

Parte

A

Questa prima parte è composta da 4 Fasi:

La **Fase 1**, detta “**Acquisizione**”, riguarda la raccolta del materiale e delle richieste del concorso European 7 - “Periferie IN” andando ad osservare le richieste del bando e affiancandole ad una raccolta delle previsioni, indicazioni, parametri ed analisi contenute all'interno del Piano di Governo del Territorio vigente usati come riferimenti di base per la proposta progettuale.

La **Fase 2**, detta “**Conoscenza**”, riguarda invece uno studio minuzioso della città di Monza considerandone la posizione geografica, il clima a cui è soggetta, la composizione del sottosuolo e delle vie d'acqua, la storia dell'insediamento attraverso una ricostruzione degli eventi che hanno riguardato la città e la sua evoluzione dal punto di vista urbanistico, la gerarchia della vie di comunicazione sia interne che periferiche, le emergenze cittadine e alcuni campioni statistici indicativi della composizione della popolazione e dell'occupazione dei cittadini.

Inoltre sono state effettuate alcune ricerche più approfondite nella parte sud della città stessa scomponendo il tessuto cittadino nelle sue parti costitutive: residenziale, produttivo, commerciale, dei servizi, della viabilità e del verde e delle acque

Sono state elaborate anche alcune immagini urbane di questa parte dell'urbe che prevede l'analisi dei percorsi ovvero i canali lungo i quali gli osservatori si muovono abitualmente, dei riferimenti ovvero quegli elementi puntiformi che costituiscono un oggetto fisico definito e riconoscibile, dei nodi ovvero di quei luoghi strategici dove l'osservatore può entrare e verso e dai i quali egli si muove e dei margini ovvero quegli elementi lineari che costituiscono un confine tra due fasi.

All'interno di questa fase sono state descritte con attenzione le 13 macroaree in cui è stata suddivisa l'area di intervento attraverso un rilievo fotografico delle stesse analizzandole da vari punti di vista e definendone anche la localizzazione all'interno della città, la sua accessibilità e come questa risulta servita dai mezzi pubblici.

Infine sono stati riportati quegli interventi edilizi che sono già stati realizzati da parte di privati o dall'amministrazione comunale all'interno o nelle zone adiacenti alle aree di intervento e che possono avere una certa ripercussione, sia in positivo che in negativo, sugli interventi a progetto.

La **Fase 3**, detta “**Sintesi**”, presenta invece uno studio del tessuto urbanistico per far emergere i punti di forza, le debolezze, le opportunità e le minacce che mostra questa parte della città realizzando un'analisi S.W.O.T.

Per poter meglio capire l'estensione delle aree maggiori aree di intervento è stato eseguito un confronto con situazioni note alla cittadinanza o con riferimenti che possano essere comuni a tutta la popolazione. Questo studio è stato fatto per poter meglio comprendere le estensioni delle aree e facilitarne la trasformazione.

Sempre all'interno di questa fase sono state riportate alcune tavole riferite alle 13 macroaree in cui sono stati indicati una serie di progetti, già realizzati da altri progettisti in situazioni analoghe a quelle qui considerate, da usare come riferimento ed ispirazione per gli interventi proposti.

Tutto questo ha portato all'elaborazione di un Concept Plan nel quale sono state indicate tutte le varie funzioni che sono state individuate e dove sono state riportate

tutte le scelte di base effettuate in via preliminare per poter costruire il progetto nella sua configurazione finale.

Nella **Fase 4**, detta “**Rigenerazione Urbana**”, è stato sviluppato un Masterplan generale dell'intera area di intervento e di una seconda tavola dove sono stati evidenziati tutte le varie modalità di interconnessione tra le diverse aree di progetto. Successivamente sono state sviluppate ad una scala di maggior dettaglio le 13 macroaree di cui si compone il progetto.

Acquisizione

1.1 EUROPAN	LE RICHIESTE	19
1.1.1. Concorso EUROPAN 7		19
1.1.2. Periferia "IN"		21
1.1.3. Negoziare con le infrastrutture		23
1.1.3.1. I Criteri		23
1.1.3.2. Gli Obiettivi		24
1.1.3.3. Le Funzioni		24

LE POSSIBILITA'

Descrizione delle "vocazioni" della singole aree oggetto di intervento attraverso una attenta analisi del Piano di Governo del Territorio vigente.

1.2 PIANO di GOVERNO del TERRITORIO		25
1.2.1. Documento di Piano		26
1.2.1.1. Analisi TAV.001: Documento di Piano	27	
1.2.2. Piano delle Regole e Ambiti di Trasformazione		28
1.2.2.1. Ambito 13		28
1.2.2.2. Ambito 22		29
1.2.2.3. Ambito 21		30
1.2.2.4. Ambito 26		31
1.2.2.5. Ambito 36		32
1.2.2.6. Ambito 37		32
1.2.2.7. Analisi TAV.002: PdR e Ambiti Strategici		35
1.2.3. Piano dei Servizi: definizione ed analisi		36
1.2.3.1. Analisi TAV.003: Piano dei Servizi		38

Per avviare un progetto occorrono essenzialmente tre elementi:

un **committente** che assegni un **incarico** ad un **progettista**.

Il progettista in prima istanza dovrà acquisire le richieste del cliente e i presupposti ambientali da considerare. Quest'ultimi rappresentano tutti gli elementi che corrono a comporre il sito e il contesto di intervento e raggruppano inoltre tutte quelle condizioni e dinamiche in grado di orientare o di limitare lo sviluppo del progetto.

1.1. EUROPAN

EUROPAN è un programma di concorsi per nuove architetture, comune ad un gruppo di Paesi europei, che organizza concorsi di idee seguiti da realizzazioni aperti ai giovani architetti di tutta Europa.

Gli obiettivi sono di raccogliere nuove idee su un tema comune alle città europee, di facilitare il conferimento d'incarichi professionali a giovani progettisti capaci e, più in generale, di animare il dibattito fra le reti di professionisti e le Amministrazioni locali.

L'Associazione European è costituita dalle Associazioni nazionali dei diversi paesi che vi aderiscono sottoscrivendo un patto di tipo federativo. Le Associazioni nazionali riuniscono rappresentanti del mondo dell'architettura, dei pubblici poteri, degli operatori e del mondo della ricerca, e lavorano all'elaborazione di ipotesi sull'avvenire dell'ambiente residenziale.

I concorsi di European ed European Italia sono promossi da Enti, Società e altro, i quali sono interessati a gestire in piena trasparenza concorsi, utilizzando l'esperienza e l'autorevolezza dell'Associazione European Italia e dell'Organismo europeo.

Il concorso è l'occasione per un confronto fra Amministratori pubblici, ricercatori, professionisti, sia a scala nazionale che a scala europea. European affronta attraverso ognuna delle sessioni i temi del rapporto fra residenza, evoluzione dei modi di vita, dinamiche urbane, bisogno di qualità e di riconversione dei quartieri urbani, in particolare di quelli periferici.

European nasce dall'incontro di organizzazioni professionali e Amministrazioni pubbliche dei vari paesi europei. Le esperienze derivanti dalla realizzazione dei progetti sono sistematicamente confrontate ed analizzate con l'aiuto di esperti internazionali, in una serie di seminari aperti alle Amministrazioni partecipanti.

European ha scelto di aprire opportunità di lavoro ai giovani professionisti al di sotto di quarant'anni, per consentire loro di esprimere nuove idee progettuali, anche se non sono già inseriti in una rete di contatti con le Amministrazioni locali.

L'innovazione è però mediata attraverso l'esigenza di realizzabilità e quindi di concretezza espressa negli enunciati del *concorso di idee seguito da realizzazioni*.

1.1.1. Concorso EUROPAN 7

Dopo le prime esperienze internazionali nate alla fine degli anni novanta, oggi molte città italiane sono in movimento per attivare esperienze di rinnovamento urbano. Spostandosi dal centro verso la periferia, la città scompare progressivamente, almeno nel senso tradizionale del termine: l'emergere del grande fenomeno della dismissione e dislocazione delle aree industriali ed infrastrutture obsolete ha, infatti, prodotto importanti vuoti urbani.

Ma abitare la città significa, sempre più spesso, abitare la periferia.

La modernità ed attualità dell'argomento consiste nell'aver colto lo scenario della città diffusa e delle reti, sprovvista di identità e di relazioni fra le parti: essa è luogo legato al **transito** più che alla **presenza**, alla percezione e alla fruizione dei grandi "contenitori", i centri commerciali, o degli attraversamenti, le autostrade, le stazioni, che, per ragioni di opportunità, ospita.

È possibile ricercare un'interpretazione di questi luoghi, dare un'identità, propria, a questa parte degli agglomerati urbani?

Un'occasione di dibattito su sviluppo urbano e residenza

Una rete di scambi europei

Nuove idee, nuovi progettisti

Il risultato è il tentativo di interpretare e suggerire, pertanto, nuovi modelli aggregativi e/o aggreganti, delle periferie, individuandone una possibile logica, dovendo intersecarsi, necessariamente, con i modi di vita e le espressioni dell'esistenza sociale di questi "non luoghi".

Occorre riconoscere la qualità dell'architettura, quindi la qualità edilizia, urbana e territoriale, come bene sociale il cui valore deve essere tutelato a favore della comunità.

Suburb "IN" città

European è un concorso d'idee e come tale è importante che rappresenti un'occasione per la promozione di proposte innovative, di modi differenti di intendere gli spazi architettonici non solamente come correlazione di volumi, di espressione di pieni e di vuoti ma, al contempo, di elementi spaziali che si proiettano necessariamente in una dimensione maggiore quale è l'ambito territoriale, urbano e ambientale con il quale confrontarsi.

È importante concepire l'opera architettonica inserita nel contesto urbano o territoriale, nelle sue complessità di relazione e di pulsione del nuovo con l'ambiente in cui dovrà collocarsi, il rapporto con il tessuto edilizio e le infrastrutture esistenti, l'ambiente sociale, l'ambiente naturale e la valutazione dell'impatto ambientale che un nuovo intervento esercita in zona a basso livello di urbanizzazione.

In questa settima edizione il tema proposto si poneva come obiettivo quello di coinvolgere quelle parti di città al di fuori dei centri storici ma che con esso delimitano o ne condividono i margini o che siano esse stesse il margine della città; zone che si estendono ai margini della cosiddetta "città consolidata", che è divenuta da tempo non più periferia estrema, appendice della città di venti o trenta anni fa, ma zona semicentrale con caratteristiche urbane di carente uniformità spaziale, ambito urbano in cui la qualità ambientale e sociale si è persa o forse non è mai esistita.

La città consolidata è tale in quanto la sua identità fisica si è stabilizzata; per il suo mantenimento non occorrono grandi opere né estesi programmi edilizi.

La strategia risolutiva può essere definita in molteplici interventi mirati, di media e piccola dimensione, che privilegiano le reti tecnologiche, gli spazi pubblici e il verde, i servizi, i tessuti edilizi e urbani. L'intervento non dovrà essere rivolto soltanto alla residenza, per la quale sono richieste caratteristiche di diversificazione tecnologica e tipologica funzionale – nuclei familiari misti, giovani coppie, anziani, utenti temporanei – ma anche servizi per la collettività e per le attività produttive.

Allo stesso modo "Periferie IN" vuole essere un altro modo di intervenire sui margini, non solo quelli della città consolidata, ma quelli che rappresentano le parti esterne a margine della città, le aree oltre le quali il costruito si rapporta in modo diretto con la campagna, con il paesaggio, dialoga con le frange naturali del territorio.

Nella piena consapevolezza di arginare l'esplosione urbana le città cercano di limitare l'estensione futura in quelle loro parti in cui può essere definita la volontà di marcare, con un segno facilmente identificabile, la differenza tra città e campagna.

Si cerca di identificare linee fluttuanti che possano spostare in modo organico e complementare i confini della città consolidata, nuovi margini che stabiliscano un modo corretto di rapportare la città alla campagna e al paesaggio.

Il paesaggio urbano delle nostre città viene di fatto caratterizzato da elementi di sconnessione nella maglia urbana.

Situazioni differenti che di fatto si riconoscono nelle problematiche e nelle tematiche comuni delle riqualificazione urbana, nel cercare di rivalutare quelle parti di città aggravate da uno sviluppo disorganico.

Aree urbane che risultano colpite nella loro identità da una mancata programmazione pianificatrice e dalla inefficiente valutazione di elementi mutevoli nel tempo insieme a

quelli innovativi, caratterizzati da elementi tecnologici contemporanei, che inducono inevitabilmente alla trasformazione del tessuto urbano nel tempo.

1.1.2. Periferia "IN"

Tutte le città si trovano poste a confronto sul fenomeno della espansione, della scomposizione e della frammentazione urbana.

L'uso crescente dell'automobile, lo sviluppo dei centri commerciali periferici, la proliferazione dei complessi per il tempo libero, l'estensione delle zone di attività sembrano travolgerci inesorabilmente verso il modello urbano della città dispersa.

Si constata una nuova volontà d'intervenire su questi territori contemporanei per riorganizzarli rinnovando la tradizione pianificatrice delle città europee e associandola agli obiettivi sulla durabilità urbana.

Questa necessità di trasformazione progressiva della città contemporanea è resa possibile grazie all'esistenza di opportunità di sviluppo del territorio ed il sorgere di una richiesta d'innovazione spaziale generata dall'evoluzione dei modi di vita.

Se l'autonomia crescente degli individui, la diversità delle relazioni sociali all'interno di una stessa famiglia, la mobilità professionale, la velocità dei mezzi di comunicazione generano una città dalle grandi distanze, si constata, in compenso, una forte domanda di vita sociale di prossimità, di vita di quartiere, che deve essere reinventata su nuove basi.

La questione posta agli architetti cui è affidato il compito di trasformare la città dispersa è come possono offrire una nuova serie di valori.

EUROPAN 7 propone di affrontare questa problematica tra la scala urbana e la scala architettonica.

Come trasformare la città dispersa per creare una città durabile appoggiandosi sulla nuova domanda sociale e culturale emergente?

Come utilizzare la creazione dei nuovi quartieri residenziali dalle tipologie innovative e dalla complessità programmatica in modo da ottenere una strategia di qualificazione urbana?

La nuova domanda residenziale di cui la principale caratteristica è la diversificazione – nuclei familiari misti, giovani, anziani, abitanti temporanei (turisti o professionisti mobili) – non ha trovato nella città contemporanea risposte architettoniche adatte. Il prodotto alloggio resto largamente modellizzato attorno a qualche tipo che sembra apparentemente rispondere ai bisogni.

Il compito di EUROPAN 7 è di aprire una riflessione sulla ricerca delle innovazioni tipologiche. Come offrire prospettive di habitat ai cittadini portatori d'identità culturali e sociali estremamente differenziate? Possono essere seguite diverse logiche:

- Diversificare le tipologie: loft, duplex, triplex, simplex che attraversano giardini, terrazze e corti.
- Rendere lo spazio mutevole: trasformazione ed adattamento di un alloggio in modo che segua l'evoluzione delle famiglie che lo abitano, dei differenti occupanti che vi si succedono, dei cambiamenti programmatici.
- Creare delle sistemazioni complesse a scala morfologica: case disperse, case raggruppate, individuale nel collettivo, case collettive diversificate, isolati-torri...

Sembra banale constatare che le trasformazioni tecniche (legate alla mobilità e alla comunicazione) hanno un'influenza sui modi di vita ma anche sulle quotidiane pratiche abitative.

HOUSING DIVERSITY

URBAN INTENSITY

Abitare non è più soltanto “stare a casa” in rottura con le altre attività quotidiane di lavoro, di shopping, di tempo libero.

Si constata al contrario che le nuove tecnologie, le quali ci collegano al mondo virtuale, hanno favorito una domanda d'intensità sociale di prossimità. Lavorare a domicilio o in un ambiente vicino all'alloggio, fare gli acquisti alla scala del quartiere, inventare delle nuove pratiche d'interazione sociale, occupare il proprio tempo libero (sport, cultura, ...) senza essere obbligati a percorrere grandi distanze, ...

Così lo spazio residenziale è proposto più spesso nella città dispersa e monofunzionale. Lo zoning residenziale ha prodotto grandi complessi di habitat sociale e tipologia di villette come due forme estreme opposte dello stesso modello di habitat isolato che ostacolano per la loro strutturazione spaziale l'intensificazione sociale propria del quartiere.

Come dinamizzare nella città contemporanea i quartiere residenziali e favorire spazialmente l'intensificazione della vita sociale che vi si può svolgere? Possono essere sviluppati percorsi differenti, anche incrociati:

- Assemblare forme residenziali differenti. Si tratta di raggruppare, alla scala del quartiere, alcuni tipi di alloggi per le differenti pratiche abitative: alloggi per persone anziane, per studenti, per famiglie,...
- Aggiungere dei servizi associati: nuove attività commerciali di prossimità, servizi pubblici, attrezzature sportive, culturali,...
- Permettere una interfaccia tra alloggio e luogo di lavoro: spazi di lavoro associati all'alloggio, unità artigianali tecnologicamente avanzate, piccole superfici di uffici,....

SUSTAINABLE PROCESS

I territori della città dispersa non sono definiti. Essi sono spesso formati da una sommatoria di logiche parziali ed una molteplicità di interventi disparati senza la considerazione di una ecologia urbana d'insieme. In questo caso, essi costituiscono un campo privilegiato di analisi in un'ottica di sviluppo durabile.

Essi possiedono forme e situazioni estremamente diversificate a scala europea. Al di là dei grandi siti emblematici derivati da attività industriali dismesse e che offrono alle città vaste capacità di estensione interna, si possono notare numerose opportunità di spazi abbandonati in punti strategici ma a scala più modesta.

L'obiettivo di EUROPAN 7 è di lavorare alla ricerca dei principi di coerenza urbana in una città dispersa, che siano specifici, fuori dai principi storici della città antica o della composizione urbana tradizionale.

Come immaginare nuove logiche di composizione urbana adattata al territorio esploso, frammentato, eterogeneo della città contemporanea? Come creare un paesaggio che permettendo la mobilità offra delle parti di coerenza urbana ed una qualità ambientale?

L'approccio ambientale deve essere articolato verso la ristrutturazione urbana, per lavorare:

- Alla scala del territorio, per creare delle piattaforme residenziali compatte sulle quali articolare lo spazio naturale, combattendo l'inquinamento acustico ed atmosferico delle reti di trasporto.
- Alla scala di queste piattaforme per gestire le risorse naturali (acqua, energie alternative, ...) e gli elementi artificiali (rifiuti) tenendo conto delle regole ecologiche ed economiche delle reti.
- Alla scala architettonica per integrare le innovazioni tecniche, adattare le reti del costruito ai principi di diversità e di trasformazione degli spazi, ed utilizzare dei materiali non nocivi alla salute...
- Alle differenti scale per introdurre la questione della natura come elemento associativo all'habitat (giardini, spazi di prossimità, parchi, ville, ...)

Pensare i nuovi quartieri residenziali contemporanei seguendo un obiettivo di durabilità, significa anche prendere in considerazione nel progetto, i tempi di realizzazione.

1.1.3. Negoziare con le infrastrutture

Nel 2001 l'Amministrazione Comunale di Monza ha elaborato uno studio di analisi e programmazione per la riqualificazione delle aree ex Fossati Lamperti ed ex Trasporti Pubblici Monzesi, di proprietà comunale, site a sud del centro storico di Monza, a cavallo della ferrovia, denominato "Portale della città di Monza".

L'obiettivo dell'Amministrazione Comunale consiste nel trovare idonee destinazioni ed ipotesi planivolumetriche per il riuso di tali aree, acquisite (rispettivamente nel 1996 e nel 1998) in rapporto all'ipotesi di localizzazione del Palazzo di Giustizia, poi trasferito altrove, e alla realizzazione del sottopasso veicolare alla ferrovia, previsto dal piano regolatore adottato.

La riqualificazione e la connessione di tale sistema di aree, superando l'effetto barriera della ferrovia, vengono a costituire una nuova centralità urbana. Rispetto al disegno della città, tale luogo rappresenta la porta sud della nuova configurazione della città, rinnovata dalla trasformazione delle sue storiche aree dismesse, sull'antica via di collegamento fra Milano e Monza.

La metafora di "Portale" viene quindi ad indicare, attraverso la scelta lessicale, il contenuto innovativo della riqualificazione funzionale proposta, oltre a suggerire il ruolo di "accesso" alla città: tale nuova centralità urbana si colloca vicino alla stazione ferroviaria.

La riqualificazione del sistema di aree in oggetto è da mettersi in relazione con quella del complesso delle aree dell'ex carcere ed ex macello e, in prospettiva, anche con quella dell'ex scalo merci. L'area del macello e dell'ex carcere sono state al centro di un workshop internazionale di progettazione urbanistica partecipata, organizzato nella primavera del 2000 dal Politecnico di Milano e da Regional Plan Association di New York in collaborazione con il Comune di Monza, all'interno del programma internazionale di scambio culturale "Transforming the places of Production".

Come emerge dai risultati dei rispettivi masterplan: l'area del macello caratterizzata dal tema dell'arte, l'area dello scalo merci quale risorsa di spazi pubblici da ripensare in correlazione con il nuovo auditorium (ex G.I.L.), e il complesso delle aree Fossati Lamperti/TPM come "Portale" che aggrega un mix di funzioni innovative sul tema del tempo libero orientato alle famiglie.

1.1.3.1. I Criteri

Criteri di pianificazione e di sostenibilità ambientale:

- nuova centralità urbana;
- carattere sistemico dell'intervento;
- mix funzionale, con particolare attenzione al recupero produttivo;
- mix temporale;
- approccio integrato;
- greenway;
- reti ecologiche;
- intermodalità;

Criteri di disegno urbano:

- riqualificazione;
- valorizzazione della memoria storica;
- valorizzazione del paesaggio antropizzato;

TAV. 01.01-002
Richieste Concorso EUROPAN 7
"Periferie IN"

- apertura al contesto;
- ricucitura del tessuto urbano dell'intorno;
- connessione degli spazi pubblici e a verde;

Criteri procedurali e gestionali:

- partecipazione;
- coinvolgimento di risorse private, sia per l'investimento sia per la gestione;
- autofinanziamento degli spazi di uso pubblico (più che pubblici) e del verde;
- autofinanziamento degli interventi infrastrutturali;
- suddivisione in comparti gestibili separatamente sul mercato immobiliare, anche per fasi temporali;
- standard qualitativi oltre che quantitativi;
- valutazione di tipo prestazionale;

1.1.3.2. Gli Obiettivi

- riqualificazione delle aree dismesse Fossati/Lamperti, TPM, villa ex giudici di pace, ex-macello e scalo merci con miglioramento della qualità urbana e ambientale, in sintesi, della qualità di vita;
- contestuale realizzazione del sottopassaggio veicolare previsto dal PRG adottato;
- superamento dell'effetto barriera della ferrovia, dal punto di vista urbanistico ed in particolare sotto il profilo dell'uso pubblico degli spazi;
- selezione di un mix di funzioni, di tipo innovativo e con un elevato livello qualitativo e di immagine;
- inserimento nel mix funzionale di servizi pubblici o di pubblico interesse, gestibili anche da privati; in particolare, inserimento di spazi utilizzabili come laboratori attrezzati ad alta tecnologia per il vicino istituto tecnico professionale;
- costituzione di un sistema, sia dal punto di vista dell'organizzazione funzionale sia dal punto di vista della connessione fisica, tra le aree della Fossati/Lamperti e TPM e le aree del macello e dello scalo merci, vocate ad essere riqualificate venendo a costituire una rete di nuove centralità urbane ed anche di rilievo territoriale.

1.1.3.3. Le Funzioni Proposte

La scelta delle funzioni da aggregare per realizzare un mix funzionale è stata attuata con i seguenti criteri, oltre a quello del carattere innovativo e dell'elevato livello qualitativo e di immagine: le funzioni devono essere reciprocamente compatibili, anzi, il più possibile sinergiche; sostenibili dal punto di vista ambientale; tali da poter coinvolgere risorse private sia come investimenti sia come gestione; tali da avere orari e calendari d'uso diversi (mix temporale), rivolgendosi ad un tipo di utenza articolato che renda vivace e sicuro l'ambito riqualificato.

La scelta di funzioni comprende una multisala, un centro benessere/sport, spazi gioco per bambini, negozi, spazi commerciali articolati e tematici, spazi espositivi, ristoranti/bar/gelaterie.

Vengono inoltre integrati servizi pubblici o di pubblico interesse, un media lab (un laboratorio attrezzato orientato al design e/o all'alta tecnologia), spazi residenziali o per uffici, interpretabili anche come living/working spaces (spazi integrati per la residenza ed attività di ufficio o di laboratorio artigianale), oltre a parcheggi sia in superficie sia in sotterraneo.

1.2. Piano di Governo del Territorio, Ufficio Piani Urbanistici, 2007 e Variante del 2016

Il 2007 fu un anno storico per Monza, quello della sostituzione del vecchio PRG del 1971 con il **Nuovo P.G.T.** previsto dalla nuova legge urbanistica lombarda.

Monza iniziò l'iter relativo al P.G.T., nei tempi e nei modi previsti dell'art. 13 della legge stessa. Si iniziò con la raccolta "dei suggerimenti e delle proposte" e vennero poi affidati gli incarichi ad un nutrito gruppo di consulenti e di specialisti guidati dall'assessore Viganò e coordinati dall'arch. Massimo Giuliani, già presidente dell'INU (Istituto Nazionale Urbanistica).

I contenuti del nuovo P.G.T. sono i seguenti:

1. La salvaguardia delle ultime residue aree agricole esterne all'edificato (circa 10 chilometri quadrati) inserite nella cintura urbana (parchi di cornice), tutelandole con meccanismi di finanziamento per il mantenimento di quella attività con funzione ecologica di salvaguardia ambientale;
2. La programmazione degli interventi edilizi stabilendo tetti volumetrici per tutte le funzioni (residenziali, terziarie, produttive e per servizi);
3. La competizione e la concorrenza tra piani attuativi 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;
4. 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.

La Giunta Comunale, con propria deliberazione n. 403 del 5 luglio 2012, ha avviato il procedimento per la redazione di **Variante al Piano di Governo del Territorio** (P.G.T.) vigente il tutto come da avviso pubblico di avvio del procedimento pubblicato in data 3 settembre 2012

Con Deliberazione n. 53 del 7 luglio 2016 è stata adottata la Variante al P.G.T. vigente, unitamente al Rapporto Ambientale e alla Dichiarazione di Sintesi.

Il 14 Settembre 2016 è stato pubblicato sul B.U.R.L. l'Avviso di Adozione, Pubblicazione e Deposito

Nelle pagine seguenti sono stati analizzati il Documento di Piano, il Piano delle Regole con una attenzione particolare ai vari Ambiti di Trasformazione e il Piano dei Servizi avendo come base i documenti del P.G.T. del 2007 accompagnati dalle sole modifiche introdotte dalla Variante del 2016.

1.2.1. Documento di Piano

Il Documento di Piano identifica gli obiettivi ed esprime le strategie che servono per perseguire lo sviluppo economico e sociale, nell'ottica di una valorizzazione delle risorse ambientali, paesaggistiche e culturali.

Con il P.G.T. del 2007 la città di Monza aveva impresso una fondamentale inversione di tendenza rispetto all'impostazione dei precedenti P.R.G. come meglio si vedrà nelle capitolo 2 – "Conoscenza" dove sarà trattata la storia urbanistica della città di Monza.

Il nuovo Documento di Piano, adottato con la Variante al P.G.T. che contempla anche l'adeguamento del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi, costituisce l'ulteriore tassello di questo percorso.

Rispetto al PGT del 2007, il nuovo strumento urbanistico compie una scelta ancora più netta, nel segno del contenimento del consumo di suolo e del recupero delle aree dismesse e degradate.

Per quanto riguarda il recupero delle aree dismesse e degradate lo strumento urbanistico qui analizzato affronta tuttavia l'inevitabile difficoltà di trovare la quadratura del cerchio, tra esigenze non facilmente conciliabili: dimensionamenti edilizi ragionevoli, evitando soluzioni eccessive e di impatto negativo sul paesaggio urbano, ma nello stesso tempo tali da non scoraggiare iniziative che si reputano positive; flessibilità nelle destinazioni d'uso ma anche l'esigenza di salvaguardare il ruolo economico della città; salvaguardia degli elementi di archeologia industriale ma con modalità che ne permettano, con sufficiente grado di realismo, il recupero

Il DdP del Comune di Monza è in progetto che persegue i seguenti obiettivi: (1) valorizzazione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente, attraverso operazioni di ristrutturazione urbanistica e rigenerazione urbana; (2) sostegno al riuso e al riciclo degli edifici esistenti con interventi che li aprano a nuovi cicli di vita, evitando situazioni di spreco; (3) tutela e valorizzazione dei più ampi spazi aperti residui, a corona dell'abitato, in ragione del loro importante ruolo multifunzionale (ecologico, agricolo, fruitivo), (4) definizione di una rete verde urbana come nuova struttura unitaria dello spazio collettivo urbano, basata sulla valorizzazione della mobilità dolce, del patrimonio storico diffuso, dei luoghi di aggregazione centrali e periferici, dei servizi esistenti e di progetto, degli elementi di naturalità diffusa nell'urbanizzato e nello spazio aperto a corona dell'abitato; (5) promozione della competitività urbana attraverso una qualità diffusa dell'urbanizzato e la realizzazione di ambienti di lavoro e di residenza capaci di ospitare attività innovative; (6) contrasto a dinamiche di compartimentazione spaziale delle disuguaglianze sociali all'interno della città, attraverso specifici dispositivi.

Da questo punto di vista il nuovo Documento di Piano compie scelte più selettive: non si rinuncia all'implementazione di spazi per la cultura (ad es. auditorium, spazi per attività creative ed artistiche), ma vengono correlati alla effettiva dimensione dei bisogni, attuali e prevedibili. In alcuni casi, in luogo del reperimento di strutture pubbliche all'interno di ogni singolo ambito di trasformazione, si tenta la strada di associare all'intervento di trasformazione urbanistica il recupero di fabbricati, già nella disponibilità dell'Amministrazione, ad oggi inutilizzabili in quanto fatiscenti: l'esempio più significativo è l'area dell'Ex Macello e dell'ex Cottonificio Fossati-Lamperti.

Anche per quanto riguarda il potenziamento delle aree del verde pubblico, la strada prescelta è quella di individuare alcuni spazi, di dimensioni significative, che possono assurgere a nuove centralità per i diversi quartieri.

Nella TAV. 003 sono state riportate una serie di informazione estrapolate dai documenti e dalle tavole che compongono il Documento di Piano e che riguardano la parte a sud del centro storico di Monza ovvero le macro aree di intervento e le zone limitrofe.

1.2.1.1. Analisi TAV 003: Documento di Piano

- Gli Ambiti di Trasformazione n. 21 e n. 22 nonché la zona dell'ex Carcere di via Mentana e parte della zona verde a ridosso del complesso sportivo ex Sada ricadono all'interno dell'area di inondazione catastrofica del fiume Lambro e quindi occorrerà introdurre soluzione in grado di garantire un certo margine di sicurezza. Tali zone presentano una fattibilità geologica ridotta e limitata dal rischio idraulico.
- Tra l'area dell'ex Fossati & Lamperti e dell'ex T.P.M. è ostacolata dalla presenza di un giardino privato sotto tutela paesistica ai sensi dell'art. 136, D. Lgs n. 42/2004 sul quale non potranno essere effettuati interventi di sorta tranne una manutenzione del verde esistente.
- Dovranno essere introdotti alcuni accorgimenti per il trattamento delle acque di superficie in quanto molte delle aree in oggetto si trovano parzialmente e/o totalmente all'interno delle zone di salvaguardia ai sensi dell'art. 21 D. Lgs. N. 152/1999.
- Occorre riqualificare i sopra/sotto passi pedonali esistenti, potenziarne il numero ed introdurre sopra/sotto passi veicolari per risolvere l'annoso problema della frattura originata dalla presenza della ferrovia.
- La maggior parte delle aree in oggetto è stata inserita nelle aree di trasformazione, ognuno con un proprio ambito (che vedremo in seguito) e che descrive dettagliatamente la "vocazione" di ciascuna area.
- Importantissimo risulta la fermata delle linea metropolitana MM5 (ancora solo come una previsione progettuale) e una fermata aggiuntiva delle F.S. lungo la linea ferroviaria di superficie localizzata nell'area della Ex Fossati & Lamperti.
- Inoltre occorre particolare attenzione nell'elaborazione dei vari progetti in funzione alle classi di fattibilità geologica delle singole aree.
- Di particolare interesse è la presenza dell'infrastruttura idrografica artificiale della pianura identificata con il Canale Villorosi che attraversa in senso est-ovest l'area di intervento globale.
- Soprattutto lungo via Borgazzi e via Milano sono stati individuati edifici con storici con un certo valore paesaggistico che dovranno essere mantenuti e valorizzati all'interno di qualsiasi intervento che li possa riguardare.
- Inoltre all'interno del tessuto cittadino sono stati evidenziati alcuni edifici produttivi che presentano una certa valenza dal punto di vista dell'archeologia industriale e che quindi, prima di qualsiasi intervento, dovranno essere analizzati nel dettaglio.
- Sono state poste in evidenza n. 4 vedute caratteristiche che dovranno essere mantenute all'interno del progetto proposto per non variare la percezione della città da parte dei suoi abitanti.

1.2.2. Piano delle Regole e Ambiti di Trasformazione

Il Piano delle Regole (PdR) individua e disciplina le parti del territorio comunale, urbanizzate e non urbanizzate, non comprese all'interno degli Ambiti di Trasformazione (AT) del Documento di Piano (DdP) e delle aree a servizi individuate dal Piano dei Servizi (PdS).

Concorre al perseguimento degli obiettivi dichiarati nel DdP per un coerente disegno di pianificazione sotto l'aspetto insediativo, tipologico e morfologico, al fine di migliorare la qualità paesaggistica delle diverse parti del territorio. Coordinandosi con il PdS assicura l'integrazione tra le diverse componenti del tessuto edificato e tra quest'ultimo ed il territorio rurale.

Il PdR governa sia le parti del territorio urbanizzato, in cui il tessuto urbano si è assestato e necessita pertanto di interventi conservativi, integrativi o sostitutivi, come quelli di nuova edificazione nei lotti interclusi e nelle aree di completamento, sia le parti del territorio destinate all'agricoltura.

Il PdR, nel Titolo I delle Norme di Attuazione (elaborato PR.08), detta disposizioni comuni a tutti e tre gli atti costituenti il PGT.

Il territorio urbanizzato comprende il tessuto urbano consolidato, la cui trasformazione è prevalentemente avvenuta in seguito ad attività edilizia semplice e, in parte, ad interventi assoggettati a Piani Attuativi (PA, quali Piani di Lottizzazione, Piani Particolareggiati, Piani di Zona ex L. n.167/62 e s.m.i.), Programmi Integrati di Intervento (PII) ed Accordi di Programma.

Al fine di effettuare la ricognizione dello stato di attuazione delle previsioni del PGT approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n.71 del 29 novembre 2007 e successive varianti (di seguito PGT 2007), occorre considerare che tale strumento, entrato in vigore il 19/12/2007, ha visto la decadenza del DdP il 19/12/2012. Ad esso è seguito il "Documento di inquadramento dei Programmi Integrati di Intervento", approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n.33 del 23/4/2013, che ha definito criteri e indirizzi per la trasformazione delle aree dismesse e/o sottoutilizzate, prevalentemente ex AT del PGT 2007, individuando alcune aree prioritarie nelle quali potessero essere attivate delle procedure di pianificazione attuativa e negoziata.

Gli Ambiti di Trasformazione identificano invece quelle aree della città fortemente sottoutilizzate rispetto alla potenzialità che hanno da offrire oppure quelle zone che ospitano edifici un tempo occupati da fiorenti attività industriali, terziarie, ecc. oggi oramai in disuso.

1.2.2.1. AMBITO 13 – Via Philips / via Guerrazzi

L'area ex Philips, poi Ciseo, è stata un grande polo di ricerca tecnologica nel campo delle telecomunicazioni e dell'informatica. Oggi la struttura è in parte sottoutilizzata e ospita attività dell'ENEL. Il complesso presenta una buona localizzazione e delle strutture di recente costruzione. È forse l'unico polo tecnologico direzionale di Monza in cui rilanciare nuove attività imprenditoriali.

Descrizione, finalità, parametri edificatori, regolamentazioni particolari:

- Realizzazione di parco urbano ad ovest del tracciato di viabilità interna esistente, delimitato a nord ed ad est dalle recinzioni delle aree già urbanizzate e a sud dalla via Philips;
- Le aree piantumate dovranno il più possibile mitigare i bordi edificati e valorizzare lo spazio centrale del parco con un grande prato.
- Realizzazione di un percorso di mobilità lenta con andamento nord-sud in grado di connettere via Guerrazzi e via Philips.

