



ASSOLOMBARDA
Confindustria Milano Monza e Brianza

L'accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza

Focus sull'accessibilità agli ambiti
produttivi di cinque Comuni

RICERCA

02/2016

A cura del Settore

Competitività Territoriale, Ambiente ed Energia

Indice

INTRODUZIONE	5
EXECUTIVE SUMMARY	6
1 L'ACCESSIBILITÀ DEGLI AMBITI PRODUTTIVI DEL COMUNE DI BARANZATE	9
1.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale	10
1.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali	12
1.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi	15
2 L'ACCESSIBILITÀ DEGLI AMBITI PRODUTTIVI DEL COMUNE DI MONZA	17
2.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale	18
2.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali	20
2.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi	23
3 L'ACCESSIBILITÀ DEGLI AMBITI PRODUTTIVI DEL COMUNE DI SAN DONATO MILANESE	25
3.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale	26
3.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali	28
3.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi	31
4 L'ACCESSIBILITÀ DEGLI AMBITI PRODUTTIVI DEL COMUNE DI SEGRATE	33
4.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale	34
4.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali	35
4.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi	38

5 L'ACCESSIBILITÀ DEGLI AMBITI PRODUTTIVI DEL COMUNE DI SESTO SAN GIOVANNI	40
5.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale	41
5.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali	43
5.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi	47
6 NOTA METODOLOGICA PER LA VALUTAZIONE DELL'ACCESSIBILITÀ SPECIFICA DEI PRINCIPALI AMBITI PRODUTTIVI	49
INDICE DELLE FIGURE	53

La presente ricerca "Focus sull'accessibilità agli ambiti produttivi di cinque Comuni" (CON_04_16) è stata realizzata dal Centro Studi PIM su incarico di Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza.

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione della ricerca è composto da:

dott. Franco Sacchi (Direttore Responsabile Centro Studi PIM)

ing. Maria Evelina Saracchi (capo progetto Centro Studi PIM)

arch. Emanuela Curtoni (Unità Territorio e Infrastrutture Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza)

dott. Andrea Agresti (Unità Territorio e Infrastrutture Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza)

Introduzione

Questo lavoro costituisce un focus della ricerca “L’accessibilità dei Comuni della Città metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza”, presentata il primo dicembre 2015, ed è finalizzato ad approfondire l’accessibilità micro territoriale delle aree produttive di cinque Comuni: Baranzate, Monza, San Donato Milanese, Segrate, Sesto San Giovanni.

L’obiettivo è duplice: da un lato verificare il grado di coerenza tra l’accessibilità comunale rispetto alle principali vie di comunicazione con quella di dettaglio delle aree produttive; dall’altro lato fornire indicazioni alle pubbliche amministrazioni locali sui criteri di pianificazione e di scelta delle aree in cui concentrare gli insediamenti produttivi, che non può prescindere dalla necessità di prestare un’attenzione maggiore alle esigenze di mobilità delle imprese.

Non sono rari, infatti, i casi in cui le imprese si trovano a dover fare i conti con scelte comunali di regolamentazione del traffico e della circolazione (es. sensi unici e divieti) e di micro infrastrutturazione del territorio (es. rotatorie) che ne ostacolano o ne rendono difficoltosa la movimentazione di merci e persone. Così come, per promuovere la mobilità sostenibile negli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, è condizione indispensabile che le aree produttive possano contare su una accessibilità pedonale adeguata rispetto alle reti di forza del trasporto pubblico.

La scelta dei cinque Comuni presi come campione, che godono tutti di un’accessibilità complessiva tra il medio-alto e il molto alto, va proprio nella direzione di verificare se e in che modo il posizionamento favorevole, che rappresenta un vantaggio competitivo per le scelte localizzative delle imprese, viene poi tradotto in adeguate condizioni di accessibilità delle aree produttive.

Questo focus, che non ha la pretesa di essere esaustivo, rappresenta quindi un modello metodologico di valutazione e di indirizzo delle scelte localizzative definite dagli strumenti di piano e che Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza mette a disposizione delle pubbliche amministrazioni locali.

A cura di Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza

La ricerca si compone delle seguenti sezioni:

- **«Executive Summary»**, che fornisce una sintesi delle analisi e valutazioni effettuate sulle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi di alcuni Comuni “campione”;
- **«L’accessibilità degli ambiti produttivi del Comune di Baranzate || Monza || San Donato Milanese || Segrate || Sesto San Giovanni»**, nelle quali vengono analizzate le condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi dei Comuni “campione”, a fronte di un inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale e di una descrizione dell’assetto insediativo e delle previsioni urbanistiche di ciascun PGT comunale (cfr. cap. 1, cap. 2, cap. 3, cap. 4 e cap. 5);
- **«Nota metodologica per la valutazione dell’accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi»**, che fornisce indicazioni sui criteri generali adottati per l’individuazione delle principali aree produttive oggetto d’indagine e sulle modalità di analisi delle relative condizioni di accessibilità (cfr. cap. 6).

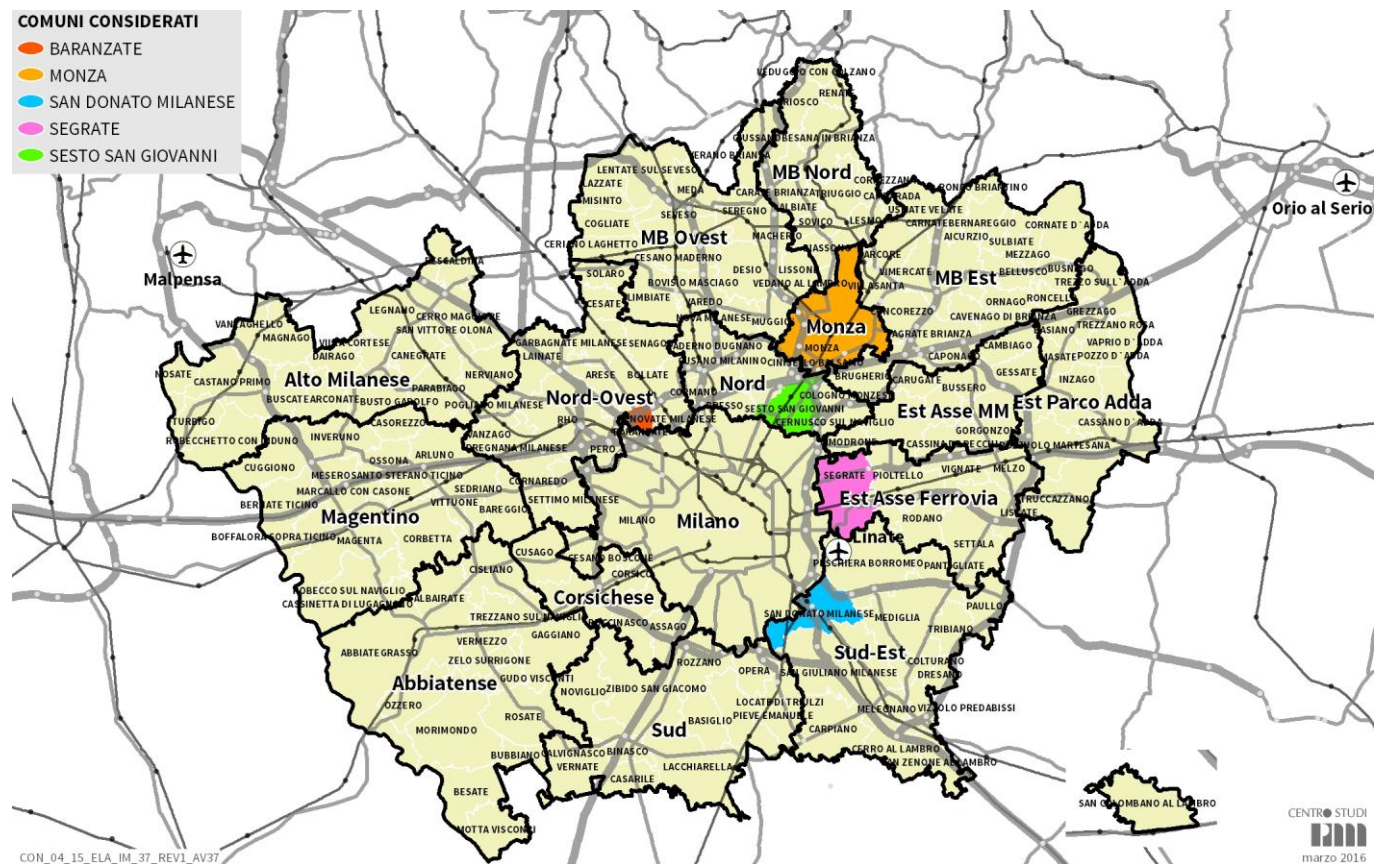
Executive Summary

Obiettivi

Nella ricerca “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza” N° 03/2015 sono state effettuate valutazioni sulle condizioni generali di accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza, attraverso la costruzione di indicatori originali e quanto più possibile oggettivi, che permettessero di rappresentare in modo sintetico il fenomeno dell’accessibilità nelle sue diverse accezioni modali. L’obiettivo di tale ricerca è stato quello di individuare le potenzialità e/o criticità della mobilità integrata di ciascun contesto, per meglio indirizzare le scelte localizzative delle imprese e per fornire un contributo ai decisori pubblici sulle scelte di governo delle politiche infrastrutturali ed urbanistico-territoriali.

Con questo approfondimento si vuole fare “un passo avanti”, definendo un **metodo per valutare in modo più specifico l’accessibilità dei principali ambiti produttivi** (industriali, artigianali, commerciali, terziario-direzionali e servizi) presenti a scala comunale, attraverso **analisi più circostanziate sulla localizzazione degli insediamenti** (esistenti, dismessi o previsti) **ed il loro posizionamento rispetto alle reti infrastrutturali di mobilità**, individuando criticità e/o potenzialità che possano guidare la programmazione dello sviluppo economico e dei processi di rigenerazione urbana.

Figura 1 – Comuni considerati nella ricerca



L’intenzione è quella di **fornire elementi che consentano di stabilire le possibili vocazioni delle aree adibite ad attività economiche, in funzione del loro “modo” di relazionarsi con il sistema della mobilità**, evidenziando, ad esempio, aree con maggiore/minore attitudine ad ospitare attività che comportino la movimentazione di mezzi pesanti per il trasporto merci (in

relazione all'accessibilità stradale e alla presenza o meno di limitazioni alla circolazione) e aree più/meno facilmente raggiungibili dai dipendenti e/o visitatori (in relazione all'accessibilità pedonale rispetto alle reti di forza del trasporto pubblico).

I **Comuni “campione”** per i quali sono state effettuate le analisi di dettaglio sono Baranzate, Monza, San Donato Milanese, Segrate e Sesto San Giovanni (cfr. Figura 1).

La metodologia adottata (che si basa su un **approccio di tipo qualitativo/descrittivo**) vuole rappresentare un **modello procedurale “replicabile”**, con il quale sarà possibile valutare l'accessibilità degli ambiti produttivi anche di altri contesti comunali.

L'accessibilità degli ambiti produttivi dei Comuni “campione” considerati

(cfr. cap. 1, cap. 2, cap. 3, cap. 4 e cap. 5)

Alla luce delle informazioni sull'assetto infrastrutturale, il contesto territoriale ed insediativo generale, la localizzazione e la consistenza dei comparti produttivi esistenti, dismessi e previsti, per ogni Comune considerato sono stati individuati:

- gli itinerari stradali di accesso alle principali aree produttive;
- gli ambiti di influenza pedonale delle stazioni/fermate del trasporto pubblico su ferro.

L'esito delle valutazioni effettuate permette di esprimere le seguenti considerazioni.

- I comparti produttivi di **Baranzate** sono dotati di condizioni di **accessibilità stradale decisamente buone**, dovute alla struttura degli insediamenti particolarmente compatta ed addensata attorno ai principali assi viari, a loro volta collegati con un'importante direttrice di scorrimento (la SP46) che attraversa l'intero territorio comunale. Le condizioni di **accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro non** risultano, invece, **adeguate**, in quanto le stazioni/fermate più vicine a Baranzate sono poste ad una distanza pedonale troppo elevata.
- I comparti produttivi di **Monza** sono dotati di **condizioni di accessibilità stradale discrete**, soprattutto se relazionate all'assetto del sistema insediativo, contraddistinto, nell'area più interna, da una forte commistione di destinazioni d'uso. Condizioni di accessibilità migliori si hanno per i comparti posti nelle zone più periferiche, direttamente collegati con la circonvallazione cittadina, a sua volta interconnessa con il sistema tangenziale ed autostradale (A52 e A4). Le **aree più prossime al centro** godono di **buone condizioni di accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro**, in quanto ricadono nell'ambito d'influenza delle due fermate ferroviarie.
- I comparti produttivi di **San Donato Milanese** sono dotati di condizioni di **accessibilità stradale decisamente buone**, dovute essenzialmente alla localizzazione degli insediamenti stessi, posti prevalentemente in prossimità dei numerosi svincoli e intersezioni lungo la rete di grande comunicazione tangenziale e radiale rispetto a Milano (A51, A1 e Pausanese) o comunque con essi adeguatamente collegati. **Alcune aree** godono anche di **buone condizioni di accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro**, ossia quelle che ricadono entro l'ambito d'influenza delle due fermate ferroviarie cittadine e della capolinea della metropolitana M3.
- I comparti produttivi di **Segrate** sono dotati di condizioni di **accessibilità stradale buone**, dovute essenzialmente alla dislocazione degli insediamenti lungo i principali assi viari che attraversano l'intero territorio comunale (Cassanese, Rivoltana). Si rilevano, però, alcune criticità legate, da un lato, alla mancata realizzazione della variante alla Cassanese a sud dell'abitato (influenzando le condizioni di vivibilità delle aree urbane attraversate dall'attuale viabilità e le opportunità di un ulteriore sviluppo del sistema economico) e, dall'altro, alla presenza del divieto di transito per i mezzi pesanti lungo il ponte ferroviario di via Morandi (che limita le connessioni tra gli insediamenti posti a nord e a sud della ferrovia). Solo le aree produttive localizzate nell'**area circostante alla fermata ferroviaria** godono anche di **buone condizioni di accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro**, così come, potenzialmente, quelle più prossime al capolinea della linea metropolitana M4 in realizzazione.
- I comparti produttivi di **Sesto San Giovanni** sono dotati di **condizioni di accessibilità stradale decisamente buone**, in quanto tra loro collegati da un itinerario urbano ben identificabile (il cosiddetto “ring”) ed adeguatamente interconnesso alle direttrici viarie di grande comunicazione (A4, A51 e A52) che lambiscono il territorio comunale.

