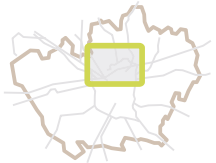




territorio



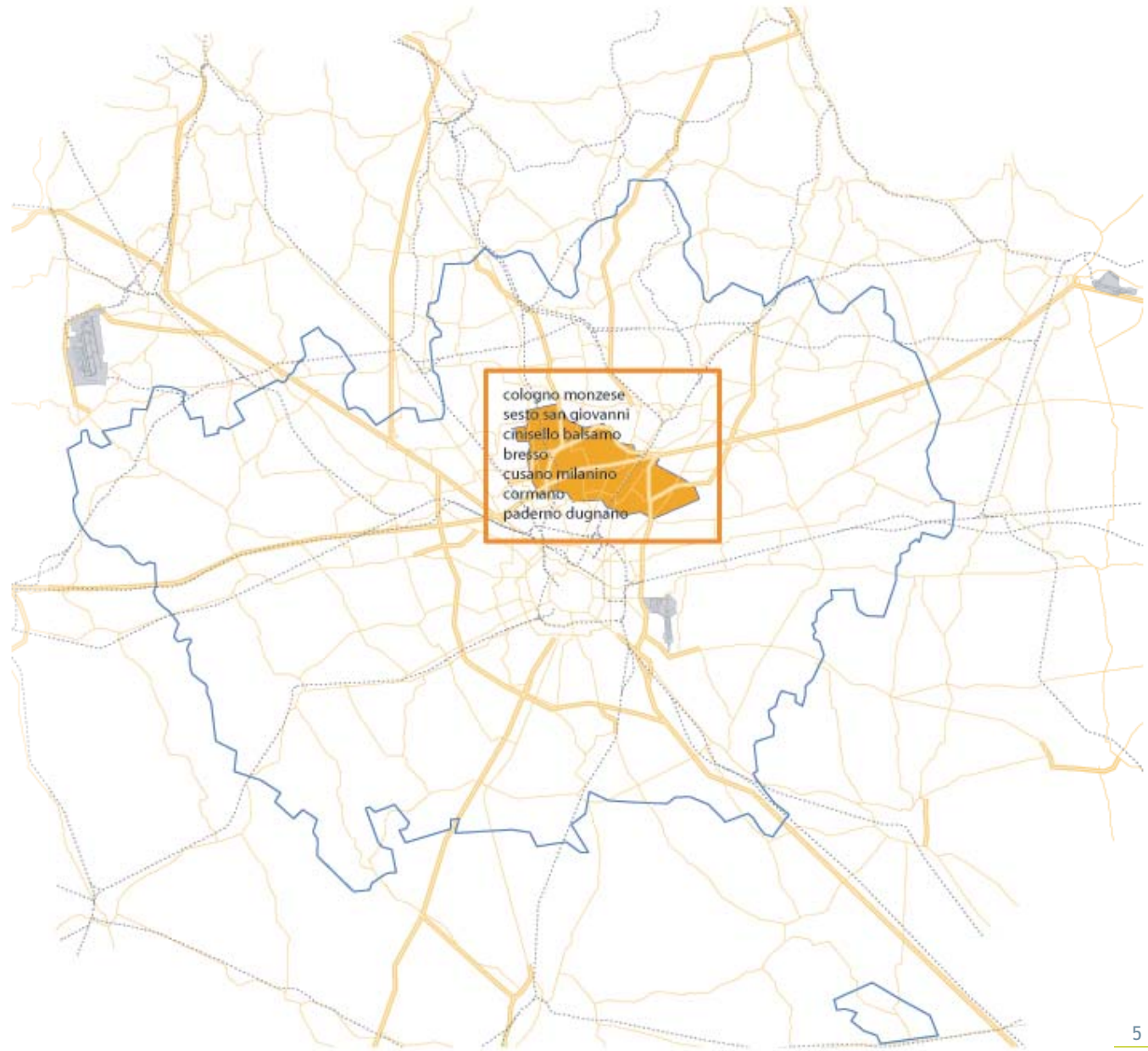
1.1 Insediamenti

Disegno territoriale

I comuni del Nord Milano hanno una estensione uguale al 2,9% dell'intera superficie territoriale della Provincia di Milano e una popolazione di circa 316.000 abitanti pari all'8,2%, mentre gli addetti sono il 6,3%. La **densità abitativa** è di 5.443 abitanti per Km² ed pertanto **circa 2,8 volte superiore a quella media della Provincia**, capoluogo incluso. In effetti, il Nord Milano è l'ambito più densamente popolato dell'area metropolitana: ancor più del Capoluogo, della Brianza centrale, del Rhodense e dei comuni della prima cintura Sud di Milano.

Il territorio urbanizzato ha una estensione pari al 73,1% dell'intera superficie territoriale, mentre le aree che secondo i Piani regolatori sono ancora edificabili sono il 10,2% (nella maggior parte dei casi classificate dai piani come servizi pubblici). Gli spazi aperti hanno una estensione pari a poco meno del 20% e **sono tutti classificati come parchi esistenti o in via di istituzione e consolidamento**. Ovviamente, questa densità abitativa particolarmente elevata è imputabile alla storia di questo territorio, che è per eccellenza quello della grande fabbrica e dello sviluppo industriale del milanese, ma è anche l'esito della sua peculiare configurazione. Il Nord Milano è infatti un ritaglio della più vasta città densa milanese intercluso fra il Capoluogo, Monza e i grandi comuni della Brianza, poco distinguibile da questi, e al suo interno solo debolmente interconnesso.

La forma di questo territorio è quella di una sorta di "S" adagiata sulla schiena la cui gamba verso ovest è costruita dai centri urbani compresi fra la vecchia strada per Como, la ferrovia, il fiume Seveso e la "nuova Comasina" (Bresso, Cormano, Paderno Dugnano). La gamba verso est è costituita dalle polarità di Sesto San Giovanni e Cologno Monzese, originariamente organizzate intorno al Lambro, che da decenni è oramai una presenza residuale.



popolazione (2005): 316.577
8,2% provincia

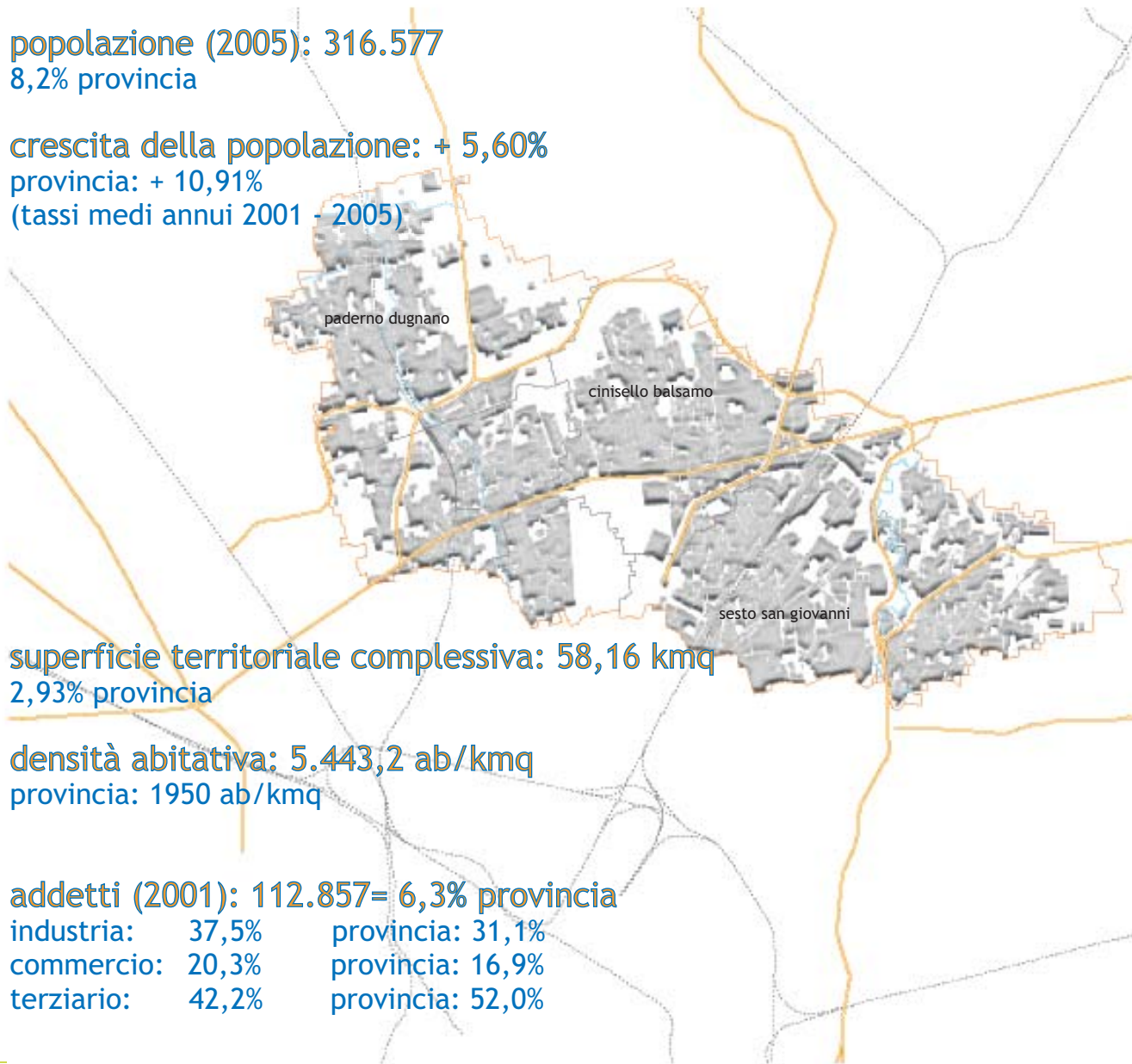
crescita della popolazione: + 5,60%
provincia: + 10,91%
(tassi medi annui 2001 - 2005)

superficie territoriale complessiva: 58,16 kmq
2,93% provincia

densità abitativa: 5.443,2 ab/kmq
provincia: 1950 ab/kmq

addetti (2001): 112.857 = 6,3% provincia

industria:	37,5%	provincia: 31,1%
commercio:	20,3%	provincia: 16,9%
terziario:	42,2%	provincia: 52,0%



In mezzo, quale collegamento fra i due riccioli si collocano Cinisello Balsamo e Cusano Milanino.

I **materiali** che formano questa porzione dell'area metropolitana milanese sono in **parte ancora quelli tipici della periferia industriale**: ciò che rimane dei grandi recinti della fabbriche siderurgiche e manifatturiere, gli insediamenti industriali isolati nei tessuti urbani o organizzati in lottizzazioni specializzate, i quartieri residenziali ad alta densità edilizia, la città pubblica o quella costruita per gli operai e gli impiegati della grande industria nei primi decenni del '900. E' la città delle grandi infrastrutture della mobilità e dei relativi paesaggi; è quella degli spazi di margine poco definiti. E' la città del welfare sociale, di ciò che rimane dei vecchi nuclei storici, dei brandelli residui del paesaggio agricolo. Ma il Nord Milano è ormai anche una città **"post-fordista"** che ospita grandi centri commerciali, strade mercato, grattacieli per uffici, centri terziari, multisala cinematografici, grandi parchi periurbani, vecchi centri pedonalizzati e riqualificati e quartieri residenziali sub-urbani. E' la città delle nuove centralità che attrae popolazione da altri territori e non solo più periferia industriale. Il Nord Milano, insomma, si presenta come un territorio particolarmente complesso e diversificato perché denso ed esteso e perché caratterizzato da un **mutamento sociale e spaziale tanto rapido quanto ancora poco definito**.

Forse la caratteristica più evidente di questa porzione dell'area metropolitana milanese è di essere organizzata per **parti distinte e divise** da ciò che rimane dei grandi recinti produttivi e dalle infrastrutture della mobilità: le linee ferroviarie, viale Fulvio Testi-viale Lombardia, la Tangenziale Est, quella Nord, l'autostrada A4, la strada Comasina ed altre ancora. Tutto ciò pone con forza la necessità di ricucire i diversi nuclei urbani, le differenti parti e i quartieri.