- A scala sovra comunale è previsto che nel lotto venga realizzata una fermata della linea metropolitana MM5.
- L'ambito ha caratteristiche di polifunzionalità: le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti B (terziario/direzionale/commerciale), C (produttivo) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali), mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui al punto D, ad eccezione di quelle già comprese ai punti B, C ed E. La presenza di destinazioni di cui al punto A (residenziale) sono da valutarsi in misura comunque non superiore al 10% della SIp massima prevista di cui il 30% per edilizia convenzionata.

Parametri edificatori:

Slp max = 45.099 mq
H max = 27 mt.

1.2.2.2. AMBITO 22 – Via Mentana, via Piave e Fiume Lambro

Questo ambito, composto da tre parti contigue (22a, 22b e 22c), appartiene al sistema delle aree di riqualificazione, ma ha connessioni con il sistema dei corsi d'acqua, essendo localizzato ad est del Fiume Lambro. Alla finalità primaria della riqualificazione dell'area, con il possibile recupero degli elementi presenti di archeologia industriale si affianca l'obiettivo della riqualificazione e dell'accesso al corso del fiume: con percorsi ciclopedonali e spazi di verde attrezzato.

L'area produttiva è parte di un più ampio complesso produttivo storico, ex Cascami Italiani che occupava l'intero isolato fra il Lambro e via Piave.

Gli edifici presentano una disposizione omogenea nord-sud. Particolare interesse desta un edificio pluripiano di notevole spessore e con facciata principale decorata che si affaccia sul fiume.

Descrizione, finalità, parametri edificatori, regolamentazioni particolari:

Indicazioni generali:

- Ambito di aree edificabili e per servizi (SP), di interesse urbano e di quartiere composto da tre parti: 22a, 22b, 22c.
- L'ambito ha caratteristiche di polifunzionalità ed interessa un complesso di origine produttiva con presenza di archeologia industriale.
- Le tre parti concorrono alla riqualificazione ambientale della zona, interessata dalla presenza del Lambro e del Parco di San Gregorio ad ovest, anche con percorsi ciclopedonali di attraversamento del fiume.
- Gli interventi dovranno prevedere i parcheggi di zona.

Parte 22a:

- Le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti A (residenziale), B (terziario/direzionale/commerciale), C (produttivo) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali), mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui al punto D, ad eccezione di quelle già comprese ai punti A, B, C ed E.
- La funzione residenziale (A) non dovrà essere superiore al 70% del totale, di cui il 20% (pari al 14% del totale) dovrà essere edilizia convenzionata.
- Sono escluse le medie strutture di vendita.
- In generale sono escluse le destinazioni che comportino disturbo acustico o difficoltà di accessibilità e di parcheggio.

Parametri edificatori:

Slp max = mq 2.200
H1 = m 15,50

Parte 22b:

- Le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti A (residenziale), B (terziario/direzionale/commerciale), C (produttivo) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali), mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui al punto D, ad eccezione di quelle già comprese ai punti A, B, C ed E.
- La funzione residenziale (A) non dovrà essere superiore al 70% del totale, di cui il 20% (pari al 14% del totale) dovrà essere edilizia convenzionata.
- Sono escluse le medie strutture di vendita.
- In generale sono escluse le destinazioni che comportino disturbo acustico o difficoltà di accessibilità e di parcheggio.

Parametri edificatori:

Slp max = mq 7.438

H1 = m 15,50

Parte 22c:

- Le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti A (residenziale), B (terziario/direzionale/commerciale), C (produttivo) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali), mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui al punto D, ad eccezione di quelle già comprese ai punti A, B, C ed E.
- La funzione residenziale (A) non dovrà essere superiore al 70% del totale, di cui il 20% (pari al 14% del totale) dovrà essere edilizia convenzionata.
- Sono escluse le medie strutture di vendita.
- In generale sono escluse le destinazioni che comportino disturbo acustico o difficoltà di accessibilità e di parcheggio.

Parametri edificatori:

Slp max = mq 5.076

H1 = m 10,50

1.2.2.3. AMBITO 21 – via Timavo, canale Villoresi

Questo ambito, composto da tre parti contigue (21a, 21b e 21c), appartiene al sistema dei corsi d'acqua.

Presenta forti analogie con l'ambito 18 (non compreso nelle area oggetto di intervento); in questo ambito dovranno trovare collocazione funzioni residenziali ed una piazza sul lato verso il Parco dell'ex macello comunale (ambito 20, non compreso all'interno delle aree oggetto di intervento).

Descrizione, finalità, parametri edificatori, regolamentazioni particolari:

Indicazioni generali:

- Ambito di aree edificabili e per servizi (SP), di interesse urbano e di quartiere, composto da tre parti: 21a, 21b e 21c.
- Tutte le parti concorrono alla realizzazione della viabilità di superamento del Canale Villoresi ed alla riqualificazione delle aree a verde lungo le relative sponde.
- Realizzazione di una porta del Parco della Media Valle Lambro e del sistema ambientale di mobilità lenta del Villoresi.

Parte 21a:

- Le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti A (residenziale) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali), mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui ai punti B, C e D, ad eccezione di quelle già comprese ai punti A ed E.
- Sono escluse le medie strutture di vendita.

- In generale sono escluse le destinazioni che comportino disturbo acustico o difficoltà di accessibilità e di parcheggio.

Parametri edificatori:

Slp max = mq 3.473
H1 = m 10,50

Parte 21b:

- Le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti A (residenziale) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali), mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui ai punti B, C e D, ad eccezione di quelle già comprese ai punti A ed E.
- In questa parte d'ambito si dovrà valutare la realizzazione di edilizia economico popolare e/o convenzionata, con presenza di alloggi in affitto.
- Sono escluse le medie strutture di vendita.
- In generale sono escluse le destinazioni che comportino disturbo acustico o difficoltà di accessibilità e di parcheggio.

Parametri edificatori:

Slp max = mq 2.978
H1 = m 12,50

Parte 21c:

- Le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti A (residenziale) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali), mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui ai punti B, C e D, ad eccezione di quelle già comprese ai punti A ed E.
- Sono escluse le medie strutture di vendita.
- In generale sono escluse le destinazioni che comportino disturbo acustico o difficoltà di accessibilità e di parcheggio.

Parametri edificatori:

Slp max = mq 3.371
H1 = m 10,50

1.2.2.4. AMBITO 26 - Ex Scalo Mercè

L'area dello scalo ferroviario della stazione centrale è un'area con una notevole potenzialità per la vicinanza all'ingresso orientale della stazione, i capolinea del trasporto pubblico, la vicinanza alla struttura pubblica del "Binario 7" e del sistema ambientale del fiume Lambro nonché delle strutture sportive dello stadio "SADA". Gli obiettivi sono quelli di realizzare una nuova funzione urbana centrale e nuovi servizi, di riqualificare e potenziare il sistema dei parcheggi di scambio, di realizzare un affaccio verde sul Lambro ed un'area naturalistica a sud, di realizzare una connessione di mobilità lenta (tunnel) fra l'accesso est e l'accesso ovest della stazione ed il centro storico di realizzare una nuova ciclo stazione attigua all'accesso est della stazione ed infine di realizzare la connessione di mobilità lenta verso il canale Villorosi.

Le destinazioni d'uso sono prevalentemente terziarie (principale (90%): terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale e compatibili (10%): residenziale) in considerazione della funzione principale (stazione ferroviaria) e del terminale autobus di nuova realizzazione.

Descrizione, finalità, parametri edificatori, regolamentazioni particolari:

- realizzazione di nuovi volumi con attrezzature o servizi di interesse generale (funzioni sportive) e funzioni commerciali in continuità con lo stadio SADA;
- mantenimento degli edifici esistenti della stazione.
- realizzare la continuità dello spazio pedonale fra "Binario 7" e la stazione;

- realizzazione di un'area verde di interesse pubblico lungo il Lambro in fregio all'attuale parcheggio lungo via Guarenti;
- risistemazione degli spazi di ingresso dello stadio SADA.
- realizzazione di una nuova area a parcheggio pubblico di superficie e o interrato di almeno 5000 mq;
- riorganizzazione degli spazi a parcheggio in piazza Castello prevedendo la realizzazione di una fascia verde lungo la sponda del Lambro;
- realizzazione di un percorso di mobilità lenta fra Piazza Castello ed il ponte ciclopedonale previsto sul Lambro in via Ghilini;
- realizzazione di un sottopasso ciclopedonale fra piazza Castello e via Arosio.

Parametri edificatori:

Slp max (area F4) = mq 19096,20
 Hmax = m 12,50 e comunque non superiore alla altezza di gronda dell'edificio "Binario 7"

1.2.2.5. AMBITO 36 – Via Borgazzi, via Montenero (ex TPM)

Questo ambito appartiene al sistema delle aree di riqualificazione, ma presenta anche alcuni aspetti del sistema ferroviario (lettera B), essendo collocato in prossimità della ferrovia.

L'area della TPM è un ambito urbanizzato che ospita i depositi del trasporto pubblico. Sono presenti una palazzina ad uffici, una imponente struttura a tettoia, ed edifici minori. Ad est dell'area permane un'area verde con alberatura ad alto fusto, probabilmente facente parte in passato del parco della villa attigua.

È destinato infatti alla realizzazione di un parcheggio di interscambio (ferro/gomma) al servizio anche del previsto polo tecnologico e dei servizi pubblici di ricerca e formazione (ambito 37).

Ospiterà anche verde pubblico e terziario rappresentativo.

Descrizione, finalità, parametri edificatori, regolamentazioni particolari:

- Ambito di aree edificabili e per servizi (SP), di sovracomunale ed urbano.
- L'ambito ha caratteristiche di polifunzionalità: le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti B (terziario/direzionale/commerciale) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali), mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui ai punti A, C e D, ad eccezione di quelle già comprese ai punti B ed E.
- Si prevede la realizzazione di parcheggio di interscambio, al servizio della zona e della nuova fermata ferroviaria, verde di quartiere e destinazioni sia pubbliche che private.
- Sono ammesse le medie strutture di vendita alimentari entro il 3° livello, secondo limiti e prescrizioni di cui al Piano Urbano del Commercio (P.U.C.).
- Il parcheggio di interscambio prevede anche soluzioni interrate pluripiano.

Parametri edificatori:

Slp max = mq 16.378
 H1 = m 17

1.2.2.6. AMBITO 37 – Ex Fossati/Lamperti

Questo ambito appartiene al sistema delle aree di riqualificazione, ma presenta anche alcune connessioni al sistema dei servizi con ampio raggio di attrazione (lettera D). Contiene le strutture di una attività produttiva dismessa.

È destinato alla realizzazione di un polo di servizi pubblici e privati caratterizzati da una alta specializzazione nel campo formativo e della ricerca; gli spazi realizzati (capannoni) saranno messi a disposizione degli utilizzatori in forma convenzionata.

Sarà corredato di spazi verdi, viabilità interna ciclopedonale e di servizi commerciali e civili.

Descrizione, finalità, parametri edificatori, regolamentazioni particolari:

- Ambito di aree edificabili e per viabilità e servizi (SV e SP), di interesse sovracomunale e urbano.
- L'area è posta tra la ferrovia e via Toniolo.
- L'intervento è di riqualificazione ambientale ed urbanistica, anche con riuso di edifici preesistenti.
- L'ambito ha caratteristiche di polifunzionalità: le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti B (terziario/direzionale/commerciale), C (produttivo) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali), mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui al punto D, ad eccezione di quelle già comprese ai punti B, C ed E. La presenza di destinazioni di cui al punto A (residenziale) saranno valutate solo in caso di attuazione in seguito ad istituzione di S.T.U. (ai sensi dell'art.120, D.Lgs.267/2000), in misura comunque non superiore al 10% della Slp massima prevista.
- Le destinazioni pubbliche e di interesse pubblico sono per servizi di fermata ferroviaria, laboratori scolastici e formativi, archivi e depositi municipali, attività artigianali e industriali, laboratori di ricerca.
- Le destinazioni terziario/direzionali/commerciali sono ammesse in misura non superiore al 30% della Slp massima prevista.
- Sono escluse le medie strutture di vendita.
- L'intervento dovrà prevedere la realizzazione di parcheggi pubblici, di superficie e di sottosuolo, verde e percorso ciclopedonale di attraversamento della ferrovia.

Parametri edificatori:

Slp max = mq 32.723
H1 = m 17

Tabella 1.
 Comparazione dei dati territoriali dei
 singoli Ambiti di Trasformazione
 oggetto di intervento.

Ambito N.	Superficie Territoriale	Tipologia Ambito	Superficie Fondiaria	Aree per servizi	S.l.p. Residenziale	S.l.p. per Terziario	S.l.p. Produttiva	S.l.p. per servizi generali	S.l.p. totale esclusi i servizi
13	69382	CD SP	49987	17182	4510	40589*	40589*	-	45099
21a	9922	C SP	4906	5016	3473	-	-	-	3473
21b	5415	C SP	2505	2908	2978	-	-	-	2978
21c	9632	C SP	3989	5128	3371	-	-	-	3371
22a	3144	CD SP	2649	494	1540	330	330	-	2200
22b	10625	CD SP	6608	4024	5207	1115,5*	1115,5*	-	7438
22c	7252	CD SP	4763	2486	3553	761,5*	761,5*	-	5076
26	42435	F SP SV	-	19449	1909	17186*	17186*	8368	19095
36	23397	CD SP	6575	16895	-	16378	-	-	16378
37	46748	CD SP	33680	11575	3272	14725,5*	14725,5*	-	32723

*superfici in alternativa tra le due
 destinazioni d'uso.

Nella TAV. 004 è riportato uno stralcio delle prescrizioni di ciascun ambito di trasformazione mentre di seguito sono riportate le descrizioni di ciascun ambito interessato dall'intervento.

TAV.01.02-004
Analisi PIANO delle REGOLE

1.2.2.7. Analisi TAV. 004: Piano delle Regole e Ambiti di Trasformazione

- Viene indicata una riconversione dell'ex Carcere da inserire nel sistema delle strutture ricettive della città.
- All'interno di ciascun ambito vi è la richiesta di realizzare ampie zone a verde sia ad uso della città che per gli stessi ambiti. Le funzioni da dare a questi spazi verdi dipende da ambito ad ambito in relazione alle funzioni primarie insediate. Tale condizione sottolinea l'assenza o la minima presenza di verde pubblico attrezzato nella zona sud della città visto che a nord della stessa vi è il Parco di Villa Reale.
- Gli Ambiti più vicini al centro storico e nella fattispecie i n°21 e n°22 presentano una vocazione più residenziale con l'inserimento di alcune piccole attività commerciali e terziarie quali possono essere i negozi di vicinato.
- Nei due ambiti più distanti dal centro storico invece trovano posto una serie di funzioni legate alle cultura, alla produzione ed al commercio affiancata da una minima dotazione di superficie residenziale.
- Nell'Ambito n°37 è previsto anche l'insediamento di una stazione ferroviaria intermedia che possa servire alla zona sud della città.
- A ovest dell'Ambito n°36 è prevista la realizzazione di una fermata della metropolitana n. 5 che giunga fino alla zona dell'Ospedale Nuovo.
- In tutti gli ambiti vi è una forte richiesta di aree a parcheggio e questo indica una mancanza diffusa di tali spazi su tutto il territorio della città di Monza. Quindi a queste aree viene richiesto di compensarne la mancanza cronica.
- Viste le forti funzioni che andranno ad insediarsi in questi Ambiti, nella dotazione degli stessi è prevista la realizzazione di un surplus di parcheggi per gli utenti e gli utilizzatori di queste funzioni forti: posti auto per le residenze; parcheggi per i fruitori delle attività commerciali/terziarie e per gli operatori delle attività produttive/artigianali.
- Al alcune di queste aree viene chiesto un aumento ulteriore dei parcheggi in quanto alcune di queste aree (Ambito n°26, Ambito n°36 e Ambito n°37) dovranno avere la funzione di nodo di interscambio ferro/gomma in quanto nello stesso ambito e/o nelle immediate vicinanze trovano posto le stazioni delle ferrovie dello Stato e/o della linea metropolitana di Milano.

1.2.3. Piano dei Servizi

Il Piano dei Servizi è lo strumento per armonizzare gli insediamenti con il sistema dei servizi, per garantire la vivibilità e la qualità urbana della comunità locale, secondo un disegno di razionale distribuzione dei servizi per quantità, fruibilità ed accessibilità.

Il Piano dei Servizi individua e disciplina le aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale esistenti e da localizzare, i corridoi ecologici e il sistema del verde di connessione tra territorio rurale e quello edificato, nonché tra le opere viabilistiche e le aree urbanizzate, al fine di assicurarne una dotazione globale ed una loro razionale distribuzione sul territorio comunale, a supporto delle funzioni insediate e previste.

Esso definisce le strutture pubbliche o di interesse pubblico di cui il comune necessita e tiene conto della popolazione residente nel comune o che gravita in esso e di quella prevista in futuro dal documento di piano.

Sono attrezzature della città pubblica sia quelle ricadenti in aree e immobili comunali, che in aree e immobili appartenenti a enti pubblici diversi dal Comune, nonché i servizi privati, di interesse pubblico o generale, regolati da apposito atto di asservimento o da regolamento d'uso, redatti in conformità alle indicazioni contenute nel piano dei servizi, ovvero da atto di accreditamento dell'organismo competente in base alla legislazione di settore, nella misura in cui assicurino lo svolgimento delle attività cui sono destinati a favore della popolazione residente e/o di quella gravitante.

Tiene altresì conto dei costi operativi delle strutture pubbliche esistenti e dei costi di realizzazione di quelle previste, si preoccupa della loro fattibilità e definisce le modalità di realizzazione di tali servizi.

Il Piano dei Servizi risulta così composto:

- Sistema delle attrezzature pubbliche: Uffici Urban Center (9); Ufficio Ambiente (11); Ufficio Tributi (16); Ufficio Mobilità e Trasporti, Strada (17); Autofficina e Magazzino (22); Magazzino Strade (24); Prefettura (54); Giudice di Pace – Sede Civile (64) ; Giudice di Pace – Sede Penale (65);
- Sistema delle infrastrutture tecnologiche: Centrale ENEL (4); ACSM AGAM – Teleriscaldamento Monza Sud (12); Cabina di trasformazione ENEL (13); ACSM AGAM – Rete Gas (14); ACSM AGAM (18 e 19); ENEL (23).
- Sistema delle attrezzature per l'istruzione: Scuola Primaria DANTE (13); Scuola Primaria PUECHER (14); Scuola dell'Infanzia REGINA PACIS (45); Scuola dell'Infanzia S. CARLO (46); Scuola dell'Infanzia S. LUCA (49); Scuola dell'Infanzia GIOTTO (60); Asilo Nido SPAZIO BIMBO (99); Scuola Secondaria di 2° Grado II.SS. MOSE' BIANCHI (117); Scuola Secondaria di 2° Grado IPSIA (118); Scuola Secondaria di 2° Grado II.SS. PINO HENSEMBERGER (122).
- Sistema delle attrezzature sportive: Centro Polisportivo AMBROSINI (28); Palestra Comunale Scuola PEUCHER (29); Stadio SADA (32); Palestra Comunale Scuola BUONARROTI (56); Centro Mamete Piscina (69); Centro Sportivo VERGA (74).
- Sistema delle attrezzature sanitarie: Servizio Tossico Dipendenze (sert)/NOA (2); Casa Cambiagli (9); Ospedale vecchio S. Gerardo (15); AVIS (16); Farmacia Basaglia (36); Farmacia del Solo (38); Farmacia del Corso (39); Farmacia Mandelli (40); Farmacia Americana (52); Farnaflo Monza (57); Parafarmacia San Carlo (62); Croce Rossa Italiana (68); Politerapico (69).

- Sistema della attrezzature socio assistenziali: CGIL Monza e Brianza (6); Casa di Erica (10); Estate in città AMBROSINI (11); Centro Anziani Insieme (14); Centro Accoglienza Immigrati Stranieri (31); Pavoni (38); CADOM – Donne maltrattate (39); Centro Diurno Ergoterapico (41); Comunità Alloggio Mare-Sole (50).
- Sistema delle attrezzature culturali: Teatro San Carlo (5); Saletta Reale (6); Urban Center (25); Teatro Binario 7 (26);
- Sistema dell'edilizia residenziale pubblica: Alloggi Comunali di via Pisacane (20); Alloggi Comunali di via Masaccio (41); Alloggi Comunali di via Vecellio (42).
- Sistema delle attrezzature religiose: Chiesa della SS. Trinità (7); Parrocchia di San Carlo (8); Chiesa di San Gregorio (9); Parrocchia Regina Pacis (23); Parrocchia San Giuseppe (27); Parrocchia SS. Giacomo e Donato (32); Oratorio San Carlo (38); Oratorio San Giuseppe (39); Oratorio Regina Pacis (48); Oratorio SS. Giacomo e Donato (56); Cappella Ospedale Vecchio (58); Chiesa Cristiana Evangelica Movimento Missionario (60); Chiesa Cristiana Evangelica Nuovo Giorno (61); Centro Culturale Islamico (64).
- Sistema del verde: Verde attrezzato di via Caduti del lavoro (44); Giardino di quartiere di via Poma (98); Area Cani (109); Giardino di quartiere di via Masaccio (110); Spazio verde di via Bondone (111); Giardino di quartiere di via Pier della Francesca (112); Verde Attrezzato di piazza Filicaia (121); Giardino di quartiere di via Vecellio (126); Spazio verde di via Praga (132);

1.2.3.1. Analisi TAV. 005 – Piano dei Servizi

- Questa parte del territorio di Monza ospita alcune funzioni molto forti quali l'Ospedale Vecchio, la sede centrale del Servizio Postale, la Stazione Centrale delle F.S., la sede di rappresentanza della Prefettura per citarne alcune. Si nota come nelle immediate vicinanze di queste funzioni non vi sia un numero adeguato di dotazione di parcheggi.
- A parte la zona agricola della Cascinazza, nella zona sud della città si riscontrano degli spazi verdi per il gioco, lo svago o semplicemente per passarvi il tempo libero ma non messi a sistema e che quindi risultano delle aree isolate.
- Il sistema ricettivo è molto limitato almeno in questa parte del territorio comunale che potrebbe essere adeguatamente e qualitativamente incrementato visto che la città di Monza ospita eventi di carattere mondiale come il Gran Premio di Formula Uno e vista la sua vicinanza a Milano. Monza nel periodo precedente al suo sviluppo produttivo puntava a diventare la Versailles d'Italia anche per la presenza della Villa Reale e del grande parco nonché per il fascino del territorio in cui risulta inserita.
- Le varie funzioni sono bene distribuite attorno alle aree oggetto di intervento ma le stesse risultano dei vuoti funzionali all'interno del tessuto cittadino.

Conoscenza

2

2.1 INQUADRAMENTI della Città di Monza	41
2.1.1 Inquadramento Geografico	41
2.1.2 Inquadramento Climatico	43
2.1.2.1. Il Clima del territorio di Monza	43
2.1.2.2. Dati Meteorologici	43
2.1.2.2.1. Il Regime Pluviometrico	44
2.1.2.2.2. Il Regime Termometrico	45
2.1.2.2.3. Diagrammi e Tabelle solari	45
2.1.3 Inquadramento Geologico	48
2.1.4 Inquadramento Idrografico	51
2.1.4.1. Il Fiume Lambro	51
2.1.4.2. Il Canale Villoresi	52
2.1.4.3. Il reticolo idrico minore e i laghi artificiali	52
2.1.5 Inquadramento Storico	53
2.1.5.1. Origini	53
2.1.5.2. Epoca Romana	53
2.1.5.3. I Longobardi	53
2.1.5.4. Secolo X	54
2.1.5.5. Secolo XI	54
2.1.5.6. Secolo XII	54
2.1.5.7. Il dominio francese	55
2.1.5.8. Gli Spagnoli	56
2.1.5.9. Secolo XVIII	56
2.1.5.10. Prime vicende del secolo XIX	56
2.1.5.11. Il Risorgimento	57
2.1.5.12. Secondo '800	57
2.1.5.13. Il regicidio	57
2.1.5.14. Le guerre mondiali	57
2.1.6 Inquadramento Urbanistico	59
2.1.6.1. Evoluzione urbanistica di Monza fino al XVIII secolo	59
2.1.6.1.1. Il periodo romano – longobardo	59
2.1.6.1.2. Fine primo millennio	60
2.1.6.1.3. Monza sede imperiale di Federico Barbarossa	60
2.1.6.1.4. La definizione del centro storico nel XIII secolo	61
2.1.6.1.5. Radicizzazione urbanistica nel XIV secolo	62
2.1.6.1.6. La fissità e la rinascità nel 1700	62
2.1.6.2. Evoluzione Urbanistica di Monza dal sec. XVIII ad oggi	63
2.1.6.2.1. Prima metà del 1800	63
2.1.6.2.2. Il 1836	64
2.1.6.2.3. Il 1845	64
2.1.6.2.4. Età della prima industrializzazione	64
2.1.6.2.5. Piano Regolatore del 1925	65
2.1.6.2.6. Il concorso del 1933 e il P.R.G. del 1949	66
2.1.6.2.7. Piano Regolatore del 1959	66
2.1.6.2.8. Il Piano Regolatore Piccinato	67
2.1.6.2.9. Dal P.R.G. 1971 al Piano dei Servizi del 1980	67
2.1.6.2.10. La bozza di piano del 1985	69

In genere parte delle informazioni e dei dati per la conoscenza delle aree di intervento sono fornite dal committente. Spesso questa raccolta di dati e di informazioni devono essere verificate, migliorate o completate perché si raggiunga un buon livello di conoscenza delle zone di intervento sulla quale saranno poste le basi per le fasi successive di progetto. In molti casi occorre incrementare la qualità, la quantità e la varietà delle informazioni attraverso indagini e analisi originali. La conoscenza diretta del luogo di intervento è un'esperienza cruciale per un progettista. Un momento fondamentale di questa fase è il sopralluogo.

2.1.6.2.11.	Il Piano Benevolo	69
2.1.6.2.12.	La variante generale del 2002	70
2.1.6.2.13.	Il P.G.T. del 2007	70
2.1.6.2.14.	Variante Generale al P.G.T. del 2016	71
2.1.7	Assetto Viario	72
2.1.8	Emergenze cittadine	74
2.1.9	Analisi Statistiche	76
2.2	CONTESTO	77
2.2.1	Analisi di Studio	77
2.2.2	Immagine Urbana	80
2.2.2.1.	I percorsi	80
2.2.2.2.	I riferimenti	80
2.2.2.3.	I nodi	80
2.2.2.4.	I margini	81
2.3	SITO di INTERVENTO	82
2.3.1.	Macroaree A	83
2.3.2.	Macroaree B e C	83
2.3.2.	Macroarea D	84
2.3.3.	Macroarea E	84
2.3.4.	Macroarea F	84
2.3.5.	Macroaree G e H	85
2.3.6.	Macroarea I	85
2.3.7.	Macroarea J	86
2.3.8.	Macroarea k	86
2.3.9.	Macroarea L	87
2.3.10.	Macroarea M	87
2.4	INTERVENTI REALIZZATI	89
2.4.1.	Ristrutturazione dell'edificio ex G.I.L. ora Binario 7	89
2.4.2.	Riqualificazione piazza e giardini di fronte alla Stazione Centrale	89
2.4.3.	Recupero del "ponte canale" sul Lambro	90
2.4.4.	Macello sk8park	90
2.4.5.	Velostazione	90
2.4.6.	Polo Scolastico Area ex-Macello	90
2.4.7.	Sistemazione di Largo Giuseppe Mazzini	91
2.4.8.	Centro Anziani ex-Macello	91
2.4.9.	Villa Fossati & Lamperti	91

2.1 Inquadramento di Monza

2.1.1. Inquadramento Geografico

Monza è una città della Lombardia che sorge a una quindicina di chilometri a nord-est del capoluogo lombardo, a cui comunque è unita in un unico agglomerato urbano attraverso gli adiacenti comuni di Sesto San Giovanni a sud e Cinisello Balsamo a sud-ovest.

Fanno parte della conurbazione anche i comuni di Muggiò e di Lissone a ovest e di Villasanta a nord-est.

Dall'11 giugno 2004 è ufficialmente il capoluogo della nuova provincia di Monza e della Brianza, comprendente numerosi comuni della Brianza meridionale. La nuova provincia elesse i suoi i propri organi amministrativi nella primavera del 2009.

La città è attraversata in senso nord-sud dal fiume Lambro. Presso il centro storico, il fiume si biforca e crea un ramo secondario noto come Lambretto che si ricongiunge al corso principale più a sud. Parte del centro storico, dunque, è di fatto un'isola.

Vi è anche un secondo corso d'acqua, artificiale, che attraversa il territorio in senso est-ovest ed incrocia il Lambro nei pressi della stazione ferroviaria: si tratta del Canale Villoresi.

La superficie comunale è di 33.03 kmq di cui 5.80 kmq urbanizzata.

La quota massima del territorio comunale è pari a 200 m s.l.m., mentre la minima è pari a 144 m s.l.m. Il territorio si presenta complessivamente pianeggiante, caratterizzato da una sostanziale omogeneità per quanto riguarda le caratteristiche territoriali.

Confina con i seguenti comuni: Cinisello Balsamo, Muggiò, Vedano al Lambro, Lissone, Biassono, Agrate Brianza, Concorrezzo, Villasanta, Brugherio, Sesto San Giovanni.

Il Comune ha 122'367 abitanti, secondo quanto risulta all'anagrafe comunale in data 01/01/2015.

Il territorio comunale è suddiviso in cinque circoscrizioni.

La circoscrizione 1 comprende il centro storico e la parte del territorio che si estende verso nord-est. Confina a nord con il Parco e con il Comune di Villasanta. È suddivisa nei quartieri di San Gerardo, a ovest della linea ferroviaria per Lecco, ed il quartiere della Libertà a est della stessa.

La circoscrizione 2 è la zona urbana più estesa. Si estende da via della Guerrina e include tutto il settore est del territorio comunale. Il confine ovest segue il tracciato della ferrovia per Milano e di un tratto del fiume Lambro, staccandosi poi in corrispondenza della Cascinazza. La circoscrizione è composta dai quartieri Gallarana, Mentana, Regina Pacis, Cederna, Cantalupo, San Donato e Sant'Albino. Il quartiere industriale è sito in zona Via delle Industrie – Viale Stucchi.

La circoscrizione 3 è la meno estesa ed è sita nell'estremità sud del territorio comunale. Include il quartiere San Rocco e la zona ovest di San Donato.

La circoscrizione 4 è nel settore ovest della città e comprende i quartieri Indipendenza (adiacente al centro storico), Triante e San Giuseppe - Campania tra il Canale Villoresi e Viale Lombardia, Taccola e San Fruttuoso a ovest di Viale Lombardia.

La circoscrizione 5 è a nord ovest del territorio comunale, comprende l'area del Parco nord del centro storico. È composta dai quartieri (vicino al Parco), Cazzaniga e Cittadella (a ovest) confinanti con Lissone e Muggiò e San Biagio, racchiuso tra il centro storico, il Canale Villoresi e Viale Cesare Battisti.



6. L'Europa nel mondo



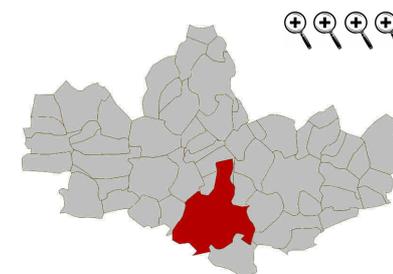
7. L'Italia in Europa



8. La Lombardia in Italia



9. La provincia di Monza e Brianza in Lombardia



10. La città di Monza nella provincia di Monza e Brianza

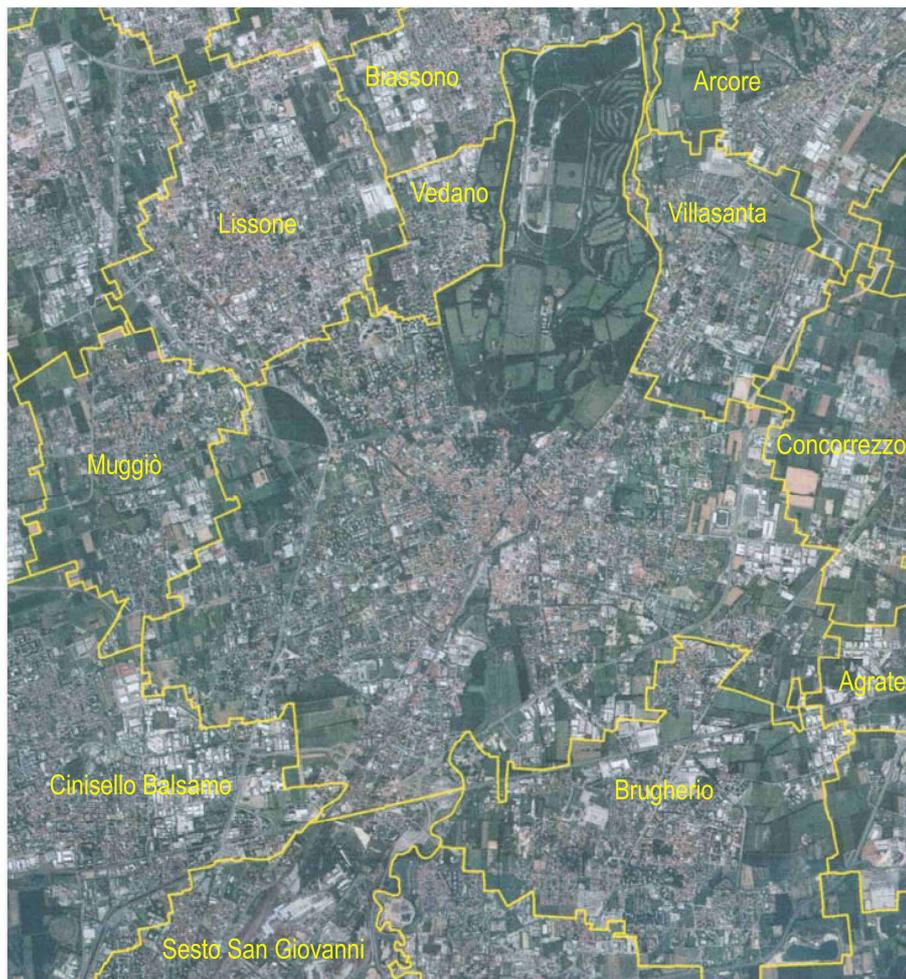
Tabella 2.
La città di Monza in dati.

STATO	ITALIA
REGIONE	LOMBARDIA
PROVINCIA	MONZA e BRIANZA
COORDINATE	45°35' N e 9°16' E
ALTITUDINE	162 mt. s.l.m.
SUPERFICIE	33,03 kmq
ABITANTI	122'367
DENSITA'	3'704,72
C.A.P.	20900
PREFISSO TELEFONICO	039
CODICE ISTAT	015149
CODICE CATASTO	F704
NOME ABITANTI	Monzesi
SANTO PATRONO	San Giovanni Battista San Gerardo dei Tintotoli
GIORNO FESTIVO	6 e 24 giugno



11. Suddivisione del territorio comunale di Monza in circoscrizioni.

12. Foto aree di Monza riportante i paesi confinanti.



2.1.2. Inquadramento Climatico

2.1.2.1. Il Clima del territorio di Monza

Il territorio del Comune di Monza, ricade nel cosiddetto mesoclima padano, che fa parte dei 3 mesoclimi (padano, alpino e insubrico) che interessano l'intera regione Lombarda. Ad essi può anche essere aggiunto il mesoclima urbano, visto il peso sempre maggiore che urbanizzazione e antropizzazione del territorio hanno sui caratteri climatici.

Il mesoclima padano, che caratterizza l'area di Monza, è caratteristico di aree di pianura dove i campi meteorologici medi (in particolare quelli della temperatura e delle precipitazioni) variano con relativa gradualità. Le temperature medie annue sono uniformi e variano tra i 12 e 14 gradi °C, mentre la piovosità media annua cresce gradualmente dal basso mantovano verso nord-ovest, fino a massimi precipitativi nella zona dei laghi prealpini (vedi figura). Il clima o mesoclima padano è una tipologia di transizione tra un clima mediterraneo e europeo: principali caratteristiche sono inverni rigidi ed estati relativamente calde, elevata umidità, specie nelle aree con maggiore densità idrografica, nebbie abbastanza frequenti in inverno, piogge piuttosto limitate ma relativamente ben distribuite durante tutto l'anno, ventosità ridotta e frequenti episodi temporaleschi estivi. Il generale il clima è di tipo continentale, anche se fortemente mitigato nei caratteri di continentalità dalla vicinanza del Mediterraneo e, a livello più locale, dalla presenza dei laghi prealpini. La distribuzione delle precipitazioni nel corso dell'anno mostra due massimi, uno principale in autunno ed uno secondario in primavera. La ventosità, generalmente ridotta, può subire sensibili accentuazioni in coincidenza dei fenomeni di foehn alpino o di particolari condizioni depressionarie o temporalesche.