Alcune aree produttive godono anche di **buone condizioni di accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro**, ossia quelle che ricadono nell’ambito d’influenza della stazione ferroviaria e delle fermate delle metropolitane M1 e M5 e della metrotranvia.

Giudizi qualitativi sintetici

(cfr. cap. 1, cap. 2, cap. 3, cap. 4 e cap. 5)

In relazione ai principali aspetti analizzati per “rappresentare” l’accessibilità degli ambiti produttivi è possibile formulare dei **giudizi qualitativi sintetici** (riportati nella tabella seguente), che consentono di esprimere l’esito delle valutazioni, raffrontate tra loro, oltre che con il livello dell’indicatore di accessibilità comunale complessiva (così come calcolato nella citata ricerca “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza” N° 03/2015).

Elementi di valutazione e relativi giudizi qualitativi	Comune (Ambito territoriale)				
	Baranzate (Nord-Ovest)	Monza	San Donato Milanese (Sud-Est)	Segrate (Est Asse Ferrovia)	Sesto San Giovanni (Nord)
Grado di interconnessione dei comparti produttivi con la rete stradale principale	Buono	Discreto	Buono	Buono	Buono
Vicinanza dei comparti produttivi alla rete stradale principale	Buona	Discreta	Buona	Buona	Buona
Organizzazione dei percorsi di accesso ai comparti produttivi	Buona	Discreta	Buona	Buona	Buona
Presenza di limitazioni al transito dei mezzi pesanti lungo i percorsi di accesso ai comparti produttivi	Poco influente	Assente	Assente	Mediamente influente	Assente
Omogeneità dell’offerta infrastrutturale a servizio dei comparti produttivi	Buona	Discreta	Buona	Buona	Buona
Interferenza dei percorsi di accesso ai comparti produttivi con il sistema residenziale	Circoscritta	Significativa	Media	Significativa	Media
Grado di accessibilità dei comparti produttivi con il sistema del trasporto pubblico su ferro	Assente	Limitato	Medio (solo per alcune aree del territorio comunale)	Limitato	Medio (solo per alcune aree del territorio comunale)
Giudizio complessivo sull’accessibilità degli ambiti produttivi	BUONO (+ 5)	SCARSO (0)	BUONO (+ 5)	DISCRETO (+ 3)	BUONO (+ 5)
Indicatore comunale di accessibilità complessiva *	MEDIO-ALTO (2,262)	MOLTO ALTO (10,031)	ALTO (3,515)	MEDIO-ALTO (2,293)	MOLTO ALTO (8,191)

* cfr. Ricerca N° 03/2015 “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza”

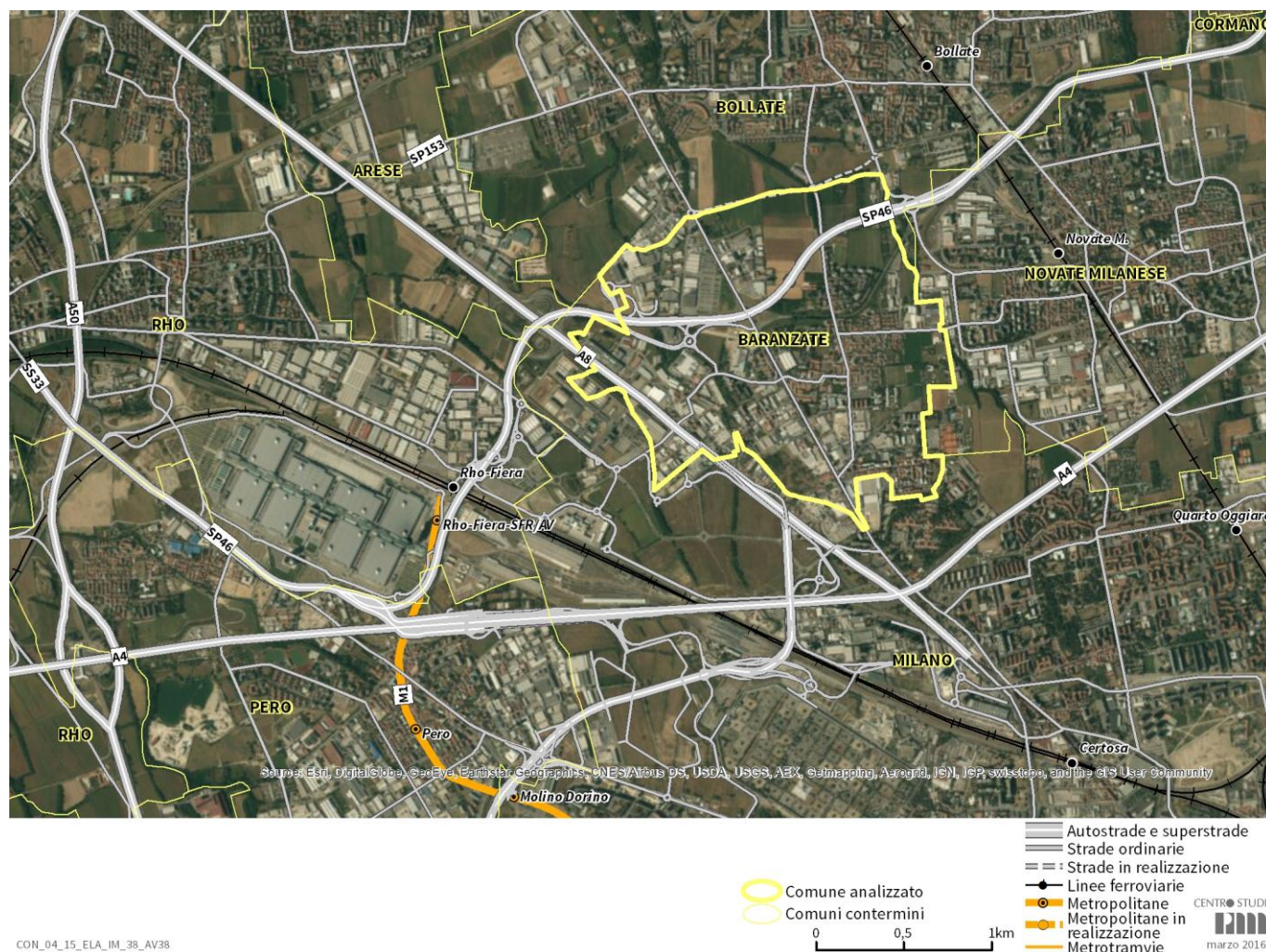
In conclusione si può affermare che i Comuni considerati, tutti dotati di livelli di accessibilità comunale complessiva da medio-alti a molto alti, presentano livelli di accessibilità dei propri ambiti produttivi generalmente buoni/discreti. Fa eccezione il Comune di Monza, che presenta un livello scarso di accessibilità dei propri ambiti produttivi, imputabile essenzialmente alla specifica struttura del tessuto insediativo.

1. L'accessibilità degli ambiti produttivi del Comune di Baranzate

1.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale

Il Comune di **Baranzate** si colloca nel comparto densamente urbanizzato ed infrastrutturato immediatamente a nord-ovest di Milano, dove hanno origine gli assi stradali e ferroviari diretti verso il Sempione e l'area varesina (lungo i quali si è sviluppata, nel tempo, una sempre più fitta edificazione) e dove passano anche importanti percorsi per i collegamenti in direzione tangenziale che attraversano la fascia del nord milanese.

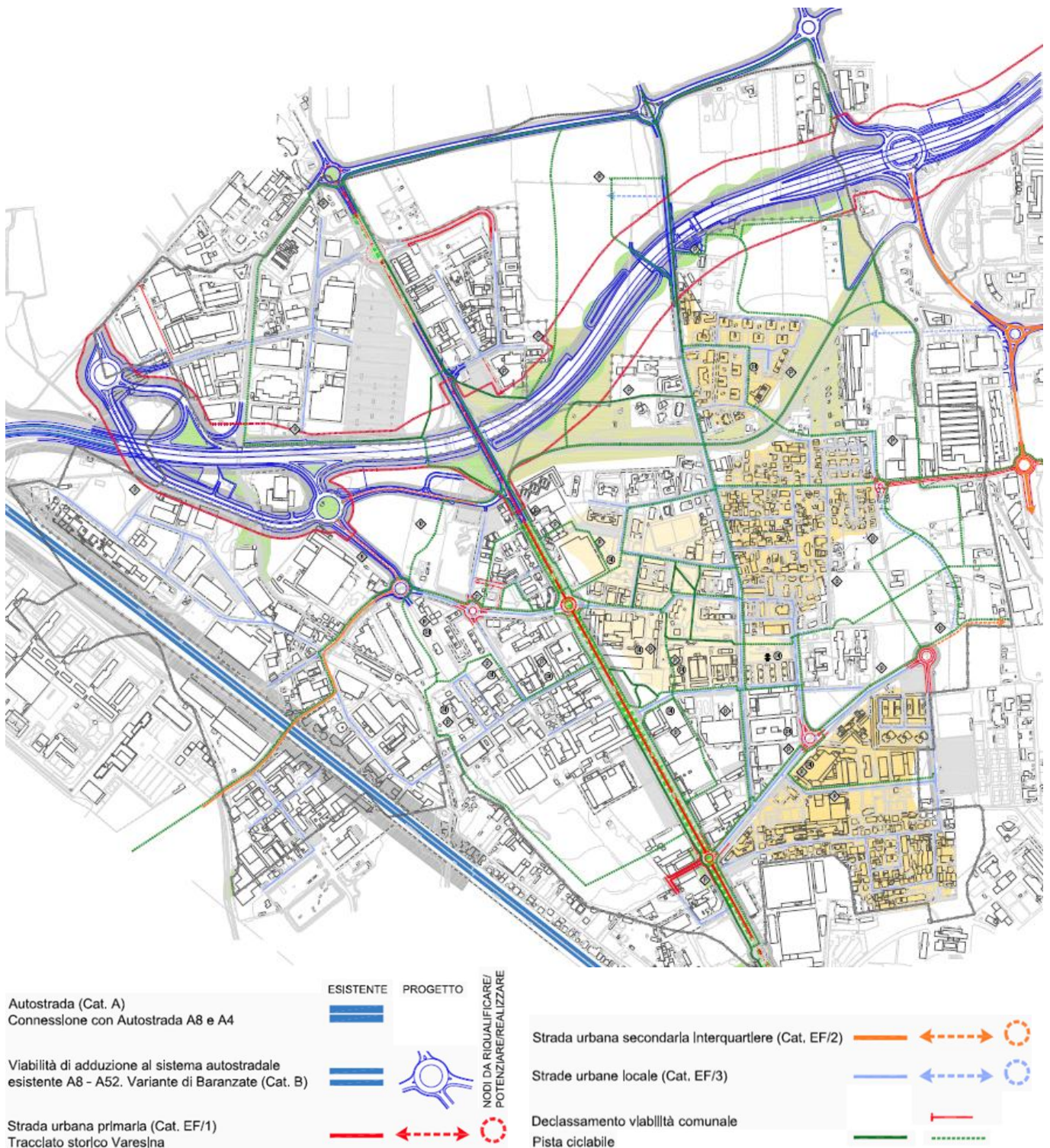
Figura 2 - Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di Baranzate



Il territorio di Baranzate è direttamente interessato da numerose **direttrici stradali di grande comunicazione o afferenti alla maglia ordinaria principale** (cfr. Figura 2):

- l'autostrada A8 dei Laghi, sul confine ovest, interconnessa con la A4 (esternamente a sud, dove si immette sulla viabilità urbana di Milano), con la SP46 (a nord) e con la SPexSS11 Padana Superiore (a sud, attraverso il raccordo recentemente realizzato da Molino Dorino, a sua volta interconnesso con la A4 e la viabilità urbana di Milano);
- la SP46 Rho-Monza (proseguimento della A52 Tangenziale Nord di Milano, diretta verso la A4 e la A50 Tangenziale Ovest di Milano, con accesso intermedio alla Fiera di Rho-Però), che attraversa il Comune in direzione est-ovest interconnettendosi, come detto, con la A8 ed anche con la viabilità ordinaria in corrispondenza degli svincoli di Baranzate (SPexSS233) e di Bollate-Novate (al confine est);
- l'autostrada A4 Milano-Torino, che scorre a circa 500m a sud del confine comunale, dove si interconnette, come detto, con la A8 e la viabilità urbana di Milano;
- la SPexSS233 Varesina, che attraversa l'intero Comune da sud a nord, connettendosi con lo svincolo di Baranzate sulla SP46 e, indirettamente, anche con la SPexSS11 Padana Superiore, attraverso la viabilità urbana di Milano.

Figura 3 – Schema della mobilità e classificazione della rete viabilistica del Comune di Baranzate



Fonte: Tavola PR.04.3 del Piano delle Regole del PGT di Baranzate (Variante n. 2 approvata con DCC n. 22 del 14.04.2015)

Altri assi stradali di una certa rilevanza per le connessioni comunali (indicati nella Tavola PR.04.3 del Piano delle Regole del PGT di Baranzate, Variante n. 2 approvata con DCC n. 22 del 14.04.2015 – cfr. Figura 3) sono rappresentati da:

- l'itinerario di via Aquileia-via Montello che, dallo svincolo sulla SP46, si dirige verso ovest, sottopassando la A8 e raggiungendo l'area di Rho e il sito dell'Expo 2015;
- l'itinerario che si sviluppa con andamento nord-sud ad est del confine comunale (via Piave-di Vittorio-Beltrami), che si immette sulla SP46 nello svincolo di Bollate-Novate.

Occorre, inoltre, segnalare che sono in corso i lavori per la costruzione della strada che si sviluppa lungo il confine nord, tra Baranzate e Bollate, collegando la Varesina, via Piave e l'asse intermedio nord-sud di via Nazario Sauro. Si tratta di un'opera connessa con il progetto di potenziamento della Rho-Monza, anch'essa ancora in cantiere, ma già completata proprio nella tratta in territorio di Baranzate.

Unica **limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti** riguarda il tratto di via Montello, per la presenza di un sottopasso ad altezza ridotta che limita il transito ai veicoli di altezza superiore ai 2,75m.

Il Comune di Baranzate non è direttamente interessato da **servizi di trasporto pubblico su ferro**, sebbene esternamente ad esso (raggiungibili attraverso percorsi stradali di 2/3km massimi) si posizionino (cfr. Figura 2):

- le stazioni ferroviarie di Bollate e Novate Milanese, sulla linea Milano-Saronno, interessate dai servizi Suburbani S1 Saronno-Rho ed S3 Saronno-Milano Cadrona;
- la stazione ferroviaria di Rho Fiera, sulle linee Milano-Rho-Gallarate, Milano-Rho-Novara e AC/AV Milano-Torino, interessata dai servizi Suburbani S5 Varese-Treviglio e S6 Novara-Treviglio, oltre che dai treni Frecciarossa Milano-Torino;
- il capolinea Rho Fiera della linea metropolitana M1.