Nei capitoli successivi vedremo più in dettaglio come le **trasformazioni** della società e dell'economia dal mondo omogeneo della grande fabbrica verso l'economia post-

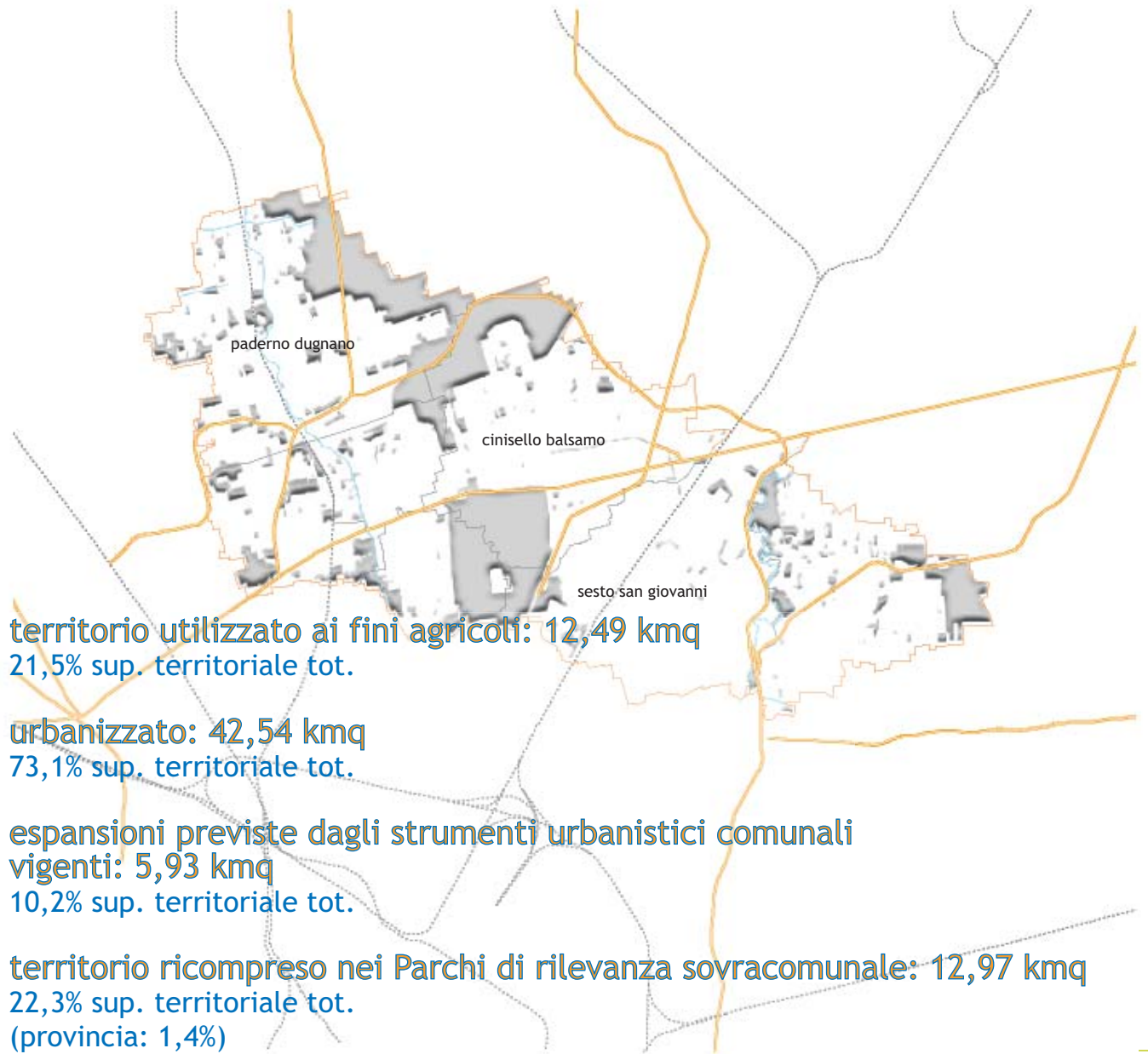


fordista e delle diversità locali sia quasi conclusa.

Il Nord Milano è una città che ha tutte le caratteristiche dei poli urbani maturi entrati nella fase della de-urbanizzazione. Come in tutti i centri urbani di maggiori dimensioni della provincia (fatta eccezione per Milano, che è già tornata a crescere), la popolazione è in calo ed è soggetta ad un progressivo invecchiamento, il mercato immobiliare abitativo è in tensione (ed è trascinato dalla straordinaria crescita dei prezzi di Milano). Secondo il censimento del 2001 la struttura economica e occupazionale presente al 1991 si è quasi dissolta con un drastico ridimensionamento, una accentuata frammentazione e una rapida trasformazione in senso terziario. I dati statistici più recenti sembrano anzi indicare che alcuni comuni (in particolare Sesto San Giovanni) sono già passati ad una fase successiva crescita, seppur con connotati diversi rispetto al passato, sia della popolazione che dell'economia.

Come abbiamo già messo in evidenza, queste trasformazioni hanno già lasciato traccia di sé nella forma della città attraverso numerose sostituzioni di punti definiti e di intere sue parti. Ciò nonostante, il territorio sembra seguire con un certo ritardo le trasformazioni della società e dell'economia e la trasformazione della città non può essere data per conclusa almeno sotto quattro profili.

Innanzitutto il Nord Milano è ancora particolarmente affollato di progetti di riconversione urbana che interessano grandi territori come piccole ma significative porzioni, i luoghi delle grandi fabbriche storiche come gli insediamenti produttivi più recenti, zone periferiche come aree centrali. Generalmente questi progetti propongono la realizzazione di nuove abitazioni e di nuovi servizi, ma non escludono l'edificazione di ulteriori insediamenti produttivi (anche industriali), sebbene in forme affatto diverse da quelle che hanno costituito la storia di questo territorio. Secondo una stima prudenziale questi interventi propongono l'edificazione negli anni futuri di almeno 3,5 milioni di mq. di superficie lorda di pavimento, e alcuni di essi sono tra gli interventi più rilevanti ed estesi dell'intera regione metropolitana milanese.



Di uguale rilevanza per il futuro di questa parte dell'area metropolitana milanese è la **progettazione e la realizzazione dei diversi parchi urbani** riconosciuti ed istituiti negli ultimi anni, ai quali è demandata la riqualificazione ambientale e funzionale dei pochi spazi aperti rimasti, come degli ambiti urbani di margine. Determinante saranno le modalità di connessione degli uni con gli altri, con la città esistente e i grandi sistemi ambientali e per il tempo libero presenti nei territori limitrofi.

In terzo luogo sono da considerare i **molti progetti riguardanti le infrastrutture** e, in particolare, il potenziamento del trasporto pubblico su ferro, cui è demandato il compito di migliorare l'accessibilità e una mobilità particolarmente congestionata dal sovrapporsi degli spostamenti di livello metropolitano e regionale con quelli locali e a corto raggio. Infine l'ultimo tema di particolare rilevanza riguarda la **riorganizzazione di alcuni grandi servizi e funzioni urbane** necessaria, vuoi dall'istituzione della nuova Provincia di Monza e della Brianza, che impone una diversa articolazione geografica di alcuni servizi, vuoi dalla necessità di assicurare forme più efficienti di erogazione dei servizi per mantenere le prestazioni fornite e adeguarle alle esigenze della domanda (si veda, al riguardo, le proposte avanzate dal "Patto per il Nord Milano" promosso dalle amministrazioni dei comuni facenti parte del Piano d'Area del Nord Milano e curato dalla società Milano Metropoli. Agenzia di Sviluppo).

Società e economia

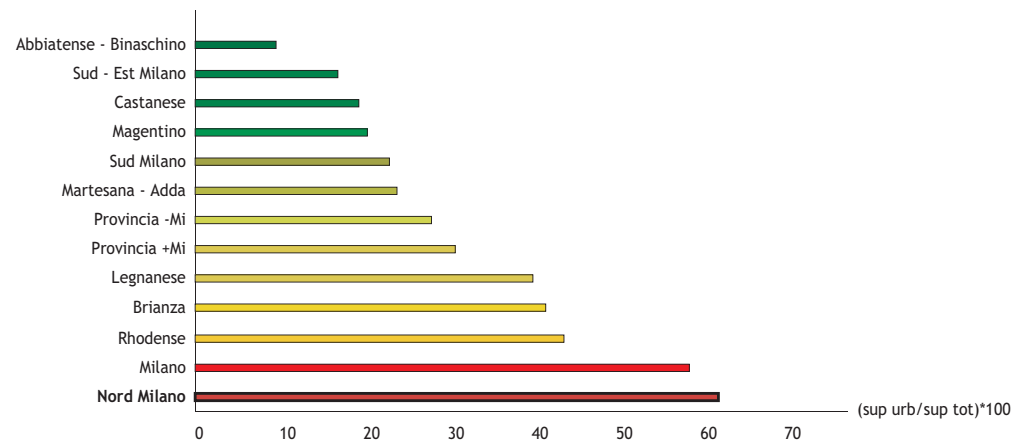
Il Nord Milano è la porzione del territorio provinciale le cui **caratteristiche** sono più simili a quelle della città di Milano. Storicamente, lo sviluppo industriale dell'area - promosso da imprese di grandi dimensioni operanti principalmente nei settori della siderurgia e della meccanica - ha proceduto di pari passo con lo sviluppo dei nuclei urbani locali, secondo ritmi di crescita tanto elevati da determinare una sostanziale continuità spaziale (la conurbazione dei centri) e funzionale (lo sviluppo industriale di massa, le

figura 1 consumo di suolo

	superficie territoriale kmq	urbanizzato (a)		suolo ancora edificabile (b)		estensione della città prevista (a + b)		(b/a) %	parchi e altre aree protette	
		kmq	% st	kmq	% st	kmq	% st		kmq	%
Brianza	412,85	180,53	43,7	42,92	10,4	223,44	54,1	23,8	112,40	27,2
Nord Milano	58,16	42,54	73,1	5,93	10,2	48,47	83,3	13,9	12,97	22,3
Rhodense	125,68	57,88	46,0	15,73	12,5	73,60	58,6	27,2	28,31	22,5
Legnanese	96,88	47,32	48,8	8,86	9,1	56,17	58,0	18,7	18,14	18,7
Castanese	118,57	25,81	21,8	7,12	6,0	32,93	27,8	27,6	90,22	76,1
Magentino	137,39	31,70	23,1	10,67	7,8	42,37	30,8	33,7	81,79	59,5
Abbiatense - Binaschino	284,30	29,08	10,2	8,11	2,9	37,19	13,1	27,9	261,41	91,9
Sud Milano	118,20	37,65	31,8	12,49	10,6	50,13	42,4	33,2	68,56	58,0
Sud - Est Milano	179,87	37,69	21,0	12,18	6,8	49,87	27,7	32,3	120,83	67,2
Martesana - Adda	270,42	76,05	28,1	19,83	7,3	95,88	35,5	26,1	92,58	34,2
Milano	182,07	114,44	62,9	14,48	8,0	128,92	70,8	12,7	45,06	24,8
Totale provincia incluso Mi.	1984,39	680,67	34,3	158,30	8,0	838,97	42,3	23,3	932,28	47,0
Totale provincia escluso Mi.	1802,32	566,23	31,4	143,82	8,0	710,05	39,4	25,4	887,21	49,2

Fonte: MISURC, 2006

figura 2_P7 - area urbanizzata/superficie territoriale



Fonte: Rapporto n.2, Attuazione del Piano territoriale, Provincia di Milano, 2005



strutture residenziali e i relativi servizi) con la città di Milano. Come noto, gli anni Ottanta e Novanta hanno prodotto una drastica rottura di questo modello di sviluppo socio-economico: molte grandi imprese industriali insediate nell'area hanno cessato la loro attività, gli impianti sono stati in larga misura smantellati, la base economica locale ha subito una radicale trasformazione, dando così luogo alla difficile transizione del Nord Milano da "città industriale" a "città dei servizi e dell'abitare". Non dovrebbe dunque sorprendere più di tanto il fatto che **la densità della popolazione di tutti i comuni dell'area non sia dissimile da quella del capoluogo**, la più elevata a livello provinciale (cfr. figure 3 e 5).

In modo del tutto analogo a quanto avviene a Milano, **la dinamica demografica** si rivela -nel corso degli ultimi trent'anni- in forte contrazione in tutti i comuni dell'area ad eccezione di Paderno Dugnano, anche se occorre mettere in evidenza che questo trend sembra essersi recentemente arrestato e la popolazione è tornata a crescere, pur se a ritmi modesti e comunque inferiori a quelli che si registrano negli altri territori della provincia (cfr. figure 4 e 5).