Il territorio a Nord del Comune di Monza viene in parte influenzato dalla presenza del lago di Como. Il clima della regione dei laghi (mesoclima insubrico) si evidenzia a causa delle masse d'acqua dei laghi che limitano gli abbassamenti termici invernali (di circa 2° C in meno, minor numero di giorni di gelo). L'area dei laghi presenta in particolare una notevole abbondanza di precipitazioni generalmente nel periodo giugno-luglio e nel periodo autunnale.

Inoltre in un'area fortemente urbanizzata, quale è la Brianza, un ruolo sempre più rilevante è quello del clima urbano: le temperature delle aree urbane sono sensibilmente superiori a quelle delle aree rurali limitrofe ("isola di calore") e alterati sono anche i livelli di precipitazioni, di umidità, vento e radiazioni solare.

In conclusione, l'area del comune di Monza appartiene alla regione climatica padana, che presenta un clima di tipo continentale, con inverni rigidi ed estati relativamente calde, con elevata umidità, piogge piuttosto limitate, ma relativamente ben distribuite nell'arco dell'anno.

2.1.2.2. Dati Meteorologici

Le stazioni meteorologiche utilizzate come fonte dati per le analisi dettagliate dell'area di Monza sono Monza Parco (Stazione ERSAF) e Monza Frisi (Stazione UIPO).

La stazione di Monza Parco è una stazione meteorologica di tipo meccanico che dispone di vari sensori meteorologici in grado di misurare con cadenze orarie diversi parametri: quelli recuperati ed inseriti nella banca dati sono misure giornaliere per precipitazione, temperatura minima, massima e media. La stazione di Monza Parco è in funzione a partire dal 1990 ad oggi (nel primi mesi del 2003 la Stazione per

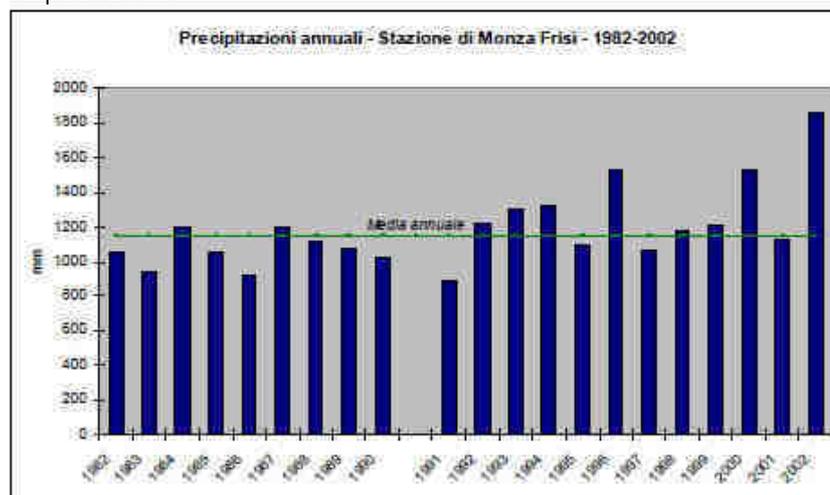
I dati qui raccolti sono stati estrapolati dalla relazione "A16 – Componente geologica, idrogeologica e sismica" che è stata elaborata dalla società REA s.c.r.l. su incarico dell'Amministrazione Comunale, parte integrante del Documento di Piano.

problemi tecnici non ha funzionato), anche se sono disponibili dati mensili per le sole precipitazioni a partire dal 1950.

La stazione di Monza Frisi è una stazione meteorologica dotata di pluviometro e termoidrografo in funzione rispettivamente dal 1880 e dal 1978.

2.1.2.2.1. Il Regime Pluviometrico

Dall'analisi delle serie meteo di precipitazione giornaliera e mensili a disposizione si ricava come mediamente nel comune di Monza cadano poco più di 1100 mm di acqua all'anno.



La distribuzione delle precipitazioni durante l'anno è caratterizzata da picchi primaverili ed autunnali. In particolare i mesi più piovosi sono Maggio, Giugno, Ottobre e Novembre.

	Gen.	Feb.	Mar.	Apr.	Mag.	Giu.	Lug.	Ago.	Set.	Ott.	Nov.	Dic.
1880 1889	72,7	63,6	46,1	112,3	83,1	99,0	63,1	99,7	134,8	1160,0	112,0	73,2
1890 1899	77,0	44,5	76,3	95,4	138,5	81,8	84,7	52,9	89,4	117,3	102,6	87,8
1900 1909	22,9	65,1	93,4	69,2	109,9	85,5	84,7	52,9	89,4	117,3	102,6	87,7
1910 1919	50,7	63,6	132,2	120,0	121,5	98,0	89,5	84,4	93,2	161,9	104,1	104,8
1920 1929	72,1	47,0	92,2	112,6	74,5	99,0	75,8	96,5	92,7	124,3	111,1	69,0
1930 1939	66,4	59,8	92,3	107,1	145,2	92,9	70,3	122,9	1254,0	121,0	135,9	69,3
1940 1949	74,5	55,3	83,3	96,8	162,5	94,2	95,6	78,3	103,1	116,8	86,5	72,3
1950 1959	91,3	69,9	79,1	116,9	99,9	154,4	123,2	61,9	82,6	144,3	130,7	97,3
1960 1969	63,9	83,7	81,4	1092,0	94,1	133,6	85,2	130,1	93,8	125,6	163,6	57,3
1970 1979	123,6	104,5	54,2	82,2	119,8	104,3	94,7	127,4	110,7	137,0	83,9	69,1
1980 1989	61,7	53,3	54,3	105,4	155,9	78,6	69,9	128,5	55,0	109,5	75,4	67,6
1990 1999	75,3	39,8	41,3	104,7	100,7	113,9	109,5	101,7	166,5	147,9	103,4	79,0
2000 2002	50,3	75,7	130,3	101,0	173,3	102,3	129,3	190,3	132,0	138,0	245,3	69,3

Il massimo mensile assoluto si verifica in genere in Ottobre, anche se negli ultimi anni le maggiori concentrazioni si verificano in Novembre, con il massimo assoluto di 403 mm nel Novembre del 2001.

Utilizzando i dati della Stazione di Monza Frisi sono state calcolate le medie per 6 ventenni a partire dal 1880: si può osservare una tendenza all'aumento delle precipitazioni totali annuali fino al ventennio 1960-1980, mentre a partire dal 1980 tale tendenza sembra invertirsi portando a precipitazioni inferiori nel ventennio 1980-1999. Da un'analisi delle precipitazioni totali annuali su base ventennale è stato

13. Istogramma con le precipitazioni totali annuali per ultimo ventennio (dal 1980 al 2002 per la Stazione di Monza Frisi).

Tabella 3.
Medie mensili periodiche per decenni (dal 1880 la 1999) e medie mensili per il periodo 2000 – 2002, Stazione di Monza Frisi.

possibile osservare come nell'ultimo ventennio sembra esserci stata una inversione dell'aumento delle precipitazioni totali annuali.

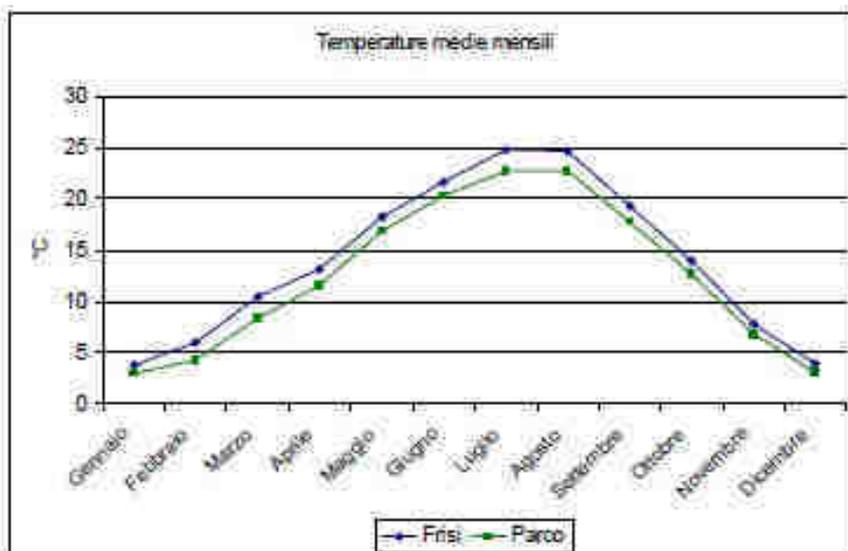
2.1.2.2.2. Il Regime Termometrico

Le serie storiche disponibili per la temperatura sono più limitate nel tempo rispetto a quelle disponibili per le precipitazioni. Per la stazione di Monza Frisi sono disponibili dati attendibili solo a partire dal 1978, mentre per Monza Parco solo a partire dal 1990.

La temperatura media annuale è di 12,8 °C per la Stazione di Monza Frisi e di 12,6 °C per la Stazione di Monza Parco.

Dall'analisi delle serie i mesi più caldi risultano Luglio e Agosto, con temperature medie mensili massime di 27-28 °C, e minime di 6-7 °C di gennaio.

La temperatura massima assoluta giornaliera di 37,5 °C è stata rilevata a Luglio nel 1995, mentre la minima assoluta giornaliera di - 11 °C è stata rilevata a Gennaio del 2000 e nel Febbraio del 1991.



14. Grafico a linee delle Temperature medie mensili, periodo 1990-2002

L'escursione termica annuale, definita come differenza tra la temperatura media massima e la temperatura media minima, è di 20°C.

Le temperature della due stazioni sono state messe a confronto in quanto la Stazione di Monza Parco riguarda un'area verde mentre la Stazione di Monza Frisi riguarda un centro urbano e quindi quella che viene definita un'isola di calore.

Si evidenzia che le temperature minimi mensili di Monza Parco sono sensibilmente inferiori rispetto a quelle di Monza Frisi, probabilmente a causa delle minori temperature serali e notturne all'interno del parco. Per quanto riguarda le temperature massime mensili i dati delle due stazioni non sono molto differenziali, anche se in alcuni anni si evidenzia, contrariamente a quanto ci si potrebbe aspettare, una maggiore temperatura a Monza Parco.

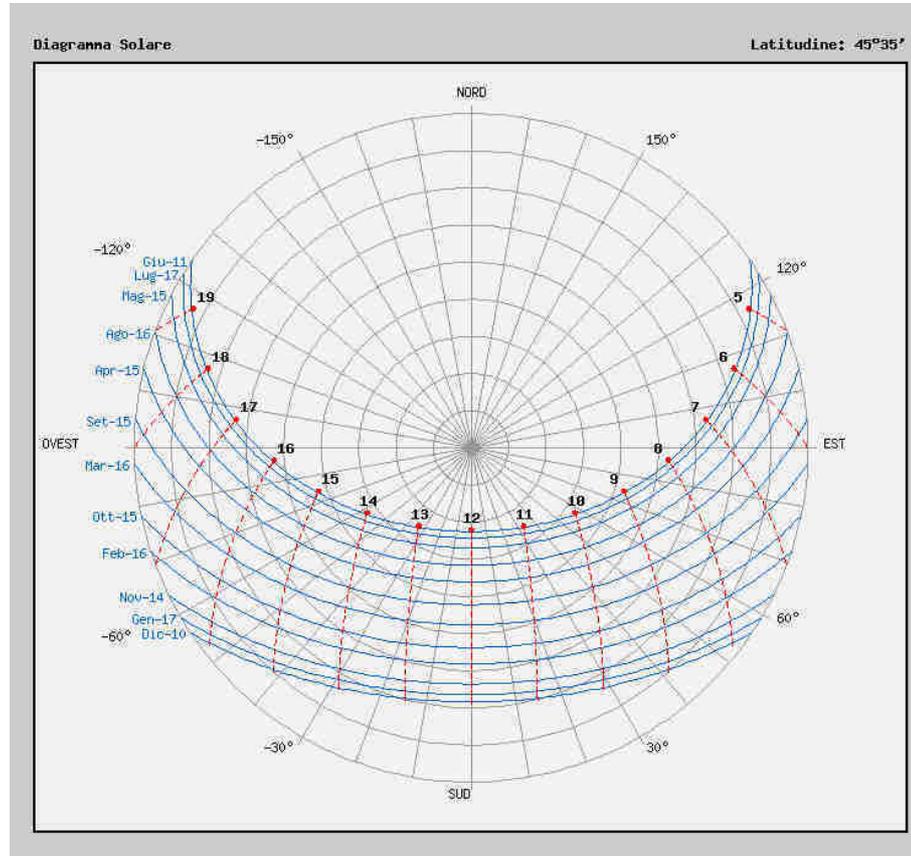
2.1.2.2.3. Diagrammi e tabelle solari

I diagrammi solari riportano le traiettorie del Sole (in termini di altezza e di azimut solari) nell'arco di una giornata, per più giorni dell'anno. I giorni sono scelti in modo che la declinazione solare del giorno coincida con quella media del mese. Nel riferimento polare i raggi uniscono punti di uguale azimut, mentre le circonferenze concentriche uniscono punti di uguale altezza. Invece nel riferimento cartesiano gli

15. Diagramma solare di tipo polare realizzato sulle coordinate geografiche di Monza.

angoli azimutale e dell'altezza solari sono riportati rispettivamente sugli assi delle ascisse e delle ordinate.

In entrambi i diagrammi, a tratteggio sono riportate le linee relative all'ora: si tratta dell'ora solare vera, che differisce dal tempo medio scandito dagli usuali orologi.



I diagrammi solari calcolati per la zona di Monza e le tabelle di seguito riportate saranno utilizzate in fase progettuale per ottimizzare gli interventi dal punto di vista della radiazione solare sia visiva (per garantire un buon livello di illuminazione naturale) che termica per gli apporti gratuiti portati dall'irraggiamento solare.

Nella pagina seguente sono riportate tre tabelle che riportano i seguenti dati :

- Tabella 4 : il giorno di riferimento (indicativamente metà mese), l'ora in cui è prevista l'alba, l'ora in cui è previsto il tramonto, la durata del dì, l'equazione del tempo (lo scostamento tra l'ora solare e l'ora segnalata da un orologio in funzione dell'inclinazione dell'asse terrestre e dell'eccentricità dell'orbita della terra) e il fattore di eccentricità (che riguarda appunto la forma dell'orbita terrestre per il calcolo della radiazione solare).
- Tabella 5 : Riporta l'altezza solare in funzione dell'ora del giorno e del mese di riferimento. L'altezza solare in una data località è l'angolo formato dalla direzione dei raggi solari con la superficie orizzontale.
- Tabella 6 : Riporta l'angolo azimutale in funzione dell'ora del giorno e del mese di riferimento. L'azimut è l'angolo che la proiezione della normale alla superficie ricevente sul piano orizzontale della località forma con la direzione Sud

Giorno	Alba (CET)	Tramonto (CET)	Durata del giorno	Equazione del tempo	Fattore di eccentricità
17-gen	8h 04'	17h 00'	8h 56'	-9'20"	1,0340
16-feb	7h 30'	17h 44'	10h 14'	-14'14"	1,0251
16-mar	6h 41'	18h 24'	11h 43'	-9'21"	1,0108
15-apr	5h 44'	19h 02'	13h 19'	-0'14"	0,9932
15-mag	4h 58'	19h 40'	14h 41'	3'56"	0,9779
11-giu	4h 39'	20h 05'	15h 26'	0'48"	0,9691
17-lug	4h 55'	20h 03'	15h 08'	-6'01"	0,9673
16-ago	5h 29'	19h 27'	13h 58'	-4'41"	0,9747
15-set	6h 05'	18h 32'	12h 27'	4'39"	0,9886
15-ott	6h 42'	17h 35'	10h 52'	14'25"	1,0059
14-nov	7h 25'	16h 50'	9h 25'	15'20"	1,0222
10-dic	7h 58'	16h 34'	8h 36'	7'08"	1,0319

Tabella 4.
Dati per il calcolo dell'intensità della radiazione solare.

ALTEZZA DEL SOLE												
in funzione dell'ora e del mese												
Ora	17-gen	16-feb	16-mar	15-apr	15-mag	11-giu	17-lug	16-ago	15-set	15-ott	14-nov	10-dic
03:00 CET												
04:00 CET												
05:00 CET					0°16'	3°05'	0°46'					
06:00 CET				2°45'	10°01'	12°34'	10°15'	5°14'				
07:00 CET			3°23'	13°11'	20°17'	22°41'	20°22'	15°34'	9°41'	3°00'		
08:00 CET		4°55'	13°38'	23°38'	30°46'	33°07'	30°49'	26°03'	19°59'	12°49'	5°18'	0°21'
09:00 CET	7°56'	14°03'	23°15'	33°39'	41°05'	43°33'	41°15'	36°17'	29°39'	21°40'	13°30'	8°25'
10:00 CET	15°04'	21°53'	31°41'	42°40'	50°40'	53°29'	51°10'	45°42'	38°06'	28°59'	20°06'	14°56'
11:00 CET	20°17'	27°49'	38°10'	49°44'	58°31'	61°58'	59°42'	53°24'	44°26'	34°03'	24°33'	19°26'
12:00 CET	23°07'	31°12'	41°50'	53°33'	62°48'	67°01'	65°03'	57°52'	47°34'	36°10'	26°21'	21°29'
13:00 CET	23°13'	31°35'	41°59'	53°02'	61°47'	66°10'	64°56'	57°40'	46°47'	34°58'	25°16'	20°50'
14:00 CET	20°35'	28°52'	38°34'	48°21'	55°56'	59°58'	59°26'	52°52'	42°16'	30°41'	21°27'	17°35'
15:00 CET	15°32'	23°29'	32°15'	40°44'	47°17'	50°57'	50°50'	45°00'	34°59'	23°55'	15°21'	12°04'
16:00 CET	8°31'	16°03'	23°56'	31°25'	37°20'	40°49'	40°52'	35°29'	25°59'	15°26'	7°29'	4°45'
17:00 CET	0°04'	7°11'	14°23'	21°16'	26°55'	30°21'	30°26'	25°13'	16°00'	5°51'		
18:00 CET			4°10'	10°47'	16°28'	19°58'	20°00'	14°44'	5°35'			
19:00 CET				0°24'	6°21'	9°59'	9°54'	4°25'				
20:00 CET						0°44'	0°26'					
21:00 CET												

Tabella 5.
Altezza solare

ANGOLO AZIMUTALE SOLARE												
in funzione dell'ora e del mese												
Ora	17-gen	16-feb	16-mar	15-apr	15-mag	11-giu	17-lug	16-ago	15-set	15-ott	14-nov	10-dic
03:00 CET												
04:00 CET												
05:00 CET					116°55'	120°20'	120°26'					
06:00 CET				100°45'	106°31'	110°12'	110°07'	104°41'				
07:00 CET			83°36'	90°09'	96°20'	100°21'	100°07'	94°15'	84°51'	75°03'		
08:00 CET		66°22'	72°32'	79°04'	85°41'	90°06'	89°49'	83°26'	73°36'	63°48'	57°23'	55°53'
09:00 CET	48°56'	54°46'	60°24'	66°38'	73°34'	78°32'	78°17'	71°18'	60°58'	51°18'	45°33'	44°38'
10:00 CET	36°37'	41°45'	46°23'	51°39'	58°25'	63°58'	63°59'	56°32'	46°02'	36°59'	32°20'	32°11'
11:00 CET	22°58'	26°59'	29°52'	32°47'	37°47'	43°21'	44°18'	37°22'	27°55'	20°35'	17°41'	18°30'
12:00 CET	8°11'	10°36'	10°51'	9°38'	9°52'	13°06'	16°08'	12°39'	6°46'	2°36'	2°01'	3°54'
13:00 CET	-7°03'	-6°33'	-9°21'	-15°14'	-20°54'	-22°02'	-17°18'	-14°49'	-15°19'	-15°37'	-13°48'	-10°54'
14:00 CET	-21°54'	-23°13'	-28°31'	-37°30'	-46°11'	-49°37'	-45°09'	-39°07'	-35°24'	-32°33'	-28°46'	-25°08'
15:00 CET	-35°39'	-38°24'	-45°14'	-55°23'	-64°29'	-68°15'	-64°35'	-57°51'	-52°13'	-47°27'	-42°22'	-38°15'
16:00 CET	-48°03'	-51°49'	-59°25'	-69°39'	-78°17'	-81°47'	-78°44'	-72°21'	-66°08'	-60°25'	-54°31'	-50°06'
17:00 CET	-59°16'	-63°43'	-71°40'	-81°41'	-89°43'	-92°53'	-90°12'	-84°20'	-78°07'	-71°57'		
18:00 CET			-82°48'	-92°35'	-100°06'	-102°57'	-100°29'	-95°06'	-89°05'			
19:00 CET				-103°11'	-110°17'	-112°50'	-110°29'	-105°32'				
20:00 CET						-123°07'	-120°49'					
21:00 CET												

Tabella 6.
Angolo Azimutale solare

2.1.3. Inquadramento Geologico

Il territorio di Monza, collocato al piede delle colline brianzee, è sostanzialmente pianeggiante con alcune lievi ondulazioni nella sua parte settentrionale e una leggera depressione morfologica in corrispondenza della Valle del Lambro.

Una lieve pendenza verso sud fa sì che si passi da quasi 200 m. m.s.l. all'estremo nord (Parco al confine con Biassono) a circa 145 m s.l.m. a sud, al fondo della valle del Lambro.

Tutti i materiali che compongono il sottosuolo cittadino vicino alla superficie sono costituiti da sedimenti grossolani, ghiaiosi-sabbiosi o ciottolosi, d'origine fluvioglaciale e alluvionale, sciolti o, talvolta, cementati.

Nel territorio cittadino, sostanzialmente pianeggiante, si distinguono principalmente elementi di natura strettamente morfologica, di natura idrografica ed elementi d'origine antropica.

Nel territorio di Monza si riconoscono, nel sottosuolo, le unità stratigrafiche di seguito descritte. Al di sotto dei materiali superficiali delle alluvioni del Lambro e dei depositi fluviali e fluvioglaciali del Livello Fondamentale (ex Wurm) e dei terrazzi (ex Riss) sono frequenti i materiali cementati, in forma di conglomerati, rinvenibili in lenti già a profondità di circa 5 – 10 metri dalla superficie.

L'unità più propriamente conglomeratica, con orizzonti continui ed estesi, è intercettata dai pozzi a partire da circa 40 – 50 metri da piano campagna (valore minimo riscontrato), ed è costituita molto probabilmente da sedimenti di conoide deposti in ambiente continentale, cementati da cemento calcareo.

Il Ceppo copre una unità con frequenti alternanze di sabbie fini limose e lenti argillose, a diversa continuità laterale; si tratta di depositi continentali di piana alluvionale e di transizione ad ambiente marino, dello spessore di circa 80 metri e contenenti una falda sfruttata a scopo potabile.

Solo alla base di questi depositi si rinvengono materiali di facies marina costituiti da argille.

Nel campo dell'edilizia ordinaria, solo i materiali più superficiali possono essere interessati da eventuali opere; sono quindi le caratteristiche geologiche tecniche di questi ultimi, fino ad una profondità di 10-15 metri circa, che influenzano le scelte progettuali.

Nel territorio di Monza i depositi superficiali hanno un'origine fluviale o fluvioglaciale; mentre il terrazzo della Villa Reale e il Livello Fondamentale sono attribuibili a episodi di deposizioni successivi al ritiro dei ghiacci dopo le espansioni glaciali quaternarie, la Valle del Lambro è interessata da materiali deposti in epoca recente o attuale.

Si tratta in genere di ghiaie, sabbie e limi, con differente grado di alterazione a seconda dell'età di deposizione.

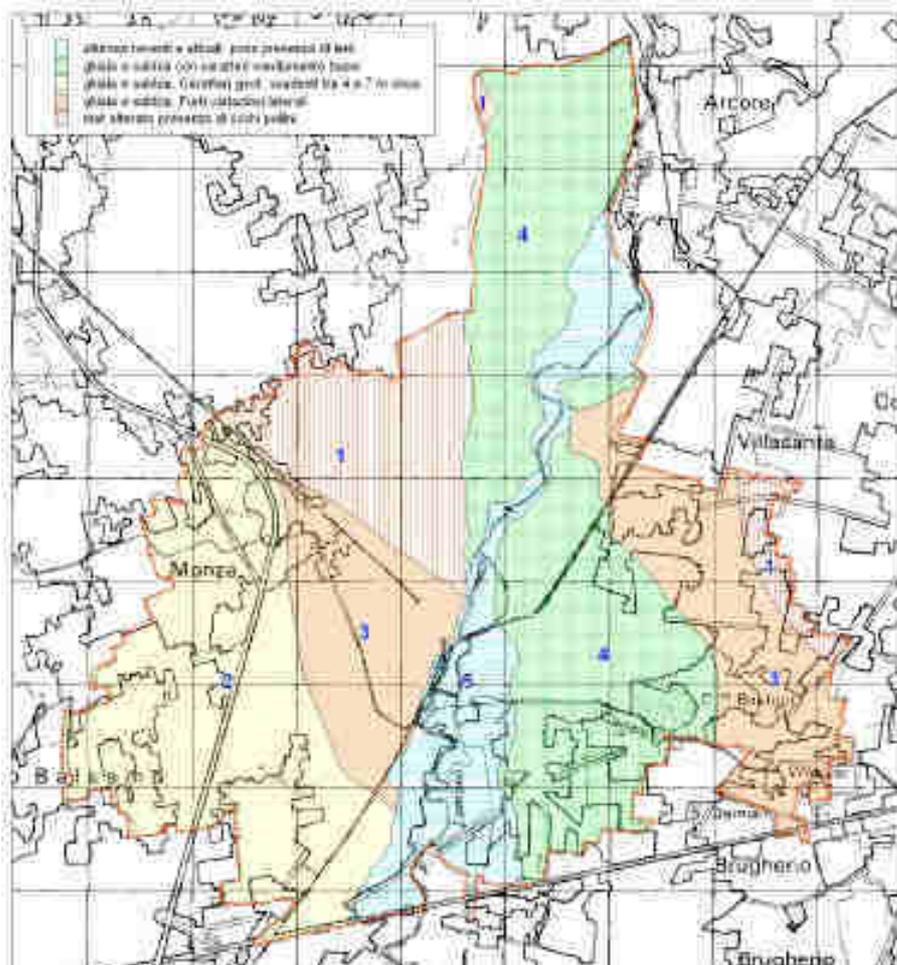
A Monza come in buona parte della Brianza è estremamente diffuso il fenomeno degli occhi pollini, che è causa di forti variazioni laterali e verticali nei caratteri del substrato, con notevoli conseguenze pratiche sulle strutture esistenti, sulla cantieristica e sulla protezione del suolo.

Si tratta di cavità di grandezza variabile da pochi centimetri a metri, presenti in terreni alluvionali. Possono essere vuote o riempite totalmente o in parte da materiale fine (limo) non addensato. Hanno forma variabile da tondeggianti ad allungate (spesso di tratta di veri e propri canali), e presentano in genere una superficie interna rivestita di materiale argilloso.



16. Un occhio pollino all'interno del terrazzo di Villa Reale.

Sulla base dei dati raccolti, delle conoscenze maturate sul territorio e dei risultati della campagna di indagine, il territorio di Monza è stato suddiviso in 5 zone nella quali si riscontra una certa omogeneità nei substrati geologici, nei caratteri geotecnici e nelle problematiche degli stessi.



17. Suddivisione del territorio comunale in aree con caratteri litologico-tecnici del substrato assimilabili.

Purtroppo i dati geotecnici disponibili non coprono uniformemente il territorio comunale di Monza, essi sono concentrati lungo i tracciati delle infrastrutture lineari. Delle cinque aree indicate vengono riportati i problemi e le indicazioni progettuali solo delle zone 2,3 e 5 in quanto in quelle zone sono previste le costruzioni a progetto.

Le aree riscontrate sono:

1. Aree con presenza di cavità sottosuperficiali a distribuzione causale e zone di debolezza del substrato geologico alterato;
2. Aree con terreni a scadenti caratteristiche geotecniche, in particolare con scarsa capacità portante a profondità variabili, comunque comprese tra i 4 e 7 metri (in alcuni casi 2 – 10 metri) dal piano campagna:

Problemi: la maggior parte delle prove geotecniche effettuate in quest'area ha evidenziato la presenza di orizzonti a scarsa capacità portante a profondità comprese tra 4 e 7 m da piano campagna. In alcune prove i livelli a caratteri geotecnici scadenti sono riscontrabili a profondità comprese tra 2 e 10 m.

Indicazioni progettuali: obbligatoria l'esecuzione di prove geotecniche (penetrometriche o altro) spinte al di sotto del piano di posa delle

fondazioni e interessanti lo spessore di terreno sul quale andrà ad agire il carico. Le prove dovranno essere ubicate di preferenza nei punti di carico delle strutture in progetto. Il tipo di fondazioni dovrà essere valutato dal progettista solo in seguito al risultato delle prove e in funzione del tipo di struttura in progetto.

3. Aree con consistenti disomogeneità nelle caratteristiche litologiche e tecniche dei terreni:

Problemi: i risultati delle prove geotecniche effettuate in quest'area evidenziano la presenza di forti discontinuità laterali e verticali.

Indicazioni progettuali: dovranno essere approfondite le indagini volte alla ricostruzione della stratigrafia del sottosuolo, spinte fino alla profondità massima raggiungibile dai carichi previsti, e per un intorno significativo. Considerata la presenza documentata di discontinuità laterali, le indagini dovranno essere eseguite in numero sufficiente alla ricostruzione di dettaglio del sottosuolo in funzione del tipo di opera prevista; particolare attenzione dovrà essere posta nella scelta dell'ubicazione delle prove e nel calcolo dei cedimenti differenziali. Sarà compito del tecnico incaricato verificare la compatibilità degli interventi previsti con la situazione geologica e tecnica del sottosuolo, e individuare le modalità costruttive più adatte.

4. Aree con terreni che non evidenziano particolari problematiche dal punto di vista geologico e tecnico;

5. Aree con substrato caratterizzato dalla presenza di lenti di materiale a granulometria differente, con intercalazioni fini:

Problemi: i terreni possono presentare intercalazioni di materiale a granulometria differente e livelli limosi o argillosi, che possono indurre problemi di cedimento anche differenziale, e di stabilità delle fondazioni. In alcune aree la falda risulta prossima alla superficie.

Indicazioni progettuali: in queste aree la relazione geotecnica ai sensi del DM 11/3/88 dovrà fornire precise indicazioni sui parametri geotecnici dei terreni di fondazione. Va inoltre verificata l'interazione delle strutture con la falda freatica.

2.1.4. Inquadramento Idrografico

Il reticolo idrografico attuale del Comune di Monza è composto da due assi idrici principali tra loro perpendicolari, il Fiume Lambro e il Canale Villoresi, e da una serie, ormai molto ridotta, di rogge e derivazioni secondarie, di prevalente destinazione agricola.

La città di Monza è stata fondata lungo il Fiume Lambro, traendo vantaggio dalla disponibilità della risorsa idrica e soffrendo degli inconvenienti legati alla sua presenza. Nel corso dei secoli gli interventi che l'uomo ha compiuto sul corso d'acqua hanno seguito due direzioni prevalenti: la mitigazione delle piene e la realizzazione di opere destinate alla utilizzazione e distribuzione capillare della risorsa idrica.

La più importante modifica del reticolo idrografico del territorio comunale è avvenuta nel 1880 con la realizzazione del canale Villoresi. In seguito alla sua messa in funzione è stato stravolto il sistema di derivazione perché la rete di irrigazione del territorio a sud del centro storico si è approvvigionata essenzialmente dalla nuova opera.

2.1.4.1 Il Fiume Lambro

Il Lambro nasce a nord di Monza presso il Pian Rancio nel territorio comunale di Magreglio (CO), a quota di circa 950 m s.l.m.; il corso superiore scorre su rocce calcaree del Triangolo Lariano ed ha carattere torrentizio dalla sorgente fino circa ad Asso. Presso Erba sfocia nel lago di Pusiano di cui è anche emissario. Una volta attraversato il lago il Lambro raccoglie le acque delle rogge Gallarana e Ghiringhella, raccoglie le acque dei tre principali affluenti di sinistra, le Bevere, attraversa in senso nord-sud diversi comuni della Brianza tra cui Carate e Monza; prosegue nel territorio di Milano percorrendo le media e bassa pianura fino a gettarsi nel Po presso Orio Litta.

Il fiume si sviluppa per 130 km e drena un bacino di 1950 kmq.

Entra nel territorio di Monza attraverso il Parco ed è poi affiancato da terrazzi fluviali via via meno marcati; da origine al corso artificiale del Lambretto, nel centro storico; è sopra passato con ponte dal Canale Villoresi, da cui riceve acque pulite, ed infine esce dalla città affiancando l'area del depuratore di S.Rocco ed entrando nel comune di Cologno Monzese.

Il Lambro percorre Monza in senso Nord-Sud con andamento meandriforme a nord e a sud del centro storico, collocandosi in un fondovalle dai contorni morfologici sempre meno evidenti: attraversa a nord un parco storico in cui le opere idrauliche e le protezioni di sponde sono minime, appena sufficienti a non far migrare i meandri; un centro storico in cui l'alveo è completamente artificializzato e un settore con siti in avanzato degrado ai confini meridionali della area cittadina.

Il tratto meridionale si snoda tra aree degradate e dismesse comprese nella zona industriale della città. Questo tratto ha inizio a valle della ferrovia dove Lambro e Lambretto si ricongiungono in un'area in abbandono. Scendendo a valle di mt. 400, nella zona del vecchio stadio, si trova la derivazione della roggia Lupa e il Lambro scorre a fianco della ferrovia. Le sponde sono invase dai rifiuti depositi sui rami dalla precedente alluvione, localmente vi sono alberi pericolanti e alcuni tratti con erosione spondale. L'alveo in questo tratto è nettamente inciso.

A valle del Canale Villoresi il dislivello tra le sponde creato dall'orlo del terrazzo principale della pianura, in sponde destra, favorisce la possibilità di esondazione sulla sinistra orografica, difesa da un argine di modeste dimensioni.

A breve distanza tuttavia un nuovo argine parifica il dislivello tra le sponde, la destra orografica ospita un'area industriale, la sinistra ha destinazione agricola.



18. Foto del punto di intersezione tra il Fiume Lambro (sotto) e il Canale Villoresi (sopra).



19. Confronto tra le aree allagate durante le piene del 1976 (arancio) e del 2002 (blu rigato).



20. Il Lambro poco a monte della confluenza con la roggia Lupa.



21. Il canale Villoresi con l'acqua.



22. Il canale Villoresi senza acqua.



23. Il laghetto sportivo della Boscherona con la tubazione che immette le acque dal canale Villoresi

Percorrendo il fiume per un centinaio di metri a valle si raggiunge la confluenza con la roggia Lupa, in questa zona, si osserva la presenza diffusa di rifiuti.

Il problema delle esondazioni del fiume Lambro si è fatto più pressante negli ultimi anni, in quanto la forte urbanizzazione del territorio porta ad occupare aree altrimenti utilizzate come naturali casse d'espansione per le piene.

Il fiume spesso viene considerato alla stregua di un mero condotto idraulico; rettificazioni, restringimenti dell'alveo, occupazione delle aree di divagazione naturale e di esondazione, cementificazione o abbattimento della vegetazione lungo le sponde, insieme ad incuria generalizzata, oltre ad alterare gli equilibri eco sistemici, si risolvono spesso con un'augmentata pericolosità dei territori a valle in caso di piena. La città di Monza è da sempre soggetta a piene del Lambro; sono state censite circa 30 piene storiche tra il 1175 e il 2002.

2.1.4.2. Il Canale Villoresi

Il canale Villoresi è un importante canale d'irrigazione completato nel 1890 e ideato dall'ingegnere lombardo Eugenio Villoresi da cui prese il nome.

Questo canale ha origine dal fiume Ticino, dalla diga del Pan Perduto in località Maddalena, frazione di Somma Lombardo, e si getta nel canale artificiale Martesana presso Cassano d'Adda al termine di un percorso lungo 86 km che lo qualifica come il secondo canale artificiale più lungo d'Italia, dopo il canale Emiliano Romagnolo.