1.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali

L'ambito del Nord Ovest, entro cui si colloca il Comune di **Baranzate**, presenta una forte identità legata alla tradizione industriale, che si è poi arricchita con l'insediamento di sistemi commerciali di grandi e medie dimensioni.

Il territorio comunale, ampiamente e densamente edificato (soprattutto lungo la strada Varesina e nelle porzioni confinanti con il comune di Milano), si contraddistingue per la presenza di un tessuto insediativo con una certa disorganicità, dovuta alla generale commistione di usi e di funzioni, in cui la residenza è spesso in stretta vicinanza con le funzioni produttive, espositive e commerciali, rendendo difficoltosa la percezione del nucleo storico centrale.

Si possono, comunque, evidenziare ambiti nei quali prevale la concentrazione di **edifici destinati ad attività economiche** (industriali, artigianali, commerciali, terziario-direzionali e servizi), che si localizzano (come indicato nella Tavola PR.02.1 del Piano delle Regole del PGT di Baranzate, approvato con DCC n. 21-22-33 del 15-16-17.06.2011 – cfr. Figura 4):

- in fasce di diversa ampiezza lungo la Varesina;
- lungo l'autostrada A8, travalicando anche il confine comunale;
- nel quadrante nord-ovest, delimitato dalla Varesina e dalla Rho-Monza, in continuità con il comparto in territorio di Bollate;
- in un'area ad est, nei pressi di via Manzoni, al confine con Novate Milanese, quale estensione del più vasto comparto presente nel Comune conterminante.

Non è trascurabile la presenza di **aree ed edifici del tessuto economico dismessi e/o sottoutilizzati**, collocati prevalentemente lungo la Varesina e nella parte est del territorio comunale (come rilevato da un censimento effettuato nella stesura del PGT, relativo al 2006, con aggiornamento al 2010 – cfr. Figura 4).

Da informazioni sul **tessuto produttivo** del Comune di Baranzate, desunte dal Portale "Investire sul territorio" di Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza, si evidenzia che, al giugno 2015:

- il numero di imprese attive totali¹ è pari a 509, con un buon trend di crescita annuo, pari al 5,5% nel 2014 (decisamente superiore alla media dell'Ambito Nord Ovest, pari all'1,3%), sebbene decrescente rispetto al 2009, quando si registrava un trend del 9,2%;
- il settore più attivo è quello dei servizi (199 imprese), seguito dal commercio (175 imprese), dalle costruzioni (112 imprese) e dall'industria (102 imprese), mentre la presenza dell'agricoltura risulta decisamente poco significativa (2 imprese).

Le **previsioni di sviluppo urbano** definite nel PGT di Baranzate permettono di evidenziare possibili ambiti di incremento della capacità insediativa anche per le attività economiche, tutti afferenti al tessuto consolidato e, a seconda dei casi, classificati come ambiti di ampliamento

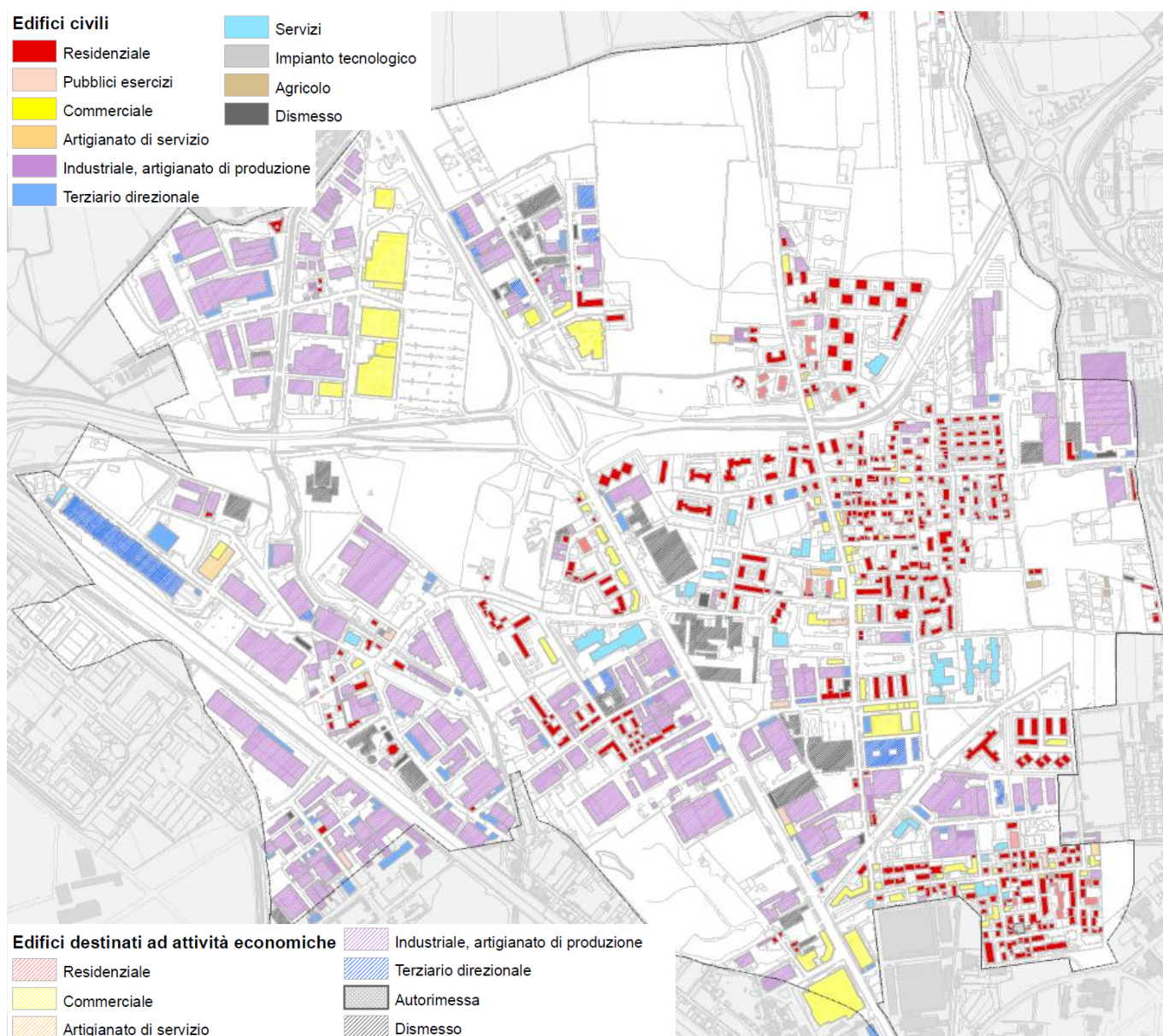
¹ Agricoltura, commercio, costruzioni, industria e servizi.

delle attività produttive consolidate (APC), ambiti di riqualificazione e rinnovo delle attività commerciali esistenti (ACE), ambiti di riqualificazione e rinnovo urbano per la creazione di poli tecnologici innovativi (terziario, laboratori, ricerca e servizi – ART), oltre ad ambiti di riqualificazione e riassetto urbano a prevalenza di attività economiche con applicazione del criterio di perequazione per l’atterraggio di capacità edificatoria (ARU). Tali ambiti di intervento (come indicato nella Tavola DP.05.3 del PGT di Baranzate, Variante n. 2 approvata con DCC n. 22 del 14.04.2015 – cfr. Figura 5) sono localizzati prevalentemente in corrispondenza delle aree:

- a nord della Rho-Monza (ACE e ART);
- a cavallo della A4 (ART);
- ad ovest della Varesina, lungo via Merano (ARU);
- al confine con Novate Milanese (ARU).

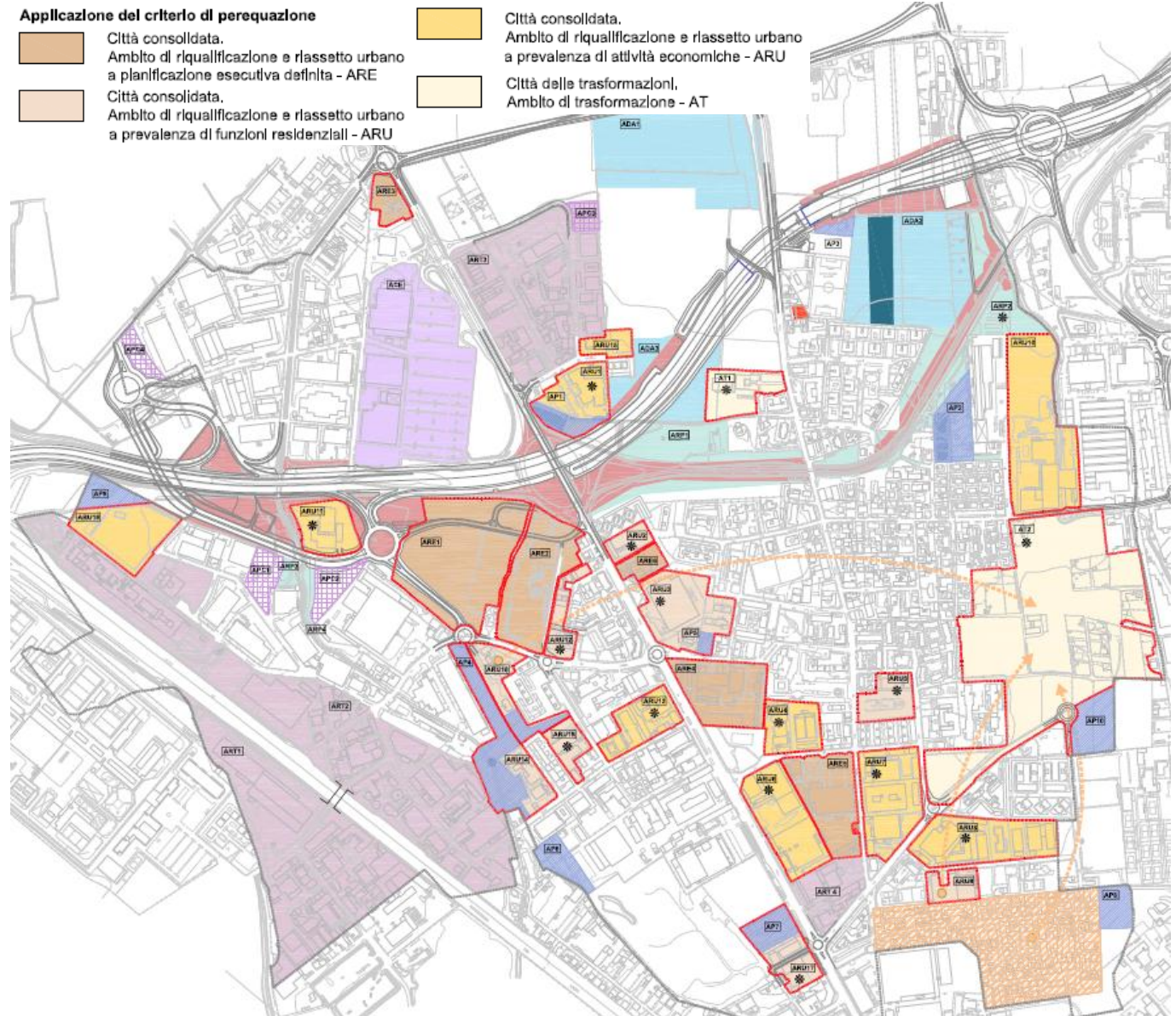
Con l’attuazione di tutte le previsioni relative al sistema insediativo delle attività economiche, il PGT prevede un aumento complessivo della SLP pari a circa 440.000 mq, ipoteticamente scandito in tre scenari temporali: il 40% nel 2015/2018, il 30% nel 2019/2023 e il restante 30% nel 2024/2028.

Figura 4 – Caratteristiche del patrimonio edilizio (destinazione d’uso dei piani terra) del Comune di Baranzate



Fonte: Tavola PR.02.1 del Piano delle Regole del PGT di Baranzate (approvato con DCC n. 21-22-33 del 15-16-17.06.2011)

Figura 5 – Applicazione dei criteri di perequazione e compensazione (con individuazione degli ambiti di intervento) del Comune di Baranzate



Applicazione del criterio di perequazione

- Città consolidata. Ambito di riqualificazione e riassetto urbano a pianificazione esecutiva definita - ARE
- Città consolidata. Ambito di riqualificazione e riassetto urbano a prevalenza di funzioni residenziali - ARU

- Città consolidata. Ambito di riqualificazione e riassetto urbano a prevalenza di attività economiche - ARU
- Città delle trasformazioni. Ambito di trasformazione - AT

Città consolidata - Ambiti di intervento per la residenza

- Riordino urbanistico e riduzione della densità edilizia con incentivo allo spostamento della volumetria - Ambito via Gorizia - via Redipuglia
- Ambito di origine e di atterraggio della volumetria
- Acquisizione aree di interesse pubblico con l'applicazione dell'art. 18, comma e) punto 2 delle Norme del Piano delle Regole - (Slp esistente +35%)

Applicazione del criterio di compensazione. - Ambito di origine e di atterraggio della capacità edificatoria

- Aree di utilizzo pubblico con vincolo confermato e aree a verde urbano - AP (Itc = 0,10 mq/mq)
- Ambito di interesse pubblico a dominanza ambientale - ADA (Itc = 0,10 mq/mq)
- Ambito di riqualificazione paesistica/ambientale di ricucitura dei margini urbani - ARP (Itc = 0,03 mq/mq)
- Ambito di atterraggio della capacità edificatoria

Città consolidata - Ambiti di intervento per le attività economiche

- Ampliamento delle attività produttive consolidate - APC
- Rinnovo e riqualificazione delle attività commerciali esistenti - ACE
- Riqualificazione e rinnovo urbano per la creazione di poli tecnologici innovativi (terziario, laboratori, ricerca, servizi, ecc.) - ART
- Aree inserite all'interno del piano particellare d'esproprio della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 - A52, Lotto 3; Variante di Baranzate e/o di proprietà della Provincia di Milano
- Aree di proprietà dell'Amministrazione Comunale
- Perimetro ambiti di intervento
- Confine territorio comunale

Fonte: Tavola DP.05.3 del PGT di Baranzate (Variante n. 2 approvata con DCC n. 22 del 14.04.2015)

