanciare il ruolo di questa linea ferroviaria al servizio dell'intera area.

Ambiente

Il territorio della Brianza Centrale , ha proprie peculiarità territoriali e paesistiche di raccordo tra gli ecosistemi montani e di pianura ed è interessato da un complesso sistema collinare e fluviale. Esso presenta una notevole consistenza di aree protette sia di natura regionale che intercomunale. La Brianza Centrale è però stata interessata, anche se in misura minore, da gravi fenomeni di inquinamento dovuti oltre che a fattori di pressione antropica anche a fattori di vulnerabilità legati alle sue caratteristiche geologiche. Inoltre tra gli insediamenti, quelli produttivi non sono solo territorialmente diffusi ma anche consistenti ed in quanto tali pongono maggiori difficoltà di controllo ai fini della tutela ambientale. E' da rilevare, per lo stato di fatto, che il sistema di depurazione delle acque è a buon punto in ampie parti della Brianza.

Alto Lambro

L'Alto Lambro si identifica con la parte più naturale del Parco della Valle del Lambro, dove ancora il fiume è ben visibile, scorre nel verde ed è innervato da linea ferroviaria Monza - Molteno – Oggiono che ne garantisce l'accessibilità ferroviaria. Per l'Alto Lambro la ricomposizione paesistica delle presenze e funzioni territoriali è un problema importante. In questa prospettiva mobilità ed ambiente sono due problemi dell'organizzazione, del territorio, rilevanti e interconnessi. La mobilità (ferro – gomma) può garantire infatti, oltre al contenimento degli inquinamenti, l'accessibilità delle grandi aree e dei parchi, da quelli regionali a prevalente andamento nord – sud a quelli locali e sovracomunali che si propongono la loro connessione est – ovest.

Ipotesi di progetto per un grande parco interprovinciale est – ovest

La salvaguardia dell'ambiente dell'Alto Lambro in particolare, corrisponde all'esigenza più generale di salvaguardia della sua identità storico e culturale. E' possibile riorganizzare le aree verdi interne ed esterne ai parchi, in un'area collinare al cui interno le infrastrutture della mobilità consentono di organizzare a nord, in direzione est – ovest, i Parchi regionali del Ticino, di Appiano Gentile, delle Groane, della Valle del Lambro,

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

Servizi

La Brianza presenta sul suo territorio una dotazione diffusa di servizi alla persona. La maggior parte dei settori coinvolti, oltre che delle opportune integrazioni, necessitano però di un'adeguata connessione a sistema in grado di amplificarne funzionalità e potenziale. Il patrimonio storico architettonico distribuito su tutto il territorio brianteo appare di notevole importanza per diffusione e valore. Il sistema dei centri storici, non sempre adeguatamente conservati e valorizzati, rappresenta in questo senso una risorsa da considerare anche in senso turistico. Emergenza assoluta in grado di proiettare la Brianza in una dimensione internazionale in campo turistico è il sistema Villa Reale e Parco di Monza, da tempo in attesa di un'adeguata destinazione d'uso. Ancora insufficiente appare invece la dotazione dei servizi ricettivi. In campo culturale il sistema museale presenta una sua punta di eccellenza a Monza con il museo del Duomo e quello della Villa Reale. Più sguarnito appare invece il resto del territorio brianteo. L'intero territorio brianteo è interessato dal sistema scolastico articolato nei diversi livelli. E' stato appena avviato in Brianza il decentramento del Sistema Universitario Regionale, fattore strategico in grado di giocare un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'intero contesto brianteo. Abbastanza critica appare la situazione per quanto riguarda la dotazione di servizi all'impresa. Esistono sul territorio brianteo concentrazioni di servizi terziari, presso il centro Colleoni ad Agrate e presso le torri di Vimercate. Il sistema fieristico si articola invece nei centri espositivi di Monza, Erba e Osnago. Scarsi infine i legami tra il settore produttivo e quello culturale che, avvalendosi anche del mondo dell'istruzione e della ricerca, potrebbero innescare processi virtuosi in grado di rilanciare l'intero "Sistema Brianza".

QUADRO PROGRAMMATICO

Sistema Ambientale

- a) Costituzione di una rete di aree protette fondata sui parchi regionali.
- b) Costituzione di una rete di corridoi ecologici che connettano le aree protette e salvaguardino i varchi esistenti.
- c) Attivazione di politiche di gestione che consentano la valorizzazione e la reale fruizione delle aree protette.
- d) Regimazione acque superficiali con interventi di risistemazione delle sponde dei torrenti.
- e) Connessione con i parchi esterni all'area di studio quali il Parco del Curone e Montevvecchia (che si estende a nord del confine provinciale) ed il Parco agricolo sud Milano.
- f) Potenziamento del ruolo paesistico del sistema idrografico.
- g) Valorizzazione del ruolo ecologico dei Parchi Urbani.
- h) Attivazione di azioni finalizzate alla ricostruzione del patrimonio arboreo lungo le rive dei torrenti e dei fiumi.

Sistema Insediativo

Valorizzazione del sistema policentrico lungo l'asse della Brianza Centrale

Residenza:

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

Industria:

- a) Recupero e riqualificazione delle aree industriali dismesse (Monza, Brugherio, Lissone, Villasanta);
- b) Riconversione dei settori produttivi e valorizzazione del ruolo tecnologico;
- c) Previsione di nuovi insediamenti artigianali e industriali di piccole e di medie dimensioni da rendere compatibili con il territorio circostante;
- d) Riconversione e/o rilocalizzazione del sistema produttivo incompatibile con il tessuto edilizio esistente;
- e) Verifica della necessità di prevedere un sistema intermodale di interscambio merci.

Commercio:

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

Sistema della Mobilità

- a) Previsione della tratta di "sistema viabilistico pedemontano" integrato al territorio;
- b) Risoluzione dei problemi locali causati da flussi di traffico di attraversamento come le problematiche generate dalla SP 6, anche tramite la previsione di adeguate tangenziali di collegamento;
- c) Previsione della gronda ferroviaria nord- est attuata attraverso il maggior utilizzo possibile del sistema infrastrutturale esistente, con la conseguente riorganizzazione delle fermate esistenti;
- d) Potenziamento e razionalizzazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico, adeguamento delle linee di collegamento con i sistemi di trasporto metropolitano e ferroviario con il prolungamento della M1 da Sesto S. Giovanni a Monza Nord.
- e) Strutturazione di un sistema di percorsi ciclo pedonali a livello territoriale alternativo alla mobilità veicolare.
- f) Riqualificazione della linea metrotranviaria Milano Desio.

3. CONCLUSIONI

3.1 LE TRASFORMAZIONI URBANE

La tavola "Trasformazioni Urbane" mostra una selezione dei grandi progetti di trasformazione urbana programmati o in corso di attuazione in Brianza. Escludendo l'addensamento di iniziative nel futuro capoluogo di provincia e nei comuni contigui, la distribuzione sul territorio appare omogenea. Da questo punto di vista potrebbe sembrare che la grande macchia rosa del progetto di riqualificazione del Parco di Monza e della Villa Reale produca una sorta di distorsione visiva in virtù della sua estensione. In realtà questo progetto ha effettivamente un ruolo strategico, perché si pone al confine fra le trasformazioni della città e le politiche per gli spazi aperti, che in questa fase della storia della Brianza sono certamente la sfida più rilevante e al tempo stesso più gravida di conseguenze per il suo futuro. In ogni caso i grandi progetti considerati possono essere ricondotti a tre grandi famiglie. Alcuni riguardano la realizzazione delle nuove sedi della costituenda provincia. Più che per la rilevanza dimensionale o l'impatto urbanistico, questi interventi sono particolarmente significativi dal punto di vista simbolico e per l'identità di questa parte dell'area metropolitana milanese. Altri interventi riguardano l'ampliamento o il rifacimento di ospedali e servizi sanitari. E' il caso di Vimercate e del polo di Monza e Veduggio al Lambro ove è previsto il potenziamento della clinica universitaria e delle stesse strutture didattiche. Come è noto queste opere sono l'esito di un più generale processo di ammodernamento e specializzazione dei servizi sanitari promosso dalla Regione Lombardia. La terza tipologia di interventi riguarda il recupero di aree produttive e di equipaggiamenti urbani non più utilizzati (area militare Barlassina, macello, le vecchie carceri, l'ex ospedale San Gerardo). Nella maggior parte dei casi queste trasformazioni si inseriscono nella città consolidata e hanno dimensioni e impatti diversificati. Anche gli usi previsti sono molto diversificati: dai servizi pubblici al commercio, alla residenza, alle attività terziarie, sebbene la caratterizzazione più ricorrente è un mix funzionale molto articolato.

Più in generale si può affermare che il panorama che questi interventi restituiscono è quello di una città che si trasforma per sostituzioni interne di singoli tasselli, talvolta per completamenti. Soprattutto nella Brianza Centrale, ma anche nella porzione orientale, ove le trasformazioni interne sono state rilevanti quanto i complementi e i nuovi quartieri. Rilevanti negli ultimi anni sono stati anche gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, soprattutto dei vecchi centri. La sommatoria delle opere per la sistemazione delle piazze, vie, parcheggi e piccole aree verdi, insieme ai regolamenti del traffico automobilistico, stanno progressivamente modificando il paesaggio di alcuni degli itinerari storici lungo i quali si sono attestati i centri urbani come, ad esempio, la vecchia Comasina, ma interventi simili hanno modificato e stanno modificando anche i centri storici di molti altri comuni. Un'altra tipologia di opere concernenti lo spazio pubblico è quella che riguarda alcuni itinerari stradali, per lo più di collegamento fra i comuni. È importante sottolineare che gli interventi descritti di riqualificazione dei vecchi centri e concernenti la viabilità minore, testimoniano una maggiore attenzione per la qualità dello spazio costruito. Infine vanno rammentati i grandi insediamenti commerciali realizzati ex novo, risistemati o di cui si prevede la futura apertura. La grande distribuzione commerciale non è importante solo per gli effetti che induce sulla viabilità e la trasformazione della forma della città, ma anche perché disegnano una geografia delle centralità urbane diversa e alternativa rispetto a quella esistente.

3.2 INTERVENTI PER LE INFRASTRUTTURE

L'assetto delle reti di mobilità della Provincia di Milano è caratterizzato da una struttura marcatamente radio centrica che, all'approssimarsi del capoluogo, si attesta sull'anello stradale delle tangenziali e sulla cintura ferroviaria milanese. Al contrario allontanandosi dall'area centrale, le connessioni trasversali diventano più rade ed è proprio tale configurazione che contribuisce a peggiorare la situazione di grave congestione di tutte le direttrici, in particolare quelle radiali. Ad esse viene infatti demandato il compito di smaltire traffici di natura e con destinazioni differenti, che, in mancanza di un'adeguata struttura della maglia, tendono a gravitare ulteriormente, e talvolta inutilmente, sul nodo centrale dell'area metropolitana. A tutto ciò si aggiunge una generale condizione di inadeguatezza delle prestazioni tecniche di molti itinerari, che, per quanto riguarda le direttrici stradali, si trovano ormai ad attraversare un denso susseguirsi di aree urbane, con inevitabili ricadute, sia sulla fluidità di scorrimento veicolare, che sulla vivibilità dei luoghi. Di fronte a questo scenario, emerge la necessità di attuare una riorganizzazione complessiva delle reti, secondo criteri di pianificazione che interessino tutti i livelli della mobilità, che si integrino e risultino compatibili con il sistema territoriale ed ambientale. La logica di base riguarda l'individuazione di sistemi che consentano di:

- Assicurare un'adeguata gerarchizzazione degli assi;
- Allontanare i traffici di transito dalle aree centrali;
- Integrare fra loro le diverse mobilità di trasporto, potenziando i nodi di interscambio;
- Favorire forme di mobilità sostenibile e meno impattanti, promuovendo il trasferimento modale verso il trasporto pubblico e sostenendo i progetti infrastrutturali territorialmente e ambientalmente compatibili.

Rete stradale

Le principali strategie di intervento riguardano:

- Il potenziamento delle principali direttrici radiali esistenti per rendere più efficienti i collegamenti in avvicinamento al capoluogo;
- La riqualificazione puntuale della maglia viaria diffusa, migliorare gli attraversamenti urbani, rendere più fluide ed incrementare le connessioni trasversali;
- Realizzazione di nuovi tronchi autostradali, con andamento prevalentemente trasversale, di valenza strategica per tutto il nord Lombardia (Pedemontana, Tangenziale Est esterna, BreBeMi).

Rete ferroviaria

Gli interventi attengono sia ad aspetti infrastrutturali che al servizio offerto, con l'obiettivo di:

- Allontanare i traffici merci dal nodo Milano verso uno più esterno tramite un sistema di gronde;
- Offrire un servizio qualitativamente migliore tramite l'ammodernamento ed il completamento delle linee esistenti e realizzando adeguati nodi di interscambio;
- Rafforzare le opportunità offerte dal trasporto pubblico di tipo metropolitano estendendo le linee esistenti oltre ai confini di Milano.

L'AMBITO INFRASTRUTTURALE

La rete infrastrutturale della Brianza presenta diversi problemi: un forte livello di congestione; un generale sottodimensionamento degli itinerari principali; l'assenza di collegamenti automobilistici orizzontali; l'inderogabile necessità di potenziare il trasporto pubblico ed in particolare quello ferroviario; nonché un'esigenza più generale di riorganizzazione, potenziamento e gerarchizzazione dell'attuale quadro infrastrutturale. Le opere e gli interventi programmati sono in effetti molteplici; per ognuno di loro ho sintetizzato le finalità ma pochi saranno nei tempi brevi "cantierizzabili" per l'attuale scarsità di risorse disponibili. In sintesi le strategie perseguite possono essere così sintetizzate:

- Nuovi tracciati di scala regionale e nazionale: modificheranno le relazioni di lunga percorrenza ed implicheranno un deciso potenziamento della viabilità locale;
- Riqualficazione della maglia stradale principale: lo scopo è di potenziare e migliorare la percorrenza e rendere più vivibili le aree urbane circostanti;
- Interventi puntuali sulla maglia viaria: consistono essenzialmente nella realizzazione di varianti esterne alle aree urbane. La finalità è quella di risolvere alcune criticità locali e rendere più fluidi i movimenti lungo gli itinerari, ed inoltre una più corretta gerarchia della maglia stradale;
- Ammodernamento della rete ferroviaria: per lo sviluppo del Servizio Regionale ad alta velocità ed estensione delle linee suburbane;
- Prolungamento della linea metropolitana e tranviaria milanese al di fuori dai confini comunali con la finalità di incrementare l'utilizzo del mezzo pubblico e potenziare alcune direttrici di accesso.

QUARTA CORSIA A4 MILANO-BERGAMO: consente di alleggerire la congestione della principale arteria di collegamento tra Milano, l'area bergamasca e bresciana.

RIQUALIFICAZIONE SS36 MONZA-CINISELO BALSAMO (TUNNEL V.LE LOMBARDIA: consentirà di riqualficare il collegamento tra la SS336 del Lago di Como e il sistema autostradale Nord Milano, migliorando contemporaneamente la vivibilità dei quartieri attraversati.

RIQUALIFICAZIONE SS36, GIUSSANO-SUELLO-CIVATE: obiettivo principale è di ottimizzare ulteriormente l'intero collegamento Milano - Lecco

SISTEMA VIABILITICO PEDEMONTANO: è un itinerario strategico che produrrà notevoli benefici per la mobilità del nord Milano, migliorerà le connessioni trasversali a più lunga percorrenza e le relazioni intercomunali (infatti è prevista a realizzazioni di molti svincoli ed opere stradali ad essa connesse).

TANGENZIALE EST ESERNA: da tale configurazione dipende la soluzione del nodo autostradale di Agrate Brianza e le connessioni tra la Brianza ed il sistema orientale della provincia di Milano.

RIQUALIFICAZIONE DELLA SP32 NOVEDRATESE: lo scopo è di realizzare un nuovo itinerario trasversale nella parte più settentrionale della Brianza al confine con le Province di Como e Lecco.

GRONDA FERROVIARIA SEREGNO-USMATE-BERGAMO gli obiettivi sono la realizzazione di un asse portante del quadrilatero di scorrimento delle merci esterno a Milano e collegare tra loro le città pedemontane.

QUADRUPPLICAMENTO RFI MONZA-CHIASSO: rafforzerà le connessioni internazionali, grazie alla connessine con la nuova direttrice ad alta velocità Alptransit Gottardo che è già in fase di realizzazione nella parte svizzera. Prevedendo inoltre due interscambi diretti tra i treni della nuova linea veloce e quelli della RFI in corrispondenza della stazione di Monza

RIQUALIFICAZIONE RFI MONZA-LECCO: prevede l'elettrificazione della tratta, l'eliminazione dei passaggi a livello e la riqualificazione di tutte le stazioni.

PROLUNGAMENTO LINEA METROPOLITANA: è un prolungamento della rete di trasporto pubblico locale milanese verso l'area monzese, con la realizzazione di un nodo importante di interscambio nell'area Bettola al confine con il comune di Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo.

NUOVA LINEA METROPOLITANA M5 DA MILANO GARIBALDI A MONZA: nuova linea metropolitana della tratta milanese.

PROLUNGAMENTO LINEA M2 FINO A VIMERCATE: consente di estendere le relazioni tra Milano e a Brianza orientale, utilizzando forme a più basso impatto ambientale.

RIQUALIFICAZIONE METROTRANVIE MILANO-SEREGNO E MILANO-LIMBIATE: rafforzamento del trasporto pubblico su ferro in Brianza con il potenziamento delle linee tranviarie esistenti e la connessione con il sistema ferroviario.

3.3 PROGETTI PER GLI SPAZI APERTI

La tipologia delle aree protette è molto variegata, abbiamo parchi con caratteristiche quasi urbane, parchi storici, parchi regionale e i PLIS. Alcuni, quelli da poco istituiti, sono per ora solo un segno grafico sulle carte urbanistiche. Altri sono molto densi ed utilizzati nei fine settimana, altri ancora hanno un connotato prettamente agricolo o naturalistico. Il parco del Molgora e del Rio Vallone hanno una vocazione prevalentemente agricola e il tema è in questo caso quello di preservare gli spazi liberi. Il Parco dell'Adda è da sempre luogo di fruizione del tempo libero come anche il Parco di Monza. Quello della Valle del Lambro e delle Groane hanno una maggior valenza naturalistica ma sono al contempo luoghi di intensa frequentazione. Al Parco della Valle del Lambro inoltre è demandato il compito di assicurare una fruizione pubblica di una risorsa ambientale storicamente utilizzata da forme private (le ville nobiliari). Un discorso a parte va fatto per i parchi della Brianza centrale ed in particolare della sua porzione più densamente costruita. La densità abitativa di questa parte della nuova provincia, ed il suo livello di congestione è tale che i pochi spazi aperti residui devono essere messi a tema e ricompresi nella creazione di una grande cintura verde. Le connessioni che ho evidenziato cercano di mettere in relazione e ricondurre al sistema questo panorama particolarmente articolato e ricco con intento soprattutto di creare una connessine orizzontale fra le "diverse Brianze" e istituire così un legame fra i suoi parchi. Posso dire che gli obiettivi principali sono:

- Collegare ed ampliare i parchi esistenti, includendo i territori agricoli non compresi
- Istituire una continuità spaziale che favorisca lo scambio e l'interconnessione fra le diverse ecologie;
- Rafforzare i corridoi orizzontali in modo da controbilanciare l'orientamento nord-sud di molti parchi, con la finalità importante di evitare che i centri urbani si saldino fra loro in senso verticale.
- Garantire un'adeguata compensazione ambientale soprattutto laddove è prevista la realizzazione della nuova pedemontana in modo da proteggere e distanziare gli abitati dalla nuova strada ed evitare inoltre che questa diventi presupposto per nuovi insediamenti.

Bisogna quindi continuare in questa direzione e far sì che anche i parchi esistenti continuino a crescere ed a svilupparsi: dando corso alla loro progettazione di dettaglio, potenziando la fruibilità, realizzando gli interventi di recupero ambientale.

4. IL VERDE COME STRUTTURA URBANA

All'interno del tessuto urbano le aree verdi possono essere viste come *trama verde* ovvero come un'organizzazione formale, tipologica e funzionale, dei vari spazi aperti caratterizzati dalla presenza di vegetazione. Questi spazi, nel linguaggio urbanistico, sono precisati secondo diverse caratteristiche:

- Cintura verde: zona di discontinuità nell'agglomerazione urbana che ne limita l'espansione a macchia d'olio.
- Corridoio verde: spazio verde, più o meno boscato, di forma lineare generalmente lungo un fiume con funzione di corridoio ecologico.
- Cesura verde: spazio aperto che costituisce una discontinuità nel costruito.
- Spazio verde interstiziale: spazio molto piccolo generalmente di risulta, che serve da articolazione tra altri tipi di spazi urbani.

Le classificazioni più ricorrenti delle aree verdi sono:

- Parco urbano: nato come strumento di riequilibrio igienico ambientale per uno spazio urbano sovra congestionato; l'appellativo di "polmone verde" serve a rendere sufficiente l'idea della sua funzione, se non quella di offrire ai cittadini l'opportunità di contatto con la natura perduta.
- Alberate stradali: rappresentano una delle tipologie di architettura vegetale urbana più diffusa. La loro funzione non è solo estetica, in quanto la loro biomassa veramente notevole interviene a modificare il microclima con l'ombreggiamento che limita la temperatura esterna, un'azione igienica esplicita mediante la fissazione delle polveri e la loro parziale depurazione.
- Strade parco: tipologia diffusa principalmente negli Stati Uniti, è costituita dall'insieme formato da un'arteria di scorrimento veicolare con annessa una striscia di verde sviluppata principalmente nel senso dell'arteria stradale (park-way).
- Verde d'arredo: è costituita da piccoli spazi verdi che hanno la sola funzione di isolare o mettere in rilievo strutture architettoniche e monumenti o ingentilire elementi di viabilità.
- Verde fluviale: sono aree disposte lungo i corsi d'acqua e assumono una forte valenza ambientale sia per i contenuti naturalistici e sia d'uso legato alle attività del tempo libero.
- Verde scolastico: è quell'area dedicata alle attività ricreative all'aperto nonché all'esercizio sportivo.
- Bosco parco: non è soltanto un insieme di alberi, ma un'organizzazione eco sistemica. Ogni componente ha specifiche caratteristiche e soprattutto vive in virtù della radiazione solare.
- Orti urbani: il massiccio fenomeno dell'urbanismo ha interessato soprattutto fasce di popolazione contadina che nel cambiamento violento di condizioni abitative hanno avuto il bisogno istintivo di perdere del tutto il contatto diretto con la terra. È nato così il fenomeno di occupazione spontanea di terre marginali incolte, soprattutto lungo i corsi d'acqua, che con un lavoro paziente di "fai da te" ha bonificato terreni incolti, apparentemente del tutto inadatti alle coltivazioni.
- Verde agricolo: appellativo dato a tutto il territorio non urbanizzato. Sono quegli spazi d'isolamento imposti dai regolamenti edilizi come vincolo di non edificabilità; oltre alla sua funzione igienica non comportano alcun onere alla collettività.

Oggi, accanto al tema dei grandi parchi di montagna o delle aste fluviali, sta emergendo la questione dei parchi di cintura metropolitana, delle reti e dei corridoi ecologici nei territori più antropizzati. Se guardiamo le

nostre città dai satelliti, ci accorgiamo della loro espansione a macchia d'olio, nella quale le metropoli continuano a mangiare i residui spazi vuoti con una incredibile velocità. E', quindi, da questo contesto che nasce l'urgenza di un ripensamento e di un intervento immediato per tutelare le residue aree verdi e agricole rimaste, per individuare corridoi ecologici e costruire reti ecologiche che consentano un miglioramento significativo della qualità della vita nelle grandi e medie aree urbane italiane. I parchi periurbani costituiscono gli essenziali elementi naturalistici che vengono preservati e donati alla vita, caratterizzandosi anche come "nuove piazze metropolitane" alternative alle "piazze del post-moderno consumismo" (ipermercati, outlet, ecc.). I parchi periurbani sono stati, fino ad oggi, trascurati. Essi, invece, sono decisivi per la qualità della vita, per la biodiversità, per il paesaggio e la qualità urbana. Oggi il verde pubblico delle nostre grandi città non è effettivamente fruibile dalla cittadinanza, come invece nel resto dell'Europa. Anche i parchi periurbani hanno più la caratteristica e la conformazione spaziale di cunei verdi che dal "fuori" entrano "dentro" la città e non piuttosto quella dello stare attorno (periurbano significa proprio qualcosa che "circola intorno") alla città. Dai cunei verdi occorre passare alla formazione delle cinture verdi e alla loro connessione, attraverso la individuazione e la tutela dei corridoi ecologici, con la più vasta rete ecologica costituita dalle aree protette e dai grandi parchi nazionali. Le cinture verdi, a corona delle grandi città, hanno un'importanza strategica per i grandi e complessi agglomerati regionali e interregionali italiani. Uno dei problemi delle nostre metropoli è, infatti, la frantumazione degli spazi e l'annullamento dei percorsi pedonali e sociali: la città, oggi, si impone quasi esclusivamente come insieme di punti da raggiungere il più velocemente possibile. L'introduzione di una rete di "mobilità dolce", sfruttando i parchi e i percorsi verdi distribuiti su tutta la città, possono migliorare le relazioni urbane. La costituzione e realizzazione dei parchi periurbani corrisponde anche ad un essenziale momento di ripensamento della pianificazione locale e di area vasta, nonché degli approcci allo sviluppo e gestione sostenibile. Luoghi dove la natura possa riprendere velocemente possesso del territorio. E' quello che è avvenuto ad esempio al Parco Nord Milano dove, nel giro di 25 anni, si sono ricostruite le condizioni della naturalità ed è ricomparsa una flora che si pensava perduta. Per un parco muoversi in un'ottica di gestione partecipata, significa adottare strumenti di rendicontazione della propria attività, che permettano a suoi vari interlocutori di conoscere, in modo trasparente ed efficace, la complessità della struttura e delle funzioni. Partecipazione e qualità possono essere perseguite attraverso lo strumento della certificazione ambientale che favorisce, tra l'altro, un rapporto positivo tra i parchi, le imprese, i cittadini e i fruitori. In ambito periurbano la fruizione è parte essenziale della missione dei parchi. Essa spesso scatta automaticamente dopo la trasformazione a verde fruibile delle aree. Per questo i parchi devono dotarsi di strumenti e regolamenti che accompagnino la fruizione con un'azione di educazione e responsabilizzazione tale da incidere sulla cultura e i comportamenti dei cittadini.

4.1 LE PRINCIPALI FUNZIONI DEI PARCHI

La qualità del microclima è un parametro importante di giudizio per definire il livello di benessere dell'ambiente urbano, perché la qualità della vita nella città dipende anche dalle condizioni climatiche dell'ambiente in cui viviamo. L'accumulo di energia termica e la difficoltà nel disperderla successivamente

nello spazio sono dovuti alla stessa forma degli spazi urbani, spesso caratterizzati da un'edificazione di tipo intensivo, all'incidenza delle superfici impermeabili, all'insufficienza di vegetazione, alle conseguenze dei consumi energetici. Ma è comunque possibile tutta una serie di azioni di mitigazione per l'attenuazione di tale fenomeno tramite un corretto utilizzo della vegetazione. Numerose indagini scientifiche hanno dimostrato come la temperatura dell'aria in città sia di norma superiore a quella della campagna circostante; la città risulta più calda sia in estate che in inverno. La differenza invernale è prevalentemente dovuta alle varie attività metaboliche della città: riscaldamento degli edifici, attività industriale, ed in generale è un fenomeno vantaggioso per gli abitanti; mentre durante l'estate questo stesso fenomeno agisce negativamente sul benessere microclimatico. Infatti è da tener presente che, mentre in campagna, la radiazione solare che raggiunge il suolo riscalda il terreno e la vegetazione, innestando il fenomeno dell'evo-traspirazione, in città le superfici evo-traspiranti sono in genere minime, e la gran parte delle superfici di strade, piazze ed edifici sono costituite da materiali che conducono rapidamente il calore (asfalto, cemento ecc..). Quindi la vegetazione nella città può migliorare nettamente le condizioni microclimatiche grazie ad una sensibile diminuzione delle temperature. È intuitivo pertanto che aree verdi di grandi dimensioni, opportunamente dislocate nella città, possano avere, a livello macro climatico, un effetto mitigante sugli estremi termici estivi. Inoltre la ventilazione incide pesantemente sul microclima urbano, a parità di umidità e di temperatura, il comfort termico estivo nelle zone intensamente edificate è peggiore rispetto a quello delle zone rurali o periferiche, a causa della diminuzione dell'intensità del vento. In conseguenza delle alte temperature che vi si determinano, nelle giornate di calma di venti, tipiche del periodo estivo, nelle regioni padane si crea una depressione nel centro della città. L'aria calda, essendo più leggera, si solleva e aria più fresca viene richiamata dalla periferia. Attraversando la città l'aria si riscalda e si instaura quindi un ciclo vizioso. Infatti poiché le arterie di maggior traffico e le zone industriali si trovano generalmente in periferia, l'aria che fluisce verso i centri è spesso inquinata e va dunque ad aumentare i disagi provocati dal caldo. Aree verdi disposte lungo la periferia ed il centro della città possono notevolmente migliorare queste condizioni, sia interrompendo il flusso d'aria calda verso il centro, sia rinfrescando i venti provenienti dalla periferia, mediante l'evapotraspirazione, sia agendo come filtro per le sostanze inquinanti. Un altro aspetto importante è l'attenuazione dei rumori, infatti il rumore è stato definito inquinante invisibile; nella maggior parte delle grandi città livelli eccessivi di rumore hanno conseguenze sia fisiche che psicologiche. Gli alberi sono allora utilizzati per assorbire, riflettere, dissipare il rumore, come quello causato dal traffico veicolare intenso che caratterizza le zone urbane. La creazione di aree verdi, boscate o cespugliate, è uno dei sistemi più efficaci per combattere questa forma di inquinamento, in quanto fungono da massa assorbente delle vibrazioni sonore. Una delle funzioni attribuite al verde pubblico fin dall'Ottocento, è quella di purificare l'aria assorbendo anidride carbonica e producendo ossigeno. La vegetazione ed il suolo vegetato infatti possono esercitare un'importante azione di filtro ed assorbimento nei confronti delle sostanze inquinanti dell'atmosfera. La vegetazione, al pari degli altri organismi viventi, subisce gli effetti dell'inquinamento aereo, ma è anche il principale strumento attraverso il quale, con l'intercettazione, la restituzione al terreno e l'eventuale rielaborazione biologica, gli inquinanti possono essere reinseriti nei sistemi naturali. Infatti la quantità di polvere che la massa fogliare è capace di trattenere, combattendo questa forma di inquinamento, è notevolissima.

