



temi e progetti



2.1 Trasformazioni urbane

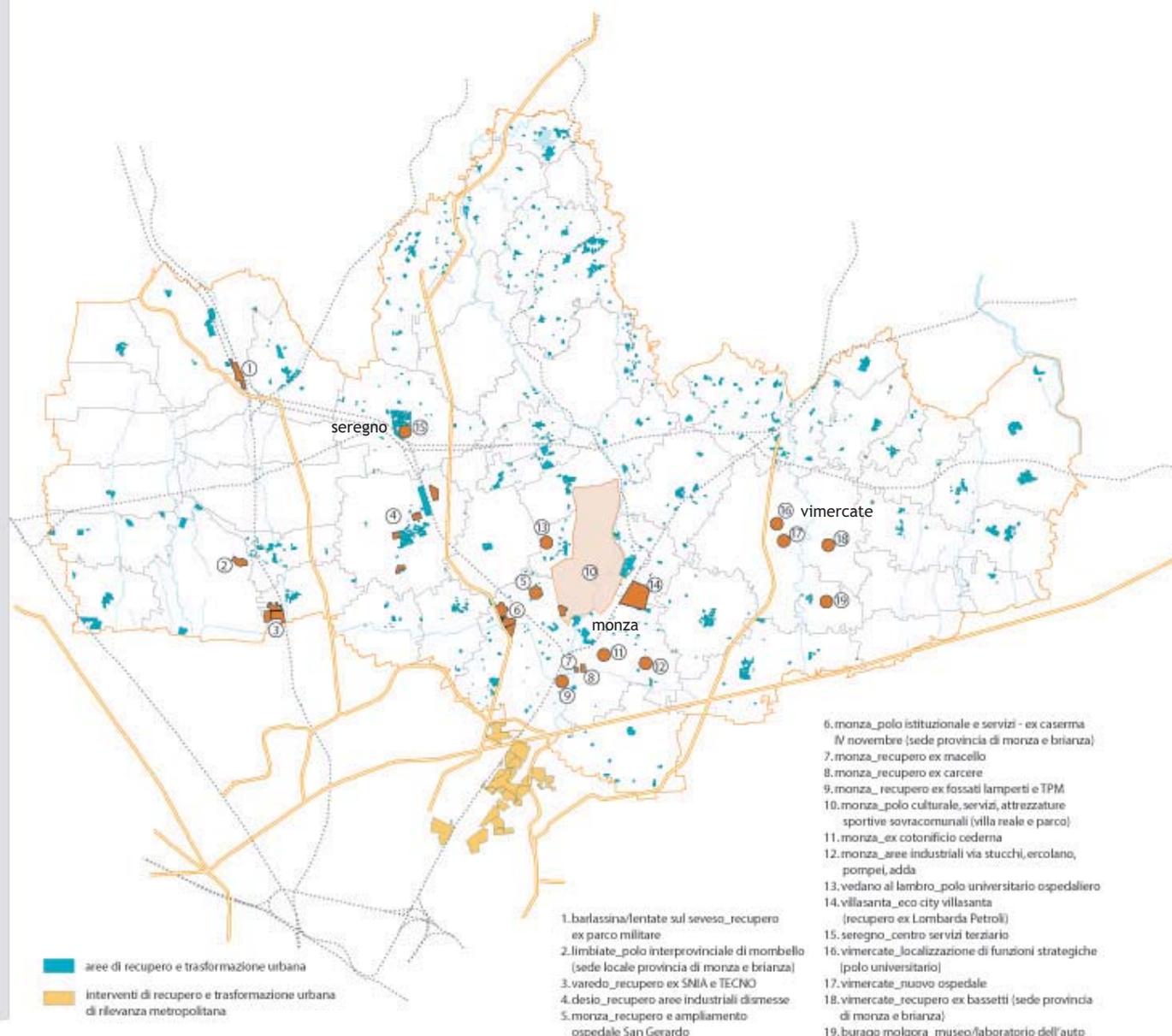
La tavola pubblicata mostra una selezione dei grandi progetti di trasformazione urbana programmati o in corso di attuazione in Brianza.

Se escludiamo l'addensamento di iniziative nel futuro capoluogo di provincia e nei comuni contigui (ma anche a Desio e Vimercate), la distribuzione sul territorio dei grandi interventi appare relativamente omogenea. Da questo punto di vista potrebbe sembrare che la macchia rossa del progetto di riqualificazione del **Parco di Monza e della Villa Reale** produca una sorta di distorsione visiva in virtù della sua estensione. In realtà questo progetto ha effettivamente un **ruolo strategico**, perchè si pone al confine fra le trasformazioni della città e le politiche per gli spazi aperti, che in questa fase della storia della Brianza sono certamente la sfida più rilevante e al tempo stesso più gravida di conseguenze per il suo futuro (si veda più in dettaglio il prossimo capitolo).

In ogni caso i grandi progetti urbani considerati possono essere ricondotti a tre grandi famiglie. Alcuni progetti riguardano la realizzazione delle **nuove sedi della costituenda provincia** (Monza, Limbiate, Vimercate). Più che per la rilevanza dimensionale o l'impatto urbanistico, questi interventi sono particolarmente significativi dal punto di vista simbolico e per l'identità di questa parte dell'area metropolitana milanese.

Altri interventi riguardano l'ampliamento o il rifacimento di **ospedali e servizi sanitari**. E' il caso di Vimercate e del polo di Monza e Vedano al Lambro ove è prevista il potenziamento della clinica universitaria e delle stesse strutture didattiche. Come è noto queste opere sono l'esito di un più generale processo di ammodernamento e specializzazione dei servizi sanitari promosso dalla Regione Lombardia.

grandi progetti



Fonte: Provincia di Milano, 2006



La terza tipologia di interventi riguarda il **recupero** di aree produttive e di equipaggiamenti urbani non più utilizzati (l'area militare di Barlassina, il macello, le vecchie carceri e la ex caserma IV Novembre di Monza, l'ex ospedale "vecchio" S.Gerardo localizzato nel centro urbano di Monza). Nella maggior parte dei casi queste trasformazioni si inseriscono nella città consolidata e hanno dimensioni e impatti diversificati. Anche gli usi previsti sono molto differenti: dai servizi pubblici al commercio, alla residenza, alle attività terziarie, sebbene la caratterizzazione più ricorrente contempra un **mix funzionale molto articolato**.

Più in generale, possiamo affermare che il panorama che questi interventi ci restituiscono è quello di una città che si trasforma per **sostituzioni interne di singoli tasselli**, talvolta per **completamenti**. Soprattutto nella Brianza centrale, ma anche nella porzione orientale, ove le trasformazioni interne sono state rilevanti quanto i completamenti e i nuovi quartieri.

Rilevanti negli ultimi anni sono stati anche gli interventi di **riqualificazione degli spazi pubblici**, soprattutto dei **vecchi centri**. La sommatoria delle opere per la sistemazione di piazze, vie, parcheggi e piccole aree verdi, insieme ai provvedimenti di regolamentazione del traffico automobilistico (creazione delle così dette ZTL30: zone a traffico limitato, velocità max 30 km/h; sensi unici, dissuasori, ecc.), stanno progressivamente modificando il paesaggio di alcuni degli itinerari storici lungo i quali si sono attestati i **centri urbani** come, ad esempio, la vecchia Comasina, ma interventi simili hanno modificato e stanno modificando anche i centri storici di molti altri comuni. Un'altra tipologia di opere concernenti lo spazio pubblico è quella che riguarda alcuni **itinerari stradali**, perlopiù di collegamento fra i comuni. La reiterazione di opere in sé limitate, come la realizza-

sistemazione dell'illuminazione, stanno modificando alcune aree di confine fra i comuni e **rafforzano il senso di urbanità del paesaggio**. E' importante sottolineare che gli interventi descritti di riqualificazione dei vecchi centri e concernenti la viabilità minore, testimoniano una maggiore attenzione per la qualità dello spazio costruito. Infine vanno rammentati i **grandi insediamenti commerciali** realizzati ex novo, risistemati o di cui si prevede la futura apertura. La grande distribuzione commerciale - ma lo stesso si può dire per le multisala cinematografiche e per certi impianti sportivi, per lo spettacolo o la cultura particolarmente complessi - non sono importanti solo per gli effetti che inducono sulla viabilità e la trasformazione delle forme della città, ma anche perché disegnano **una geografia delle centralità urbane diversa** e alternativa rispetto a quella esistente.



2.2 Interventi per le infrastrutture

Strategie metropolitane e grandi progetti: decisioni esogene

Come noto, l'assetto delle reti di mobilità della Provincia di Milano è caratterizzato da una struttura marcatamente radiocentrica che, all'approssimarsi del capoluogo, si attesta sull'anello stradale delle tangenziali e sulla cintura ferroviaria milanese.

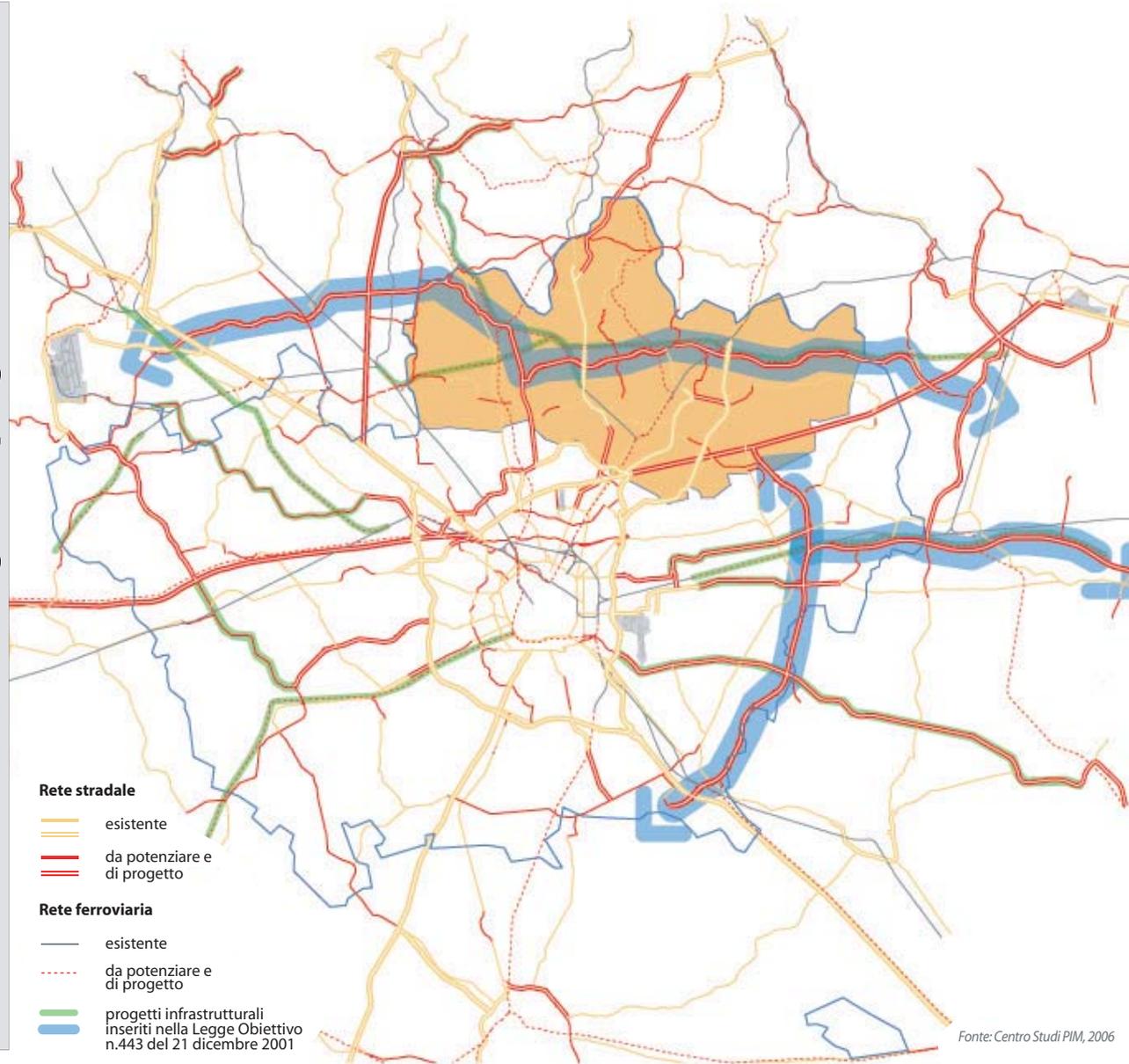
Al contrario, allontanandosi dall'area centrale, le connessioni trasversali diventano più rade ed è proprio tale configurazione che contribuisce a peggiorare la situazione di grave congestione di tutte le direttrici, in particolare quelle radiali. Ad esse, infatti, viene demandato il compito di smaltire traffici di natura e con destinazioni differenti, che, in mancanza di un'adeguata struttura della maglia, tendono a gravitare ulteriormente, e talvolta inutilmente, sul nodo centrale dell'area metropolitana.