Questo pattern di sviluppo demografico sembra essere determinato principalmente da fattori economici: come la crescita dei decenni passati era determinata dall'insediamento di grandi imprese sul territorio, così la contrazione della popolazione sembra sia da associarsi alla perdita di opportunità lavorative ma anche al peggioramento delle condizioni di abitabilità; non è un caso che l'unico comune che cresce oltre la media provinciale nel corso degli ultimi cinque anni sia Sesto San Giovanni, ovvero il comune in cui la transizione dall'industria al terziario avanzato appare ormai completata e garantisce nuove opportunità lavorative (cfr. figura 7).

Le **caratteristiche del mercato immobiliare** mostrano una certa coerenza con il quadro appena descritto (cfr. figura 8). Per quanto riguarda le abitazioni, la pressione residenziale (data dal rapporto tra famiglie ed abitazioni) appare più elevata della media provinciale, così come i prezzi al mq. delle abitazioni. Per quanto riguarda le altre tipologie immobiliari, anche in questo caso occorre rilevare un livello dei prezzi di gran lunga superiore a quello medio provinciale. In tutti i casi, si può ipotizzare che **la pressione della domanda sulle risorse immobiliari esistenti, insieme alla vicinanza al capoluogo, determini un innalzamento del livello dei prezzi dei beni immobili.**

figura 3_densità della popolazione residente per kmq (2005)

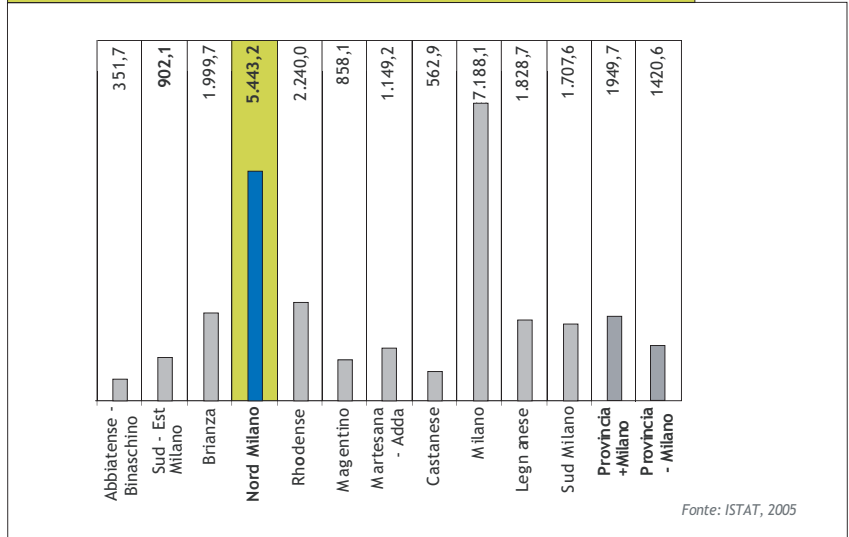
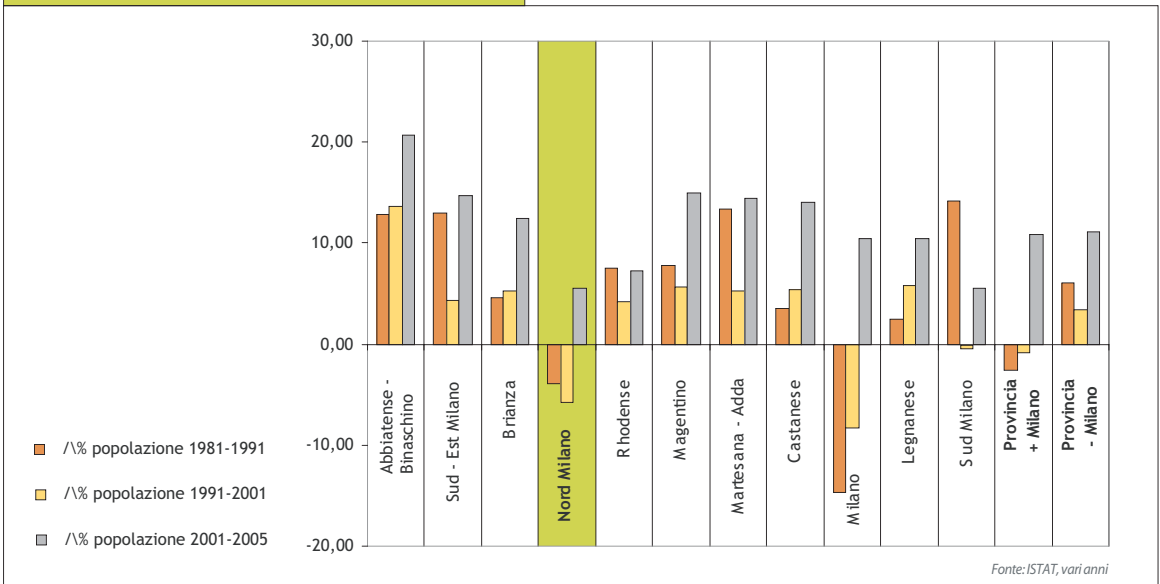


figura 4_dinamica demografica (1981 - 2005)



Più articolate appaiono le valutazioni circa la dinamica del mercato immobiliare locale (cfr. figura 6). Per quanto riguarda le abitazioni, la dinamica della pressione residenziale (data dalla differenza tra la variazione percentuale delle famiglie e delle abitazioni) appare più vivace della media provinciale (capoluogo escluso) negli anni Novanta, ed anche i prezzi al mq. delle abitazioni crescono più di quanto non avvenga a livello provinciale nel corso dell'ultimo decennio. Se si escludono i negozi ed i capannoni, la stessa dinamica dei prezzi -una crescita superiore a quella media provinciale- è stata rilevata anche per le altre tipologie immobiliari. Ciò sembrerebbe in contrasto con l'evidenza emersa analizzando la dinamica della popolazione residente, che appare in contrazione negli ultimi trent'anni. La contraddizione potrebbe essere spiegata formulando alcune ipotesi, non alternative tra loro:

- è possibile che i processi di ristrutturazione economico-urbana che hanno interessato quest'area abbiano prodotto una riduzione netta del patrimonio immobiliare superiore alla contrazione demografica che, ovviamente, determinerebbe un incremento del livello dei prezzi dei beni immobili;
- è possibile che la domanda di abitazioni e box in affitto sia cresciuta sotto la spinta di fenomeni di residenza temporanea, determinando quindi un incremento della domanda che ha trascinato verso l'alto i prezzi di queste tipologie immobiliari;
- è possibile che la transizione dal "mondo della produzione" al "mondo dei servizi", accompagnata da una ristrutturazione urbanistica che ha innalzato gli standard qualitativi degli immobili destinati al terziario, abbia determinato un incremento anche del prezzo degli uffici.

Lo sviluppo economico extra agricolo, un tempo punta di diamante per l'intera area metropolitana, appare oggi molto modesto. L'indice di occupazione (il numero addetti extra agricoli per 100 residenti) si colloca infatti su livelli molto inferiori alla media provinciale in tutti i comuni dell'area, ad eccezione di Cinisello Balsamo (cfr. figure 7 e 9).

Anche **la dinamica dell'occupazione è notevolmente meno vivace della media provinciale**, con le sole eccezioni di Cini-

figura 5_distribuzione territoriale della popolazione residente e della dinamica demografica 2001 - 2005

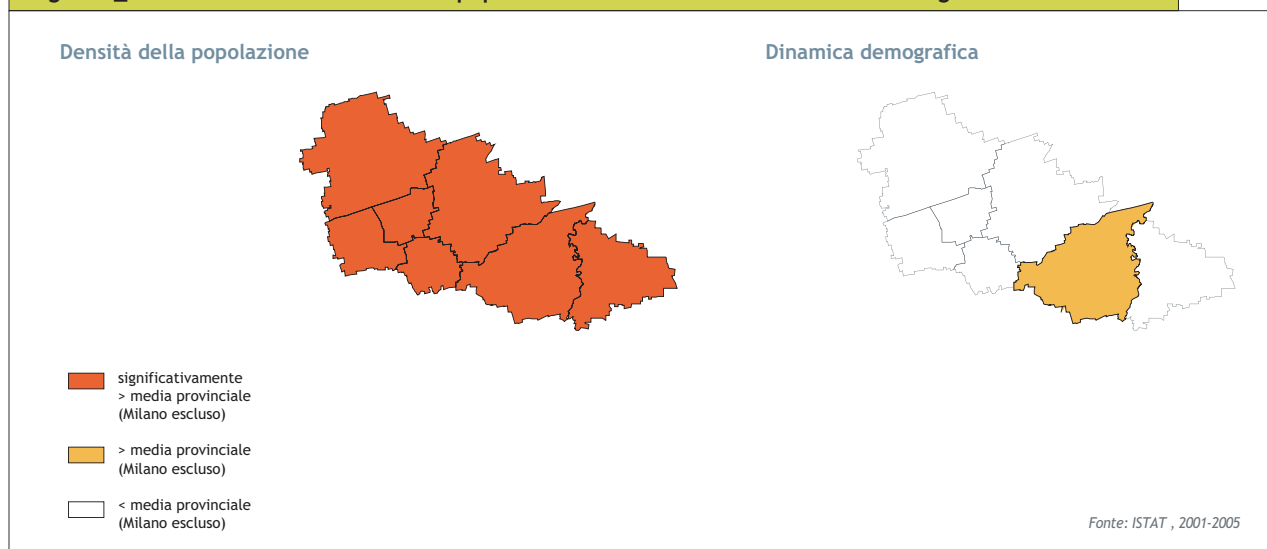
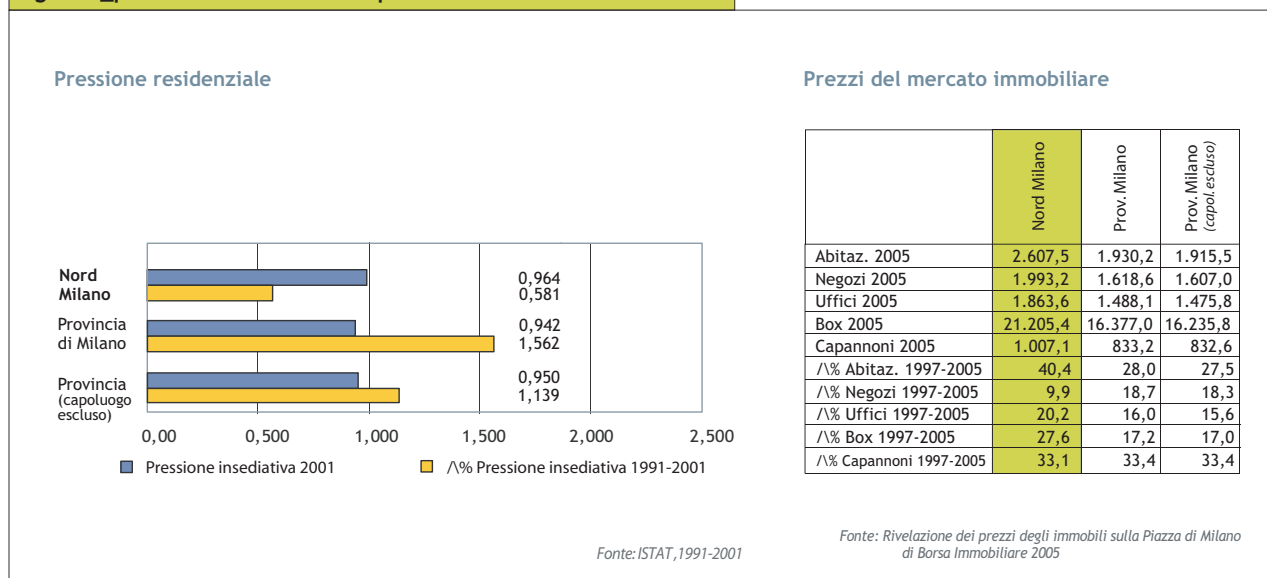


figura 6_pressione residenziale e prezzi del mercato immobiliare



sello e Paderno Dugnano (cfr. figure 8 e 9).