4.2 STORIA DEI CORRIDOI VERDI

4.2.1 I casi tedeschi l'Emscher Park e il Frankfurt GrünGürtel.

Tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX si concretizza la pianificazione in Germania degli spazi aperti, carattere di questo modello è la valenza terapeutica del verde, ed un forte sentimento antiurbano, l'alternativa alla città compatta avviene con il "paesaggio nella città". All'inizio del 1900 Berlino diviene un esempio per tutto il regno tedesco, l'immagine di città paesaggio veniva ad essere un elemento di tutela e di cura delle aree verdi e libere in un territorio a struttura policentrica. La forte tradizione di compenetrazione tra verde ed edificato utilizza anche dei sistemi lineari di verde. La progettazione degli spazi verdi è strutturante all'interno della costruzione della città, le aree urbane con polarità centrale privilegiano la creazione di cinture verdi, mentre in presenza di numerosi nuclei insediativi come nel caso della Ruhr si preferiscono dei corridoi verdi. In diversi casi anche in presenza di strutture policentriche, il caso di Francoforte, si adottano cunei verdi con ruolo di connessione ecologica. Forti problemi di espansione demografica dei comuni intorno alla città alla fine degli anni Ottanta, inducono la municipalità di Francoforte sul Meno a creare il Parco metropolitano del Reno-Meno in un paesaggio pressoché agricolo. Il progetto si rifà all'idea delle fasce verdi regionali ipotizzate per la prima volta nel 1968, esse hanno una funzione di regolazione delle condizioni climatiche, il mantenimento di una separazione fra gli insediamenti e la formazione di spazi ricreativi. I corridoi verdi vengono a far parte di un ente con lo status di parco regionale, una serie di percorsi tematici vengono a inserirsi in un tessuto produttivo intensivo, non molto accessibile, vi è una parziale frammentazione che però viene a sfruttare i percorsi esistenti delle attività agricole residue. Il piano regolatore di Francoforte conferma i *regionalen grunzugen* nella categoria come area verde ecologicamente significativa, in questo modo direziona lo sviluppo della città. Alla fine degli anni Ottanta il processo ambientale e culturale che viene attuato nella Ruhr è messo in atto dal professor Karl Ganser per mezzo dell'Internazionale Bauausstellung (Iba), il fine è quello di creare in un'area industriale una nuova valenza turistica. Il progetto ha un riferimento storico nella tradizione tedesca, la concezione era già stata sperimentata da Robert Schmidt, un ingegnere, che incaricato di redigere un memorandum per la creazione di un Parco nel distretto industriale di Dusseldorf per l'esposizione internazionale del 1910, segue il principio della creazione di quartieri residenziali legati sistematicamente alla progettazione di aree verdi. Il paesaggio della Ruhr è investito già dall'inizio del Novecento da forti problemi ambientali, esso era il più grande polo europeo dell'industria siderurgica e mineraria. Il sottosuolo venne sfruttato senza regole, il soprasuolo venne utilizzato come un'enorme discarica, i centri urbani privi di valenze storiche rilevanti, eccetto la parte centro meridionale subirono un'urbanizzazione senza regole, i corsi d'acqua divennero fogne a cielo aperto, il paesaggio sembrava alterato per sempre. Il progetto di Schmidt, oltre al parco, include una cintura continua di prati e boschi accessibili dalla popolazione per mezzo di una rete di percorsi ciclopeditoni e mezzi pubblici. Vi è la distinzione tra verde urbano e quello regionale: il verde dei quartieri e dei campi gioco è urbano, i prati, i boschi destinati alla ricreazione del fine settimana, le fasce verdi con funzioni climatiche costituiscono il verde regionale. L'idea, innovativa per l'epoca, cioè di creare un disegno a pettine al fine di facilitare la ventilazione della città, doveva servire per creare una resistenza ai venti occidentali carichi di sostanze nocive. Le conoscenze odierne ci dicono che le sostanze nocive risiedono anche negli strati elevati dell'atmosfera, quindi l'unica soluzione è una drastica riduzione delle emissioni, ma sicuramente non è da escludere l'apporto per una buona regolazione microclimatica. Il progetto di Schmidt

suscita interesse negli anni Venti con la creazione del Consorzio dei comuni del distretto carbonifero della Ruhr: viene fatto una sorta di inventario degli elementi naturali urbani ed extraurbani, vengono creati vivai per il rimboschimento, allevamenti per la reintroduzione di specie faunistiche. I singoli comuni redigono dei piani dei suoli e dei piani edilizi esecutivi. Negli anni Sessanta il piano per lo sviluppo regionale della Ruhr partendo dall'idea che l'area è carente di servizi per la popolazione, delinea gli spazi lineari verdi in quattro categorie in funzione della distanza dai punti centrali dei centri urbani, dalle dimensioni e dalle condizioni ambientali. Si cerca di considerare il paesaggio non più come un elemento da conservare, ma come un elemento per la fruizione. Bisogna considerare che la regione della Ruhr negli anni Sessanta è la più popolosa ed inquinata della Germania. A partire dagli anni Ottanta il Consorzio cerca di acquisire terreni contaminati e di recuperarli per la conversione a Parco.

L'Emscher Park

A partire dal 1989 il governo della Renania Westfalia attraverso una Esposizione Internazionale di Architettura cerca di rispondere alle esigenze del distretto industriale. Viene creata l'IBA Emscher Park, una società che si impegna a gestire nell'arco di dieci anni (1989- 1999) centoventi progetti. Questa società, a responsabilità limitata, coordina la realizzazione i cui costi sono a carico di operatori pubblici e privati. L'IBA coinvolge progetti che rafforzino il potenziale ecologico, la ricostruzione del paesaggio e del sistema fluviale. Il progetto coinvolge aree intorno al fiume Emscher, fortemente inquinato, che con le sue acque alimenta numerosi canali. Il parco dell'Emscher è circa il 40% della superficie totale, esso è compreso in un'area che investe la città di Dortmund e Duisburg, le quali sono unite tra loro da una pista ciclopedonale. Un notevole successo riscuote il progetto di Peter Latz: un parco di duecento ettari a Duisburg –Nord, caratterizzato da un percorso attraverso l'archeologia industriale, attraverso i materiali e le lavorazioni ormai superate, viene a creare un nuovo tipo di rinaturalizzazione; le strutture di archeologia industriale si fondono con il paesaggio circostante. Il parco dell'Emscher e il sistema dei corridoi verdi all'interno di un quadro di progetti a ampio raggio: i parchi regionali dei fiumi Lippe, Ruhr e Rhein. Piano di paesaggio relativo al *Regionale Grünzüge* predisposto dalle Amministrazioni locali interessate di Waltrop, Castrop-Rauxel e Dortmund: sono evidenziati il paesaggio agrario protetto, gli interventi di riqualificazione del paesaggio urbano, le aste fluviali da rinaturalizzare. Sono inoltre segnalate tre tipologie di collegamenti con il contiguo corridoio verde: tra aree fluviali, tra parchi urbani, tra biotopi.



FIG.3 SISTEMA A FASCE DEL BACINO DELLA RUHR



FIG.4 EMSCHER PARK – SISTEMA DEI CORRIDOI VERDI

Il Frankfurt GrünGürtel

Nello stato tedesco si sceglie di operare in ambito urbanistico con una pianificazione urbanistica e paesistica che usa strumenti distinti e paralleli ai vari livelli amministrativi. Il piano paesistico comunale a Francoforte è lo strumento centrale per la protezione e la cura del paesaggio attraverso la pianificazione degli spazi aperti, esso è fondamentale per determinare l'espansione degli insediamenti. Il piano paesistico di Francoforte sul Meno prevede un sistema di aree libere periurbane che struttura la crescita della città, supportato da una antica e ricca tradizione di politiche che vanno dall'acquisizione di terreni come bosco urbano, alla trasformazione degli spazi difensivi in aree per la ricreazione, alla realizzazione dell'*Alleenring*, fino all'esperienza di pianificazione integrata dei nuovi insediamenti e spazi aperti di Lebrecht Migge ed Ernst May degli anni Venti per la Valle del Nidda. La cintura verde, in tedesco è chiamata *GrünGürtel*, è in contrapposizione all'area scelta per l'edificazione, si inserisce la definizione di *parkerwartungsland* ", cioè "aree in attesa di diventare parco". Il senso del piano è di una visione strategica, così nello stesso modo in cui si affronta la questione nella regione carbonifera della Ruhr, essi sono due casi di progetti importanti ed esemplari per il disegno degli spazi periurbani. Il motivo vincente di questi progetti tedeschi , successivamente realizzati, e riconosciuti a livello internazionale, è nel mettere insieme e strutturare una creatività del progetto, così come il saper gestire le varie fasi attuative.



FIG. 5 GRUNGURTEL – MAPPA INSERITA ALL'INTERNO DI UN SISTEMA DI CORRIDOI VERDI



FIG. 6 E 7 GRUNGUDEL – FOTO DI PAESAGGIO CARATTERIZZATO DA BOSCHI E AREE AGRICOLE

4.2.2 Il caso olandese: *the Randstadgroenstructure*

Una conurbazione continua caratterizza le città olandesi di Amsterdam, Utrecht, Rotterdam e l’Aja, che, però, sono a sistema attraverso aree verdi pianificate secondo uno schema particolare che permette di controllare lo sviluppo. A partire dagli anni Cinquanta vengono create zone verdi con funzione di cuscinetto tra le aree urbanizzate e le aree agricole, esse hanno una larghezza minima di quattro chilometri. L’area agricola si trova al centro del territorio, uno spazio di centosessantamila ettari, dal momento che l’espansione non può avvenire verso l’interno, né nelle aree agricole, avviene lungo le grandi direttrici infrastrutturali. In olandese questo principio di espansione dello spazio urbano viene definito città ad anello, “*Randstad*”. Il primo piano di sviluppo è del 1958, a seguire nel 1985 il Piano urbanistico territoriale, The Randstadgroenstructure propone tre tipi di categorie di intervento per le urbane periferie da ristrutturare, per le aree da sviluppare con elementi connettivi tra città e campagna, per le aree agricole da consolidare mantenendo le stesse attività. La grande ricchezza rimane il cuore verde, libero dall’edificazione, invariabile sotto il profilo della pianificazione, l’unico cambiamento che può subire è sulla scelta di uso attraverso l’agricoltura, la forestazione o la creazione di spazi ricreativi. Vengono inoltre studiati sistemi di interconnessione a scala vasta all’interno degli spazi naturali. Un altro programma riguarda uno spazio di circa ventimila ettari che coinvolge sedici comuni nella provincia meridionale della Randstad: la forte presenza di serre e di un’agricoltura intensiva ha compromesso il sistema naturale, vengono così creati sistemi di collegamenti verdi tra gli spazi isolati di verde e la forestazione di alcune aree dalle attività agricole trasformate. Il cuore verde agricolo della Randstad, si prolunga e penetra all’interno dei tessuti urbanizzati attraverso una rete di spazi verdi, zone umide e corsi d’acqua. La regione meridionale intorno alle città di L’Aia, Delfi e Rotterdam è una delle quattro province della Randstad, per la quale è sviluppato il progetto di costituzione di una rete verde e blu.

4.3 LE ORIGINI DEI CORRIDOI VERDI IN AMERICA

Se andiamo a cercare i primi casi di corridoi verdi dobbiamo fare un salto nella storia dell’architettura di paesaggio degli Stati Uniti: la creazione delle greenways negli USA procede in parallelo con l’evoluzione della

pianificazione del territorio americano. Nel demanio vaste aree di territorio furono aggiunte ai parchi nazionali e alle foreste degli Stati Uniti, lungo un periodo che comprende due secoli. Queste operazioni hanno coinvolto territori vergini, lontani dall'azione umana, che sono venuti sotto il controllo pubblico. Si trattava spesso di aree non interessanti per svolgere delle attività umane redditizie: luoghi aridi, terreni inospitali o difficili da raggiungere. La nascita dei parchi nazionali fu fondamentale per creare un interesse per la natura, questo processo ebbe un riflesso anche sui centri urbani. La creazione di aree verdi all'interno dei centri urbani che riproducessero delle caratteristiche di naturalità spontanea aveva già dei notevoli esempi nei giardini romantici di matrice inglese. In Europa i giardini erano spazi delimitati o circoscritti ad aree ben definite, non era mai stata pensata l'idea di collegare questi luoghi tra loro attraverso dei corridoi verdi. A Boston nel 1880 Frederick Law Olmsted studia un piano generale per mettere a sistema le aree verdi: "Emerald Necklace", questa pianificazione si propone di diventare un modello di integrazione delle aree protette esistenti, egli idea corridoi ecologici e sistemi lineari. Questo sistema provvede a diverse funzioni: soddisfa la necessità di spazi ricreativi, permette di avere degli spazi di contenimento per le alluvioni, crea un luogo di piacere e amenità con habitat selvaggi vicino al territorio edificato. Con Olmsted numerose altre città decidono di collegare i propri parchi, così avviene a Washington , D. C., Minneapolis, Kansas City, Buffalo e Cleveland. A Olmsted successe Charles Eliot nel 1890 che proseguì il suo lavoro espandendo le connessioni fra cinque principali categorie di territorio: le coste sull'oceano, gli estuari dei fiumi, le isole del porto, la grande foresta, e i piccoli slarghi urbani. Benton MacKaye nel 1928 estese l'idea di Olmsted e di Eliot ad un sistema metropolitano al fine di contenere l'espansione urbanistica della città: l'idea di MacKaye fu influenzata dal lavoro in Inghilterra di Ebenezer Howard, le famose "città giardino". Lo sviluppo della pianificazione negli anni '60 diede un successivo sviluppo alle "greenways": Ian McHargh con il suo testo "Design with Nature"(1969) diede i principi alla progettazione dei corridoi verdi. Phil Lewis legò negli anni '70 il concetto di corridoi verdi con una pianificazione delle tracce nel territorio del Wisconsin. Negli anni '70 inoltre si incominciò a ragionare sull'idea di creare corridoi verdi integrando spazi privati e pubblici. La storia dei corridoi verdi, nata negli USA, si è diffusa anche in Europa, in Italia è una conquista degli ultimi decenni. Negli Stati Uniti è stata creata una sigla negli anni '90 , (NHC) National Historic Corridors, essa identifica attualmente oltre 15 corridoi verdi che oltre ad un valore ecologico rivestono un valore monumentale. Due esempi americani di corridoio verde la cui riqualificazione è finalizzata anche alla valorizzazione economica ai fini residenziali e commerciali: Chattanooga Greenway System nel Tennessee e Grand River Corridor in Canada.



FIG. 8 E9 BOSTON – ESEMPI AMERICANI DI GREEN WAY



FIG. 10 CLEVELAND – GREENWAY



FIG.11 WAASHINGTON – GREENWAY

4.4 IL CONCETTO DI CORRIDOIO VERDE IN EUROPA

L'European Greenway Association si costituisce a Namur in Belgio nel 1998, ha come obiettivo la creazione di un inventario per la promozione delle vie verdi: vengono individuati percorsi su sede autonoma che possono essere linee ferroviarie dismesse, vie pedonali e canali navigabili. La differenza rispetto al concetto americano è nella finalità prevalente volta alla fruibilità dei percorsi, invece negli Stati Uniti prevale il fine della conservazione. In America le greenways vengono pensate soprattutto come rete ecologica, in Europa prevale il senso del percorso e la valorizzazione del fattore di percorribilità. Le greenways in Europa si riallacciano all'idea del "Grand Tour", sono

percorsi verdi, ma anche non verdi, lungo i quali si cerca di rendere piacevole la percorrenza. I percorsi pedonali nei centri urbani vengono considerati vie verdi, benché siano privi di vegetazione, le piste ciclabili, affiancate a strade di forte percorrenza, non gradevoli, non vengono considerate percorsi verdi. Le vie "verdi" vengono considerate come un'alternativa ai percorsi tradizionali per una mobilità scuola lavoro e per esigenze legate al tempo libero. Le risorse naturali e culturali del territorio, non raggiunte da dei percorsi appositi vengono, attraverso la creazione di percorsi verdi, collegate e valorizzate. Il principio di progettazione delle greenways deve essere lo stesso che si attua per la viabilità ordinaria: devono essere accessibili a tutti, capillari e interconnesse. La creazione di questi percorsi permette una valorizzazione del patrimonio ambientale e storico, ciò induce il pubblico allo sviluppo di un maggior senso di responsabilità verso l'ambiente. E' stato riscontrato che un ambiente ben curato induce gli utenti a mantenerlo nelle migliori condizioni, un luogo in stato di degrado viene invece considerato dall'utente come qualcosa privo di interesse e di rispetto, questo meccanismo porta ad un peggioramento delle condizioni del luogo stesso. Un tema fondamentale è il rapporto dello sviluppo del territorio attraverso il tempo, la creazione dei percorsi verdi può tendere a valorizzare questo aspetto. Attraverso il tema "tempo" si rafforza il concetto di identità dei luoghi. Gli spazi rurali extraurbani vengono collegati agli spazi urbani, si ricrea così un legame tra due realtà che sempre più sembrano non distinguersi: gli ambienti rurali vengono inglobati dalla città diffusa che tende ad espandersi sempre più all'esterno del nucleo cittadino, solo la creazione di spazi verdi e dei relativi collegamenti può

salvare delle realtà rurali che altrimenti andrebbero perse. Le economie sostenibili che si sviluppano all'interno delle aree verdi e lungo i percorsi permettono a queste realtà di sopravvivere e poter svolgere un ruolo economico. In aiuto a questa linea di pensiero vengono le politiche comunitarie, lo schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) pone le linee di indirizzo, incentivando le connessioni tra città e territorio. Vengono inoltre sostenute attività collaterali all'agricoltura con incentivi al fine di mantenere vive le aree agricole che rischiano di scomparire totalmente. In Europa e specialmente negli spazi rurali e la città si compenetrano, si hanno numerosi riferimenti per pianificare lo sviluppo dei percorsi verdi. Il percorso verde in Europa è un itinerario che unisce come un filo luoghi storici e aree naturali. In Italia ci sono numerose pubblicazioni e progetti, realizzazioni al Centro- Nord, anche se le opportunità non mancano nel Sud. Per la creazione di corridoi verdi molto utili sono le infrastrutture lineari esistenti: vie d'acqua, ferrovie dismesse, antiche strade ormai in disuso per il traffico automobilistico.

4.5 GREENWAY: ORIGINI E CARATTERISTICHE

Tradotto letteralmente in italiano con il termine "corridoio verde", si intende un percorso protetto per la mobilità dolce, ovvero cicli e pedoni. Questi percorsi hanno la particolarità di congiungere più luoghi che abbiano un valore ecologico, storico o ricreativo; l'idea di greenway cambia per funzione e finalità dagli Stati Uniti all'Europa dove è stata importata. Mentre negli USA nasce con un prevalente valore ecologico, in Europa prevale il fattore funzionale ricreativo e quello turistico, ciò è dovuto soprattutto ad una differente possibilità di spazi.

In termini molto generici una "greenway" (in italiano via verde o percorso verde) viene definita come un "percorso piacevole dal punto di vista ambientale". Questa definizione deriva dall'analisi del termine "greenway", che racchiude due concetti:

- **green** (verde) che sta ad indicare non solo ciò che è vegetato ma tutto ciò che è apprezzabile dal punto di vista ambientale e quindi naturalistico, paesaggistico, storico-architettonico e culturale;
- **way** (via, percorso) che oltre ad indicare fisicamente le vie di comunicazione (strade, ferrovie, fiumi, ecc.) rimanda ad un'idea di movimento, di comunicazione, di attività.

Negli ultimi decenni si è sviluppato un vero e proprio movimento culturale attorno alle vie verdi, noto come "greenways movement", e si sono diffusi diversi approcci al concetto di greenway. In Europa, con questo termine vengono oggi indicati "percorsi dedicati ad una "circolazione dolce" e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali". La Dichiarazione di Lille (2000), sottoscritta dalle principali associazioni europee che operano sulla tematica, precisa che le greenways "devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways". In tale contesto, l'idea di greenway va oltre quella di un semplice

pista ciclabile (con cui spesso viene confusa), investendo aspetti più strutturali, come la valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, la promozione di uno sviluppo sostenibile, il recupero dei paesaggi degradati e lo sviluppo armonico delle città, e rivolgendosi non solo ai ciclisti ma a tutti gli utenti non motorizzati. Si possono individuare sei caratteristiche principali che contraddistinguono le greenways:

- *la **sicurezza**, in quanto sono percorsi fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati;*
- *l'**accessibilità**, per tutte le tipologie di utenti con diverse caratteristiche e abilità (bambini, anziani, ecc.);*
- *la "**circolazione dolce**", legata ad esempio alle pendenze moderate, che consente di fruire "lentamente" i percorsi offrendo un diverso punto di vista sui paesaggi circostanti;*
- *la **multiutenza**, in quanto le greenways sono generalmente percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti (pedoni, ciclisti, escursionisti a cavallo, ecc.), anche se in situazioni particolari alcuni utenti possono essere esclusi;*
- *il **recupero** di infrastrutture e strutture esistenti, quali sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori, ecc., per la realizzazione dei percorsi e delle strutture di servizio (luoghi di sosta e ristoro, punti informativi, ecc.);*
- *l'**integrazione con l'ambiente naturale**, che permette alle greenways di offrire un accesso rispettoso alle aree di particolare pregio naturale e svolgere un'importante funzione educativa consentendo una conoscenza e una fruizione sostenibile del territorio.*

In tal senso, le greenways possono portare ampi benefici per le popolazioni coinvolte, che vanno oltre quello di avere a disposizione percorsi piacevoli e sicuri, quali:

- *contribuire allo sviluppo delle regioni rurali attraversate, portando ricchezza e incentivi per la creazione di nuove attività imprenditoriali;*
- *favorire la diffusione delle attività all'aria aperta, con effetti benefici sulla salute dei cittadini;*
- *promuovere lo sviluppo di una nuova forma di turismo, attivo, responsabile e sostenibile;*
- *favorire la conoscenza della natura e il rispetto dell'ambiente;*
- *migliorare la mobilità in ambito urbano e periurbano, creando un sistema di percorsi riservati agli utenti non motorizzati, e contribuendo in tal modo a migliorare la qualità della vita nelle città;*
- *favorire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio storico, artistico, architettonico, culturale, ambientale e paesaggistico, così come delle tradizioni e delle tipicità delle zone attraversate.*

4.6 LE CINTURE VERDI : CONTENUTI ED OBIETTIVI

Il concetto di cintura verde si affaccia in Europa nell'ambito metropolitano a partire dalla seconda metà del Novecento, la città in trasformazione viene ridisegnata con la creazione di spazi verdi disposti a cintura: Londra, Parigi con la Cinture Verte prevista nello Schéma Directeur della Regione Ile de France, non mancano i casi tedeschi di Francoforte e Monaco, Barcellona con l'Anella Verda. L'anello lineare urbano della città ottocentesca viene riproposto in sistemi metropolitani, esso frena l'espansione edilizia negli spazi ai margini della città. Alcuni progetti di pianificazione del verde prediligono la creazione di cunei verdi che dai margini entrano dentro la città, altri favoriscono delle cinture verdi, altri ancora integrano le due scelte. Il fatto

che si decida di pianificare il verde, secondo un determinato schema progettuale, risiede nelle caratteristiche paesistiche locali e nelle scelte di pianificazione già predeterminate. A monte delle singole scelte vi è la politica europea: ridurre le espansioni urbane, creare forme compatte di insediamenti, integrare il territorio rurale, mettere in relazione le aree periurbane con la città. E' stato redatto un documento congiunto adottato da vari stati dell'Unione Europea (ESDP) a Posdam nel 1999: esso definisce le linee guida per uno sviluppo territoriale sostenibile, sulla base di tre obiettivi operativi (equilibrio, conservazione e sviluppo), e si prefigge così di determinare il futuro sviluppo europeo. L'ESDP European Spatial Development Perspective, non è un masterplan, ma un quadro generale di indirizzo per le scelte compiute dai singoli stati. Nel documento non vengono direttamente citati dei sistemi di spazi verdi di cintura atti a contenere lo sviluppo urbano, sono invece menzionati in un rapporto precedente della Commissione Europea. La Commissione indica le cinture verdi come dei sistemi più carenti sotto il profilo ecologico rispetto ai corridoi verdi, i corridoi verdi mettono meglio in relazione gli spazi aperti, creano biodiversità e incentivano i valori ricreativi. Il tema della cintura verde compare nel documento preparato dal Consiglio d'Europa insieme con l'Unione Internazionale della Difesa della Natura (IUCN) quale forma di protezione distinta dalle altre categorie di aree protette, differenziate per la diversa incidenza degli obiettivi sia di difesa dell'ambiente che di ricreazione di paesaggi. Nel panorama europeo l'esperienza di Parigi, ma soprattutto quelle tedesche, rappresentano episodi significativi per la scelta di salvaguardare i residui spazi liberi attorno alle aree urbanizzate attraverso un sistema verde di cintura a scala metropolitana, a cui è associata una politica di corridoi verdi a scala regionale. Gli esempi di Francoforte e Monaco, infatti, mostrano come l'adozione di disegni differenti a quello di cintura, non solamente indotti dalle configurazioni topografiche e urbanistiche, tradisce una diversità di approccio alla pianificazione che vede prioritario stabilire *connessioni verdi* funzionali sia a motivazioni ecologiche che di fruibilità ricreativa. La cintura verde risulta associata ad altri modelli spaziali che mirano a garantire fini differenti e inseriti nella stessa cintura, di cui sono oltrepassati i limiti connessi alla forma della struttura. Il caso spagnolo è esemplare al fine di creare una rete di continuità ambientale attraverso il collegamento di una serie di spazi protetti.

4.6.1 L'ESPERIENZA DI PARIGI, LA CEINTURE VERTE

Il caso francese differisce dagli altri per la presenza di un nucleo centrale e di altre agglomerazioni urbane cresciute in maniera costante: non è stato possibile creare tra di esse una "green belt", in tal senso sarebbe stato possibile sfruttare i due polmoni verdi presenti ai margini della città, il Bois de Boulogne ed il Bois de Vincennes, che Hausmann aveva inserito nel disegno dello spazio urbano. Agli inizi del Novecento viene fatto un tentativo da Jean Claude Forestier, egli propone di collegare le due grandi aree verdi, ma problemi di carattere amministrativo bloccano la realizzazione. Invece è di particolare interesse e di successo la situazione che si crea negli anni Settanta: la città conta ormai, con tutta la sua conurbazione, circa nove milioni di abitanti, si cerca di porre rimedio attraverso il recupero di aree residue agricole e forestali. La progettazione delle aree libere dentro la città si pone l'obiettivo di soddisfare le esigenze funzionali degli utenti e non soltanto di soddisfare le esigenze puramente ecologiche o estetiche, cioè si ricorre a delle soluzioni innovative dal punto di vista paesaggistico, attraverso i parchi Citroen e de La Villette. Il documento presentato dall'Ile de France all'inizio degli anni Ottanta predispose un progetto preliminare di cintura verde,

vengono posti tre obiettivi principali: l'impedimento dell'espansione urbana incontrollata, mantenere l'attività agricola nelle aree limitrofe alla città e formare un sistema di parchi metropolitani. Il progetto del documento viene eseguito attraverso l'acquisizione di terreni da parte dell'amministrazione a tutti i vari livelli. Vengono create misure di protezione attraverso leggi specifiche, inoltre viene costituita l'Agence des Espace vertes, un organismo istituzionale che si pone come mediatore nei conflitti tra pubblico e privato, finalizzando accordi e convenzioni. Due obiettivi sono perseguiti dall'Agenzia: la salvaguardia del territorio attraverso l'uso per finalità ricreativo-ecologica e produttivo-agricola, uso del suolo in maniera compatibile e sostenibile. Anche qui come nel caso dell'Emscher, viene fatta una catalogazione delle risorse esistenti e una classificazione, dopo questa prima operazione, vengono fatte le scelte progettuali in base alle linee già stabilite. Nel 1994 il Plan Vert Régional, privo di valenza giuridica, ma propositiva, si pone, al di sopra delle scelte comunali, come strumento di coordinamento. Esso segue quattro politiche a quattro differenti livelli, esso si muove in spazi geografici diversi secondo la distanza dal centro di Parigi, si muove attraverso l'azione congiunta delle varie istituzioni (regioni, dipartimenti, comuni), e produce quattro carte. La *trame verte d'agglomération* ricopre il cuore della regione dell'Ile de France dal centro di Parigi fino ad un raggio di dieci chilometri ed è composta da un sistema capillare di parchi e spazi pubblici con la finalità di arrivare ad una struttura verde all'interno della zona maggiormente costruita, viene sfruttata la rete idrografica e la trama della viabilità storica, facilitando così la circolazione pedonale e ciclabile. La *ceinture verte régionale* riguarda un gruppo di 410 Comuni che si trovano all'interno di un raggio compreso tra i dieci e trenta chilometri da Parigi, nel territorio maggiormente sottoposto alle pressioni insediative, le cui aree libere evidenziano maggiore debolezza. Si cerca di garantire che il passaggio dall'ambiente urbano a quello rurale avvenga in modo armonioso. La politica di preservazione degli spazi a corona della città è in linea con quanto già perseguito dall'Agence des espace vertes, con l'acquisizione e il potenziamento delle aree boschive o la conservazione delle aree agricole; per questa seconda finalità, l'Agenzia ha adottato un meccanismo di acquisizione di aree agricole strategiche per la continuità della cintura verde, cedendole poi in locazione agli agricoltori con contratti favorevoli e a lungo termine. La *couronne rurale* riguarda il territorio forestale e agricolo che si estende fino ai confini regionali, dove sono avviate politiche di conservazione del patrimonio naturale, mediante la creazione di parchi regionali e l'attivazione di incentivi per le attività agricole e forestali. Le *vallées et coulées verte*, infine, sono corridoi verdi che attraversano trasversalmente la regione fino al centro dell'agglomerazione parigina, sfruttando la presenza di elementi lineari sia naturali, come le valli fluviali, sia antropici come gli assi infrastrutturali (autostrade e Tgv), attraverso i quali si persegue la finalità di collegare le varie aree agricole e forestali più esterne con il centro di Parigi. In Francia due progetti risolvono il problema degli spazi vuoti urbani e della riqualificazione attraverso delle soluzioni originali che vale la pena analizzare.