A tutto ciò si aggiunge una generale condizione di **inadeguatezza delle prestazioni tecniche** di molti itinerari, che, per quanto riguarda le direttrici stradali, si trovano ormai ad attraversare un denso susseguirsi di aree urbane, con inevitabili ricadute, sia sulla fluidità di scorrimento veicolare, che sulla vivibilità dei luoghi.

Di fronte a questo scenario, emerge la necessità di **attuare una riorganizzazione complessiva delle reti**, secondo criteri di pianificazione che interessino tutti i livelli della mobilità, ne considerino le reciproche sinergie, si integrino e risultino compatibili con il sistema territoriale e ambientale. La logica di base riguarda l'**individuazione di sistemi** che consentano di :

- > assicurare una adeguata gerarchizzazione degli assi, che risponda maggiormente alle esigenze di relazione sul territorio;

grandi progetti infrastrutturali



- > allontanare i traffici di transito dall'area centrale, già interessata da una propria elevata quota di spostamenti in ingresso;
- > integrare tra loro le diverse modalità di trasporto, potenziando i nodi di interscambio;
- > favorire forme di mobilità sostenibile e meno impattanti, da un lato, promovendo il trasferimento modale verso il trasporto pubblico, e dall'altro, sostenendo progetti infrastrutturali territorialmente e ambientalmente compatibili.

Rete stradale

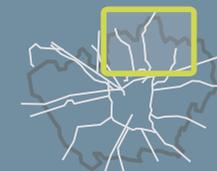
Le principali strategie di intervento riguardano:

- > il potenziamento delle principali direttrici radiali esistenti, con opere prevalentemente in sede, per rendere più efficienti i collegamenti in avvicinamento al capoluogo (A4, A9, SS36, Paullese, Cassanese, Rivoltana, SP114, varianti al Sempione e alla Varesina);
- > la riqualificazione puntuale della maglia viaria diffusa, per aumentare la sicurezza, migliorare gli attraversamenti urbani, rendere più fluide e incrementare le connessioni trasversali;
- > la realizzazione di nuovi tronchi autostradali, con andamento prevalentemente trasversale, di valenza strategica per l'intera Lombardia e tutto il Nord Italia la cui attuazione è ancora subordinata al raggiungimento del necessario consenso delle realtà territoriali coinvolte: Pedemontana, Tangenziale Est Esterna, BreBeMi. Questi sono, come noto, i progetti al tempo stesso più rilevanti e di più difficile realizzazione, sia per la loro natura e l'impatto che determinano sul territorio e le comunità locali, sia per il numero dei decisori coinvolti e i riflessi che comportano, che vanno bene al di là dell'ambito di competenza del PTCP. In questo senso possono essere definiti **progetti esogeni**.

Rete ferroviaria

Gli interventi attengono, sia ad aspetti infrastrutturali, che al servizio offerto, con gli obiettivi di:

- > liberare "tracce" per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, grazie alla realizzazione delle nuove linee ad Alta Capacità (direzione Bologna, Torino, Venezia, Gottardo) e il potenziamento di quelle radiali esistenti (Milano - Pavia, Milano - Mortara, Rho - Gallarate);
- > allontanare i traffici merci dal "nodo milano" verso un più esterno sistema di "gronde" (FNM Saronno - Seregno, Vanzaghello - Novara e RFI Seregno - Bergamo);
- > offrire un servizio qualitativamente migliore, ammodernando e completando la rete suburbana (FNM Milano - Asso, RFI Monza-Molteno, Secondo Passante), realizzando adeguate aree di interscambio ed attuando un orario di tipo cadenzato;
- > rafforzare le opportunità offerte dal trasporto pubblico di tipo metropolitano, estendendo le linee esistenti o previste oltre ai confini comunali di Milano.



Rete stradale

locale

-  esistente
-  da potenziare e di progetto

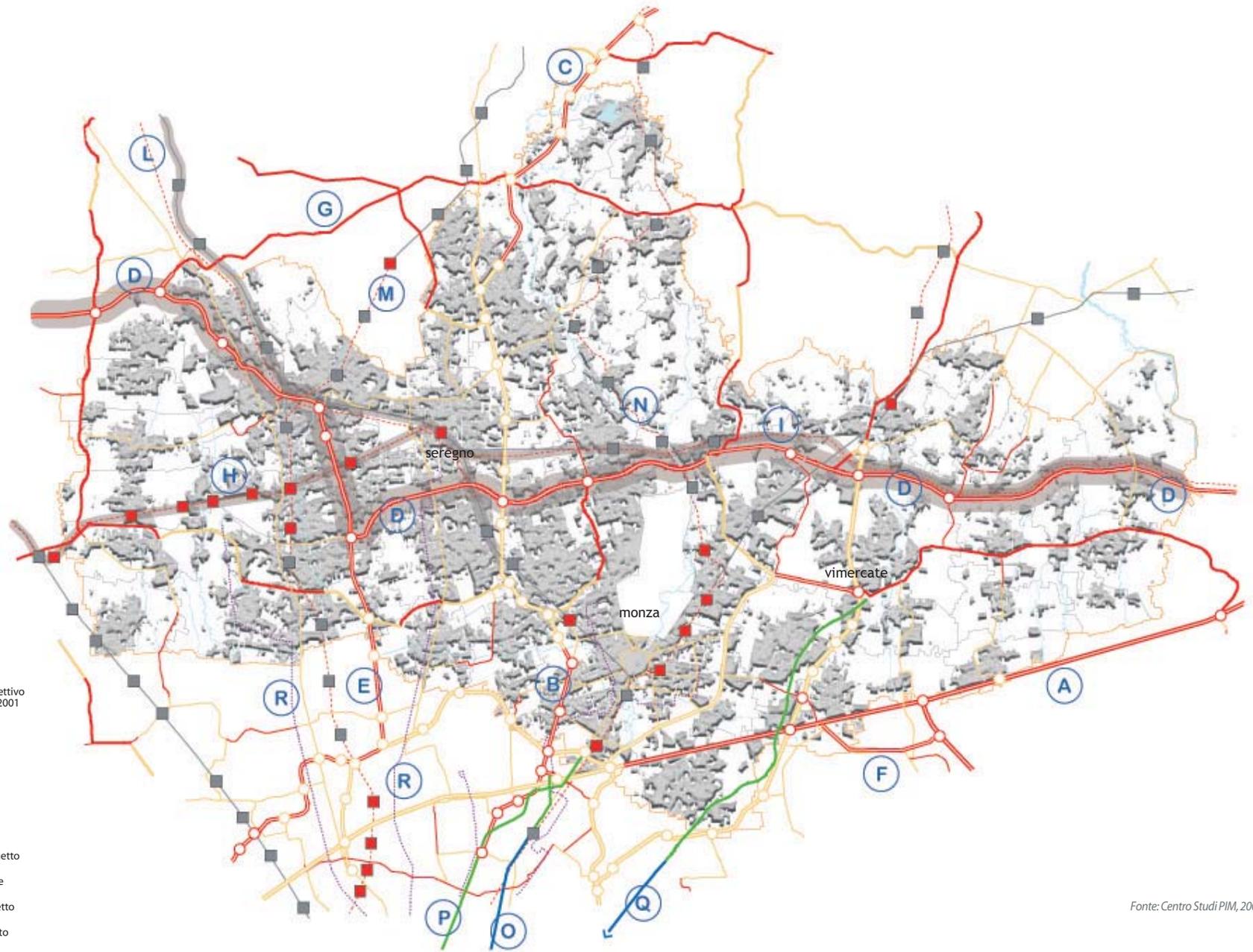
-  progetti infrastrutturali inseriti nella Legge Obiettivo n.443 del 21 dicembre 2001

sovralocale

-  esistente
-  da potenziare e di progetto

Rete ferroviaria

-  esistente
-  da potenziare e di progetto
-  metropolitana esistente
-  metropolitana di progetto
-  metrotranvie di progetto



Fonte: Centro Studi PIM, 2006



Interventi per l'ambito

Come abbiamo visto nel precedente paragrafo, la rete infrastrutturale della Brianza presenta diversi problemi: un forte livello di congestione; un generale sottodimensionamento degli itinerari principali rispetto alla domanda; l'assenza di collegamenti automobilistici orizzontali; l'inderogabile necessità di potenziare il trasporto pubblico e, in particolare, quello ferroviario, nonché l'esigenza più in generale di riorganizzare, razionalizzare e potenziare l'attuale quadro infrastrutturale.

Le opere e gli interventi programmati sono molteplici. Per ognuno di essi abbiamo sintetizzato le finalità e le principali caratteristiche, ma occorre tener presente che pochi di essi saranno "cantierabili" in tempi medio - brevi per l'insufficienza delle risorse disponibili e lo stato della progettazione, talvolta per problemi tecnici e difficoltà oggettive e in altri casi per la mancanza di un consenso diffuso. In particolare, per quanto riguarda la Pedemontana, va ricordato che la sua importanza è pari alle problematiche che la sua realizzazione comporta, vuoi per gli impatti che determinerà per il territorio, l'ambiente e le società locali, vuoi per la complessità del processo decisionale, che è in larga misura esterno rispetto al procedimento di revisione del PTCP.