Anche nel Nord Milano hanno svolto un ruolo importante i drastici **processi di transizione dall'industria ai servizi** che hanno generato -nel breve periodo- perdite di occupazione industriale rilevanti non ancora pienamente compensate dalla crescita del settore dei servizi. Diversamente, in ragione delle caratteristiche del territorio analizzato, ormai conurbato al capoluogo, l'agricoltura non svolge alcun ruolo. **La distribuzione dell'occupazione per macro settori di attività economica non mette in evidenza particolari specializzazioni relative** (cfr. figura 10): il numero degli occupati industriali per 100 residenti è ormai inferiore alla media provinciale, mentre quello degli occupati nel commercio e nel terziario per 100 residenti è sugli stessi livelli medi provinciali senza il capoluogo. Anche la dimensione media delle unità locali è ormai inferiore ai livelli medi provinciali senza il capoluogo, mentre una volta prevaleva la grande impresa.

La dinamica dell'occupazione spiega piuttosto compiutamente il processo di transizione dall'industria ai servizi: negli anni Novanta, l'occupazione industriale subisce un vero e proprio tracollo, una contrazione quasi due volte superiore alla media provinciale senza la città di Milano; anche il settore del commercio perde occupazione, in controtendenza rispetto alla media provinciale; solo il settore dei servizi cresce in misura superiore alla media provinciale. Per quanto riguarda i **settori di specializzazione assoluta e relativa** (che presentano un quoziente di localizzazione superiore all'unità), occorre ricordare i seguenti: il commercio, che tuttavia registra una contrazione dell'occupazione; l'industria meccanica, per cui si può parlare di un vero e proprio **collasso dell'occupazione**; le costruzioni, che vedono crescere la propria capacità di creare occupazione, anche per l'avvio dei processi di ristrutturazione urbanistica che hanno **interessato alcuni comuni dell'area**.

I settori di specializzazione assoluta ma non relativa (che presentano un quoziente di localizzazione inferiore all'unità) sono invece i servizi alle imprese, i trasporti e le comunicazioni: per entrambi si registrano -negli anni Novanta- incrementi di occupazione straordinariamente rilevanti.

Infine, un'analisi -per quanto approssimativa, in ragione della sommarietà dell'indicatore disponibile-

Infine, un'analisi -per quanto approssimativa, in ragione della sommarietà dell'indicatore disponibile- della dinamica recente dell'economia del Nord Milano viene fornita dalla comparazione dell'evoluzione delle imprese attive a livello locale e provinciale. Come si può notare, a testimonianza di difficoltà strutturali ancora da superare, nel periodo 2001-2005 **la crescita**

figura 7_indice di occupazione (2001)

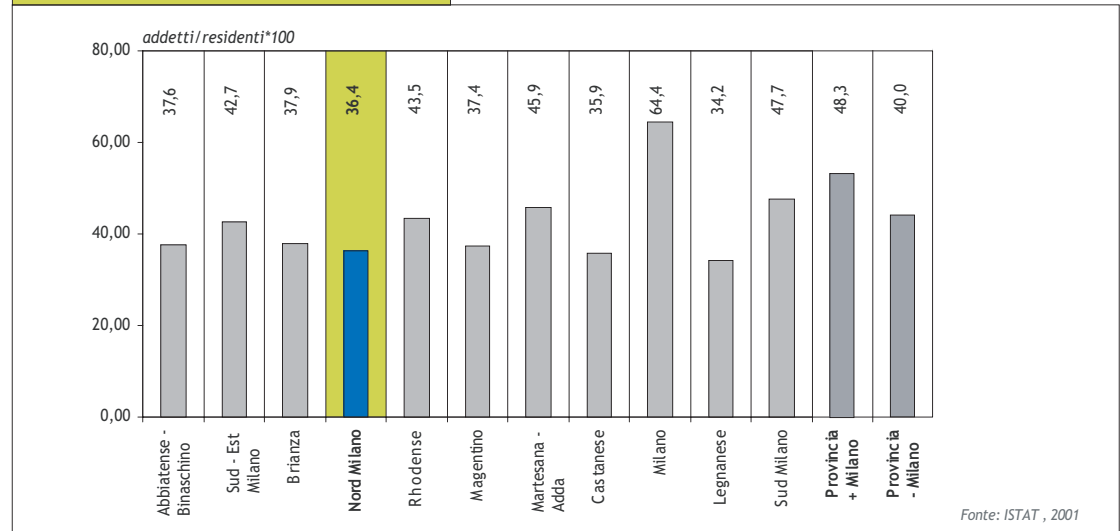
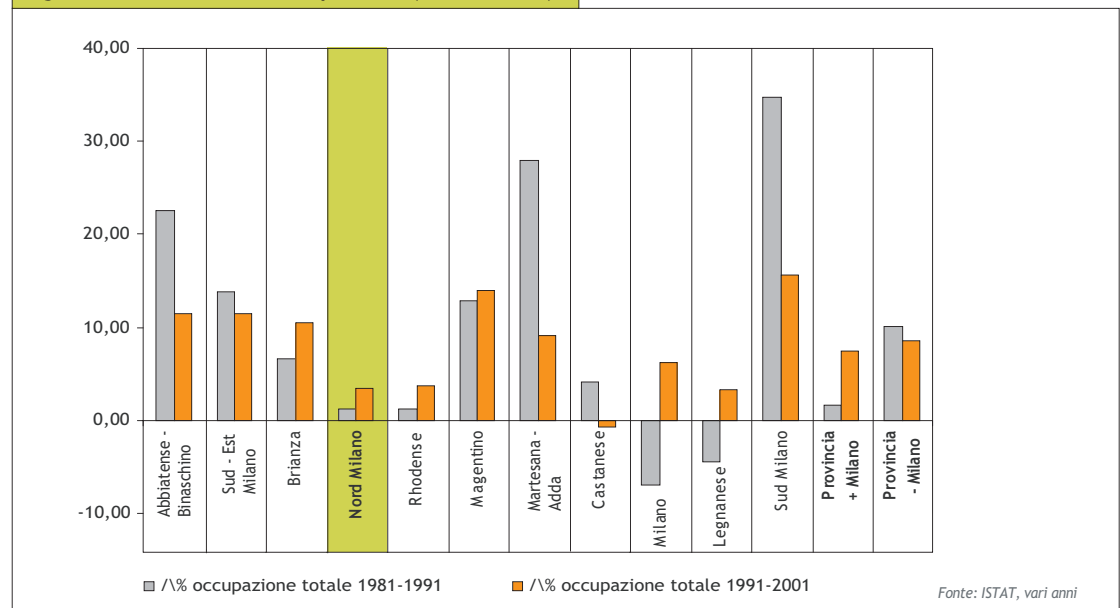


figura 8_dinamica dell'occupazione (1981 - 2001)



percentuale delle imprese del Nord Milano è leggermente inferiore a quella delle imprese della provincia di Milano. Se si analizza il contributo di ciascun macro settore alla crescita delle imprese attive, emergono dinamiche moderatamente positive per l'industria (in linea con la media provinciale) e più vivaci per i servizi (anche in questo caso, in linea con la tendenza provinciale), mentre la mortalità imprenditoriale è superiore alla natalità imprenditoriale nel settore del commercio (in controtendenza con la media provinciale).

Il quoziente di localizzazione (QL) relativo ad un settore in un'area è dato dal rapporto tra la quota di occupazione che il settore possiede nell'area e la quota di occupazione che il settore possiede nell'ambito territoriale scelto come termine di riferimento (in questo caso la provincia). I valori superiori all'unità indicano che il settore considerato assume un peso superiore rispetto a quello assunto nel territorio scelto come paragone, e viceversa.

figura 9_distribuzione territoriale dell'occupazione e della dinamica dell'occupazione (1991 - 2001)

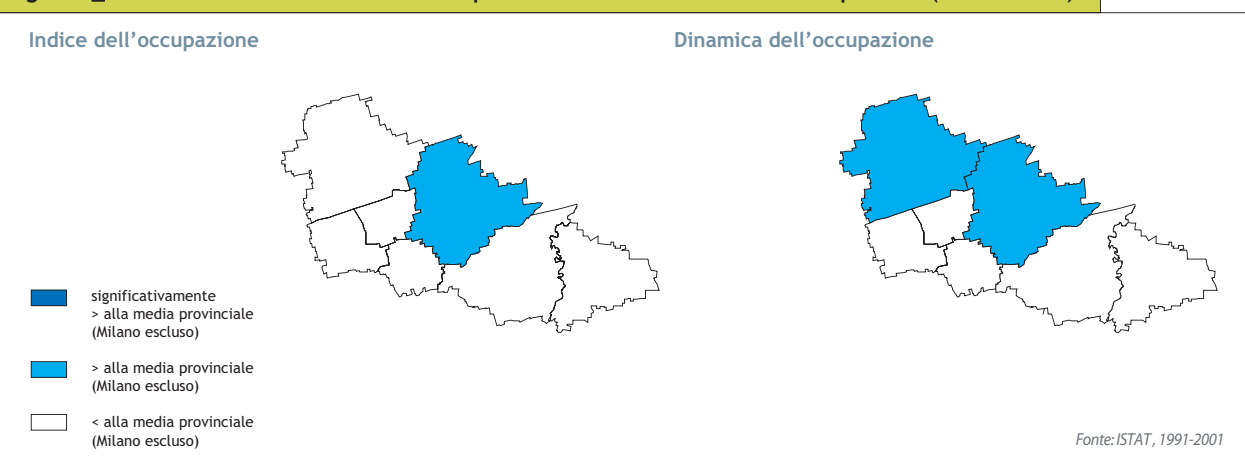
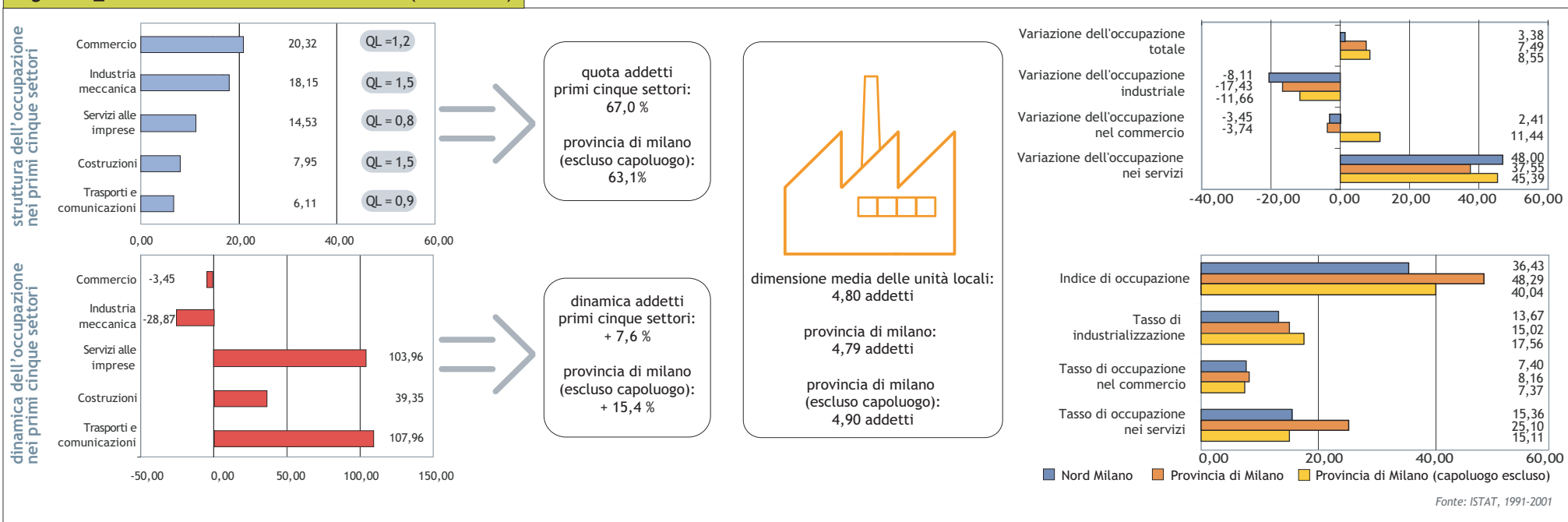


figura 10_struttura e dinamica di addetti e UL (1991-2001)