-Parc de La Villette

Progettato alla periferia di Parigi da Bernard Tschumi, Il parco della Villette, realizzato nel 1991, in origine era un'area occupata da un mercato del bestiame. Rappresenta una delle grandi sfide urbanistiche degli anni '80 ed è oggi una interessante attrattiva per i visitatori sia dal punto di vista culturale e scientifico che architettonico. Il Parco, che si estende per ben 35 ettari, presenta al suo interno la *cit  des sciences et des industries* inaugurata nel marzo del 1986, che rappresenta il simbolo di quel rinnovamento che è stato avviato nella parte orientale di Parigi. Si tratta di un complesso architettonico costruito in granito, acciaio e vetro di

forma parallelepipedica ed è sormontato da due cupole di ben 17 mt di diametro. Attraverso queste cupole filtra la luce. La grande hall di ingresso introduce ad alcune attrazioni di tipo tecnico-scientifico come "Explora" che è lo spazio espositivo dedicato alla scienza e alla tecnologia, il planetario o la biblioteca multimediale. Famosissima la sala di proiezione emisferica, chiamata "Géode", che vi è stata installata nel 1979 dove è possibile sentirsi immersi nell'atmosfera del film che vi si proietta, poiché si è come avvolti dalla proiezione. Ciò che viene proiettato è di solito sempre orientato al massimo coinvolgimento del pubblico. Ha la forma di una sfera ed un diametro di 36 mt. È ricoperta da triangoli di acciaio talmente lucido da sembrare degli specchi che riflettono il cielo e lo specchio d'acqua sottostante. All'interno del parco si trova anche la cité de la Musique, di C. Portzamparc, che vinse per questo progetto il premio Pritzker.



FIG. 12 FRANCIA – LA VILLETTE PIANTA DEL PARCO TECNOLOGICO



FIG.13 FRANCIA – LA GEODE

Parc Citroen

Nell'area precedentemente occupata dagli stabilimenti dell'azienda automobilistica Citroën, il comune di Parigi diede inizio nel 1986 alla realizzazione di uno dei più vasti parchi pubblici cittadini. In esso si manifestano due diverse intenzioni progettuali: da un lato la regolarità del suo impianto e la disposizione ortogonale alla Senna lo collocano coerentemente tra i già esistenti parchi della Rive Gauche, dall'altro, l'uso innovativo e ricco della vegetazione e dell'acqua, gli conferiscono un carattere paesaggistico naturalistico, che lo contrappone a quella tendenza della progettazione del verde di tipo architettonico-tecnologico che aveva caratterizzato il suo più importante predecessore: il Parco della Villette. Ultimato nel 1992, con i suoi tredici ettari, il Parco André Citroën si contrappone a quella tendenza della progettazione del verde di tipo architettonico - tecnologico che aveva caratterizzato il suo più importante predecessore, il Parco della Villette, in quanto, malgrado la regolarità del suo impianto e la disposizione ortogonale alla Senna (unita alle semplici geometrie dei ninfei e dei giardini seriali, e dai perfetti parallelepipedi in vetro delle serre), l'uso innovativo e ricco della vegetazione e dell'acqua, gli conferiscono un carattere paesaggistico - naturalistico. Non a caso l'impostazione del concorso imponeva, che i teams di progettisti concorrenti fossero composti oltre che da architetti, anche da paesaggisti, scelta con cui il Comune di Parigi cercò di opporsi a quella tendenza - che aveva così fortemente segnato il progetto del Parco della Villette - ad impostare il disegno di uno spazio a verde, su elementi prevalentemente architettonici piuttosto che paesaggistici e naturalistici. Furono due le équipes di professionisti associate selezionate al concorso internazionale dall'Atelier parigino di urbanistica: la prima costituita dall'architetto Jean Paul Viguier e dal paesaggista Alain Provost, la seconda dall'architetto Patrick

Berger e dal paesaggista e agronomo Gilles Clément. Nella formulazione finale, il parco si organizza attorno ad un vasto spazio centrale, un rettangolo coltivato a semplice prato, di 320 per 130 metri, posizionato in modo perpendicolare alla Senna, cui è adiacente lungo uno dei suoi lati minori. Dal grande prato centrale è, inoltre, possibile raggiungere la riva della Senna senza incontrare ostacoli, grazie alla realizzazione di un tunnel per il passaggio della linea RER (ferrovia), che segue il profilo dell'argine, disposizione spaziale unica in Parigi. All'estremità opposta del grande prato, un sagrato inclinato funge da basamento per due grandi serre, alte quindici metri e lunghe quarantacinque metri, una delle quali ospita un giardino mediterraneo, mentre l'altra un agrumeto. Tra di esse si trova un'area piana puntinata regolarmente di fontane e giochi d'acqua, che costituisce la scenografia di fondo della prospettiva verso la "rue Balard", collocata all'estremo opposto dell'area del parco rispetto al corso del fiume. La struttura del parco è definita da alcuni assi privilegiati legati tra loro da relazioni gerarchiche:

- il Grande Canale che delimita il lato sud ovest del parco, scandito in modo regolare da una serie di ninfei di forma di semplice parallelepipedo;
- la diagonale pedonale che da nord (accanto alla Senna), raggiunge a sud il "Jardin Noir" e che attraversa completamente la grande prairie centrale;
- l'assembramento regolare dei "Giardini Seriali" alla sinistra del parterre centrale in opposizione al Grande Canale, formati da sei piccole serre e sei canalette che racchiudono altrettanti giardini tematici costituiti da aree rettangolari, numerate e racchiuse da rampe, legate simbolicamente l'una all'altra da rapporti analogici espressi attraverso i colori, i materiali, i sensi, i metalli ed i pianeti. La compatta struttura del parco, si sfrangia verso sud est, in direzione opposta alla Senna, dove, due forme quadrangolari separate ed opposte, s'infiltrano nel tessuto urbano. Si tratta del "Jardin Noir", una sorta di labirinto chiuso e infossato, molto ombroso e fittamente piantato con alberi ed arbusti dal fogliame di colore verde scuro e del "Jardin Blanc", aperto sul vicino quartiere, nel cui centro si trova una grande aiuola composta da svariati cespugli dalla fioritura bianca. Il disegno del primo fu affidato all'équipe Viguiet - Provost, che si occupò inoltre della progettazione dettagliata del parterre centrale e relativa cornice d'acqua, dei ninfei della vasca principale e del Giardino della Metamorfosi. Il disegno del "Jardin Blanc" fu invece affidato all'équipe Clément - Berger, che ha inoltre ideato il progetto delle due grandi serre, dei giardini seriali e del "Jardin en Mouvement" oltre che dell'arredo e dell'illuminazione.



FIG.14 FRANCIA – PARC CITROEN PIANTA E RELAZIONE CON LA SENNA

FIG.15 FRANCIA – PARC CITROEN CONTRASTO TRA ACQUA E PIETRA

4.6.2 L'esperienza spagnola : corridoi e anelli verdi

Nel 1992 si attua la creazione di corridoi verdi e di una cintura verde intorno alla città di Vitoria-Gasteiz, capoluogo delle Province Basche, è il primo caso spagnolo. Si tratta di quattrocento ettari costituiti da quattro parchi posti intorno alla città, fra questi si contano due grandi aree forestali, il tutto collegato da percorsi che mettono a sistema queste grandi aree: fra i parchi spiccano quelli di Salburua, Olarizu, Armentia e Zabalgana, luoghi che offrono molte possibilità ricreative per la popolazione. Barcellona invece giunge nel 1999 a definire uno spazio di verde di circa 1500 ettari, vengono coinvolte l'area metropolitana e diverse municipalità, è posto come obiettivo il mantenimento delle biodiversità nel territorio catalano. L'anello verde di Barcellona mette in collegamento delle grandi aree verdi contigue: il Parco Naturale del Montseny, del Montenegre-Corredor, del Garraf, del Montserrat e De Sant Llorenc, inoltre vengono messe a sistema delle aree verdi minori e ambiti di connessione. Nel sistema rientrano i parchi urbani e metropolitani, sono coinvolti nove comuni, il tutto viene inserito in un sistema di continuità.

4.7 I PARCHI PERIURBANI IN ITALIA

L'idea di cintura verde e di collegamento attraverso i corridoi verdi in Italia si presenta realmente solo negli anni Settanta se paragonata agli esempi internazionali, anche se in maniera episodica in alcuni piani regolatori: si tratta di aree ai margini della città e non viene mai considerato il tessuto urbano nel suo complesso.

4.7.1 Il Parco Nord Milano

Istituito nel 1975, il Consorzio Parco Nord Milano gestisce un'area protetta regionale di circa 620 ettari di territorio. La formazione del Parco Nord è stato un enorme processo di trasformazione, che ha cambiato la geografia urbana e il paesaggio del nord Milano, riconvertendo a verde aree prima industrializzate ed ora rese fruibili per migliaia di cittadini. In pratica, si è trasformato un punto di degrado in un punto di eccellenza della grande Milano. I boschi presenti nel parco hanno tutti un'origine artificiale che risale al 1983 quando, a poco a poco, è stata intrapresa la piantumazione degli alberi. Ma il Parco Nord continua a crescere. Sono infatti, in corso alcuni importanti progetti di forestazione. Due sono in fase definitiva e prevedono circa 15 ettari di nuove piantumazioni. In questo modo si darà un contributo all'abbattimento della CO₂, alla qualità dell'aria di Milano e dell'area metropolitana. Inoltre, per abbattere i livelli di CO₂ e realizzare un risparmio energetico, è stato presentato un impianto fotovoltaico, che il Ministero dell'Ambiente ha inserito nel "conto energia". L'impianto renderà il parco quasi autosufficiente per l'energia elettrica, facendo risparmiare all'aria di Milano e dintorni ben 30 tonnellate di CO₂. Il parco ha investito fin da subito nel sistema dei percorsi ciclo-pedonali che, in questi trent'anni, si è così sviluppato sino da avere oggi circa 30 km di piste, e almeno un'altra decina in costruzione, consentendo così una buona fruibilità e accessibilità ciclopedonale ai cittadini. Riguardo alla ciclopedonabilità, da anni si è investito nel sistema delle passerelle (al momento ne esistono 5), che consentono di collegare la rete di piste ciclabili e di offrire delle porte di accesso al parco a chi abita nei quartieri circostanti. Per integrare il parco nel territorio e metterlo in rete con gli attori istituzionali sono state avviate collaborazioni proficue con le università. Di particolare rilievo la sottoscrizione di una convenzione con l'Università degli Studi Milano Bicocca. Insieme all'Università Cattolica di Milano, invece, si è effettuato uno studio per comprendere i fenomeni di massiccia presenza di extra comunitari, sudamericani in particolare, che utilizzano aree del Parco, al fine di definire un percorso educativo ed integrativo di questi nuovi fruitori. Nel parco sono presenti nove lotti di orti per anziani per un totale di 350 appezzamenti coltivati da oltre 550 "ortisti": si tratta di piccole porzioni recintate in cui gli assegnatari trasformano aree di parco in giardini fioriti a beneficio di tutti i frequentatori. Inoltre, va sottolineato come il parco realizzi, grazie al coinvolgimento delle associazioni, oltre 150 iniziative culturali, ricreative, ludiche e didattiche, volte tutte a promuovere il "bene parco" come valore culturale oltre che ambientale. L'insieme di queste iniziative ha contribuito ad aumentare la fruizione responsabile del parco che oggi supera i 2.000.000 di cittadini all'anno.



FIG.16 MILANO – INQUADRAMENTO TERRITORIALE PARCO NORD



FIG.17 MILANO – VISTA DEL PARCO NORD

4.7.2 Il Parco Agricolo Sud Milano

Il Parco Agricolo Sud Milano è un parco regionale che comprende un'estesa area di circa 47.000 ha a semicerchio tra Milano e il confine sud della sua provincia, interessando il territorio di 61 comuni. Istituito il 23 aprile 1990, la gestione è stata affidata direttamente alla Provincia di Milano, nasce con lo scopo di proteggere e valorizzare l'economia agricola e di tutelare ambiente e paesaggio, mettendo così a disposizione di milioni di cittadini un enorme polmone verde e un grande patrimonio di natura, storia e cultura. Vi si possono trovare i tratti caratteristici della Pianura Padana: un'agricoltura intensiva che risale alle prime bonifiche del medioevo e una grande ricchezza d'acqua. La superficie coltivata è la più estesa, ma l'ambiente naturale è connotato dalla presenza di aree boscate, di parchi e oasi naturali. Nel parco ci sono più di 1400 aziende agricole, la cui attività principale è l'allevamento di bovini e suini; la coltura più diffusa è quella dei cereali, il riso ed il prato. Il territorio è ricco di nuclei rurali e cascine, oltre a notevoli presenze storiche ed architettoniche quali abbazie, castelli ed antichi complessi agricoli fortificati e cascinali. Il Parco intreccia, in un'esperienza forse unica a livello europeo, motivi di salvaguardia e tutela del territorio con la difesa di una funzione economica come quella agricola che ha segnato la storia dello sviluppo economico di quest'area; inoltre il Parco deve tenere conto di una domanda sociale sempre più ampia o alla ricerca di spazi aperti, fruibili e ricchi di significativi valori culturali, il tutto in un contesto di area metropolitana tra le più sviluppate del Paese. L'opera dell'uomo tenacemente, costantemente si è sforzata di regolare e modellare il corso delle acque valorizzandone il suo utilizzo a fini militari, agricoli, di vie di commercio e di traffico. Obiettivo fondamentale è il governo dello sviluppo entro criteri di compatibilità ambientale e nel rispetto della sua vocazione agricola, impossibile proprio in assenza di un strumento unitario come il Parco stesso.



FIG.18 MILANO – INQUADRAMENTO TERRITORIALE PARCO AGRICOLO SUD



FIG.19 PARCO AGRICOLO SUD MILANO – OASI LACCHIARELLA



FIG.20 PARCO AGRICOLO SUD MILANO – CASC. BOSCACCIO OASI NATURALE



FIG.21 PARCO AGRICOLO SUD MILANO – CASC. CAVALLAZZA



FIG.22 PARCO AGRICOLO SUD MILANO – ORTI CONDIVISI

4.7.3 Corona Verde Torino

L'idea che sta alla base del progetto Corona verde, di per sé, non è nuovissima; ne fa cenno il Piano Regolatore del 1956/59 e se ne fa carico il Piano Intercomunale del 1964: riorganizzare il sistema verde che circonda la città dal nord-ovest con La Mandria, la collina di Rivoli ad ovest, a sud Stupinigi ed ad est la collina riunite tra loro in sistema mediante le fasce fluviali di Po, Sangone, dora Riparia e stura di Lanzo. Ciò che oggi la rende più realistica e percorribile è che le istituzioni coinvolte hanno ormai una consolidata tradizione di collaborazione. Ma forse, il vero elemento portante, la "chiave di volta" potrebbe essere costituito dai parchi regionali che oggi "circondano" la città e proteggono proprio quei lembi di verde e quei tratti di fiume che nel progetto del 1964 dovevano costituire gli assi portanti di un sistema. E sono proprio i parchi regionali istituiti in questi anni a proporsi come l'ossatura e il traino di un progetto che abbraccia il capoluogo. Un abbraccio fatto di verde e natura che si amalgama con le testimonianze storiche ed artistiche. Corona verde - si propone di rovesciare l'idea che il verde debba "riempire" qua e là la città mettendo invece al centro della vita della città il suo verde, la sua possibile "naturalità". Il progetto prende le mosse dalla constatazione della ricchezza paesaggistica e storica, delle sue potenzialità ed anche fragilità, e dall'indissolubile legame che unisce la residenze sabaude di Stupinigi e de La Mandria con il loro ambiente naturale, il Po ed il suo parco, la Collina di Superga ed i suoi boschi. Quasi un salutare intrico tra i parchi cittadini, i monumenti poi, in un cerchio più ampio, i parchi regionali, ed in prospettiva fino ai laghi di Avigliana ed a quelli del Canavese. Ricchezze assiegate nel raggio di pochi chilometri percepite da tutti gli attenti osservatori del paesaggio che ebbero la ventura di visitare il capoluogo piemontese. *Le Corbusier, salito a Superga durante una visita a Torino, evidenziò la qualità estetica del verde e del paesaggio ai piedi delle Alpi Cozie che nelle giornate spazzate dal vento sembrano innalzarsi subito là, dove finisce la città.* Il fiume, le residenze sabaude, i parchi urbani e, negli ultimi vent'anni, i parchi regionali costituiscono una rete che sembra chiedere soltanto di essere curata e valorizzata. E la storia, breve ma ricca del sistema dei parchi regionali, potrebbe renderli capisaldi di una cultura del territorio che dovrebbe permeare ed "informare", ossia dare forma, al progetto. Progetto che proposto da alcuni parchi (Po torinese, Mandria, Stupinigi, Collina torinese) sta muovendo i primi passi con la costruzione della rete di rapporti, collaborazioni, idee e realizzazioni tra i parchi regionali e gli altri enti pubblici. Il progetto "corona verde" si propone, in estrema sintesi, di realizzare una politica integrata

dell'offerta di verde, stimolare e creare iniziative nel campo della formazione e della cultura del territorio, saldare testimonianze architettoniche, storiche e paesaggistiche in un "unicum" fruibile. Obiettivi che si propongono di distribuire nel tempo e nello spazio l'utilizzo degli spazi verdi ma, soprattutto dare corpo ad una cultura del territorio capace anche di costituire fonte di attrazione per un turismo moderno, fatto di molte opportunità integrate. Per le aree protette si tratta di mettere al centro l'aspetto sociale del parco, accogliendo alcuni aspetti del parco urbano come si è andato affermando a partire dal secolo scorso. Un "sistema" all'interno del sistema dei parchi piemontesi che abbracci il capoluogo offrendogli una valenza in più: quella del verde diffuso e fruibile. Il "cuore verde" di Torino pulsa; metterlo in collegamento con la corona verde che lo circonda vorrà dire dargli respiro, valorizzando quel legame ormai indissolubile tra verde ed architetture, tra memoria ed alberi, tra viali e testimonianze artistiche.



FIG.23 TORINO – INQUADRAMENTO TERRITORIALE CORONA VERDE



FIG.24 TORINO - STUPINIGI

4.7.4 Il Parco delle Colline di Napoli

Il Parco viene istituito il 16 giugno 2004, una tappa fondamentale lungo il percorso che ha portato alla sua nascita è rappresentata dal varo della legge regionale "Istituzione del sistema parchi urbani di interesse regionale" che individua gli ambiti urbani con notevole pregio ambientale e paesistico, fondamentali anche per il riequilibrio ecologico che apportano al territorio urbanizzato. Il Parco delle Colline si inserisce in tale contesto come progetto-pilota teso alla tutela del patrimonio naturale e dell'agricoltura nell'area metropolitana di Napoli. L'idea di un parco delle Colline di Napoli risale agli anni venti del secolo scorso ma inizia a concretizzarsi nel 1997, con la proposta di Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli per la zona nord- occidentale; nel 2001, l'adozione della Variante stessa conferma la volontà di tutelare e ripristinare l'integrità fisica e l'identità culturale del territorio cittadino, anche mediante la costituzione del Parco Metropolitan delle Colline di Napoli. Fondamentale ai fini dell'istituzione del Parco la Conferenza tra Comune, Provincia e Regione, tenutasi nell'ottobre del 2003. Le Colline di Napoli rappresentano una grande riserva ambientale a scala metropolitana che compensa l'eccessiva e sovraccarica urbanizzazione

circostante. Anche se attualmente poco conosciuta e usufruita dai cittadini stessi la zona è, insieme al centro storico, il territorio più pregiato della città. Il Parco promuove un modello di sviluppo sostenibile, non solo all'interno del territorio cittadino ma su scala metropolitana, teso alla valorizzazione dei beni storici, con la riqualificazione dei centri storici di periferia, di quelli rurali e naturali con la conservazione delle aree verdi e di quelli culturali, con la rivalutazione dell'agricoltura periurbana. Osservando il Parco dal punto di vista geografico ed urbanistico al di sopra delle divisioni amministrative esso è il cuore di una vasta area metropolitana, dove le aree attualmente considerate marginali e di periferia diventano vere potenzialità di compensazione ambientale che possono ridisegnare il rapporto tra centro e periferia. Quest'area rappresenta il luogo dove sperimentare importanti interventi di trasformazione urbana su scala metropolitana capaci di ridisegnare la città ed attivare processi economici ed occupazionali basati sull'industria del tempo libero e del turismo ambientale e culturale paragonati agli interventi realizzati in città quali Parigi, Berlino e Barcellona. Il Parco Metropolitano delle Colline di Napoli si estende per 2.215 ettari nella parte nord-occidentale della città, coprendo circa un quinto dell'intero territorio comunale. Include il sistema collinare, tranne Posillipo, situato al centro dell'estesa area metropolitana partenopea che, in particolare, con il mare e la linea di costa, definisce i contorni e la forma urbanistica del capoluogo stesso. Tutta la struttura collinare poggia su un basamento di tufo giallo caotico detto anche *napoletano*, caratterizzata dalla notevole presenza di valloni, di ampie conche e cavità naturali che si alternano a larghe strisce coltivate con sistemazione a terrazzamenti.

I confini del parco si estendono dalle pendici della collina dei Camaldoli, a ridosso delle conche dei Pisani e di Pianura, fino alla Selva di Chiaiano e al Vallone di San Rocco; in alcuni punti esso raggiunge il centro storico tanto da poter individuare tra l'abitato delle vere e proprie porte dischiuse sull'area protetta. E' il caso del Vallone di Sant'Antonio che raggiunge il Vomero, dello Scudillo che collega i quartieri di San Carlo e la Stella con i Colli Aminei, del Vallone di San Rocco che si allunga sui Ponti Rossi e che dopo aver aggirato il Parco di Capodimonte, si spinge fino all'Orto Botanico e al Reale Albergo dei Poveri. Anche la Vigna di San Martino, seppur in posizione isolata, è compresa nell'area del parco e insieme all'Eremo dei Camaldoli rappresenta un importante punto di riferimento nella storia e nella cultura della città, oltre che nella rappresentazione del paesaggio napoletano. I mammiferi presenti sono rappresentati dalla onnipresente volpe, da qualche faina e donnola, dal ghio, dal moscardino, da topi selvatici, da arvicole e dal raro topo quercino, considerato dal World Conservation Union specie ad alto rischio. Fra gli insettivori è da rilevare la presenza del mustiolo etrusco, il più piccolo mammifero europeo. Più numerosa e varia è l'avifauna. Oltre a tutti i piccoli uccelli canori come la capinera, il pettirosso, merlo, scricciolo e alcune specie di cince, sono presenti il picchio rosso maggiore e qualche colombaccio. Notevole e indicativa è la presenza dei rapaci, che hanno scelto i luoghi più selvaggi e appartati per nidificare. Nel bosco vive la poiana, mentre nelle cave abbandonate nidificano alcune coppie di gheppio e una coppia di falco pellegrino. Fra i rapaci notturni sono presenti la civetta, il barbagianni e l'allocco. Rari i rettili, rappresentati da una sola specie, il biacco paesistico, fondamentali anche per il riequilibrio ecologico che apportano al territorio urbanizzato. Il bosco è costituito in prevalenza da ceduo di castagno in evidente stato di vetustà. Il sottobosco è investito in prevalenza da pungitopo ed edera, dove l'ombreggiamento è garantito dalla copertura vegetale superiore, mentre la ginestra, il rovo e la canna e altre specie ricoprono il terreno nei punti più esposti all'illuminazione e dove si sta verificando il ripopolamento naturale.



FIG. 25 NAPOLI – INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PARCO DELLE COLLINE



FIG. 26 NAPOLI – VILLA FLORIDIANA



FIG. 27 NAPOLI – PARCO DELLA REGGIA DI CASERTA



FIG. 28 NAPOLI – REGGIA DI CASERTA

4.8 CARATTERI PAESAGGISTICI ED AMBIENTALI DELLA BRIANZA

Il territorio della Brianza, pur presentando connotati insediativi e paesaggistici comuni, appare articolato al suo interno in ambiti differenti, ciascuno dei quali possiede caratteristiche proprie, anche molto differenti le une dalle altre. Lo spazio aperto presenta un'estensione pari al 54% della superficie territoriale complessiva, un dato che include però situazioni molto diversificate per articolazione e composizione (aree agricole, parchi, aree verdi attrezzate). In particolare, l'agricoltura svolge un ruolo abbastanza marginale e solo un quarto del territorio è destinato a questo tipo di attività. Rappresenta un'eccezione l'ambito orientale, dove prevale la coltura dei seminativi, in particolare mais e cereali. La tessitura dei grandi spazi unitari è ben riconoscibile nel sistema delle tutele, in particolare i corridoi fluviali, elementi portanti che hanno supportato la creazione di aree a parco, da quelli regionali della Valle del Lambro e dell'Adda a quelli locali del Molgora e del Rio

Vallone, ma anche l'ambito delle Groane e il comparto agricolo del Vimercatese con il Parco della Cavallera. Al di fuori del sistema delle aree protette, mentre nel quadrante occidentale la disponibilità di spazi aperti risulta decisamente inferiore alla media, con alcune situazioni che possono essere definite residuali di un processo di quasi totale saturazione, nel settore orientale la dotazione di aree libere risulta soddisfacente da un punto di vista quantitativo, ma anche qualitativo. In ogni caso, i temi della ricomposizione delle frange dell'urbanizzato, del disegno dei margini tra costruito e spazio libero e del governo delle possibilità di trasformazione consentite caratterizzano nel suo complesso l'ambito provinciale, evidenziando la necessità di ricucitura e integrazione in un disegno ordinatore di tutte le risorse ambientali ancora disponibili. Da un punto di vista dell'idrografia superficiale, il territorio della Brianza appare innervato da numerosi corsi d'acqua (torrenti delle Groane, Seveso, Lambro, Molgora, Rio Vallone e Adda) che scorrono con andamento nord-sud, articolando e rendendo più ricche le diverse caratterizzazioni ambientali e paesistiche della provincia. Il canale Villoresi, invece, col suo andamento est-ovest, delimita a sud questo territorio, rappresentando l'elemento di divisione artificiale fra alta pianura asciutta e quella irrigua. Verso nord, le colline briantee costituiscono i rilievi più consistenti dell'ambito provinciale, profondamente segnati dalla presenza di numerosi terrazzi fluviali che si raccordano con lievi ondulazioni con l'alta pianura asciutta a nord del Villoresi, prevalentemente pianeggiante e che presenta un'attività agricola frammentata e poco differenziata con prevalenza di seminativo e prato (nella zona meridionale, per la presenza di risorgive e del Villoresi) e poche aree boscate nella parte più settentrionale. Nella porzione più occidentale della provincia, tra le conurbazioni sviluppatesi lungo le direttrici della Varesina e della Comasina, le Groane rappresentano un territorio di brughiera fra i più meridionali d'Europa e di peculiare interesse geologico, tutelato dall'omonimo parco. Si tratta di un ambito, oggetto di una fortissima pressione antropica, con una cortina edificata pressoché continua che segna il margine di un'urbanizzazione particolarmente diffusa. I caratteri geomorfologici hanno favorito il permanere di un ambiente prevalentemente naturalistico, estraneo sia al paesaggio rurale, sia alla prima grande ondata di industrializzazione, rappresentando un forte limite all'urbanizzazione. I centri urbani collocati a ovest delle Groane hanno dimensioni generalmente ridotte e, benché ormai quasi interamente collegati tra loro lungo la strada provinciale Bollate-Lazzate, evidenziano una struttura territoriale simile a quella del Vimercatese. A est delle Groane la trama insediativa appare molto simile a quella della Brianza centrale con centri urbani densamente abitati e saldati tra loro e la presenza esigua di spazi aperti e non edificati. L'ambito centrale presenta proprie peculiarità paesaggistiche e naturalistiche di raccordo tra gli ecosistemi montani e di pianura ed è interessato da un complesso sistema collinare e fluviale segnato profondamente dalla rete idrografica affluente al Lambro, che nel suo tratto più settentrionale si identifica con la parte più naturale del Parco della Valle del Lambro, dove il fiume è ancora ben visibile e scorre in un ambito di elevato valore naturalistico. Esso presenta inoltre una notevole consistenza di aree protette, oltre che di emergenze storico-architettoniche (sistemi di ville, complessi di archeologia industriale, ecc.) armonicamente fuse con il paesaggio naturale. Il ruolo marginale svolto attualmente dall'attività agricola ha determinato l'abbandono o la trasformazione della maggior parte delle cascine, oltre a una superficie agricola, prevalentemente coltivata a prato, decisamente frammentata. La trama insediativa di questa porzione più settentrionale è costituita da piccoli nuclei urbani e insediamenti sparsi, disposti soprattutto lungo le strade, e presenta una certa qualità paesaggistica e ambientale grazie agli ampi ambiti boscati e alla presenza del Parco della Valle del Lambro. È tuttavia un territorio particolarmente delicato sotto il profilo paesaggistico-

ambientale, che è cresciuto negli ultimi anni attraverso la reiterazione di piccoli insediamenti residenziali e produttivi. Il sistema insediativo lungo la Valassina, come d'altra parte l'area monzese, presenta, invece, notevoli fenomeni di compromissione delle aree di frangia che accolgono, a fianco di ciò che resta dell'attività agricola che un tempo aveva caratterizzato questi territori, le attività più disparate, spesso marginalizzate dalle strutture urbane (impianti di rottamazione, campi nomadi, depositi di varia natura, orti spontanei), accanto a centri commerciali e aree attrezzate per il tempo libero, spesso realizzate in modo del tutto casuale. Avvicinandosi alla conurbazione milanese, il paesaggio diventa intensamente costruito e abitato, coi centri urbani cresciuti fino a saldarsi tra loro, mentre lo spazio aperto ha assunto un carattere residuale e frammentato. I più recenti mutamenti nel disegno territoriale sono dovuti, soprattutto, agli interventi di sostituzione e trasformazione interni volti al recupero delle vecchie aree industriali semicentrali, oltre che alle espansioni e al proliferare della grande distribuzione commerciale lungo gli assi di maggiore percorrenza. Procedendo verso est, l'ambito orientale della provincia si caratterizza per un'articolazione policentrica del territorio, legata alla permanenza della trama dei nuclei storici, oggi peraltro sottoposti a decise dinamiche insediative, che hanno quasi tutti mantenuto la propria individualità e riconoscibilità nel territorio, nonostante siano percepibili alcuni fenomeni conurbativi nella porzione sud-occidentale, in particolare lungo la rete viabilistica verticale, caratterizzati da modelli insediativi ed edilizi a carattere più aperto ed estensivo, rispetto agli ambiti a maggior densità. Lo sviluppo urbano di quest'area ha saputo mantenere alti i livelli di qualità nelle forme dell'abitare, nel paesaggio, nell'ambiente e nella struttura socio-economica. In tale ambito, che assiste al progressivo formarsi della nuova conurbazione Agrate-Vimercate, gli spazi aperti, utilizzati per la gran parte a fini agricoli, hanno conservato integrità e continuità e rappresentano quasi il 60% della superficie dell'intero territorio del Vimercatese, mentre le fasce di naturalità lungo Molgora e Rio Vallone, tutelate dai PLIS omonimi, rappresentano degli elementi di eccezione. Il sistema agricolo, in cui prevalgono, oltre alle superfici a seminativo e a prato, gli impianti florovivaistici e le colture orticole, appare ancora riconoscibile e apprezzabile, rivestendo notevole importanza in quanto elemento di interfaccia e di relazione tra i diversi sistemi insediativi e, almeno in prospettiva, per la possibilità di istituire un rapporto privilegiato tra i margini dei tessuti urbani e lo spazio aperto. Sotto il profilo paesaggistico-ambientale, sono aree di estrema potenzialità (e per contro di estrema fragilità) proprio in ordine al loro ruolo di assorbimento degli impatti da parte del sistema insediativo e in relazione alla loro funzione di riequilibrio ecologico, riqualificazione del paesaggio e promozione di un "presidio ecologico" del territorio.