In estrema sintesi, le strategie perseguite dalla molteplicità delle opere programmate possono così essere sintetizzate:

- > **nuovi tracciati di scala regionale e nazionale.** Modificheranno in modo radicale le relazioni di lunga percorrenza e implicheranno un deciso potenziamento della viabilità locale (cfr. le cosiddette opere connesse);

- > **riqualificazione della maglia stradale principale.** Lo scopo è potenziare e migliorare la percorribilità e rendere più vivibili le aree urbane circostanti;
- > **interventi puntuali riguardanti la maglia viaria ordinaria.** Consistono essenzialmente nella realizzazione di varianti esterne alle aree urbane. La finalità è quella di risolvere alcune criticità locali, rendere più fluidi i movimenti lungo gli itinerari, e delineare una più corretta gerarchia della maglia stradale;
- > **ammodernamento della rete ferroviaria** per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale ed estensione delle cosiddette linee Suburbane;
- > **prolungamento della rete metropolitana** e tranviaria milanese al di fuori dei confini comunali con la finalità di incrementare l'uso del mezzo pubblico e potenziare alcune direttrici di accesso.

A) Quarta corsia A4, Milano - Bergamo

Consentirà di alleggerire la congestione della principale arteria di collegamento tra Milano, l'area bergamasca e quella bresciana. I lavori sono in corso, la loro conclusione è prevista per la fine del 2007.

B) Riqualificazione SS 36, Monza - Cinisello Balsamo (tunnel di v.le Lombardia)

Consentirà di riqualificare il collegamento tra la SS 336 del Lago di Como e il sistema autostradale del Nord - Milano, migliorando contemporaneamente la vivibilità dei quartieri attraversati. Sebbene sia già stato redatto il progetto esecutivo, rimangono da chiarire molte questioni prima dell'affidamento dei lavori. Parallelamente, dovrà essere portata avanti la

progettazione definitiva del tratto in entrata verso Milano.

C) Riqualificazione SS 36, Valassina e dell'itinerario Giussano - Suello - Civate (Lecco)

ANAS sta predisponendo il progetto esecutivo per il completamento dei lavori di riqualificazione della tratta nord della SS 36, Valassina il cui obiettivo è di ottimizzare ulteriormente l'efficienza dell'intero collegamento Milano - Lecco.

D) Sistema viabilistico pedemontano

E' un intervento strategico, di rilevanza regionale e nazionale, che produrrà notevoli benefici per la mobilità del nord - Milano, migliorerà le connessioni trasversali a più lunga percorrenza e le relazioni intercomunali. Oltre all'asse autostradale principale, che collegherà direttamente la Brianza con l'area della bergamasca e la Lombardia occidentale è previsto un articolato insieme di opere stradali (che comprende anche la riqualificazione del tratto della Milano - Meda compreso tra Cesano Maderno e Lentate sul Seveso). Tali opere sono finalizzate, in parte per consentire il collegamento fra la Pedemontana, i tessuti urbani attraversati e la rete stradale locale, in parte riguardano la viabilità provinciale che dovrà essere conseguentemente adeguata (SP31, SP6, SP210, SP3 e SP177). Il prossimo "step" progettuale concerne la predisposizione del progetto definitivo che dovrà tener conto delle prescrizioni che il CIPE ha mosso in sede di approvazione del preliminare ex Legge Obiettivo. Questi adeguamenti dovranno avvenire in uno scenario di massima concertazione tra le istituzioni e le realtà territoriali direttamente interessate, al fine di ottimizzare il tracciato e minimizzare l'impatto sul territorio e l'ambiente.



E) Potenziamento superstrada Milano - Meda tra Cesano Maderno e Milano

La Regione e la Provincia di Milano intendono realizzare al più presto uno studio di fattibilità tecnica ed economica per il potenziamento del tratto della Comasina più prossimo al capoluogo lombardo, con la finalità di completare la riqualificazione di tutta la Milano - Meda (realizzazione terza corsia), giacché fino ad ora è stato previsto solo il potenziamento del percorso fra Cesano Maderno e Lentate Sul Severo nell'ambito del sistema viabilistico pedemontano.

F) Tangenziale Est esterna di Milano

La Brianza è coinvolta solo marginalmente dall'effettiva configurazione dell'innesto nord della Tangenziale Est esterna di Milano, che le prescrizioni CIPE riguardanti il progetto preliminare prevedono venga collocato in prossimità del sistema autostradale (A4). Da tale configurazione dipende, da un lato, la soluzione del nodo autostradale di Agrate, dall'altro, le connessioni tra la Brianza e il settore orientale della provincia di Milano. Parallelamente all'iter previsto dalla Legge Obiettivo, sono stati avviati i tavoli di concertazione tra la Provincia e i Comuni interessati per delineare una strategia riguardante la mobilità di tutto il settore est e fornire soluzioni alle criticità esistenti (integrazione fra le reti di trasporto, tra l'infrastruttura e il territorio, mitigazione dell'interfaccia con il territorio agricolo, con la rete ecologica e il sistema paesistico e ambientale). Questo approfondimento dovrà inoltre trovare una soluzione più adeguata al nodo di Agrate.

G) Riqualificazione della SP 32, Novedratese, tratto Arosio - Cermenate (CO) e sua prosecuzione fino ad Arosio - Monticello (LC)

E' un intervento non ancora supportato da progetti puntuali, il cui scopo è realizzare un nuovo itinerario

sversale nella parte più settentrionale della Brianza e al confine con le Province di Como e Lecco.

H) Riattivazione linea FNM Saronno - Seregno

Il potenziamento e l'elettrificazione della linea permetterà di realizzare un importante tratto della "gronda ferroviaria" nord - ovest. La finalità è fornire nuove opportunità per le connessioni trasversali nel settore nord dell'area metropolitana. Al più presto è necessario passare dal progetto definitivo alla realizzazione dei lavori, integrando la realizzazione del manufatto con un efficace piano di utilizzo della linea.

I) Gronda ferroviaria Nord - Est, Seregno - Usmate - Bergamo

La realizzazione della nuova tratta tra Usmate e la linea Treviglio - Bergamo si inserisce tra le opere volte alla concretizzazione della "gronda ferroviaria" Seregno - Bergamo. Gli obiettivi attesi sono: realizzare un asse portante del quadrilatero di scorrimento delle merci esterno a Milano; collegare tra loro le città pedemontane; allacciare queste, la rete nazionale e il sistema degli aeroporti del nord Italia. Il CIPE ha approvato il progetto preliminare ma con delle prescrizioni che riguardano, tra le altre indicazioni, la necessità di armonizzare maggiormente la sua realizzazione con la Pedemontana e l'invito a prestare una maggiore attenzione alle problematiche del territorio e dell'ambiente.

L) Quadruplicamento RFI Monza - Chiasso e connessione all'Alptransit Gottardo

Consentirà di rafforzare il sistema delle relazioni internazionali, grazie alla connessione con la nuova direttrice ad alta velocità Alptransit Gottardo, che per la parte svizzera è in fase di realizzazione. Conseguentemente, sarà possibile utilizzare quasi esclu-

vamente la linea esistente per il servizio ferroviario regionale. Sono inoltre previsti due interscambi diretti tra i treni della nuova "linea veloce" e quelli del SFR, in corrispondenza della stazione di Monza. L'intervento rientra tra le opere della Legge Obiettivo. Il progetto preliminare è in fase di approvazione da parte del CIPE.

M) Ammodernamento FNM, Milano - Asso, tratta tra Paderno Dugnano e Seveso

Sono in fase di avanzata progettazione, o già in realizzazione, alcuni interventi indispensabili per migliorare la quantità e la qualità del servizio ferroviario suburbano attraverso l'eliminazione dei passaggi a livello e la ristrutturazione/rilocalizzazione di alcune stazioni.

N) Riqualificazione RFI, Monza - Molteno - Lecco

Si inserisce tra gli interventi necessari per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, prevede l'elettrificazione della tratta, l'eliminazione dei passaggi a livello e la riqualificazione di tutte le stazioni. Il progetto preliminare è stato validato con consenso unanime, ma ora occorre che RFI reperisca i finanziamenti necessari.

O) Prolungamento metropolitana M1, Sesto S.G. - Monza - Bettola

E' il primo di una serie di prolungamenti della rete di forza del trasporto pubblico locale milanese verso l'area monzese. Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE e le risorse necessarie sono disponibili, ma occorre un ulteriore sforzo finanziario e di concertazione per consentire la realizzazione di un'ideale area di interscambio presso il capolinea Bettola (Cinisello B./Monza).



P) Nuova linea metropolitana M5, Milano Garibaldi - Bignami - Monza

A breve potranno partire i lavori di realizzazione della nuova linea metropolitana nella tratta milanese, a cui dovrà seguire il prolungamento, per fasi, fino all'area di via Fossati - Lamperti in Monza. Il progetto preliminare della tratta milanese è stato approvato dal CIPE ed è finanziato. Per il tratto oltre Bignami, fino a Monza (Fossati - Lamperti) è stato predisposto uno studio di fattibilità.

Q) Prolungamento linea metropolitana M2, Cologno Monzese - Vimercate

Consente di estendere le relazioni tra Milano e la Brianza orientale, utilizzando forme di trasporto a più basso impatto ambientale. E' in fase di predisposizione il progetto preliminare, ma occorre approfondire il tema delle possibili fonti di finanziamento.

R) Riqualificazione delle metrotranvie Milano - Desio - Seregno e Milano - Limbiate

Il rafforzamento del trasporto pubblico su ferro in Brianza comporta il potenziamento delle linee tranviarie interurbane esistenti (direttrici Milano - Desio - Seregno e Milano - Limbiate) e la loro interconnessione con il sistema ferroviario. Per la prima linea è stato redatto il progetto definitivo, ma occorre reperire i finanziamenti sia statali che locali. Per la seconda linea, la Provincia di Milano sta affidando l'incarico per il progetto definitivo.