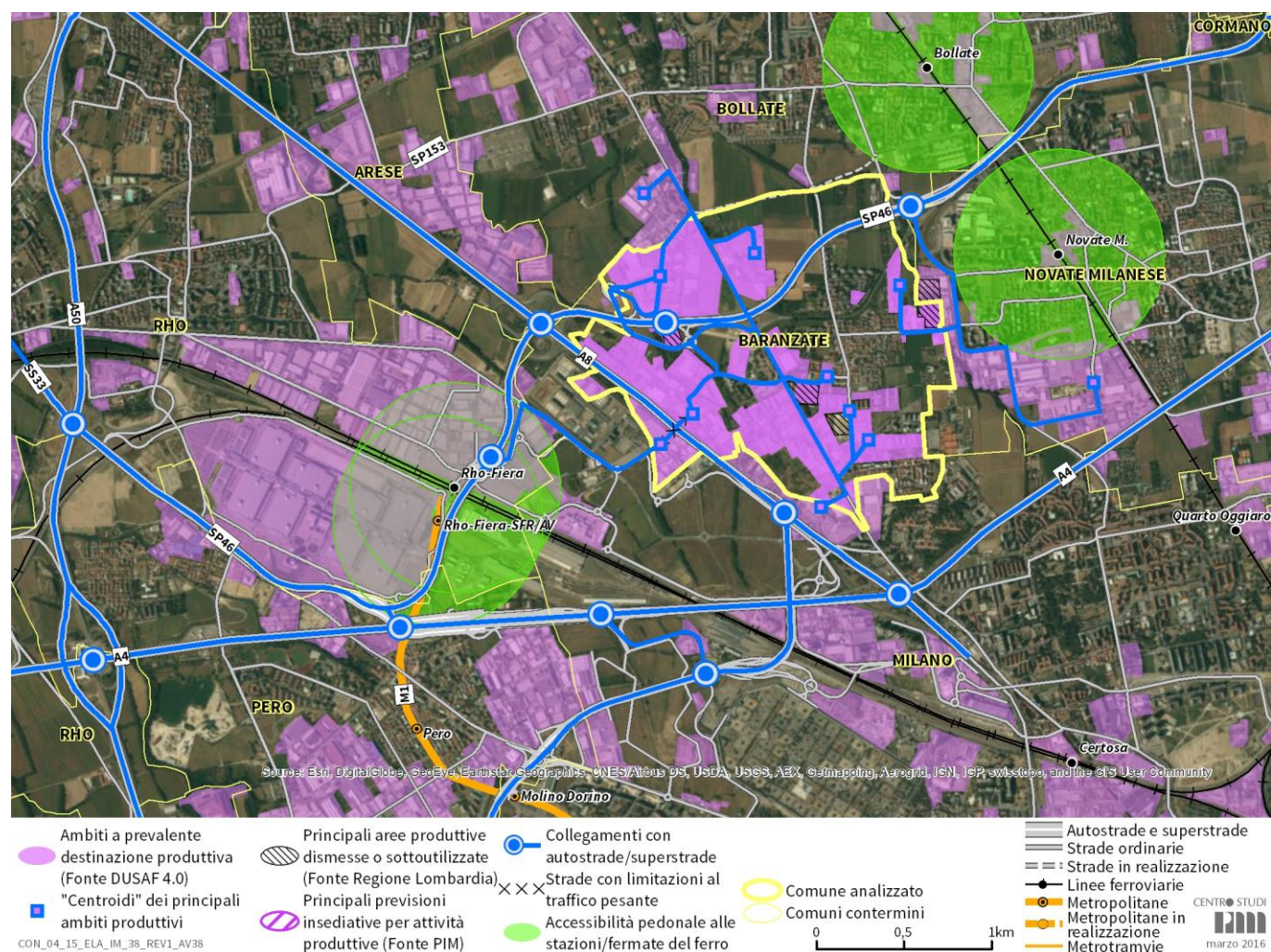
1.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi

Considerando gli **indicatori di accessibilità** calcolati nella ricerca “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza” N° 03/2015, emerge che il Comune di **Baranzate** presenta, in linea generale:

- un livello di accessibilità stradale alto;
- un valore nullo dell’indicatore di accessibilità su ferro (essendo le stazioni/fermate ferroviarie e metropolitane più vicine raggiungibili con percorsi superiori ad 1,5km);
- un livello di accessibilità agli aeroporti alto;
- un livello di accessibilità complessiva medio-alto;
- un grado di correlazione tra indicatore di accessibilità complessiva e assetto socio-economico che lo posiziona nella categoria “A” (Comuni con una buona accessibilità complessiva “stradale” + “su ferro” ed un’elevata densità di popolazione/addetti).

Focalizzando l’attenzione sui **principali ambiti produttivi** e sulla loro localizzazione rispetto alle reti infrastrutturali si evidenzia la situazione rappresentata nella Figura 6, dalla cui lettura si possono trarre le considerazioni riportate di seguito.

Figura 6 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di Baranzate



I comparti produttivi di Baranzate risultano dotati di **condizioni di accessibilità stradale decisamente buone**, dovute, da un lato, alla struttura degli insediamenti particolarmente compatta ed addensata attorno ai principali assi viari e, dall'altro, alla presenza di un'importante direttrice di scorrimento (la SP46) che attraversa l'intero territorio comunale e si interconnette con la maglia stradale di rango inferiore in corrispondenza di nodi di svincolo adeguatamente posizionati rispetto alla dislocazione delle aree produttive stesse: quelle poste nel settore occidentale risultano generalmente collegate "a grappolo" con l'asse centrale nord-sud della Varesina e, grazie a questa, si connettono con lo svincolo di Baranzate, mentre il comparto più isolato posto al confine est si immette direttamente sullo svincolo di Bollate-Novate.

Poiché il sottopasso di via Montello presenta una limitazione al transito di mezzi di altezza superiore ai 2,75m, per le aree a sud della A8 è disponibile anche un collegamento alternativo diretto con lo svincolo di Rho.

Attraverso la SP46 sono, poi, garantite le relazioni di più lunga percorrenza in tutte le altre direzioni, lungo l'articolato sistema infrastrutturale che contraddistingue il territorio a nord-ovest di Milano.

Valutando il posizionamento delle stazioni/fermate del trasporto pubblico su ferro rispetto alle principali aree produttive di Baranzate, si rileva che la distanza anche da quelle più vicine risulta troppo elevata, rendendo **non adeguate le loro condizioni di accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro**. La possibilità di collegamento con la rete di forza del trasporto pubblico deve, pertanto, essere verificata in sinergia con i percorsi dei servizi delle autolinee.

I **giudizi qualitativi sintetici** sui principali aspetti valutati per esprimere l'accessibilità degli ambiti produttivi di Baranzate sono riportati nella tabella seguente, nella quale vengono messi a confronto anche con il livello dell'indicatore di accessibilità comunale complessiva.

Elemento di valutazione	Giudizio qualitativo	Punteggio
Grado di interconnessione dei comparti produttivi con la rete stradale principale	Buono	+ 1
Vicinanza dei comparti produttivi alla rete stradale principale	Buona	+ 1
Organizzazione dei percorsi di accesso ai comparti produttivi	Buona	+ 1
Presenza di limitazioni al transito dei mezzi pesanti lungo i percorsi di accesso ai comparti produttivi	Poco influente	+ 1
Omogeneità dell'offerta infrastrutturale a servizio dei comparti produttivi	Buona	+ 1
Interferenza dei percorsi di accesso ai comparti produttivi con il sistema residenziale	Circoscritta	+ 1
Grado di accessibilità dei comparti produttivi con il sistema del trasporto pubblico su ferro	Assente	- 1
Giudizio complessivo sull'accessibilità degli ambiti produttivi	BUONO	+ 5
Indicatore comunale di accessibilità complessiva *	MEDIO-ALTO	(2,262)

* cfr. Ricerca N° 03/2015 "L'accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza"

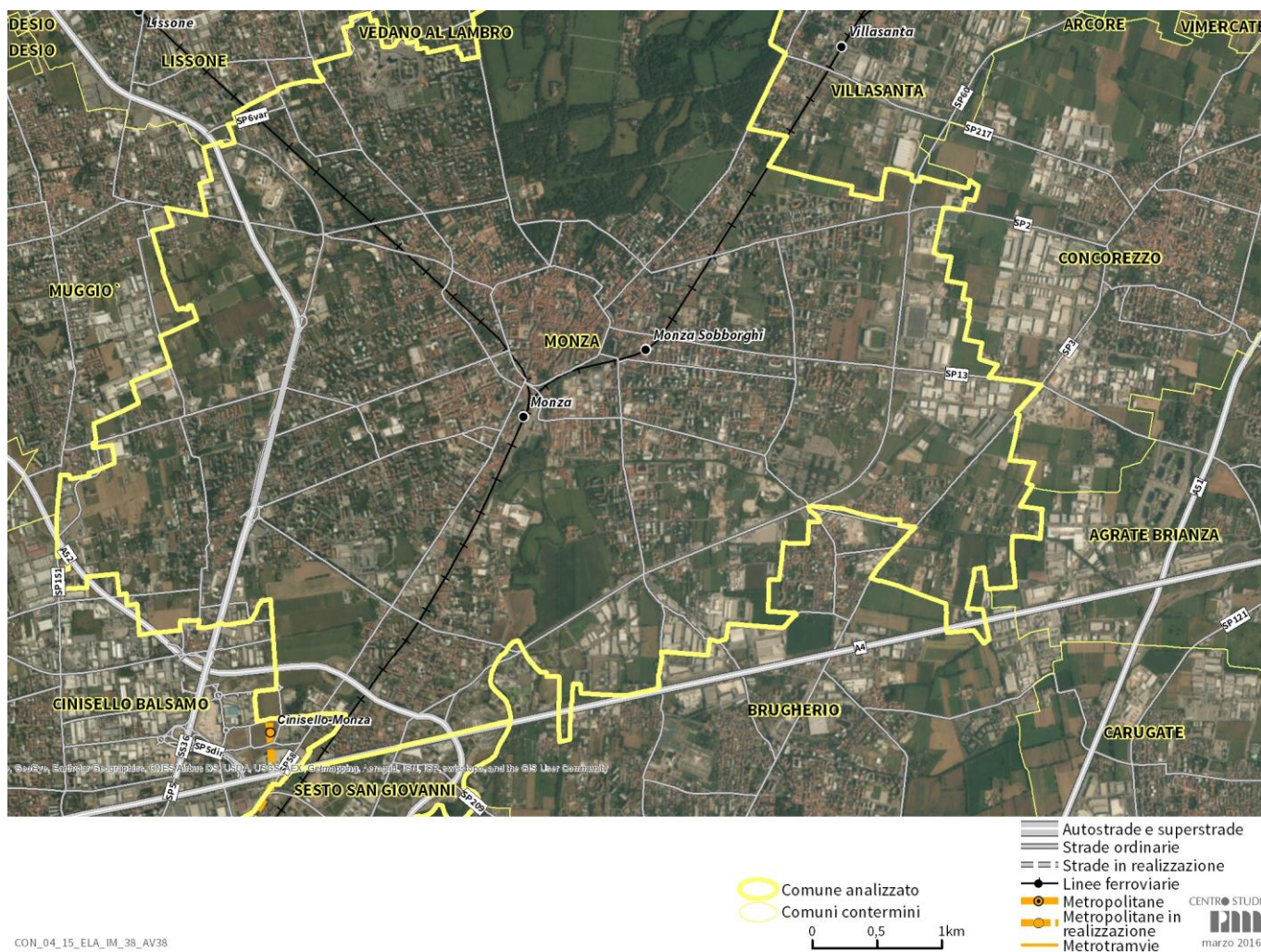
In conclusione si può affermare che il Comune di Baranzate, dotato di un livello di accessibilità comunale complessiva medio-alto, presenta anche un buon livello di accessibilità dei propri ambiti produttivi.

2. L'accessibilità degli ambiti produttivi del Comune di Monza

2.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale

Il Comune di **Monza** si colloca al centro dell'area della Brianza, al confine con la Città metropolitana di Milano, in un contesto densamente urbanizzato e fortemente infrastrutturato, attraversato da direttrici di mobilità che garantiscono sia i collegamenti in direzione trasversale, sia quelli radiali verso la conurbazione milanese, a sud, ed il Lecchese-Comasco, a nord.

Figura 7 – Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di Monza



CON_04_15_ELA_IM_38_AV38

Il territorio di Monza è direttamente interessato da numerose **direttrici stradali di grande comunicazione o afferenti alla maglia ordinaria principale** (cfr. Figura 7):

- l'autostrada A4 Milano-Torino, che lambisce il confine sud, interconnettendosi con la A52 e l'asse di viale delle Industrie, con la SS36 e, più esternamente ad est, con la A51 Tangenziale Est di Milano;
- la A52 Tangenziale Nord di Milano, che lambisce il confine sud-ovest, interconnettendosi con la A4 e l'asse di viale delle Industrie, con la SS36 e con le direttrici locali rappresentate da via Borgazzi (diretta verso il centro cittadino, a nord, e verso Sesto San Giovanni e Milano, a sud) e dalla SP151 Cinisello Balsamo-Muggiò-Desio;
- la superstrada Valassina – SS36 del Lago di Como e dello Spluga, che attraversa in tunnel l'area occidentale del Comune, interconnettendosi con la A52 e la A4, con la SS527 Bustese, con l'itinerario di accesso all'Ospedale e con la viabilità urbana, attraverso una strada locale di distribuzione che, sviluppandosi in parallelo in superficie, si immette a sud e a nord sull'asse principale di scorrimento;
- SP6 Monza-Carate – viale Brianza, che costeggia il fronte ovest del Parco di Monza, fino a raggiungere il centro;

- la SP13 Monza-Melzo, che, provenendo da est (dove svincola con la A4 e la A51), si dirige verso il centro città;
- l'itinerario di viale delle Industrie-via Stucchi-via Aquileia-viale Campania (in parte a carreggiate separate) che rappresenta la circonvallazione est e sud dell'area urbana, interconnessa, oltre che con la viabilità locale, anche con lo snodo A4-A52.