4.8.1 IL SISTEMA DELLE AREE PROTETTE

I parchi regionali

Nel territorio brianzolo le grandi aree protette possono essere lette come il necessario contesto delle strutture urbane dell'area metropolitana, e, pur rappresentando il limite alla loro diffusione, ne delineano i margini, pur non costituendo ancora una vera "cintura verde". Il sistema delle aree protette, che nell'intera Lombardia supera il 21% del territorio, nella provincia di Monza e Brianza si alza al 27% a ulteriore conferma della urgenza di tutela degli spazi aperti, a fronte di una percentuale di suolo occupato da strutture urbane pari al 46%, a testimonianza di una sostanziale scarsità di spazi liberi, in special modo di quelli non soggetti a tutela.

Nell'ambito della provincia di Monza e Brianza il sistema è costituito da tre parchi regionali e risponde principalmente alla necessità di conservare e garantire a lungo termine gli ambienti di maggiore interesse paesaggistico, naturalistico e storico dei grandi corsi d'acqua (Lambro e Adda) e degli ambiti dei terrazzamenti e dei boschi delle Groane. In questo quadro, a partire dai Parchi regionali e naturali istituiti, il progressivo avvio dei Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS), che ormai coprono oltre l'11% della superficie provinciale (4.738 ha), conferma l'interesse e la necessità di completare la "cintura verde" del territorio densamente urbanizzato a nord del capoluogo regionale, oltre che di tutela e valorizzazione complessiva dello spazio libero e del verde in un quadro strategico di riferimento, i cui punti di forza devono ricercarsi nell'ambiente agricolo e in quelle aree in cui ancora permane evidente la valenza ambientale-naturalistica. I sistemi sopra descritti hanno tutti un andamento radiale rispetto all'area centrale e presentano spesso aspetti di grande frammentarietà. Inoltre, nei parchi regionali e locali se da un lato le tutele paesistiche e naturalistiche sono prioritarie e costituiscono un vincolo alle espansioni insediative, dall'altro le strutture urbane acquistano qualità (e quindi valore) quanto più affacciano su aree di pregio ambientale, come è possibile riscontrare, ad esempio, nelle aree di contesto del Parco di Monza. Gli aspetti di tutela della natura siano prevalenti nei parchi fluviali e forestali: il Parco delle Groane, sottopone a tutela naturalistica ampie zone di brughiera, il Parco della Valle del Lambro e il Parco dell'Adda Nord individuano nelle aree di pertinenza dei fiumi gli ambiti di maggiore pregio. Le aree riservate ad attrezzature per la fruizione acquistano peso sempre maggiore quanto più ci si avvicina all'area centrale e densamente abitata della regione urbana milanese, con significative presenze nel Valle Lambro, nel quale la necessità di accedere a luoghi dove esercitare pratiche sportive, trascorrere il tempo libero, fino al semplice bisogno di "aprire le finestre" sul verde determina una forte pressione in corrispondenza del Parco di Monza. Oggi il ruolo di questo parco è essenzialmente di carattere sovracomunale, andando a investire tutta l'area a nord di Milano, ponendosi come anello di congiunzione tra le colline brianzole e la pianura asciutta. La mancanza di territori agricoli produttivi tipici della bassa pianura irrigua rende di scarso rilievo i temi tipici del paesaggio agrario. In particolare, il Parco della Valle del Lambro, oltre a individuare il "sistema delle aree prevalentemente agricole", comprende aree agricole interne al perimetro di Parco naturale classificate come aree di protezione dei corsi d'acqua in quanto facenti parte dell'ecosistema fluviale.

I Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS)

Attualmente in provincia di Monza e Brianza sono presenti 10 PLIS riconosciuti, la cui superficie complessiva supera i 4.700 ettari. In quest'area i primi parchi locali traggono origine da tutele paesistiche o naturalistiche di corsi d'acqua minori (Molgora) o di aree boscate (Rio Vallone), ma in seguito si sono estesi soprattutto alla difesa e riprogettazione paesistica di aree agricole interstiziali rispetto all'espansione dell'edificato, rivolgendosi alla conservazione e alla valorizzazione di spazi aperti anche attraverso la creazione di aree attrezzate. È il caso del Parco del Grugnotorto e di quello della Brianza Centrale, che rappresentano uno snodo nel sistema delle grandi aree protette, situandosi in una posizione strategica rispetto alle Groane, al Parco Nord, al Parco della Valle del Lambro e a quello della Media Valle del Lambro, grazie anche alle connessioni permesse dalle aste del Seveso e del Villaresi. In Brianza, osservando la distribuzione di queste aree protette, che si caratterizzano per un andamento radiale si può abbozzare l'ipotesi di due sub-sistemi interposti tra i grandi ambiti tutelati dei parchi regionali:

- il sistema ovest, tra i parchi delle Groane, Nord Milano e Valle Lambro, costituito dai PLIS della Brianza Centrale, del Grugnotorto-Villoresi e da quello della Media Valle del Lambro;
- il sistema est, tra i parchi Valle Lambro e Adda Nord, costituito dai PLIS del Rio Vallone, del Molgora, delle Colline Briantee, della Cavallera ed Est delle Cave.

Il consolidamento di alcune di queste iniziative e la loro messa in rete mediante la formazione di un sistema di percorsi ciclabili, consentirà di redistribuire la domanda di spazi verdi accessibili e di allentare conseguentemente la pressione precedentemente esercitata sui pochi parchi esistenti strutturati ed effettivamente protetti, primo fra tutti il Parco di Monza. A loro volta, i parchi più esterni, a partire dal Molgora, indirizzano il tema della fruizione verso la percorribilità del territorio, garantita da un'estesa rete di itinerari ciclopedonali. Il Parco del Molgora e quello del Rio Vallone (rispettivamente con il 62% e il 56% del loro territorio) individuano le aree di indirizzo agricolo in un corretto equilibrio fra esigenze produttive, ambientali e fruibili, mentre il Parco della Brianza Centrale prevede una maggiore integrazione con la fruizione dello spazio rurale e con gli interventi di forestazione.

4.8.2 RETE DELLA MOBILITA' DOLCE

Si tratta di percorsi di interesse sovracomunale ai quali viene attribuito un prevalente valore fruitivo e visivo percettivo, con particolare riferimento ai modi contemporanei di fruire e di godere della dimensione paesaggistica, anche sfruttando le opportunità offerte dalla mobilità dolce, come elemento per la conoscenza e la fruizione del paesaggio. I tracciati guida paesaggistici costituiscono i grandi itinerari percettivi del paesaggio provinciale. Hanno la peculiarità di essere fruibili con mezzi e modalità altamente compatibili con l'ambiente e il paesaggio, vale a dire con mezzi di trasporto ecologico (ferroviari, pedonali, cicloturistici, ippici, canoistici e altri). I principali tracciati guida paesaggistici sono:

- pista ciclabile del canale Villoresi;
- greenway della Brianza e della Valle del Lambro;
- greenway della Valle dell'Adda;
- greenway Pedemontana;
- pista ciclo-campestre delle Groane;
- pista-ciclo-campestre del Molgora;
- pista ciclo-campestre del Rio Vallone.

I percorsi di interesse paesaggistico sono costituiti da alcune direttrici che permettono la conoscenza e la comprensione dei diversi paesaggi che caratterizzano la provincia di Monza e della Brianza, consentendo la percezione visiva di ambiti e contesti di valore paesaggistico, o costituendo essi stessi elementi di rilevanza paesistica per la presenza di manufatti, attrezzature o apparati vegetazionali. In tal senso, gli elementi considerati come matrici dell'individuazione dei percorsi sono, principalmente legati a:

- la presenza di corsi d'acqua, naturali e artificiali considerati elementi ordinatori del paesaggio provinciale;
- i collegamenti tra aree protette regionali e locali

- i “sistemi” di beni presenti con particolare capacità di caratterizzare il percorso scelto (architettura rurale, archeologia industriale, sistemi difensivi, ville signorili, nuclei di antica formazione e centri storici, ecc).

I percorsi così definiti si avvalgono di diversi tipi di strade, comunali, provinciali, rurali e delle strade alzaie; non sempre sono dunque percorribili con qualsiasi mezzo. I principali percorsi di interesse paesaggistico, al fine di individuare possibili iniziative di sviluppo turistico del territorio, sono:

- la valle dell’Adda: paesaggio della valle fluviale dell’Adda e del naviglio di Paderno;
- dal Rio Vallone ai terrazzi pre collinari della Brianza;
- il torrente Molgora e l’alta pianura asciutta;
- il paesaggio della valle del Lambro;
- la Valassina e il paesaggio dell’alta pianura;
- il paesaggio del terrazzo delle Groane;
- dal Seveso al Lambro: paesaggi della brughiera e dell’alta pianura asciutta;
- il canale Villoresi: paesaggi agrari e urbani dell’alta pianura.

Per la Brianza orientale, dove il sistema degli spazi agricoli è ancora chiaramente leggibile e l’agricoltura continua a definire l’identità territoriale e del paesaggio, sono individuabili le trame dei percorsi rurali.

4.9 IL PROGETTO DI TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Gli spazi liberi, in assenza di logiche di pianificazione unitaria, risultano ulteriormente frammentati dalla presenza delle grandi infrastrutture di mobilità e, con la progressiva scomparsa dell’attività agricola, non sono più in grado di costituire paesaggio di contesto alle aree urbane. Solamente interventi di ricostruzione paesaggistica e ambientale, affidati a programmazione concordata tra le amministrazioni locali (PLIS e altre), la realizzazione della rete verde o un adeguato utilizzo delle opere di mitigazione e compensazione delle nuove infrastrutture, appaiono oggi in grado di incidere in modo significativo sui paesaggi esistenti. Nell’ambito dell’area brianzola le maggiori opportunità sono rappresentate dunque da:

- l’aggancio, attraverso il Parco della Brianza Centrale, del Parco della Valle del Lambro con quello delle Groane;
- le ricuciture minute della maglia degli spazi liberi, capaci di attenuare l’impatto con l’insieme delle barriere infrastrutturali, soggette per altro ad ulteriori potenziamenti;
- la formazione di “corridoi” verdi in abbinamento con i grandi itinerari ciclabili, quali l’alzaia del Villoresi, la greenway Pedemontana e il sistema della direttrice Valassina, collegata all’itinerario del Parco della Valle del Lambro a partire da Monza lungo il fiume;
- il collegamento lungo il margine di pianura est dal Parco Est delle Cave fino al Parco dei Colli Briantei, attraverso la Cavallera;
- la formazione di un corridoio fra Molgora e Rio Vallone.

Al fine di indirizzare lo sviluppo del territorio, in cui la forte antropizzazione costituisce il connotato principale, verso una pianificazione compatibile con l’ambiente, il progetto si connota come proposta unitaria, in cui, sulla base del rilievo dei principali elementi qualificanti e delle relative criticità, viene individuato un disegno

strategico di lungo periodo per la messa a sistema dei parchi, in primis i PLIS, delle aree di valenza naturalistica, degli ambiti di rilevanza paesistica, delle aree per la fruizione.

4.9.1 La rete verde di ricomposizione paesaggistica

Il Piano Territoriale Regionale attribuisce all'impegno di contrastare il consumo di suolo un forte significato strategico da perseguire avvalendosi soprattutto di piani e programmi di coordinamento e gestione del territorio espressi ai diversi livelli provinciale e comunale. A tal fine propone come base l'assunzione del sistema rurale- paesistico- ambientale, che comprende ambiti che assolvono a differenti funzioni, spesso sovrapponibili, e che compongono fundamentalmente il territorio libero da insediamenti, ovvero "non costruito" per utilizzare con il PTR un'efficace espressione molto diretta, volta soprattutto ad evitare ambiguità interpretative sul concetto di "territorio libero" spesso assimilato a "territorio disponibile". La strategia è di far interagire le diverse funzioni sottese a questo sistema per raggiungere l'obiettivo prioritario di contenere il consumo di suolo. La rete verde è definita come "sistema integrato di boschi, alberate e spazi verdi, ai fini della qualificazione e ricomposizione paesaggistica dei contesti urbani e rurali, della tutela dei valori ecologici, naturali e storico culturali del territorio, del contenimento del consumo di suolo e della promozione di una migliore fruizione dei paesaggi di Lombardia". La rete verde proposta individua nel particolare contesto insediativo della Provincia di Monza e della Brianza un perimetro alquanto frastagliato, che coinvolge ambiti residuali, ancora liberi dall'edificazione, finalizzato a connettere da un punto di vista paesaggistico, naturalistico e fruitivo i territori compresi tra l'altopiano delle Groane e la valle dell'Adda. Per quanto concerne la subordinata articolazione della rete verde, in 'struttura primaria', 'nodi', 'corridoi', 'varchi', occorre dire che la speciale situazione del territorio provinciale di Monza e della Brianza non facilita un'operazione in tal senso. E ciò per le seguenti ragioni:

- la fittissima trama urbanizzata che pure limita fortemente l'identificazione di elementi sostanziali e di 'sistema' della rete verde;
- infine, la stessa normativa prevista per la rete verde che essendo fortemente limitativa dell'attività trasformativa viene, in sostanza, ad essere prevalente sull'insieme dei suoi singoli elementi, corridoi, varchi o nodi che siano.

Cionondimeno, e allo scopo di rendere maggiormente motivata la costruzione della rete e articolata la sua lettura ho identificato i principali 'corridoi', ovvero quelle unità lineari di base che garantiscono la necessaria interrelazione fra gli spazi aperti e, di conseguenza, l'impalcato stesso della rete.

4.9.2 Corridoi della rete verde nel settore ovest della Provincia

A ovest della valle del Lambro, la rete verde tende a salvaguardare gli ultimi possibili collegamenti tra le aree a più elevata naturalità, attraverso un fitto tessuto urbanizzato. Assunto come elemento primario all'estremità occidentale della provincia il corridoio costituito dal parco regionale delle Groane, e dal suo naturale collegamento verso nord con il parco della Brughiera Briantea, la rete verde provinciale, seguendo la traccia

dettata dalla Rete Ecologica Regionale, individua due corridoi che si attestano sull'esistente PLIS del Grugnotorto e raggiungono il corridoio trasversale pedemontano: il ramo ovest integra le aree dello stesso PLIS del Grugnotorto, mentre il ramo est, orientato intorno all'asse della Valassina, attraverso le città di Muggiò, Desio e Lissone, supera il corridoio trasversale raggiungendo infine il parco Regionale della valle del Lambro attraverso i residui spazi liberi tra Albiate e Carate.

4.9.3 Corridoi della rete verde nel settore est della Provincia

Il territorio posto ad est della valle del Lambro è solcato da tre corridoi verdi che si snodano in direzione nord-sud seguendo l'orientamento dei corsi d'acqua che conservano significative caratteristiche di naturalità. La rete è innestata, a partire da ovest, sul corridoio primario della Valle del Lambro, che si prolunga attraverso la città di Monza, collegandosi al PLIS della Media Valle Lambro. Al centro del territorio scorre il torrente Molgora, che costituisce una fascia di naturalità tutelata dal PLIS omonimo, e unisce il Parco regionale di Montevicchia e della Valle del Curone (in provincia di Lecco) con il Parco Agricolo Sud Milano. Si configura così il corridoio del Molgora, dorsale principale dell'est Brianza, che presenta le maggiori criticità nell'attraversamento dei centri abitati di Vimercate, Agrate e Caponago. Fra il corridoio del Lambro e quello del Molgora è stato individuato un asse intermedio che unisce i parchi dell'est milanese con il PLIS della Cavallera e, attraverso opportuni varchi verso nord, con il PLIS dei Colli Briantei. A est del Molgora si trova poi il rio Vallone, anch'esso collocato all'interno di un PLIS, che prosegue a nord in provincia di Lecco. Il sistema a rete è necessariamente integrato da un corridoio trasversale, che corre nella parte centro-meridionale del territorio unendo tra loro i corridoi verticali, completando il raccordo già individuato nella parte nord. Questo corridoio, inteso a raccordare il Lambro con L'Adda, deve farsi largo tra le conurbazioni di Monza e Villasanta, aggirando poi Concorezzo (alternativamente a nord oppure a sud), incrociando quindi i successivi corridoi nord-sud fino a raggiungere il Parco dell'Adda in territorio provinciale di Milano

4.9.4 Gli ambiti di azione paesaggistica

Gli spazi aperti residui di una provincia così intensamente urbanizzata come quella di Monza e della Brianza sono un fondamentale bene comune da tutelare attivamente, non solo al fine di arrestare il consumo di suolo, attribuendo ad essi un nuovo senso e una nuova utilità che li sottragga allo stato di aree degradate, di spazi dell'agricoltura residuale e di aree da destinare a usi erosivi (cave, discariche) o in attesa di un'ipotetica valorizzazione. Prima spazi periferici tra centri un tempo separati ed ora di un'unica città continua, gli spazi aperti devono riacquistare un nuovo valore paesaggistico e civile, una nuova centralità. La città è cresciuta senza alcuna attenzione alla valorizzazione degli spazi aperti e della campagna, impoverita dalle trasformazioni economiche. Occorre per questo promuovere un insieme di azioni integrate di riqualificazione fruitiva, paesaggistica, ecologica ed agronomica degli spazi aperti alla scala dell'intera Provincia. Gli spazi aperti sono infatti una fondamentale risorsa che può assolvere ad una molteplicità di ruoli:

- sono spazi da percorrere e frequentare, insieme di percorsi da cui vedere il paesaggio e l'orizzonte delle Alpi;
- formano un sistema di prati e di boschi fruibili, uno spazio pubblico di incontro e di relazione condiviso da diverse città;
- sono nuovo paesaggio di riferimento per parti di città senza immagine e qualità urbana e possono garantire una "urbanità" che il semplice ammasso di edifici emerso negli ultimi sessant'anni non è generalmente in grado di garantire;
- sono elemento essenziale di sicurezza ambientale ed ecologica. La permeabilità di questi suoli evita l'eccessivo carico della rete idraulica e consente il ricarica della falda; la presenza di vegetazione (sistemi agroforestali o forestali) evita il costituirsi di bolle di calore e può avere effetti rilevanti di riequilibrio microclimatico e di miglioramento della qualità dell'aria. Questi spazi costituiscono inoltre un'isola di silenzio e di penombra in un territorio caratterizzato da elevati livelli di inquinamento acustico e luminoso;
- sono elementi per ricostruire una naturalità di prossimità che oggi è fattore di competitività dei diversi territori;
- sono elementi per ricostruire il tessuto agricolo per l'alimentazione, che possa garantire un'adeguata produzione di prossimità secondo protocolli di elevata qualità alimentare (nel campo orticolo e in quello delle produzioni delle carni);
- sono elementi per ricostruire il tessuto agricolo per la biomassa, che possa sperimentare eventuali potenzialità energetiche;
- sono elementi per la promozione di una nuova economia della manutenzione, in accordo tra amministrazioni e agricoltori, per una cura del suolo che combina aspetti produttivi ed aspetti di naturalità e che oggi può estendersi anche in campo socio-educativo.
- sono occasione per il riequilibrio dei valori immobiliari e la facilitazione nel governo urbanistico. Se non soggetti a trasformazione urbanistica, gli spazi aperti possono avere la funzione indiretta di indirizzare gli investimenti immobiliari ed infrastrutturali alla riqualificazione del tessuto già urbanizzato e all'innovazione delle infrastrutture, piuttosto che alla loro estensione.

5. INQUADRAMENTO STORICO URBANISTICO DI MONZA

Tra fine dell'800 ed i primi del '900, inizia per Monza un periodo di forte espansione residenziale e produttiva, con lo sviluppo dell'industria del cappello. La popolazione passa da 25.970 abitanti nel 1861 a 52.659 nel 1911, raddoppiando. La città aveva trovato espansione al di là delle mura secondo le direttrici radiali per Agrate, Lissone, Muggiò oltre che verso Milano. Sino alla metà dell'Ottocento, Monza era ancora tutta racchiusa tra le mura viscontee (tracciato delle attuali vie Visconti, Manzoni, Appiani), mentre spiccava poco a nord la presenza della Villa Reale e del Parco, del tutto fuori scala rispetto alle dimensioni della città, la quale era considerata come "annessa alla Villa e al Parco" voluto nel 1805 da Napoleone (e perciò chiamato "imperiale"). Da non dimenticare poi che nel 1840 era stata creata la ferrovia per Milano, una delle prime in Italia. Tutto ciò è ben visibile in una nota mappa del 1845 di Giovanni Brenna.

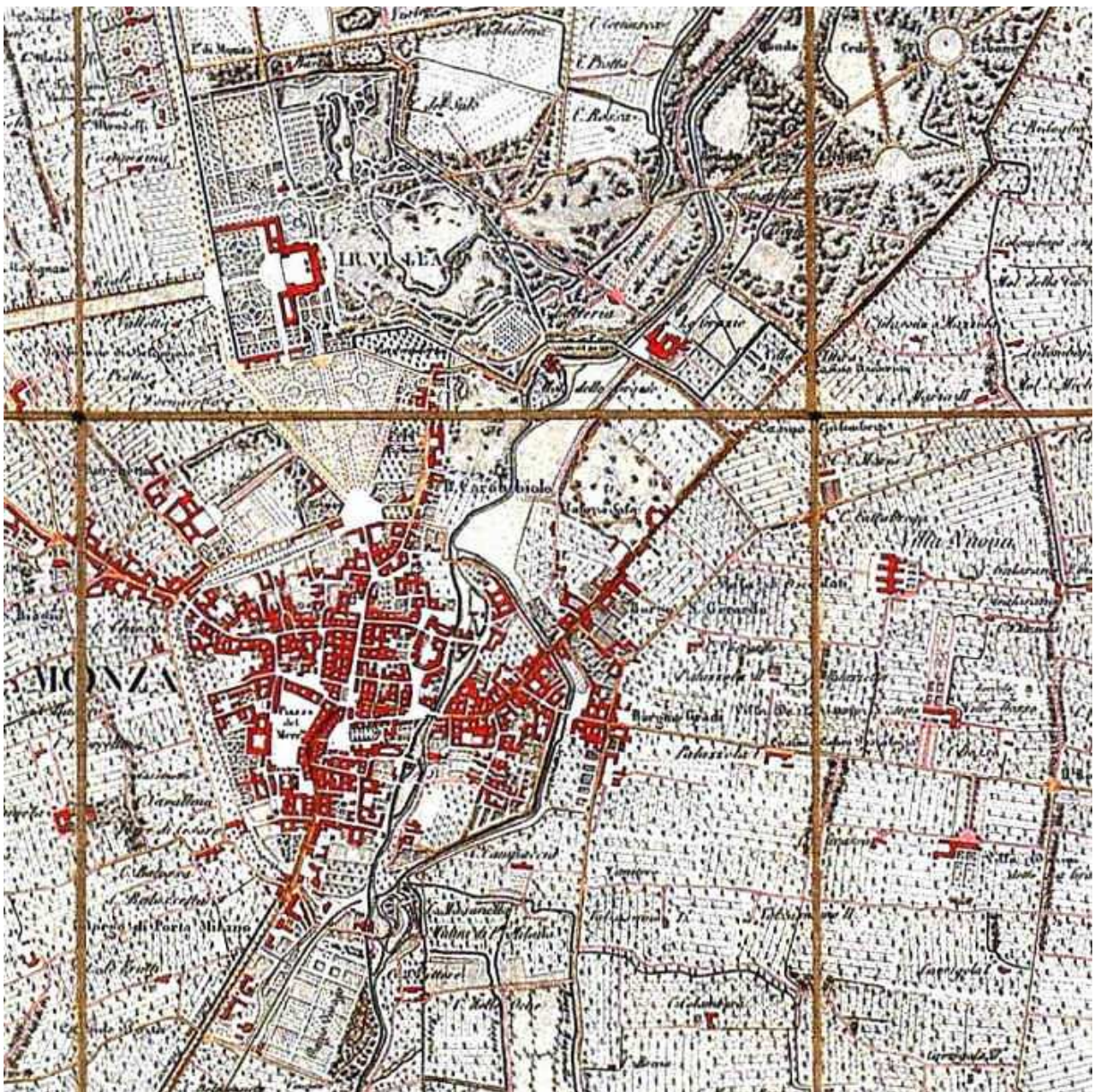


FIG.29 MONZA – MAPPA DEL 1845

Monza, da subito, utilizzò la normativa intervenuta in campo urbanistico e per le espropriazioni. Si trattava della legge n. 2359 del 1865, che all'art. 86, recitava: " *I Comuni in cui trovasi riunita una popolazione di diecimila abitanti almeno, potranno, per causa di pubblico vantaggio, determinata da attuale bisogno di provvedere alla salubrità ed alle necessarie comunicazioni, fare un piano regolatore, nel quale siano tracciate le linee da osservarsi nella ricostruzione di quella parte dell'abitato in cui sia da rimediare alla viziosa disposizione degli edifici, per raggiungere l'intento*". Quindi i piani dovevano essere fatti per motivi igienici, viabilistici ed estetici. Poco dopo l'approvazione di quella legge, Monza adottò, tra il 1871 e il 1886, quattro piani di allineamento relativi ad allargamenti stradali, rettifiche e nuovi tracciati, tutti approvati con Regio Decreto. Si trattava di: allargamento delle vie San Maurizio e Porta di Lecco (R.D. 30 maggio 1871); allargamento delle vie Vittorio Emanuele dalla chiesa di San Maurizio al ponte di Lecco (R.D. 8 dicembre 1878); nuova strada fra via Balossa e Terraggio di Porta Milano (R.D. 2 maggio 1886); sistemazione di via Borghetto e della Strada per Villa Regia (R.D. 16 ottobre 1886). Mancava però ed ancora una visione urbanistica d'insieme della città, da realizzarsi con lo strumento del piano urbanistico generale.