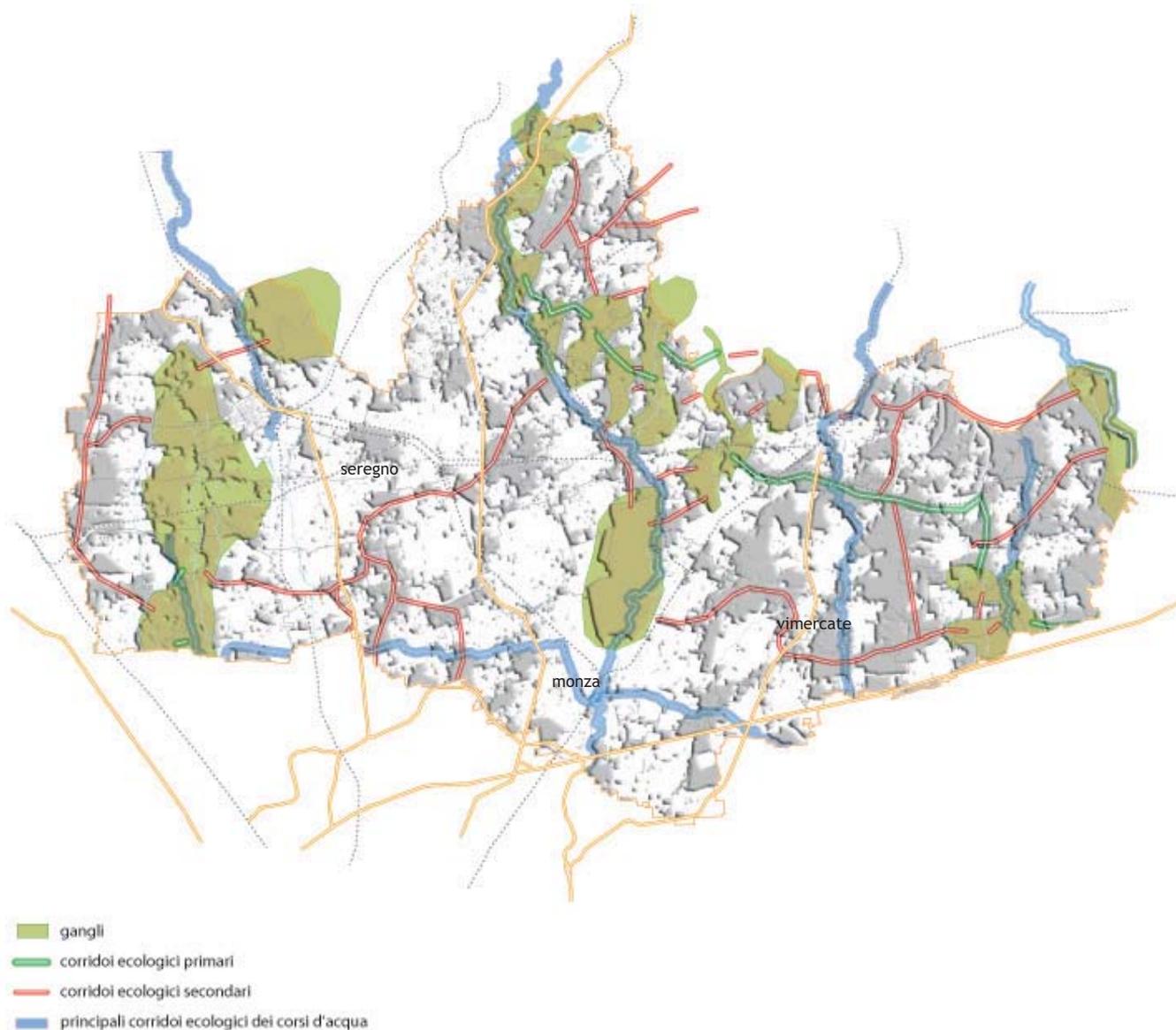
2.3 Progetti per gli spazi aperti

Parchi, progetti di fruizione, rete ecologica

Le aree a diverso titolo destinate a parco (esistente o in fase di istituzione) corrispondono a circa il 27,2% dell'estensione complessiva della Brianza e rappresentano il 59,4% degli spazi aperti.

La **tipologia delle aree "protette"** è però molto **variegata**: abbiamo parchi con caratteristiche quasi urbane, parchi storici, parchi regionali e i cosiddetti Parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS). Alcuni, quelli appena istituiti, sono per ora poco più che un segno grafico sulle carte urbanistiche e un titolo sugli atti amministrativi. Altri sono spazi densi e frequentati intensamente il sabato, la domenica, ma anche nei giorni feriali. Altri ancora hanno un connotato prevalentemente agricolo o naturalistico. La loro caratterizzazione varia molto a secondo del **contesto territoriale** in cui sono inseriti. Il parco del Molgora e del Rio Vallone, appena ampliato, hanno una vocazione prevalentemente agricola, giacché il tema è in questo caso quello di preservare gli "orizzonti liberi" (si rammenti anche i due nuovi PLIS istituendi nel Vimercatese). Il parco dell'Adda, anche per la sua complessità e suggestione, è da sempre luogo deputato della fruizione per il tempo libero, come il Parco di Monza (per questo si veda la scheda allegata). Quello della Valle del Lambro e delle Groane hanno una maggiore valenza naturalistica, ma sono e possono diventare al contempo luoghi di intensa frequentazione. Al Parco della Valle del Lambro è in particolare demandato il compito di assicurare una fruizione pubblica di una risorsa ambientale storicamente utilizzata in forme private (si pensi al sistema delle ville nobiliari). Un discorso a parte va fatto per i parchi della Brianza centrale e in particolare della sua porzione più densa-

rete ecologica PTCP



Fonte: PTCP vigente

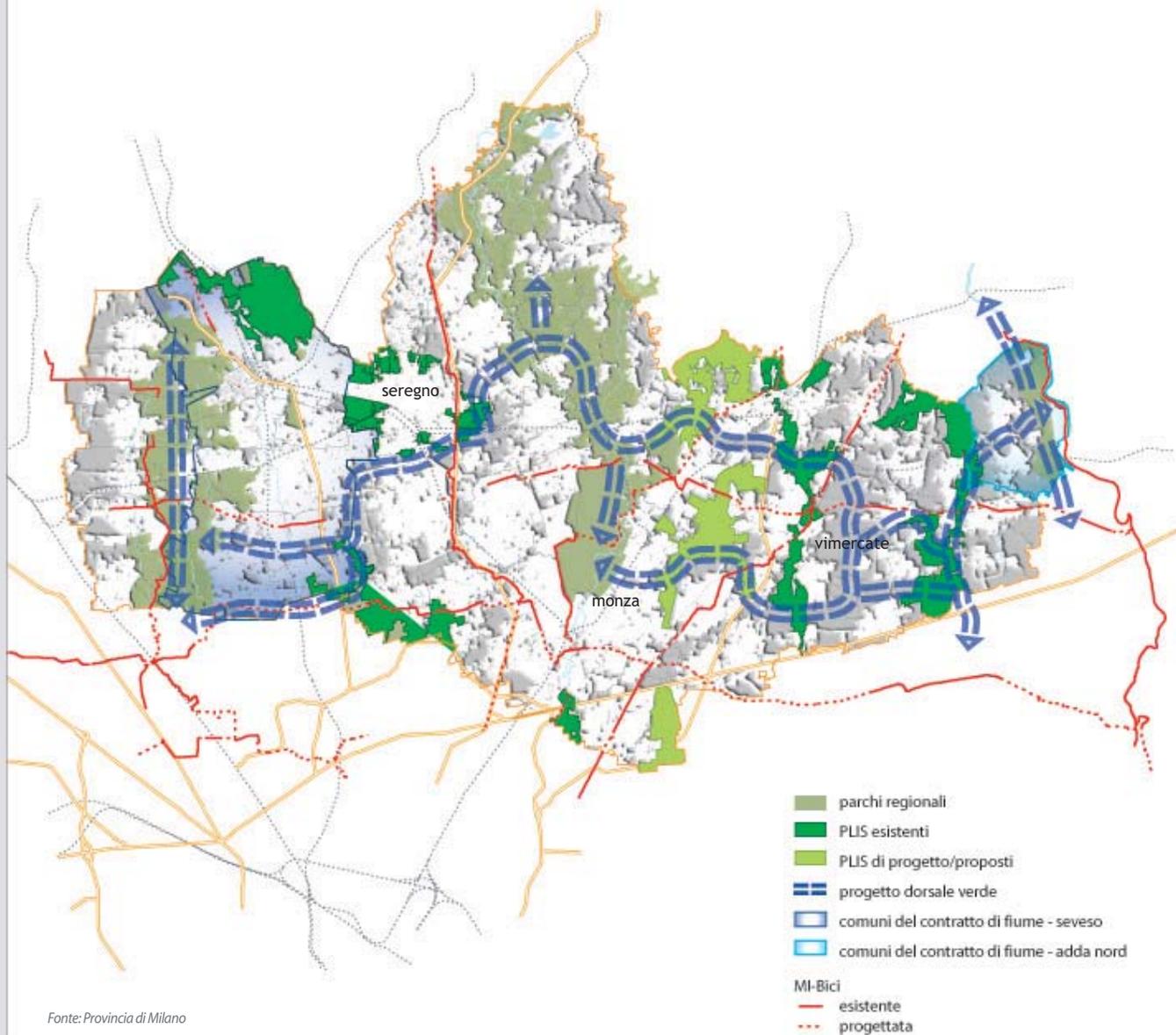


mente costruita. La densità abitativa di questa parte della costituenda nuova provincia, il suo livello di congestione è tale, che i pochi spazi aperti residui **devo essere messi a sistema e ricompresi nella creazione di una grande cintura verde** (cfr. il progetto della Dorsale verde di cui sotto). Peraltro, l'esperienza di alcuni PLIS e, in particolare, quello della Brianza centrale, testimonia che quando vengono realizzati questi "grandi parchi urbani" incontrano un grande successo di pubblico e un grande gradimento da parte della popolazione locale.

Il progetto della "Dorsale verde" in fase di definizione puntuale, cerca di mettere in relazione e ricondurre a sistema questo panorama particolarmente articolato e ricco, con l'intento di creare una connessione orizzontale fra le diverse Brianze e istituire un legame fra i suoi parchi. Più in generale, possiamo dire che gli obiettivi perseguiti dal progetto "Dorsale verde" sono almeno quattro:

- > **collegare e ampliare i parchi esistenti e includere i territori agricoli non compresi.** La strategia è quella di comprendere nel "sistema parchi" molte delle aree di una certa rilevanza non edificate e di cui non è prevista l'edificazione;
- > istituire una contiguità spaziale che favorisca lo scambio e l'**interconnessione fra le diverse ecologie.** Non a caso essa riprende il progetto di rete ecologica già individuato dal PTCP vigente;
- > **rafforzare i corridoi orizzontali** (con direzione est - ovest), soprattutto laddove i centri sono disposti in forma reticolare (ad esempio nel Vimercaatese), che controbilanciano l'orientamento nord - sud di molti parchi. La finalità è anche quella di evitare che i centri urbani si saldino fra loro in senso verticale;