Il canale, che si sviluppa orizzontalmente da ovest verso est, nell'alta pianura di Milano, è situato a nord del naviglio Martesana e fu completato nel 1890, in un'epoca successiva a quella del meno imponente naviglio della Martesana.

Nel suo percorso il canale interseca, sovrappassando e talvolta cedendo parte delle sue acque, i numerosi corsi d'acqua minori della zona a nord di Milano. Essi sono il torrente Arno, il fiume Olona, il torrente Bozzente, il torrente Lura, il torrente Guisa, il torrente Nirone, il torrente Cisanara, il torrente Lombra, il torrente Garbogera, il fiume Seveso, il fiume Lambro, il torrente Molgora, il torrente Trobbia, il rio Vallone ed il naviglio della Martesana.

Dal Seveso all'Adda lambisce i comuni che fanno da confine sud della Brianza. A Monza il canale dà il nome all'omonimo Parco creato nel luglio 2010, oltre che al Parco del Grugnotorto-Villoresi tra i comuni di Paderno Dugnano e Cinisello Balsamo.

Sul canale Villoresi ha competenza il Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi.

L'acqua del Villoresi vista l'assenza di scarichi, è generalmente di buona qualità, al punto che potrebbe essere utilizzata, con pochi trattamenti, per il consumo umano.

Il corso del canale entra nel territorio comunale da ovest e subito dopo Viale Lombardia piega verso sud per evitare il centro cittadino. Riprende il percorso verso est sottolineando il margine occidentale della valle del Lambro; affianca il cimitero urbano, attraversa l'abitato di S.Albino ed esce dal territorio di Monza a sud-est, passando in Comune di Agrate Brianza.

2.1.4.3. Il reticolo idrico minore e i laghi artificiali

Il reticolo idrico minore attualmente presente e attivo sul territorio comunale può essere organizzato in tre sistemi principali: le rogge derivate dal Lambro a Nord di Monza, utilizzate nel Parco, le rogge che irrigavano i campi a sud di Monza già prima della costruzione del Villoresi e le rogge che costituiscono la rete di distribuzione del Villoresi.

Esistono tre specchi d'acqua nel territorio di Monza: due sono storici, di piccole dimensioni, situati nella Villa Reale e nel Parco; il terzo è stato scavato e messo in funzione di recente in zona via Boscherona.

2.1.5. Inquadramento Storico

L'indagine di seguito riportata non vuol essere una pedissequa riproposizione delle vicende storiche, piuttosto uno studio cronologico della città al fine di una sua conoscenza più approfondita per evidenziare i più importanti cambiamenti avvenuti a Monza in ogni epoca, dalla data di fondazione della stessa fino ai giorni nostri.

2.1.5.1. Origini

Urne cinerarie dell'età del bronzo (circa duemila anni a.C.) furono scoperte nel territorio monzese sul finire del 1800: questi ritrovamenti documentano la presenza dell'uomo in questa zona, in un'epoca in cui egli viveva in insediamenti palafitticoli.

2.1.5.2. Epoca Romana

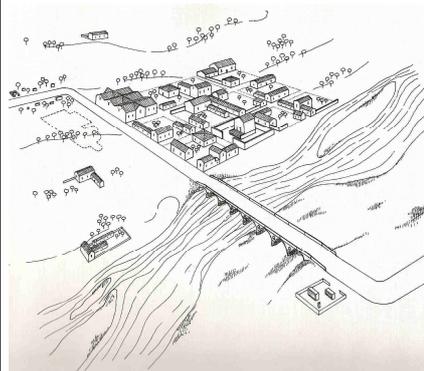
Nel III secolo a.C. i Romani sottomisero un popolo dell'antica Gallia, gli Insubri; i quali, valicate le Alpi, già si erano stabiliti intorno a Mediolanum (Milano), suddividendosi in numerosi villaggi. Una tribù gallo-celtica, che faceva parte di quel popolo, fondò un villaggio vicino al fiume Lambro, così i due popoli si unirono. I loro insediamenti sono testimoniati da un ponte sul fiume Lambro detto "Arena", così chiamato perché si trovava nelle vicinanze di un luogo in cui i giovani praticavano attività ginnico-sportive; ancora visibili i resti nelle vicinanze del ponte dei Leoni. Al tempo dell'Impero Romano il nome della città era Modicia.

2.1.5.3. I Longobardi

L'invasione dei Longobardi determinò l'importanza storica di Monza (Modoetia). Il re Autari, re dei longobardi, sposò infatti Teodolinda, figlia di re Garibaldo di Baviera e famosa regina dei longobardi. Questa fece costruire sulla riva del fiume Lambro un "oraculum", un luogo di preghiera, le cui vestigia (muri del VI secolo) si trovano tuttora a far parte della Basilica di San Giovanni, e spostò la sua residenza in questa città. Tutto ciò è testimoniato dalle parole di Paolo Diacono, uno dei maggiori cronisti dell'VIII secolo, autore della maggiore opera di storia longobarda (Historia Longobardorum) in cui leggiamo: "[...] Theudelinda regina basilicam construxerat, qui locus supra Mediolanum duodecim milibus abest, [...]" In seguito nacque anche una leggenda riguardo alla creazione dell'oraculum. Secondo la tradizione infatti Teodolinda, addormentatasi lungo la riva del Lambro durante una battuta di caccia del re e della corte longobarda, avrebbe visto in sogno una colomba, simbolo dello Spirito santo, che le avrebbe pronunciato la parola modo, ad indicare che avrebbe dovuto dedicare quel luogo a Dio. La regina a quel punto avrebbe risposto etiam, indicando la sua accondiscendenza al volere divino. Dall'unione delle due parole modo ed etiam sarebbe poi nato il nome della città: Modoetiam. In seguito, intorno a questo luogo, fece erigere la città.

Papa Gregorio, attraverso l'opera della regina, ottenne, verso la fine del 603, la conversione del popolo longobardo, inizialmente ariano, al cattolicesimo. La conversione ebbe importanza politica e significò garanzia per le chiese cattoliche esistenti nel territorio longobardo e pian piano il popolo abbandonò gli antichi costumi barbari. Anche per Gregorio la conversione fu un avvenimento fondamentale, in quanto permetteva alla chiesa di avere come vicino uno stato amico ed alleato, per questo e per accrescere la fede del popolo appena convertito il papa donò una serie di oggetti di culto, molti dei quali, carichi di valore storico ed artistico, sono oggi contenuti nel museo della chiesa dove si trovano anche numerose opere di questo popolo: tra questi l'evangelario di Teodolinda, un'opera orientale, che papa Gregorio Magno donò alla regina dei Longobardi.

TAV.02.01-006
Inquadramento Storico
Dalla fondazione al XIII sec.



24. Schema urbanistico del vicus di Modicia, M. David – E. Caglio



25. Ricostruzione del vicus di Modicia tra il II e il III secolo d.C., M. David – E. Caglio



26. La Corona Ferrea conservata nel Museo del Duomo di Monza.

Dopo Teodolinda la Chiesa monzese assunse sempre più importanza spirituale e temporale. A capo di questa fu posto un "diacono custode" che venne più tardi nominato "Arciprete" nell'anno 879. In questo periodo la basilica monzese e le sue terre furono prima soggette a "principi", cioè a feudatari inviati dai re longobardi residenti a Pavia; Più tardi L'Arciprete giunse ad associare il potere temporale a quello spirituale.

2.1.5.4. Secolo X

Il duca del Friuli, Berengario, elesse Monza a sede imperiale ed qui emanò molti decreti per il governo dell'impero.

Egli fu molto generoso con la città donando numerose opere al Duomo, concesse larghi benefici ai 32 canonici ed alle altre chiese. Sotto di lui Monza poté vivere di una certa indipendenza, infatti aveva pesi e misure proprie, poteva confiscare beni e contrassegnare atti notarili con signature proprie. In questo periodo Monza divenne anche una città fortificata che ospitò Ottone II proveniente dalla Germania nel 980. Nel 1000 Ottone III divenne protettore di Monza e di tutti i suoi possedimenti: Bulciago, Cremella, Lurago, Locate e Garlate.

2.1.5.5. Secolo XI

Nel 1018, Ariberto d'Intimiano, signore di Monza, fu ordinato vescovo di Milano e così la città si trovò alle dipendenze di Milano perdendo la sua autonomia; anche se alla sua morte (1045) fece donazioni alla basilica e al clero monzese.

2.1.5.6. Secolo XII

Nel 1128 fu incoronato re d'Italia a Monza nella chiesa di San Michele Corrado di Svevia dall'arcivescovo di Milano Anselmo. Non si ha la certezza di quale corona fu usata in questa cerimonia, poiché la basilica ne possedeva tre: quella di Teodolinda, la Corona Ferrea e quella di Agilulfo. Però le prime due si ritengono poco adatte per una incoronazione per le loro dimensioni, troppo piccole; rimaneva la corona di Agilulfo, che viene fatta risalire non al tempo dei Longobardi, ma al secolo XI, e che ora non è più di Monza perché venne fusa a Parigi dove fu portata nel XVIII secolo.

Nel 1135 Corrado dovette cedere il proprio regno a Lotario II. Sempre in quest'anno papa Innocenzo II prende la Chiesa di Monza sotto la protezione apostolica, confermandone beni e privilegi. L'anno successivo Lotario garantisce l'indipendenza al clero monzese, così Monza riacquista la propria autonomia che non è solamente limitata al governo feudale di terre e di beni, ma estesa anche al potere spirituale: infatti mentre è negata ad altri, all'arciprete di Monza è confermata la facoltà di ordinare i chierici della sua chiesa (anno 1150); naturalmente tale autonomia non fu mai assoluta, non potendosi slegare completamente dall'autorità del vescovo di Milano.

Federico Barbarossa era il nipote di Corrado di Svevia e venne due volte nella città di Monza nel 1158 e nel 1163. In questo periodo la città assunse grande importanza e riacquistò l'indipendenza da Milano, città ostile all'imperatore, il quale dichiarò Monza di sua proprietà. Egli concesse a Monza anche la "curraria" cioè il diritto di riscuotere la dogana sulle strade, diritto di solito concesso solo alle città di "sede regia". Nel periodo delle lotte contro Milano, Monza fu soprattutto un centro amministrativo per Barbarossa. L'indipendenza monzese durò fino al 1185 quando Barbarossa assoggettò di nuovo la città a Milano.

È possibile far risalire a questo periodo la nascita del Comune monzese che troverà il suo simbolo distintivo nell' Arengario, il palazzo civico destinato a contrapporsi idealmente al Duomo, centro del potere religioso.



27. Il palazzo dell'Arengario nel centro di Monza.

Già all'inizio del XII secolo, Monza era un luogo fortificato; con il sorgere del libero comune viene a cambiare la stessa struttura medioevale della città. Infatti, all'attività agricola si affianca la lavorazione artigianale dei panni e fuori dalle mura, in grandi cascine, sorse la lavorazione delle lane. In questo periodo il Comune fu soprattutto legato, per le scelte politiche, a quello di Milano che nel 1221 sostenne Monza, il cui podestà era stato scomunicato dall'arcivescovo di Milano Enrico da Settala.

Nel 1242 per aiutare i milanesi che erano in lotta contro Federico II, l'arciprete di Monza Alberico da Oreno acconsentì ad impegnare i tesori di Monza, purtroppo alla restituzione mancava un calice d'oro massiccio detto "magno". Per sostenere una seconda guerra contro Federico II, i milanesi chiesero in prestito un calice d'oro monzese; per la restituzione occorre la scomunica che venne nel 1254: il calice fu restituito ma, da un inventario del 1275, risultarono mancanti diciassette gemme. In questo periodo i nemici di Milano furono anche i nemici di Monza.

Nel 1255 la città venne saccheggiata dai Ghibellini e nel 1259 Ezzellino da Romano cercò di entrare nel castello di Monza, ma venne respinto mentre il borgo fu messo a ferro e fuoco. Dopo essere stata presidiata da soldatesche milanesi (1275) e da truppe dell'Arcivescovo Ottone Visconti e dal marchese di Monferrato (1278), l'anno dopo la città venne dichiarata possesso del podestà e del popolo milanese. Era comunque destino che il tesoro della basilica passasse di mano in mano come pegno e garanzia dei prestiti avuti: nel 1273 fu presso gli Umiliati di Sant'Agata in Monza e nel 1311 fu impegnato presso alcuni banchieri che lo trasportarono per sicurezza ad Avignone. Tra i membri della delegazione c'è anche Martino Aliprandi, appartenente ad una delle famiglie più importanti di Monza, ma residente a Milano. Solo nel 1319 il tesoro ritornò a Monza per opera di Matteo I Visconti, già vicario imperiale e signore di Milano.

Nel 1300, primo Giubileo nella storia della Cristianità, vide l'inizio della ricostruzione del Duomo, promossa da Matteo Visconti.

Enrico Aliprandi nel 1322 seguì la fazione dei Torriani, ebbe molti soldati al suo comando e venne acclamato dal popolo signore di Monza.

Dopo che nel 1322 Ludovico Visconti e Francesco da Garbagnate fecero spianare i bastioni (che erano baluardo contro gli attacchi provenienti dalla parte di Milano), Azzone Visconti concesse che Monza fosse ancora cinta da mura (inizio lavori nel 1333 fino al 1381). Con la costruzione delle mura alle tre antiche porte del borgo se ne aggiunsero altre, in tutto sette: la porta Nuova (verso Milano), la Carnaia (sempre verso Milano), la porta di San Biagio, quella del Carrobiolo, di Lecco, de Gradi e di Lodi; le porte erano fortificate e munite di ponti levatoi.

Nel 1325 Galeazzo I costruì un castello, il terzo, in Monza. La prima costruzione consisteva in una torre alta quarantadue metri, che divenne luogo terribile di prigionia. Il castello venne successivamente ampliato, tanto che si dovette abbattere una chiesa (Santa Maria d'Ingino), furono costruite altre due torri nel letto del fiume Lambro. Nell'anno 1527 il castello fu semidistrutto da una mina messa dai contadini che odiavano quel triste luogo, la demolizione vera e propria avvenne nel 1807 quando il materiale fu usato per la costruzione della "cinta del Regio Parco".

Nell'aprile del 1329 Pinalla Aliprandi, con una mano di cavalieri viscontei, riconquistò Monza, già occupata dalle truppe di Ludovico il Bavaro, giovandosi anche dell'aiuto portogli dal fratello Martino, e, nel maggio, respinse un tentativo dello stesso imperatore di impadronirsi della città. La signoria dei Visconti continuò su Monza fino al 1447.

2.1.5.7. Il dominio francese

Nel 1500 il re di Francia occupa il ducato di Milano e l'occupazione non offre fatti di qualche importanza neppure per Monza. Nel 1522 il generale Lautrech occupò il



28. Torre di Teodolinda del XIII secolo in via Lambro.

TAV.02.01-007
Inquadramento Storico
Dal 1300 alla prima metà del 1800.



29. Duomo di Monza.

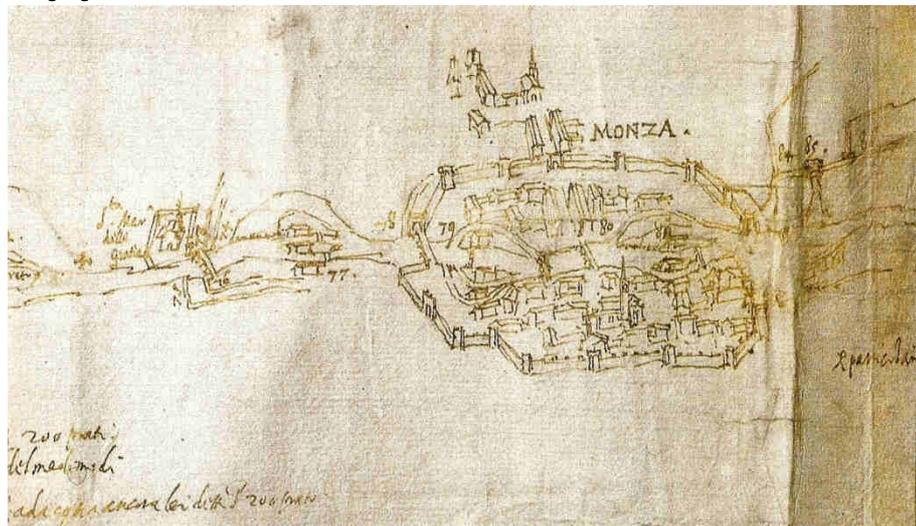
castello monzese nel quale convennero altri condottieri italiani. Quattro anni dopo, per sfuggire alla peste, Francesco II Sforza si rifugiò nel castello di Monza fino a quando la città non fu raggiunta dal morbo. Francesco II Sforza muore senza eredi nel 1535, si apre quindi la questione della successione al trono del ducato.

2.1.5.8. Gli spagnoli

Sempre crescente diveniva in Italia la potenza degli spagnoli. Nel 1526 Monza sostenne un altro assedio, fu poi ancora per poco dominio dei duchi di Milano, poi soggetta ad un capitano e castellano nominato da Carlo V, poi ancora in possesso di Federico II Sforza; infine Antonio de Leyva, governatore di Milano e comandante supremo delle truppe imperiali, nel 1527, saccheggiava la città.

Antonio De Leyva divenne signore di Monza nel 1529. Egli si dedicò al governo regolando affare ecclesiastici, controllando imposte e dazi e facendo chiudere alcune porte (di Lecco, di Lodi e di Cesare). Nel 1530 Carlo V, dopo il Congresso di Bologna (1529-1530) fu incoronato a Monza con la Corona Ferrea. Tra il 1537 ed il 1557 il feudo era governato da Luigi de Leyva. Della famiglia de Leyva fu anche la famosa "Monaca di Monza", Marianna o Suor Virginia. Nel 1576 si ebbe la famosa peste di San Carlo che finì nel 1577 con la morte di numerose persone.

Due anni dopo San Carlo Borromeo, unificando il rito in tutta la diocesi, impose anche a Monza quello ambrosiano. I Monzesi, che per gli antichi legami con il patriarcato di Aquileia officiavano da secoli un rito romano misto quello patriarchino-aquileiese, si ribellarono e si appellarono a papa Gregorio XIII. Questi, forse per evitare che i Monzesi esasperassero la situazione ai quei tempi di conflitto religioso con il protestantesimo nascente, revocò il provvedimento del cardinale di Milano: dal 24 giugno 1578 a Monza ritornò solo il rito romano.



Il ducato di Milano, e quindi Monza, rimasero soggetti alla corona spagnola fino all'inizio del XVIII secolo. Indubbia la decadenza economica della regione (e in generale di tutta Italia), soprattutto nel XVII secolo; le vicende descritte da Alessandro Manzoni ne i "Promessi Sposi" narrano del dominio spagnolo e degli eventi del periodo.

2.1.5.9. Secolo XVIII

In questi anni Monza fu dominata di nuovo dai francesi e per questo il tesoro fu nuovamente nascosto.

In seguito la Lombardia venne invasa dagli austriaci ed il governatore Ferdinando d'Austria fece costruire la Villa Reale. La scelta di Monza fu dovuta, oltre che al



30. Torre Viscontea in via Azzone Visconti
– testimonianza del Castello fatto erigere da Galeazzo Visconti nel 1325.

31. Pietro Antonio Barca, "Corso del fiume Lambro ed utilizzo delle sue acque", disegno a penna, 1615, Milano, Archivio di Stato, Miscellanea, mappe e disegni.



32. Villa Reale

paesaggio, soprattutto alla posizione strategica ed alla vicinanza con Milano. La costruzione fu compiuta in tre anni da Giuseppe Piermarini da Foligno.

Ritornarono i francesi con Napoleone Bonaparte nel 1796: la Villa Reale fu venduta; due terzi degli ori e degli argenti del famoso tesoro della basilica furono consegnati alla zecca di Milano, che li trasformò in monete per sopperire alle spese militari. Bonaparte si interessò soprattutto dei tesori della basilica, o meglio se ne impossessò, e i libri della Biblioteca portandoli alla Biblioteca Nazionale di Parigi. Invece la Corona Ferrea fu lasciata "provvisoriamente" a Monza: solo nel 1805 fu a Milano, portata per l'incoronazione di Napoleone, che da solo se la mise in capo, proferendo le famose parole "Dio me l'ha data, guai a chi la toccherà".

2.1.5.10. Prime vicende del secolo XIX

Con il ritorno degli Austriaci, i Monzesi chiesero la restituzione di tutto quanto Napoleone aveva fatto prelevare da Monza; promotore ne fu l'arciprete monsignore Prugnola e la città riebbe il tesoro ed i libri della Biblioteca capitolare, il 2 marzo 1816. I codici ritornarono ed in parte anche ben rilegati; mancò la Corona di Agilulfo, rapita e fusa a Parigi. Si dimostrò invece benefattore di Monza l'imperatore d'Austria Ferdinando I, quando venne a Milano per essere incoronato con la Corona Ferrea (1838).

2.1.5.11. Il Risorgimento

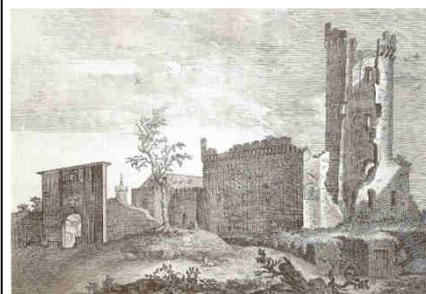
Durante le cinque giornate di Milano, anche Monza insorse attaccando e vincendo la guarnigione austriaca del reggimento Geppert. Poi si unirono con i Lecchesi ed andarono a Milano per abbattere "porta Tosa", oggi porta Vittoria. Scacciati gli Austriaci, a Monza si formò una "guardia cittadina" alla quale le donne monzesi regalarono il vessillo. Al ritorno degli Austriaci il Generale Radetzky e l'arciduca Massimiliano d'Asburgo, poi imperatore del Messico si insediarono nella Villa Reale. Monza fu coinvolta anche nella guerra tra il Piemonte e gli Austriaci. La cosa che importava di più era, come al solito, il tesoro della basilica che fu prelevato dal Generale Radetzky e portato a Mantova nel 1849, ma nello stesso anno fu restituito. Nel 1859 riuscirono a portare il tesoro e la Corona Ferrea, dopo una sosta a Verona, fino a Vienna; il tutto ritornò solennemente a Monza il 6 dicembre 1866 e qui la Corona Ferrea rimase definitivamente, con le seguenti eccezioni: nel 1878 fu posta, a Roma, sul feretro di Vittorio Emanuele II; durante le due guerre mondiali fu messa al sicuro in Vaticano.

Nel 1862 Giuseppe Garibaldi visitò Monza. Alla morte dell'eroe, dopo quattro anni dalla visita, Monza gli dedicò un monumento nella piazza omonima ed all'inaugurazione furono presenti numerosissimi garibaldini, tra cui il più famoso fu il monzese Achille Mapelli che abbandonati gli studi partecipò alla spedizione dei Mille.

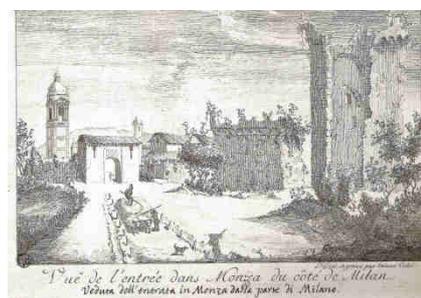
2.1.5.12. Secondo '800

Per decreto di Francesco I nell'anno 1816 Monza divenne ufficialmente una città. Contava al 31 dicembre 1895 37'496 abitanti stabili, con "31 strade interne" della lunghezza di circa 42 km. Intorno a queste strade vi era la campagna che produceva frumento, mais, foraggi, patate, avena, segale ed ortaggi in genere. Altre fonte di ricchezza era l'allevamento dei bachi da seta (i bigatti) i cui bozzoli venivano lavorati nelle filande della Brianza. Sul finire del secolo Monza assunse sempre più fisionomia di città industriale, anche per la vicinanza di Milano. Grande importanza aveva assunto l'industria del cappello ed il settore del tessile.

Il 22 agosto 1891 fu costruito il primo ospedale monzese dedicato a San Gerardo, compatrono della città insieme a San Giovanni Battista, grazie anche alla donazione da parte del re Umberto I.



33. Giulio Cesare Bianchi, "Veduta delle mura di Monza presso la Porta di Milano", Incisione, 1771, Milano, Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli.



34. "Veduta dell'entrata in Monza dalla parte di Milano", Incisione, 1790, Milano, Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli.

TAV.02.01-008
Inquadramento Storico
Dalla metà del 1800 ad oggi.

2.1.5.13. Il regicidio

L'anarchico Gaetano Bresci venne dall'America a Monza e prese alloggio il 27 luglio 1900 presso una affittacamere. Essendo il parco reale aperto al pubblico, egli vi andò in carrozza per informarsi delle abitudini del re: infine seppe che Umberto I si sarebbe recato al saggio ginnico organizzato per la sera di domenica 29 dalla società sportiva "Forti e Liberi". Quella sera alle ore 22.30 circa, Bresci sparò al re che, terminato il saggio, dalla carrozza salutava la folla. Per questo motivo i monzesi costruirono la Cappella Espiatoria, in via Matteo da Campione.

2.1.5.14. Le guerre mondiali

Per quanto riguarda la Prima Guerra Mondiale (1915-1918) la storia di Monza è simile alla storia d'Italia, alla fine della guerra i caduti monzesi furono seicento e vennero ricordati dalla popolazione con un grandioso monumento posto in una delle principali piazze cittadine (Piazza Trento e Trieste).

Mentre per la Seconda Guerra Mondiale le vicende monzesi furono significative per quanto riguarda la Resistenza partigiana. Nel 1943 era stato fondato il Fronte di azione antifascista capeggiato da Gianni Citterio. Nel 1945, la città era sotto il presidio delle truppe tedesche, allora alcuni monzesi cercarono di tessere rapporti con il comando tedesco per evitare rappresaglie alla popolazione ed ottennero un armistizio a partire dalle ore zero del 25 aprile, mentre si discutevano gli ultimi accordi arrivò l'ordine di capitolazione per i Tedeschi che poi lasciarono la città. Il 25 aprile si insediava la nuova amministrazione comunale. Al termine della guerra, Monza contò ottantacinque partigiani caduti, tra cui Gianni Citterio (medaglia d'oro), Ferdinando Tacoli (medaglia d'argento) ed Elisa Sala unica donna caduta.

2.1.6. Inquadramento Urbanistico

2.1.6.1. Evoluzione urbanistica di Monza fino al XVIII secolo

Il presente studio di propone di documentare con tavole ricostruttive l'evoluzione dell'insediamento abitativo monzese dal periodo romano alla fine del XVIII secolo. Le fonti primarie sulle quali si basa sono le seguenti: i carteggi degli edifici, delle strade e delle acque contenuti negli archivi storici locali, gli antichi atti notarili pubblicati, le descrizioni degli storici medioevali, i ritrovamenti archeologici.

I dati raccolti risultano piuttosto scarsi relativamente i primi secoli dell'era cristiana e dell'alto Medioevo, tanto che permettono di tracciare solo a grandi linee il reticolato viario del *vicus* e del territorio agricolo circostante.

Fortunatamente per i secoli successivi, il progressivo arricchimento delle fonti permette di indicare sempre più particolari urbanistici e toponomastici del nucleo abitativo e della campagna, così da poter disegnare molti più dettagli di quanti riportati nella restituzione alle fine del XIV secolo.

Il più antico intervento di pianificazione del territorio fu eseguito dagli agrimensori romani: lo suddivisero con reticolati viari regolari, ad est del Lambro seguendo un'inclinazione di 9 gradi est fino a Trezzo, mentre ad occidente del fiume furono direzionati verso i 17 gradi ovest fino all'intersezione con la via consolare Milano-Como.

Altre strade dirette a Milano, a Lecco e ai centri brianteri rendevano Modicia facilmente raggiungibile da ogni direzione. Le vie campestri e le strade di comunicazione offrivano un fitto intreccio di percorsi, a volte anche alternativi, che fu conservato sostanzialmente per diciotto secoli, caratterizzando la suddivisione fondiaria e condizionando fortemente in termini positivi l'evoluzione dei commerci e delle attività agricole ed artigianali nell'ambito del territorio brianzolo.

Le grandi variazioni urbanistiche-edilizie si ebbero all'interno del centro storico, dove si sviluppò il *vicus* romano.

In seguito la regina Teodolinda vi fece costruire il palazzo e la basilica di San Giovanni.

Successivamente il nucleo centrale fu trasformato in cittadella murata detta *castrum*, poi ampliata, in epoca comunale, quando furono realizzati i bastioni con le porte a difesa dell'intero abitato, quest'ultimo sviluppatosi nella dimensione dell'attuale centro storico. Monza era un grande borgo e di aspetto tale che il cronista contemporaneo Bonvesin de la Riva (anno 1288) la considerava degna di essere chiamata città.

2.1.6.1.1. Il periodo romano - longobardo.

Ad ovest del Lambro l'insediamento romano e successivamente longobardo doveva avere topograficamente una forma rettangolare con limite orientale il Lambro. Il fiume era attraversabile a guado in prossimità del ponte di San Gerardo e tramite il grande ponte in pietra detto d'Arena (presso l'attuale ponte dei Leoni).

A meridione probabilmente non si estendeva oltre via dei Molini giacché poco più a sud vi era la "strada" per Milano, tra le vie Italia e San Martino, ed inoltre il testamento dell'anno 769 disponeva l'edificazione della chiesa di San Salvatore fuori dal *vicus* tra l'odierna via San Martino ed il Lambro.

A delimitare ad ovest l'abitato vi era il quadrivio grande, incrocio collocato in piazza Grandi e la basilica di San Michele (piazza Carducci – via Crispi) al limite del *vicus*.

La piazza Carrobiolo, che ricorda un incrocio di vie minori, certamente era il limite settentrionale di Modicia essendo la chiesa di Sant'Agata (tra vicolo Scuole e via De Amicis) "intra Modicia".

TAV.02.01-009
Inquadramento URBANISTICO
Dalle origini al XVIII secolo.

A conferma di quanto ipotizzato, i rinvenimenti archeologici di epoca romana, le vie e le suddivisioni di proprietà conservano all'interno di tale rettangolo l'orientamento di 9 gradi a est, diversamente da quanto descritto sopra per i terreni coltivati, inclinati di 17 gradi ovest.

Fanno eccezione gli edifici tardo medioevali attorno al Duomo, orientati come la basilica longobarda 5 gradi a ovest.

Ad oriente del Lambro non è stata accertata alcuna evidente traccia di insediamenti edilizi, salvo l'enigmatico toponimo Arena che ricorda un anfiteatro e l'orientamento degli isolati adiacenti via Carlo Porta, pari anch'esso a 9 gradi est.

2.1.6.1.2. Fine primo millennio.

Il tracciamento di una "via nova" che conduceva direttamente a Lodi, tenendosi ad est del Lambro, probabilmente diede impulso allo sviluppo del quartiere Arena, il quale si estendeva da via Aliprandi a via Visconti e la destinazione d'uso degli edifici era a preminente carattere agricolo.

Sulla sponda più alta del fiume, quella occidentale, Monza era suddivisa chiaramente in tre zone: il vicus, con insediamenti produttivi legati all'agricoltura ed esteso lungo via Carlo Alberto e le perpendicolari vie Zucchi e De Amicis, il prato, grande spazio pubblico non edificato (piazza Trento e Triste) ed infine il castrum, vera e propria cittadella fortificata con due porte principali.

Questo aveva la cortina muraria disposta ad oriente lungo il Lambro, dove era l'omonima porta che conduceva al ponte, le mura ripiegavano a sud tra la Canonica e via molini fino a piazza Duomo, per poi proseguire verso nord (tracce sono riscontrabili nello scavo della Soprintendenza del 1992). In prossimità della via Napoleone si apriva la Porta Canaria, le mura continuavano con andamento rettilineo fino quasi a via Bellini dove ridiscendevano verso il Lambro. Il lato occidentale del castrum era affiancato esternamente dalla "via pubblica", ovvero la via di transito (via Carlo Alberto e piazza Duomo) che poco più a sud era chiamata "strada".

All'interno della cittadella, oltre alla basilica di San Giovanni ed annessi ecclesiastici, le case dei privati, in gran parte mercanti e possidenti, avevano occupato ogni spazio tra le strette vie e gli angusti "accessi" (vicolo), così che non vi erano più aree edificabili. Presto alle imboccature delle porte sorsero numerose abitazioni e botteghe: all'esterno della Porta Cartaria vennero a crearsi dei nuovi quartieri delimitati da vie dirette alla porta stessa (lato meridionale piazza Roma e lato nord-ovest di piazza Duomo) e che di conseguenza non mantenevano l'antico orientamento degli edifici di epoca romana, probabilmente scomparsi da tempo in quel luogo.

2.1.6.1.3. Monza sede imperiale di Federico Barbarossa.

Per proteggere militarmente la nuove case sorte tendenzialmente verso sud-ovest, in direzione di Milano, le mura furono ampliate formando un ampio arco dalla Porta Cartaria al Lambro, lasciando all'esterno le odierne vie Italia e Regina Teodolinda. Se ciò avvenne prima dell'anno 1000 non ci è noto, di certo l'ampliamento esisteva nell'anno 1003 con la denominazione di "Castrum Novum" e di conseguenza il precedente castrum fu chiamato "Castrum Vetus".

La nuova linea difensiva interruppe la "via pubblica" costringendo chi proveniva da Milano, ad abbandonarla la "strada", piegando a sinistra, fiancheggiare le nuove mura e quindi raggiungere la Porta Cartaria. Questo tracciato fu a sua volta chiamato "via pubblica" e coincide con l'attuale via Italia, che quindi esiste da un millennio.

Nei secoli XI e XII, come avvenne nel resto d'Europa, Monza ebbe un notevole sviluppo economico e demografico. Si ripopolarono le zone limitrofe ai castra: presero corpo le contrade, i mulini (da sempre presenti nel contesto economico

monzese) crebbero di numero, grazie alla creazione di nuove chiuse sul Lambro. L'espansione verso sud-ovest dell'abitato proseguì anche in questi secoli, gli isolati lungo il tratto centrale di via Italia formarono il "Borgo Nuovo" (si noti che non fu usato il toponimo "strada").

Nel 1162 Federico Barbarossa dispose la costruzione di un palazzo imperiale nella zona dell'attuale Tribunale, che fu completato in due anni. La zona prese il nome di "Parazo" e così pure il ponte di legno che venne montato dove sorge l'attuale ponte di San Gerardo.

Pochi anni prima, nel 1158, a causa di eventi bellici, il borgo subì un incendio con gravi danni anche al San Giovanni. Le opere di ricostruzione contribuirono all'abbellimento estetico dell'abitato. Sono dei successivi decenni l'edificazione, presso la basilica di San Giovanni, del palazzo dell'arciprete e del Consolato con i primi uffici comunali. Le case ed i palazzetti erano in gran parte a più piani, vi erano parecchie torri con accanto le abitazioni degli agiati proprietari. La tecnica edificatoria si avvaleva molto di materiali lignei, mentre l'utilizzo dei laterizi e della pietra era riservata ai fabbricati importanti e di culto.

2.1.6.1.4. La definizione del centro storico nel XIII secolo.

Nel XIII secolo l'attività edilizia fu ancora più vivace, con un progressivo crescente impiego di mattoni anche per le normali abitazioni. Esisteva una fornace posta poco oltre il limite del quartiere d'Arena, nell'attuale zona di via Mentana. Detto quartiere si era sviluppato anche verso la chiesa di San Gerardo e la via per Lecco raggiungendo il massimo delle sue dimensioni.

Non di meno avvenne nel settore occidentale di Monza; pertanto necessitavano nuove opere difensive per proteggere tutti il Borgo. La comunità monzese non prima del 1224 ed entro il 1253 realizzò un grande fossato con terrapieno interno ricavato da materiali di risulta, con porte e pusterle, lungo le attuali vie Aliprandi, Visconti, Manzoni e Appiani. Grazie a rilievi archeologici e d'archivio conosciamo l'esatta posizione di Porta San Biagio (inizio di via Prima), di Porta De Gradi (alla fine dell'omonima via) e di Porta Olmo (tra via Osio e via Gramsci) e l'altezza delle strutture murarie nel Duecento. I terrapieni e le murature erano completati e rafforzati da torri e sovrastrutture in legno.