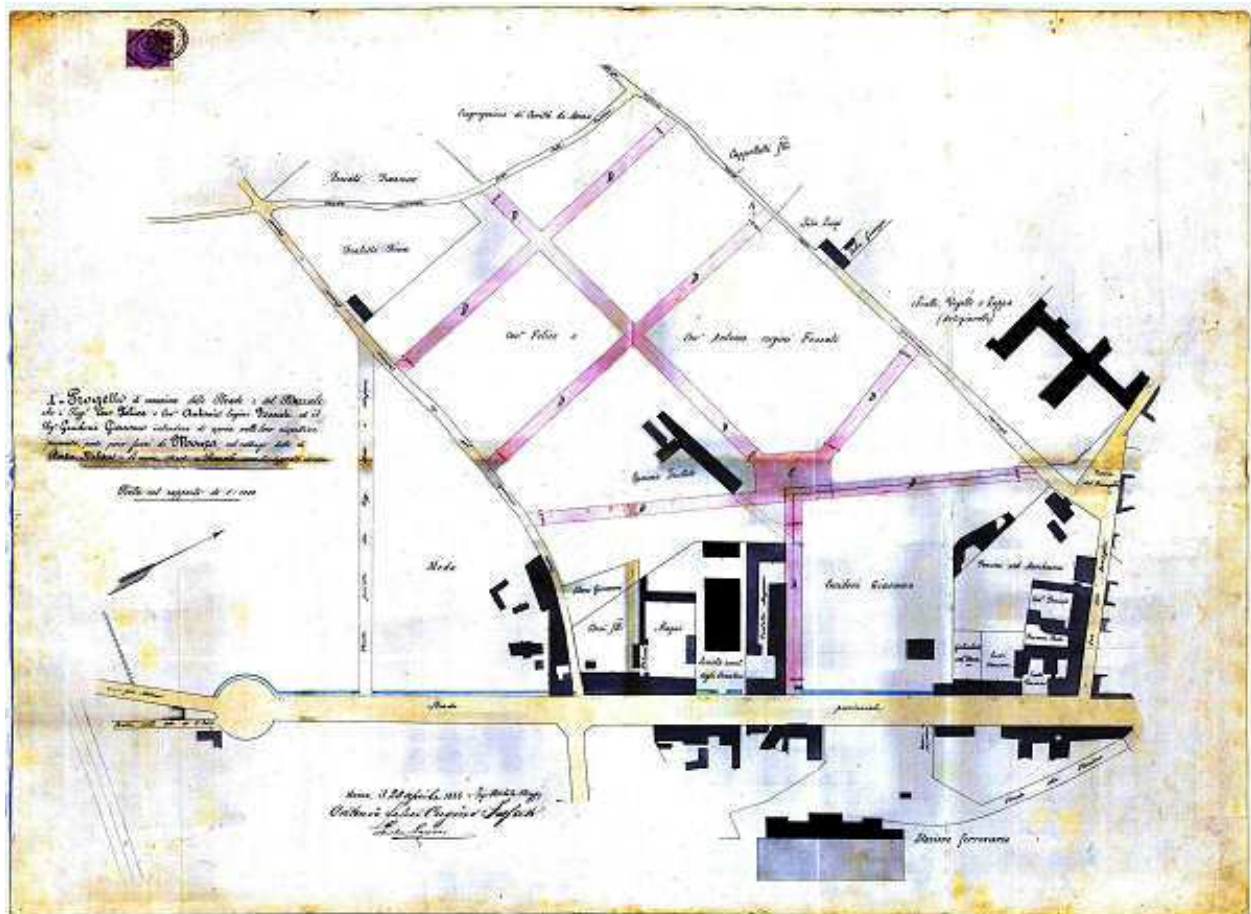


FIG.30 MONZA – PROGETTO DELLE STRADE DEL PIAZZAALE DI PORTA MILANO DEL 1889

Un primo atto di regolamentazione dell'edificazione, che seguiva al regolamento d'ornato del 1843, che normava le altezze e l'aspetto degli edifici, viene approvato dal Consiglio comunale nella seduta del 28 novembre 1907 ed entra in vigore il 15 giugno 1908, in seguito all'approvazione della GPA e l'omologazione del Ministero dei LLPP. Esso prevede la composizione della Commissione Edilizia e l'obbligo di denuncia per

le opere edilizie, nonché meccanismi di silenzio assenso in caso di inerzia del Comune. Il regolamento era accompagnato da una perimetrazione entro la quale scattava l'obbligo di richiedere l'autorizzazione e la licenza edilizia.

Esso costituirà l'ossatura di tutti i seguenti regolamenti edilizi di cui si doterà Monza, in realtà assai pochi, considerando che quello attuale risale al 1928, con poche modifiche successive. La legislazione italiana ha sempre distinto lo strumento del Regolamento Edilizio da quello del Piano Regolatore vero e proprio, dicotomia che permane ancora oggi, dopo 150 anni. Il R.E. non fa parte degli elaborati del PRG, il quale ha peraltro proprie Norme Tecniche di Attuazione (NTA), legate alle singole zone del Piano (indici edilizi per l'edificazione, distanze dalle strade e dai confini, rapporti di copertura, destinazioni d'uso ammesse, ecc.).

Il primo vero piano regolatore è quello del **1910**, studiato dall'Ufficio tecnico comunale; in realtà riguardava solo la parte orientale di Monza, nelle zone comprese tra le vie Lecco, Bergamo, Milano e rinviava ad un ulteriore studio di ampliamento per la corrispondente zona ovest di Monza. Non risulterà comunque determinante come atto di pianificazione. Diverso è il caso del PRG del **1925**, adottato dal Commissario prefettizio Vittorio Ferrero l'8 luglio di quell'anno, poi approvato con Regio Decreto del 17 giugno 1926 solo per gli interventi nelle zone centrali. Anche quello strumento venne elaborato dall'Ufficio tecnico comunale e prevedeva una serie di interventi di demolizione e ricostruzione nel centro storico, sull'antica piazza del Mercato (oggi piazza Trento e Trieste), mentre esternamente prefigurava uno schema viabilistico ad anello ed un reticolo di strade radiali a supporto dell'edificazione, così come meglio risulta dalle planimetrie.

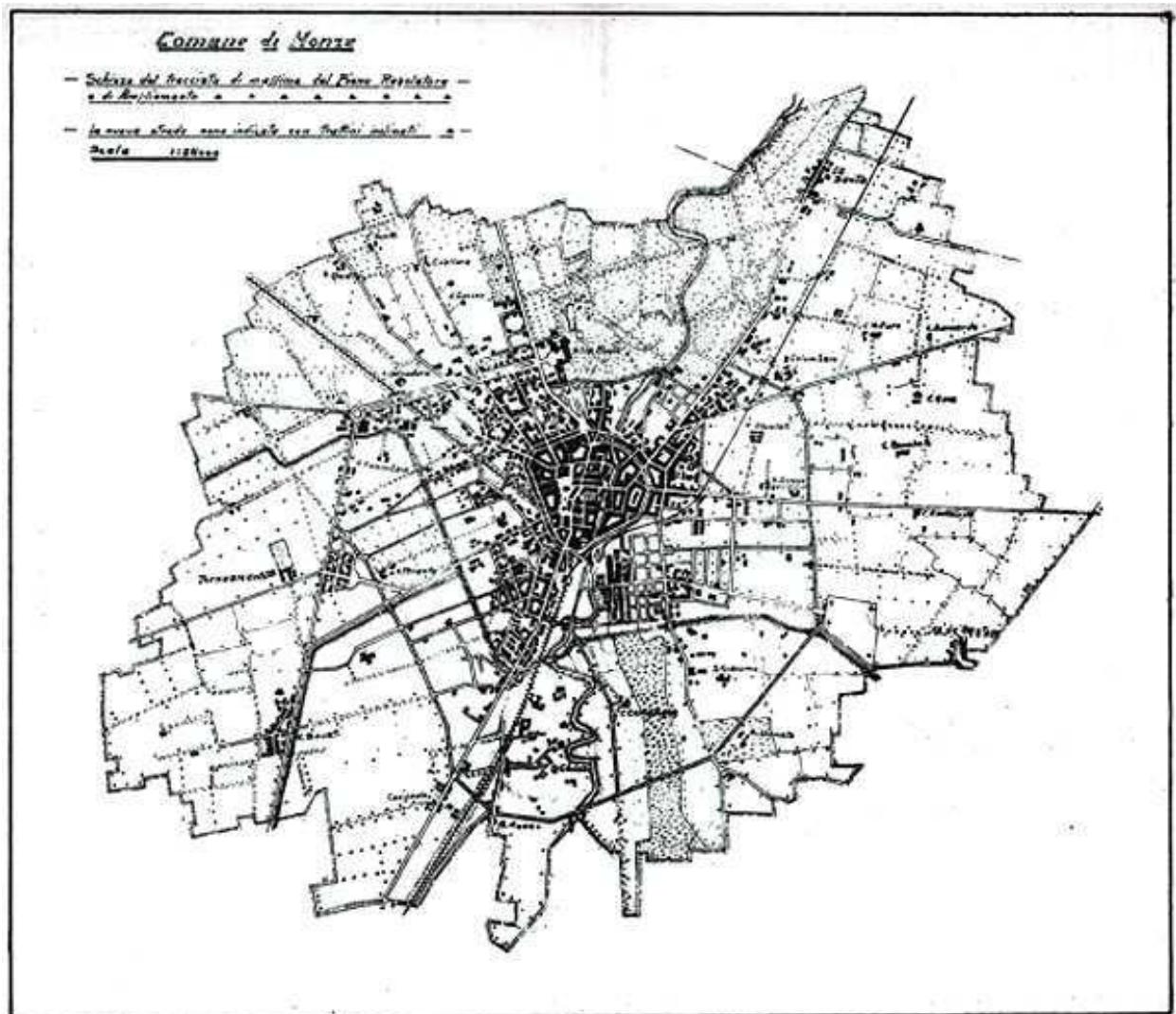


FIG.31 MONZA - IL PIANO REGOLATORE DEL 1925

Si notino in quella pianta i confini comunali ed in particolare quelli a nord, nel Parco, dove nel frattempo (1922) era stato costruito in soli 4 mesi l'autodromo, il quale ricadeva tutto nei territori dei comuni di Veduggio, Biassono e dell'attuale Villasanta. L'annessione al Comune di Monza di quelle parti del Parco, avvenne solo il 29 novembre del 1928 con Regio Decreto di Vittorio Emanuele III, controfirmato da Mussolini. Nel 1928, con atto podestarile del 16 maggio, viene adottato il nuovo Regolamento Edilizio, modificato in seguito ad alcuni rilievi mossi dal Ministro dei LLPP, ed entrato in vigore a tutti gli effetti il 7 gennaio del 1930. Da allora, salvo poche modifiche introdotte ad alcuni articoli nel 1949, nel '56, nell'81, nel '93 e nel '96, quel regolamento edilizio rimane ancora oggi vigente. In quello stesso anno viene edificato parte del palazzo civico e nel '32 viene inaugurato da Mussolini il monumento ai caduti dello scultore Pancera. Si prevedeva sin da allora l'abbattimento del Teatro Sociale per la costruzione di un nuovo edificio che avrebbe dovuto fronteggiare il nuovo municipio, dove poi è stato realizzato il cosiddetto "palazzo Upim". Monza, nel frattempo aveva visto la propria popolazione crescere con ritmi assai minori rispetto ai 20 anni precedenti, passando da 52.659 abitanti nel 1911 a 59.984 nel 1931, con un aumento del 14% circa. Ma già nel 1932, il podestà Ulisse Cattaneo fa indire un concorso di idee per il nuovo PRG. Tra i quattro progetti pervenuti, la commissione

giudicatrice premia nel gennaio del '34 quello degli ingegneri e architetti Chiolini, Morone, Natoli e Putelli. L'elaborato fa proprio molti dei temi razionalistici dell'epoca prevedendo lo sviluppo per quartieri omogenei, separati da spicchi di zone verdi, raccordati da una grande circonvallazione esterna, presente già nel Piano del '25.

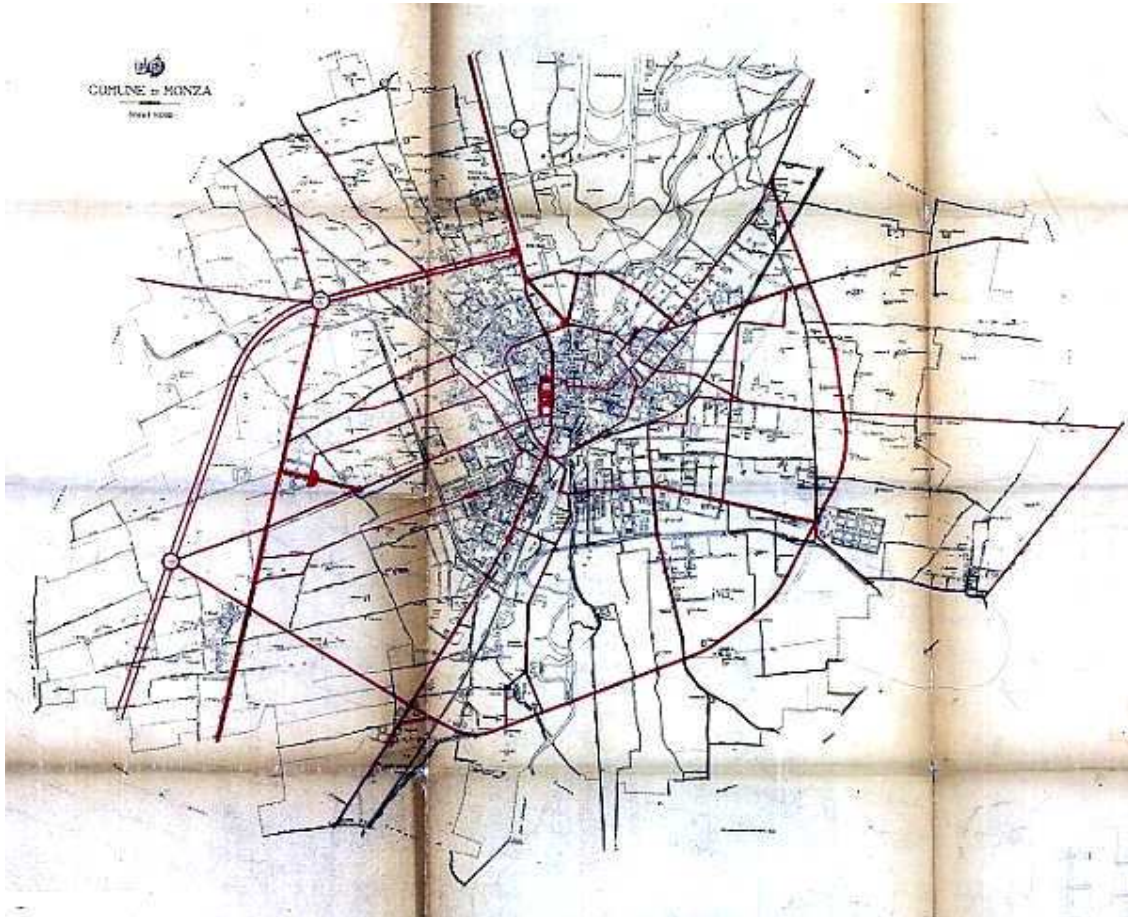


FIG.32 MONZA – IL PIANO REGOLATORE DEL 1938

Tra il '34 e il '38 vengono peraltro incaricati gli ingegneri Putelli e Cerutti di nuovi studi che comprendono un nuovo piano particolareggiato per il centro storico per mettere in rapporto piazza Trento e Trieste con piazza Duomo. Per quanto riguarda il PRG ancora nel 1935 nessun atto viene adottato e ciò accade solo il 23 luglio del **1938**, dopo che il piano stesso è stato rielaborato dall'Ufficio tecnico comunale. Accanto a quel Piano vi era appunto uno studio per la sistemazione della zona centrale sull'asse nord-sud e la connessa realizzazione di un plastico in scala 1:500 per la sistemazione di piazza Trento e Trieste e delle zone limitrofe.



FIG.33 E 34 MONZA – PROGETTO PIAZZA TRENTO E TRIESTE E PLASTICO DEL 1938

Il Piano, con una capacità teorica di ben 100.000 abitanti stimati al 1968, viene inviato a Roma per l'approvazione, avvenuta ben 11 anni dopo, nel **1949**. Nel 1942 era stata nel frattempo approvata la nuova legge urbanistica nazionale, la n. 1150 del 17 agosto, che all'articolo 1, specificava di avere lo scopo *“di assicurare, nel rinnovamento ed ampliamento della città, il rispetto dei caratteri tradizionali, di favorire il disurbanamento e di frenare la tendenza all'urbanesimo”*. All'art. 4 della legge, si prevede che la disciplina urbanistica venga attuata da piani regolatori alle diverse scale (territoriali e comunali) e agli artt. 7 e seguenti vengono stabiliti, per la prima volta, i contenuti tipici dei PRG e precisate le procedure di deposito, pubblicazione e loro approvazione. Quella rimane ancora oggi la legge urbanistica fondamentale italiana che, nonostante numerosi tentativi di riforma, non è mai stata integralmente abrogata. Le uniche vere innovazioni saranno introdotte ben 30 anni dopo, con le successive leggi regionali, in seguito al trasferimento alle Regioni delle funzioni amministrative statali in materia urbanistica, avvenuto con DPR 15 gennaio 1972 n. 8. Con Decreto del Presidente della Repubblica del 20 ottobre 1949, viene approvato il Piano Regolatore, adottato ben 11 anni prima. Nel DPR si fa riferimento ad ampie parti della città da ristudiare, come richiesto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con un proprio parere del gennaio dello stesso anno. In particolare vengono stralciate dall'approvazione le sistemazioni previste per le piazze Trento e Trieste e Duomo, viene negata la possibilità di copertura del Lambro e si chiede di ristudiare la zona ovest delle città, tra le vie Cavallotti e Sempione, ed est, tra le vie Buonarroti, Cederna e Rota. Nonostante questi stralci, quel PRG era

un buon piano sia per il contenimento delle espansioni, sia per le previsioni di popolazione (100.000 abitanti teorici al 1968), sia per l'ampia zona a verde posta intorno alla Città.

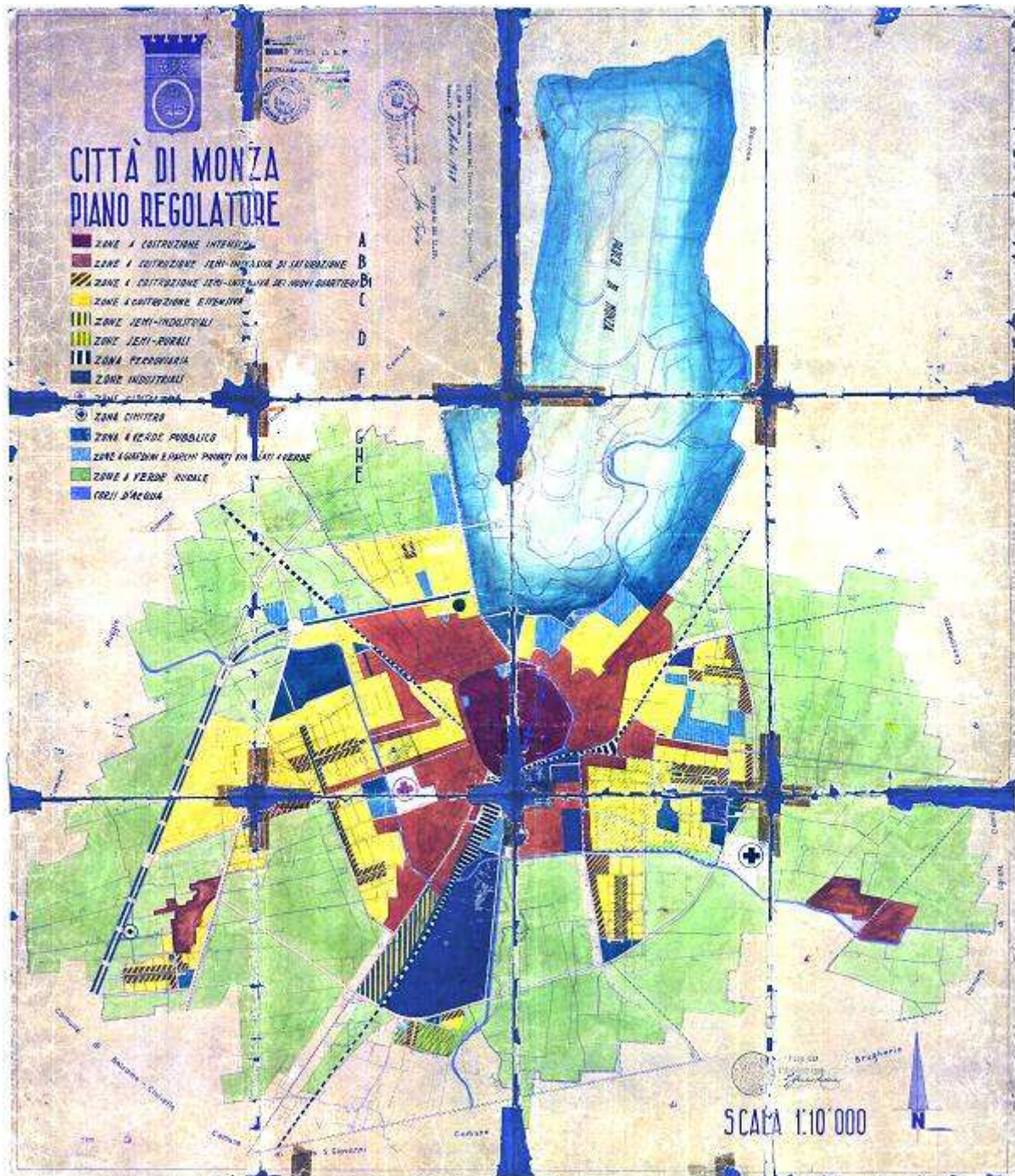


FIG.35 MONZA – IL PIANO REGOLATORE DEL 1949

Monza aveva allora circa 70.000 abitanti, ma è possibile parlare di contenimento edilizio in quanto, sia il PRG del '59 sia quello del '64, avranno ben altre dimensioni, sia pur teoriche. Peccato che il PRG del '49, con quegli stralci e concepito 10 anni prima, non ebbe vita facile e fin dai primi anni '50, l'Amministrazione comunale pensò di rifarlo. Non solo: nel '62, in seguito a un ricorso di privati, la Sezione V del Consiglio di Stato, con decisione n. 142, lo dichiarò anche carente delle Norme Tecniche, che

pure lo accompagnavano. Per questi motivi nel '53 il Comune incaricò un gruppo di professionisti locali (già vincitori di un concorso nel '51) che formularono prima alcune ipotesi e poi iniziarono a studiare la variante generale vera a propria, la quale, redatta poi dall'ufficio tecnico del Comune su quelle indicazioni, venne adottata dal Consiglio Comunale il 20 luglio del 1959.

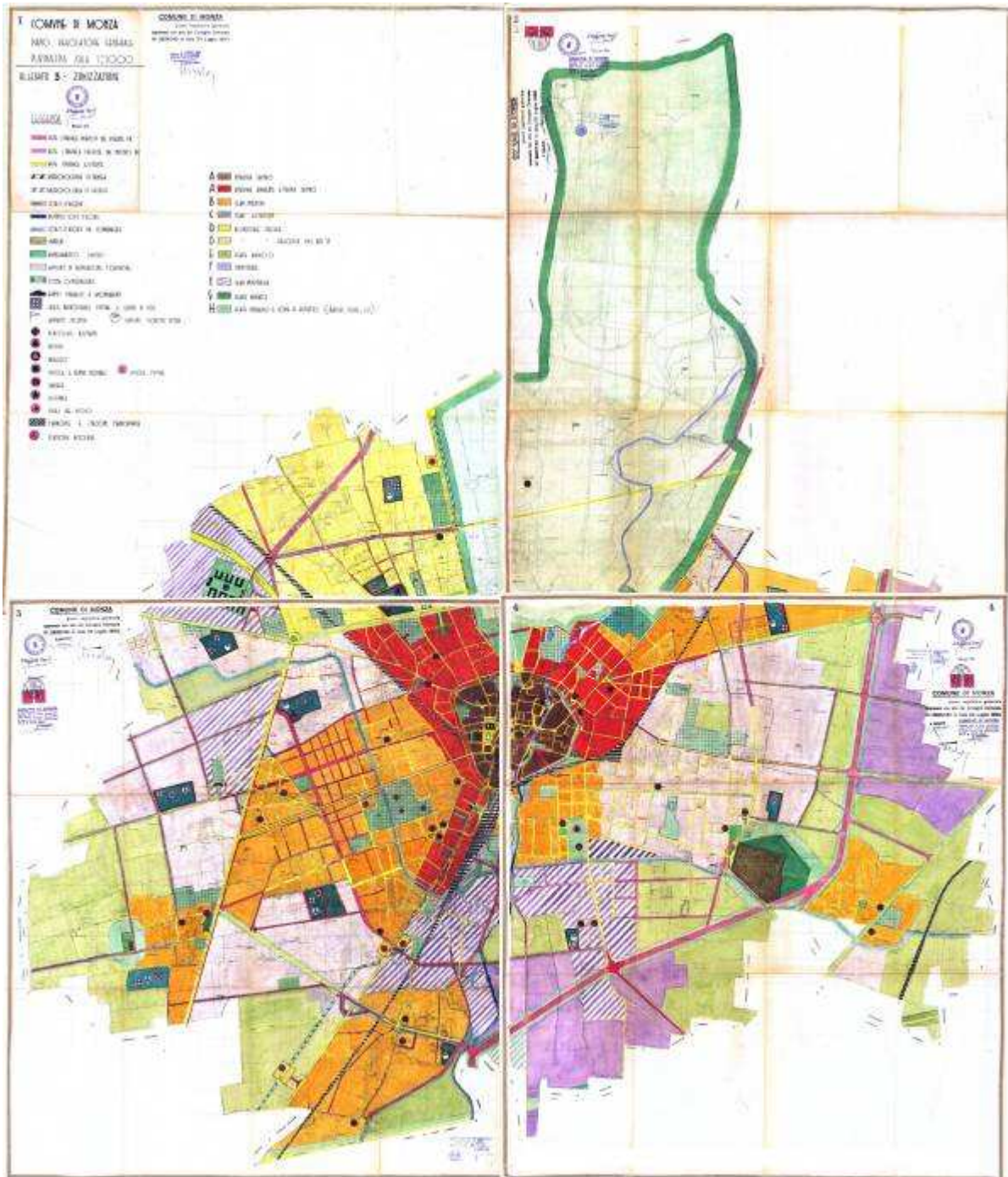


FIG.36 MONZA – IL PIANO REGOLATORE DEL 1959

Relativamente a quel Piano, si legge in una ricerca su Monza fatta dal Politecnico, pubblicata nel '73: "In circa

otto anni di lavoro il gruppo di professionisti monzesi ha elaborato uno dei peggiori piani regolatori dal punto di vista urbanistico, ma, in un certo senso, il capolavoro dell'espressione degli interessi speculativi edilizi. Il territorio comunale è stato concepito come una vasta area da suddividere tra le attività più redditizie per le speculazioni private: le aree libere sono quasi del tutto scomparse, se si eccettuano le modeste aree ai confini comunali a sud-est e a sud-ovest ancora destinate a verde agricolo". Si pensi, un esempio per tutti, che le previsioni residenziali individuavano per quel PRG, una capacità insediativa superiore a 500.000 abitanti, quando Monza non ha mai superato, nei fatti, i 123.000 abitanti (nel 1981), attestandosi poi stabilmente intorno a 120.000. Così, i primi approcci col Ministero per far approvare quel PRG così sovradimensionato, diedero esito negativo. Ben presto si corse ai ripari, incaricando un urbanistica di chiara fama, Luigi Piccinato, probabilmente il più prestigioso professionista di quegli anni. Le linee guida per la revisione del piano erano già state indicate dallo stesso C.S. dei LL.PP. che chiedeva di rompere la forma accentrata della città, prevedere un Centro Direzionale, formare un grande parco a sud.

I primi studi del nuovo PRG risalgono al '61, ma incontrano fin da subito alcune difficoltà sia per questioni di livello sovracomunale (la nascita del Piano Intercomunale Milanese) sia per l'entrata in vigore della legge 167 del '62 per l'edilizia economica e popolare con i suoi piani di zona. La prima proposta del nuovo piano, secondo alcuni non più reperibile negli uffici, rimase comunque bloccata fino all'autunno del '63, quando la variante generale venne portata in Consiglio Comunale, illustrata da Luigi Piccinato nel giugno ed adottata tra il 5 e il 6 ottobre del '64. Monza aveva, alla data del censimento del '61, 84.445 abitanti, che passarono nel '71 a 114.327 (+ 35%), passando poi, nel 1981, a ben 123.145 (+ 45% dal '61). Da quel picco, la popolazione di Monza si è praticamente fermata, attestandosi intorno a valori di 120.000 abitanti. Gli anni Sessanta erano quelli del "boom economico", dei grandi flussi migratori e della speculazione immobiliare. Anche Monza non ne era esente ed i suoi piani urbanistici, sia quello del '59 che quello del '64, ne erano l'espressione più evidente. Non mancavano le ricadute edilizie ancora oggi ben visibili in città, con edifici isolati di 10/12 piani, fuori scala rispetto al contesto storico dove si collocavano, frutto appunto di quel periodo storico. Anche gli addetti ai settori produttivi crescevano dai 34.039 del '61 a 38.002 del '71 (+ 11%), ma molto di più aumentò la popolazione attiva, cioè persone che risiedevano a Monza, ma lavoravano anche altrove (da 36.660 persone nel '61 a 44.527 nel '71: + 21%). La città conobbe fin da allora una lenta terziarizzazione ed in particolare, in quegli anni, vi fu un passaggio dall'industria manifatturiera del tessile e dell'abbigliamento a quella meccanica e dell'elettronica, anch'essa poi in declino.