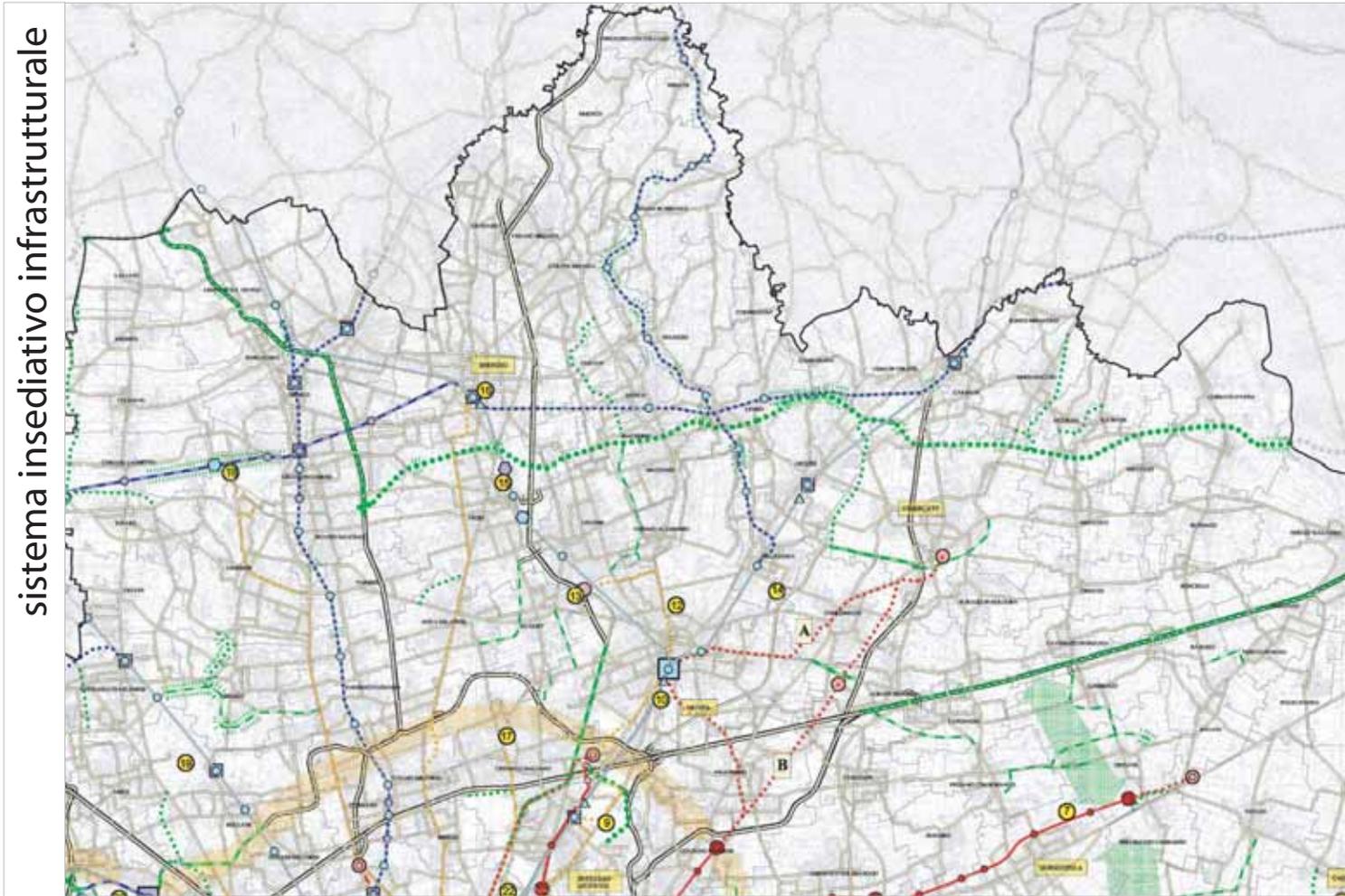
valorizzazione del territorio



- > garantire un'adeguata **compensazione ambientale**, soprattutto laddove la Dorsale si sovrapporrà al tracciato della strada pedemontana. La Dorsale permette infatti di proteggere e distanziare gli abitati dalla nuova strada e al contempo può evitare che questa diventi presupposto per nuovi insediamenti in virtù della straordinaria accessibilità che essa crea.

Per la sua posizione baricentrica, il grado di ramificazione e il suo carattere strategico, questo progetto aspira a diventare un **elemento strutturante della nuova provincia** che né accentua la riconoscibilità e l'autonomia rispetto al milanese. Accanto alla realizzazione della Dorsale verde è poi necessario **rafforzare le relazioni e la continuità** con i parchi e le aree di particolare interesse paesaggistico - ambientale delle Province di **Como** e **Lecco**. Allo stesso modo occorre fare un grande sforzo affinché tutti i parchi esistenti o in corso di riconoscimento possano continuare a crescere e svilupparsi: dando corso alla loro progettazione di dettaglio, laddove è assente, potenziandone la fruibilità, realizzando gli interventi di recupero ambientale programmati e pubblicizzandoli adeguatamente.





Sistema Insediativo

- Centri di rilevanza sovramunicipale

Are e interventi di rilevanza sovramunicipale

- Polo tecnologico multifunzionale - Como Maggiore
- Centro polifunzionale - Turigo
- Polo Universitario - Albignaseo
- Centro multifunzionale - Assago
- Area Casina Nuova - Rozzano
- Polo innovativo-sportivo Uslughè - Segrate
- Area Casina Virgati - Gergognolo
- Territorio - Cassino d'Adda
- Area industriale ex Fabbri - Sesto S. Giovanni
- Ambito di trasformazione urbana ex Fissini Lamperti ed ex TPR - Monza
- Polo culturale, servizi, attrezzature sportive sovramunicipali - Villa Reale e Terno - Monza
- Centro servizi polifunzionali - Monza
- Area ex Lombarda Perelli - Villanova
- Centro universitario-tecnologico - Desio
- Centro servizi sanitario - Sesto
- Museo della Staggia - Cinisello Balsamo
- Polo tecnologico-produttivo - Comuni di Cinisello M., Cinisello L., Linate - Rovato M.
- Polo culturale e al servizio - Cascina di Bellini
- Polo Sanitario nuovo - Flor - Pavia
- Area ex Adla Roma - Arona
- Progetto Biocasa-Azzada-Corona (Sesto) - Milano
- Polifunzionale di Milano (Bovisio)
- Espedienti industriali e Comuni per la strada e design - Milano - (Garbaldè - Repubblica)
- Progetto Perella - Milano (Ponte)
- Grande Milano - Milano (Ponte Vittoria)
- Cittadella del sapere - Milano (San Andrea)
- Centro congressi - Milano (Rogorosso)
- Area strategica Olona - Area Luganese

Sistema Infrastrutturale

- Anzani
- Servizi ferroviari
- ordinario
- previsto
- Sull'asse
- △ ordinario
- △ programmato
- Terminali intermodali e logistica necessaria
- ordinario
- previsto
- Ferrovie
- △ ordinario
- △ programmato
- △ previsto
- Metropolitana
- △ ordinario
- △ programmato
- △ previsto
- Forme della metropolitana
- ordinario
- programmato
- Schemi di sviluppo pubblico e guida vincente
- △ ordinario
- △ programmato
- △ sviluppo pubblico in area protetta con tracciato da definire
- previsto
- Intersezioni con caratteristiche di inaccessibilità di pianificazione
- ordinario
- previsto
- Intersezioni di rilevanza sovramunicipale
- ordinario
- previsto
- Intersezioni con la rete metropolitana
- ordinario
- previsto
- Strade
- △ ordinario 1 carreggiata
- △ ordinario 2 carreggiate
- △ intervento programmato 1 carreggiata
- △ intervento programmato 2 carreggiate
- △ intervento previsto 1 carreggiata
- △ intervento previsto 2 carreggiate
- △ collegamento strategico con tracciato da definire

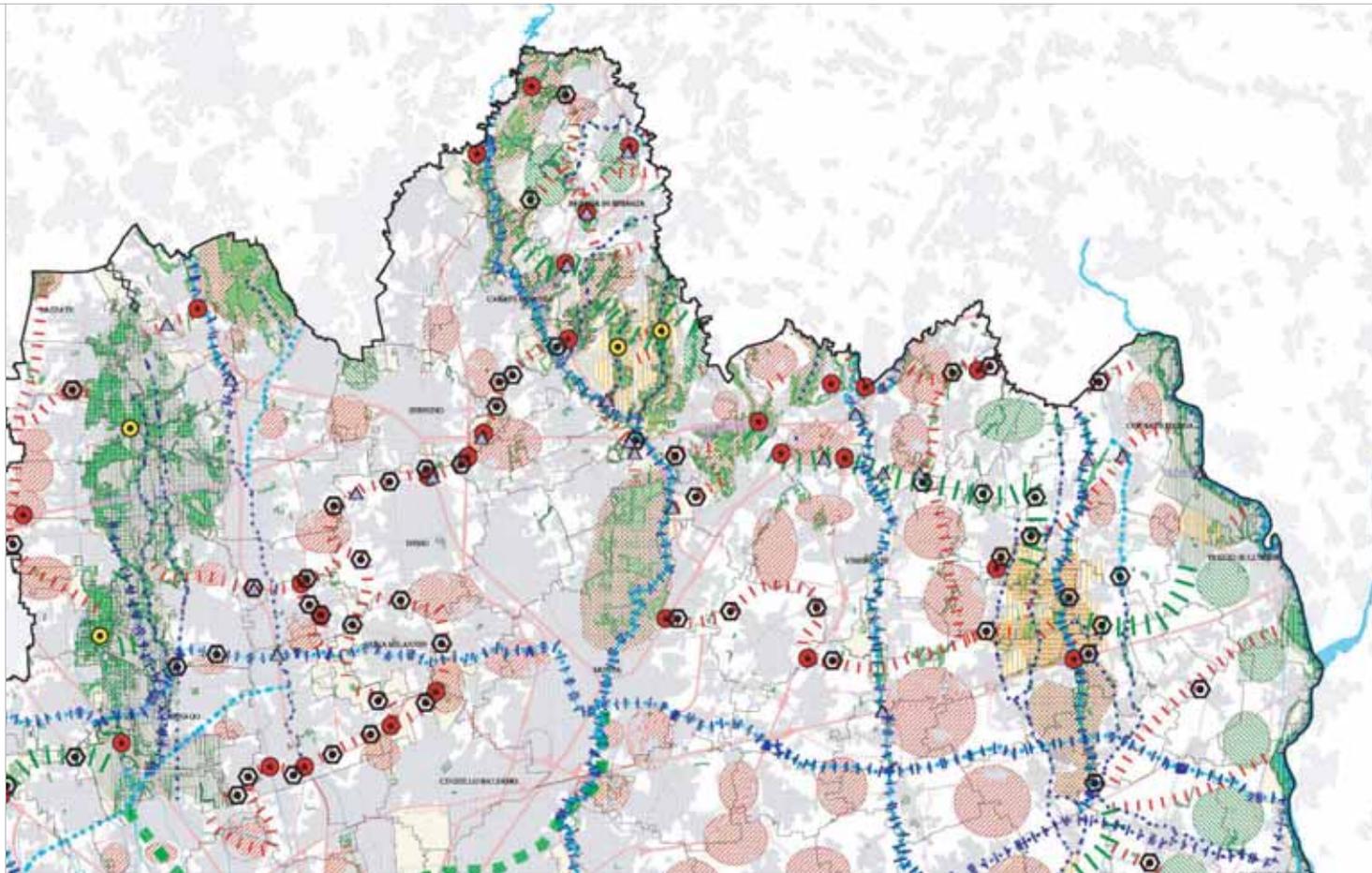
Legend for Infrastructure:

- A/B Alternative di tracciato
- Città in progetto
- Centri comuni
- Principali intersezioni della rete infrastrutturale previste e/o programmate con i gargli della rete ecologica e i centri ecologici

Note:

- Le indicazioni di A/B fuori dai confini provinciali hanno valore indicativo, e sono finalizzati alla comprensione dell'assetto della rete.
- Il tratto individuato in area ad interventi di rilevanza sovramunicipale sono colorate nei capitoli 3 e 4 della "Sub-area generale".
- L'individuazione puntuale delle aree ad interventi di rilevanza sovramunicipale è indicativa e riservata per la definizione di dettaglio alla fase successiva degli interventi.