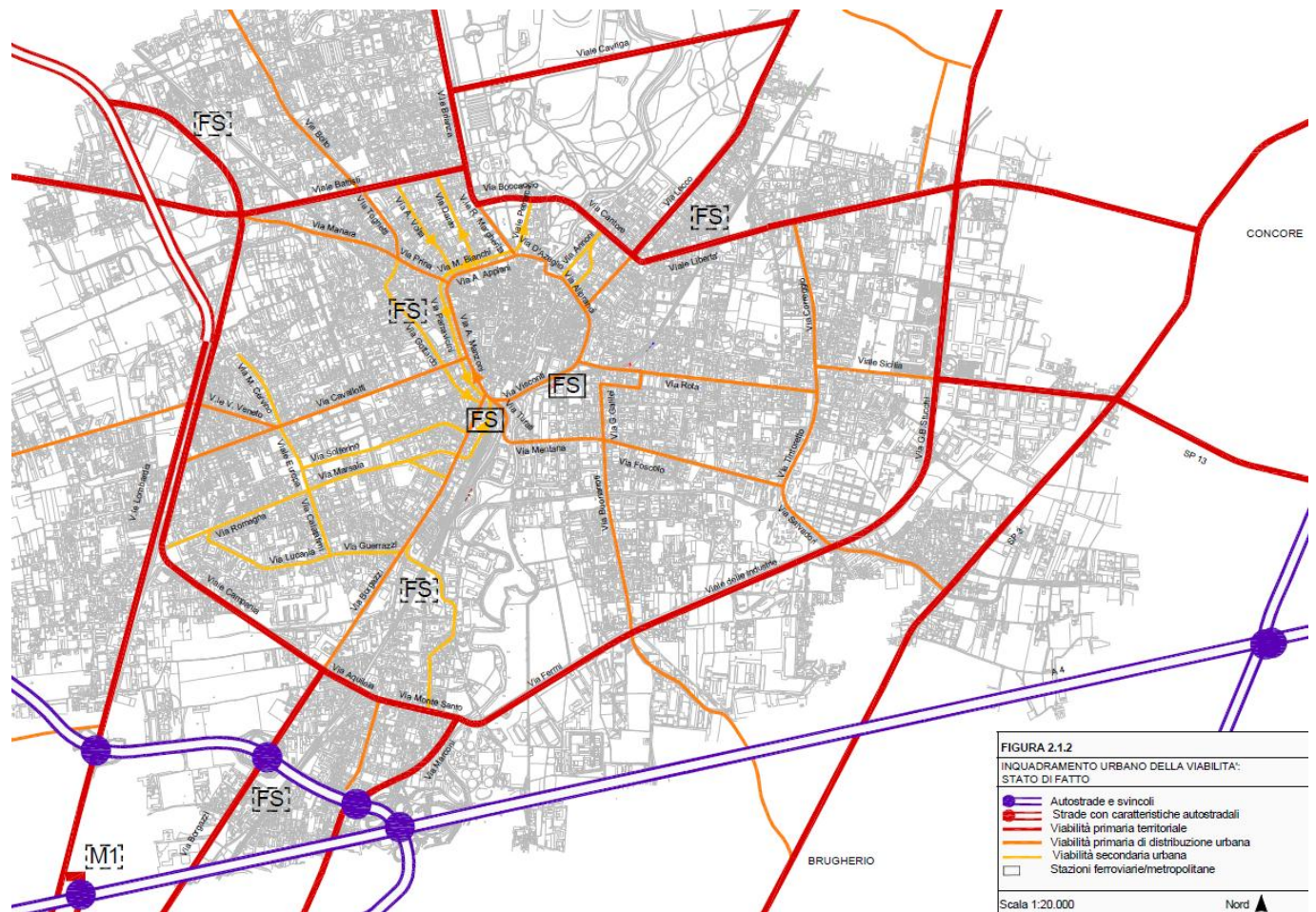
Altri assi stradali di una certa rilevanza per le connessioni comunali (indicati nella Figura 2.1.2 dell'Aggiornamento del PGTU di Monza del gennaio 2009 – cfr. Figura 8) sono rappresentati da:

- l'itinerario trasversale nord costituito da via Battisti-viale delle Libertà;
- via Marconi, prosecuzione verso Sesto San Giovanni e Milano di viale delle Industrie;
- via Lecco, che costeggia ad est il Parco.

All'interno del centro storico è delimitata una zona **ZTL** soggetta a controllo elettronico, con velocità massima di 30km/h e accesso consentito solo ai veicoli autorizzati. Nel resto del territorio comunale non sono presenti altri divieti di transito per i mezzi pesanti.

Il Comune di Monza è direttamente interessato da **servizi di trasporto pubblico su ferro**, rappresentati dai servizi ferroviari Suburbani S7 Lecco-Molteno-Monza-Milano, S8 Lecco-Carnate-Milano P.ta Garibaldi, S9 Saronno-Seregno-Monza-Milano-Albairate e S11 Chiasso-Como S.Giovanni-Milano P.ta Garibaldi-Rho, che si sviluppano lungo la linea Milano-Monza e le sue diramazioni verso Como, verso Molteno e verso Lecco, effettuando tutti fermata nella stazione di Monza e, nel caso della S7, anche in quella di Monza Sobborghi (cfr. Figura 7). Occorre segnalare che sono in corso i lavori per la costruzione del prolungamento della linea metropolitana M1 da Sesto FS all'area di Bettola, che permetterà di attestare il servizio in corrispondenza di un nuovo capolinea al confine tra Monza e Cinisello Balsamo.

Figura 8 - Inquadramento urbano della viabilità di stato di fatto del Comune di Monza



Fonte: Figura 2.1.2 dell'Aggiornamento del PGTU di Monza (gennaio 2009)

2.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali

Il Comune di **Monza** si presenta come un'importante polarità urbana alle porte del capoluogo lombardo. La sua struttura è decisamente articolata, costituita da tessuti, costruiti o aperti, tra loro anche molto differenti, che consentono di attribuire connotazioni peculiari alle diverse parti della città.

Nel dettaglio si possono distinguere zone dove prevale la vocazione residenziale, quali la "città antica" (nel centro storico), la "città verde/città borghese" (nel settore nord-ovest), la "città dei condomini residenziali" (diffusa in più parti del territorio comunale), la "città incompiuta" (a ovest), la "città disegnata", le "coree" (ad esempio nei quartieri di San Fruttuoso o di Sant'Alessandro), la "città mista" (all'interno del tessuto già urbanizzato), la "città murata/interclusa" (tra la ferrovia e le due strade di penetrazione alla città, da sud, via Borgazzi-c.so Milano e da nord, via Lecco), il "margine" (lungo le strade di campagna, che si sfrangiano con gli spazi agricoli periurbani a corona della città).

In altre zone prevale, invece, la **vocazione economica** (come evidenziato nella Tavola C5c della Variante parziale al Piano dei Servizi ed al Piano delle Regole del PGT 2007 di Monza, approvata con DCC n. 77 del 29.09.2014 – cfr. Figura 9), in particolare:

- nella cosiddetta "città del lavoro, dopo il lavoro", posta a ovest della ferrovia e a cavallo del Villorosi, dove sono presenti edifici industriali, in alcuni casi ancora in attività o in disuso o già riconvertiti;
- nelle "zone industriali esterne", corrispondenti a lottizzazioni commerciali e industriali di più recente realizzazione e anche di considerevoli dimensioni, localizzate lontano dal centro abitato, ai margini della città (lungo l'itinerario della circonvallazione e la SS36), in continuità con i comparti produttivi presenti nei Comuni contermini (Lissone, Muggiò, Cinisello Balsamo, Brugherio, Agrate Brianza e Concorezzo);
- nelle cosiddette "cittadelle", corrispondenti ad attrezzature, servizi di grandi dimensioni, reti e impianti tecnologici, come lo Stadio, il cimitero, i centri commerciali o il depuratore di San Rocco.

Il patrimonio delle **aree dismesse, non occupate o sottoutilizzate**, in larga misura eredità del **passato industriale** della città, è decisamente ingente e rappresenta un elemento prioritario delle politiche urbanistiche, anche in relazione alla dimensione areale di alcune situazioni specifiche ed alla collocazione di molte di esse attorno al centro storico.

Da informazioni sul **tessuto produttivo** del Comune di Monza, desunte dal dossier "Il mercato degli immobili d'impresa. Orientamento e prospettive del mercato degli immobili di Monza e Brianza" (Assolombarda e Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura Monza e Brianza, giugno 2014), si evidenzia che, al settembre 2013:

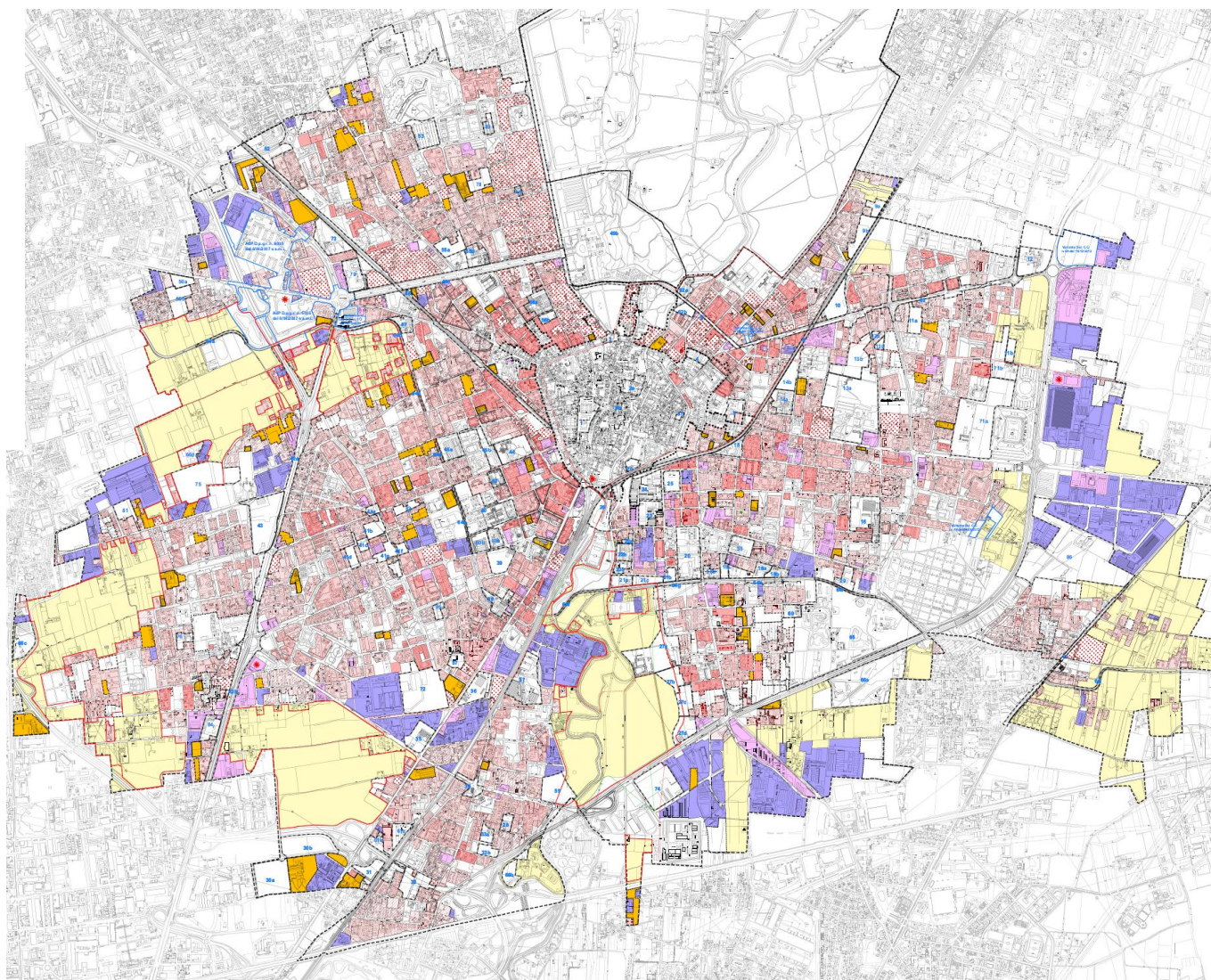
- il numero di imprese attive totali² è pari a 10.918, con un tasso di crescita annuo dell'1,1% nel 2013 (decescente dal 2011), in linea con la media provinciale, pari all'1%;
- il settore più attivo è quello dei servizi (5.451 imprese), seguito dal commercio (2.800 imprese), dalle costruzioni (1.530 imprese) e dall'industria (1.052 imprese), mentre la presenza dell'agricoltura risulta meno significativa (85 imprese).

Facendo riferimento alla proposta di Variante Generale 2012 del PGT di Monza, messa a disposizione per la consultazione nel procedimento di VAS, è possibile evidenziare i principali **Ambiti di Trasformazione** a prevalente destinazione produttiva, terziaria e commerciale che insistono sul territorio comunale. Si tratta di previsioni più contenute rispetto alle aree di trasformazione (Ambiti strategici e Aree sistema) del PGT 2007 (la cui validità è scaduta alla fine del 2012), comportando un aumento complessivo della SLP per attività economiche pari a circa 175.052mq.

Le aree di maggiore estensione si collocano nella fascia compresa tra il Villorosi e l'asse di via Aquileia-viale Campania e si configurano essenzialmente come completamenti degli esistenti comparti produttivi (come indicato nelle figure della Relazione DP.re "Quadro conoscitivo e obiettivi strategici" della proposta di Variante Generale 2012 del PGT di Monza, messa a disposizione per la VAS con DGC n. 405 del 3.12.2015 – cfr. Figura 10).

² Agricoltura, commercio, costruzioni, industria e servizi.