Il tratto di fossato orientale serviva anche allo smaltimento delle acque di piena del Lambro, che in quel settore sondava frequentemente provocando gravi danni. Il problema fu risolto per diversi decenni, fino al secolo successivo quando si incominciò a restringere progressivamente l'alveo originale del fiume. Il grande anello del "terraggio comune" interruppe parecchie vie che si dipartivano dal Borgo e solo alcune di queste verranno ricollegate nel XIX secolo. Il quartiere d'Arena risultò ridimensionato dal fossato e gli agglomerati esterni ebbero nuove denominazioni di riferimento. Un esempio per tutti: la fornace della zona di via Mentana fu indicata, successivamente, come appartenente alla contrada di San Vittore. Per i collegamenti interni si costruì il ponte di San Salvatore (al termine della via Santa Maddalena). Gli spazi all'interno delle difese, grazie alla maggiore sicurezza acquisita, attrassero nuovi investimenti edilizi e le comunità ecclesiastiche promossero l'edificazione di chiese sempre più grandi per il conseguente incremento demografico. I rappresentanti del Comune aumentarono il loro potere politico, giudiziario ed amministrativo ed emerse l'esigenza di creare una nuova sede con appropriati edifici, in grado di ospitare le accresciute funzioni e che rendesse visibile il potere comunale anche esteriormente.

Sul finire del secolo nacque nel cuore del Borgo, con un piccolo intervento urbanistico, il complesso costituito dal palazzo del podestà, il porticato con la grande sala superiore (Arengario), le carceri e tutti gli uffici pertinenti.

2.1.6.1.5. Radicalizzazione urbanistica nel XIV secolo.

Dall'inizio del XIV secolo il rifacimento-ampliamento completo del Duomo causò la ricomposizione dell'assetto urbanistico dell'intero isolato. Sparirono gli spazi comuni, il chiostro e la "cortina" (atrio coperto della precedente basilica) adibita a mercato, e ne furono creati di nuovi: il sagrato e la via Canonica. Il diminuito deflusso nell'alveo interno del Lambro provocò l'interramento naturale nelle anse dove la corrente era più debole ed i confinanti occuparono quei tratti di sponda non più lambiti dalle acque. L'isola che era posta a monte del ponte d'Arena (piazza Garibaldi) non fu più tale e alle arcate estreme dello stesso ponte vennero addossati degli edifici, riducendo così l'alveo di un terzo. Gli eventi politici, culminati con la sottomissione di Monza ai Visconti, portarono all'edificazione di mura in laterizi intervallate da torri e dalle ampliate porte borghigiane lungo il terraggio duecentesco e alla costruzione del Castello presso la strada diretta a Milano (tra largo Mazzini ed il Lambro), opere di guerra in grado di difendere il Borgo, ma soprattutto di costruire un avamposto protettivo per Milano verso nord-est e nel contempo controllare i commerci monzesi tramite i dazi alle porte.

Il Castello, intervento di grande rilievo edilizio ed urbanistico, trasformò l'estremità del Borgo. Aveva profondi fossati d'acqua derivati dal Lambro, alte mura, quattro possenti torri angolari, tre porte, la rocca ed il Palazzo Ducale. La sua costruzione comportò una nuova regimentazione delle acque del Lambro con una "chiusa grande", l'abbattimento dei mulini, nuove sistemazioni viarie, ma soprattutto la demolizione dei fabbricati della contrada d'Inghino e dell'antico monastero di Santa Maria, che venne ricostruito nell'isolato tra le attuali vie Osio e Italia.

2.1.6.1.6. La fissità e la rinascita nel 1700.

Dalla fine del XIV secolo assume importanza l'Ordine degli Umiliati, che si trovano in Sant'Agata, chiesa oggi distrutta, e il cui chiostro ospita il museo civico. L'ordine, soppresso da Papa Pio V nel 1571, sviluppò in città l'arte laniera, sostenendo la vita economica del borgo.

L'aspetto architettonico degli edifici privati durante questo secolo migliorò decisamente, tuttavia non vi fu un importante incremento quantitativo; vari fattori ne furono la causa : le ricorrenti pestilenze, l'avvento della signoria che limitò molte libertà mercantili e corporative ed un generale ristagno economico.

Mentre la città viene ridotta a feudo, l'architetto Ercole Turati, su disegno di Pellegrino Tebaldi, viene incaricato della costruzione del campanile del Duomo (1606)

L'insieme urbanistico dell'abitato di Monza sviluppandosi ed evolvendosi, per generazioni, secondo le esigenze dei fruitori, siano essi residenti o provenienti dal circondario, raggiunse un equilibrio soddisfacente che continuò a garantire fino al XVIII secolo tutte le esigenze del vivere quotidiano.

Il reticolo viario non subì mutazioni rilevanti ad eccezione della piazza Duomo, che fu realizzata nelle dimensioni attuali, alla fine del Cinquecento, tramite la demolizione di un intero quartiere. Edifici, palazzi e chiese in alcuni casi furono rinnovati, ma spesso sotto l'intonaco rinascimentale o barocco venne mantenuta la muratura tardomedievale.

La rinascita della città, indebolita non solo economicamente dalle vicende politiche di questi secoli, avviene con il passaggio dal dominio spagnolo a quello austriaco, nel 1706.

Maria Teresa d'Austria, incantata dalla salubrità dell'aria e del posto, con il figlio Ferdinando, inviato a Milano come governatore della Lombardia, decide di dare inizio alla costruzione della Villa Reale (1777 – 1780), che nei lussi dei suoi interni e

nell'imponenza del complesso, pensato secondo la tipologia delle ville suburbane settecentesche, diventerà nel tempo segno distintivo della preziosità architettonica non solo del parco, che svilupperà successivamente l'attuale fisionomia, ma di tutta Monza.

L'iniziale progetto di una casa di campagna si trasforma gradualmente, nei disegni dell'architetto Giuseppe Piermarini, che già aveva portato a termine la ristrutturazione del palazzo Ducale, in quello di una reggia vera e propria, che richiederà un cospicuo investimento non solo monetario ma anche temporale, concludendosi solo dopo circa tre anni di lavoro, nella linearità dell'elegante facciata e nelle ricche decorazioni interne, affidate ad artisti del calibro dell'Albertolli, del Traballesi e dei migliori artisti dell'epoca. Lo stesso Piermarini realizza, nell'attuale piazza Trento e Trieste, il teatro Arciduciale, anche questo segno della rifioritura della cittadina, destinata a continuare con l'interesse per Monza da parte di Napoleone.

Fu lo stesso Napoleone a volere, dopo l'insediamento in quello stesso anno nella villa, da allora "Reale", del Viceré d'Italia Eugenio di Beauharnais, la nascita di quello che a tutt'oggi è il più grande parco recintato d'Europa, estensione dei giardini all'italiana che già ornavano la Villa.

Su progetto dell'architetto Luigi Canonica, che pensò ad un adattamento dei resti delle medioevali cinzioni di Monza, creando una recinzione lunga quattordici chilometri e che inglobava gli elementi preesistenti del territorio di Monza, Veduggio, Biassono e San Floriano, il parco venne pensato come riserva di caccia e tenuta agricola modello, senza tralasciare un ideale estetico.

Il dominio francese sancì anche un rinnovato sistema viario, e (in seguito all'editto di Saint-Cloud) la creazione dei due nuovi cimiteri extra-urbani: uno presso l'attuale stazione ferroviaria e l'altro vicino alla chiesa di San Gerardo, patrono della città insieme a San Giovanni, costruzione tardo neoclassica edificata nel 1836.

2.1.6.2. Evoluzione urbanistica di Monza dal XVIII secolo ad oggi

La storia dello sviluppo urbano di Monza, a partire dall'inizio dell'Ottocento, è leggibile nelle sue mappe e nei suoi diversi strumenti urbanistici a confronto.

I piani riflettono non solo le differenti impostazioni culturali e tecniche, ma rappresentano richieste e tentativi di soluzione ai complessi problemi posti inizialmente dalla rapida crescita della città nel settore dell'industrializzazione e, successivamente, dalla sua vocazione residenziale e terziaria, con l'apertura al territorio della Brianza.

2.1.6.2.1. Prima metà del 1800.

A proposito di questo periodo, Leonardo Benevolo scrive: "a cavallo del fiume, la città antica occupa una superficie esigua, circa 100 ettari, che offre tuttavia l'impressione di una città più grande per la miniaturizzazione del tessuto edilizio, dove predominano le case di due o tre piani, sovrastate dalla mole del Duomo e della sua torre. Anche l'unico intervento d'insieme del secolo XIX, il rettilineo di via Vittorio Emanuele, è attentamente misurato e si conforma alla scala dei quartieri circostanti. I monumenti cittadini, religiosi e civili, spiccano quanto basta, senza forzature.

L'unico episodio di grandezza inconsueta non è un edificio ma un vuoto urbano: la splendida piazza del mercato (l'attuale Piazza Trento Trieste), dove il tessuto urbano si dirada offrendo alla città e all'intera Brianza uno spazio eccezionale di incontro e di scambi. L'importanza della storia passata si legge nella qualità, non nella quantità del costruito.

Le memorie custodite in città – ricordiamo soltanto il Tesoro nella cattedrale, che ha pochi paragoni in Italia e nel mondo – non hanno bisogno di essere esibite.

TAV.02.01-010
Inquadramento URBANISTICO
Dal XVIII secolo alla prima
industrializzazione del 1904.

2.1.6.2.2. Il 1836

La carta topografica di Giovanni Brenna del 1836 documenta l'espansione urbana della città di Monza qualificata dal linguaggio architettonico del neoclassicismo, in un sistema di prestigiose ville fuori dalle mura.

Ville neoclassiche con giardini romantici, subito celebrate. Eccelle la Villa Arciducale, costruita su progetto di Giuseppe Piermarini nel 1780, con le tre preesistenti ville Durini, Mirabello e Mirabellino, nel parco annesso, raccordato al centro antico da un sistema di viali a tridente sui quali si affacciano le prospettive delle ville dell'aristocrazia: villa Archinto e villa Melzi.

Nel territorio circostante si notano altre ville nobiliari fino a villa La Grassa, Villa Nuova, il palazzo Osculati, la villa Barbò e la villa Brambilla, sino alla villa Sormani a Moncucco.

2.1.6.2.3. Il 1845

Il nucleo antico della città è posto a cerniera della strada proveniente da Milano, che, alle soglie del territorio brianteo, si dirama nelle due direttrici per Como e Lecco, verso il Lago e lo Spluga. Sono le vie che conducono uomini e merci al centro e al nord Europa. Risultano demolite le antiche mura del Borgo Carrobbio e Porta Milano, a formare un vialone alberato che contribuisce a dare una nuova dignità urbana, e a collegare la Villa Arciducale all'antica direttrice per Milano, lambendo il nucleo storico.

Significativo per i futuri sviluppi della città è il nuovo tracciato della ferrovia Milano-Monza a sud del centro storico e realizzata nel 1840.

2.1.6.2.4. Età della prima industrializzazione: 1850 - 1904

Negli anni dell'Unità d'Italia Monza vive il declino dell'agricoltura e la crescita inarrestabile del settore industriale, soprattutto quella del cappello.

Con l'affermarsi della città quale centro di una fitta rete di comunicazioni, sia su strada, che su ferro, e col crescente richiamo di lavoratori, lo sviluppo urbano si amplia dal nucleo storico all'insieme dei borghi esterni, nella acquisita consapevolezza che la nuova città si estende al territorio circostante.

Il censimento 1861 indica una popolazione residente di 24'662 persone, quello del 1901 ne indica 42'124.

E' bene ricordare che sino alla metà dell'Ottocento, Monza era ancora tutta racchiusa tra le mura viscontee (tracciato delle attuali via Visconti, Manzoni e Appiani).

Lungo la strada per Milano e a ridosso della stazione ferroviaria sorgono le nuove fabbriche e gli opifici industriali che si estendono oltre la città murata.

Monza, da subito, utilizzò la normativa intervenuta in campo urbanistico e per le espropriazioni: si trattava della legge n.2359 del 1865 che indicava che i piani urbanistici dovevano essere redatti per motivi igienici, viabilistici ed estetici.

La Commissione d'Ornato della città di Monza promuove un sistema di allineamenti organici all'interno delle mura e adotta, 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.

Nel 1877 viene prolungata la ferrovia che si biforca per raggiungere le città di Lecco e di Como.

Nel 1887 l'ing. Michele Maggi, con una iniziativa privata, presenta il progetto urbanistico del Borgo Milano, secondo innovativi criteri di igiene. È evidente, dalla previsione di un sistema di nuovi servizi pubblici, una convergenza tra l'antica tradizione commerciale-artigianale e le nuove esigenze della produzione industriale. Negli anni immediatamente successivi vengono insediati nel nuovo quartiere l'Ospedale, una scuola elementare, un asilo infantile, e la caserma dei Carabinieri. A nord-ovest del nucleo storico, nel quadrilatero compreso tra le vecchie mura e il viale Cesare Battisti, prende forma, su progetto urbanistico di iniziativa privata a firma dell'ing. Monti, un quartiere residenziale con tipologia miste a cortina e a ville isolate.

Negli anni compresi tra l'ultimo decennio dell'Ottocento e i primi due decenni del Novecento Monza si afferma come capitale mondiale del cappello con la conseguente crescita di ricchezza, che consente di adeguare allo sviluppo industriale la rete dei servizi, tra i quali quelli dell'acqua potabile e dell'energia elettrica. In quegli anni si edificano il nuovo Cimitero ed il macello pubblico.

2.1.6.2.5. Piano Regolatore del 1925

La pianta topografica del 1920 rappresenta il tessuto cittadino sul quale ha operato il Piano Regolatore 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.; di esso sono autori gli ingegneri Giulio Redaelli, Ruggero Malegori, Giuseppe Albani, che realizzano il primo strumento urbanistico che si occupa di viabilità sia all'interno che all'esterno del centro storico. Il censimento di quegli anni, datato 1921, indica in 55'740 la popolazione residente.

Il Piano, anche se solo in parte realizzato, crea i presupposti per lo sviluppo successivo della città; ad esso è collegato il Regolamento Edilizio del 1928 che stabilisce l'obbligo della licenza edilizia per tutto il territorio comunale.

Su questa pianta topografica si può apprezzare la rappresentazione dei primi edifici industriali che costituiranno il complesso dell'ex Fossati & Lamperti.

All'interno del centro storico viene dato particolare risalto alla progettazione della nuova piazza Trento e Trieste, con l'inserimento del nuovo Palazzo Comunale e la contrapposizione speculare di un edificio a tre piani sul lato opposto. Un insieme di demolizioni prevede un rettilineo di collegamento con la piazza del Duomo.

Attorno alla piazza Trento e Trieste è previsto il riassetto viabilistico e il risanamento igienico-sanitario di alcuni quartieri.

Nella zona dei Mulini è progettato un asse di collegamento tra le via Italia e Porta Lodi, attraverso le vie San Giovanni Bosco – Mulini, con la realizzazione di un ponte sul Lambro.

Via San Martino viene collegata a piazza del Duomo con un percorso rettilineo.

Lungo la via Lambro si prevede l'abbattimento di vecchie costruzioni che non permettono di apprezzare il gioco dei volumi della parte absidale del Duomo e la conseguente formazione di uno slargo.

Lo strumento urbanistico progetta all'esterno delle mura una circonvallazione che, partendo da via Lombardia, gira verso nord-est fino al Cimitero e raggiunge la Strada per Lecco.

Il Piano non verrà trasmesso a Roma per l'approvazione e quindi non diverrà mai esecutivo. Le realizzazioni ed esso connesse si limiteranno al centro cittadino con l'edificazione di una parte del Palazzo Comunale, l'insediamento del monumento dei Caduti, la realizzazione di via Passerini e l'abbattimento della cortina addossata all'abside del Duomo.

TAV.02.01-011
Inquadramento URBANISTICO
Dal P.R.G. del 1925 al P.R.G. del 1971

Nel 1922 era stato costruito in soli 4 mesi l'autodromo. 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.

2.1.6.2.6. Il Concorso del 1933 e il P.R.G. del 1949

Il progetto, siglato C.M.N.P.22 (elaborato dagli architetti Chiodini, Moroni, Natali e Puntelli), propone la sistemazione di una nuova rete stradale, il tracciato della rete metropolitana, la zonizzazione, la sistemazione del centro cittadino e le fasi di attuazione.

Per quanto riguarda la viabilità, è prevista la riorganizzazione della rete urbana in termini radiocentrici e la formazione di una rete di circonvallazioni, tra cui il tracciato della Milano – Lecco, esterno all'abitato di San Fruttuoso e parallelo all'attuale viale Monza. Scartata ogni idea di espansione a "macchia d'olio", ossia per anelli concentrici successivi e continui, il Piano, modificando l'andamento tendenzialmente stellare del passato, prevede uno sviluppo radiale e contempla l'attuazione dei nuovi quartieri là dove già le naturali tendenze indirizzano l'edificazione e dove l'attuazione di nuove arterie e mezzi di comunicazione, quale principalmente la metropolitana, permetteranno il sorgere di nuclei autonomi. Si distinguono zone a costruzione intensiva, limitate al territorio compreso nella vecchia circonvallazione, zone a costruzione semi-intensiva fuori dalle mura, lungo le strade storiche, e zone a costruzione estensiva nella parte nord della città, verso il Parco e in corrispondenza ai nuclei di nuova creazione.

La zona industriale è prevista nel settore sud, sulla strada per Milano mentre la zona polisportiva in corrispondenza del soppresso Cimitero di San Gregorio. Ad est della ferrovia per Lecco si prevede un tubercolosario.

Lo studio particolareggiato del centro storico, indica precise scelte progettuali con sventramenti ed allargamenti: un'arteria sud-nord da via Italia attraverso piazza Trento e Trieste; la sistemazione della piazza Trento e Trieste; la stazione di testa delle linee tranviarie nella nuova piazza adiacente alle vie Manzoni e del Littorio; l'ampliamento di piazza Roma e di via Pretorio; l'isolamento della parte absidale del Duomo; la sistemazione del Lambro il cui corso viene deviato fuori dalle mura per dare alloggio nel livello interrato al passaggio della metropolitana e sul piano di calpestio ad un'ampia area verde; l'allargamento della via Mantegazza e la rettificazione di via Zucchi.

Dopo quattro anni dal concorso, nel 1937, l'Ufficio Tecnico Comunale presenta il proprio Piano Regolatore, rielaborando e unificando le proposte progettuali del concorso, con la volontà di riacquisire definitivamente la gestione in termini urbanistici della città e del suo territorio.

Il Piano, respinto in un primo tempo da Roma, viene approvato per le sole tavole grafiche nel 1949. l'edificazione continua a far riferimento al Regolamento Edilizio del 1928.

Il censimento 1931 rileva 59'984 residenti, quello del 1951 ne indica 73'114.

2.1.6.2.7. Piano Regolatore del 1959

Nell'immediato secondo dopoguerra la città di Monza si trova ad affrontare, in assenza di strumenti urbanistici adeguati, un eccezionale fenomeno migratorio dall'esterno.

A sottolineare il problema è il gruppo degli Architetti e Ingegneri liberi professionisti che, facendosi portavoce della cittadinanza, chiede all'amministrazione comunale di predisporre un nuovo Piano Regolatore, per lo sviluppo di una città che presenta caratteristiche particolari: da un lato una nuova vocazione residenziale dovuta al

pendolarismo dei milanesi, dall'altro un continuo incremento della attività industriali e un intenso sviluppo del terziario.

Nel 1953 l'amministrazione comunale fissa gli obiettivi base dello studio di revisione del Piano Regolatore, sottolineando l'importanza di due direttrici fondamentali:

- il percorso sud-nord del Molinetto e via Regina Margherita attraverso il centro storico;
- la trasversale est-ovest attraverso Piazza Carducci, piazza Roma e via Vittorio Emanuele.

I problemi più urgenti riguardano il bisogno di alloggi, l'insufficienza delle reti dei servizi pubblici e le difficoltà dei collegamenti viari tra le varie zone della città e del centro.

Nel 1955 vengono redatti dagli Uffici Tecnici, con la collaborazione del gruppo Ingegneri e Architetti, gli elaborati che, approvati dall'amministrazione comunale nel 1959, verranno inviati a Roma per l'approvazione.

Questo Piano, che accompagna la crescita di Monza negli anni decisivi del suo sviluppo, individua centri di vita nelle diverse zone periferiche e prevede l'inserimento del nuovo Ospedale nella zona nord-ovest della città.

Il modello rimane quello radiocentrico e il territorio comunale, diviso in varie zone funzionali, viene reso interamente edificabile, con una previsione di alta intensità edificatoria.

Il Piano viene esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici che muove varie osservazioni in seguito alle quali il Comune di Monza affida all'architetto Piccinato l'incarico della sua revisione.

2.1.6.2.8. Il Piano Regolatore Piccinato

Luigi Piccinato è incaricato della revisione del Piano Regolatore del 1959, al fine di studiare l'organizzazione urbanistica della città nell'ottica di una futura ulteriore espansione prospettata dalla forte immigrazione in atto negli anni Sessanta che, nell'ultimo decennio, aveva incrementato la popolazione residente di oltre 10'000 abitanti.

La capacità insediativa del Piano prevede il raddoppio della popolazione e il conseguente pari sviluppo dei servizi. Il Piano supera la consolidata struttura radiocentrica della città con una nova qualificazione delle aree esterne al centro storico, risolta con la proposta di un adeguato sistema viabilistico, che ne eviti l'attraversamento e della creazione di un nuovo centro direzionale, catalizzatore di un salto di qualità economico-sociale.

Le scelte viabilistiche, insieme a risolvere l'attraversamento est-ovest con assi attrezzati, collegano direttamente i due poli cittadini di maggiore attrazione: il centro storico e il nuovo centro direzionale. Quest'ultimo si colloca in un'ampia area di proprietà pubblica, che, per la sua vicinanza alla Valassina, può garantire la massima accessibilità dal territorio circostante.

Il Piano non prospetta alcuna strategia sul futuro delle attività industriali locali, mortificandone così lo sviluppo, mentre prevede la formazione e il potenziamento di quartieri residenziali decentrati dotati di adeguati servizi, di verde e di una rete stradale di interconnessione e di collegamento con i due "centri".

Nel sistema del verde proposto dal Piano, il percorso del fiume Lambro è l'elemento di continuità tra il Parco storico a nord della città e il Parco sud di progetto. Altre zone verdi sono previste lungo il canale Villorosi e nei vari quartieri.

2.1.6.2.9. Dal PRG del 1971 al Piano dei Servizi del 1980

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. Si faccia conto che la media degli ultimi 5 anni si aggira intorno ai 90.000 mc/anno.

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.

Nel frattempo, nell'aprile del 1975 era stata approvata la nuova legge urbanistica della neonata Regione Lombardia (1971), legge fortemente innovativa che 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.

Approfittando di questo fatto ed essendo ormai matura l'idea di dover rifare il PRG del '71, temendo che l'avvento del nuovo piano potesse comportare un "effetto valanga" sulle concessioni edilizie, si corse preventivamente ai ripari facendo approvare dal Consiglio comunale nel luglio del 1980 il cosiddetto 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, Casignolo. 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. (si veda la scheda relativa al Piano dei Servizi del 1980).

Come si può ben immaginare questa variante ebbe vita dura e breve. Venne pubblicata per le osservazioni, controdedita 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.

Ma la fine del Piano dei servizi non fu la sola "debacle" urbanistica di quel periodo. Se pur quella variante parziale era stata pensata 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. Neppure questo piano venne mai adottato, stroncato sul nascere dagli interessi immobiliari e dai conflitti politici interni alla maggioranza.

2.1.6.2.10. La bozza di piano del 1985

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.

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. (si vede la relativa scheda allegata).

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 Libertà/Bertacchi. Una zona per funzioni integrate pubbliche e private di rilevanza sovracomunale e comunale connesse con la mobilità fondamentale era individuata sulle aree del quartiere Casignolo tra le via Campania, Borgazzi e l'autostrada Monza-Rho (A52).

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale veniva confermata, come viabilità fondamentale, la “quadra stradale” intorno a Monza (A52, nuova Valassina, viale Stucchi/Industrie, la nuova SP 6 Monza-Carate). Nella viabilità locale, oltre alle storiche radiali di penetrazione, veniva prevista una strada interquartiere est-ovest per connettere le due parti della città 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 Libertà ad est, oltre alla stazione di Monza centro.

2.1.6.2.11. Il Piano Benevolo

Le profonde trasformazioni avvenute nel periodo 1951-1991 cambiano l'economia locale e Monza da città dell'industria diventa città del terziario: nel 1951 gli addetti all'industria sono 20'000 e gli occupati nel settore del terziario 8'390; nel 1991 gli addetti all'industria sono 21'114 e quelli del terziario 30'916.

I programmi di edilizia residenziale provocano la rimozione di buona parte degli edifici industriali realizzati a partire dal tardo Ottocento e determinano in periferia, sia per iniziativa privata che pubblica, programmi di alloggi che esauriscono le aspettative dell'incremento demografico.

La proposta di Benevolo porta ad una riqualificazione globale della città, con una diversa lettura dei vari aspetti di viabilità, aree verdi, residenza, servizi, settore produttivo, periferia e centro storico.

Particolare accento viene riservato al progetto del "Parco di cintura urbana" quale parco locale di interesse sovracomunale, con l'obiettivo sia di tenere separata la periferia monzese dall'agglomerato milanese e dai centri abitati limitrofi, che "di fornire margini per la correzione degli errori di sviluppo della stagione precedente".

Anche il Piano Benevolo favorisce la destinazione residenziale e di terziario rispetto al settore produttivo: vendono riconfermate le due nuove aree industriali al margine est della città, ma di dimensioni troppo limitate e soprattutto non collegate con aree simili nei comuni limitrofi.

Il problema della mobilità sul territorio, resa problematica dall'assenza di una gerarchizzazione delle arterie interne e dalla mancanza di un sistema distributivo intermedio tra la circonvallazione esterna e l'anello intorno al centro storico, viene affrontato con la proposta di modifiche alla rete ferroviaria, col suo interrimento, e a quella stradale, risolta per assi radiali.

Interessanti gli interrimenti stradali, quello della Valassina, per la separazione della circolazione locale da quella di attraversamento, e quello della via Boccaccia per motivi ambientali e paesaggistici, finalizzato alla ricompattazione del centro storico con il complesso della Villa Reale.

Numerose aree a parcheggio sono previste in tutti i settori della città con particolare attenzione alle autorimesse sotterranee poste ai margini e all'interno del centro storico.

Per quanto riguarda il centro antico, il Piano intende riequilibrare il rapporto-conflitto tra il tessuto storico e le aggiunte recenti. In particolare Benevolo ripropone il sapere della vecchia piazza del mercato con il recupero dei lineamenti originali e la formazione di un parcheggio pluripiano sotterraneo.

2.1.6.2.12. La variante generale del 2002

Fu fatta la scelta di spostare il progetto della nuova sede del Tribunale facendolo planare sulle aree dell'ex caserma IV Novembre (prima era destinato all'area ex Fossati/Lamperti) nei pressi del Rondò dei Pini e tutto ciò attraverso un complicato Accordo di Programma promosso dalla Regione, su richiesta del Comune.

La cosiddetta "quarta variante" modificò le previsioni del piano del 1997, con la motivazione di voler concedere volumetrie a fini "perequativi", spalmando più di 1.400.000 metri cubi per realizzare residenze nel parco di cintura urbana.

2.1.6.2.13. "Il Piano di Governo del Territorio del 2007"

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. Ma quali erano in sintesi i contenuti del nuovo PGT?

La salvaguardia delle ultime residue aree agricole esterne all'edificato (circa 10 chilometri quadrati) inserite nella cintura urbana (parchi di cornice), 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.

2.1.6.2.14. Variante Generale al P.G.T. del 2016

La Giunta Comunale, con propria deliberazione n. 403 del 5 luglio 2012, ha avviato il procedimento per la redazione di Variante al Piano di Governo del Territorio (PGT) vigente

Con Deliberazione n.53 del 7 luglio 2016 è stata adottata la Variante al PGT vigente, unitamente al Rapporto Ambientale e alla Dichiarazione di Sintesi.

Si rammenta che, ai sensi e per gli effetti dell'art.13, c.12, della L.R. n.12/2005 *“Nel periodo intercorrente tra l'adozione e la pubblicazione dell'avviso di approvazione degli atti di PGT si applicano le misure di salvaguardia in relazione a interventi, oggetto di domanda di permesso di costruire, ovvero di denuncia di inizio attività, che risultino in contrasto con le previsioni degli atti medesimi”*.

Obiettivo dell'Amministrazione Comunale è che Monza conservi le sue caratteristiche qualitative, attraverso un'equilibrata organizzazione del territorio comunale, garantendo il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività locale senza pregiudicare la qualità ambientale del territorio e la sostenibilità urbanistica da coniugare con la sostenibilità ambientale.

A tal fine sono state apportate modifiche puntuali alle Norme Tecniche di Attuazione, al Piano delle Regole e al Piano dei Servizi vigenti oltre che alla completa redazione del nuovo Documento di Piano.

2.1.7. Assetto Viario

L'Assetto delle vie di comunicazione rimane pressoché immutato fino al 1850; costituito da percorsi agricoli di connessione tra Monza e Milano, Lecco, Bergamo e i comuni limitrofi.

Si tratta di collegamenti di piccola sezione con andamento sinuoso che seguono la sistemazione del territorio agricolo e collegano le innumerevoli cascine diffuse in ogni direzione per effetto della limitata dimensione dei fondi agricoli. Le uniche presenze viabilistiche nel Comune di Monza estranee a questa tipologia di percorsi sono il viale prospettico della Villa Reale, legato più ad esigenze rappresentative e formali che di reale utilizzo, e il suo collegamento con Milano attraverso il Viale Lombardia.

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

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

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

Fondamentale a questo proposito è la realizzazione dell'interramento del Viale Lombardia ad ovest dell'abitato: tale asta infatti rappresenta il lato ovest della "quadra" viabilistica di rapido scorrimento urbano.

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

Per quanto riguarda invece il sistema ferroviario, il territorio comunale è attraversato (caso assai poco frequente in Lombardia, soprattutto per le città di dimensioni rilevanti) da due tracciati ferroviari: la ferrovia Milano – Lecco e la Milano – Como.

Il P.G.T. assume come obiettivo la promozione del ruolo a carattere regionale di tali ferrovie, prevedendo nuove fermate all'interno del tessuto urbano, alcune di rapida realizzazione, e la piena realizzazione di quelle esistenti, anche attraverso servizi correlati alle fermate.

Addentrando in un'analisi sempre più dettagliata del contesto urbano. Si è cercato di individuare e descrivere le caratteristiche dell'area metropolitana di Monza.

Monza è raggiungibile attraverso l'Autostrada A4 Torino-Trieste, la Tangenziale Nord di Milano (A52) e la Tangenziale Est di Milano (A51). La strada statale 36 la collega con Milano, Lecco e Sondrio. Il tratto urbano della statale 36 è stato completamente interrato per risolvere i grossi problemi di traffico grazie alla separazione tra il flusso che percorre la SS36 solo di passaggio e il traffico locale.

Per quanto riguarda i trasporti pubblici su gomma Monza è dotata di 6 linee di trasporto pubblico urbano gestite dalla TPM (Trasporti Pubblici Monzesi) che collegano i quartieri della città con il centro e con alcuni paesi limitrofi. Le linee sono:

1. S.Albino - S.Alessandro;
2. DS/SN: Circolare Sinistra / Circolare Destra
3. Brugherio - Villasanta

4. Vedano – Taccona / S. Fruttuoso (Via Metauro)
5. S. Fruttuoso – Muggiò (Taccona) / Nova Milanese
6. Via Pellegrini - Nuovo Ospedale S.Gerardo

Circolano sul territorio comunale anche autobus extraurbani:

Monza - Barzio (SAL) / Monza - Busnago (ATM) / Monza - Cambiagio (CTNM) / Monza - Cantù (SPT) / Monza - Carate - Giussano (ATM) / Monza - Lissone - Seregno (CTNM) / Monza - Milano (ordinaria) (ATM) / Monza - Milano (celere) (ATM) / Monza - Milano MM3 (ATM) / Monza - Oggiono (SAL) / Monza - Porto d'Adda (AGI) / Monza - Saronno (CTNM) / Monza - Trezzo sull'Adda (ATM).

Per quanto riguarda i trasporti pubblici su ferro la stazione di Monza è attraversata da quattro linee ferroviarie che fanno capo alle Ferrovie dello Stato:

1. la Milano-Chiasso (elettrificata a doppio binario);
2. la Milano-Bergamo via Carnate (elettrificata a doppio binario nella tratta Milano-Carnate, a binario unico per il rimanente tratto);
3. la Milano-Lecco-Tirano (elettrificata a doppio binario nella tratta Milano-Carnate e Airuno-Lecco, a binario unico per il rimanente tratto);
4. la Milano-Molteno-Lecco (detta anche "Littorina", non elettrificata a binario unico).

La città è dotata di due stazioni: Monza Centrale, in cui fermano tutte le linee, e Monza Sobborghi, solo per la linea Milano-Molteno-Lecco. La Stazione centrale da poco è stata completamente ristrutturata, con l'apertura di un sottopassaggio che la mette in comunicazione direttamente con piazza Castello, facilitando così l'accesso dalla zona est della città e dalla Brianza. Sono stati inoltre completati un nuovo parcheggio da 140 posti e la nuova autostazione, sempre con ingresso da piazza Castello.

Sono state proposte altre quattro stazioni (Monza Libertà, Monza S. Alessandro, Monza S. Biagio e Monza Elvezia), ma, tranne per la prima stazione, già progettata, si è ancora molto lontani dalla fase progettuale. Infine è da menzionare la Stazione Reale, situata sull'attuale viale Cesare Battisti, costruita in stile eclettico nel 1884 ad uso della famiglia reale per i suoi spostamenti in ferrovia.

2.1.8. Emergenze Cittadine

Per una città come Monza che ha rivestito un ruolo da protagonista nella storia, a partire dalla sua fondazione fino ai giorni nostri, è indubbio che presenti molti Landmark all'interno del proprio tessuto: segni indelebili del passato, certezze per il presente ed opportunità per il futuro.

Questo termine inglese è usato per indicare un punto di riferimento o un punto di interesse storico, visuale o paesaggistico.

All'interno del tessuto della città sono stati individuati tali punti che sono stati suddivisi in classi in base alla loro funzione.

Sono state evidenziate 9 architetture di carattere civile ovvero che ospitano funzioni riguardanti l'amministrazione pubblica, i trasporti, i servizi, ecc. tali edifici sono:

- Il Municipio, nella sua sede centrale di piazza Trento Trieste, sede dei principali uffici legati all'amministrazione comunale;
- Ufficio centrale delle Poste lungo corso Milano;
- La Stazione Centrale delle Ferrovie dello Stato posta in via Arosio;
- La sede principale del Tribunale di Monza in piazza Garibaldi;
- Gli uffici di rappresentanza della Prefettura di Stato che hanno trovato posto nella Villa Fossati & Lamperti lungo via Toniolo;
- La nuova grande piazza del Mercato in piazza Cambiaghi;
- Il cimitero comunale al termine di via Ugo Foscolo;
- La nuova sede del carcere di Monza che ha trovato posto in via Sanquirico;
- La nuova sede degli uffici della provincia di Monza e Brianza in via Grigna.

Sono state invece segnalate 6 architetture di carattere storico ovvero che riguardano avvenimenti del passato o che fanno parte della storia che ha plasmato la faccia della città e tali edifici sono:

- La Villa Arciducale divenuta Villa Reale dopo l'unità d'Italia;
- La Cappella Espiatoria, un memoriale voluto da Vittorio Emanuele III per commemorare l'assassinio del padre, Umberto I e che si trova lungo il viale Cesare Battisti ma che si attesta su una via parallela ovvero lungo via Matteo da Campione;
- Il Palazzo dell'Arengario, situato in piazza Roma, che non è altro che l'antico palazzo comunale risalente al XIII secolo;
- La stazione reale utilizzata dalla famiglia reale e dal suo seguito per raggiungere Monza e la Villa Reale;
- Il Ponte dei Leoni lungo via Vittorio Emanuele II che rappresenta uno degli attraversamenti storici del fiume Lambro fino dalla fondazione della città;
- La torre viscontea visibile da via Azzone Visconte ma che alla fine risulta essere una ricostruzione storica molto fedele.

Nel tessuto cittadino sono state individuate 3 architetture di carattere "sanitario" ovvero che ospitano servizi socio sanitari. Tali edifici sono:

- L'ospedale Nuovo, detto San Gerardo, con la sede dell'Università degli studi di Milano Bicocca nella parte nord-ovest della città;
- L'ospedale Vecchio localizzato lungo via Solverino all'interno del tessuto fitto della città di Monza
- La nuova sede del C.A.M. lungo viale Elvezia.