Le immagini pubblicate in questa e nella pagina precedente sono gli estratti per il territorio qua considerato della tavola n°4 e n°1 del PTCP oggi vigente. La prima tavola definisce il quadro complessivo del progetto per l'ambiente; ad esempio la rete ecologica nelle sue diverse declinazione; le zone "peri" ed "extra" urbane di cui all'art.61; le connessioni verde, i corsi d'acqua minori, le aree boscate e altre prescrizioni di dettaglio. La tavola pubblicata nella pagina precedente fornisce indicazioni circa il sistema infrastrutturale e insediativo (rete infrastrutturale esistente e di progetto, progetti di rilevanza sovramunicipale, ecc.) già commentate nei capitoli antecedenti.

Legenda

Rete ecologica (art. 56)

- Matrice ecologica primaria
- Fasce a natura intermedia

Gangli (art. 57)

- Gangli principali
- Gangli secondari

Corridoi ecologici (art. 58)

- ▬▬▬▬▬ Corridoi ecologici primari
- ▬▬▬▬▬ Corridoi ecologici secondari
- Corridoi di permeabilità
- ▬▬▬▬▬ Principali corridoi ecologici del nord Oleggio
- Corsi d'acqua minori con caratteristiche attuali di importanza ecologica
- ▬▬▬▬▬ Corsi d'acqua minori da ripristinare a fini polivalenze
- Principali linee di connessione con il verde

- ⊙ Verde (art. 59)
- Barriere infrastrutturali (art. 60)
- △ Principali intersezioni della rete infrastrutturale prevista e/o programmata con i corridoi ecologici (art. 60)
- ▬ Intersezioni della rete infrastrutturale prevista e/o programmata con i gangli della rete ecologica (art. 60)
- Zone periferiche ex cui attivare politiche periferiche di riassetto urbano ed ecologico (art. 61)
- Zone strutturali con presupposti per l'attuazione di progetti di consolidamento ecologico (art. 61)
- ⊙ Siti di importanza Comunitaria (art. 62)

- Area di riserva naturale integrale o orientata
- Area con tutela finalizzata all'interesse naturalistico
- Area a parco
- Codi di protezione o zone di ripopolamento e cultura
- Area boscate (art. 63)
- ▬ Retevele esistente
- ▬ Retevele programmata e/o prevista
- ▬ Urbanizzazione
- ▬ Confine comunale
- ▬ Confine provinciale

Nota: Stando lo stato di rappresentazione 1:100.000, le linee con spesse indicanti eventi ufficiali territoriali diretti.





Grugnotorto - Villorresi

Comprende una vasta area inedificata interclusa nel sistema della conurbazione densa di prima cintura a nord di Milano. L'agricoltura è presente in forma residuale; sono segnalate alcune zone umide e interessanti relitti di boschetti planiziali. Il parco si pone come struttura di connessione ecologica tra i parchi regionali Nord Milano, Groane e Valle Lambro.



Molgora

Il torrente Molgora scende dai ripiani precollinari alla bassa pianura ove si immette nel canale Muzza. Inserito in un'area fortemente antropizzata, preserva e valorizza le coperture forestali originali, le aree umide di elevato valore ecologico, gli ambiti contigui all'alveo fluviale e gli stagni derivanti da vecchie cave di argilla. Notevole è la presenza di elementi di interesse storico-architettonico.



Brianza Centrale

Quasi interamente ricompreso nel Comune di Seregno, è costituito da aree inedificate collocate all'interno del tessuto quasi completamente urbanizzato, che, nel loro insieme, costituiscono elementi ancorché frammentari di un tessuto connettivo di grandissimo valore tra i parchi regionali delle Groane, della Brughiera e della Valle del Lambro. È previsto l'ampliamento ai comuni di Albiate e Cesano.



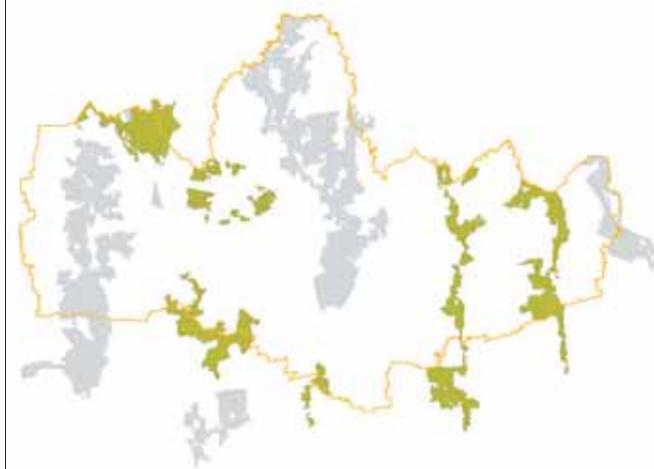
Rio Vallone

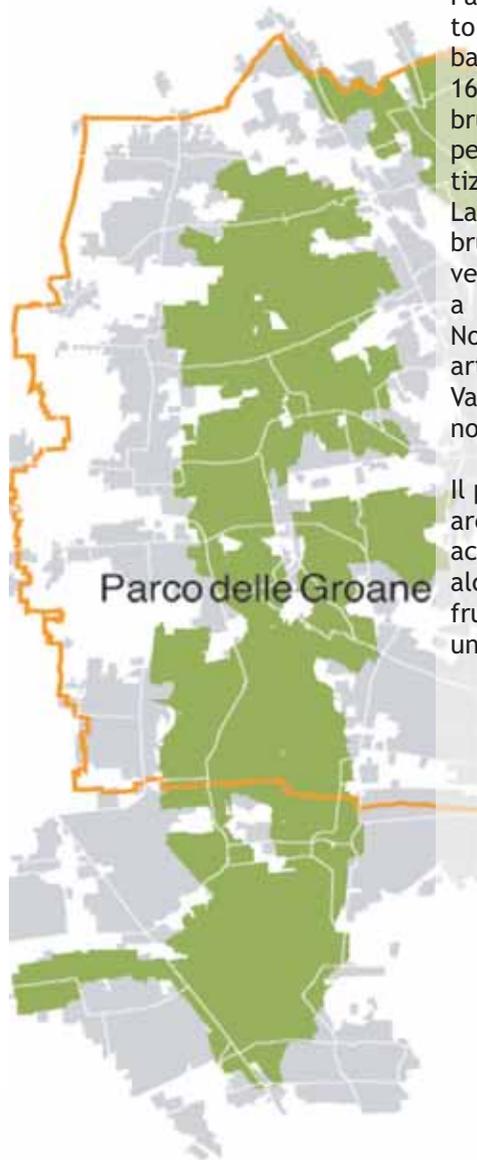
Il parco, recentemente ampliato verso quello dell'Adda Nord, si sviluppa lungo l'asta dell'omonimo torrente. Il parco custodisce ambienti di eccezionale pregio naturalistico, ad esempio alcuni lembi di foresta planiziale di querce e le zone umide per il ristagno dell'acqua piovana sul suolo argilloso. Fa parte del parco anche la "collina" della discarica di Cavenago, ormai in via di recupero.



Media Valle Lambro

Proposto dai comuni che affacciano sul Lambro settentrionale, a sud di Monza, ha come finalità il recupero di aree fortemente degradate dalla presenza di cave dismesse, residui di attività industriali dismesse, orti urbani spontanei, ecc.



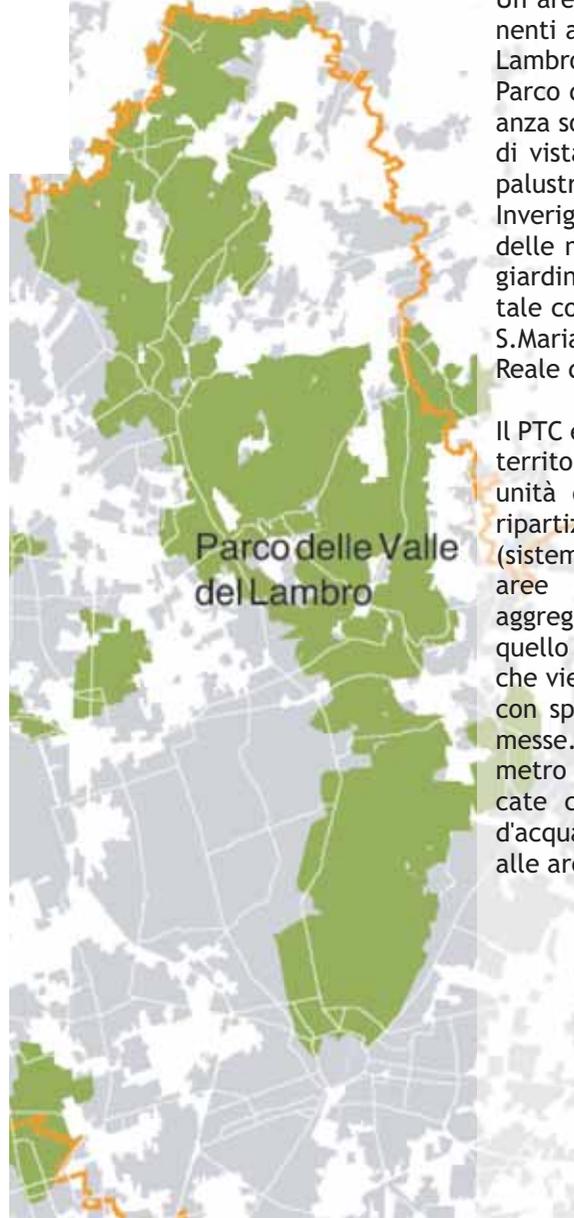


Parco delle Groane

Parte del del terrazzo fluvio-glaciale situato a nord della città di Milano tra le conurbazioni del Lura e del Seveso, comprende 16 comuni. Il Parco occupa un territorio di brughiera di peculiare interesse geologico, perchè costituito da ripiani argillosi "ferrettizzati".

La vegetazione è caratterizzata da estese brughiere che si evolvono gradatamente verso il bosco di pini silvestri e betulle, fino a maturare in boschi di querce e carpini. Notevoli gli elementi di interesse storico - artistico, quali il Castellazzo di Bollate, la Valera di Arese, e le fornaci che testimoniano l'antica vocazione di questo territorio.

Il piano del parco si articola intorno: grandi aree di parziale riserva naturale, in fase di acquisizione da parte dell'ente Parco; alcune zone specificamente destinate alla fruizione; le fornaci, per le quali è previsto uno specifico piano di settore.



Parco delle Valle del Lambro

Un'area che comprende territori appartenenti alla fascia collinare, lungo 25 km del Lambro, dai laghi di Alserio e Pusiano al Parco di Monza. Le zone collinari della Brianza sono quelle più interessanti dal punto di vista naturalistico, con alcuni ambienti palustri di pregio, boschi e l'orrido di Inverigo. Notevole è l'interesse storico delle numerose ville patrizie e dei relativi giardini, tra i quali il complesso monumentale costituito dalla Rotonda, villa Crivelli, S.Maria della Noce di Inverigo e la villa Reale di Monza.