Figura 9 – Azzonamento del Piano delle Regole del Comune di Monza



Aree di completamento









- | | | | | | | | | | |
|--|---------------|--|-------------------------|--|--|--|--------------------------------|--|---------------|
| | B0 | | Aree Sistema conformate | | Grandi strutture di vendita | | Edifici storici e testimoniali | | Aree agricole |
| | B1 | | | | Aree P.L.I.S. (Piani Locali d'Interesse Sovracomunale) | | | | |
| | B2 classe I | | | | | | | | |
| | B2 classe II | | | | | | | | |
| | B2 classe III | | | | | | | | |
| | B2 classe IV | | | | | | | | |
| | B2 classe V | | | | | | | | |
| | D1 | | | | | | | | |
| | D3 | | | | | | | | |

Fonte: Tavola C5c della Variante parziale al Piano dei Servizi ed al Piano delle Regole del PGT 2007 di Monza (approvata con DCC n. 77 del 29.09.2014)

Figura 10 – Ambiti di trasformazione con destinazione per attività economiche del Comune di Monza







GLI SPAZI PER IL LAVORO

- | | | |
|---|--|--|
|  AT con funzione esclusiva e destinazione prevalentemente economica |  Viabilità di grande comunicazione (PTCP MB) |  Area per la mixità funzionale |
|  AT con mixità funzionale a scala urbana con significativa presenza di attività economiche |  Viabilità ad elevata compatibilità di traffico operativo (PTCP MB) |  Aree D per attività economiche |
| |  Rete verde dell'urbanità e della naturalità diffusa |  Il centro oltre la ferrovia |



GLI SPAZI DEL COMMERCIO

- | | | |
|--|---|---|
|  AT con destinazione principale per attività economiche |  AT con destinazione compatibile per attività economiche |  AT con MSV > 400 mq di SV |
|  Rete verde dell'urbanità e della naturalità diffusa | | |

Fonte: Figure della Relazione DP.re "Quadro conoscitivo e obiettivi strategici" della proposta di Variante Generale 2012 del PGT di Monza (messa a disposizione per la VAS con DGC n. 405 del 3.12.2015)

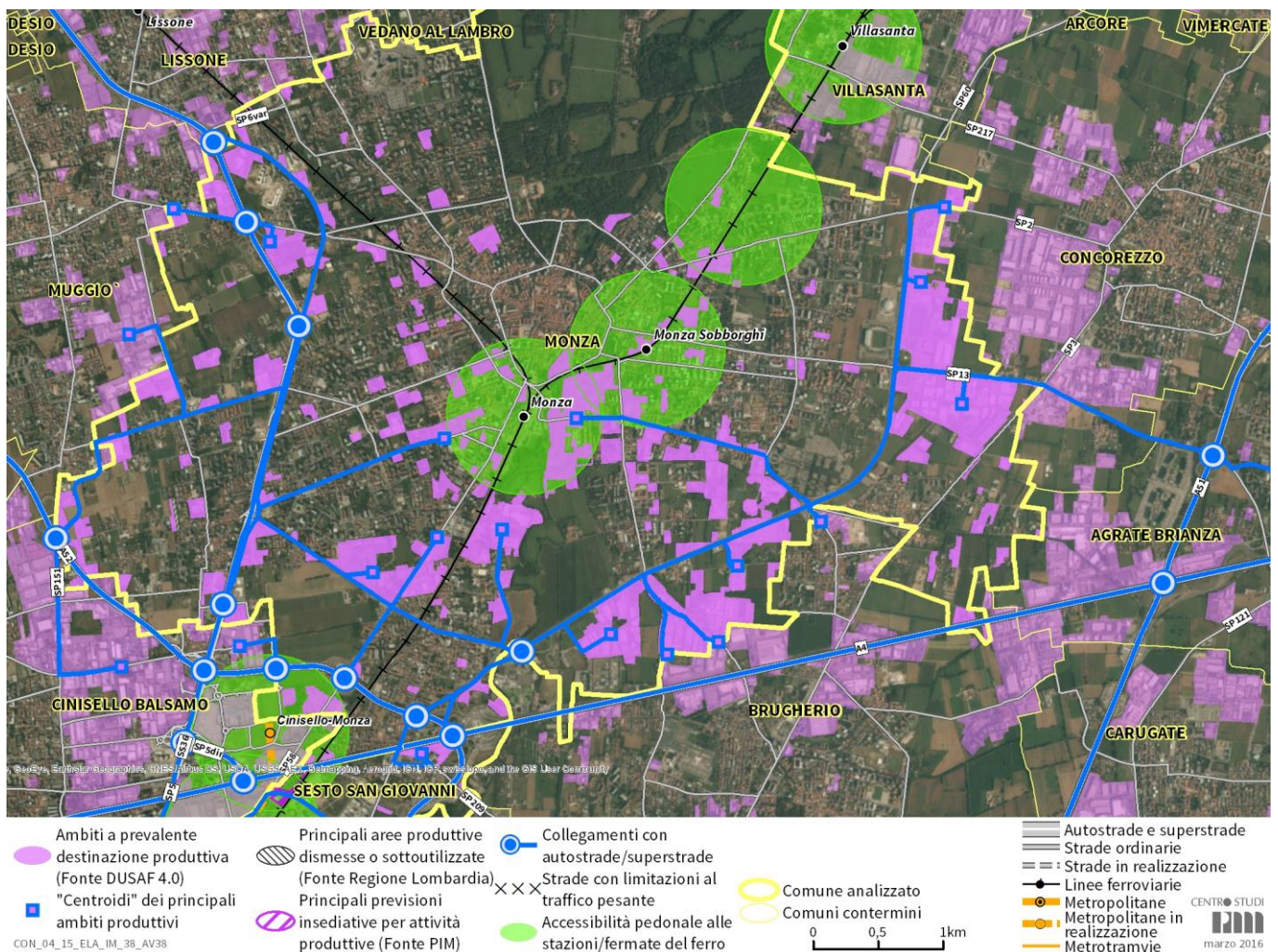
2.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi

Considerando gli **indicatori di accessibilità** calcolati nella ricerca “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza” N° 03/2015, emerge che il Comune di **Monza** presenta, in linea generale:

- un livello di accessibilità stradale molto alto;
- un livello di accessibilità su ferro alto;
- un livello di accessibilità agli aeroporti alto;
- un livello di accessibilità complessiva molto alto;
- un grado di correlazione tra indicatore di accessibilità complessiva e assetto socio-economico che lo posiziona nella categoria “A” (Comuni con buona accessibilità complessiva “stradale” + “su ferro” ed un’elevata densità di popolazione/addetti).

Focalizzando l’attenzione sui **principali ambiti produttivi** e sulla loro localizzazione rispetto alle reti infrastrutturali si evidenzia la situazione rappresentata nella Figura 11, dalla cui lettura si possono trarre le considerazioni riportate di seguito.

Figura 11 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di Monza



I comparti produttivi di Monza risultano dotati di **condizioni di accessibilità stradale discrete**, soprattutto se relazionate all’assetto del sistema insediativo, contraddistinto, nell’area interna rispetto alla circonvallazione e all’asse della SS36, da una commistione di destinazioni d’uso (residenziali e non), la cui accessibilità è garantita dal sistema viario urbano radiale, non sempre adeguatamente specializzato.

Condizioni di accessibilità migliori si hanno per i comparti produttivi di maggiori estensioni posti nelle zone più periferiche, direttamente collegati con l’itinerario di viale delle Industrie-via Stucchi-via Aquileia-viale Campania, a sua volta interconnesso con il sistema tangenziale ed autostradale (A52 e A4).

La zona a traffico limitato, essendo interna al centro storico, non coinvolge tratti stradali di collegamento con i principali insediamenti produttivi.

Le **aree più prossime al centro** godono di **buone condizioni di accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro**, in quanto ricadono nell’ambito d’influenza delle due fermate ferroviarie cittadine.

I **giudizi qualitativi sintetici** sui principali aspetti valutati per esprimere l’accessibilità degli ambiti produttivi di Monza sono riportati nella tabella seguente, nella quale vengono messi a confronto anche con il livello dell’indicatore di accessibilità comunale complessiva.

Elemento di valutazione	Giudizio qualitativo	Punteggio
Grado di interconnessione dei comparti produttivi con la rete stradale principale	Discreto	0
Vicinanza dei comparti produttivi alla rete stradale principale	Discreta	0
Organizzazione dei percorsi di accesso ai comparti produttivi	Discreta	0
Presenza di limitazioni al transito dei mezzi pesanti lungo i percorsi di accesso ai comparti produttivi	Assente	+ 1
Omogeneità dell’offerta infrastrutturale a servizio dei comparti produttivi	Discreta	0
Interferenza dei percorsi di accesso ai comparti produttivi con il sistema residenziale	Significativa	- 1
Grado di accessibilità dei comparti produttivi con il sistema del trasporto pubblico su ferro	Limitato	0
Giudizio complessivo sull’accessibilità degli ambiti produttivi	SCARSO	0
Indicatore comunale di accessibilità complessiva *	MOLTO ALTO	(10,031)

* cfr. Ricerca N° 03/2015 “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza”

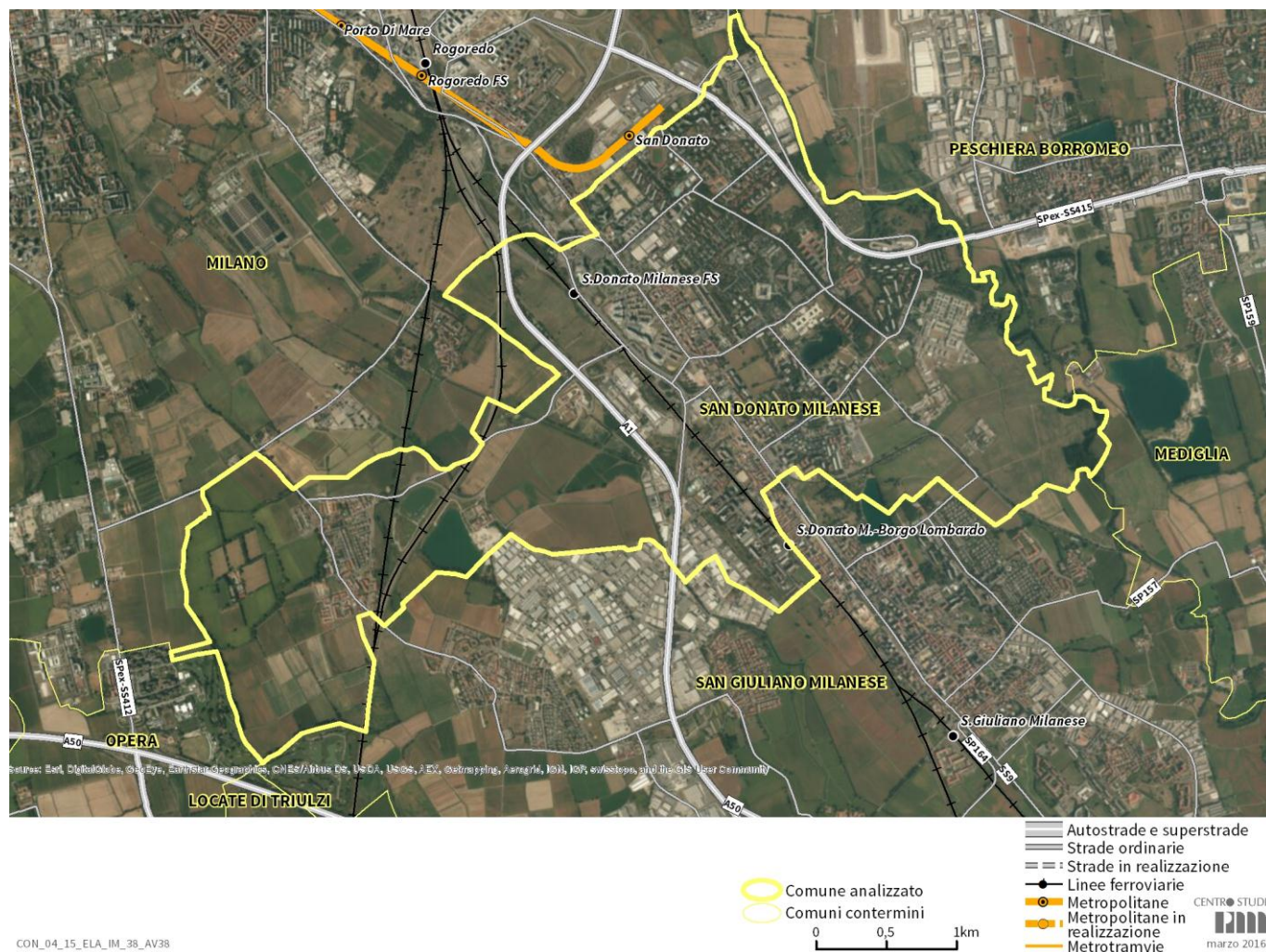
In conclusione si può affermare che il Comune di Monza, dotato di un livello di accessibilità comunale complessiva molto alto, presenta, invece, un livello scarso di accessibilità dei propri ambiti produttivi, imputabile essenzialmente alla specifica struttura del tessuto insediativo.

3. L'accessibilità degli ambiti produttivi del Comune di San Donato Milanese

3.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale

Il Comune di **San Donato Milanese** si colloca nel territorio di prima cintura a sud-est di Milano, caratterizzato dalla presenza di importanti assi infrastrutturali, sia radiali (verso il Lodigiano ed il Cremasco) che tangenziali, che hanno avuto un ruolo importante nel guidare lo sviluppo urbano, concentratosi prevalentemente proprio lungo le direttrici radiali, sebbene con livelli di “fusione” con la conurbazione milanese meno marcati rispetto a quanto registrabile in altri settori territoriali prossimi al capoluogo.

Figura 12 – Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di San Donato Milanese



Il territorio di San Donato Milanese è direttamente interessato da numerose **direttrici stradali di grande comunicazione o afferenti alla maglia ordinaria principale** (cfr. Figura 12):

- l'autostrada A1 Milano-Bologna, ad ovest dell'area urbana, interconnessa, all'estremo nord-ovest, con la SS9 Via Emilia e la A51 Tangenziale Est di Milano e, più esternamente a sud, con la A50 Tangenziale Ovest di Milano;
- la A51 Tangenziale Est di Milano, posta poco esternamente a nord-ovest dell'area urbana (in continuità con l'itinerario della A1), sulla quale si attesta la SPexSS415 Paillese;
- il raccordo A1-SS9, anch'esso ad ovest dell'area urbana, interconnesso con la A1 anche nella zona sud del territorio comunale, con la SS9 in corrispondenza di due svincoli intermedi, oltre che con la via Bagnolo diretta verso ovest;
- la SPexSS415 Paillese, che lambisce l'abitato a nord, interconnettendosi, oltre che con la A51, anche con la viabilità urbana, in corrispondenza dello svincolo San Donato M3, all'altezza di via 2 Giugno e, con intersezioni semaforizzate, all'altezza di via Moro-via

Paullo e di via Gela-via Fiume Lambro;