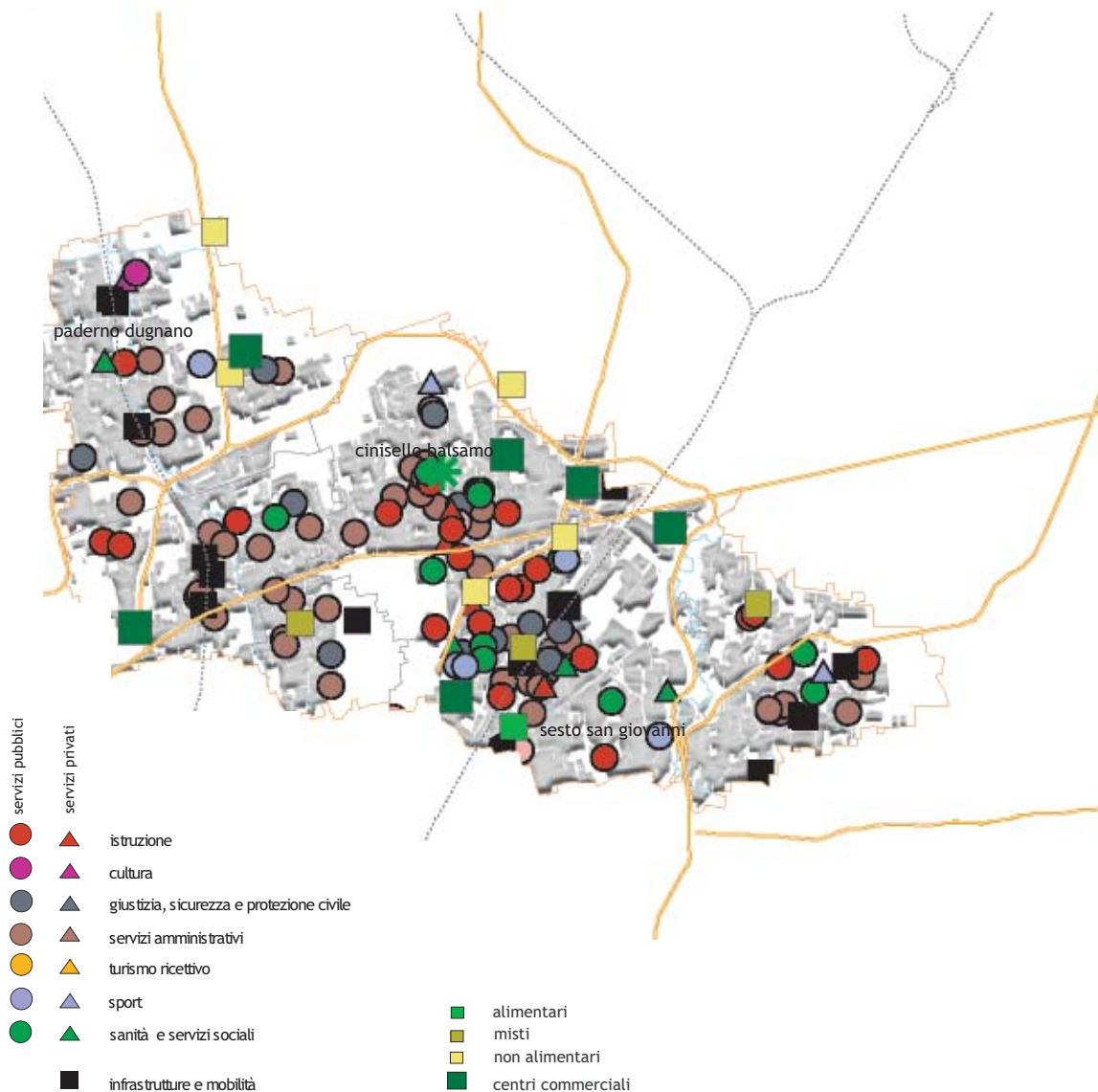


Servizi e commercio

La dotazione di servizi di livello sovracomunale dei comuni del Nord Milano è per numero di attrezzature, livello di specializzazione e gamma delle prestazioni offerte quella **tipica di un'area urbana densamente abitata**. Secondo i dati di una ricerca recente, commissionata dalla Provincia di Milano al Centro Studi PIM, la dotazione del Nord Milano è la più consistente dopo quella di Milano e della Brianza centrale, sia in termini assoluti che in rapporto alla popolazione. Una buona parte delle 230 attrezzature censite sono servizi di base, ancorché di livello sovra locale. Ad esempio, le scuole superiori di diverso ordine e grado, i presidi sanitari di base, la ricca rete dei servizi socio-assistenziali, gli impianti sportivi, il sistema dei cinema e dei teatri municipali, i commissariati e l'ampia gamma dei servizi amministrativi. Un'altra parte è invece costituita da **servizi più rari con una capacità attrattiva che va ben al di là del territorio considerato**. Si pensi, ad esempio, alle sedi universitarie esistenti e di prossima apertura (Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni), agli ospedali (Bassini, Multimedia, ecc.), ai servizi culturali (il Museo della Fotografia Contemporanea a Cinisello Balsamo, ad esempio), ad alcuni servizi socio-assistenziali, noti per il loro attivismo e il carattere sperimentale (ad esempio il progetto per favorire l'accesso ai servizi dei cittadini stranieri promosso dal comune di Cinisello Balsamo), al Parco Nord Milano o ad alcuni servizi per le imprese e il lavoro (CRIS, Milano Metropoli, BIC La Fucina, CAAM, ecc. e le sedi di molte delle associazioni di categoria).

La gravitazione dei comuni della prima cintura nord nei confronti di Milano (ma anche rispetto a Monza, sebbene in modo meno accentuato) è sempre più controbilanciata dall'insediamento di servizi e attività che a loro volta svolgono un ruolo attrattivo rispetto alle centralità e agli altri territori limitrofi. Il caso dei multi-sala cinematografici è da questo punto di vista emblematico (si veda il multiplex Le Giraffe, a Paderno Dugnano, lo Skyline a Sesto San Gio-

servizi pubblici e privati, commercio



Fonte: Sistema dei Servizi di livello sovracomunale, Centro Studi PIM, 2006, Provincia di Milano. URB&COM, Politecnico di Milano, 2005, Provincia di Milano.



figura 11_dotazione di servizi

MACROTIPOLOGIE	Amministrativo	Cultura	Giustizia	Mobilità e trasporto pubblico	Istruzione	Sanità	Servizi alle imprese e al lavoro	Servizi Sociali	Sicurezza e protezione civile	Sport	Turismo esposizioni e fiere	Università e Ricerca	Totale complessivo
Bresso	5	2		1			3	2	1	1			15
Cinisello Balsamo	11	9		1	9	4	6	5	3	1	6	2	57
Cologno Monzese	6	2		4	5	2	3	1	1	1	3		28
Cormano	5			1	2			1					9
Cusano Milanino	4	2		2	1	1	1	2	1				14
Paderno Dugnano	7	4		3	1	1	4	4	2	1	2		29
Sesto San Giovanni	12	9		4	8	4	9	7	7	5	7	1	75
Totale tavolo Nord Milano	50	28	0	16	26	12	26	24	15	9	18	3	227
Provincia escluso Milano	301	196	7	148	170	95	274	166	135	178	150	0	1843
Milano	495	337	14	119	280	41	44	79	92	153	228	236	2118
Totale Provincia di Milano	796	533	21	267	450	136	318	245	227	331	378	259	3961

Fonte: Centro Studi PIM, 2006.

Giovanni e appena al di là del confine municipale, il multiplex Bicocca). Queste strutture sono diventate una alternativa al sistema centrale milanese di corso Vittorio Emanuele che per tutti gli anni '80 e '90 rappresentava l'unica offerta per l'intera Provincia. Seppure in nuce, ciò a cui stiamo assistendo, è una sorta di diffusione della centralità urbana che incrocia e si fonde con una tradizione del welfare locale particolarmente sviluppata, e che pare destinata ad accentuarsi, allorché i grandi progetti di trasformazione urbana programmati verranno completati.

La progressiva qualificazione dei servizi offerti e, al tempo stesso, le crescenti difficoltà di bilancio dei comuni, sembrano però porre in modo prorompente la necessità di razionalizzare l'offerta ripensandone l'articolazione territoriale. Ad esempio nell'ambito dei servizi culturali, per quelli socio-assistenziali e, più in generale, per tutte le prestazioni che concernono domande spazialmente mobili e sempre meno coincidenti con i confini amministrativi. Molte amministrazioni comunali incontrano infatti difficoltà crescenti nel fornire le prestazioni fino ad ora assicurate e nell'asseccarne il potenziamento. Da qui la necessità di sperimentare -come proposto dal piano d'area dei comuni del Nord Milano- forme di maggiore collaborazione fra le amministrazioni che permettano di assicurare adeguate economie di scala, evitare inutili duplicazioni e perseguire gli indispensabili miglioramenti imposti dall'evolvere della domanda.

Per quanto riguarda invece la distribuzione spaziale dei servizi considerati, va detto che come nel resto della Provincia è proporzionale alla distribuzione della popolazione. Le concentrazioni più evidenti sono nei comuni con taglia demografica maggiore, e cioè a Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo, e viceversa sono minori nei comuni più piccoli. Ciò nonostante, va ricordato che per la densità abitativa di questa porzione della Provincia, vi è una presenza di servizi e attrezzature di livello sovra-comunale omo-



geneamente più accentuata. Ciò non toglie che Sesto San Giovanni e Cinisello abbiano capacità attrattive più accentuate e tutte le caratteristiche di poli attrattori di livello metropolitano, al pari di Cologno Monzese e Paderno Dugnano, sebbene questi ultimi debbano essere collocati ad un gradino leggermente inferiore, per quanta riguarda la dotazione di servizi di livello sovracomunale (per quanto attiene le problematiche relative alla individuazione dei **poli attrattori** secondo i dettami della legge regionale n° 12/2005 si rimanda al capitolo 3 del presente dossier).

Un fenomeno di diffusione dell'effetto centralità interessa anche l'offerta commerciale, e segnatamente la grande distribuzione. In questo caso, però, il quadro è reso più complicato dalla **storica presenza del sistema commerciale di via Fulvio Testi - viale Lombardia**, che è stata il primo e per molti anni il più importante asse commerciale del milanese. Possiamo dunque distinguere quattro situazioni.

Innanzitutto **la rete della piccola distribuzione dei centri storici** e di alcuni vecchi nuclei, progressivamente sempre più in crisi, talvolta interessata da processi di riqualificazione e che sembra resistere solo in alcuni contesti particolari (Bresso, Paderno Dugnano, Cusano e Sesto San Giovanni, ove conclude il più vasto sistema commerciale lineare milanese di Corso Vittorio Emanuele, piazza San Babila, corso Buenos Aires, viale Monza). In secondo luogo la rete dei supermercati di quartiere, e cioè delle medie e di alcune grandi strutture di vendita, soprattutto alimentari, collocate nei tessuti urbani a corona dei centri storici. In terzo luogo il sistema Fulvio Testi - viale Lombardia (Metro, Bertoni, Brico Center, Decathlon, Media Word, ecc.) che, in parte per problemi di accessibilità, in parte perché organizzato secondo modelli oramai desueti, necessita di **un radicale ammodernamento**. Infine i **centri commerciali di ultima generazione** appena aperti come, ad esempio, il Centro Sarca e il Centro Commerciale Vulcano a Sesto San Giovanni, l'Auchan di prossima apertura a Cinisello Balsamo, e il Carrefour di Paderno Dugnano

appena rimodernato. Queste strutture, i cui effetti sulla viabilità sono ancora tutti da valutare, ripropongono in un contesto densamente urbanizzato il modello dei grandi centri commerciali peri-urbani sorti qualche anno addietro nella settore sud ed est dell'area metropolitana, e in qualche modo possono essere considerati **la risposta alla vetustà di alcune delle strutture preesistenti**.



1.2 Mobilità

Il Nord-Milano è uno dei contesti territoriali della Provincia di Milano con la **maggiore dotazione infrastrutturale**, sia per quanto riguarda la viabilità, sia per quanto concerne il trasporto pubblico su ferro. Il disegno della rete è strutturato dalla supestrada Milano-Meda e della Valassina, che assicurano i collegamenti con la Brianza e l'area comasca e lecchese, dalla linea ferroviaria Milano-Asso e Milano-Monza e dalla metropolitana MM1 e MM2. Gli itinerari con orientamento est-ovest sono la tratta centrale dell'autostrada A4 e la Tangenziale Nord di Milano connessa, da un lato, con la Est e, dall'altro, con la SP 46 Rho-Monza e la viabilità per la nuova Fiera. Assenti sono invece gli itinerari, sempre trasversali, di livello locale e pubblici. Alla ricca dotazione di strade e linee su ferro corrisponde però un **elevato livello di congestione della rete** e una mobilità oltremodo particolarmente difficile dovuta al **sovrapporsi di diversi tipi di spostamento**: quelli di attraversamento verso il Capoluogo e la Brianza, quelli a raggio più vasto verso Como, Lecco e le altre Province Lombarde, quelli a percorrenza nazionale (e internazionale), quelli interni e gli spostamenti fra i comuni del Nord Milano, il Capoluogo e i comuni della Brianza.