Il PTC è articolato su una doppia lettura del territorio: da un lato dall'identificazione di unità di paesaggio; dall'altro in una sua ripartizione in tre grandi macro aree (sistema delle aree fluviali e lacustri, delle aree prevalentemente agricole, degli aggregati urbani). Il Parco comprende quello storico della Villa Reale di Monza, che viene riconosciuto come parco urbano, con specifiche destinazioni e attività ammesse. Le aree agricole interne al perimetro di Parco naturale sono state classificate come aree di protezione dei corsi d'acqua in quanto strettamente connesse alle aree fluviali e lacustri.



Provincia di Monza e Brianza

L'idea di separarsi da Milano ha una lunga storia, che ha principiato a concretizzarsi solo con la legge di riforma sulle autonomie locali del 1990, che poneva la questione se scegliere di aderire all'area metropolitana di Milano o percorrere la via dell'autonomia.

Nel 1993 è nato il Comitato Pro Brianza Provincia, che in quattro anni ha raccolto l'adesione di 35 Comuni: più della metà di quelli richiesti per dare l'avvio al processo per l'istituzione della nuova Provincia.

Nel 1997 il Consiglio regionale si è pronunciato a favore dell'autonomia istituzionale della Brianza ed è ripartito con slancio l'iter parlamentare già interrotti.

Il 29 ottobre 2003 il progetto di legge è stato approvato dalla Camera e successivamente dal Senato.

La legge istitutiva della Provincia di Monza e Brianza è la n° 146 del 11 giugno 2004.

La completa operatività della nuova amministrazione è prevista nel 2009, quando si terranno le elezioni per il Presidente e il Consiglio provinciale.

Nel frattempo, l'Assemblea dei Sindaci, la Provincia di Milano (Assessorato all'attuazione della Provincia di Monza e Brianza) e la Regione Lombardia, in collaborazione con il Commissario del Governo, proseguono le iniziative volte alla concreta costituzione del nuovo ente.

La nuova provincia comprenderà 50 comuni, tutti facenti parte della Provincia di Milano.

- | | |
|---------------------|----------------------|
| agrate brianza | lesmo |
| alcurzio | limbiate |
| albate | lissone |
| arcore | macherio |
| barlassina | meda |
| bellusco | mezzago |
| bernareggio | misinto |
| besana in brianza | monza |
| biassono | muggiò |
| bovisio masiago | nova milanese |
| briosco | ornago |
| brughiero | renate seregno |
| burago di molgora | ronco briantino |
| camparada | seregno |
| carate brianza | seveso |
| carnate | sovico |
| cavenago di brianza | sulbiate |
| ceriano laghetto | triuggio |
| cesano maderno | usmate velate |
| cogliate | varedo |
| concorezzo | vedano al lambro |
| correzzana | veduggio con colzano |
| desio | verano brianza |
| giussano | villasanta |
| lazzate | vimercate |



Molta+Brianza è un piano strategico ideato per la promozione e la qualificazione del paesaggio e del territorio della nuova Provincia sfruttando il potenziale di sviluppo e crescita delle risorse naturali, culturali, paesaggistiche e sociali del territorio. Ispirato ai modelli europei di progettazione partecipata, vuole rappresentare il primo progetto italiano con i contenuti europei, secondo le direttive della Convenzione europea del paesaggio che propone di promuovere quelle iniziative che concorrono a creare una rete di attori diversi per tutelare l'ambiente come bene comune e il paesaggio come componente fondamentale del patrimonio culturale e naturale.

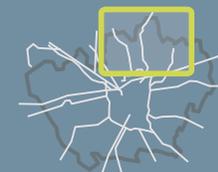
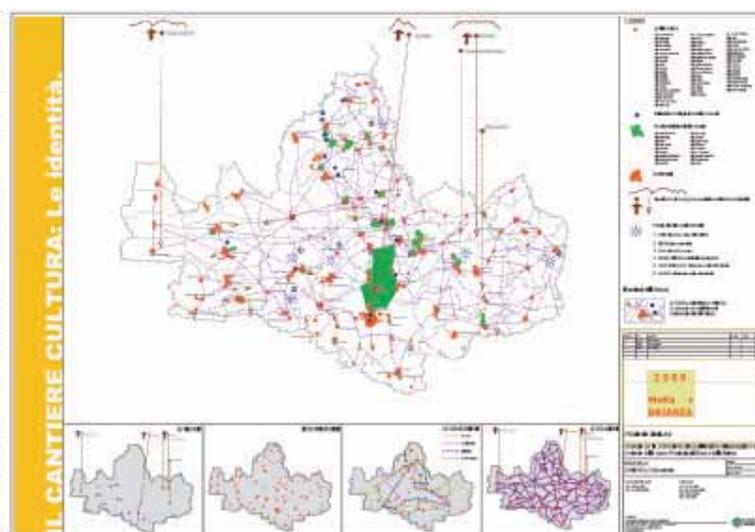
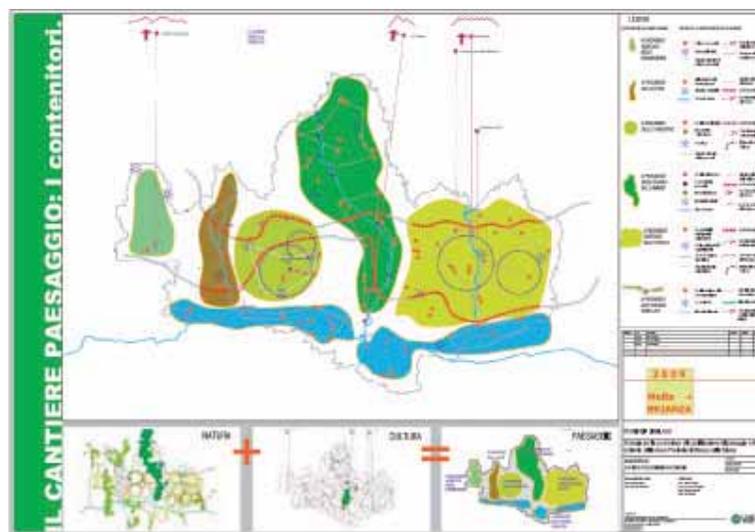
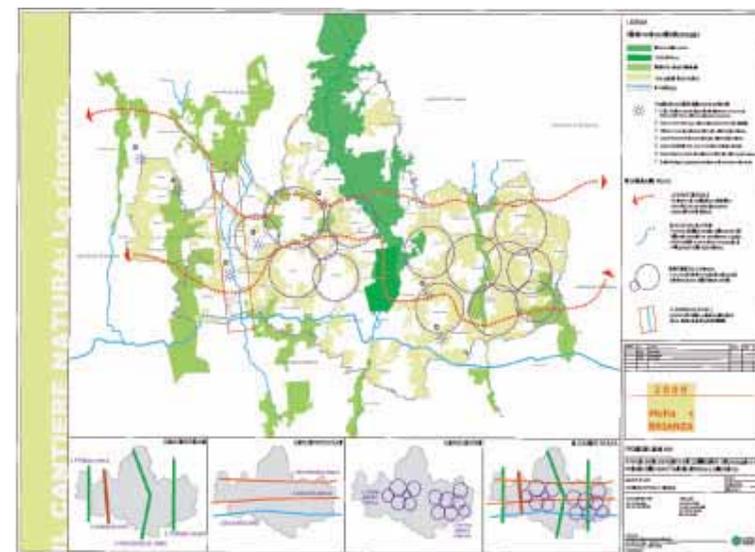
Natura, cultura, paesaggio sono i tre cantieri di lavoro attraverso i quali si vuole valorizzare il ricco e complesso patrimonio della provincia: ogni cantiere è accompagnato da una scheda tipo con la quale si evidenziano le aree con priorità di intervento, gli obiettivi, le proposte progettuali in coerenza con il bando di concorso per l'abitabilità della Regione urbana promosso dalla Provincia di Milano.

Il paesaggio è il risultato finale di una sommatoria di azioni storiche, di conoscenze, di competenze che si sono sedimentate fino a definirne l'identità territoriale, la matrice, il Know how del territorio. Abitare, vivere, fruire di un luogo non può prescindere dal paesaggio in cui si inserisce, inteso come complementarietà di natura e storia, come sedimentazione dell'azione umana, come stratificazione del tempo di cui mantiene le tracce, la struttura. Nascono nuove tipologie dell'abitare intese come rinnovamento culturale, territoriale, paesaggistico e sociale. Con Molta più Brianza ci si propone di migliorare, arricchire, qualificare, dare un valore aggiunto alla vita di ogni singolo cittadino per un vivere migliore, per una Brianza migliore.

Cantiere Natura: le risorse Parte da un'attenta analisi del territorio per evidenziarne ed esaltarne le risorse intrinseche: tra gli esempi "la scommessa Seveso, il boulevard Villoreasi, i giardini della Brianza, il boulevard Prealpi".

Cantiere Cultura: l'identità Le ville di delizia e il loro contesto di riferimento sono il punto di partenza per individuare percorsi tematici di valorizzazione del patrimonio storico del territorio: tra gli esempi "percorso barocco, percorso neoclassico, percorso eclettico, percorso verde storico, le notti bianche".

Cantiere paesaggio: i contenitori L'immagine del territorio deriva dalla somma di due componenti: Natura + Cultura = Paesaggio. In base a questo principio si sono individuati dei contenitori di qualità localizzati in specifici ambiti di paesaggio: tra gli esempi "paesaggio agricolo delle connessioni; il paesaggio della sfida; il paesaggio delle industrie; il paesaggio degli scorci sul Lambro; il paesaggio agricolo delle visuali; il paesaggio dell'energia idraulica".



Piano strategico

La Provincia di Milano ha intrapreso il percorso di costruzione del nuovo Progetto Strategico per promuovere lo sviluppo, la competitività, la capacità di governo, la coesione sociale e territoriale dell'area metropolitana milanese, e il benessere individuale e collettivo dei suoi abitanti.

Il Progetto Strategico esercita un punto di vista inedito: superando i confini amministrativi, assume come sfondo di riferimento la regione urbana milanese, un'area densamente urbanizzata, caratterizzata da intense relazioni sociali ed economiche, che comprende le province di Milano, Lodi, Piacenza, Pavia, Novara, Varese, Lecco, Como e Bergamo.

Il Progetto assume la dimensione dell'abitabilità come prospettiva strategica, condizione primaria e imprescindibile per lo sviluppo dell'area milanese, e propone una visione in grado di orientare l'azione attorno a temi concreti, attraverso progetti operativi e fattibili.

Il Progetto strategico osserva, nello specifico, il territorio della Provincia di Milano secondo due nuovi orientamenti: da un lato, tende a riconoscere una pluralità di "popolazioni" (i pendolari, gli studenti, ecc.) che fanno un uso allargato del territorio metropolitano senza radicarsi prioritariamente in un luogo, configurandosi come produttori di domande di nuova urbanità; dall'altro, riconosce l'emergere di aggregazioni territoriali intermedie, che danno vita a nuove condizioni di urbanità e che possono essere interpretate come "città" caratterizzate da confini fluidi, non riconducibili a limiti amministrativi definiti, campi privilegiati di nuove politiche dell'abitabilità.