Sono state riscontrate 6 architetture a carattere ludico sportivo dove si svolgono vari eventi durante tutto l'anno. Tali edifici sono:

- L'autodromo di Monza che ospita annualmente una tappa del campionato di Formula1 ed è costruita all'interno del grande parco della Villa Reale;

TAV.02.01-014
LANDMARK
Architettura di carattere
pubblico/amministrativo e di
carattere storico

TAV.02.01-015
LANDMARK
Architettura di carattere "sanitario", a
carattere ludico/sportivo e di
carattere religioso

- Il grande stadio Brianteo costruito lungo viale delle Industrie, nella zona periferica della città e che può ospitare grandi eventi oltre alle partite di calcio;
- Lo stadio ex Sada costruito a ridosso del centro storico e della stazione centrale di Monza e che ospitava la partite della squadra di calcio del Monza prima della costruzione dello stadio Brianteo. Oggi questa struttura è stata parzialmente recuperata e viene utilizzata dalla squadra femminile della città;
- Il Pala Candy che non è altro che un grande palazzetto dello sport costruito nelle vicinanze dello stadio Brianteo, lungo viale delle industrie nella nuova zona sportiva;
- Il recupero dell'ex palazzo del Littorio oggi chiamato Binario 7 perché sorge in prossimità dello scalo merci e che oggi ospita anche un piccolo centro congressi;
- Il teatro Manzoni situato lungo via Manzoni all'interno del tessuto del centro storico di Monza.

Nel tessuto cittadino della città sono state segnalate 6 architetture di carattere religioso anche se in tutta la città sono molte di più le chiese e le strutture religiose presenti. Quelle qui segnalate sono:

- Il Duomo di Monza con la sede del tesoro del Duomo;
- La chiesa di San Gerardo;
- La chiesa di Santa Maria al Carrobiolo;
- La chiesa di Santa Maria in Strada;
- La chiesa di San Pietro martire;
- La chiesa di Santa Maria delle Grazie.

Alcune delle emergenze riscontrate nel tessuto cittadino ricadono all'interno delle aree oggetto di intervento o sono poste sul limitare di queste. Occorre tenerne conto nel momento in cui si andrà ad intervenire vicino a queste ricordandone l'importanza che rivestono per la città.

2.1.9. Analisi Statistiche

Le analisi demografiche, eseguite su dati censuari o comunali, permettono di comprendere i cambiamenti della composizione e dei caratteri della popolazione.

Elaborazioni di maggior dettaglio consentono di mettere in evidenza fenomeni quali l'invecchiamento, la dipendenza della popolazione non attiva (quella in età pensionabile o scolastica) su quella attiva (le fasce in età lavorativa), i salti migratori o i saldi naturali.

Frederick Steiner evidenzia tre tipi di studi sulla popolazione importanti nel campo della pianificazione e della progettazione urbana:

1. I trend: analisi che riguardano i cambiamenti nel numero, nell'ubicazione e nella composizione della comunità;
2. Le caratteristiche: analisi che comprendono l'età e la composizione per sesso, statistiche su nascite e morti, la composizione etnica, la distribuzione, la migrazione, ecc.
3. Le proiezioni: analisi che utilizzano il modello di analisi per coorti, l'interpolazione geometrica e i modelli di simulazione.

Le analisi economiche tendono a riconoscere i fenomeni legati alle attività produttive, alla composizione della forza lavoro e alle tendenze del mercato immobiliare.

Tali analisi sono importanti in quanto la trasformazione di una parte della città ha sempre un effetto sul contesto circostante.

**TAV.02.01-016
ANALISI STATISTICHE**

Sono state eseguite alcune ricerche statistiche per vedere come si compone la cittadinanza di Monza.

La prima ricerca mostra la suddivisione dei residenti suddividendoli in stranieri e in monzesi. Le due percentuali ottenute sono state suddivise per fasce di età per poter vedere come sono distribuite le varie età sia per i monzesi che per gli stranieri allo scopo di sapere quali possono essere le maggiori necessità, bisogni, domande, ecc. delle fasce con la maggiore percentuale.

Visto che le necessità delle persone possono cambiare non solo in base all'età ma anche in base al sesso è stata eseguita un'analisi che divide la popolazione in maschi e femmine e per stato civile.

Un'altra fondamentale ricerca è stata fatta per quanto riguarda le motivazioni che spingono le persone delle altre città ad entrare in Monza e si è riscontrato che $\frac{1}{4}$ di queste persone arriva in città per soddisfare la domanda di istruzione mentre il resto entra in città per lavoro.

All'interno del tessuto cittadino gli spostamenti avvengono per studio o per lavoro in percentuali uguali, circa al 50% ciascuno. Quasi il 90% delle persone che lasciano giornalmente la città di Monza lo fanno per motivi lavorativi.

E' stata svolta un'analisi dei mezzi di trasporto utilizzati dai cittadino monzesi per vedere quali sono le tendenze che hanno i cittadini e se era il caso di potenziare, migliorare, ecc. le varie tipologie di trasporto.

E' stata condotta anche un'analisi per tipologia delle imprese presenti sul territorio della città per vedere quale è la vocazione della città e quali possono essere le nuove tendenze.

L'ultima analisi svolta riguarda invece la suddivisione dei residenti in Monza per condizione professionale per sapere quali potrebbero essere le richieste di questi gruppi.

2.2 Analisi del contesto

La conoscenza diretta del contesto in cui si inserisce l'intervento è un'esperienza irrinunciabile per un progettista.

L'esperienza di recarsi per il tempo necessario nell'area di progetto è in grado di svelarne le componenti: suoni, colori, odori, forme, combinazioni, espressioni, ecc. in breve quel *genius loci* in grado di guidare il progetto verso percorsi imprevedibili.

Genius loci è divenuta un'espressione adottata in architettura per individuare un approccio fenomenologico allo studio dell'ambiente, interazione di luogo e identità. Con la locuzione di *genius loci* si intende individuare l'insieme delle caratteristiche socio-culturali, architettoniche, di linguaggio, di abitudini che caratterizzano un luogo, un ambiente, una città. Un termine quindi trasversale, che riguarda le caratteristiche proprie di un ambiente interlacciate con l'uomo e le abitudini con cui vive questo ambiente.

Il sopralluogo quindi è anche il momento nel quale i pregiudizi decadono e nuove idee prendono forma.

“Pensare “out of the box” significa soprattutto, per il progettista, fare un esercizio di immaginazione che collochi il progetto dentro la città presente e a quella futura. Significa non limitare il pensiero esclusivamente dentro ai confini dati, negando il rapporto virtuoso o virtuale che si potrebbe innescare, dopo la realizzazione, con l'intorno.

Significa sapere che non c'è una sola soluzione a un problema e che le soluzioni sono determinate anche dal modo di programmare, organizzare e svolgere le analisi in un processo di progettazione urbana.”

Danilo Palazzo, “Urban Design”, 2008

2.2.1. Analisi di Studio

Di seguito viene riportata una attenta analisi dei vari tessuti che, sovrapponendosi relazionandosi ed articolandosi tra loro, concorrono a formare la città come la conosciamo oggi.

L'attenzione è stata posta su sei diversi tipi di tessuti:

1. Il tessuto **residenziale**, analizzandone gli edifici con il criterio del numero dei piani dei singoli edifici
2. Il tessuto **produttivo**, suddividendo i complessi in quelli che ancora sono operativi, quelli che oramai sono solamente aree dismesse e quelli in cui avviene solo il deposito della merce;
3. Il tessuto **commerciale**, classificando i vari esercizi per tipologia;
4. Il tessuto **dei servizi**, raggruppandoli per la gamma delle offerte
5. Il tessuto **delle strade**, gerarchizzandole secondo il flusso di traffico riscontrato
6. Il tessuto **del verde**, catalogandoli per analogia di destinazione d'uso.

Queste letture dei vari tessuti sono state realizzate per poter avere una fotografia aggiornata e dettagliata dello stato attuale delle aree limitrofe alle zone di intervento e per rendere più efficace e completa la conoscenza del luogo.

Le analisi qui realizzate non sono state realizzate solo all'interno del confine dell'area di intervento ma vengono analizzate anche le aree limitrofe uscendo dai limiti imposti dalle richieste del concorso European 7 e dagli ambiti stabiliti dall'Amministrazione Comunale.

TAV.02.02-017
STUDIO DEI TESSUTI CITTADINI

In questa fase di progettazione urbana ci proponiamo di pensare “**out of the box**”, che possiamo tradurre nei seguenti punti.

1. **Allargare** i confini dell'analisi (nessuna area è un'isola);
2. **Non restare chiusi** all'interno dell'area e delle richieste. Estendere il progetto anche all'esterno, proponendo modifiche di ciò che sta fuori (per esempio rispetto ai collegamenti dei trasporti pubblici, alle connessioni con le risorse naturali esterne, con le viste e il paesaggio);
3. **Guardare** al progetto non solo con gli occhi di un progettista ma immaginare come potrebbe essere visto e avvolto da chi non conosce tale linguaggio;
4. **Ampliare** i riferimenti del progetto da quelli rigorosamente disciplinari, ad altri magari suggeriti dalla natura, dall'arte, dalle tradizioni.

Sono riportati qui di seguito le conclusioni tratte dalle analisi svolte.

Dall'analisi del **tessuto residenziale** esistente si può evincere che le aree interessate dall'intervento sono strettamente correlate:

- (1) a nord-ovest da un fitto tessuto residenziale la cui altezza cresce e i cui fronti diventano più continui a mano a mano che si avvicina al centro storico;
- (2) a nord-est trova luogo una intercapedine costituita da altri tipi di tessuti (industriale e del verde che saranno analizzati nelle prossime tavole) prima di poter individuare un tessuto urbano consolidato;
- (3) a mano a mano che si procede verso sud si va a caratterizzare l'agglomerato urbano del quartiere s.Rocco di Monza che parte, in prossimità dell'area dell'ex Cotonificio Fossati & Lamperti e dell'area Ex T.P.M., con una densità bassa che aumenta pian piano avvicinandosi alla chiesa del quartiere.

Dall'analisi del **tessuto produttivo** esistente si può evincere che:

- (1) L'area TPM è ancora parzialmente in uso come deposito autobus;
- (2) Una parte dell'area della Ex-Fossati Lamperti risulta ancora utilizzata come archivio del tribunale e deposito di materiale del Comune come transenne, cartelli, ecc. ed è anche sede centrale della protezione civile. Queste funzioni sono state inserite all'interno della costruzione più recente.
- (3) È presente un tessuto produttivo ancora attivo e ben sviluppato, l'unica area che ha perso il suo carattere è proprio quella interessata dall'intervento;
- (4) Le tipologie produttive sono comunque disparate: si passa da depositi per materiali edili e, a ditte tessili di filati e molte carrozzerie.
- (5) Le nuove industrie sono localizzate soprattutto in prossimità delle grandi arterie come corso Milano e viale Campania che collegano rispettivamente al viale delle Industrie e quindi verso Vimercate e la tangenziale est e verso Sesto San Giovanni e Milano.

Dall'analisi del **tessuto commerciale** esistente si può osservare che:

- (1) La maggior parte dei negozi di vicinato è raggruppata lungo due assi principali: corso Milano, via di sviluppo di Monza verso la città di Milano e via D'Annunzio;
- (2) Molto diffuse nella zona sono le concessionarie di automobili e di motociclette;
- (3) Di rilevante impatto nello skyline della città è l'imponente edificio degli uffici della Philips localizzato in prossimità della Ex-Fossati Lamperti;
- (4) A sud dell'ex T.P.M. sono presenti centri per lo svago e il tempo libero come saune, piscine, palestre, ecc.
- (5) A nord dell'area ex TPM si trova un complesso di edifici commerciali con una forte carica formale.

- (6) Le aree in prossimità dell'ex Macello e poco servite da negozi di vicinato e di altre attività commerciali. Si sottolinea però la presenza di un centro commerciale di modeste dimensioni.
- (7) All'interno del centro storico e comunque in prossimità di questo si nota un aumento della superficie delle attività commerciali.

Dall'analisi del **tessuto dei servizi** esistenti si può evincere che:

- (1) All'interno dell'area di intervento si possono localizzare due centri sportivi: lo storico stadio Sada più a nord e il centro sportivo Verga a sud, che hanno una notevole importanza a livello della storia sportiva della città;
- (2) Possiamo riscontrare nelle vicinanze delle area oggetto di intervento la presenza di alcune chiese con i rispettivi oratori e centri di aggregazione giovanile;
- (3) Nelle immediate vicinanze dell'area della Ex-Fossati Lamperti si trova la scuola superiore dell'IPSI e più a sud una scuola elementare.
- (4) Una scuola elementare è presente anche ad est dell'ex Macello;
- (5) Nelle vicinanze degli uffici di rappresentanza dalla prefettura si trova anche una centrale dell'Enel con alcuni edifici in parte dimessi e che potrebbero essere inseriti all'interno dell'intervento;
- (6) Vicino al centro storico è localizzata la stazione ferroviaria e il complesso Binario 7 che ospita un centro polifunzionale molto attivo.

Dall'analisi del **tessuto stradale** esistente si osserva che le aree interessate dall'intervento sono così servite:

- (1) L'area della Ex-Fossati Lamperti è lambita a nord da uno dei soli tre attraversamenti veicolari che avvengono sotto o sopra la ferrovia; gli altri sono localizzati uno in prossimità del centro storico e l'altro in zona S. Rocco;
- (2) L'area della TPM è tangente alla vecchia congiungente tra Monza e Milano, la ex S.S. 36;
- (3) L'area dell'ex Macello è lambita su due lati da due strade ad altissima percorrenza che collegano da un lato al centro storico e dall'altro al Viale Delle Industrie;
- (4) Le aree più a sud risultano vicine al viale delle Industrie, alle superstrade e all'autostrada garantendo una facile e veloce accessibilità.

Dall'analisi del **tessuto del verde** e delle acque esistente si può dedurre che:

- (1) Nel mezzo delle aree interessate dall'intervento scorre il canale Villoresi da est ad ovest mentre il fiume Lambro divide in due la zona scorrendo da nord a sud, quasi suddividendo l'area in 4 quadranti;
- (2) Tutta la zona a est del Lambro si presenta libera da costruzioni rilevanti, tranne per la Cascinazza ed è occupata da vasti campi che svolgono anche la funzione di sacche per una eventuale esondazione del Lambro;
- (3) A sud dell'area della Ex-Fossati Lamperti si trova una ampia zona a verde;
- (4) Tra le aree della ex T.P.M. e della Ex-Fossati Lamperti si trova un parco privato di una villa storica di elevato pregio;
- (5) Nell'ampia zona verde di fronte all'area ex T.P.M. è prevista l'arrivo della linea M5;
- (6) L'area con gli uffici di rappresentanza della prefettura si presenta con verde di pregio.

Lynch, "L'immagine della città",
1985, p.29

TAV.02.02-018
IMMAGINE URBANA

2.2.2. Immagine Urbana

Obiettivo di questo studio nel campo della progettazione e pianificazione urbana è quello di individuare "l'immagine pubblica", ovvero, "il quadro mentale comune che larghi strati della popolazione di una città portano con sé: aree di consenso che ci si può attendere insorgano nell'integrazione tra una singola realtà fisica, una cultura comune e una uguale costituzione fisiologica."

L'analisi è stata condotta su quattro elementi ricorrenti:

1. I Percorsi;
2. I Riferimenti;
3. I Nodi;
4. I Margini.

2.2.2.1. I percorsi

I percorsi sono i canali lungo i quali l'osservatore si muove abitualmente, occasionalmente o potenzialmente. Possono essere strade, vie pedonali, linee di trasporto pubblico, canali, ferrovie, ecc. Per molte persone, questi costituiscono gli elementi preminenti della loro immagine della città.

Si può notare come esista una fitta rete di percorsi sia ciclo-pedonali che su gomma su entrambi i lati della ferrovia.

Purtroppo il percorso su ferro divide in due le aree di intervento e ancor più grave, divide in due la zona sud della città.

Infatti si può notare come esistano moltissimi fondi chiusi tra via Borgazzi – via Milano e la ferrovia, proprio perché la presenza della ferrovia non permette la continuazione di tali vie.

La stessa situazione capita anche ad est della ferrovia dove i percorsi sia pedonali che su gomma sono interrotti dal corso del fiume Lambro e dal Canale Villoresi.

2.2.2.2. I Riferimenti

I riferimenti sono un altro tipo di elementi puntiformi, ma in questo caso l'osservatore non vi entra, essi rimangono esterni, sono generalmente costituiti da un oggetto fisico piuttosto semplicemente definito.

All'interno del tessuto cittadino sono presenti alcune facciate di edifici che spiccano rispetto alle altre per particolare attenzione formale nella composizione della facciata. Tali facciate emergono rispetto a quelle vicine e rappresentano punti ben riconoscibili nella città.

Nella parte sud del centro storico è presente una grande fontana con aiuole molto curate.

Il Canale Villoresi dove incrocia via Borgazzi da origine ad una cascata per poter passare al di sotto della via stessa per non interromperla.

Un luogo ben riconoscibile è il punto dove il Canale Villoresi incrocia il Fiume Lambro e vi passa sopra sempre all'interno del canale che diventa un ponte, al di sopra del quale è stata realizzata una passerella pedonale.

Molto riconoscibili sono anche le lunghe e alte mura che cingono alcuni dei lotti oggetto di intervento.

2.2.2.3. I Nodi

I nodi sono i punti, luoghi strategici in una città, nei quali un osservatore può entrare, sono i fuochi intensivi verso i quali e dai quali egli si muove. Essi possono essere anzitutto congiunzioni, luoghi di interruzione nei trasporti, un attraversamento o una convergenza di percorsi, momenti di scambio da una struttura ad un'altra.

I nodi possono essere semplicemente delle concentrazioni, la condensazione di qualche uso o caratteristica fisica.

È possibile riscontrare quattro tipologie differenti di "Nodi".

Sul territorio, lungo il sito in oggetto, vi sono alcuni edifici pubblici quali la stazione centrale delle Ferrovie dello Stato, il Palazzo delle Poste e l'edificio che ospita gli uffici di rappresentanza della Prefettura che si trovano all'interno di un bellissimo giardino di grande pregio.

In questa zona della città è presente solo un grande parcheggio, punto di interscambio tra il trasporto su gomma e su ferro, nella zona retrostante alla stazione centrale. In questa zona, vista l'importanza cruciale e la vicinanza al centro storico, vi è anche il capolinea dei trasporti pubblici.

Pochi sono i parchi pubblici e le piazze che possono essere utilizzate dai cittadini, almeno in questa zona della città.

Vi sono due centri sportivi e l'edificio Binario 7 che ospita un centro congressi e altri servizi.

2.2.2.4. I Margini

I margini sono gli elementi lineari che non sono usati o considerati come percorsi dall'osservatore. Essi sono confini fra due diverse fasi, interruzioni lineari di continuità, rive, linee ferroviarie in trincea, margini di sviluppo edilizio, mura, ecc. Questi elementi di margine per molti costituiscono importanti caratteristiche dell'organizzazione, particolarmente per la capacità di tenere assieme aree generalizzate, come fanno l'acqua e le mura che circondano una città.

È possibile riscontrare 4 tipologie differenti di margini.

Essendo un intervento da attuarsi all'interno di un tessuto cittadino molto antico si possono trovare i fronti degli edifici che costituiscono gli isolati. Tali isolati non presentano la possibilità di essere attraversati e quindi le facciate risultano vere e proprie barriere, seppur alcune caratterizzate da una certa bellezza formale.

Nella zona est della città il Canale Villoresi scorre ad una quota superiore rispetto a quella del piano campagna (circa mt. 4,00) determinando sia un ostacolo visivo che fisico, attraversabile in pochissimi punti.

Nella zona sud della città la ferrovia "viaggia" allo stesso livello della quota campagna o addirittura ad un livello superiore diventando un altro ostacolo visivo e fisico.

L'ultima tipologia di margine è costituita dalle alte recinzioni dei lotti industriali che costituiscono o meno le aree di intervento. Recinzioni che costituiscono un altro ostacolo visivo e fisico.

2.3. Sito di intervento

Le aree in oggetto si collocano a sud del centro storico di Monza, lungo la direttrice infrastrutturale (strada e ferrovia) storica di collegamento fra Milano e Monza, generatrice nel tempo di processi conurbativi (ex Strada Statale 36) e lungo il corso del canale Villoresi che scorre in direzione quasi ortogonale a questa, soprattutto per quanto riguarda la localizzazione dell'ex macello e dell'ex carcere.

Dal punto di vista del sistema ambientale e del verde, l'area Fossati/Lamperti si estende oltre la ferrovia verso il cuneo verde di campagna residua che, lungo il Lambro, si insinua fino alle porte del centro storico, in corrispondenza dell'incrocio fra il fiume ed il canale Villoresi.

L'accessibilità su ferro è attualmente correlata alla stazione ferroviaria di Monza, 1,50 km a nord della TPM e raggiungibile a piedi o con mezzi di superficie lungo la già citata via Borgazzi.

È previsto a medio termine il prolungamento della MM1 da Sesto S. Giovanni a Monza, con una fermata proprio in corrispondenza delle aree in oggetto.

A scala urbana, la riqualificazione della Fossati/Lamperti costituisce una rete di polarità in modo sistemico con la riqualificazione dell'area del macello e dello scalo merci.

Dal punto di vista del disegno urbano, il tessuto nel quale è inserita la TPM evidenzia il diradarsi della trama urbana: i fronti serrati ed allineati caratterizzanti il tratto settentrionale di via Borgazzi cedono il passo a residenze con giardini e residui brani rurali (Cascina Primavera). Si segnala immediatamente a nord della TPM la riqualificazione di un isolato industriale di carattere urbano ed innovativo, che costituisce un elemento di qualità, anche architettonica, caratterizzante il contesto. Più a sud, in corrispondenza del sottopassaggio pedonale esistente, si segnala un incrocio-piazzetta sul quale si affacciano due edifici residenziali d'epoca, che rendono interessante l'accesso al citato sottopasso.

Fra la TPM e la ferrovia si segnala un vasto parco residenziale che, insieme allo storico giardino dell'area ex giudici di pace, costituisce una preziosa risorsa sia dal punto di vista paesaggistico sia dal punto di vista ambientale per questo ambito urbano.

La Fossati/Lamperti, a est della ferrovia, costituisce uno degli storici insediamenti industriali di Monza, avamposto dell'espansione industriale nella campagna a sud di Monza.

L'area di intervento interesserà tutta la fascia indicata dal bando di concorso dell'European 7, allargata anche alle aree limitrofe dell'ex macello e dell'ex carcere (ambienti carichi di un rilevante aspetto scenografico ed un sapiente gioco di vuoti e di pieni), in un'ottica di una rigenerazione su scala urbana della zona sud della città di Monza.

Considerando le aree più estreme, il sito di intervento ha le seguenti dimensioni:

- Km 1,60: in direzione nord sud estendendosi dal centro storico alle zone poco più a sud dell'area ex – Trasporti Pubblici Monzesi;
- Km 1,70: in direzione est ovest estendendosi dalla prevista stazione della MM5 all'incrocio della pista ciclabile da realizzare lungo il Canale Villoresi e via Buonarroti.



35. Veduta aerea delle aree di intervento.



36. Veduta aerea del lotto dell'ex filatura meccanica Fossati & Lamperti.

2.3.1. Macroaree A

Questa macroarea risulta essere la parte più a nord dell'intero intervento e lambisce la zona meridionale del centro storico. Al centro di quest'area si trova un grande incrocio tra 6 strade che costituiscono il primo punto a sud del centro storico che permette di scavalcare i binari della ferrovia.

La prima strada che si attesta su questo incrocio è via Alessandro Manzoni che risulta essere una strada a doppio senso di marcia (1). La seconda strada che faceva parte di questo incrocio era via Antonio Gramsci (2) che oggi è stata trasformata in una strada a fondo chiuso che non risulta più collegata con Largo Giuseppe Mazzini. Da questo incrocio prendendo la via a sud inizia Corso Milano che costituisce una delle altre macro aree di intervento insieme alla sua continuazione via Borgazzi. Sempre da sud si attesta via Caduti del Lavoro che è una strada a senso unico che permette di raggiungere la Stazione Centrale e che poi arriva fino a Largo Giuseppe Mazzini (3).

Da est arrivano due strade differenti. Delle due, quella più a nord è via Azzone Visconti che costeggia il centro storico e il percorso della ferrovia verso Lecco (4). Su questa via afferiscono le strade della zona nord-est della città. La seconda strada è via Turati (5) alle quale fanno capo le strade che arrivano dalla zona sud-est della città e che permette di scavalcare la ferrovia (6).

Tra queste due strade vi è una zona intermedia verde a forma di cuneo che raccorda i due livelli differenti di tali strade (7).

Nella zona nord-est dell'area vi è un piccolo parcheggio, in parte libero e in parte a pagamento, che permette di parcheggiare le macchine per poter accedere al centro storico e alle sue funzioni o di andare verso la Stazione Centrale (8 e 9).

2.3.2. Macroaree B e C

In questa area di intervento si nota la presenza dell'edificio della Stazione Centrale di Monza (1) e la relativa piazza (2 e 3) sul lato ovest della ferrovia. Una volta passati davanti alla stazione si prosegue per via Caduti per la Libertà fino ad arrivare a Largo Giuseppe Mazzini (4).

Sul lato est della ferrovia sono presenti due aree distinte e che sono piazza Castello e l'area dell'ex scalo merci divise da via Turati che conduce dal centro storico fino al ponte sul fiume Lambro per proseguire lungo via Mentana (5).

Tra la ferrovia e via Turati si trovavano alcuni edifici (6) di pertinenza della zona dell'ex scalo merci, ormai non più utilizzati. In questa area abbandonata trova ora spazio un parcheggio pubblico a pagamento a servizio della stazione e alcune fermate delle varie linee di autobus pubblici (7). Sul retro della stazione è possibile vedere la non organizzazione di piazza Castello (8). Dalla parte opposta rispetto al parcheggio vi è la zona dell'ex scalo merci che risulta essere una grande spianata di cemento dove è possibile trovare ancora i binari del treno immersi nell'asfalto per poter facilitare la circolazione dei mezzi su gomma per lo scarico/carico delle merci sui vagoni (9 e 10). Nella parte terminale a sud oltre la recinzione in muratura è presente una zona di verde incolto lungo la parte esterna dell'insenatura del fiume Lambro.

Sul lato ovest di via Turati vi è un altro parcheggio a pagamento di uso pubblico (11) e alcune vie che portano ad un piccolo complesso di edifici ad uso residenziale e commerciale.

L'area comprende anche l'edificio denominato Binario 7 (12) con la sua relativa piccola piazzetta e le relative sponde del fiume Lambro da riqualificare (13)

Sono presenti alcune aree nella zona nord dell'area di riferimento (14) che facevano parte delle attività che si svolgevano all'interno dello scalo merci e che in generale

TAV.02.03-019
MACROAREA A

TAV.02.03-020
MACROAREA B e C

riguardano la stazione e il suo funzionamento. Tali aree sono ora in stato di abbandono in quanto le attività nella zona nord-est della città a cui lo scalo poteva servire sono oramai in dismissione.

La dismissione dello scalo merci riguarda anche tutta la parte che affianca il complesso del Binario 7, ovvero il palazzo ex G.I.L., e tutte le strutture dello stadio ex Sada, anch'esso ancora utilizzato ma con molte strutture obsolete, fatiscenti ed in uno stato avanzato di degrado.

**TAV.02.03-021
MACROAREA D**

2.3.3. Macroarea D

L'Ambito 22 si attesta a sud del centro storico, tra la via Ghilini e il fiume Lambro ad ovest, la via Timavo a sud e la via Piave ad est.

L'Ambito 22 è suddiviso in tre zone ma è caratterizzato dalla stessa composizione tipologica del tessuto cittadino. Si riscontra infatti un tessuto molto fitto di piccole e medie industrie in parte ancora funzionanti e in parte oramai dismesse (1 – 2 – 3 – 4 – 5) dove sono presenti anche numerosissime tettoie. La superficie libera da costruzioni è esigua.

A sud dell'Ambito vi sono due piccoli edifici a destinazione residenziale: uno all'interno dell'Ambito (6) mentre l'altro purtroppo non ne ricade all'interno (7) e quindi non potrà essere inserito nel progetto.

Parte dell'Ambito si affaccia lungo il fiume Lambro e ne comprende gli argini esistenti che sono in un perenne stato di abbandono e di degrado (8 – 9).

Sulla riva ovest del Lambro è presente anche un parcheggio di discrete dimensioni che può essere aggiunto all'intervento generale dell'Ambito (10).

**TAV.02.03-022
MACROAREA E**

2.3.4. Macroarea E

L'Ambito 21 è compreso tra il Canale Villoresi a sud e via Timavo a nord.

Le tre aree che compongono l'Ambito 21 presentano caratteristiche differenti.

Nella parte più ed ovest si trovano lotti racchiusi da recinzioni in mattoni o in cemento con all'interno alcuni edifici a carattere produttivo visto che queste aree ospitano piccole produzioni a carattere artigianale ancora funzionanti o dismesse (1 – 2).

Nella parte centrale è possibile notare alcune aree verdi di proprietà privata dove esistono orti e piccole tettoie ad uso deposito. Anche queste aree presentano una recinzione ma in questo caso formata da rete e siepi. (3 – 4).

Nella zona più ad est si trovano ampie aree a verde, di proprietà pubblica, lasciate in stato di abbandono (5).

L'area rettangolare a ridosso dell'ex Macello è stata recintata e ospita al suo interno alcune roulotte, alcune autovetture e qualche camion. (6 – 7).

Tutte le aree confinano a sud con il canale Villoresi che però scorre ben al di sopra dal piano campagna di queste zone determinando una barriera sia visiva che fisica.

Sull'argine adiacente alle aree di intervento è stata realizzata una pista ciclabile mentre l'altro argine è lasciato a verde e completamente abbandonato (8 – 9 – 10).

**TAV.02.03-023
MACROAREA F**

2.3.5. Macroarea F

Questa macroarea comprende due piccoli isolati all'interno del tessuto cittadino e localizzati lungo via Mentana, racchiude rispettivamente ad ovest ed ad est tra le via Broccacini e Beccaria, fino alla via Carlo Porta.

Il primo dei due lotti, quello lungo via Mentana, è il lotto che ospita la vecchia struttura penitenziaria ormai abbandonata da quando è stato aperto e reso completamente funzionante il nuovo penitenziario.

L'accesso principale del lotto si ha dal cancello principale lungo via Mentana (1); lungo tutti e quattro i lati del lotto sono ancora presenti le alte mura di recinzione (2 –

3 – 4 – 5).

Come si può notare dalla foto la struttura del carcere è un edificio quadrangolare di tre piano con una corte interna e un zona “giardino” tra l’edificio stesso e le alte mura di recinzione.

Il secondo lotto ospita un piccolo giardino pubblico non attrezzato se non con qualche panchina e un po’ di ombra data dalle alberature esistenti (6 – 7).

Si può notare che le vie intorno a questi lotti siano piene di auto parcheggiate (8) visto che i lotti in oggetto si inseriscono in un tessuto residenziale molto fitto sia a nord che a sud che ad ovest, mentre a est vi è un ampia area che ospitava il mercato ortofrutticolo e l’ex macello comunale di Monza.

2.3.6. Macroaree G e H

Questa macroarea è una zona di verde in completo e perenne stato di abbandono ed è compresa tra il corso del fiume Lambro a nord e a ovest e il corso del canale Villoresi a sud e a est. Fanno parte di questa macroarea anche le rispettive sponde del fiume e del canale. Inoltre sono da comprendere all’interno di questa area anche una zona a cavallo della ferrovia, meglio identificata dalla stralcio della fotografia area qui sopra riportata e un parcheggio sul lato ovest della stessa (1).

Questo zona verde si trova allo stesso livello del canale Villoresi andando a “riempire” il dislivello dell’argine del canale (2). Il Lambro invece scorre qualche metro al di sotto di questo piano delimitandolo con un lungo “solco”. Questa zona, impostandosi al livello di scorrimento superficiale del canale Villoresi, rimane ad una quota più alta rispetto alle altre aree viste in precedenza (3 – 4).

Di notevole interesse risulta l’incrocio esistente tra il fiume Lambro e il canale Villoresi: infatti il canale Villoresi passa sopra al fiume Lambro all’interno di un “ponte canale” sul quale è stata realizzata una passerella pedonale per poter scavalcare in solo punto le due vie d’acqua esistenti. Parte delle acque del canale Villoresi vengono poi gettate all’interno del fiume tramite l’apertura di una chiusa (5).

Occorre considerare all’interno di quest’area anche l’argine sud del canale Villoresi e lo spazio ai piedi di questo, che risulta essere di proprietà comunale e dove oggi giorno trovano spazio una serie di orti e di costruzioni abusive di carattere agricolo. Quest’area però si innesta ad un livello più basso del piano precedente, a metà strada tra l’alveo del fiume Lambro e la quota di scorrimento superficiale del canale Villoresi (6).

Il canale Villoresi scorre da ovest verso est e per poter passare al di sotto della ferrovia sia stato realizzato un sifone (7).

Sul lato sinistro del canale Villoresi è stata realizzata una pista ciclabile (8).

2.3.7. Macroarea I

All’interno della macroaree di intervento vi è anche Corso Milano e il suo prolungamento verso la città di Sesto che è via Borgazzi.

Per poter comprendere al meglio lo sviluppo delle due vie sono state realizzate alcune sezioni che mostrano la larghezza delle stesse in diversi punti, con la suddivisione della carreggiata e le diverse altezze dei edifici che vi si affacciano.

Le sezioni sono state eseguite sulla linea rossa con numero progressivo allontanandosi dal centro storico.

Percorrendo le due vie si possono trovare alcuni punti interessanti.

Innanzitutto si inizia dal grande incrocio a sud del centro storico dove confluiscono 5 vie (1) ed soggetto a molto traffico in quanto risulta uno dei tre soli attraversamenti della ferrovia nella zona sud di Monza.

La sezione della strada si allarga, dal punto di vista visivo, all’altezza della

TAV.02.03-024
MACROAREA G e H

TAV.02.03-025
MACROAREA I

piazza/giardino davanti alla stazione (2) dove è presente anche un sottopasso pedonale per un attraversamento sicuro della strada.

La strada continua con la sua larghezza quasi costante fino ad arrivare all'innesto con via Casati su via Borgazzi (3 – 4).

Per un certo tratto si hanno due vie che corrono quasi parallelamente divise da edifici di modeste dimensioni in pianta.

Ad un certo punto la via Borgazzi, tra le traverse di via Galvani e di via Edison, incrocia il corso del Canale Villoresi e poco prima che questo arrivi a toccare la carreggiata compie un salto (5), una piccola cascatella, per poter passare al di sotto della strada.

All'altezza di Villa Fossati & Lamperti le due vie, Borgazzi e Casati, risultano divise solo da due grandi aiuole verdi (6 – 7 – 8).

Successivamente la larghezza della strada torna a quella che si potrebbe considerare la sua dimensione standard di quattro corsie (le due esterne per parcheggiare e le due centrali da percorrere) e prosegue fino alla fine dell'area considerata (9) lambendo il lotto ex deposito della T.P.M.

**TAV.02.03-026
MACROAREA J**

2.3.8. Macroarea J

Questa macroarea comprende il lotto del ex deposito degli autobus della T.P.M. (Trasporti Pubblici Monzese).

Quest'area è compresa tra la via Borgazzi a ovest, la via Gorizia a sud, la via Casati ad est e la via Monte Nero a nord.

Quest'area presenta due ingressi ravvicinati localizzati lungo via Borgazzi (1) e nella parte nord del lotto, mentre al suo interno risulta per lo più uno spazio vuoto dove vengono parcheggiare gli autobus quando sono fermi (2). Gli edifici presenti al suo interno sono la casa del custode (3) di particolare pregio architettonico e una grande tettoia aperta dove trovano ancora riparo gli automezzi (4). Le altre piccole costruzioni esistenti sul lotto non hanno alcuna rilevanza. La parte del lotto lungo via Casati, che presenta una propria recinzione in quanto è separato dall'altra parte del lotto, presenta piccoli orti privati e verde incolto. (5)

Nella parte sud est del lotto vi è un edificio residenziale che purtroppo non può essere demolito (6).

Quest'area dovrà essere messa in relazione con l'estesa area verde che esiste ad ovest di via Borgazzi in quanto in quest'area dovrebbe sorgere una fermata della metropolitana milanese.

Non solo, si suggerisce di considerare all'interno dell'area di intervento anche il parcheggio posto a sud-ovest lungo via Borgazzi che può essere baricentrico tra le due aree.

Tornando all'area dell'ex deposito della T.P.M. si deve riscontrare come quest'area sia un'isola all'interno del tessuto cittadino in quanto non vi è modo di rapportarvi per l'esistenza di un'alta recinzione in cemento e mattoni. (7)

Intorno all'area si trovano un parco posto sotto tutela ambientale che separa questo lotto dalla ferrovia (8), un edificio con destinazione commerciale posto a nord (9) e una tessuto residenziale/commerciale un po' più fitto e di dimensioni a maglia ridotte verso sud e verso ovest.