Dunque, gli spostamenti generati da un'area densamente abitata e fortemente interconnessa con i territori limitrofi, si sovrappongono a quelli di attraversamento a medio e a lungo raggio. L'esito di questa sovrapposizione, ben rappresentato dalla mappa dei flussi viabilistici pubblicata a pagina 19, è sia quello di una mobilità particolarmente difficoltosa, sia quello di una situazione ambientale sempre meno sostenibile per gli insediamenti più contigui alle arterie principali.

Le tabelle pubblicate nelle pagine seguenti, pur se quasi esclusivamente riferiti agli spostamenti locali, forniscono una idea più precisa del livello di congestione della rete.

sistema infrastrutturale esistente



estensione rete stradale
213,97 km
(totale provincia: 4.890,41 km)

estensione rete ferroviaria
15,22 km (10,44 km ferrovie - 4,78 km metropolitana)
numero stazioni: 11 (5 ferrovia - 6 metropolitana)
(totale provincia: 335,57 km)

Fonte: Centro Studi PIM, 2006



figura 12_spostamenti abituali per motivi di lavoro o studio nella provincia di Milano

	spostamenti					
	complessivi	interni %	con Milano		con altri territori	
			entrate	%	uscite	%
Brianza	303.776	38,4	3,0	18,0	18,6	22,0
Nord Milano	218.206	10,1	7,4	33,9	24,8	23,8
Rhodense	90.424	15,2	9,0	26,5	32,0	17,3
Legnanese	72.442	26,8	1,7	15,2	23,3	33,0
Castanese	26.971	22,0	0,8	10,2	27,5	39,5
Magentino	51.546	24,4	2,6	21,8	22,8	28,4
Abbiatense - Binaschino	31.007	17,8	3,1	23,8	24,7	30,6
Sud Milano	125.871	16,9	13,3	36,8	22,2	10,8
Sud - Est Milano	76.624	18,4	9,2	32,1	21,1	19,2
Martesana - Adda	163.419	24,7	7,7	24,8	26,0	16,8
Milano	1.026.210	50,8	-	-	40,9	8,3

Fonte: spostamenti abituali per lavoro o studio - censimento 2001.

figura 14_nord milano e gli altri territori

	Entrate	Uscite	Saldo
Interni all'ambito	30.379	30.379	-
Abbiatense	260	178	82
Sud-Est Milano	1.057	1.563	- 506
Brianza	23.923	16.168	7.755
Rhodense	3.242	6.999	- 3.757
Magentino	674	620	54
Martesana Adda	4.583	7.217	- 2.634
Castanese	186	63	123
Milano	16.171	73.807	-57.636
Legnanese	1.134	777	357
Sud Milano	1.367	2.694	- 1.327
Totale provincia di Milano	82.976	140.465	-57.489
Altre province Lombardia	8.742	7.007	1.735
Altro	678	463	215
Totale	92.396	147.935	-55.539

Fonte: spostamenti abituali per lavoro o studio - censimento 2001, CTR.

figura 13_grado di congestione del territorio e della rete

	spostamenti			
	complessivi	per abitanti residenti	per kmq di territorio	per km di strade/ferrovie
Brianza	303.776	0,39	736	234
Nord Milano	218.206	0,70	3.752	952
Rhodense	90.424	0,33	719	241
Legnanese	72.442	0,43	748	290
Castanese	26.971	0,43	227	119
Magentino	51.546	0,46	375	168
Abbiatense - Binaschino	31.007	0,34	109	64
Sud Milano	125.871	0,64	1.065	423
Sud - Est Milano	76.624	0,50	426	186
Martesana - Adda	163.419	0,56	604	265
Milano	1.026.210	0,82	5.636	1.276
Provincia di Milano (incluso Milano)	2.186.496	0,59	1.102	412
Provincia di Milano (escluso Milano)	1.160.286	0,47	644	258

Fonte: spostamenti abituali per lavoro o studio - censimento 2001.

Le tabelle 12, 13, 14 riportano i dati degli spostamenti abituali per motivi di lavoro e studio rilevati dal Censimento 2001. La figura 12 mostra come **la rete infrastrutturale dei comuni del Nord Milano è la più congestionata** della Provincia, dopo quella di Milano. E ciò vale, sia se ponderiamo i 218.000 spostamenti rilevati rispetto alla popolazione residente, sia rispetto alla superficie del territorio considerato, sia rispetto all'estensione delle strade e delle linee ferroviarie.

Per la sua forma allungata e di cerniera fra altri territori, ma anche per la difficoltà e la scarsità dei collegamenti trasversali interni, **la percentuale della mobilità infrastrutturale è molto ridotta**. La maggior parte degli spostamenti usuali avviene ovviamente con i territori contermini: Milano innanzitutto; Monza e la Brianza, in secondo luogo; il territorio dell'Adda-Martesana e il Rhodense, in terzo luogo.



figura 15_P1 - tempo medio auto

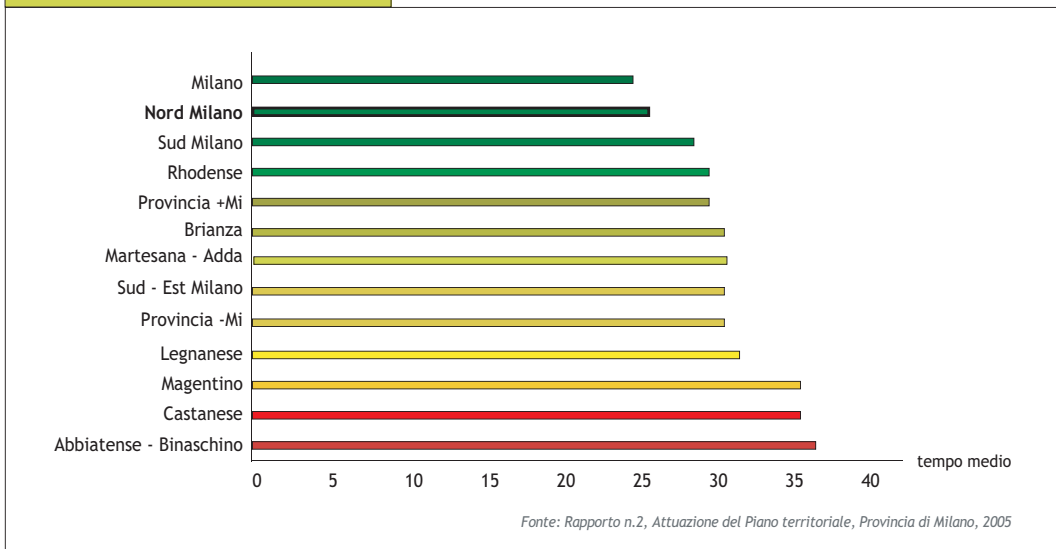


figura 16_P2 - tempo medio trasporto pubblico

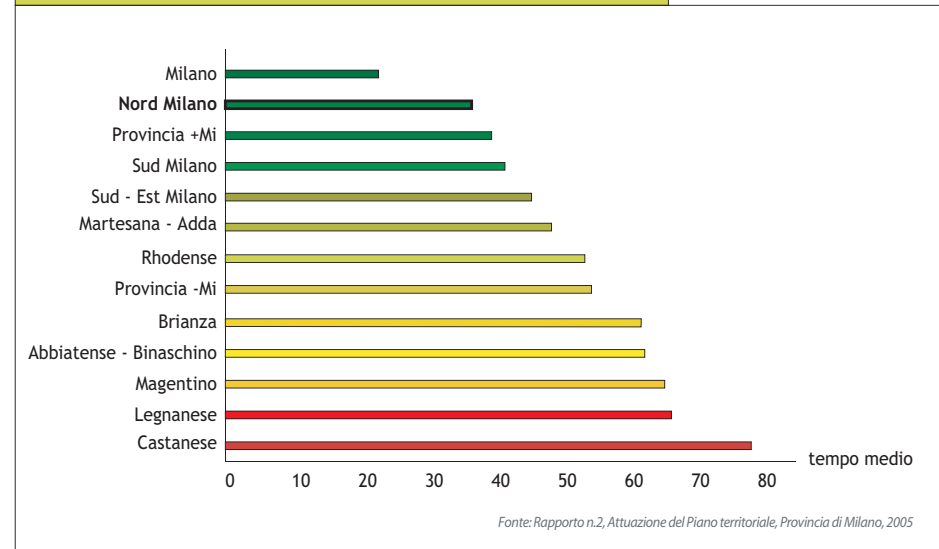
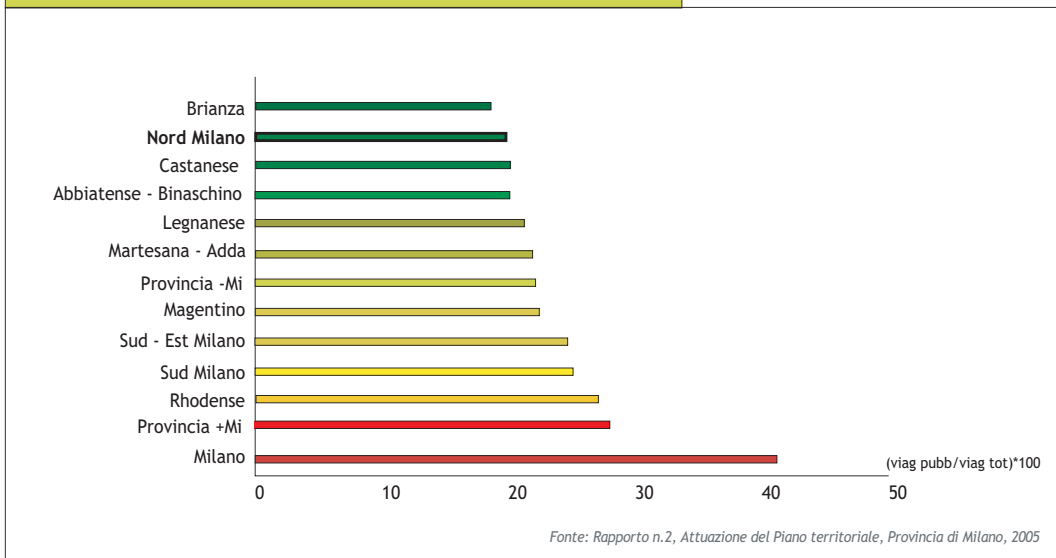