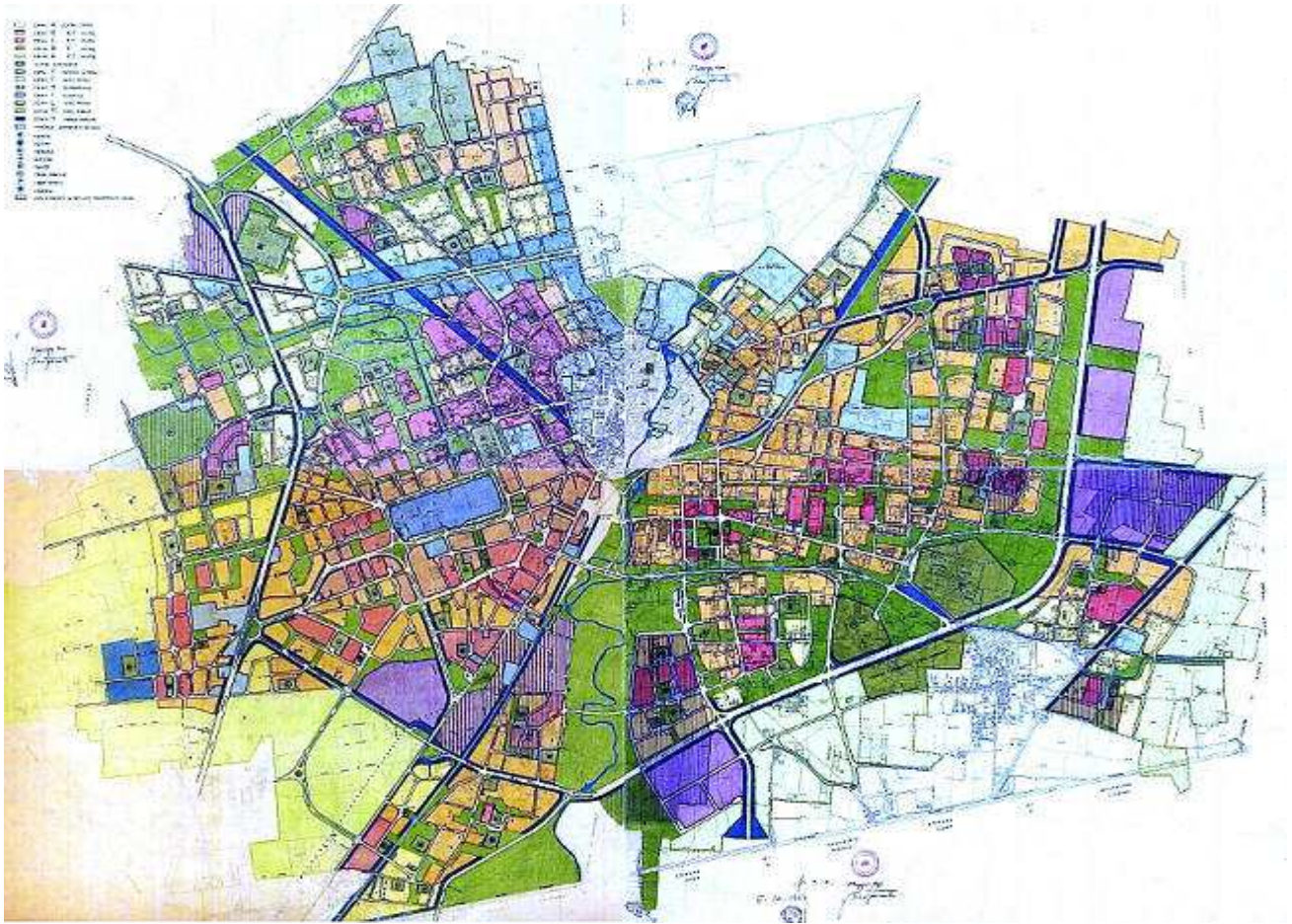


FIG.37 MONZA – IL PIANO PICCINATO DEL 1964

Il Piano Piccinato ricalcava per certi aspetti quello del '59: la maglia viaria era costituita da un'abnorme rete di strade e circonvallazioni che arrivavano a coprire persino il canale Villoresi nel quartiere di San Donato ed a sventrare quartieri per lambire il centro storico e raggiungere la via Lecco, al confine con Villasanta e il Parco. Si prevedeva la formazione di un grande centro direzionale tra le vie Cavallotti, Europa, Solferino nonché sulle aree del vecchio Ospedale Umberto I, che avrebbe dovuto essere trasferito nella zona nord di Monza, al confine con Lissone e Vedano. Gli indici fondiari di edificabilità previsti per quel Centro direzionale arrivavano sino a 7,5 metri cubi per metro quadro, una sorta di piccola Manhattan di Monza. Lì avrebbero dovuto essere trasferite anche le attività terziarie del Centro Storico, i cui interventi edilizi venivano comunque subordinati all'approvazione di un Piano Particolareggiato da redigersi a cura dell'amministrazione, fatto mai avvenuto, nonostante qualche sporadico tentativo. La capacità residenziale teorica di quel piano era per oltre 300.000 abitanti (meno dei 500.000 del PRG '59) ed invadeva senza alcun ritegno le zone agricole ad ovest, verso Muggiò e il canale Villoresi al Rondò dei Pini; la zona della Cascinazza a sud. Anche le aree agricole di Sant'Albino, tra Brugherio e Concorezzo, erano interessate da pesanti interventi edificatori lungo la via Adda ed altre corpose edificazioni erano previste ad est lungo il viale delle Industrie (allora inesistente) ed nel quartiere Libertà, verso Villasanta. Più di 2.500.000 metri cubi di nuove espansioni residenziali in aree libere coltivate, senza contare le volumetrie nel resto della città, comunque previste con indici altissimi. Un aspetto interessante era contenuto nelle Norme Tecniche del piano, che anticiparono sia la successiva legislazione regione (n. 51 del '75) che quella nazionale (n. 10 del '77) cioè l'obbligo per il Comune, di redire un

Programma annuale - pluriennale di attuazione del PRG, che doveva stabile “dove, come e quando” costruire. Veniva inoltre individuato il Piano particolareggiato di iniziativa comunale come lo strumento principe di attuazione del piano stesso. Il PRG, adottato nel '64, venne poi pubblicato e vennero raccolte 575 osservazioni. Nel '66 fu incaricato Piccinato per il loro esame e il (controverso) parere. Nel '67 il Piano venne inviato al Ministero (C.S. LL.PP.) per la sua approvazione definitiva; questo, pur favorevole in linea di massima, si riservò di verificare la rispondenza del piano adottato agli standard urbanistici fissati dal Decreto interministeriale del 2 aprile '68 n. 1444, uscito nel frattempo, che stabiliva le quantità minime di aree per servizi pubblici comunali (istruzione, attrezzature, verde e gioco, parcheggi, pari a 18 mq/abitante) da calcolarsi in rapporto agli abitanti insediabili nonché per gli insediamenti produttivi, industriali e commerciali, con rapporti diversi. Dopo lunghe e laboriose verifiche, a salvaguardie del piano adottato ormai scadute da tempo, il 13 marzo del '71, vennero inviate al Comune alcune proposte di modifica.

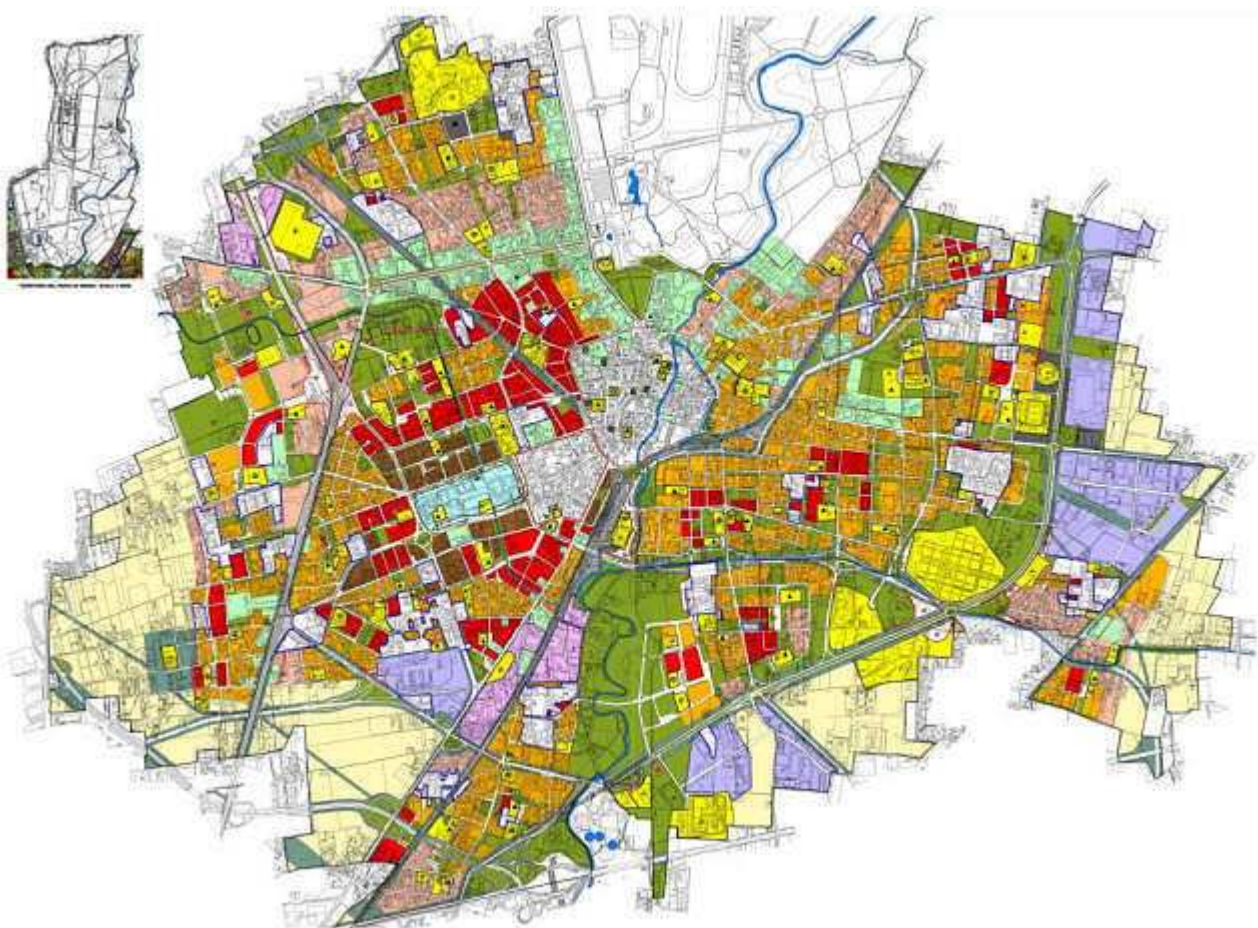


FIG.38 MONZA – PIANO PICCINATO DEL 1971

A fronte di questo, il 22 novembre del 1971, il Ministro Lauricella firmò il decreto che approvava in via definitiva il nuovo Piano regolatore di Monza, con alcuni stralci e modifiche sia per alcune zone che per alcuni articoli delle norme tecniche di attuazione. Finiva così un iter, tra l'adozione e l'approvazione, durato più di sette anni. Tra il 1971, anno di approvazione del PRG Piccinato, e il 1980, in cui si decide di rifarlo, accade

ben poco anche se l'attività edilizia conseguente all'approvazione del Piano stesso, portò ad altissimi livelli edificatori. Mai come allora si raggiunsero quote così consistenti. In dieci anni, dal '72 all' 82, vennero rilasciate concessioni per quasi 3.500.000 metri cubi di nuova residenza, con un picco nel 1973 di ben 800.000 mc e di 650.000 nel '74.

Gli unici atti urbanistici di un certo rilievo in quei dieci anni riguardarono soprattutto il centro storico, con una delibera del Consiglio del 1979 di individuazione di ben 27 zone e di 5 piani di recupero, ai sensi dell'art. 27 della nuova legge n. 457 del '78, dopo che un Piano Particolareggiato del centro storico, redatto dall'Ufficio Programmazione Urbanistica nel 1976, era rimasto praticamente nel cassetto. Questo piano di dettaglio, pur previsto dal PRG '71 come necessario per interventi di un certo rilievo in centro, individuava anche alcuni comparti di edilizia popolare in quella zona. Nel frattempo, nell'aprile del 1975 era stata approvata la nuova legge urbanistica, fortemente innovativa, frutto di un lavoro politico collegiale e di una stagione assai fervida, normativa che verrà sostituita solo 30 anni dopo, dalla LR n. 12 del marzo 2006. La LR 51 del '75 prevedeva, tra l'altro, anche un aumento della dotazione degli standard urbanistici pro capite, superiori ai limiti del vecchio Decreto Interministeriale 1444 del '68. In particolare le quantità per parchi e verde, parcheggi, attrezzature pubbliche e scuole, venivano portate dai 18,5 mq per abitante del D.I. a 26,5 mq/ab. Così nel luglio del 1980 si fece il Piano dei servizi, una variante parziale che riguardava, appunto, le quantità di aree a standard per adeguarle alle quantità previste dalla nuova legge regionale. Con precisione quasi chirurgica venivano cancellati quasi 3 milioni di metri cubi sparsi un po' dovunque, ma soprattutto sulle aree esterne all'abitato: zona Boscherona, Rondò dei Pini, Cascinazza, Sant'Albino, Monzello, Cusignolo. Non mancavano i vincoli anche su alcune zone intermedie: Ospedale vecchio, viale Lombardia/Taccona, viale Elvezia, Triante, Donizetti. Infine un vincolo a servizi era posto pure in una zona strategica del centro, quella dell'ex cappellificio Cambiaghi, oggi luogo dell'omonima piazza e dei relativi edifici al contorno.

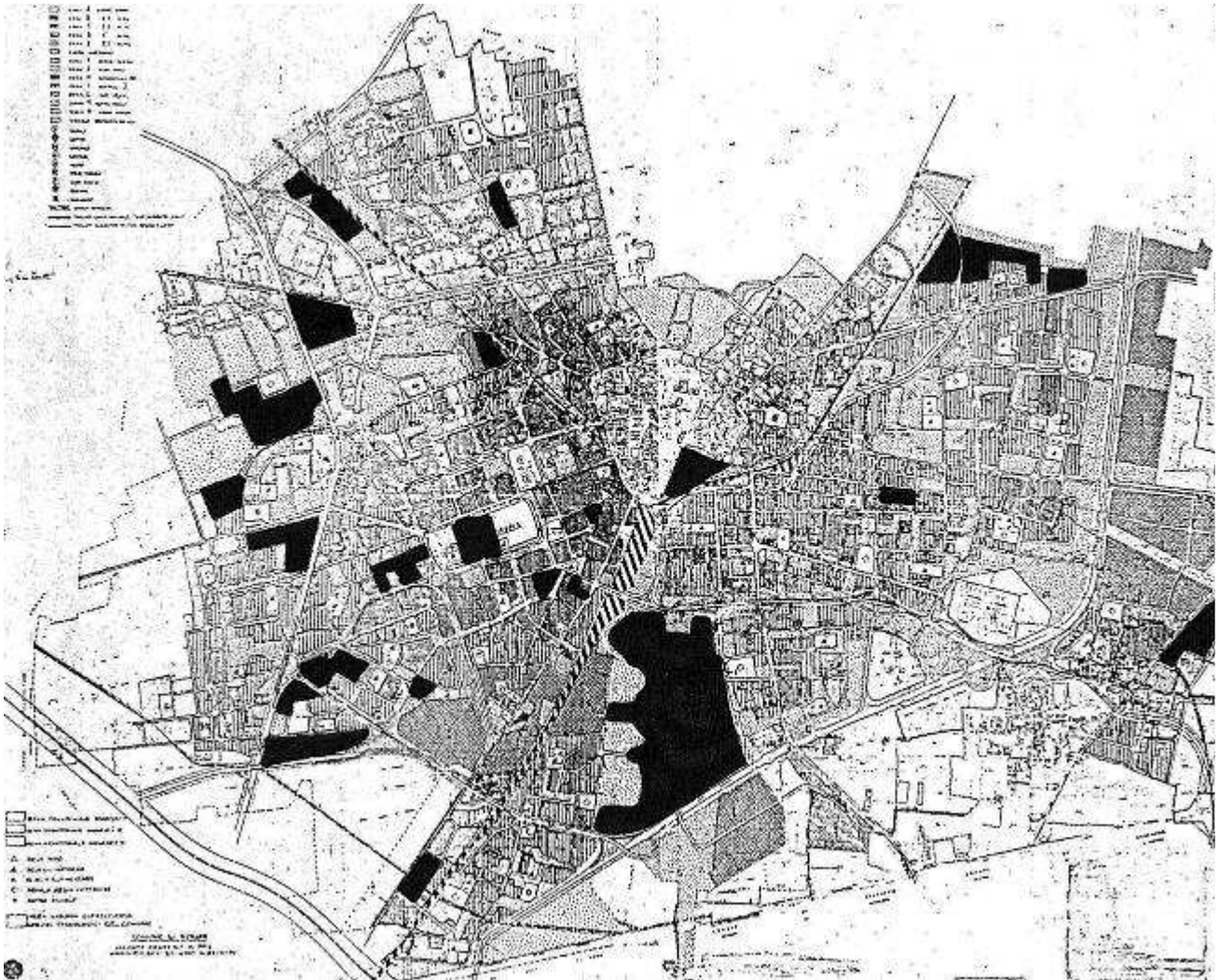


FIG. 39 MONZA – PIANO DEI SERVIZI DEL 1980

Come si può ben immaginare questa variante ebbe vita dura e breve. Venne pubblicata per le osservazioni, controdedotta e trasmessa alla Regione per la sua approvazione a salvaguardie quasi ormai scadute. Fin da subito erano fioccati i ricorsi al TAR dei privati, ma nessuno la spuntò mai anche perché la Regione restituì il Piano dei Servizi al Comune senza alcuna approvazione, per una serie di motivazioni assai discutibili. Così questa variante decadde ed il vecchio PRG '71 fece riemergere tutte le relative volumetrie anche per quelle aree rimaste vincolate per 5 anni (1988-1985), giusto il periodo delle misure di salvaguardia previste dall'articolo 24 della LR 51/75. Nel 1981 Monza aveva raggiunto, come già ricordato in precedenza, la soglia dei 123.000 abitanti e da quella data la popolazione residente cominciò a stabilizzarsi. Il censimento di quell'anno aveva evidenziato la presenza in città di ben 160.000 vani, di cui 9.300 non occupati (sfitti), cioè il 5,7% del patrimonio residenziale esistente, una percentuale quasi fisiologica, che andò però aumentando nel tempo, anche in modo superiore alle medie. La redazione del Piano dei Servizi era stato pensato per resistere almeno qualche anno, giusto il tempo di fare il nuovo PRG ed evitare contraccolpi nel periodo della sua elaborazione, ma anche per anticipare alcune scelte del nuovo piano.

Nella seduta del 6 aprile 1981 il consiglio comunale approvò la “delibera quadro per la variante generale al

PRG". Le ragioni di tale revisione erano contenute nella delibera stessa e riguardavano soprattutto la vetustà del Piano Piccinato considerato ormai strumento anacronistico e palesemente obsoleto nelle sue previsioni. Il documento enunciava gli obiettivi metodologici da perseguire: le qualità operative necessarie per la formazione di tale variante; il recupero del ruolo di riferimento ed identità per Monza; il contenimento demografico e la spinta occupazionale; la riorganizzazione del sistema dei servizi; la ricerca di equilibrio tra terziario indivisibile e produttivo; gli organismi e le attività per la revisione del PRG; il valore e il significato della gestione urbanistica. A fronte di questo atto, vennero avviati i lavori che proseguirono per quasi quattro anni con studi ed elaborazioni statistiche, rilievi dello stato di fatto in tutti i suoi aspetti, analisi delle previsioni intercomunali, tutti tradotti in centinaia di pagine di relazioni ed altrettanti disegni e tavole grafiche. Si arrivò così all'elaborazione di una "bozza di Piano" che venne protocollata l'8 ottobre del 1985 (P.G. n. 6069) e poi sottoposta alla giunta guidata allora dal sindaco Malvezzi.

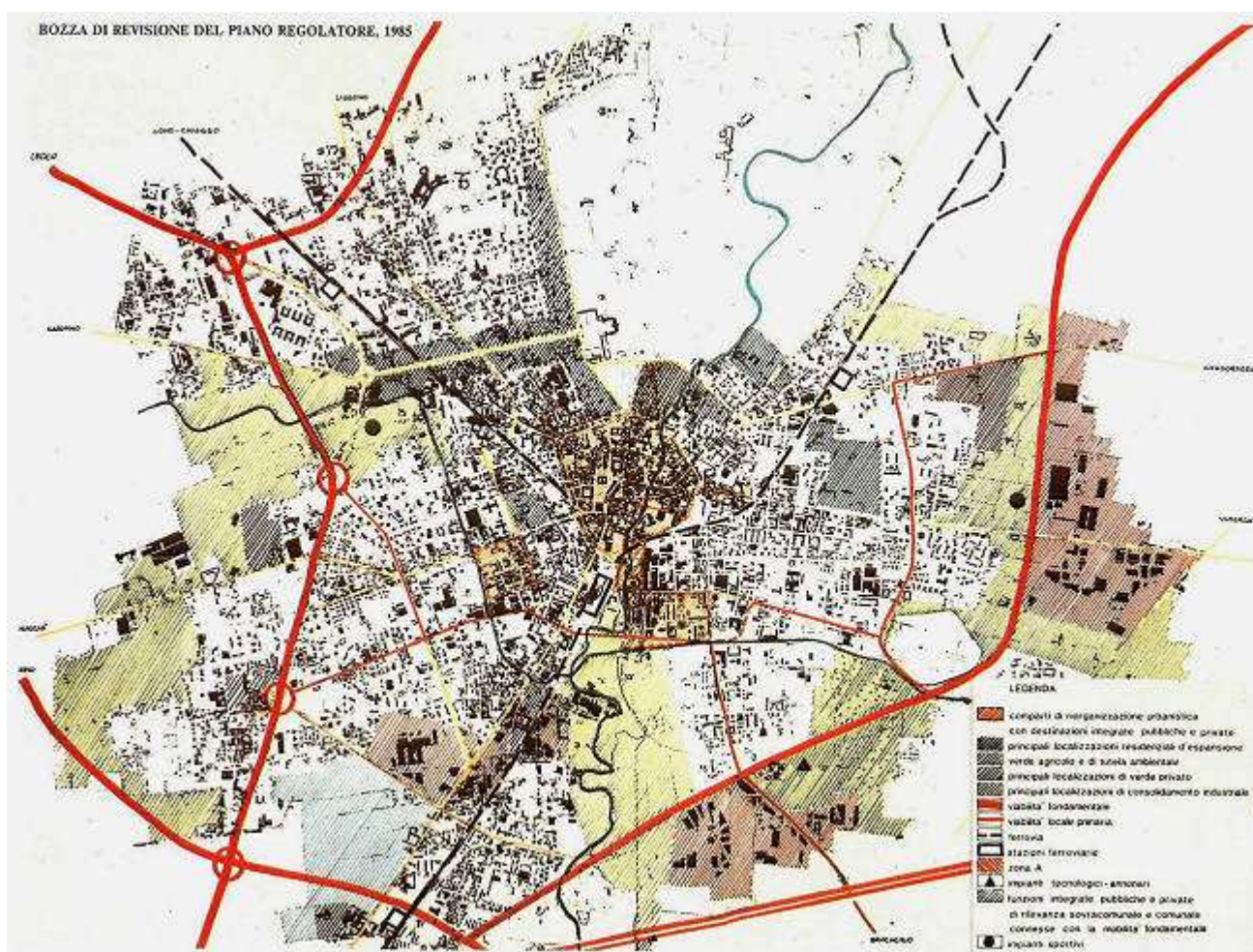


FIG.40 MONZA – BOZZA DI REVISIONE DEL PRG DEL 1985

In quel progetto, la città veniva circondata da un'ampia fascia di verde agricolo e di tutela ambientale (zone del Rondò dei Pini, di San Fruttuoso, Cascinazza e Sant'Albino), recependo in toto le scelte fatte dal Piano dei servizi adottato dal consiglio comunale nel luglio '80; il verde privato veniva confermato lungo i grandi viali di accesso alla Villa Reale e al confine sud del Parco in zona "Grazie Vecchie" e lungo via Lecco (Centro PIME). Un' ampia zona vincolata a verde veniva prevista tra la ferrovia per Lecco e le vie Amati e Gallarana (villa

Dosso). Un'inclusione a verde privato, era prevista in zona del Buon Pastore (via Cavalotti). La zona A, centro storico, veniva espansa oltre l'antica cerchia delle mura (vie Visconti, Appiani, Manzoni) verso le vie Lecco (ad est), via Prina (ovest) e corso Milano (sud). Comparti di riorganizzazione urbanistica con destinazioni integrate pubbliche e private, venivano individuate nella zona di via Mentana e dell'ex Macello, oltre che su una parte del vecchio ospedale di via Solferino. Le zone industriali venivano confermate lungo viale delle Industrie (ad est e a sud), lungo viale Campania (ex Philips) e quelli già consolidati tra corso Milano e la ferrovia (zona ex Simmenthal). Le uniche e limitate espansioni residenziali erano collocate ad ovest, in zona Taccona (Torneamento) e ad est, in via Libert /Bertacchi. Una zona per funzioni integrate pubbliche e private di rilevanza sovracomunale e comunale connesse con la mobilit  fondamentale era individuata sulle aree del quartiere Cusignolo tra le via Campania, Borgazzi e l'autostrada Monza-Rho (A52). Per quanto riguarda la rete infrastrutturale veniva confermata, come viabilit  fondamentale, la "quadra stradale" intorno a Monza (A52, nuova Valassina, viale Stucchi/Industrie, la nuova SP 6 Monza-Carate). Nella viabilit  locale, oltre alle storiche radiali di penetrazione, veniva prevista una strada interquartiere est-ovest per connettere le due parti della citt  e lo scavalco di corso Milano per risolvere il nodo cruciale di largo Mazzini. Infine, fin da allora e dopo alcuni studi del PIM, venivano previste fermate ferroviarie a San Rocco (sud), in viale Elvezia (a nord-ovest) e su viale Libert  ad est, oltre alla stazione di Monza centro.

Nel 1992, preceduta da una denuncia pubblica di un professionista, scoppia anche a Monza l'inchiesta di "mani pulite". Dopo un periodo di commissariamento prefettizio, segue nei primi mesi del '93 una nuova amministrazione che affida l'assessorato alla programmazione urbanistica ad un tecnico esterno (Maurizio Antonietti). Gi  nel marzo del '93, a pochi mesi dal suo insediamento, con sindaco Moltifiori, il Consiglio comunale vota la delibera di avvio della variante generale al PRG, la cui redazione viene affidata ad un professionista di chiara fama: Leonardo Benevolo. Nel luglio dello stesso anno, sempre il Consiglio comunale adotta una variante che interessa tutte le aree ancora libere e agricole poste tra l'edificato ed i confini cittadini. E' il cosiddetto "Parco di cintura urbana" che vincola a verde pubblico pi  di 1000 ettari e cancella 3 milioni di metri cubi delle previsioni del PRG Piccinato, compreso quelle poste sul centro direzionale, dove vengono invece previsti servizi e verde. Quella variante parziale doveva anticipare alcune scelte del futuro piano ed impedire un effetto domino delle concessioni edilizie durante la sua elaborazione. Contro quella variante si scagliano subito i privati, con decine di esposti prima al Comitato Regionale di Controllo; successivamente ricorsi al TAR e dopo la sua pubblicazione, avvenuta nel '94, tempestano la variante stessa con ben 180 osservazioni.

Nel frattempo, nel luglio del 1994, il Consiglio comunale approva, dopo lunga discussione, la bozza del Piano regolatore generale, elaborata fin dal novembre del '93. Nel giugno del 1995 viene iscritta all'ordine del giorno del Consiglio comunale la nuova proposta di Piano, completa di tutti gli elaborati prescritti dalla normativa: sono state redatte pi  di 120 tavole grafiche e circa 6.000 pagine tra relazioni, norme tecniche e allegati vari. Il piano ricalca l'impostazione della bozza preliminare a suo tempo approvata.

Si prevede una dettagliata casistica di intervento per il centro storico e per i borghi antichi, con indicazioni per ogni singolo edificio; un progetto di restauro filologico per il Parco Reale, sull'ottocentesco disegno del

Canonica; la ricostituzione dell'antica Piazza del Mercato nel centro con l'abbattimento del palazzo dell'UPIM e del palazzo comunale, nonché una serie di progetti speciali d'intervento: l'interramento della strada Valassina, quello di via Boccaccio per ricongiungere i Boschetti reali e i Giardini della Villa; l'interramento del ramo ferroviario per Lecco; la formazione di un parco ad est (aree vecchio Ospedale) ed uno ad ovest della città e la formazione di un grande parco a sud, sino a lambire il centro. Dopo alterne vicende politiche che vedono tra la metà del '95 e i primi mesi del '96 un cambio sia dell'assessore all'urbanistica sia del sindaco, viene aperto un "tavolo tecnico-politico" per affrontare le scelte di merito del Piano prima della sua discussione in consiglio comunale. In quest'ultima fase, che dura più di un anno, vengono discussi in diverse sedute 78 emendamenti, che peraltro non stravolgono l'impostazione generale del Piano. Gli unici emendamenti che hanno un certo peso e che hanno carattere modificativo del progetto iniziale di Benevolo riguardano la sede prevista per l'università (sulle aree della ex Fossati & Lamperti) che viene trasformata in "cittadella giudiziaria"; l'eliminazione di alcune rilevanti previsioni per servizi intercomunali nella parte est e sud della città; il mantenimento del palazzo comunale, che nella proposta Benevolo di ricostituzione di piazza del mercato (Trento e Trieste) veniva abbattuto; la possibilità di realizzare dei sottopassi ferroviari in alternativa all'interramento della ferrovia per Lecco, qualora quest'opera si fosse dimostrata troppo costosa e irrealizzabile.