Di particolare interesse risulta il sottopasso pedonale della ferrovia esistente al termine di via Casati, nel suo estremo sud (10).

**TAV.02.03-027
MACROAREA K**

2.3.9. Macroarea K

Questa area può essere fondamentalmente divisa in tre parti: la parte più a ovest di forma più o meno triangolare ospita un parcheggio a raso di dimensioni abbastanza

importanti per i vari operatori che hanno il loro posto di lavoro all'interno degli edifici con destinazione terziaria e/o produttiva che occupano la parte centrale di questa area. La parte più ad est di questa zona, quella più vicina a via Borgazzi, è costituita da una grande zona verde con poche piante.

L'area è comunque completamente recintata, sia la parte del parcheggio che è ad uso esclusivo dei dipendenti che la parte a verde.

Si può accedere all'area da nord attraverso un piccolo spazio verde tra alcuni condomini (1) nella parte terminale di una traversa di via Guerrazzi. Non è possibile raggiungere l'area in oggetto da via Spallanzani perché i giardini privati di alcuni condomini non ne permettono l'accesso (2).

Di quest'area fa parte anche un piccolo parcheggio pubblico localizzato tra via Philips e via Borgazzi (3, 4 e 6). L'area confina a sud con via Philips che prende il nome del primo stabilimento che qui vi si è insediato, a ovest con viale Campania e con un piccolo lotto produttivo, a nord con una serie di lotti con destinazioni residenziale (del tipo a torre) e a est con alcuni lotti residenziali di piccole dimensioni e un'area verde privata.

Si nota percorrendo via Philips lo stato dell'area che come riportato risulta di fatto un piccolo parco e che nelle previsioni del P.G.T. dovrà ospitare una stazione delle MM5 (5, 7 e 8).

2.3.10. Macroarea L

Questa macroarea comprende due zone poste lungo il corso della ferrovia a circa 1,20 km dal centro storico e dalla stazione della ferrovia.

L'area di destra (a est della ferrovia)(1 – 2) si trova all'incrocio tra la via Val d'Ossola (strada a fondo chiuso) e la ciclabile del Villoresi che conduce, attraverso un piccolo passaggio alla via Toniolo (3). A sud quest'area confina con il lotto della Ex – Fossati & Lamperti ed è stata inserita come un'area di trasformazione direttamente legata a qualsiasi progetto che sarà realizzato nell'Ambito 37. Questo lotto ospita un piccolo edificio a destinazione produttiva ormai non più utilizzato. Come tutti i lotti di questo genere presenta un'alta recinzione intorno alla proprietà.

L'area a sinistra (a ovest della ferrovia) (4) è compresa tra la ferrovia, le vie Toniolo a sud, la via Ampere a nord e il giardino degli uffici di rappresentanza dalla Prefettura a ovest. L'area è divisa in due parti ben distinte: un giardino di forma quadrangolare e un piccolo lotto sul quale trovano spazio gli edifici produttivi di una piccola impresa a carattere artigianale.

Fanno parte di questa macroarea anche i bordi di via Toniolo, su entrambi i lati, per il tratto a ovest della ferrovia (6 – 7). Via Toniolo è l'unica strada nel giro di circa 1 km in cui si può passare dall'altra parte della ferrovia attraverso un sottopasso.

Queste due aree svolgono un ruolo importante in quanto sono localizzate su i due lati della ferrovia ma alla stessa distanza dal centro storico.

2.3.11. Macroarea M: Area ex Fossati & Lamperti

Questa macroarea comprende il lotto della ex – Fossati & Lamperti che è posto tra le vie Fossati a sud, il tracciato della ferrovia a ovest, la via Toniolo a nord ed ad est e un piccolo lotto di edifici residenziali sempre ad est. Il lotto di questa impresa produttiva dimessa da più di una ventina di anni presenta una piccola estensione verso nord, oltre via Toniolo.

Questo piccolo lotto risulta diviso in due parti ben distinte: una prima parte verso la ferrovia (la meno estesa delle due) lasciata inedita, e una seconda parte dove trova posto un edificio (1) ad un piano fuori terra di forma quadrangolare. Questo lotto secondario è collegato al principale attraverso un passaggio pedonale lungo il ponte

TAV.02.03-028
MACROAREA L

TAV.02.03-028
MACROAREA M

della ferrovia sopra via Toniolo (2).

Il lotto principale presenta un'altra appendice nella zona sud-ovest dove, tra costruzioni residenziali del tipo a corte e la ferrovia, trova spazio una piccola striscia di terra appartenente alla fabbrica (3).

Quando l'industria era attiva vi era un solo accesso carraio e pedonale che avveniva dal cancello presente lungo via Toniolo (4); una volta sorpassata l'entrata ci si ritrova in viale alberato con alcune costruzioni di epoca più recente rispetto al complesso principale e sorte per esigenze dei nuovi macchinari installati per la produzione (5 e 6).

Spiccano all'interno del lotto una torre piezometrica (7) e una ciminiera in mattoni rossi (8). Un altro elemento di interessante valore formale è la vasca di depurazione dei liquami per le tinture usate (9).

Il complesso industriale può essere suddiviso in una serie di parti ognuno con un proprio carattere distintivo.

Si possono trovare due corpi rettangolari uniti poi in un secondo momento a formare un unico edificio che si trova nella parte più a nord del lotto (10 – 11). Davanti a questo edificio si trova uno slargo oramai praticamente ricoperto da piante infestanti.

Alle spalle della sopraccitata ciminiera si erge un edificio di forma quadrangolare (12) eretto negli stessi anni del corpo binato in quanto ne presenta le stesse caratteristiche costruttive.

Alle spalle di questo trova posto un edificio con forma rettangolare formato da 6 volte a botte e da un successivo ampliamento (13).

Tra questi tre edifici sono state montate alcune tettoie metalliche per collegarli e per aumentare la superficie a disposizione delle lavorazioni che vi si svolgevano.

Dalla parte opposta esistono altri due corpi divisi da un cuneo verde (14).

L'edificio più a est dei due è di recente costruzione ed è costituito da un serie di volte in elemento in calcestruzzo prefabbricato (15), come per gli altri elementi costruttivi di questa parte. Solo la lunga stecca a shed è di origine più antica.

In questo edificio trovano oggi posto un deposito di attrezzature comunali e dei faldoni del tribunale nonché la nuova sede della protezione civile.

Il terzo complesso, quello posto nella parte sud ovest del lotto, può essere anch'esso suddiviso in tre parti: una prima parte è rappresentata da una lunga stecca inclinata, lunga più di mt. 100 (16); la seconda parte è un vasto complesso ad un piano fuori terra con copertura a shed (17) e un piccolo edificio che ospitava alcuni piccoli alloggi (18).

In tutti gli edifici, durante il corso degli anni, sono state apportate delle modifiche attraverso demolizioni, inserimento di putrelle (19), piccoli volumi aggiunti, demolizioni e ricostruzioni, ecc. per adeguare i vari ambienti alle nuove macchine di produttive e agli impianti sempre più moderni. Alcune di queste strutture sono superfetazioni che possono essere rimosse facilmente, altre sono veri e propri interventi strutturali che potrebbero compromettere la struttura degli edifici stessi.

I capannoni della Fossati & Lamperti sono stati inseriti nell'anno 1996 nell'elenco dei beni architettonici ed ambientali dei comuni della Provincia di Milano (perché all'epoca dei fatti non esisteva ancora la provincia di Monza e Brianza) in quanto trattasi di archeologia industriale e produttiva.

2.4. Interventi Realizzati

Dalla data di pubblicazione del concorso European 7 sono passati diversi anni e occorre segnalare alcuni interventi diretti realizzati all'interno del tessuto cittadino di Monza, interventi realizzati direttamente dall'Amministrazione Comunale oppure su iniziativa privata.

Alcuni di questi interventi vanno a modificare sostanzialmente il tessuto di Monza e quindi occorre analizzarli attentamente e inserirli in modo attivo all'interno degli interventi che saranno proposti in fase di progettazione.

Sono stati realizzati alcuni interramenti delle strade che costituiscono la circonvallazione esterna di Monza. Infatti lungo il viale delle Industrie sono stati realizzati sottopassi e sovrappassi agli incroci di questo viale con la viabilità di quartiere di Monza per permettere il passaggio dei grandi flussi senza intersecarsi con quelli propri della città. Purtroppo non sono stati eseguiti su tutti gli incroci esistenti quindi in alcuni punti si registra comunque un grande traffico nelle ore di punta.

Un altro esempio di interrimento è quello della S.S. 36 nel quartiere di San Fruttuoso dove la superstrada è stata completamente interrata così da permettere un agevole collegamento tra Milano, la Brianza fino a giungere a Lecco. Invece la viabilità interna di Monza rimane in superficie.

Alcuni interventi interessano invece direttamente le nostre aree ed sono qui di seguito riportate:

2.4.1. Ristrutturazione dell'edificio ex G.I.L. ora Binario 7:

L'intervento si configura nel recupero del vecchio stabile di via Turati 8, realizzato nel 1934, ai tempi G.I.L. (Gioventù Italiana del Littorio) o detto anche della Lanterna, affacciato su piazza Castello e sul settimo binario della stazione di Monza, alla quale è collegato da un sottopassaggio agibile da dicembre 2005.

Nel seminterrato trova posto l'Urban Center, lo spazio che vuole rendere effettiva la partecipazione dei cittadini

Al piano terra è stato realizzato un teatro con 280 posti a sedere, la cui stagione è iniziata a settembre 2005.

Al secondo piano si trova la sede dell'Assessorato alla Comunicazione.

Nell'attico, denominato "la lanterna della città", è stata ripristinata una struttura trasparente da cui si gode un'ottima vista su tutta la città Monza.

Teatro Binario 7 è il nome scelto per il nuovo centro di rappresentazione, produzione, aggregazione e diffusione culturale, certamente rivolto ai cittadini di Monza e Brianza, ma che ambisce a diventare anche un punto di osservazione su orizzonti più ampi e un piccolo faro in grado di attrarre viaggiatori lontani.

Oggetto dell'intervento anche il recupero del parcheggio antistante.

2.4.2. Riqualficazione della piazza e dei giardini pubblici davanti alla Stazione Centrale.

L'intervento, evidenziato in giallo, si configura con un recupero degli edifici della stazione attraverso la pulizia delle facciate e un adeguamento delle strutture e degli ambienti ai nuovi e differenti flussi di merci e di utenti che attualmente fruiscono del servizio.

L'amministrazione comunale è intervenuta anche attraverso la sistemazione della piazza antistante la stazione attraverso un ridisegno parziale dell'area con sostituzione del manto stradale, la rimozione di tutti quegli elementi che nel corso

TAV.02.03-030
INTERVENTI REALIZZATI

degli anni si erano “depositati” andando a contribuire al degrado di questa piazza. L'intervento era suggerito anche all'interno del bando di concorso di European 7, ritenuto necessario per poter aumentare la visibilità della stazione da parte dei passanti lungo corso Milano.

2.4.3. Recupero del ponte canale del Canale Villoresi sul Lambro.

Sono previsti progetti per il recupero delle zone dove passa il canale Villoresi andando a impermeabilizzare nuovamente le sponde e risistemando tutte le rive e le alzaie.

Nei 5 km che interessano il Comune di Monza si provvederà in particolare a:

1. rifacimento delle sponde ed del fondo del canale, per assicurare una portata di oltre 2 metri cubi d'acqua al secondo
2. ricostituire l'alzaia destra tra via Buonarroti e viale delle Industrie
3. sistemare di 16 attraversamenti pedonali e passerelle (via Adigrat, via Monte Bianco, via Valsugana, via Cavallotti, via Solferino, via Marsala, via Pacinotti, via Borgazzi, via Casati, Sifone FS, via Ghilini, via Buonarroti, via Lovera, via Salvadori)
4. intervenire su 6 bocche di derivazione;
5. recuperare il ponte canale sul Lambro
6. piantumare 4000 alberi
7. ultimare una parte delle rete ciclopedonale monzese.

Di particolare interesse risulta il punto 5 che intende recuperare il ponte canale esistente sul fiume Lambro dove il canale Villoresi lo incrocia. Al di sopra di questo ponte è stata poi montata una passerella pedonale in metallo e legno.

2.4.4. Macello sk8park:

All'interno dell'estesa area del macello comunale, circa a metà del lotto, sul lato ovest lungo via Procaccini è stato organizzato uno skate park dove per realizzare numerose evoluzioni sulle molte rampe che sono state installate. L'apertura dell'installazione fissa si è svolta nel 2010 e ha visto esibirsi numeri famosi esponenti di questa disciplina. La struttura ha ospitato importanti manifestazioni a livello nazionale come per esempio 2 Campionati Italiani FIHP, il VOLVOM TOUR e diversi contest per i tesserati.

Inoltre il Park è utilizzato per corsi di skate, dai principianti fino ad arrivare ai livelli più avanzati.

Il Park è diventato subito un punto di riferimento anche per tutti i Blaiders, che ne hanno fatto immediatamente un luogo di ritrovo per divertirsi e provare nuovi trick.

Sin dall'apertura l'Area Macello si è prestata alla musica, organizzando serata “live” ed eventi speciali.

2.4.5. Velostazione

Realizzazione di una VELOSTAZIONE in corrispondenza dell'accesso alla Stazione ferroviaria dalla parte di piazza Castello e creazione di un sistema di BIKE SHARING per la città di Monza. La struttura, coperta e video sorvegliata, è accessibile solo con l'introduzione della propria CRS (Carta Regionale dei Servizi).

All'interno sono posizionate delle rastrelliere che permettono di parcheggiare e chiudere le biciclette. Contiene 84 posti bici ed è stata inaugurata il 1 luglio 2016.

2.4.6. Polo Scolastico Area ex-Macello

Comune di Monza realizzerà grazie a fondi pubblici un nuovo polo scolastico per circa 1200 studenti nell'area dismessa dell'ex Macello comunale. La realizzazione del nuovo polo scolastico di Monza prevede un investimento complessivo di 20 milioni di euro.

La proposta presentata dal Comune è stata selezionata nell'ambito del programma scuole innovative promosso dal Governo con la legge del luglio 2015, nell'ambito della quale sono stati stanziati 300 milioni di euro da ripartire tra le Regioni italiane. Di questi 35 milioni sono stati destinati a Regione Lombardia, che li ha assegnati a 5 progetti (su 51 manifestazioni di interesse presentate), tra cui quello del capoluogo brianzolo. Le scuole che verranno ricollocate nel nuovo polo saranno la scuola primaria Citterio, la scuola secondaria di I° grado Bellani e una succursale del liceo Porta. Il numero complessivo di studenti che sarà ospitato nel nuovo polo sarà di 1.243 allievi.

L'Amministrazione Comunale ha avviato una procedura negoziata per l'affidamento dello studio di fattibilità tecnica ed economica per la Nuova Scuola Primaria Citterio.

2.4.7. Sistemazione di Largo Giuseppe Mazzini

Da sabato 11 ottobre 2016, più precisamente dalla notte di venerdì, entra in funzione la nuova viabilità di largo Mazzini. Ecco le novità: da via Arosio/Caduti del Lavoro consentita solo la svolta a destra in direzione via Turati - teatro Binario 7 - via Mentana. Vietate, quindi, la svolta in via Azzone Visconti e il proseguire diritto per via Manzoni. Via Gramsci è diventata strada chiusa, quindi, non è più possibile immettersi su largo Mazzini. Nessuna variazione per quanto riguarda: corso Milano, si potrà svoltare a sinistra verso via Manzoni e a destra verso via Azzone Visconti e via Turati, da via Turati e da via Azzone Visconti si potrà proseguire verso corso Milano e via Manzoni. Solo gli autobus e i veicoli autorizzati provenienti dalla corsia preferenziale di via Manzoni possono ancora proseguire verso corso Milano o le vie Turati e Azzone Visconti. La decisione di mantenere la svolta da corso Milano in via Turati è una variazione al progetto iniziale, suffragata dalle simulazioni e dalle analisi progettuali, per non sovraccaricare via Arosio, già penalizzata dai rallentamenti dovuti all'elevato numero di pedoni diretti o provenienti dalla Stazione.

2.4.8. Centro Anziani ex Macello

La ristrutturazione dell'edificio sede della direzione dell'ex macello comunale di Monza ha offerto la possibilità di dare un volto nuovo all'edificio: la torre ascensore ne è diventato il momento qualificante più evidente.

La ristrutturazione è stata finalizzata al riutilizzo dell'edificio pubblico, per nuove finalità pubbliche: esso diventa sede di un centro di ritrovo per anziani, di alcuni uffici comunali, dei vigili del quartiere e la nuova sede della Circoscrizione Due, dotata di aula consiliare pluriuso e torretta belvedere. Questa è accessibile anche autonomamente dalle attività degli uffici comunali.

2.4.9. Villa Fossati & Lamperti

Il progetto comprende la sistemazione dell'intero lotto nel quale la villa è collocata, con interventi sostanziali di restauro conservativo, interventi minimi sugli arredi fissi e mobili e sull'edificio di portineria, realizzazione di nuovi percorsi pedonali e carrabili e il ridisegno del giardino.

Sul lato sud est dell'edificio, verso il giardino, è prevista la realizzazione di un padiglione prefabbricato in vetro e metallo, non fisso, collegato alle sale interne della

villa con un passaggio di servizio e uno "ufficiale" dall'atrio di ingresso. All'interno della villa tutti gli uffici oggi esistenti, insieme agli archivi al piano seminterrato, saranno trasformati in sale di rappresentanza, ambienti residenziali e servizi.

Sintesi

3

3.1 ANALISI F.D.O.M.	95
3.1.1. Forze	96
3.1.2. Debolezze	96
3.1.3. Opportunità	96
3.1.4. Minacce	97
3.2 Confronto di Scala	98
3.3 CASI STUDIO	99
3.4 CONCEPT PLAN	101

Una volta che tutte le informazioni e le indagini ritenute necessarie e sufficienti sono state raccolte e realizzate è necessario sintetizzarle per trarne gli esiti che indirizzeranno e daranno forma al progetto finale.

3.1. Analisi S.W.O.T.

L'analisi S.W.O.T. è un'analisi di supporto alle scelte che risponde ad un'esigenza di razionalizzazione dei processi decisionali. È una tecnica sviluppata da più di 50 anni come supporto alla definizione di strategie aziendali in contesti caratterizzati da incertezza e forte competitività.

A partire dagli anni '80 è stata utilizzata come supporto alle scelte di intervento pubblico per analizzare scenari alternativi di sviluppo.

Oggi l'uso di questa tecnica è stato esteso alle diagnosi territoriali ed alla valutazione di programmi regionali tant'è che i regolamenti comunitari ne richiedono l'utilizzo per la valutazione di piani e programmi.

Questo tipo di analisi è una delle metodologie più diffuse per la valutazione di fenomeni che riguardano il territorio. Nella pratica questo tipo di studio è un procedimento logico, originariamente utilizzato in economia aziendale e poi applicato negli altri ambiti, che consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico. La quantità di dati raccolta con questo sistema è fondamentale per delineare le linee di intervento.

La validità di questo tipo di analisi è legata in maniera diretta alla completezza dell'analisi "preliminare" svolta. Il fenomeno oggetto della valutazione deve essere approfonditamente studiato per poter mettere in luce tutte le caratteristiche, le relazioni e le eventuali sinergie con altre proposte. Per tale ragione non è necessario conoscere solo il tema specifico ma c'è bisogno di avere quanto più possibile il quadro riguardante l'intero contesto completo.

Attraverso questo tipo di analisi è possibile evidenziare i punti di forza (*strengths*) e di debolezza (*weakness*) al fine di far emergere le opportunità (*opportunities*) e le minacce (*threats*) che derivano dal contesto esterno cui sono esposte le specifiche realtà settoriali.

L'analisi S.W.O.T. consente inoltre di distinguere fattori esogeni ed endogeni, infatti i punti di forza e debolezza sono da considerarsi fattori endogeni mentre i rischi e le opportunità sono fattori esogeni.

I fattori endogeni sono tutte quelle variabili che fanno parte integrante del sistema sulle quali è possibile intervenire, i fattori esogeni invece sono quelle variabili esterne al sistema che possono però condizionarlo, su di esse non è possibile intervenire direttamente ma è necessario tenerle sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.

Occorre quindi far venir fuori gli elementi in grado di favorire o ostacolare il raggiungimento degli obiettivi previsti. I punti di forza e di debolezza sono propri del contesto di analisi e sono modificabili grazie agli interventi ed alle politiche proposte. Le opportunità e le minacce, al contrario, non sono modificabili perché derivano dal contesto esterno.

3.1.1. Forze

Per quanto riguarda i punti di forza di queste aree se ne può riscontrare la facilità di accesso su gomma in quanto sono molte le strade cittadine, con diversi calibri, che portano facilmente e direttamente verso la zona di progetto.

La facile accessibilità all'area è ulteriormente incrementata in quanto all'interno delle aree di progetto ricade anche la stazione centrale di Monza, che sarà oggetto di intervento.

La vicinanza del centro storico, che si attesta nell'estremità nord dell'intervento, potrebbe facilitarne lo sviluppo garantendo una certa continuità spaziale.

Il territorio naturale su cui si inserisce il progetto è caratterizzato dalla presenza di due vie d'acqua importanti quali il fiume Lambro e il canale Villoresi e anche dalla presenza di vaste aree verdi.

Esistono all'interno delle aree di intervento alcuni interessanti punti legati ad incroci particolari come tra il fiume e il canale o tra le strade e il canale o tra il fiume e le strade, ecc.

3.1.2. Debolezze

La debolezza maggiore che si riscontra è la frattura offerta dalla ferrovia che porta verso Milano che ha tagliato in due il tessuto cittadino, soprattutto nella zona sud del centro storico originando una netta divisione tra est ed ovest.

Le grandi aree verdi presenti, soprattutto quelle di proprietà comunale, versano in uno stato di perenne degrado e molto spesso sono utilizzate abusivamente da alcuni cittadini. Non solo, questo degrado riguarda anche le sponde del fiume Lambro e quelle del canale Villoresi utilizzate per lo più come lunghe discariche a cielo aperto.

Risulta leggermente difficoltoso raggiungere l'area da est in quanto parte del tessuto cittadino è occupato da campi verdi che non possono essere attraversati e altre parti della città presentano alcuni ostacoli sia di carattere naturale come la presenza del fiume Lambro che dalla presenza di manufatti dell'uomo come il corso del canale Villoresi che scorre al di sopra del piano campagna e che costituisce una lunga muraglia con pochi attraversamenti. Il resto del tessuto cittadino in questa zona è caratterizzato da una fitta rete di strade su un tessuto misto.

A sud del centro storico è presente in incrocio di 5 strade che risulta quasi sempre congestionato dal traffico perché costituisce la via più facile per poter scavalcare la ferrovia e passare dal lato est al lato ovest della città e viceversa. Gli altri due attraversamenti presenti sono a più di 1,5 km di distanza.

Questa parte di città risulta priva di nuclei con un propria identità, che si possano distinguere in qualche modo e restare nella memoria del cittadino o del passante occasionale. Tutta questa parte, salvo poche eccezioni, si presenta una come lunga successione di costruzioni residenziali intervallate da recinzioni di aree industriali.

In tutta l'area vi è una significativa carenza di posti auto che determina un parcheggio selvaggio lungo tutte le strade della città. Non solo, il massiccio utilizzo delle autovetture permette di concludere che l'area è difficilmente raggiungibile con i mezzi pubblici.

3.1.3. Opportunità'

Molte sono le opportunità che queste area offrono. La prima è la possibilità di ricucire il tessuto cittadino dalla frattura originatasi più di un secolo fa con l'arrivo della ferrovia proveniente da Milano.

Nella zona sud della città si trovano ampi spazi di verde pubblico lasciato incolto o in pieno degrado con costruzioni abusive e che possono essere utilizzati per la

realizzazione di spazi verdi attrezzati in modo che possano finalmente essere utilizzati dai cittadini.

La grandezza dell'intervento, composto da più aree di dimensioni considerevoli, può permettere la nascita di nuovi poli attrattivi diffusi nel tessuto cittadino. Occorre tener presente che uno di questi nuovi poli che potrebbero essere realizzati sarà la "cittadella della cultura" che troverà posto nell'area dell'ex Macello comunale. Questa area è esterna all'area di intervento in oggetto ma potrebbe influenzare le scelte sullo sviluppo delle zone ad essa adiacenti.

A progetto sono state inserite, anche su richiesta dell'amministrazione comunale, due nuove fermate della Metropolitana di Milano che si estenderà fino a Monza garantendo una ancora maggiore facilità di raggiungimento delle aree di progetto.

Forse la più importante opportunità che viene offerta da questo intervento è legata ad un ridisegno globale della viabilità in questa zona della città, con l'intento di renderla più fluida e di limitare la formazione del traffico.

3.1.4. Minacce

La minacce principale legata all'insediamento delle nuove funzioni è la possibilità di congestionare ulteriormente il tessuto cittadino con l'aumento del traffico, già oggi molto elevato soprattutto nelle ore di punta.

L'insediamento delle nuove funzioni potrebbe portare inoltre allo svuotamento delle vecchie in favore di queste realizzando altri vuoti urbani dove oggi le attività e la presenza di utilizzatori è elevata.

Il progetto, se non accompagnato da una attenta lettura critica del tessuto cittadino e delle esigenze della città, potrebbe portare all'insediamento di funzioni del tutto estranee a questa che potrebbero comunque essere attive e fiorenti perché visitate da gente proveniente da fuori città ma che, come le aree industriali presenti in precedenza, potrebbero costituire dei vuoti urbani per la città.

3.2. Confronto di scala

Il progettista può avere la necessità di assumere una maggiore consapevolezza e familiarità dello spazio che dovrà progettare attraverso il confronto di scala, una tecnica che permette di comprendere la dimensione del sito sul quale si realizzerà il progetto confrontandolo con situazioni note.

Nella fase di progetto serve al progettista per rendersi conto di quale sia la dimensione e la configurazione dell'area di progetto.

In questa sede procederemo nel collocare all'interno delle aree di progetto alcune sagome di spazi noti alla medesima scala.

Con questo metodo si cercherà di evitare errori di scala saturando troppo l'area oppure svuotandola eccessivamente.

TAV.03.02-032 CONFRONTO DI SCALA

Per procedere a questo confronto saranno utilizzati alcuni riferimenti esistenti direttamente in Monza per facilitare la comprensione alla gente del posto alla quale è maggiormente, ma non esclusivamente, indirizzato il progetto.

La prima scelta ricade su piazza Trento Trieste che ha una forma più o meno rettangolare con le seguenti dimensioni: mt. 125 x mt. 85 circa. È stata scelta questo primo luogo per il confronto perché è una delle zone più importanti di Monza e con il nuovo parcheggio interrato è anche una delle più frequentate dalla gente che ha bisogno di accedere alle funzioni del centro storico.

La seconda scelta ricade sulla piazza antistante la Villa Reale, una grande corte rettangolare che ha le seguenti dimensioni: mt. 105 x mt. 260 circa, un'area non sempre accessibile direttamente a tutti ma che è possibile visionare in qualsiasi ora del giorno da qualsiasi persona che percorra la via Regina Margherita.

Sono state scelte altri due riferimenti per permettere una più facile comprensione anche a chi non conosce i loghi di Monza.

La terza scelta ricade quindi sulle dimensioni di un campo da calcio regolamentare che ha le seguenti misure: mt. 105 x mt. 68 circa. È stata fatta questa scelta visto la vasta diffusione del calcio in tutta la nazione di tale sport in modo da garantire una facile comprensione della dimensione delle varie aree dalla maggior parte della popolazione.

La quarta ed ultima scelta ricade sull'Arena di Verona che ha la forma di un'ellisse con l'asse maggiore lungo mt. 135 e l'asse minore di circa mt. 110. È stata fatta questa scelta per avvicinarsi a forme diverse ed ad un pubblico diverso.

La prima conclusione riscontrabile per tutte le aree è che queste presentano una notevole estensione planimetrica. Il resto delle conclusioni sono state riportate nella TAV. 03.02-032.

3.3.Casi Studio

La ricerca di casi analoghi a quello di cui si sta affrontando nel progetto è una pratica molto diffusa ma che può comportare anche qualche rischio e occorre causare una certa dose di cautela anche se indubbiamente è un metodo che possiede molte potenzialità.

L'utilizzo di casi studio è un passaggio fondamentale per un progettista a qualunque scala esso stia operando: su un singolo edificio, su parti di città o addirittura su intere conurbazioni.

I casi studio rappresentano quindi una sorta di grande enciclopedia di come l'uomo è intervenuto in molti campi dell'attività umana, e non solo nel mondo dell'urbanistica o dell'architettura.

Nel progettare si conta sulla conoscenza che si è sviluppata attraverso singoli casi che sono stati cumulativamente convertiti in teorie o in paradigmi normativi.

I progetti e le realizzazioni dei secoli precedenti e dei progettisti che stanno operando ora nei campi dell'architettura, della progettazione urbana e della pianificazione costituiscono materiale vivo di riferimento.

Questo materiale è a disposizione sia attraverso riviste specializzate o di settore, oppure attraverso monografie sui singoli autori ed infine internet ha moltiplicato in maniera esponenziale una già ampia massa di informazioni. Un'ulteriore aggiunta a questo già vasto campionario è data dalle realizzazioni conosciute e realizzate ma mai pubblicate, che sono conosciute perché visitate in occasione delle attività quotidiane o perché scrutate con l'occhio del turista colto.

Nella pagine seguenti verranno riportati i casi studio che sono stati individuati secondo i seguenti criteri:

- **Il criterio di somiglianza** che può essere di funzioni, di dimensioni, di caratteristiche climatiche o culturali del sito, di budget, ecc.;
- **Il criterio di disponibilità delle informazioni** non solo foto o brevi descrizioni ma anche documenti storici e le tavole di progetto;
- **Il criterio di conoscenza diretta** dove vi è la possibilità di visitare il luogo o il manufatto architettonico prescelto;
- **Il criterio di testimonianze degli autori** riportate sia su testi e riviste o su monografie, ecc. dove si possono leggere anche le riflessioni dello stesso autore senza alcun filtro;
- **Il criterio di testimonianze dei frequentatori** ovvero un giudizio spassionato di chi usa gli spazi urbani o gli edifici progettati.

Come riportato nella proposta l'area di intervento è stata suddivisa in 13 macro aree, alcune delle quali sono state raggruppate per la vicinanza e alcune caratteristiche comuni esistenti tra alcune di esse in 9 tavole per facilitarne la conoscenza.

Le 9 tavole che analizzano le varie aree sono le seguenti:

TAV.03.03-033 Macroarea A:	Concorso per la fontana dei Popoli di Fonte Nuova, 2009 Nuova rotatoria incrocio tra via della Repubblica e via Flaminia Conca, 2016
TAV.03.03-034 Macroarea B:	Parcheggio Interrato Riva di Reno, Bologna, 2009 Parcheggio Interrato Piazza della Cittadella, Verona, 2010
TAV.03.03-035 Macroarea C:	Nuova Stazione Alta Velocità Napoli Afragola, Napoli, 2004 Stazione Alta Velocità "Roma Tiburtina", Roma, 2011
TAV.03.03-036 Macroarea D:	Quartiere residenziale Gneiss Moss, Salisburgo, 2000 Alloggi e biblioteca di quartiere, Evreux, 2000
TAV.03.03-037 Macroarea E:	Complesso residenziale Rosenbach, Bolzano, 2003 Nuovo edificio residenziale in U Milorsdnych, Praga, 2003
TAV.03.03-038 Macroarea F:	Ex carcere Le murate, Firenze, 1997 Liberty Hotel, Boston, 2007
TAV.03.03-039 Macroarea G:	Giardino botanico sul Mont Juic, Barcellona, 1995 Abitare la strada, Diana Cabeza, vari luoghi
TAV.03.03-040 Macroarea H:	Passerella pedonale Expo Fiera (PEF), Milano, 2015 Passerella pedonale circolare, Lujiazui, 2011
TAV.03.03-041 Macroarea I:	Padiglioni temporanei di Londra e Bruges, 2002 Riqualificazione dell'asse viario di via Roma, Bastia Umbra
TAV.03.03-042 Macroarea J:	Sede ING, Budapest, 2007 Edificio per uffici U15, Milanofiori, 2011
TAV.03.03-043 Macroarea K:	Stazione Gare Saint-Denis Pleyel, Parigi, 2007 Piazza Garibaldi, Napoli, 2016
TAV.03.03-044 Macroarea L:	Museo Porsche Zufferhausen, Stoccarda, 2007 Stazione di servizio Total-Fina-Elf Europe, Nivelles, 2001
TAV.03.03-045 Macroarea M:	Cotonificio Spinneri, Lipsia, 1993 Zollverein, 1993

3.4. Concept Plan

Per esprimere al meglio i caratteri generali del progetto è necessario riportare l'evoluzione dello stesso.

Tutto parte dall'adesione al Concorso European 7 "Periferie IN".

La scelta dei vari siti di intervento proposti all'interno del concorso ricadde sulla città Monza vista la sua vicinanza alla sede universitaria di Lecco in modo da poter eseguire un primo ed essenziale sopralluogo e per permettere di poter ritornare facilmente nei luoghi interessati qualora ci fosse stata la necessità di eseguire ulteriori sopralluoghi del sito.

Visto che il concorso risultava già concluso è stato possibile visionare i risultati che il concorso ha prodotto per avere una idea delle diverse soluzioni proposte per uno stesso problema in modo da potersi fare una prima idea preliminare su quello che sarebbe potuto essere la proposta finale.

La fase preliminare di questo progetto è stata di particolare difficoltà in quanto l'area risulta piuttosto estesa dovendo lavorare su scala urbanistica e non su un solo organismo edilizio per quanto articolato possa essere. Le aree da considerare sono molto disomogenee tra loro sia per la loro natura intrinseca (la loro dimensioni, le strutture esistenti, ecc.) ma anche per la diversità delle funzioni da insediare e dalla loro complessità organizzativa.

Dopo il primo sopralluogo si è ritenuto necessario conoscere la città di Monza nella sua completezza per comprenderla sotto tutti gli aspetti ritenuti necessari e poter così riuscire ad esprimere ciò che è la vera essenza della città.

L'intento dunque è stato quello di realizzare un progetto che appartiene al territorio in cui si va ad inserire senza risultare invece il tipico prodotto di un'architettura ormai troppo moderna che spesso punta più su aspetti che si potrebbero e che si dovrebbero vedere invece come il mezzo per raggiungere il fine e non il contrario.

Il tema principale affrontato è stato quello dei "vuoti urbani" prodotti dall'emergere del grande fenomeno della dismissione e dislocazione delle aree industriali ed alla presenza di infrastrutture obsolete. La modernità, oltre che l'attualità dell'argomento, consiste nel cogliere lo scenario della città diffusa e delle reti, sprovvista di identità e di relazione tra le parti: essa è un luogo legato al transito più che alla presenza, alla percezione e fruizione dei grandi "contenitori" come centri commerciali, autostrade, stazioni, ecc. che, per ragioni di opportunità, ospita. L'intento perciò è stato quello di ricercare un'interpretazione di questi luoghi e di dar loro un'identità propria tentando di interpretare e suggerire nuovi modelli aggregativi tra le diverse parti del tessuto urbano e individuando una possibile logica che permetta di connettere i diversi modi di vita e le espressioni dell'esistenza sociale di questi "non luoghi".

Il progetto propone dunque l'introduzione dentro la città esistente di un nuovo e diverso sistema di relazioni tra le parti e tra i tessuti urbani, rispondendo così alla frattura che interessa tutta l'area oggetto di studio.

L'obiettivo risulta quindi quello di mettere a sistema: le grandi infrastrutture, le fabbriche dimesse, le aree verdi, il contesto esistente e quello di progetto con un'operazione di ricucitura urbana che offre la possibilità di contrastare l'imporsi del modello di città delle grandi distanze a favore di un nuovo ordine urbano.

L'intervento desidera dare una nuova leggibilità ed una maggiore accessibilità al sito proponendo un sistema a scala territoriale sul quale articolare i temi residenziali,

commerciali, culturali, naturali, industriali e del tempo libero, risolvendo la pluralità delle richieste di vita quotidiana, senza aver bisogno dell'uso dell'automobile. Uno dei principali obiettivi infatti, prevede la connessione delle varie aree, permettendo una permeabilità immediata e una fruibilità totale grazie all'abbattimento delle barriere architettoniche.