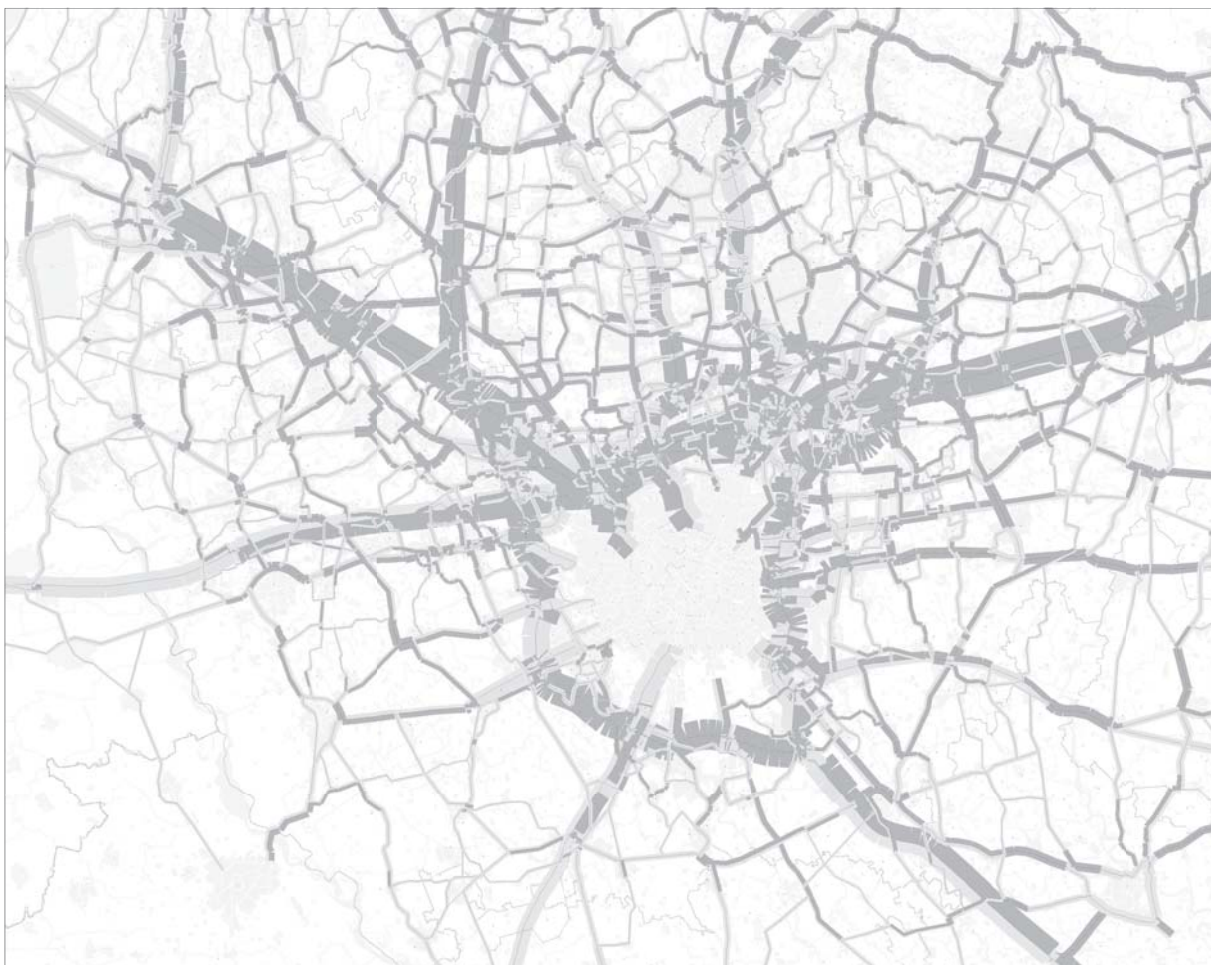
figura 17_P3 - quota modale trasporto pubblico



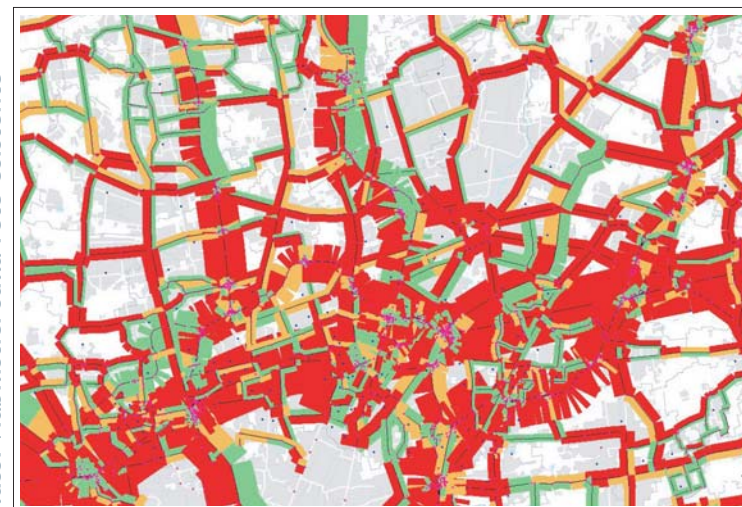
L'interscambio con il Capoluogo, che assorbe grosso modo il 30% degli spostamenti complessivi, è fortemente negativo (prevalgono le uscite rispetto alle entrate). Negativa è altresì la differenza fra le uscite e le entrate con il Rhodense e l'Adda-Martesana, mentre è positivo l'interscambio con la Brianza. Se teniamo dunque conto degli spostamenti abituali, il **Nord Milano svolge una funzione attrattiva rispetto ai territori posti ancora più a nord, ed è debitore rispetto agli altri territori contermini e Milano.**

Nonostante la dotazione di linee di trasporto pubblico su ferro, che i molteplici interventi allo studio e in corso di realizzazione potenzieranno ulteriormente, il mezzo più utilizzato è decisamente l'automobile. Si tenga anzi conto che la percentuale dell'utilizzo dei mezzi pubblici è, dopo quella dei comuni della Brianza, la più bassa di tutta la Provincia. Per contro, va detto che i tempi medi di percorrenza degli spostamenti con il mezzo pubblico sono solo di poco superiori a quelli con il mezzo privato (la differenza è contenuta in ca. 10 minuti).





flussi viabilistici sulla rete esistente



I colori e gli spessori dei tratti indicano la quantità di traffico espressa in veicoli equivalenti/ora per direzione di marcia nell'ora di punta del mattino: 8.00 - 9.00

- >4.500 veicoli equ/ora
- 2.001<veicoli equ/ora<3.500
- 500<veicoli equ/ora<1.000
- 3.501<veicoli equ/ora<4.500
- 1.001<veicoli equ/ora<2.000
- 500<veicoli equ/ora

Fonte: Centro Studi PIM, 2006



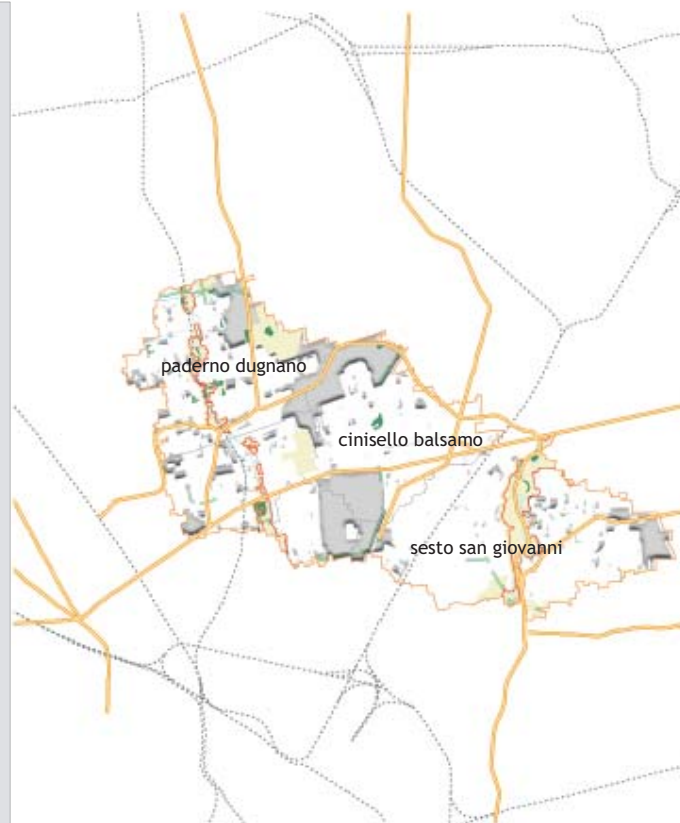
1.3 Ambiente e spazi aperti

L'espansione dell'urbanizzato che ha interessato questa porzione della provincia milanese ha celato, quando non cancellato definitivamente, il sistema insediativo della fine dell'800. Il paesaggio agricolo della pianura asciutta milanese è andato inesorabilmente perduto. Della rete delle cascine e dei piccoli nuclei abitati che segnavano il territorio agricolo è rimasto qualche toponimo (Bergamina, Torretta, Sant'Eusebio, De Gatti, Cornaggia, Robecco, Magretti, Ospitaletto, ecc..) e, nei casi più fortunati, qualche edificio di maggior pregio. Anche il sistema dei piccoli centri urbani organizzati a ridosso del Lambro (Sesto e Cologno Monzese), lungo il Seveso (Dugnano, Paderno, Cusano, Cormano, Brusuglio, Bresso, Bruzzano inferiore e Bruzzano superiore) o collocati nello spazio intermedio (Balsamo e Cinisello), è mutato radicalmente e risponde oggi ad una diversa gerarchia territoriale. Ovviamente, quel paesaggio e quel sistema insediativo sono stati sostituiti da altri succedutesi nel tempo, ma ciò che **rimane degli spazi aperti è decisamente poca cosa**: sono le aree di frangia e interposte fra i comuni, già trasformate in parco o che lo diventeranno presto; è il Lambro con le aree attigue ancora non edificate, incuneato fra la tangenziale e ciò che rimane delle grandi fabbriche (anch'esso destinato a breve a trasformarsi in parco); è il Seveso quasi integralmente incluso nella città compatta; è l'Oasi dei Gelsi, che può essere considerata in senso lato l'unico ambito di "naturalità" rimasto (Parco del Grugnotorto). Più in generale, si può affermare che l'urbanizzazione compatta del Nord Milano è oramai priva di una **riserva di spazi aperti e agricoli di una qualche consistenza e riconoscibilità**, al pari di alcune porzioni della Brianza e del Rhodense e contrariamente a Milano, che nella porzione meridionale del suo territorio dispone ancora di uno spazio agricolo di una certa estensione.

La memoria dei diversi paesaggi e sistemi insediativi che hanno nel tempo contrassegnato questo territorio è invece

20
48

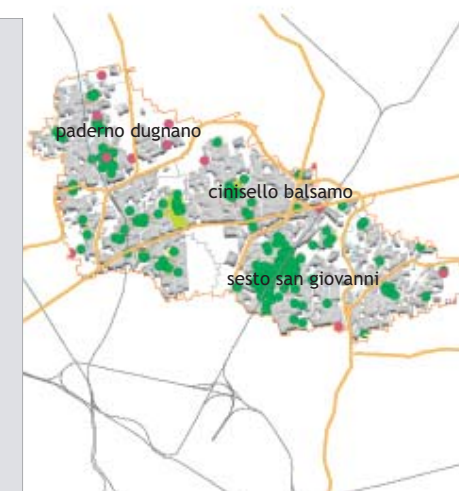
valori ambientali e paesistici



- boschi
- ambiti di particolare rilevanza paesistica
- fasce fluviali
- itinerari di particolare rilevanza

Fonte: PTCP vigente

beni storici ed architettonici



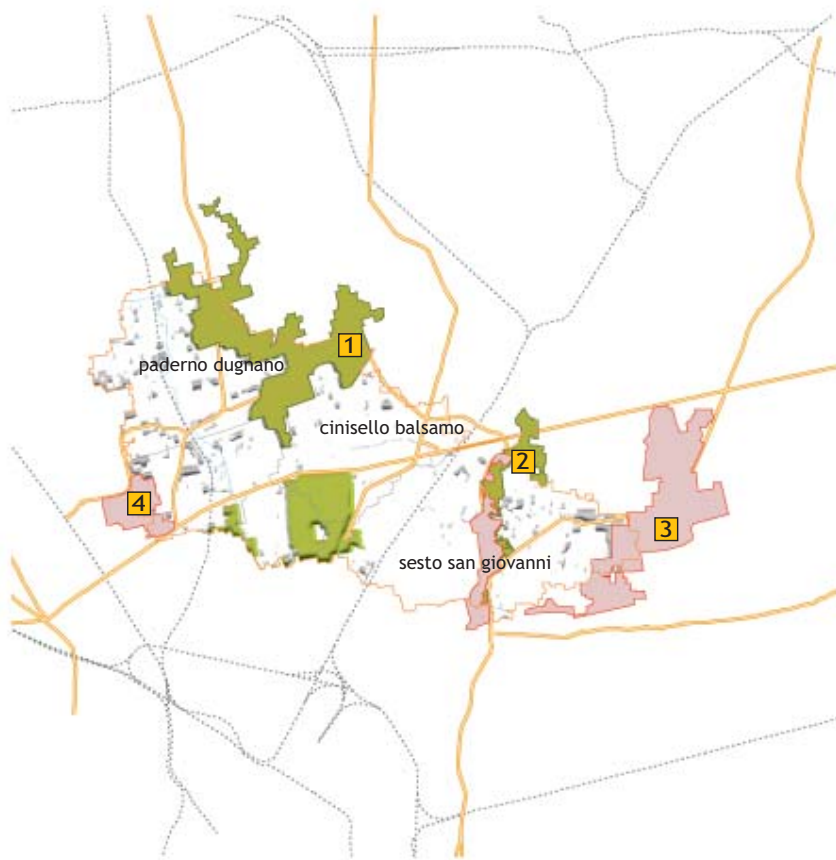
- centri storici
- insediamenti rurali
- beni architettonici