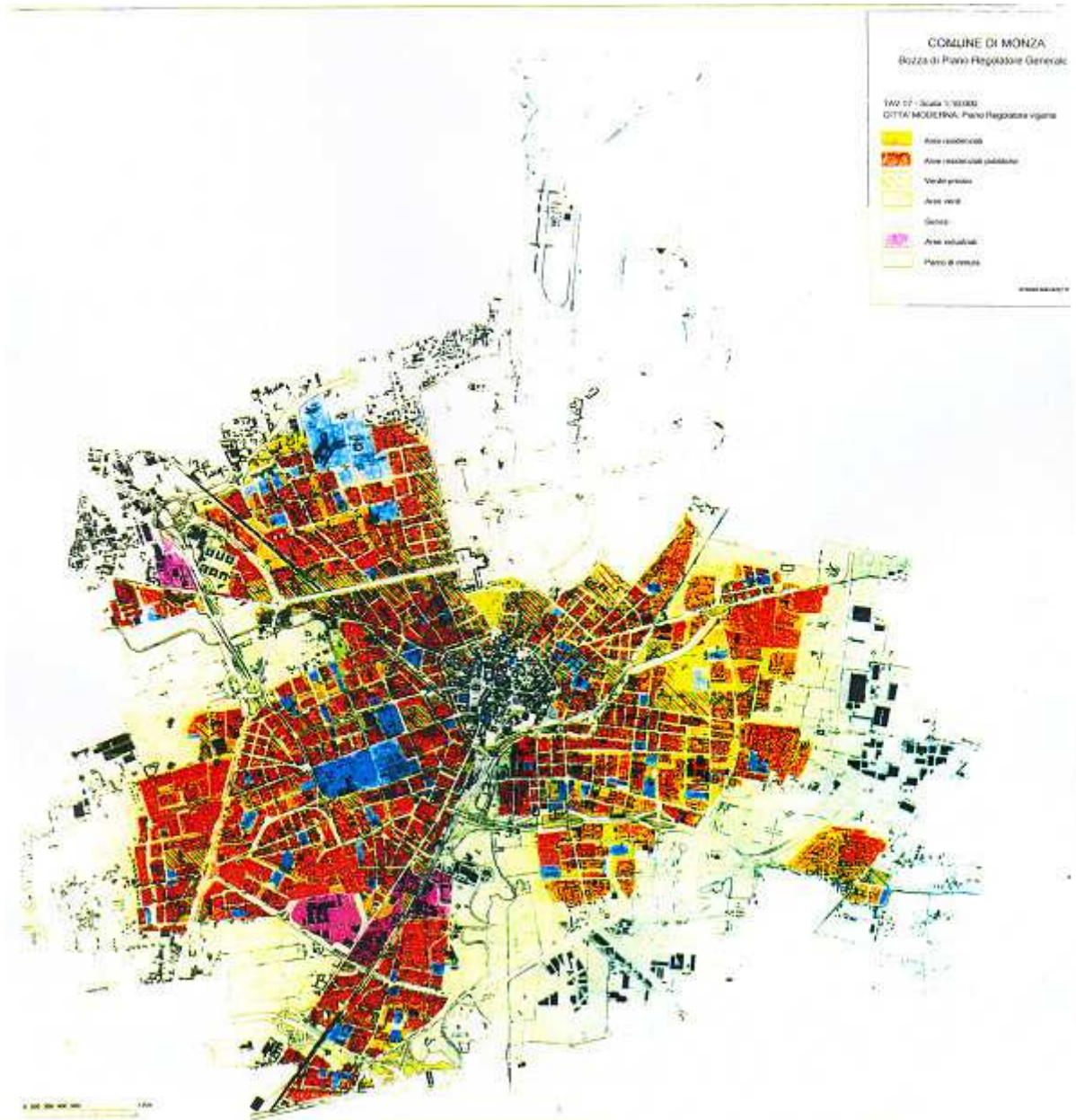


FIG.41 MONZA – ANALISI DELLO STATO DI FATTO DEL 1993

Dopo un arco di tempo di ben 15 mesi di discussioni e incontri, nel marzo del 1997 il Consiglio comunale adotta il nuovo PRG della città di Monza. Si pone allora un paletto importante nella vicenda di revisione del vecchio Piano Piccinato, iniziata nel 1980 con la “delibera quadro” e che aveva visto avvicinarsi sindaci, giunte ed assessori che non erano riusciti nel loro intento, schiacciati dalle pressioni e dalle opposizioni immobiliari.

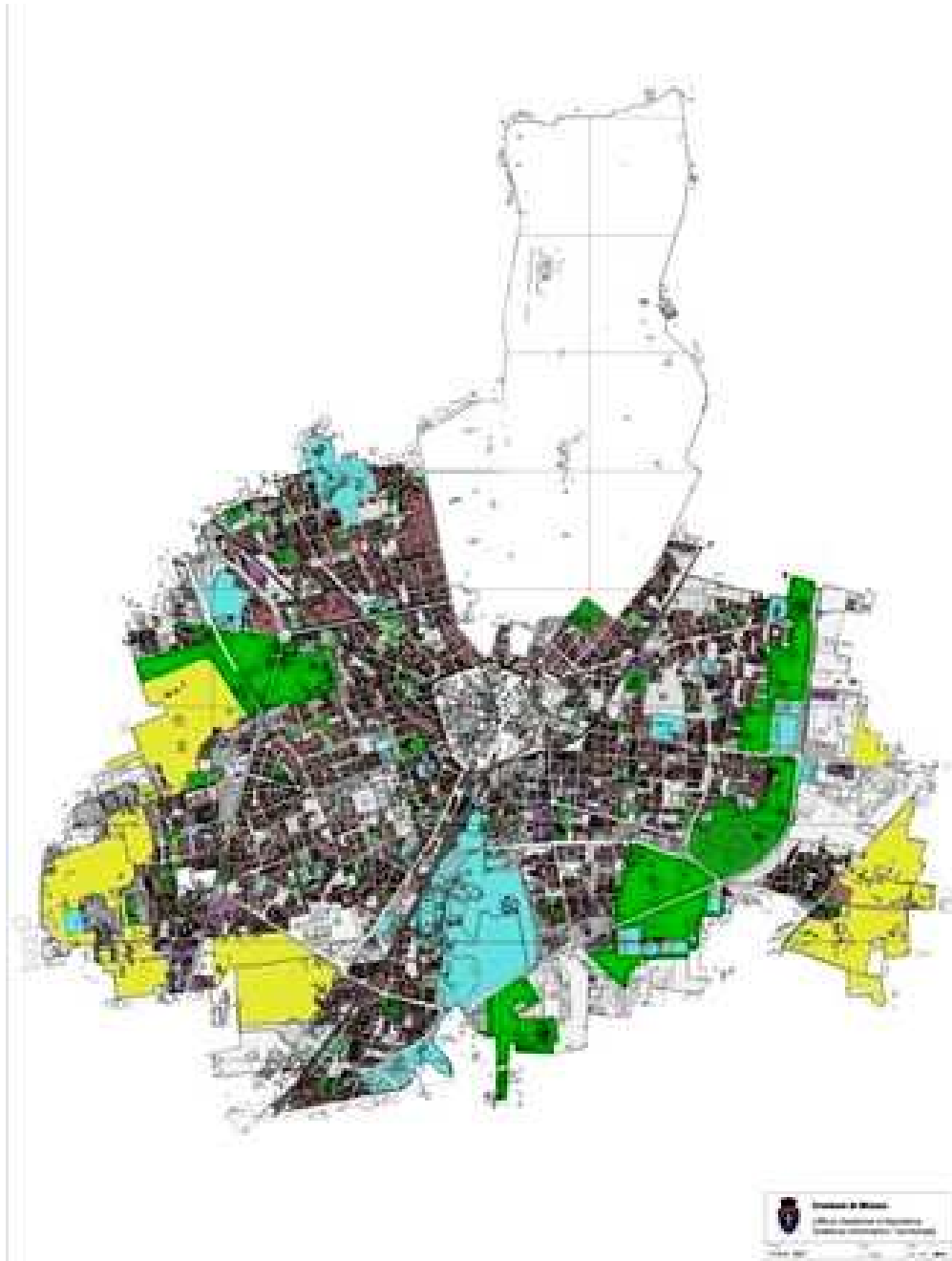


FIG.42 MONZA – IL PIANO BENEVOLO DEL 1997

Ma neppure questa variante generale verrà mai approvata definitivamente. Rettificata nel settembre del '97 per correggere alcuni errori e imprecisioni, la variante generale viene poi pubblicata tra il 1° ottobre e il 12 dicembre di quello stesso anno per raccogliere le osservazioni. Ma qualche giorno dopo, in seguito alle nuove elezioni amministrative (per termine del mandato quinquennale) cambia il sindaco e la giunta e da subito si pensa di integrare, correggere e modificare il Piano, appena adottato e pubblicato.

Nel dicembre del 1997 l'amministrazione comunale passa ad altra maggioranza, con sindaco Roberto Colombo di Forza Italia che, da subito, mette mano al PRG appena adottato e pubblicato per le osservazioni (Piano Benevolo), ma anche alla rilocalizzazione del Tribunale, la cui sede era stata individuata in precedenza

sulle aree delle ex Fossati & Lamperti, una fabbrica dismessa acquistata dal Comune, posta a sud della stazione centrale FS, all'inizio del quartiere di S.Rocco. La variante Benevolo adottata nel marzo del '97 recepiva lo spostamento del Tribunale dal centro città, ma la scelta di Colombo e della sua maggioranza fu quella di spostare il progetto facendolo planare sulle aree dell'ex caserma IV Novembre, nei pressi del Rondò dei Pini e tutto ciò attraverso un complicato Accordo di Programma promosso dalla Regione, su richiesta del Comune.

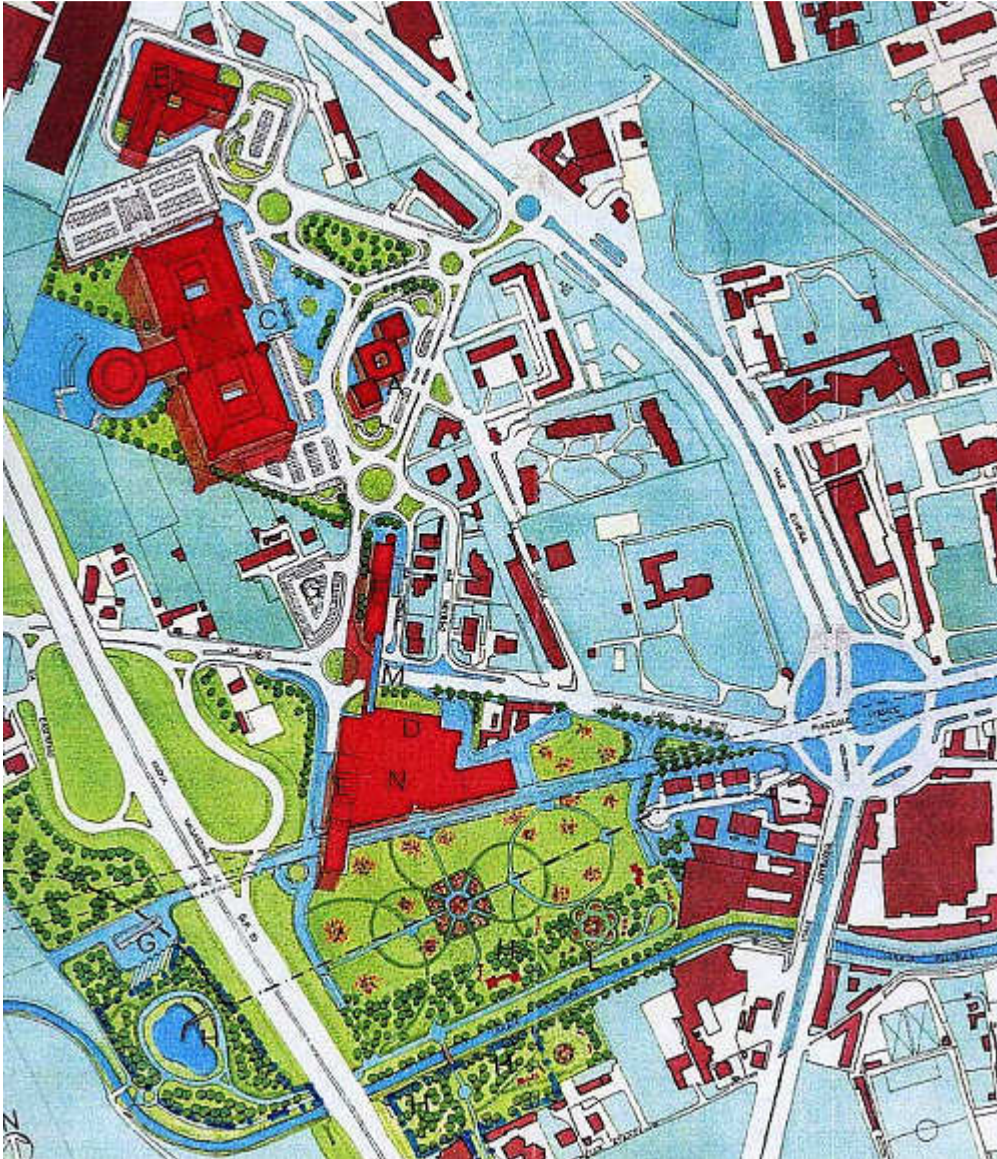


FIG. 43 MONZA – PROGETTO PRIVATO A AREA EX-CASERMA IV NOVEMBRE DEL 1997

Questa promozione provocò il pronto affacciarsi nell'operazione di un operatore privato che propose di realizzare, accanto alla nuova sede Tribunale, un “centro servizi polifunzionale pubblico e privato”, il tutto in cambio della realizzazione, a carico del privato, di circa 40 miliardi di opere pubbliche e la trasformazione delle proprie aree in edificabili.



FIG. 44 MONZA – PLASTICO DEL PROGETTO

Ma nel maggio del 2002, a pochi giorni dalla scadenza del mandato amministrativo, a sorpresa, il progetto presentato dal privato per realizzare quegli insediamenti, viene bocciato dalla Commissione Edilizia. In realtà, sin dal novembre del 1999, era nato in città un movimento, “Insieme per Monza - Monza per vivere”, che vedeva uno schieramento di tipo trasversale, che si opponeva sia a quell’insediamento al Rondò dei pini, sia alla modifica del PRG Benevolo, in particolare sulle aree verdi e agricole poste intorno alla città. Era la cosiddetta “quarta variante” che, modificando le previsioni del piano del 1997, con la motivazione di voler concedere volumetrie a fini “perequativi”, spalpava più di 1.400.000 metri cubi per realizzare residenze. Quattro erano i “comparti” individuati: il primo riguardava quel che rimaneva delle aree verdi tra il Rondò dei pini e i confini con Muggiò; il secondo, riguardava le aree della Cascinazza, un vasto compendio agricolo caratterizzato da un’antica cascina agricola interessato da vincoli posti dal Piano di Assetto Idrogeologico

(PAI) del 2001, in quanto zona soggetta alle cicliche esondazioni del Lambro; il terzo comparto riguardava alcune cave ed ex discariche poste vicino al cimitero urbano ed il quarto interessava aree libere poste nei pressi dello stadio Brianteo e lungo il viale delle Industrie, ad est.

L'opposizione condotta in Consiglio comunale e in città, sia contro la prima operazione che la seconda, non riuscì comunque a fermare questa nuova variante generale al PRG, la quale venne adottata nel marzo del 2002. La maggioranza di allora si era ormai incrinata e la città aveva reagito, tanto che nel giugno del 2002, con le nuove elezioni, vinse per la prima volta a Monza una maggioranza di centro sinistra, con l'appoggio esplicito della lista civica "Insieme per Monza" che, pur guidata da un esponente di centro destra, chiese agli elettori di votare il candidato del centro sinistra o di astenersi dal voto, al ballottaggio. Così il 10 giugno salì a Palazzo il nuovo sindaco, Michele Faglia, un professionista già noto alla cronaca cittadina per una denuncia pubblica fatta nei primi anni '90 contro la corruzione in Comune. Mentre era in salvaguardia la Variante generale al PRG adottata nel 2002, accaddero alcuni fatti urbanistici, che, pur non partendo dal Comune, avevano immediate ricadute nel suo territorio. La prima questione fu il PAI, il Piano di Assetto Idrogeologico, approvato alla fine del 2001 dall'Autorità di Bacino del fiume Po; la seconda, fu una serie di leggi regionali che di fatto misero in grave difficoltà il Comune nella revisione e aggiornamento dei propri strumenti urbanistici. Il PAI: nel 2001 era stato approvato un importante atto di tutela fluviale contro le piene del Lambro, che poneva alcuni limiti all'edificazione con fasce di protezione del fiume lungo tutto il suo corso, dai laghi di Pusiano fino al Po. Per Monza le tutele riguardavano alcune zone del Parco Reale, il centro storico, ma anche le aree agricole della Cascinazza, poste più a sud.



FIG.45 MONZA – L'ESONDAZIONE DEL LAMBRO NEL 2002 AREA CASCINAZZA

Questo vincolo, impediva l'edificabilità prevista sia dal vecchio PRG del '71, sia dalla variante generale adottata nel marzo del 2002 (nei cosiddetti comparti di perequazione B1 e B2). Ma ben presto queste tutele saltarono perché venne avviata dall'Autorità di Bacino, una variante che ne riduceva gli effetti. Tale variante al PAI, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale nel giugno del 2004 (e da allora vigente a tutti gli effetti) prevedeva, tra l'altro, la realizzazione di un canale scolmatore delle piene del Lambro, una sorta di grande bypass di Monza, con bocche di presa in una preziosa zona del Parco, sulla prospettiva formata dal grande viale disegnato dal Canonica che, partendo dallo scalone sul retro della Villa Reale, arriva ancora oggi al “ponte delle Catene” e ai nuovi cancelli di via Lecco. Quel canale dovrebbe poi correre nei territori agricoli posti tra Villasanta e Monza e quindi inserirsi nello spartitraffico dei viali Stucchi/Industrie/Fermi, per rigettarsi nel fiume poco prima del depuratore di San Rocco, provocando così una sorta di grande imbuto dove confluirebbero tutte le acque di piena. Costo totale dell'operazione: più di 170 milioni di euro, se mai quell'opera potrà essere realizzata visti i grandi sottoservizi presenti in quei viali (metanodotti, gasdotti e grandi collettori fognari vallivi) nonché lo sbarramento costituito dal canale Villoresi che sottopassa trasversalmente quella grande viabilità all'altezza del cimitero urbano (via Salvadori).

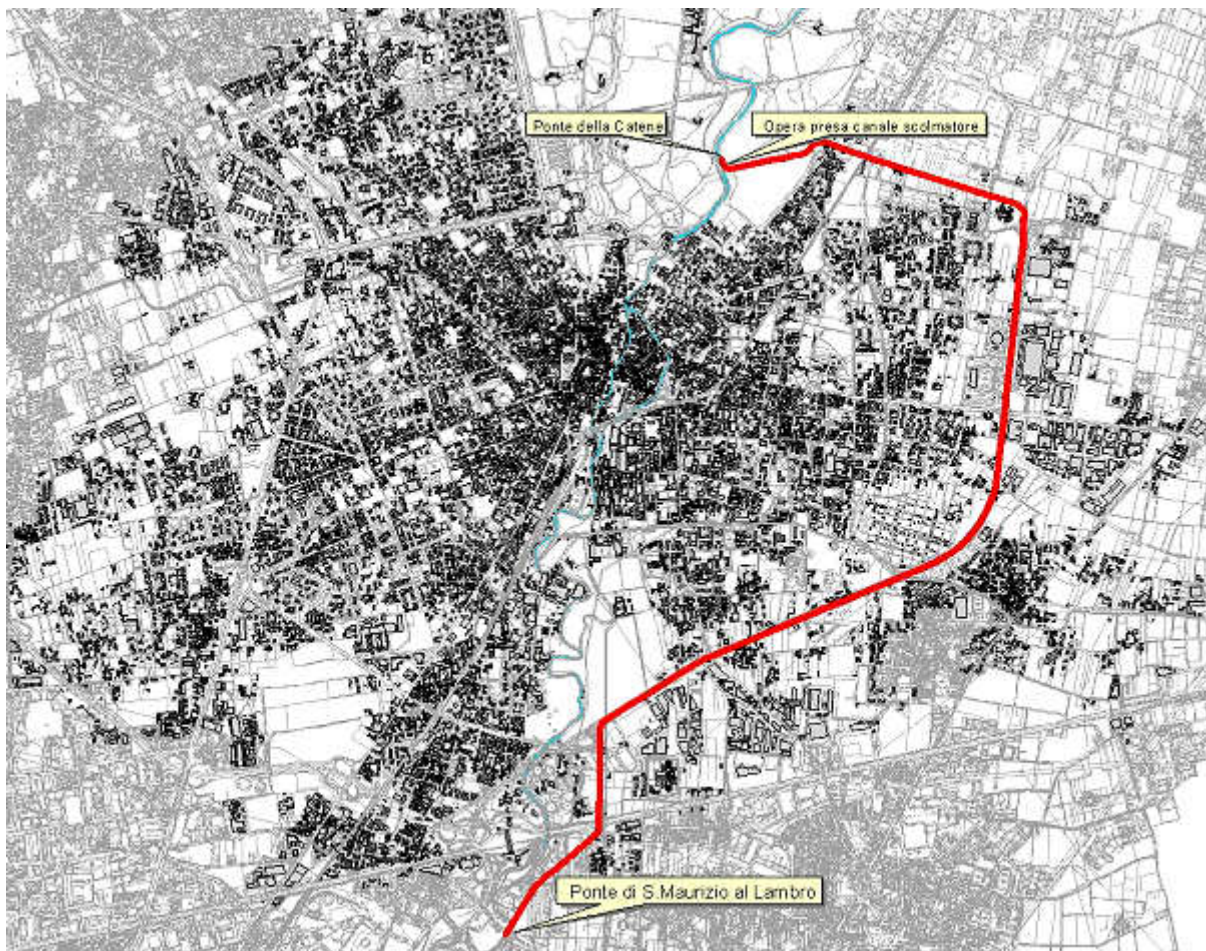


FIG.46 MONZA – PROGETTO DI REVISIONE DEL CANALE SCOLMATORE DEL LAMBRO

Dopo l'adozione della variante da parte dell'Autorità di Bacino del fiume Po, venne presentato in Comune un Piano di lottizzazione per 388.000 metri cubi.



FIG.47 MONZA – IL P.L. DELLA CASCINAZZA PER 388.000 MC

Il 2007 fu l'anno storico per Monza nella sostituzione del vecchio PRG del '71. Infatti, venne adottato e approvato il nuovo PGT, il Piano di Governo del Territorio previsto dalla nuova legge urbanistica lombarda. La Legge regionale n.12, entrata in vigore a fine marzo del 2005, stabiliva che i pochissimi comuni lombardi con una PRG vigente approvato prima del 1975 non potevano dar corso all'approvazione di varianti urbanistiche

di qualsiasi tipo, vanificando quindi tutto il lavoro di adeguamento del PRG avviato nel 2004 e già approvato dalla giunta, e dovevano viceversa entro sei mesi avviare le procedure per l'adozione del Piano di Governo del Territorio previsto da questa legge in sostituzione del vecchio PRG. Così Monza iniziò l'iter relativo al PGT, nei tempi e nei modi previsti dall'art. 13 della legge stessa. Si iniziò con la raccolta dei "suggerimenti e delle proposte" (circa 300); vennero poi affidati gli incarichi ad un nutrito gruppo di consulenti e specialisti guidati dall'assessore Viganò e coordinati dall'arch. Massimo Giuliani, già presidente dell'INU (Istituto Nazionale Urbanistica) Lombardia. Venne quindi elaborata la proposta del nuovo PGT, partendo dalle scelte contenute nel PRG elaborato nel 2004, "spacchettandolo" nei tre documenti previsti dalla LR 12/05: il Documento di piano (per indirizzi e strategie); il Piano dei servizi (relativo appunto a tali dotazioni) e il Piano delle regole (parte simile al vecchi PRG di una volta, con indici volumetrici, azzonamenti e norme di dettaglio). Già nell'ottobre del 2005 il PGT era pronto e il mese successivo la giunta diede avvio alla successiva fase prevista dalla legge, cioè la raccolta dei "pareri e delle proposte delle parti sociali ed economiche", prima di inviare il piano stesso in consiglio comunale. Con manifesti ed inviti vennero consultate le associazioni monzesi e gli enti pubblici, sia sul PGT che sulla VAS (Valutazione Ambientale Strategica), attraverso una fitta serie di incontri pubblici, tavoli di confronto e conferenze dei servizi. L'iter era poi proseguito con la fase istituzionale di raccolta dei pareri delle cinque circoscrizioni, della commissione urbanistica e di quella edilizia che avevano espresso parere favorevole, pur con alcune riserve sul meccanismo di perequazione. Terminata quest'ultima parte, il PGT venne iscritto, nei primi mesi del 2006, all'ordine del giorno del consiglio comunale. Nel marzo del 2007 il nuovo PGT venne adottato dal consiglio comunale. I contenuti del nuovo PGT in sintesi erano: la salvaguardia delle aree agricole esterne all'edificato (circa 10 chilometri quadrati) inserite nella cintura urbana, tutelandole con meccanismi di finanziamento per il mantenimento di quella attività con funzione ecologica di salvaguardia ambientale; la programmazione degli interventi edilizi (nei 5 anni) stabilendo tetti volumetrici per tutte le funzioni (residenziali, terziarie, produttive e per servizi), quantità da monitorare e controllare attraverso un osservatorio che può utilizzare la VAS (per le criticità del Piano) e nuovi strumenti informatici (il SIT - Sistema Informativo Territoriale); la competizione e la concorrenza tra piani attuativi (Piani di lottizzazione, Piani di Recupero, Pii, ecc) finalizzata alla realizzazione di edilizia a basso consumo energetico, al confort edilizio con maggiori quantità di verde e alla coesione sociale, attraverso la realizzazione di edilizia convenzionata a costi controllati e calmierati; la perequazione dei valori fondiari tra aree edificabili e quelle non, permettendo nel contempo al Comune di entrare in possesso di nuove aree a verde e per servizi, senza alcuna espropriazione forzosa. Quel Piano aveva peraltro ottenuto già nel 2006 significate menzioni, anche a livello europeo, per i suoi contenuti ambientali. Il PGT venne pubblicato per la raccolta delle osservazioni dal 9 maggio al 9 luglio 2007. L'avvenuta approvazione del Piano viene pubblicata sul Bollettino Ufficiale delle Regione Lombardia il 19 dicembre e da allora diventa vigente a tutti gli effetti. Ma la Giunta successiva delibera con proprio atto n. 825 del 21 dicembre, di dare avvio alla modifica del nuovo PGT, appena approvato in via definitiva. La giunta del sindaco Mariani, di centro destra, inizia l'iter per la redazione della variante al PGT vigente, facendo previsioni di piano che sconvolgono le precedenti previsioni del piano vigente. Ma la Regione boccia in via definitiva la variante di piano, una bocciatura ampia e complessiva; in principal modo le previsioni dello strumento urbanistico sono sovradimensionate rispetto all'aumento di popolazione prevedibile (l'assetto demografico comunale è pressoché invariato da 20 anni). Nota fondamentale è il consumo di suolo, tra l'altro bene scarso nei confini

comunali, che, ipotizzando i volumi della variante al PGT, potrebbero esaurirsi entro 25 anni. L'unica nota parzialmente positiva individuata dal Pirellone è la realizzazione della nuova fermata ferroviaria di Monza Est che risulta compatibile in materia di sviluppo del servizio ferroviario. Comunque le elezioni amministrative 2012 vedono un nuovo cambio di giunta con le elezioni del sindaco R. Scanagatti, esponente di centro sinistra. Quindi rimane in vigore a tutti gli effetti il PGT vigente Viganò/Faglia.

5.1 ASPETTI CONOSCITIVI DEL TERRITORIO MONZESE

Il territorio comunale di Monza è suddiviso in cinque circoscrizioni di varia forma e dimensione, caratterizzate dalla presenza di un elemento puntuale o di più elementi collegati tra loro che si costituiscono come punti centrali attorno ai quali si organizza il territorio.

Circoscrizione 1

È il territorio del centro storico di Monza del quale è fuori discussione l'importanza oltre all'interno del proprio tessuto edificato, anche nel contesto dell'intera regione, per il suo valore storico, architettonico e archeologico. Nel centro sono insediate funzioni, sia pubbliche che private, di livello intercomunale di grande rilievo ed attrattività: i servizi amministrativi e municipali, sedi scolastiche pubbliche e private, sedi culturali e di spettacolo, sedi bibliotecarie e religiose. Inoltre il centro è luogo di maggior diffusione e concentrazione di attività terziarie e direzionali nonché di tipo commerciale. È quindi un centro che svolge un ruolo di richiamo non solo locale, ma a scala più vasta anche grazie alla buona accessibilità garantita dalle linee su ferro. La stazione principale è alle porte del centro a sud, un'altra è ad est.