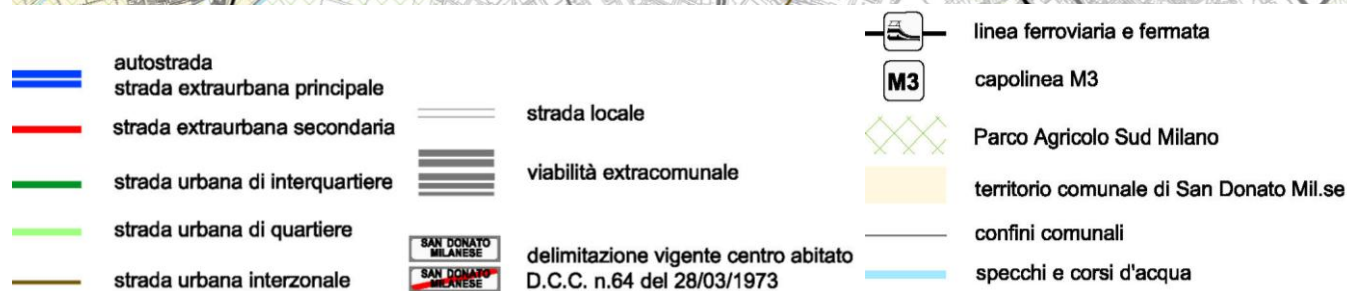
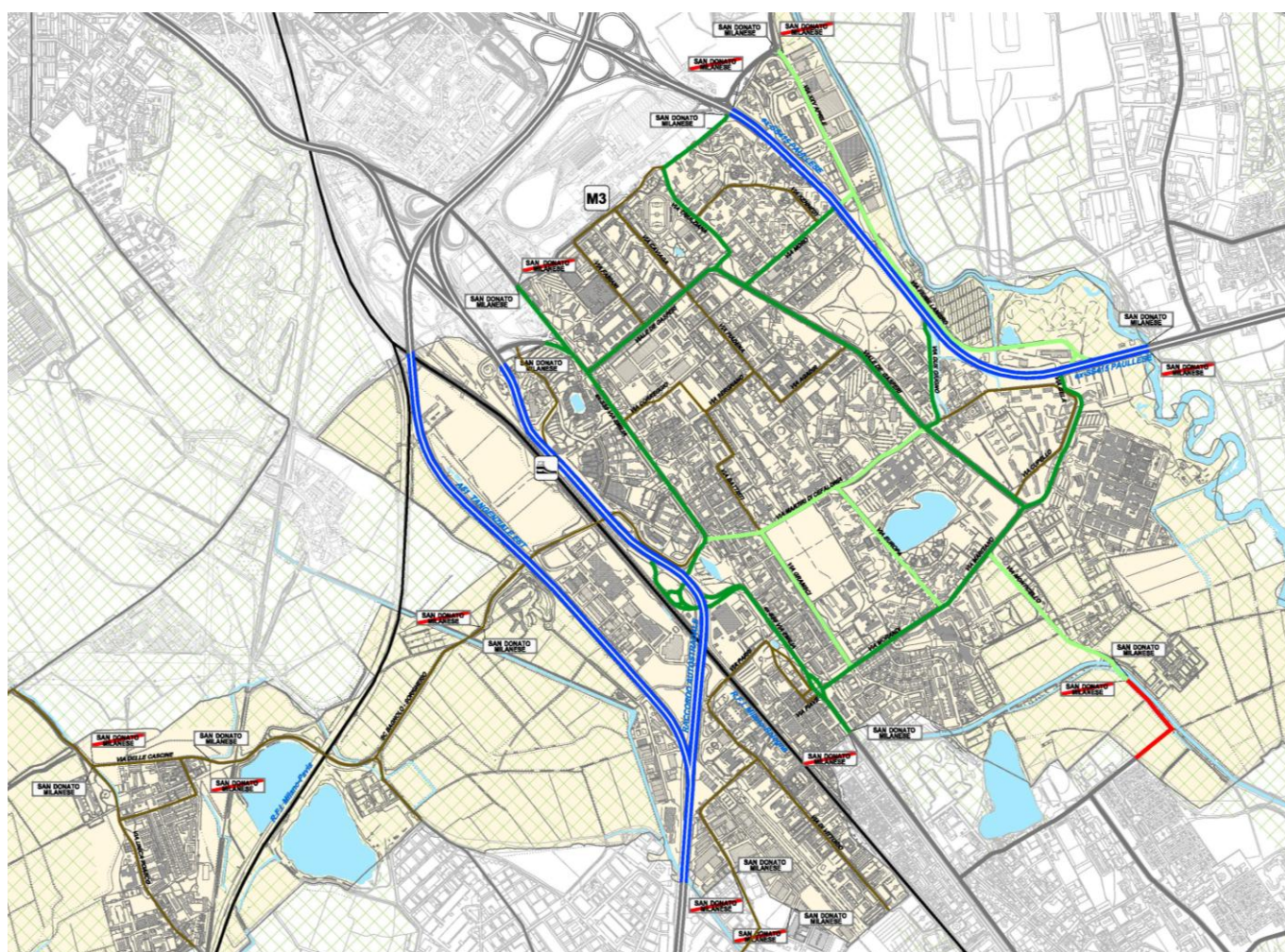
- la SS9 Via Emilia, che attraversa l'intero Comune da sud a nord, connettendosi all'innesto tra la A1 e la A51 e con il raccordo A1-SS9.

Altri assi stradali di una certa rilevanza per le connessioni comunali (indicati nella Tavola 8b dell'Aggiornamento del PGTU di San Donato Milanese, approvato con DCC n.47 del 30.10.2011 – cfr. Figura 13) sono rappresentati da:

- l'itinerario "circolare" costituito da via Morandi e viale De Gasperi, oltre che dal tratto centrale della SS9 Via Emilia;
- i tratti viari di collegamento tra l'itinerario "circolare" e le porte di accesso sulla Puallese, ossia via Triulziana-Marignano, via Moro, via 2 Giugno e via Maritano-Gela.

Nell'area più centrale sono presenti **elementi di moderazione del traffico** (quali la Zona 30 nelle vie Bellincioni e Agadir, in adiacenza agli istituti scolastici), mentre non sono presenti divieti di transito per i mezzi pesanti.

Figura 13 – Classificazione funzionale della rete viaria esistente del Comune di San Donato Milanese



Fonte: Tavola 8b dell'Aggiornamento del PGTU di San Donato Milanese (approvato con DCC n.47 del 30.10.2011)

Il Comune di San Donato Milanese è direttamente interessato da **servizi di trasporto pubblico su ferro**, rappresentati da (cfr. Figura 12):

- il servizio ferroviario Suburbano S1 Saronno-Lodi, lungo la linea Milano-Bologna, che ne attraversa interamente il territorio, con fermate intermedie nelle stazioni di San Donato Milanese FS e Borgo Lombardo, oltre che nella stazione di Rogoredo, in territorio di Milano (a poco più di 1,5km di distanza dal confine comunale), dove è possibile l'interscambio con la linea S13 Milano Bovisio-Pavia (che attraversa il Comune senza alcuna fermata) e dove è possibile accedere al servizio Alta Velocità Milano-Roma;
- il servizio metropolitano della M3, che fa capolinea nella fermata di San Donato (al limite esterno del confine con Milano).

3.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali

L'ambito Sud-Est, entro cui si colloca il Comune di **San Donato Milanese**, presenta una struttura insediativa che si è sviluppata prevalentemente lungo le direttrici viarie radiali rispetto a Milano, con una maggiore continuità lungo l'asse della via Emilia e in modo più frammentario lungo quello della Paullese, ma in entrambi i casi con una densificazione edilizia più marcata all'avvicinarsi al capoluogo. Lo spazio aperto, riservato in prevalenza alla funzione agricola, rappresenta ancora un elemento caratterizzante e qualificante del contesto sotto il profilo paesistico, oggetto di tutela in quanto ricadente entro i confini del Parco Agricolo Sud Milano.

Nel tessuto insediativo comunale spicca in modo particolare la presenza di uno dei **poli terziari** metropolitani di più matura formazione, costituito dall'insediamento del gruppo ENI, oltre ad altre realtà per **attività economiche** (industriali, artigianali, commerciali, terziario-direzionali e servizi), che si localizzano (come indicato nella Tavola 1.1pr del Piano delle Regole del PGT di San Donato Milanese, approvato con DCC n. 47 del 30.10.2011 – cfr. Figura 14):

- lungo la via Emilia;
- nella fascia ricompresa tra la A1 ed il raccordo autostradale;
- nell'area sud (a cavallo della A1) in continuità con la più vasta area industriale di San Giuliano Milanese;
- nel settore orientale del territorio comunale, essenzialmente in prossimità della Paullese.

Si rileva anche la presenza di due **aree edificate del tessuto economico dismesse o da riqualificare**, oggetto di specifici interventi di riqualificazione urbana, volti ad una loro riconversione funzionale prevalentemente residenziale.

Da informazioni sul **tessuto produttivo** del Comune di San Donato Milanese, desunte dal Portale "Investire sul territorio" di Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza, si evidenzia che, al giugno 2015:

- il numero di imprese attive totali³ è pari a 1.689, con un trend di crescita annuo pari all'1% nel 2014 (non molto al di sotto della media dell'Ambito Sud-Est, pari all'1,4%);
- il settore più attivo è quello dei servizi (810 imprese), seguito dal commercio (423 imprese), dalle costruzioni (294 imprese) e dall'industria (149 imprese), mentre la presenza dell'agricoltura risulta poco significativa (13 imprese).

Gli **obiettivi di sviluppo urbano** definiti nel PGT di San Donato Milanese prevedono, tra gli altri, il rafforzamento della struttura economica e produttiva, sia individuando aree di completamento industriale (Ambiti di Trasformazione a prevalente vocazione commerciale – AT.C, terziaria – AT.T, integrata industriale-artigianale – AT.I o Strategici – AT.S e Strategici Sovralocali – AT.SS a prevalente vocazione terziario-direzionale), sia con azioni volte a razionalizzare e riqualificare il tessuto produttivo e commerciale esistente.

Tali Ambiti di Trasformazione (come indicato nella Tavola 3.1dp del PGT di San Donato Milanese, approvato con DCC n. 47 del 30.10.2011 – cfr. Figura 15) sono localizzati prevalentemente:

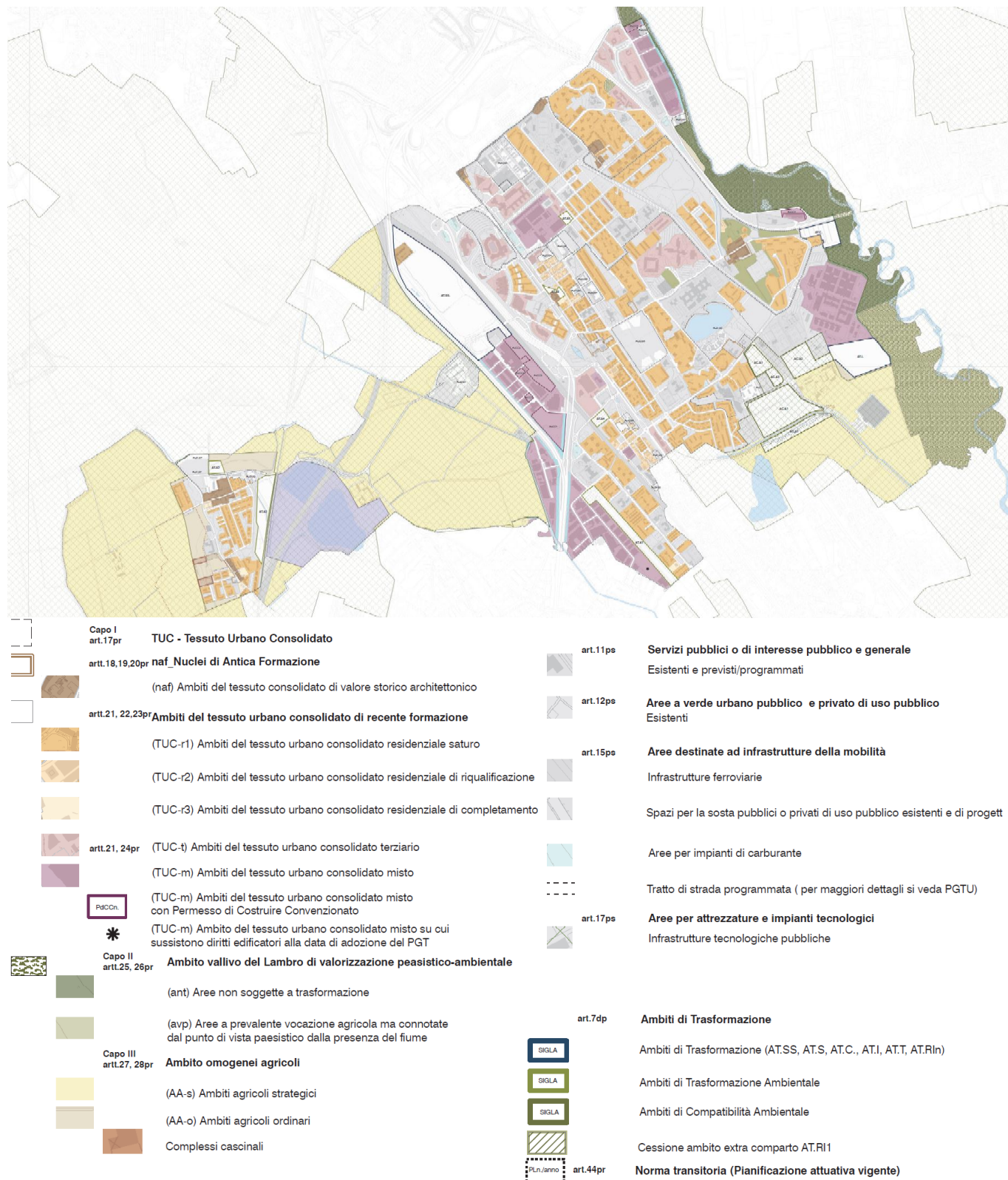
- nella fascia ricompresa tra la A1 ed il raccordo autostradale (AT.SS San Francesco);
- a sud di via De Gasperi (AT.S De Gasperi Est, in fase di realizzazione);
- nei pressi dell'insediamento di Bolgiano, a sud-est (AT.I ex-Laboratori di Bolgiano) e a

³ Agricoltura, commercio, costruzioni, industria e servizi.

nord, lungo la Paulllese (AT.C ex-Parco Tubi).