Fonte: PTCP vigente

territorio | ambiente e spazi aperti

nord milano

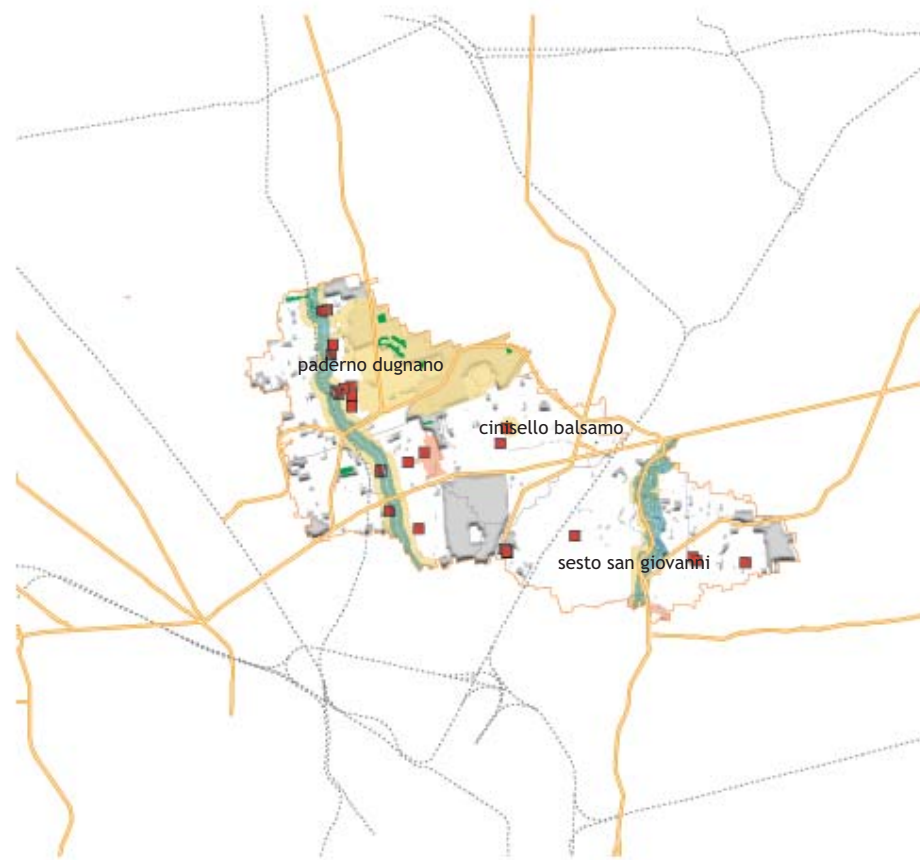




- Parco Nord Milano
- Plis esistenti
- Plis proposti o in corso di riconoscimento

1. Grugnotorto-Villoresi
2. Media Valle del Lambro
3. Parco delle Cave
4. Parco della Balossa

Fonte: PTCP vigente



- vincoli ex legge Galasso di protezione dei corpi idrici
- vincolo idrogeologico
- fasce PAI
- boschi vincolati
- aree naturali protette
- vincoli ex legge 1497
- SIC
- zone e aree di rispetto archeologico
- vincoli ex legge 1089

Fonte: PTCP vigente



rimasta nella varietà di edifici civili, nei giardini, nelle ville, negli insediamenti produttivi o religiosi vincolati o di particolare pregio. A differenza di altri contesti, nel Nord Milano le tipologie di beni più usuali (ville, architetture militari, edifici religiosi, ecc.) sono affiancate da quelle **riconducibili al processo di industrializzazione del novecento** che ha così fortemente connotato questo territorio, soprattutto a Sesto San Giovanni e Cusano Milanino, ma in modo diffuso anche negli altri comuni. Da questo punto di vista non è un caso che Sesto San Giovanni stia presentando la candidatura all'Unesco per il riconoscimento quale patrimonio dell'Umanità nella sezione "paesaggio industriale in evoluzione". Ma vediamo più in dettaglio, seppur sinteticamente, i beni più frequentemente presenti nel Nord Milano.

La prima famiglia, quella forse più conosciuta e di maggior pregio architettonico, è quella delle **ville delle grandi famiglie milanesi**, con i relativi giardini e annessi. Ad esempio la villa Imbonati, Manzoni, Lanza di Mazzarino a Cormano, che è forse la più rinomata, ma anche le ville Archinto, Ghirlanda, Arconati, Casati Castaldi, Omodei, Monti, Dugnano, ecc. Molte di questi immobili sono diventati pubblici e non di rado ospitano servizi, strutture o sedi municipali.

La seconda categoria è costituita dalle **chiese e dagli edifici religiosi** come, ad esempio, la chiesa di San Martino e l'annesso collegio Guastalla a Cusano, Sant'Eusebio a Cinesello Balsamo e la chiesa della Beata Vergine del Pilastrello a Bresso, che sono forse le più antiche. Quasi del tutto **assenti sono invece gli edifici di origine rurale** (come, ad esempio, la Cascina Torretta a Sesto San Giovanni, recuperata di recente e una delle poche conservate), forse perché in parte andati perduti, in parte oramai troppo manomessi, ma in parte anche perché non adeguatamente riconosciuti come parte integrante della storia di questo territorio.

La quarta categoria è rappresentata dai **luoghi del lavoro**: sia nella versione delle grandi fabbriche, come la Vulcano, la Falck, la Ercole Marelli, la Campari, ecc., sia nella ver-

sione delle antiche manifatture dei primi decenni del novecento, perlopiù meccaniche e tessili. Rientrano a pieno titolo in questa famiglia alcuni manufatti tecnologici di particolare interesse (torri dell'acqua e per il raffreddamento, ciminiera, cabine di trasformazione elettrica, ecc.).

Le **abitazioni** destinate ad accogliere la mano d'opera operaia e impiegatizia, di cui la Città Giardino di Milanino è certamente l'esempio più interessante e conosciuto ma non l'unico, costituiscono la quinta categoria. Si pensi, ad esempio, all'Albergo per Operai Falck, sempre a Sesto San Giovanni, alle cooperative per abitazioni La Vittoria e La Vignetta a Cormano, alla cooperativa L'Aurora a Bresso e a molti altri esempi. Un altro gruppo è costituito dagli **equipaggiamenti urbani**, come le scuole e gli asili, sia pubblici che privati, le biblioteche, i cimiteri, e le sedi delle associazioni del lavoro, come quella storica dei Sindacati Confederati a Sesto San Giovanni. Infine, l'ultima tipologia è quella degli edifici civili, anche recenti, di particolare interesse architettonico.

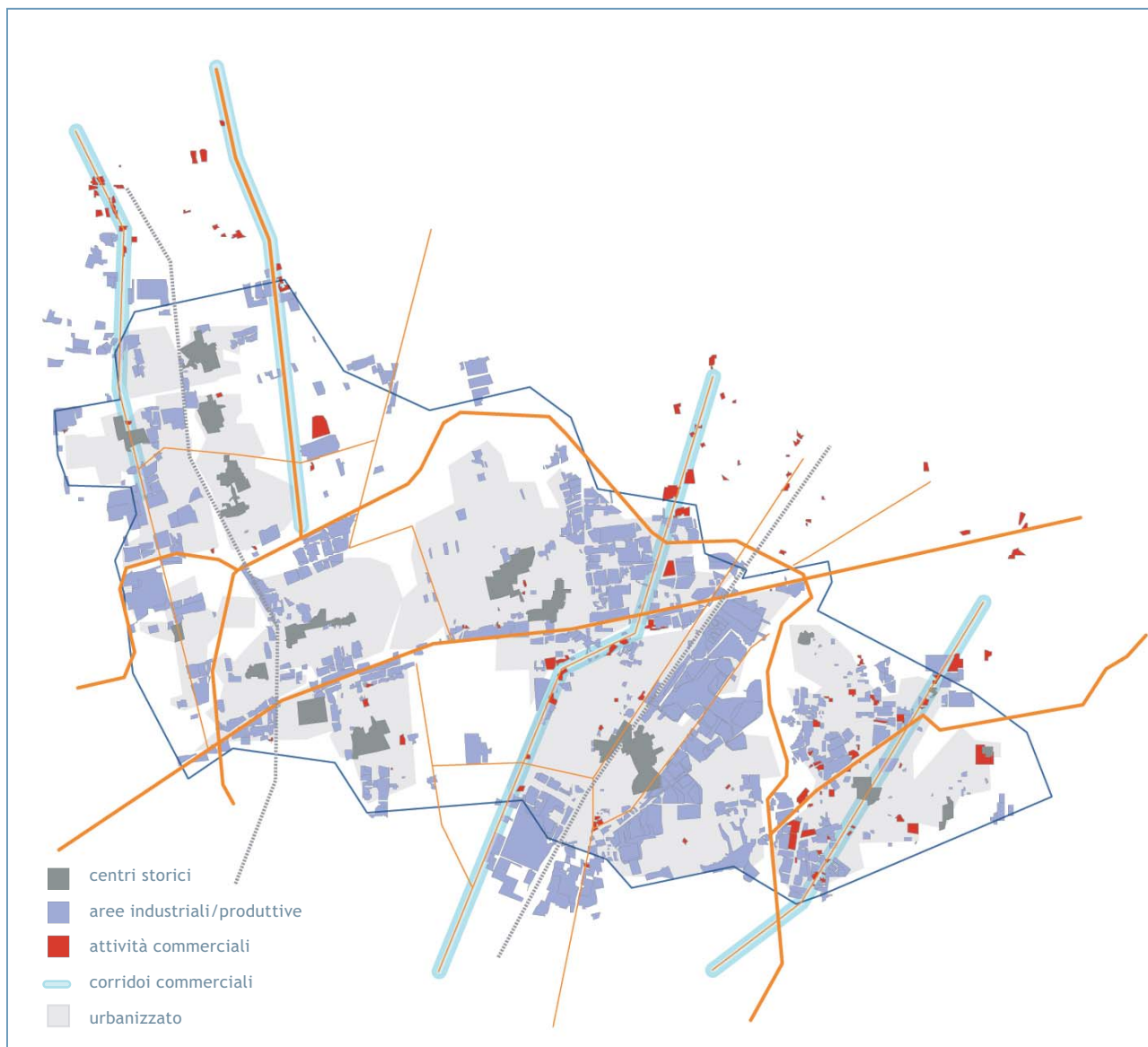


Materiali Urbani

La figura a lato sintetizza la morfologia del Nord - Milano.

In colore grigio scuro sono segnalati i vecchi centri e i nuclei rurali di maggiori dimensioni: verso sinistra si distingue la sequenza dei centri cresciuti a ridosso del Seveso, verso destra, sull'asse Milano - Monza, emerge il centro di Sesto San Giovanni di dimensioni maggiori, il piccolo nucleo di Cologno e i vecchi centri di Balsamo e Cinisello. Ciò che è rimasto di questo sistema e della rete delle cascate e dei nuclei rurali più piccoli è oramai poco distinguibile dal resto dell'urbanizzato.

In viola sono mappati gli insediamenti industriali che hanno costituito la nervatura anche simbolico di questo territorio. E' all'interno di queste aree che con differenti gradi di sviluppo, si ritrovano i progetti di trasformazione più rilevanti per il Nord Milano e la Provincia di Milano. E' inoltre possibile distinguere la complessa geografia delle attività produttive e le sue trasformazioni: emerge il sistema degli insediamenti lungo la SP 44B, ciò che rimane degli impianti produttivi localizzati lungo la ferrovia e il Seveso, i recinti industriali posti ai bordi dei centri urbani di Bresso, Cusano Milanino, Cormano, il sistema lineare cresciuto a ridosso della autostrada A4, la grande area industriale multi impresa di Cinisello Balsamo, il segno dell'industria pesante di Sesto San Giovanni e la frammentazione delle aree produttive di Cologno Monzese. In rosso sono infine segnalati gli insediamenti commerciali e le strade commerciali più importanti, fra cui emergono l'asse Fulvio Testi, viale Lombardia e quello della Milano - Meda sullo sfondo. In grigio chiaro l'estensione dell'urbanizzato, che per differenza, individua la città prevalentemente residenziale.



L'area metropolitana milanese_volo
Google Earth, novembre 2006