Circoscrizione 2

Essa è interessata dal percorso ferroviario ai margini del centro storico e dalla seconda stazione che necessita interventi di mitigazione; dalla grande viabilità di connessione del Viale delle Industrie che funge da tangenziale esterna urbana. All'interno di questo territorio è notevole il patrimonio di aree pubbliche a destinazione produttiva. Il territorio è denso di aree da riqualificare, ad esempio l'area dell'ex-macello; l'incontro tra il canale Villoresi ed il Lambro individua una possibilità di riqualificazione nel contesto più ampio dell'area agricola della cascina.

Circoscrizione 3

In questo territorio è presente tutto il sistema di accesso sud alla città dalla grande viabilità (svincolo A4 , tangenziale nord, nuova SS36) in connessione con il Viale delle Industrie; la zona è interessata dall'attraversamento della linea ferroviaria ma non è dotata di stazione, se non per quella a ridosso del Centro Storico. Questa circoscrizione è interessata dall'importante nodo di Bettola come futura fermata delle linee metropolitane M1 ed M5 con stazione di interscambio, parcheggio, possibile nuova fermata ferroviaria in modo da creare un'importante nodo di interscambio ed accesso alla città. Questo territorio quindi necessita di

forti interventi di riqualificazione e di connessione sia in termini di mobilità che di percorsi ciclopedonali che lo rendano maggiormente fruibile e connesso con il resto del territorio

Circoscrizione 4

Questo territorio è interessato dal progetto, in fase di realizzazione, della SS36 con la realizzazione del tunnel di Viale Lombardia che offre una grande opportunità di riqualificazione del tessuto esistente in termini funzionali ed ambientali. L'ipotesi è di valorizzare le connessioni est-ovest interrompendo i lussi di traffico continuo nord-sud di attraversamento del quartiere. La riconduzione a viabilità urbana di superficie consente la riorganizzazione di nuovo suolo disponibile (prima occupato dalla viabilità di attraversamento), i punti di maggior interesse sono: il cavalcavia di San Fruttuoso dove si concentrano attività commerciali e di ristoro, punto importante perché, grazie alla demolizione del cavalcavia, si realizza un'importante area libera di superficie dove ipotizzare la realizzazione di uno spazio attrezzato per l'attività all'aperto ma soprattutto creare un "corridoio verde" di connessione con il Parco del Grugnotorto, tassello quindi fondamentale per la creazione del "sistema verde". Un altro punto interessante si crea all'altezza di via Cavallotti (asse di connessione con il centro Storico). Quest'area può quindi essere destinata alla continuità verde tramite la realizzazione di una pista ciclabile di connessione con quella già esistente sul canale Villoresi in modo che possa quindi trasformarsi in un cuneo verde di inserimento nella città.

Circoscrizione 5

Si evidenzia un sistema dominante per l'intera città; il sistema di Viale Cesare Battisti che trova polarità con Piazzale Virgilio ed il grande complesso della Villa Reale e dei giardini del Parco Reale. All'interno di questo sistema si evidenzia:

- La presenza di complessi scolastici con servizi alla persona, complessi religiosi, attrezzature sportive, ristoranti e strutture alberghiere;
- Il grande complesso della Villa Reale che rappresenta con il parco l'evento e l'opportunità più rilevante dell'intero territorio brianzone. La Villa Reale può assumere un ruolo territoriale di grande rilievo nel contesto locale, regionale, nazionale ed internazionale.
- La pedonalità e ciclabilità si connettono con il sistema della Villa e del Parco da una parte, e con il canale Villoresi dall'altra. Tale sistema è di evidente interesse per la valorizzazione pedonale e ciclabile

Questo sistema rappresenta una parte di grande rilevanza per la città e, mentre come si è visto a sud vi è il rapporto principale di Monza con il territorio circostante di connessione, il Viale Cesare Battisti è il principale accesso per i rapporti culturali, paesaggistici, ambientali ed istituzionali con il territorio a piccola e grande scala.

5.2 SERVIZI STRATEGICI

Servizi scolastici

Tali attrezzature denunciano delle carenze a livello di scuole dell'Infanzia e Materne, mentre manifestano uno stato di saturazione per Elementari e Medie. L'istruzione superiore vede progetti di ampliamento dell'istituto Henseberger e la realizzazione dell'istituto Musicale, la scuola di Affresco e la sede dell'università.

Attrezzature pubbliche

È prevista la creazione di un Urban Center nell'edificio dell'Ex-GIL; il Centro congressi e la sede rappresentativa regionale verranno istituiti all'interno della Villa Reale, insieme ad attività museali, culturali ed congressuali. La sede dei vigili urbani e la sede del commercio e delle industrie troveranno localizzazione all'interno dell'area De Santis.

Servizi sociali

È prevista la realizzazione di un nuovo centro educativo in via Silva, il laboratorio di Falegnameria e la Borsa del Centro Formazione Lavoro sono previsti nell'area ex macello. L'Unità Operativa di Inserimento Lavorativo di via De Chirico si posizionerà all'interno dell'Urban Center. Nuovi spazi associativi sono previsti nell'area De Santis, nella ex CGS, ex Cederna ed ex macello.

Servizi per la mobilità e parcheggi

Si prevede la realizzazione dei seguenti parcheggi di interscambio: Via Borgazzi - Via Campania, Viale Lombardia - San Fruttuoso, Piazza della Resistenza, Via Binella confine con Cinisello. Le nuove stazioni ferroviarie sono previste ad est per la linea MI-LC, ad ovest per la MI-CO a sud con funzione di interscambio metropolitano. Le infrastrutture previste sono il prolungamento della M1 ed della M5 con fermate in località Bettola. Si pensa inoltre di prevedere l'interramento del Viale delle Industrie, come per Viale Libertà, in modo da connettere facilmente anche la zona est del comune.

Impianti tecnologici

Si prevede il potenziamento del centro di smaltimento rifiuti lungo Viale delle Industrie tramite una struttura chiamata centro rifiuti in via Sanquirico.

Servizi culturali

All'interno del Parco è prevista la localizzazione del Museo Ecologico. Il sistema bibliotecario è oggetto di una ristrutturazione generale. Il sistema espositivo è oggetto di un notevole potenziamento mediante la realizzazione del Museo della Città, la Pinacoteca, il Museo Etnologico e delle attività produttive, la realizzazione del Museo del Bambino. Il sistema degli spettacoli conterà sul potenziamento del teatro Manzoni ed il recupero del teatro dell'ex GIL. Il sistema congressuale riguarda la realizzazione di sale Congressi presso la Villa Reale e la ex caserma IV Novembre.

Ricettivo e residenza di servizio

Data l'insufficienza di strutture ricettive è prevista la realizzazione di tre nuove strutture alberghiere nelle aree: Rondò dei Pini, ex Dieffenbach e Viale delle Industrie.

In conclusione si può affermare che le previsioni di trasformazione previste all'interno del comune contengono previsioni di strutture legate all'offerta culturale che rafforzano la qualità della città come meta turistica di eccellenza; accanto alle realtà esistenti vengono infatti previste nuove ed importanti strutture: un Museo Etnografico e del Lavoro collocato nell'area ex Cederna; la realizzazione della Pinacoteca che consentirà di offrire al pubblico un'ingente patrimonio di dipinti di elevato pregio; la sistemazione del sistema bibliotecario; la promozione del Museo Botanico esistente presso la Villa Reale; la promozione del Museo dell'Automobile presso l'Autodromo del Parco di Monza; il Museo Archeologico e ambientale. Inoltre la dotazione di servizi e strutture già esistenti all'interno del comune di livello amministrativo e direzionale, l'offerta commerciale qualificata del centro storico e delle grandi strutture di vendita esistenti, fanno di Monza una destinazione ideale del turismo di transito a tempo medio - breve di percorrenza.

6. PARCO DI CINTURA

All'interno di questa visione complessa e futuristica della città di Monza, la salvaguardia dei Parchi, delle aree protette e delle aree agricole e non edificate è un problema di grande rilevanza, vista anche la densità di urbanizzazione esistente in questa porzione di territorio brianzolo. La definizione del sistema del verde è un punto importante nell'organizzazione complessiva e paesaggistica dell'intero comune, della qualità e della fruizione urbana da parte della popolazione e del rapporto tra essa e il verde, i percorsi ed i valori storico-ambientali esistenti. Il territorio brianzolo è interessato dalla costituzione di PLIS quali: il Parco della Cavallera che si estende da Monza a Vimercate al confine con Villasanta e ad oggi è solo un segno grafico sulle carte urbanistiche; è già istituito il Parco del Grugnotorto che si estende da Monza fino a Paderno Dugnano interessando in particolare il percorso del canale Villoresi, parco anch'esso privo di una destinazione chiara se non quella di connessione ecologica tra i Parchi Regionali; è individuata l'area del Parco della Media Valle del Lambro che ad oggi ha una finalità prettamente di recupero di aree fortemente degradate, dalla presenza di cave dismesse, residui di attività industriali dismesse ed orti urbani spontanei, ma può assumere un significato notevolmente diverso se messo a sistema anche con le contermini aree della Ex-Falck di Sesto San Giovanni; i parchi del Molgora e del Rio Vallone che hanno funzione prettamente agricola e quella di custodire valori naturalistici come ad esempio alcuni lembi di foresta planiziale di querce e le zone umide, e notevole è la presenza di elementi di interesse storico-architettonico; il parco della Brianza Centrale è quasi interamente ricompreso nel comune di Seregno, è costituito da aree inedificate collocate all'interno del tessuto quasi completamente urbanizzato, ha funzione di connessione tra i parchi regionali e quella di "polmone verde" per un'area densamente urbanizzata. Nel territorio brianzolo sono inoltre presenti due Parchi Regionali di elevato pregio: il Parco delle Groane che si estende da nord a sud attraversando 16 comuni, la vegetazione è caratterizzata da estese brughiere che si evolvono gradatamente verso il bosco dei pini silvestri e betulle, fino a maturare in boschi di querce e carpini; il piano del parco di articola intorno a grandi aree di parziale riserva naturale, in fase di acquisizione; alcune zone specificatamente destinate alla fruizione e le fornaci per le quali è previsto uno specifico piano di settore; funzione prevalente del parco è quella naturalistica ma è al contempo luogo di intensa frequentazione nei fine settimana e nel tempo libero. Il Parco della Valle del Lambro comprende territori appartenenti alla fascia collinare, lungo 25 Km del Lambro, dai laghi di Alserio e Pusiano al Parco di Monza; le zone collinari della Brianza sono quelle più interessanti dal punto di vista naturalistico, con alcuni ambienti palustri di pregio e boschi. Notevole è l'interesse storico delle numerose ville patrizie e dei relativi giardini compreso la Villa Reale di Monza. La funzione del parco è di notevole valore ambientale e naturalistico, mentre il Parco di Monza ha una funzione plurima sia come svago nel tempo libero, che con attrezzature di interesse sovra comunale, parco urbano, di valore storico notevole nonché delle varie attrezzature e funzioni al quale è destinato.

Alla luce della situazione attuale del territorio brianzolo, analizzando più in dettaglio sul comune di Monza, la mia proposta verte sulla salvaguardia dei territori ancora liberi per la creazione di un parco di cintura che oltre ad avere al suo interno varie destinazioni, funga da connessione tra i vari parchi esistenti e PLIS in modo da creare un sistema verde e una connessione forte est-ovest tramite corridoi verdi.

6.1 IL VERDE URBANO E LE RELAZIONI CON I VUOTI DELLA CITTA'

Al verde urbano si assegnano diverse definizioni, le più disparate, si va dagli spazi aperti non progettati a quelli accuratamente progettati, piantumati e soggetti a manutenzione. Il verde urbano può essere inteso in senso allargato estendo l'idea a tutti quegli spazi residui urbani tipici delle nostre periferie, o ancora tutte quelle aree che possano supplire alle funzioni tipiche degli spazi verdi, quindi dove si possa passeggiare, giocare, trascorrere del tempo all'aria aperta, essi sono ad esempio le vie d'acqua, gli spazi lastricati o pavimentati ad uso pedonale. Anche i cimiteri possono essere intesi come verde urbano, qualora siano pensati secondo un'idea di spazio fruibile per attività differenti rispetto al culto dei morti. La definizione più corretta è quella che comprende tutte le situazioni già elencate, quindi un luogo per il tempo libero e con una funzione di filtro o di interruzione tra le diverse densità urbane. La qualità della vita nei centri urbani è di gran lunga migliorata dalla presenza di verde urbano, gli aspetti sono molteplici: igienico sanitario, ricreativo, educativo, psico-sociale, culturale. L'abbandono di attività produttive, l'espansione di quartieri residenziali più esterni alla città, l'abbandono delle tradizionali attività agricole, ha lasciato spazi residuali all'interno del tessuto urbanizzato. La pressante crescita verso l'esterno di aree residenziali, la crescente necessità di verde diventa sempre più motivata. Bisogna notare come all'interno della città permangano non pochi elementi naturali, quali fiumi, boschi, aree a vegetazione tipica ed altro. Deriva da ciò una faccia doppia dell'organismo urbano, per cui, anche se nella sua crescita, la città ha teso ad annullare i valori della natura (ostacolo originario alla sua espansione), si riscontrano non poche anomalie naturali nel tessuto urbanizzato. Storicamente l'uomo, espellendo dalla città la natura originaria, inventava il modo di reintrodurla, venivano creati così viali, parchi, giardini. Oggi di fronte ad una nuova definizione di verde urbano, ci si trova a discutere del valore di naturalità degli spazi residui, del loro mantenimento, della valorizzazione dei caratteri che essi hanno acquisito attraverso i lunghi anni di abbandono. Lo sviluppo del pensiero nel modo di vedere il paesaggio, soprattutto quello urbano, tende ad analizzare gli spazi residuali, non come dei luoghi da ricostruire totalmente, ma da riscoprire con nuovi occhi. Voler riproporre gli ambienti originari dove ormai sono scomparsi da diversi decenni è uno sforzo inutile. Bisogna però provare a ragionare su uno sviluppo del territorio che porti in primo piano il concetto di sostenibilità. Ci sono delle regole precise da seguire affinché un intervento urbano possa dirsi

sostenibile tra cui le più evidenti sono:

- *bisogna consumare il minor suolo possibile,*
- *si privilegiano gli interventi di recupero dell'edificato rispetto alle nuove costruzioni*
- *si cercano di mantenere gli spazi aperti,*
- *devono essere preservate, tutelate ed integrate le preesistenze storiche e con un valore storico artistico ai nuovi interventi.*

Ci sono alcune regole a livello urbano e ce ne sono altre che poi hanno un seguito alla scala di progettazione dei singoli manufatti; sono regole che riguardano il consumo energetico, il ciclo di vita delle opere, devono tenere conto dei costi affinché siano fattibili. Il dibattito sulla sostenibilità è sempre aperto e accoglie eventi importanti, le istituzioni sono obbligate a far loro questa discussione. Il **Rapporto Brundtland** (conosciuto anche come *Our Common Future*) è un documento rilasciato nel 1987 dalla Commissione mondiale

sull'ambiente e lo sviluppo (WCED) in cui, per la prima volta, viene introdotto il concetto di sviluppo sostenibile: in esso si parla dell'ambiente secondo un principio etico:

« lo Sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni »

(WCED,1987)

Partendo da questi concetti chiave e analizzando il territorio del comune di Monza, risaltano immediatamente all'occhio le aree libere, per svariati motivi, ai limiti del confine comunale. Tali territori, se messi a sistema, assumono la classica configurazione del parco di cintura. La mia idea quindi parte proprio da qui, e dall'analisi fatta in precedenza. Se si pensa ad uno sviluppo sostenibile del territorio, che comprenda necessità ambientali, sociali, culturali e di sviluppo, si potrebbe pensare di mettere a sistema tali aree residue e sviluppare un progetto unitario che detti linee strategiche di sviluppo ed idee chiave; ed allo stesso tempo possa tutelare le residue aree libere. A questo punto prende forma il parco di cintura che possa permettere anche uno sviluppo del territorio senza ricadere sempre nella inutile espansione residenziale a macchia d'olio. Partendo dall'analisi del territorio esistente della Brianza vorrei individuare alcune linee strategiche di intervento che mostrano la possibilità di uno sviluppo diverso da quello che è stato fin'ora tramite un'urbanizzazione capace di dotarsi al suo interno di "isole di naturalità" e spazi di "rallentamento", che possa dotarsi di uno stile di vita più lento e meno rumoroso, e sia quindi fruibile da popolazioni diverse, sia di quelle locali che possono sperimentare un approccio non dissipativo del proprio territorio, che di quelle esterne che potrebbero essere attratte dal valore ambientale e paesistico dei luoghi "brianzoli". Questa idea di territorio può prendere vita tramite diverse proposte e interventi: maggior fruibilità delle aree verdi lungo percorsi pedonali e ciclabili in continuità con i parchi esistenti; tramite la creazione di corridoi ecologici di connessione intercomunale; di moltiplicazioni di strutture culturali e del tempo libero; anche con la creazione di spazi tecnologici e ricreativi per le fasce di età adolescenziali; di spazi aperti e resi disponibili agli anziani per la creazione di "isole" verdi, tramite l'uso di suolo di aree degradate e dismesse esistenti in ampie porzioni di territorio comunale già urbanizzato

In base a questi ragionamenti il mio progetto ha messo in evidenza gli spazi liberi di cintura al comune di Monza. In funzione delle pre-esistenze comunali ho messo in risalto alcune destinazioni che questi territori possono assumere in chiave ambientale.

6.2 LE DESTINAZIONI DEI PARCHI

Parco dello sport

Al parco si potrà arrivare utilizzando i mezzi di trasporto pubblico, in automobile, o attraverso i percorsi ciclo pedonali. I principali punti di accesso saranno dalle strade perimetrali in modo da garantire la massima integrazione fra il parco e la città; anche tramite la realizzazione di parcheggi interrati. Il concetto che si vuole esprimere è generale: potenziare le pre-esistenze dello stadio Brianteo e del Palasport tramite interventi di

riqualificazione dell'esistente; sviluppare nelle aree contermina a tali strutture esistenti un centro strutturato e diversificato dotando l'area di attrezzature per lo sport. Modificando il territorio in tal senso si creerebbe un'area definibile "Città dello sport" collegata con il Parco di Monza tramite percorsi e passerelle ciclo pedonali. I progetti di dettaglio dovranno pensare in principal modo ad una rivitalizzazione dell'area sia come fruibilità dei luoghi che da un punto di vista di elevati livelli ambientali (tramite rimboschimenti parziali, diverse tipologie vegetative ecc..). Oltre che prevedere la realizzazione di un centro strutturato e complesso dal punto di vista delle attività sportive, si dovrà inoltre realizzare una struttura adeguata di tipo ricettivo.

Parco Agricolo e Orti Urbani

I parchi agricoli assumono valenze socio-educative, ambientali, produttive; quindi bisogna intendere tali aree non solo in senso di aree protette ma come zone "laboratorio" tra città e aree rurali. Gli orti urbani inoltre costituiscono un altro importante elemento di progetto di agricoltura, infatti sono gestiti, generalmente, da cittadini che non hanno alcun rapporto diretto con il settore agricolo. Tali aree vengono pensate in tal senso, infatti si prevede la realizzazione di strutture di supporto, di un centro svago per anziani e bocciodromo.

Parco delle Cave

Nell'ex area delle cave abbandonate si potrebbe realizzare un parco pubblico urbano con laghetto, percorsi, ambienti naturali legati alla fruizione del parco; quindi prevedere numerosi percorsi ciclabili, percorsi vitae, aree pic nic attrezzate, chioschi e bar. Utilizzare quest'area che attualmente è dismessa creando un laghetto artificiale attrezzato con sport acquatici, noleggi barche, centro velico, sport acquatici. Connettendolo con l'area a sud, tramite passerelle o con l'interramento del Viale delle Industrie, per la creazione di aree relax/picnic attrezzate e strutture di supporto. Fondamentale è il rimboschimento lungo Viale delle Industrie per l'attenuazione dei rumori.

Parco Faunistico

Lo individuo nella area della Cascinazza in quanto, prevedendo il recupero dell'antica cascina dismessa, si potrebbero anettere funzioni complementari quali un Parco Faunistico. Inoltre la presenza del fiume Lambro e del canale Villoresi permetterebbe di raggiungere un elevato livello ambientale dell'area grazie alla loro riqualificazione ed uso. Ben connesso, tramite l'utilizzo delle aree dismesse contermina, al parco della ricerca si potrebbe prevedere la realizzazione di una biblioteca tematica e di un osservatorio astronomico.

Parco della Ricerca

In questa porzione di territorio la mia scelta ha avuto una funzione più pensata allo sviluppo e alla crescita del comune, l'area mi sembra corretta vista la posizione estremamente strategica. Infatti grazie al progetto esistente sul nodo di Bettola, a sud della tangenziale A51, questa porzione di territorio assume la figura di "porta di accesso" alla città da sud e diventerebbe estremamente accessibile dalle Università e Centri di Ricerca della metropoli milanese. Quindi si dovrebbe pensare ad un centro di ricerca con padiglioni, studio di energie rinnovabili raggiungendo però un elevato livello ambientale. Inoltre, grazie alla aree dismesse esistenti (Ex Philips-Honeywell – Ex Fossati-Lamperti) si creerebbe un corridoio di connessione con il Parco

faunistico previsto nell'area della Cascinazza. Tali aree si potrebbero utilizzare per la creazione di un nuovo polo tecnologico; di un osservatorio astronomico, di una biblioteca.

Parco dell'Intrattenimento

Pensato nell'area più a nord perché connesso bene con l'esistente Parco di Monza tramite Viale Cesare Battisti, circondato dalla SS Monza-Saronno e dalla SS36, quindi area fortemente accessibile. In questa porzione di territorio ho pensato all'insediamento di un parco divertimenti per tutte le fasce di età; ad un'area polivalente utilizzabile per insediamenti a tema tipo espositivo, locali serali, feste e concerti.

In questo modo oltre alla creazione di un parco di cintura tramite l'utilizzo delle residue aree libere, si crea un sistema più complesso in quanto il parco si connette nell'area orientale con il Parco della Cavallera e nell'area occidentale con il Parco del Grugnotorto creando un sistema verde che a livello provinciale si può ulteriormente sviluppare al fine di indirizzare lo sviluppo del territorio, in cui la forte antropizzazione costituisce il connotato principale, verso una pianificazione compatibile con l'ambiente. Il progetto si connota come proposta unitaria, in cui, sulla base del rilievo dei principali elementi qualificanti e delle relative criticità, viene individuato un disegno strategico di lungo periodo per la messa a sistema dei parchi, in primis i PLIS, delle aree di valenza naturalistica, degli ambiti di rilevanza paesistica, delle aree per la fruizione.

INDICE DELLE FIGURE

Fig.1 Lo sviluppo della Brianza (Fonte IGM 1930 – Dusaf 1980 – Dusaf 2009)	pag.5
Fig.2 Le tre Brianze	pag.8
Fig.3 Sistema a fasce del bacino della Ruhr	pag.36
Fig.4 Emscher Park – sistema dei corridoi verdi	pag.36
Fig.5 Grungurtel – mappa inserita all’interno di un sistema di corridoi verdi	pag.37
Fig.6 e 7 Grungurtel – foto paesaggio caratterizzato da boschi e aree agricole	pag.38
Fig. 8 e 9 Boston – esempi americani di green way	pag.39
Fig.10 Cleveland – green way	pag.40
Fig.11 Washington – green way	pag.40
Fig.12 Francia – La Villette pianta del parco tecnologico	pag.45
Fig.13 Francia – La Geode	pag.45
Fig.14 Francia – Parc Citroen pianta e relazione con la Senna	pag.47
Fig.15 Francia – Parc Citroen contrasto tra acqua e pietra	pag.47
Fig.16 Milano – inquadramento territoriale del Parco Nord	pag.49
Fig.17 Milano – vista del Parco Nord	pag.49
Fig.18 Milano – inquadramento territoriale del Parco Agricolo sud	pag.50
Fig. 19 Parco Agricolo Sud Milano – Oasi Lacchiarella	pag.50
Fig.20 Parco Agricolo Sud Milano – Cascina Boscaccio oasi naturale	pag.50
Fig.21 Parco Agricolo Sud Milano – Cascina Cavallazza	pag.51
Fig.22 Parco Agricolo Sud Milano – orti condivisi	pag.51
Fig.23 Torino – inquadramento territoriale Corona Verde	pag.52
Fig.24 Torino – Stupinigi	pag.52
Fig.25 Napoli – inquadramento territoriale Parco delle Colline	pag.54
Fig.26 Napoli – Villa Floridiana	pag.54
Fig.27 Napoli – Parco della Reggia di Caserta	pag.54
Fig.28 Napoli – Reggia di Caserta	pag.54
Fig.29 Monza – Mappa del 1945	pag.63
Fig.30 Monza – progetto di strade e piazzale di Porta Milano del 1889	pag.64
Fig.31 Monza – Piano Regolatore Generale del 1925	pag.66
Fig.32 Monza - Piano Regolatore Generale del 1938	pag.67
Fig.33 e 34 Monza – progetto per piazza Trento e Trieste e plastico del 1938	pag.68
Fig.35 Monza – Piano Regolatore Generale del 1949	pag.69
Fig.36 Monza - Piano Regolatore Generale del 1959	pag.70
Fig.37 Monza – Piano Piccinato del 1964	pag.72
Fig.38 Monza – Piano Piccinato del 1971	pag.73
Fig. 39 Monza – Piano dei Servizi del 1980	pag.75
Fig.40 Monza – Bozza di revisione del Piano Regolatore Generale del 1985	pag.76
Fig.41 Monza – Analisi dello stato di fatto al 1993	pag.79

Fig.42 Monza – Piano Benevolo del 1997	pag.80
Fig.43 e 44 Monza – progetto privato area ex-caserma IV Novembre e plastico del 1997	pag.81
Fig.45 Monza – esondazione del fiume Lambro nel 2002 area della Cascinazza	pag.83
Fig.46 Monza – progetto di revisione del canale scolmatore del fiume Lambro	pag.84
Fig.47 Monza – Piano di Lottizzazione dell'area Cascinazza per 388.000 mc	pag.85

INDICE DELLE TAVOLE

- PARTE I ANALISI
 - Tav.1 Brianza lo sviluppo
 - Tav.2 Il Sistema insediativo (rielaborazione da PTCP Monza e Brianza)
 - Tav.3 Il Sistema infrastrutturale
 - Tav.4 Il sistema del trasporto pubblico
 - Tav.5 Le trasformazioni previste
 - Tav.6 Sistema ambientale a livello regionale
 - Tav.7 Sistema ambientale a livello provinciale

- PARTE II IL SISTEMA VERDE
 - Tav.1 I Parchi esistenti – schematico
 - Tav.2 Proposte di connessione - schematico
 - Tav.3 Il Parco di Cintura – schematico
 - Tav.4 Le destinazioni prevalenti
 - Tav.5 Sistema ambientale a livello provinciale
 - Tav.6 Sistema ambientale a livello provinciale – le connessioni
 - Tav.7 Esempio di connessione verde
 - Tav.8 Nuovi scenari di sviluppo
 - Tav.9 La Pedemontana – connessione longitudinale

- PARTE III SITUAZIONE COMUNALE
 - Lo scontro tra i PGT
 - Tav.1 Piani a confronto
 - Tav.2 Progetto privato area ex-caserma
 - Tav.3 Visione del PGT vigente del 2007
 - Tav.4 Visione del PGT variante respinta in data 18/02/2012
 - Tav.5 Le trasformazioni in atto
 - Tav.6 SS36 – Tunnel di Viale Lombardia
 - Tav.7 Nodo di Bettola
 - Tav.8 P.A. di Via Borgazzi
 - Tav.9 Proposta di Riquilificazione dell'area ex macello

- PARTE IV PARCO DI CINTURA
 - Tav.1 Il Parco di Cintura – rapporto con parchi esistenti
 - Tav.2 Il Parco di Cintura – le connessioni
 - Tav.3 Parco di Cintura
 - Tav.4 Parco di Cintura – le destinazioni
 - Tav.5 Potenzialità

Tav.6 Accessibilità

Tav.7 Proposte per creare un sistema verde

Tav.8 Proposte di sviluppo sostenibile

Tav.9 Identificazione quadri di dettaglio

Tav.10 Quadro A

Tav.11 Quadro B

Tav.12 Quadro C

Tav.13 Quadro D

Tav.14 Quadro E

Tav.15 Quadro F

Tav.16 Il Parco di Cintura – vista d'insieme

Tav.17 Il Sistema Verde

Tav.18 Visione futura del sistema ambientale

BIBLIOGRAFIA

Documenti Ufficiali

- Comune di Monza, Piano di Governo del Territorio, Monza, 30 novembre 2007
- Comune di Monza, Piano di Governo del Territorio variante, aggiornamento ottobre 2011
- Provincia di Monza, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, 22 dicembre 2011
- Regione Lombardia, Legge per il Governo del Territorio, Milano, 11 marzo 2005

Libri

- Fabbri P., Principi ecologici per la progettazione del paesaggio, F. Angeli, Milano, 2006
- Fabbri P., DellaValle M.F., Il Verde Urbano, Struttura e Funzione, Politecnica, Milano, 2010
- AA.VV., Per un'altra campagna. Riflessioni e proposte sull'agricoltura periurbana, Politecnica, Maggioli, Milano 2009
- Lanzani, Marini, Boeri, Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese

Multimediale

- www.comune.monza.it
- www.provincia.mb.it
- www.cartografia.regione.lombardia.it
- www.provincia.vicenza.it/ente/la-struttura-della-provincia/servizi/beni-ambientali/parchi-periurbani
- www.parks.it/indice/urb-all.html
- www.parks.it/federparchi/rivista/P52/15.html
- www.istvap.it/cms/documenti/Branduini.pdf
- www.ocs.polito.it/coronaverde07.htm
- www.ocs.polito.it/biblioteca/wp/paesaggio/wp_p1207.pdf