A partire da queste premesse, il Progetto Strategico identifica tre + sette + una "città": tre città che compongono il mosaico unitario del nuovo territorio della Provincia di Monza e Brianza; sette città che struttu-
rano il territorio della futura nuova Provincia di

Milano; una città composta dal cuore urbano, in gran parte coincidente con il Comune di Milano.

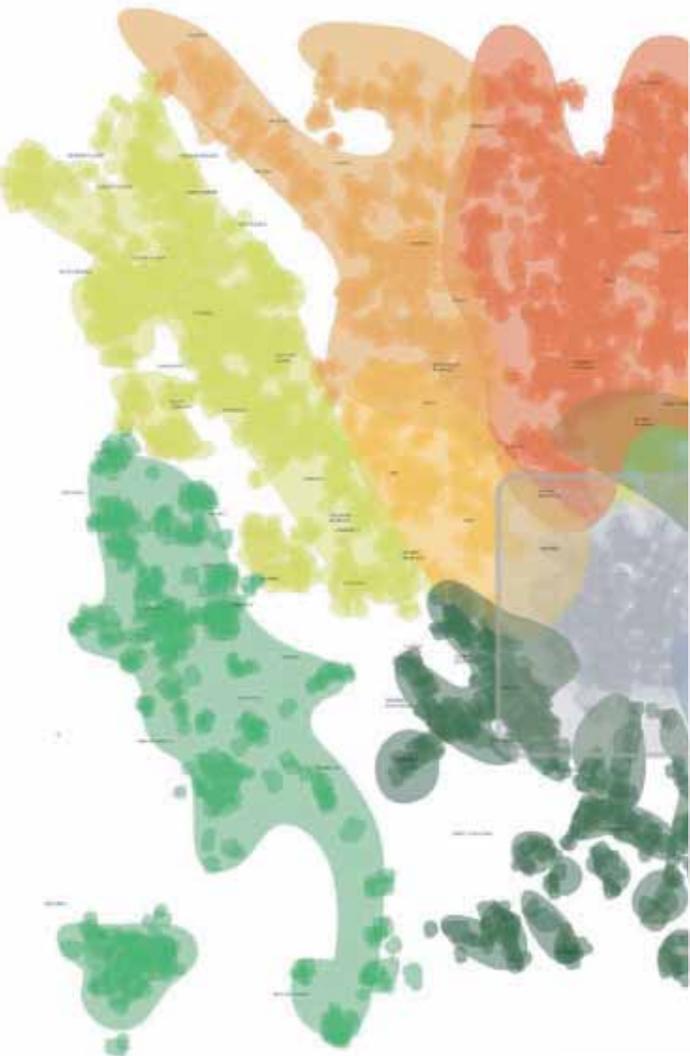
Per la propria natura, queste nuove "identità territoriali", pur presentando molti punti di congruenza, non coincidono con i tavoli interistituzionali del PTCP. Esse, piuttosto, si propongono come ambiti in grado di generare visioni e rappresentazioni dell'area milanese nelle sue diverse articolazioni. Infatti, per ciascuna delle tre + sette + una "città", il Progetto Strategico avanza una immagine progettuale, una ipotesi di cosa potrebbe diventare nel futuro, per sollecitare e orientare l'azione dei soggetti responsabili delle politiche urbane. In questo senso, proprio per le differenti finalità che animano i due strumenti, le "città" che il Progetto Strategico ha riconosciuto possono rappresentare un patrimonio progettuale e conoscitivo utile ad alimentare le attività degli stessi tavoli del PTCP.

Gli obiettivi e i contenuti del Progetto sono descritti nel documento "Città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese", presentato pubblicamente nel mese di febbraio 2006.

Gli aggiornamenti e le informazioni relative all'evoluzione del processo sono disponibili sul sito web www.cittadicitta.it

La Brianza (il Vimercatese, Monza e Brianza collinare, la Brianza occidentale): i risultati del Bando e l'immagine interpretativa - progettuale emersa dal Progetto Strategico

Il Piano Strategico ha analizzato il territorio della Brianza riconoscendo tre differenti ambiti: il Vimercatese, Monza e la Brianza collinare e la Brianza occidentale. Questi tre territori, pur inscrivibili nella più ampia definizione di 'Brianza', presentano alcune differenze che rendono interessante un'analisi specifica, che riconosca le specificità di storia, caratteristiche del territorio e dinamiche evolutive presenti nei



tre ambiti. Esse possono alludere a futuri differenti che, senza dimenticare l'appartenenza ad un campo comune, quello brianzolo appunto, colgano al meglio le opportunità e le risorse presenti nei diversi territori.

I primi risultati del Bando

Alla scadenza del 31 maggio 2006, data di chiusura della prima fase del Bando "Città di città", sono state presentate, in quest'area 58 proposte, distinte tra 23 buone pratiche e 35 idee progettuali. I proponenti sono in gran parte amministrazioni comunali e associazioni ed organizzazioni di interesse, non mancano però società e privati.

Le informazioni disponibili al momento sono quelle ricavabili dalle sole proposte di precandidatura, poiché la seconda fase del Bando non è ancora terminata e non si dispone quindi dei progetti nella loro veste finale; è possibile tuttavia cominciare ad identificare dei temi attorno ai quali le proposte si articolano:

Offerta di servizi innovativi per le amministrazioni

Progetti rivolti al miglioramento, al potenziamento e alla messa in rete dei servizi ai cittadini: dall'esempio del polo catastale seregnesse alla piattaforma web per la diffusione e la conoscenza delle informazioni tra le pubbliche amministrazioni e verso i cittadini, dal Sistema Informativo Territoriale consortile come strumento di gestione e di governo del territorio allo Sportello Unico per le imprese in forma associata consortile, fino a politiche per la sicurezza progettate alla scala sovracomunale.

Patrimonio storico-ambientale, valorizzazione turistica

Ideazione di strutture museali che conservino memoria delle identità storiche del territorio, riqualificazione delle vecchie cartiere, progetti di marketing

turistico, promozione degli spazi pubblici, in particolare delle piazze, valorizzazione di ambiti di pregio storico attraverso strumenti come il piano del colore, le frazioni come occasione di valorizzazione del paesaggio e di riequilibrio ambientale tra costruito e non costruito.

Ambiente e mobilità sostenibile

valorizzazione del patrimonio esistente: il Parco delle Groane, il Parco del Rio Vallone, progetti di sviluppo sostenibile coordinati tra più comuni, percorsi di fruizione ciclo-pedonale.

Sostegno alle fasce deboli

Progetti volti al superamento ed alla eliminazione delle barriere architettoniche, presenza di uno psicologo 'on-line' rivolto agli adolescenti, forme di conciliazione fra vita lavorativa e vita personale.

Percorsi d'arte

Progetti di musica, pittura, disegno rivolti a tutte le fasce di età.

Una immagine interpretativa e progettuale

Qual è l'immagine interpretativa e progettuale per il futuro dell'area brianzola che emerge dalle proposte presentate al Bando?

Ad una prima analisi delle possibili dinamiche di sviluppo futuro, il territorio della Brianza pone alcune questioni problematiche.

Le grandi industrie dell'area del Vimercatese, che hanno costituito la principale forza economica di questo territorio, risentono sia delle più generali condizioni di crisi economica che si stanno manifestando a livello globale, sia della più specifica crisi del settore elettronico. Se accanto a ciò si considera che tale area è interessata da progetti di grandi infrastrutture viabilistiche, è facile pensare al rischio di riduzione di questo territorio a luogo di passaggio delle infrastrut-

ture, su cui si localizzano banali grandi strutture commerciali e logistiche o prevalente funzione residenziale.

L'area di Monza, con il suo grande parco ed il territorio collinare caratterizzato da una urbanizzazione più tenue e organizzata per piccoli nuclei e filamenti, presenta due possibili linee di sviluppo rischiose: per il Comune di Monza, quella di adagiarsi in una funzione banale di servizio burocratico - amministrativo provinciale (rischio che tuttavia appare oggi contenuto, alla luce delle volontà espresse dagli attori locali), per il territorio collinare, quello di un eccessivo sviluppo residenziale che può distruggerne l'ancora elevato valore paesistico.

La Brianza occidentale, infine, è la parte più urbanizzata della Brianza, caratterizzata da una conurbazione con pochi spazi aperti ed un livello elevato di urbanizzazione del suolo, dalla presenza del parco regionale delle Groane e da un allineamento di poli urbani a ovest. Questo ambiente urbano è l'esito complesso di due storie di sviluppo: la prima è quella della piccola e media impresa in uno storico distretto industriale plurisetoriale, la seconda storia è quella legata alle dinamiche dello sprawl urbano milanese. Oggi questo ambiente urbano sembra risentire di due ordini di problemi: da un lato quelli tipici di tutti i distretti industriali maturi sottoposti a una crescente concorrenza internazionale; dall'altro quelli ambientali e sociali di una porzione più antica e densa che presenta livelli di inquinamento assai elevati.

Dalle proposte giunte alla fase preliminare del Bando emergono possibili risposte, che, da un lato, mirano alla valorizzazione ed al potenziamento delle risorse esistenti, dall'altro, implicitamente, suggeriscono alcune strade sulle quali investire.

Le proposte del Bando mettono in luce la maturità e la capacità amministrativa di fare rete che i Comuni di questo territorio hanno dimostrato, con progetti



che mirano al rafforzamento dell'“infrastruttura istituzionale”, che è anche il supporto delle reti di capitale sociale, alla messa in rete delle diverse municipalità e dei consorzi, alla progettazione di servizi alla scala sovracomunale, alla promozione di una maggiore integrazione dei servizi alle persone dei piccoli comuni.

I progetti nel loro insieme mostrano la possibilità di uno sviluppo ‘altro’ rispetto alla crescita: una urbanizzazione capace di dotarsi al suo interno di alcune “pause”, isole di naturalità e spazi di silenzio e rallentamento, che possa legarsi ad uno stile di vita “più lento e meno rumoroso”, che sia fruibile da popolazioni diverse, sia quelle locali che possono sperimentare un approccio non dissipativo al proprio territorio, che quelle esterne che potrebbero essere attratte anche con politiche capaci di miscelare dentro un modello insediativo e paesistico comune offerte per fasce di mercato differenti.

Questa idea di paesaggio può assumere anche valenze pubbliche e collettive, di fruibilità delle aree verdi lungo percorsi pedonali e ciclabili e in continuità con i parchi esistenti, di moltiplicazioni delle strutture culturali e del tempo libero fruibili al suo interno, anche con il parziale riuso di alcuni manufatti industriali e rurali storici.

Le proposte, infine, rimandano alla possibilità di politiche di promozione culturale (non solo formativa), di differenziazione e riarticolazione del sistema degli spazi aperti e pubblici, di valorizzazione del patrimonio costruito di pregio.