L'impianto preliminare prevede uno schema pressoché lineare partendo da una prima direzione parallela alla linea ferroviaria e di altre perpendicolari a questa con lo scopo di facilitare l'accessibilità all'area, che viene quindi interpretata come un suolo artificiale/naturale da ripensare per un uso collettivo, attraverso la mescolanza di attività e di destinazioni capaci di far vivere il complesso 24 ore su 24 e di attrarre su di sé una diversità di soggetti. Un nuovo sistema capace di mediare e risolvere la relazione fra il fiume e la ferrovia, due sistemi che lavorano anch'essi a scala territoriale, generando una continuità di paesaggio.

Le idee funzionali e spaziali hanno tenuto in considerazione le richieste e le proposte del bando del concorso European7 "Periferia IN", oltre alle normative vigenti, stando attenti alle possibili varianti in atto.

Dal momento che l'intenzione di programma prevede oltre all'individuazione di una porta per la città, la riconnessione dei tessuti e la valorizzazione delle singole aree, questi sono stati i principali obiettivi, oltre all'importanza affidata alla rete verde, quale possibile mezzo di loro realizzazione.

Purtroppo quando tutto questo accadeva era il lontano 2005. Sono passati oramai alcuni anni da quel progetto e quindi se le richieste di European possono essere considerate ancora valide, la città di Monza nel corso di ben dieci anni si è evoluta, mutando le sue esigenze. Sono stati elaborati nuovi strumenti di programmazione urbanistica quali l'adozione del Piano di Governo del Territorio e i vari avvenimenti sia a livello locale che a livello internazionale (come la crisi economica presente in questi ultimi anni) che hanno contribuito a cambiare parzialmente anche il volto di Monza.

Nella TAV. 03.04-046 che precede il Concept Plan sono state riassunte tutte le funzioni da inserire all'interno del progetto indicandone più o meno la dislocazione nelle varie aree di intervento.

Su queste nuove spinte trova spazio il Concept Plan generale riportato nella TAV. 03.04-047 che costituisce una possibile soluzione nata dalle analisi svolte, dalle ricerche effettuate, dai dati raccolti, dal passaggio fisico tra le vie delle città e dall'esplorazione dei suoi edifici.

TAV.03.04-046
Riepilogativo Funzioni

TAV.03.04-047
CONCEPT PLAN

Rigenerazione Urbana

4

4.1. MASTERPLAN	105
4.2. L'ABC DEL MASTERPLAN	107
4.2.1. Macroarea A: Incrocio tra via Manzoni, via Gramsci, corso Milano, via caduti del lavoro, via Turati e via Visconti; parcheggio pubblico di via Visconti.	107
4.2.2. Macroarea B: Parco Scalo e via Castello.	108
4.2.3. Macroarea C: Ampliamento Stazione Centrale e Piazza Castello.	109
4.2.4. Macroarea D: Nuovi spazi produttivi; recupero lungo Lambro e Insediamenti residenziali in linea	110
4.2.5. Macroarea E: Insediamenti residenziali a corte; Prolungamento via Isonzo e Piazza ex macello	110
4.2.6. Macroarea F: Recupero ex carcere via Mentana; giardini pubblici e parcheggio interrato di via Procaccini	111
4.2.7. Macroarea G: Parco agricolo/sportivo del lungo Lambro	112
4.2.8. Macroarea H Parcheggio pubblico di via Casati; ponte sulla ferrovia e incrocio Lambro e Villorosi	112
4.2.9. Macroarea I: Riqualificazione corso Milano e via Borgazzi	113
4.2.10. Macroarea J: Complesso direzionale e ricreativo ex T.P.M.	113
4.2.11. Macroarea K: Nuova stazione MM5; svincolo tra via Borgazzi, via Philips e via Gorizia e parcheggio pubblico di via Philips	113
4.2.12. Macroarea L: Parco Attraversamento; sottopasso e prolungamento via Val d'Ossola	114
4.2.13. Macroarea M: Passerelle pedonali; belvedere di via Toniolo e recupero aera ex cotonificio Fossati&Lamperti	114

“La progettazione è la ricerca delle forme che soddisfano un programma. La progettazione ha a che fare con soluzioni particolari, mentre il programma si occupa dei caratteri generali e degli esiti attesi. La progettazione si avvia dalla programmazione e i programmi si modificano al procedere del progetto.”
(Lynch, Hack, 1984, p. 127)

4.1. Masterplan

Un masterplan è un piano generale che attraverso parti scritte, grafiche e cartografiche descrive e schematizza l'idea d'insieme della trasformazione dell'area di studio con la visualizzazione dello stato futuro compresa la definizione degli usi dei suoli, le linee guida progettuali, la progettazione del paesaggio e degli spazi pubblici, le forme costruite, le infrastrutture e i servizi.

La configurazione finale del progetto urbano è riportata nel masterplan di TAV.04.01-048 e qui di seguito brevemente delineato in quanto una più attenta e dettagliata descrizione sarà riportata nelle tavole dell'A.B.C. del Masterplan.

**TAV.04.01-048
MASTERPLAN**

Le linee guida che sono state applicate per la realizzazione del Masterplan sono le seguenti:

- Riappropriazione delle aree dismesse;
Dalle analisi effettuate sul tessuto cittadino si sono inseriti in attenzione le nuove costruzioni mimetizzandole con gli edifici circostanti dove necessario e rendendoli visibili perché apparentemente fuori scala nella parte sud dell'intervento dove era necessario realizzare la porta della città di Monza.
- Incremento delle aree verdi a servizio della cittadinanza;
All'interno delle aree di progetto molte sono le aree verdi sottoposte ad un avanzato stato di degrado che sono state recuperate e date nuovamente alla città. All'interno di ciascuno dei singoli progetti si è cercato di aumentare il più possibile le aree verdi pubbliche a servizio dei cittadini.
- Potenziamento delle attività terziarie, ricettive e ricreative;
La città di Monza sta lentamente abbandonando o comunque fortemente limitando la sua vocazione industriale per ritornare ad una città di servizi come nelle epoche passate quando era meta rinomata di villeggiatura ed offriva servizi di alto livello.
- Cucitura della frattura urbana offerta dalla ferrovia;
L'arrivo della ferrovia ha originato una frattura nel tessuto cittadino che è stato diviso in due parti. Nella parte nord della città quando la ferrovia ha proseguito per Lecco e Como si è ritenuto opportuno interrirla in alcuni tratti proprio per evitare che si originasse ancora questo problema. Nel progetto si è proposto di realizzare alcune passerelle, sottopassi veicolari e soprapassi pedonali. Inoltre è stata proposta la realizzazione di alcuni edifici, tipo l'ampliamento della stazione centrale, a cavallo della ferrovia che potessero svolgere la duplice funzione di collegamento e di ospitare le nuove funzioni.
- Razionalizzazione dei percorsi veicolari e ciclopedonali;
All'interno del tessuto urbano in oggetto si è proposta la realizzazione di una fitta rete di percorsi pedonali, a volta affiancati a percorsi ciclabili, che possano facilitare la circolazione degli utenti a piedi o in bicicletta, mentre sono stati realizzati imponenti parcheggi interrati agli estremi dell'area di intervento.

- Contenimento del consumo del suolo.

Tutte le scelte ottemperate sono stata fatte cercando di contenere al massimo l'utilizzo dell'uso del suolo, utilizzando il sedime degli edifici esistenti e aumentando le zone verdi con interventi anche sulle coperture degli edifici, sulle facciate, ecc.

TAV.04.01-049
Flussi di percorrenza

Nella TAV.04.01-049 sono invece stati evidenziati quelli che sono i percorsi esistenti, quelli di nuova realizzazione e quelli che sono stati potenziati all'interno del progetto di rigenerazione urbana complessiva.

I vari percorsi sono stati divisi in due categorie.

La prima riguarda i percorsi veicolari che sono stati evidenziati in base all'intensità di traffico presente sulle relative strade in modo da far emergere anche la gerarchia esistente tra gli stessi percorsi all'interno della area di progetto.

Nella seconda categoria sono invece stati evidenziati quelli che sono gli attraversamenti pedonali (sia esistenti che di nuova realizzazione) che nell'intenzione di progetto devono permettere la ricucitura del tessuto urbano e l'attraversamento di area fino ad oggi restate isolate. Sempre in questa categoria viene evidenziata la riqualificazione e il potenziamento della pista ciclopedonale realizzata lungo il canale Villoresi che di per se costituisce un interessante percorso di collegamento alternativo a quello in gomma o ferro tra le varie aree del progetto.

4.2.L'A,B,C del Masterplan

Di seguito saranno descritte nei particolari le 13 macroaree in cui è stato suddiviso l'intero intervento proposto partendo da nord e proseguendo fino al lotto che ospita l'ex cotonificio Fossati & Lamperti che sarà oggetto di un intervento analizzato in una scala di maggiore dettaglio.

Nelle pagine e nelle tavole allegate saranno riportate le scelte distributive delle singole aree, l'aspetto architettonico, le quantità a progetto delle varie destinazioni che sono state scelte, ecc.

TAV.04.02-050
L'A,B,C del MASTERPLAN

4.2.1. Macroarea A

L'incrocio tra via Manzoni, via Gramsci, corso Milano, via caduti del lavoro, via Turati e via Visconti rappresenta un nodo fondamentale all'interno del tessuto viabilistico di Monza, in quanto costituisce la prima possibilità di superare la frattura originata dalla ferrovia e il primo collegamento tra la parte est ed ovest della città a sud del centro storico delle città stessa.

Al momento questo incrocio è regolato da un unico impianto semaforico che deve gestire, anche in termini di tempo, l'intersecarsi di ben sei vie anche se solo 5 rappresentano flussi veicolari in entrata nell'incrocio (via Manzoni è una via a senso unico di marcia in uscita). Su tale incrocio devono essere regolati anche alcuni flussi pedonali perché per attraversare corso Milano esiste già un sottopasso pedonale.

La soluzione proposta prevede la realizzazione di una rotatoria di dimensioni consistenti in modo da poter distanziare opportunamente i vari ingressi/uscite alle vie e per permettere una efficiente circolazione dei flussi veicolari.

Via Manzoni è stata riportata a doppio senso di marcia.

La rotatoria permette anche un più facile attraversamento della sede viaria da parte dei pedoni che possono attraversare una prima parte della carreggiata, aspettare e sostare in tutta sicurezza all'interno della rotatoria che è attrezzata con sedute e giochi d'acqua. I pedoni poi possono completare l'attraversamento della sede viaria per raggiungere il centro storico o viceversa.

Per facilitare l'attraversamento di questo incrocio nei momenti di maggiore intensità di traffico sono stati realizzati nuovi sottopassi pedonali sul lato est della ferrovia mentre quelli sul lato ovest della stessa sono stati riqualificati.

Si può dividere la grande rotatoria in due parti ben distinte raccordate da un camminamento centrale che funge anche da spartitraffico per gli autoveicoli che vi transitano.

La prima parte della rotonda, quella da cui inizia corso Milano, è costituita da un ambiente che presenta al centro una vasca decorativa con funzione di fontana. La fontana può essere attraversata con un piccolo ponticello in legno e metallo. E' prevista la presenza di due piccole aiuole con piante e comode sedute. Tutto intorno ai camminamenti interni all'aiuola saranno piantati alcuni fiori dai forti profumi che possano mitigare parte dello smog prodotto dagli autoveicoli in transito. E' prevista la piantumazione di alberi, con altezza modesta, che possano dare origine ad una quinta che mascheri il traffico intorno all'isola stessa e che possa obbligare ad una maggiore cautela gli autoveicoli in transito costringendo ad abbassare la velocità degli autoveicoli vista la bassa la visibilità.

La seconda parte della rotonda può essere suddivisa in due ulteriori sottospazi distinti.

Il primo riguarda il cuneo verde dove lo spartitraffico aumenta in larghezza.

Sul lato "rosso" il marciapiede risulta in piano e porta all'attraversamento verso il

TAV.04.02-051
MACROAREA A

“Parco Scalo”; sul lato “blu” si trova invece una rampa inclinata che porta all’attraversamento verso il parcheggio di via Visconti. Nel cuneo tra i due marciapiedi il raccordo di quota viene realizzato con una piccola zona verde di forma triangolare e una fontana che segue il dislivello tra le due quote.

Il secondo spazio è ricavato all’interno della rotonda dove trova posto una piccola zona di sosta con sedute ricavate all’interno del dislivello della strada che gira intorno all’isola di traffico. Nella parte più bassa saranno realizzate alcune vasche per il refrigerio di chi decide di sostare all’interno dell’isola stessa. Le zone verdi saranno piantumate con alberi per dare ombra sia a chi attraversa la rotatoria sia per chi decide di sostarvi. La scelta delle piante dovrà garantire un certo grado di protezione per i pedoni dal traffico intorno e obbligare all’uso di una velocità moderata i veicoli che vi transitano.

La rotatoria si compone anche di 4 isole stradali per suddividere ed indirizzare al meglio i flussi veicolari.

L’isola stradale di via Visconti presenta una piccola aiuola e permette un attraversamento facilitato della carreggiata in quanto è posizionata tra le due corsie. I pedoni che la utilizzeranno hanno la possibilità di sostare, senza alcun pericolo, all’interno dell’isola stessa, immersi nel verde.

Le aree verdi possono essere “affittate” da sponsor privati che potranno esporre la propria pubblicità accollandosi la manutenzione delle stesse e sgravandola dalle spese comunali. È stata fatta questa scelta per limitare le spese ingenti per la manutenzione del verde pubblico.

Lungo via Visconti, alle spalle de “La Rinascente”, esiste un piccolo parcheggio pubblico di superficie non organizzato e che potrebbe ospitare un numero maggiore di automobili.

Oggi giorno una parte di questo parcheggio è a pagamento mentre il progetto prevede la trasformazione completa di questa zona in parcheggio pubblico gratuito visto l’aumento del numero degli stalli e l’aumento dei parcheggi a disposizione nelle zone limitrofe.

Viene creata una quinta verde per mascherare/nascondere il parcheggio dal traffico di scorrimento e all’interno saranno posizionati alberi con una grande fronda per dare ombreggiamento alle auto in sosta. A progetto sono stati realizzati 56 posti auto complessivi di cui 4 per portatori di handicap.

Questo parcheggio da un accesso privilegiato da sud al centro storico della città di Monza. Una volta parcheggiata la macchina si può agevolmente raggiungere il centro storico senza attraversare alcuna strada, percorrendo i marciapiedi protetti che lambiscono il centro storico.

Questo parcheggio inoltre risulta una possibile piccola prima porta di accesso al progetto di rigenerazione urbana oggetto delle presente proposta.

Il parcheggio è stato riorganizzando suddividendolo in due parti distinte e presenta una circolazione interna a senso unico. Vi si ha accesso solo da via Visconti ed è possibile uscirvi solo all’interno della rotonda della medesima via in modo che l’automobilista possa, percorrendo tale rotonda, avere la possibilità di dirigersi in ogni direzione.

**TAV.04.02-052
MACROAREA B**

4.2.2. Macroarea B

Il “Parco Scalo” è la somma di una serie di interventi, su alcune aree tra loro adiacenti, che hanno come scopo finale quello di realizzare: un grande parcheggio interrato, un capolinea per le linee di autobus che portano alla stazione, un grande giardino pensile pubblico che permetta ai cittadini di riacquisire questi luoghi oramai in parte dismessi e non più utilizzati dalla ferrovia, una nuova piazza sia per l’accesso

da est della stazione che per il palazzo Binario 7, la sistemazione di via Castello e dei parcheggi a raso e nella zona sud la realizzazione di spazi di verde attrezzato e di edifici atti ad ospitare funzioni complementari della stazione e/o spazi commerciali. Parte dello scalo merci risulta ad oggi dismessa e utilizzata come parcheggio di superficie.

E' stata incorporata nell'intervento anche la zona tra i due rami delle linee ferroviarie che occupa edifici dismessi della ferrovia.

Una volta che è stata definita la posizione definitiva che occuperà la nuova sede stradale di via Turati (tale slittamento è riportato anche all'interno della documentazione che compone il Piano di Governo del Territorio) è stato possibile definire lo spazio a disposizione per lo sviluppo del parcheggio interrato e per la realizzazione del grande giardino pensile che sovrasta il parcheggio e parte della ferrovia.

L'intervento in se prevede a nord la realizzazione di un parcheggio pluripiano interrato che presenta l'ingresso e l'uscita da piazza Castello e che si attesta alla quota zero del parcheggio esistente. Il parcheggio si estende poi oltre i binari che portano verso Lecco nel cuneo più a nord dove trovano posto altri stalli per autovetture. Il livello zero (piano terra) del parcheggio pluripiano ospiterà il capolinea degli autobus che porteranno gli utenti alla stazione, al centro storico o alle nuove aree oggetto del presente intervento.

Gli altri piani del parcheggio, compresi quelli nella zona più adiacente al centro storico, ospiteranno gli stalli per le autovetture sia per gli utenti della stazione che per quelli che visiteranno il centro storico. La facciata del parcheggio pluripiano che affaccia sulla nuova piazza Castello è composta da due strutture distinte: una fontana e una grande scalinata monumentale. Tali strutture servono per schermare il piano terra del parcheggio e il sovrastante giardino pensile visto che tra piazza Castello e il nuovo svincolo ai margini del centro storico esiste una differenza di quota di circa mt. 6,00.

Nella parte centrale trovano spazio due grandi rotonde verdi, una delle quali funge da piccolo parchetto pubblico davanti all'ingresso est della stazione. Nella zona sud dell'intervento è prevista la realizzazione di alcuni edifici che hanno la funzione di quinta per dividere questi nuovi spazi aperti dai binari della ferrovia. Tali edifici potranno ospitare sia funzioni della stazione che essere utilizzati da attività commerciali o terziarie. Nello spazio aperto che si viene ad originare tra questi nuovi edifici e lo stadio ex Sada è prevista la realizzazione di una piazza pubblica sia con spazi verdi attrezzati, giochi d'acqua e piazze per i cittadini. Nella parte terminale è possibile accedere alle sponde del Lambro ed inserirsi nel parco urbano previsto a progetto.

4.2.3. Macroarea C

La Stazione Centrale di Monza sorge a sud del centro storico, verso le città di Sesto e di Milano e purtroppo solo sul lato ovest della ferrovia perché il lato est era occupato da un grande scalo merci per rifornire di materie prime e per spedire i prodotti finiti dell'industria monzese.

La vocazione industriale della città è finita o volge quasi al termine e lo scalo merci è stato riadattato temporaneamente a parcheggio a cielo aperto ed è stato realizzato solo un piccolo sottopasso per permettere di accedere alla stazione anche dal lato est della città.

Il progetto prevede il recupero di alcuni edifici esistenti che si ergono paralleli alla stazione esistente ma sul lato est della ferrovia e che un tempo erano adibiti a depositi ed uffici dello scalo merci.

TAV.04.02-053
MACROAREA C

La proposta prevede di realizzare un secondo grande e più consono accesso alla ferrovia anche dal lato est riutilizzando e riadattando queste strutture esistenti.

L'intervento principale consiste nella costruzione di una piastra che colleghi i due accessi al trasporto su ferro: questa piastra ospiterà gli accessi alle banchine che oggi avvengono da obsoleti e fatiscenti sottopassi interrati e alcuni modesti spazi per attività commerciali che potranno lavorare anche negli orari di chiusura della stazione.

Infine la nuova piastra permetterà di collegare la stazione alla zona dello stadio Sada con una passerella aerea che attraversa quella parte dello scalo merci che ancora conserva la propria funzione. Questo collegamento permetterà ai cittadini che risiedono nella zona sud-est della città di raggiungere più facilmente la stazione mentre tutti, cittadini di Monza e non, potranno usufruire dei numerosi posti auto che si andranno a realizzare negli Ambiti 21 e 22 e di questo accesso privilegiato alla stazione.

TAV.04.02-054
MACROAREA D

4.2.4. Macroarea D

Nel passato la maggior parte dell'Ambito 22 aveva una destinazione produttiva.

Nelle indicazioni del P.G.T. e per le scelte effettuate leggendo l'evoluzione della città sono stati lasciati solo alcuni piccoli spazi a carattere produttivo nella parte nord di questo ambito, vicino alle principali vie di comunicazione.

In questo ambito è prevista anche la realizzazione di funzioni residenziali e di tipo commerciale/terziario.

Si è fatta la scelta di unire questo Ambito al n. 21, che prevede la realizzazione di sole funzioni residenziali, visto che gli ambiti sono per molti aspetti del tutto o quasi simili tra loro.

Alla fine le quantità complessive dei due ambiti previste a P.G.T. sono state rispettate ma ridistribuite all'interno dei due ambiti insediando in entrambi sia attività commerciali e di terziario che attività prettamente residenziali. La ridistribuzione delle superfici su tutti e due gli ambiti è stata fatta per poter mantenere delle altezze contenute per gli edifici.

In questa parte di intervento è prevista la realizzazione di sei edifici a stecca e uno solo con forma ad "L". La maggior parte degli edifici presenta funzioni di tipo misto: residenziale e commerciale.

Il piano "zero" di queste costruzioni (quello ospitante le funzioni commerciali e alcune abitazioni con i propri giardini privati) si trova a circa mt. 4,00 dal piano campagna esistente principalmente per due motivi:

- il primo perché tutta questa area è soggetta ad allagamento da parte del fiume Lambro e quindi onde evitare catastrofi si è scelto di rialzare gli edifici alla quota indicata precedentemente che risulta essere quella di scorrimento delle acque a pelo libero del Canale Villoresi;
- Il secondo per ospitare a piano terra un numero considerevole di parcheggio pubblici e privati che soddisfare le esigenze dei nuovi abitanti che vi si insedieranno e per aumentare il carente numero di posti auto anche per i fruitori delle funzioni vicine.

TAV.04.02-055
MACROAREA E

4.2.5. Macroarea E

Nell'ambito 21 è prevista la realizzazione di sole funzioni residenziali.

Si è fatto la scelta di unire questo Ambito al n. 22 che prevede la realizzazione di funzioni residenziali e commerciali visto che gli ambiti sono per molti aspetti molto del tutto o quasi simili tra loro ed in modo da poter distribuire le superfici in modo da non alzarsi troppo rispetto al tessuto cittadino circostante.

Alla fine le quantità previste a P.G.T. sono state rispettate ma ridistribuite all'interno dei due ambiti insediando in entrambi sia attività commerciali e di terziario che attività prettamente residenziali.

Questa area presenta le stesse problematiche della precedente rispetto alle esondazioni del fiume Lambro e quindi sono state adottate le stesse scelte e cioè quelle di prevedere al piano campagna attuale i parcheggi (sia pubblici che privati) che le cantine degli edifici residenziali alzando il piano "zero" alla quota di scorrimento del Canale Villoresi.

In questo ambito si è invece optato per una costruzione a corte degli edifici andando a costruire dei piccoli giardini privati all'interno delle corti e si è scelto di posizionare le attività commerciali/terziarie sulle due testate dei corpi a C lungo il corso del Canale Villoresi.

Anche in questa zona è stata inserita all'interno di ampie zone verdi pubbliche per migliorare la vivibilità dei luoghi cittadini spesso troppo densi di zone costruite.

La soluzione proposta prevede anche un potenziamento dei parcheggi pubblici in una zona che ne è sintomaticamente carente.

Per meglio sfruttare gli apporti solari gli edifici sono stati pensati con il fronte a gradoni verso il Canale Villoresi (esposizione sud) in modo da generare la minor ombra portata possibile sulle facciate degli edifici.

Tra i due ambiti è stata realizzata una piastra verde identica a quella che fa da sostegno agli edifici residenziali ma ad una quota maggiore per permettere un passaggio comodo anche a veicoli alti (Ambulanza, camion vigili del Fuoco, ecc.) e per dare un po' di movimento a quello che poteva diventare un verde "monotono deserto". Non solo, sempre all'interno dei due ambiti, sono stati realizzati alcuni fori in queste solette "verdi" sia per alleggerirne il peso sia per poter portare un po' di luce naturale al piano terra.

All'interno dell'Ambito è prevista la realizzazione di una piazza davanti all'ingresso dell'ex Macello comunale.

Oggi quest'area è abbandonata al degrado e vi sono accampate alcune roulotte.

La soluzione proposta prevede un potenziamento dei parcheggi pubblici in previsione di un possibile recupero anche dell'area dell'ex macello che dovrebbe portare all'insediamento di funzioni con forte attrattiva per Monza e per le popolazioni vicine.

Il progetto della piazza invece prevede la realizzazione della stessa all'attuale quota di campagna e la costruzione di un piccolo "teatro" a gradoni sfruttando la differenza di quota tra la quota campagna e la pista ciclopedonale che affianca il Villoresi all'interno del tessuto cittadino della città. Tale differenza di quota è quantificabile in mt. 4,00. Questa struttura ha lo scopo di realizzare un piccolo teatro all'aperto che possa essere sfruttato nel periodo estivo e la scelta di posizionarlo nelle vicinanze dell'ex macello comunale nasce dalla proposta concreta di insediare nell'adiacente area dismessa la "cittadella dell'arte e della cultura" che potrebbe usufruire di uno spazio aggiuntivo.

4.2.6. Macroarea F

L'intervento in questa zona può essere suddiviso in due parti anche se l'intento di base è permettere alle due aree di allungarsi indistintamente una nell'altra.

L'intervento prevede il recupero delle strutture dell'ex carcere di via Mentana per ospitare un piccolo albergo / ostello, questo nella zona nord.

La seconda parte del progetto prevede il ridisegno dei giardini pubblici di via Procaccini con la realizzazione di un piccolo parcheggio interrato nella zona sud.

Nella proposta la struttura centrale del carcere viene mantenuta in toto mentre le alte mura vengono in parte demolite per dare in modo alle nuove funzioni di interagire con

TAV.04.02-056
MACROAREA F

il tessuto cittadino circostante.

La via che separa attualmente tale struttura e i giardini pubblici di via Procaccini viene eliminata per dare una zona di sfogo all'aperto al nuovo albergo.

Il cortile interno del carcere viene poi riqualificato come un piccolo giardino privato ad uso dei soli utenti dello stesso mentre gli altri spazi aperti sono fruibili ed attraversabili da tutti.

L'intervento è pensato anche e non solo in prospettiva dell'insediamento delle nuove funzioni all'interno dell'area dell'ex macello.

**TAV.04.02-057
MACROAREA G**

4.2.7. Macroarea G

L'intervento in oggetto avviene su un'ampia area e conta di spazi e funzioni diverse tra loro.

La primissima azione è quella di una serie di interventi di recupero, pulizia e sistemazione degli argini del fiume Lambro, molto spesso lasciati in uno stato di degrado avanzato e soggetti alla presenza di costruzioni abusive.

Nella parte nord dell'area è stato previsto il recupero e il potenziamento dell'impianto del centro sportivo ex Sada ancora oggi utilizzato, ma ampiamente al di sotto delle sue potenzialità.

Questo storico campo sarà dotato di nuove tribune e strutture che permettano un suo utilizzo non legato solo al mondo del calcio ma anche ad altre attività ludico/sportive.

Questa rinata struttura, che era isolata all'interno di un'ansa del fiume, sarà collegata al resto del parco attraverso alcuni ponti pedonali che possano portare l'utente fino al canale Villorosi.

Nella parte centrale dell'area trovano posto due tipologie di parco distinte: quella più ad est caratterizzata da un intervento antropico consistente con sedute particolari, sentieri ben definiti, ecc. mentre nella parte più a ovest è possibile trovare un giardino più "selvaggio", con l'aspetto di un bosco originatosi naturalmente nel corso dei secoli.

Nella parte sud dell'area trovano posto a nord del Villorosi un altro parco organizzato mentre a sud del canale sono stati predisposti una serie di spazi per orti cittadini dotati di tutto il necessario. Questi spazi potranno essere affittati dagli abitanti della città che possono praticare la passione per la coltivazione diretta di ortaggi. Il numero di questi spazi può essere eventualmente aumentato nell'ampio appezzamento di terreno posto a sud di questi.

L'intervento infine prevede la riqualificazione anche delle sponde artificiali del Canale Villorosi dove viene realizzata/ampliata la pista ciclopedonale esistente.

**TAV.04.02-058
MACROAREA H**

4.2.8. Macroarea H

Questo punto è un nodo importante per il progetto proposto.

L'intervento in questa parte di città si compone di tre parti ben distinte con un'importanza differente tra loro.

La prima riguarda un disegno più razionale del già esistente parcheggio sul fondo si via Casati, per poter accogliere un numero maggiore di automobili.

La seconda riguarda lo "scavalco" della ferrovia attraverso una grande piastra con giardini pensili e varie installazioni.

La terza parte è strettamente legata alla seconda e costituisce un attraversamento ciclopedonale sia del fiume Lambro che del canale Villorosi nello stesso punto.

Infatti qui si possono oltrepassare (solo pedonalmente) le tre grandi "entità" che hanno segnato il territorio della città di Monza.

Per non essere un semplice passaggio si propone in questa sede di realizzare una piastra sopra il percorso della ferrovia, una piastra di dimensioni circa di mt. 50 x mt.

50 che possa ospitare alcune strutture temporanee e del verde attrezzato. Una volta raggiunta questa piastra da via Casati è possibile attraversare il Villorosi verso sud proseguendo verso il quartiere San Rocco, oppure seguendo il corso del canale si può oltrepassare il Lambro e a questo punto dirigersi verso nord in direzione del parco agricolo/sportivo oppure verso sud in direzione della zona della Cascinazza.

4.2.9. Macroarea I

L'intervento in oggetto prevede una sistemazione completa di corso Milano.

Il progetto prevede la sistemazione di tutti i marciapiedi del corso andando, dove lo spazio lo permette, ad aumentarne la profondità così da renderli maggiormente vivibili da parte dei pedoni.

Dove questo "allargamento" del marciapiede è consistente si concede la possibilità agli esercizi commerciali esistenti di ampliare le proprie attività sul marciapiede stesso con dei volumi trasparenti, ma comunque chiusi, che ne aumentino la superficie utile con ulteriori spazi.

L'intervento poi punta a completare la dotazione arborea lungo tutto il corso anche dove non è stata precedentemente prevista modificando in parte la dimensione della carreggiata per gli autoveicoli e disegnando in modo più razionale gli spazi per il parcheggio.

L'intervento che riguarda via Borgazzi è una continuazione di quanto avviene per corso Milano e cioè una ricalibratura di carreggiata e marciapiedi tentando, dove è possibile, di aumentare questi ultimi il più possibile e sempre permettendo, dove la profondità dei marciapiedi lo permettono, l'ampliamento delle attività commerciali esistenti.

4.2.10. Macroarea J

L'intervento da eseguire sull'area dell'ex deposito degli autobus della società Trasporti Pubblici Monzesi si compone di varie parti.

Lungo la parte di via Borgazzi che lambisce il lotto continua la ricalibratura della carreggiata e dei rispettivi marciapiedi.

Nelle zone prospicienti via Gorizia e via Casati sono stati realizzati gli accessi per due zone di parcheggi a raso una delle quali presenta anche l'ingresso ad un grande parcheggio pluripiano interrato. Il numero di parcheggi che si sono inseriti a progetto in questa zona è considerevole in quanto non solo saranno da ospitare le autovetture degli addetti delle nuove funzioni insediate ma anche quelle dei possibili utenti e non solo. Infatti questo parcheggio dovrà ospitare anche i posti auto della futura fermata della metropolitana della linea MM5. Sul lotto è stato progettato un centro congressi / sala teatro / sala cinema come da richiesta del bando European, una specie di una piccola cittadella dello spettacolo e predisposto una serie di spazi che possano essere correlati all'ambiente del cinema come laboratori per le scenografie, per i costumi, ecc. auspicando ad una collaborazione con l'accademia di Brera.

Particolare importanza riveste l'edificio da realizzare nella parte sud del lotto a cavallo di via Borghazzi, un enorme edificio ponte con la funzione di portale della città, un segno distintivo dell'ingresso in Monza.

4.2.11. Macroarea K

E' previsto l'arrivo nella città di Monza del prolungamento della linea 5 (LILLA) di Milano. Analizzando i vari progetti proposti e i vari piani della mobilità si è giunti alla conclusione di insediare questa nuova fermata all'incrocio tra via Philipps e via Borgazzi, più o meno alla stessa altezza dell'area della ex T.P.M.

TAV.04.02-059
MACROAREA I

TAV.04.02-060
MACROAREA J

TAV.04.02-061
MACROAREA K

La stazione sorgerà in un appezzamento di terreno che non è mai stato oggetto di costruzione ed risulta libero da vincoli di qualsiasi genere.

Nel progetto complessivo qui riportato viene solo abbozzato quello che potrebbe essere l'edificio che ospiterà la parte fuori terra della stazione che, come detto precedentemente si inserisce in un contesto verde con la possibilità della realizzazione di ampi spazi all'aperto che potranno essere usufruiti della attività collaterali che vi si insedieranno insieme alla fermata.

In questa parte dell'intervento complessivo si interviene sul parcheggio di via Philipps, il parcheggio a raso che sarà posizionato di fronte alla nuova fermata della stazione e quindi visto i flussi che si pensano debbano passare il parcheggio è stato razionalizzato.

Temendo un aumento del traffico anche sul piccolo incrocio tra via Borgazzi, via Gorizia e via Philipps si prevede intervenire con la realizzazione di una grande rotatoria, con una grande presenza di verde, visto le nuove funzioni che si insedieranno nelle vicinanze e che porteranno molti nuovi utenti e aumenteranno il traffico lungo questa strade.

**TAV.04.02-062
MACROAREA L**

4.2.12. Macroarea L

Un altro modo utilizzato per ricucire il tessuto cittadino è stato quello di realizzare un edificio a ponte sulla ferrovia come è successo per l'ampliamento della stazione centrale di Monza o in prossimità del parcheggio di via Casati dove passano anche il Lambro e il Canale Villoresi.

Un altro intervento del genere è localizzato tra la villa Fossati&Lamperti, oggi sede di rappresentanza delle prefettura, e l'ex cotonificio Fossati&Lamperti.

Il progetto si attesta su due aree di modeste dimensioni che sorgono parallele lungo la ferrovia.

La prima fase progettuale prevede la demolizione delle strutture obsolete che sorgono sui i rispettivi lotti per far spazio a questo nuovo edificio concepito come un ponte che permette l'attraversamento est-ovest della ferrovia.

Il "ponte" è costituito da due ali laterali dove sono state posizionate attività ludico/ricreative (bar, ristoranti, negozi, ecc.) e anche attività legate la terziario. La zona centrale del "ponte" è una piastra verde, completamente pedonale: è stata costruita una sorta di nuova collina sopra il percorso della ferrovia.

Nelle zona a terra sono stati predisposti due giardini con giochi d'acqua, alberature e percorsi che permettono l'attraversamento sia in direzione nord-sud che est-ovest.

A ridosso delle due ali laterali sono state ricavate delle piccole zone pavimentate all'aperto per permettere alle funzione che vi si insedieranno di avere anche la possibilità di utilizzare spazi all'aria aperta.

E' stato realizzato anche un sottopasso che unisce via Ampere a via Val d'Ossola e quest'ultima prosegue superando il Lambro, lambendo la Cascinazza e arriva fino a via Cesare da Sesto chiudendo la circonvallazione intermedia.

**TAV.04.02-063
MACROAREA M**

4.2.13. Macroarea M

L'ex cotonificio Fossati&Lamperti costituisce uno di quei casi di recupero di aree industriali di grandi dimensioni, oramai dismesse da tempo, che all'interno del tessuto della città rappresentano dei vuoti urbani dove non avviene più alcuna funzione, se non quelle legate ad un progressivo ed inevitabile degrado.

Negli anni sono stati molti gli usi pensati per questa area di poco più di mq. 46'000 con un strutture costruite nell'arco del tempo a partire da inizio 1900.

Il progetto prevede sia la demolizione che il recupero di alcuni edifici esistenti all'interno di questo lotto.

In questa fase analizzeremo nel particolare quelle che costituiscono le opere accessorie a quest'area che verrà analizzata nel particolare più avanti. L'ex Cottonificio si compone di due lotti distinti, collegati da un piccolo passaggio pedonale a ridosso della ferrovia. Sul lotto a nord, di più modeste dimensioni sarà realizzato un piccolo hotel di lusso con ristorante, bar e spazi di aggregazione che possa in qualche modo interagire direttamente con la strutture e le funzioni del Parco "Attraversamento" visto in precedenza. Nel lotto a sud di via Toniolo si è scelto di valorizzare alcune emergenze presenti, vecchie strutture non più utilizzate ma dotate di un forte carattere formale quali la ciminiera, la torre dell'acquedotto e la vasca di decantazione. Saranno eliminate tutte le superfetazioni che nel tempo sono state costruite per poter migliorare e aggiornare gli impianti e quegli edifici relativamente recenti costruiti con prefabbricati senza alcun interesse né storico né architettonico come per esempio l'edificio posto a sud-est del lotto, il più recente di tutti quelli esistenti all'interno del lotto stesso.