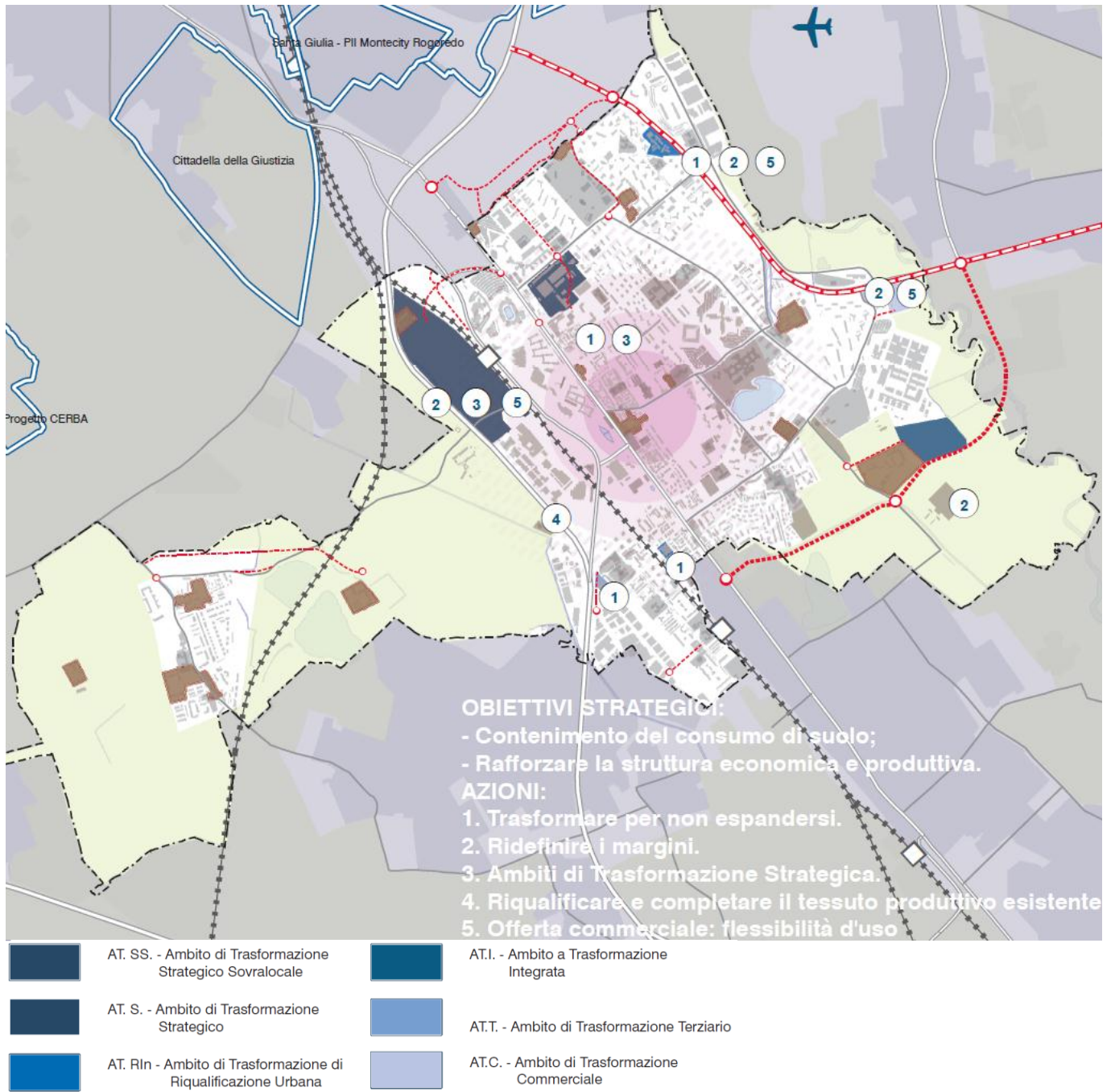
Con l'attuazione di tutte le previsioni relative al sistema insediativo delle attività economiche, il PGT prevede un aumento complessivo della SLP variabile (a seconda dei livelli di negoziazione) tra circa 224.200mq e circa 266.700mq.

Figura 14 - Classificazione in ambiti omogenei del territorio del Comune di San Donato Milanese



Fonte: Tavola 1.1pr del Piano delle Regole PGT di San Donato Milanese (approvato con DCC n. 47 del 30.10.2011)

Figura 15 – Le strategie di Piano e gli Ambiti di Trasformazioni del sistema insediativo del Comune di San Donato Milanese



Fonte: Tavola 3.1dp del PGT di San Donato Milanese (approvato con DCC n. 47 del 30.10.2011)

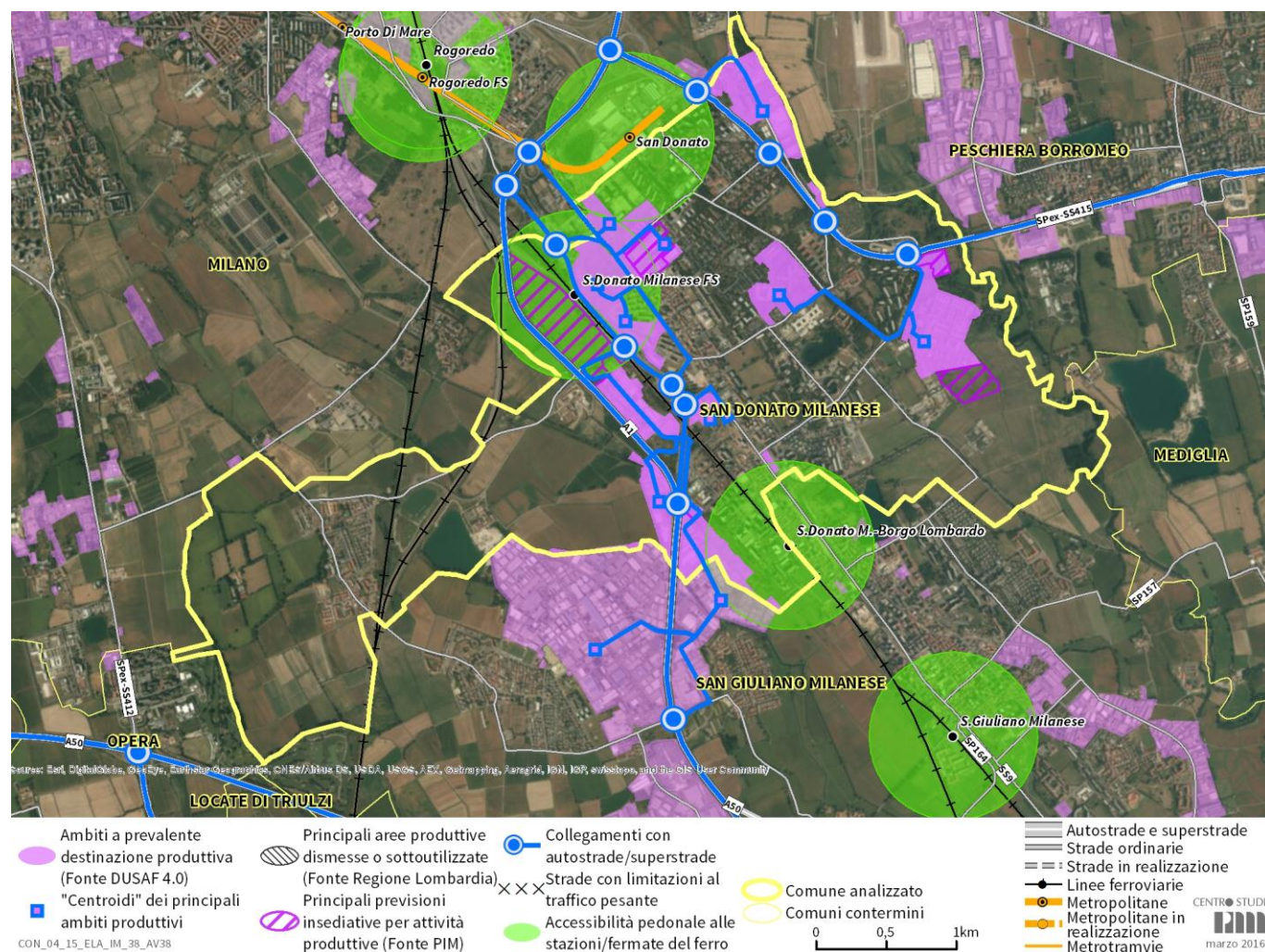
3.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi

Considerando gli **indicatori di accessibilità** calcolati nella ricerca “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza” N° 03/2015, emerge che il Comune di **San Donato Milanese** presenta, in linea generale:

- un livello di accessibilità stradale alto;
- un livello di accessibilità su ferro medio-alto;
- un livello di accessibilità agli aeroporti medio;
- un livello di accessibilità complessiva alto;
- un grado di correlazione tra indicatore di accessibilità complessiva e assetto socio-economico che lo posiziona nella categoria “A” (Comuni con buona accessibilità complessiva “stradale” + “su ferro” ed un’elevata densità di popolazione/addetti).

Focalizzando l’attenzione sui **principali ambiti produttivi** e sulla loro localizzazione rispetto alle reti infrastrutturali si evidenzia la situazione rappresentata nella Figura 16, dalla cui lettura si possono trarre le considerazioni riportate di seguito.

Figura 16 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di San Donato Milanese



I comparti produttivi di San Donato Milanese risultano dotati di **condizioni di accessibilità stradale decisamente buone**, dovute essenzialmente alla localizzazione degli insediamenti prevalentemente in prossimità dei numerosi svincoli e intersezioni lungo la rete di grande comunicazione tangenziale e radiale rispetto a Milano (A51, A1 e Pausellese) o, comunque con essi adeguatamente collegati (come nel caso del comparto più centrale, tra via De Gasperi e via Martiri di Cefalonia).

Le zone oggetto di moderazione del traffico sono tutte poste nell'area più centrale, non interessata dagli itinerari di accesso ai principali ambiti produttivi.

Alcune aree godono anche di **buone condizioni di accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro**: si tratta di quelle localizzate lungo il corridoio della ferrovia, che ricadono nell'ambito d'influenza delle due fermate ferroviarie cittadine e, seppure più limitatamente, in quello del capolinea della metropolitana M3.

I **giudizi qualitativi sintetici** sui principali aspetti valutati per esprimere l'accessibilità degli ambiti produttivi di San Donato Milanese sono riportati nella tabella seguente, nella quale vengono messi a confronto anche con il livello dell'indicatore di accessibilità comunale complessiva.

Elemento di valutazione	Giudizio qualitativo	Punteggio
Grado di interconnessione dei comparti produttivi con la rete stradale principale	Buono	+ 1
Vicinanza dei comparti produttivi alla rete stradale principale	Buona	+ 1
Organizzazione dei percorsi di accesso ai comparti produttivi	Buona	+ 1
Presenza di limitazioni al transito dei mezzi pesanti lungo i percorsi di accesso ai comparti produttivi	Assente	+ 1
Omogeneità dell'offerta infrastrutturale ai servizio dei comparti produttivi	Buona	+ 1
Interferenza dei percorsi di accesso ai comparti produttivi con il sistema residenziale	Media	0
Grado di accessibilità dei comparti produttivi con il sistema del trasporto pubblico su ferro	Medio (solo per alcune aree del territorio comunale)	0
Giudizio complessivo sull'accessibilità degli ambiti produttivi	BUONO	+ 5
Indicatore comunale di accessibilità complessiva *	ALTO	(3,515)

* cfr. Ricerca N° 03/2015 "L'accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza"

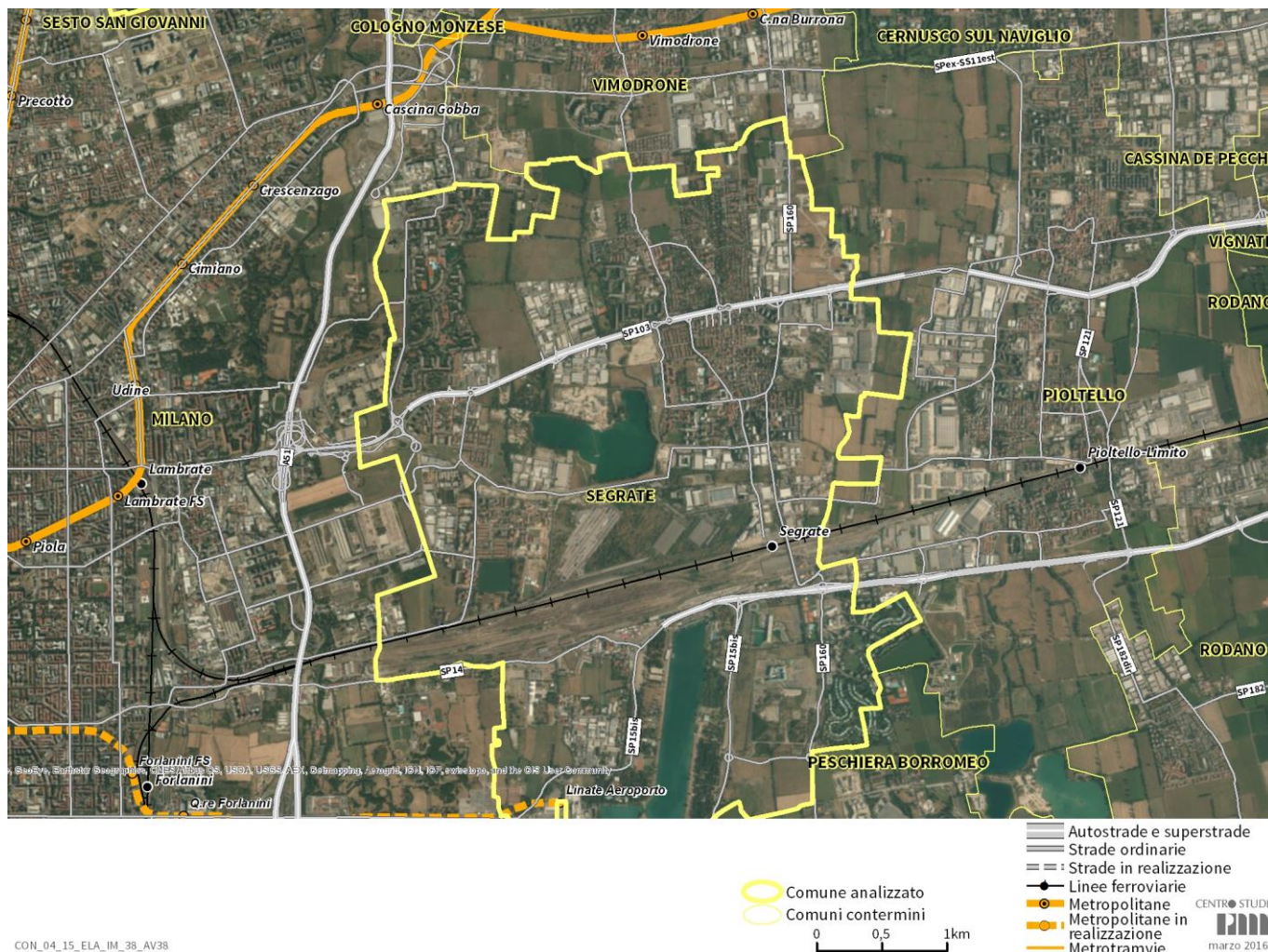
In conclusione si può affermare che il Comune di San Donato Milanese, dotato di un livello di accessibilità comunale complessiva alto, presenta anche un buon livello di accessibilità dei propri ambiti produttivi.

4. L'accessibilità degli ambiti produttivi del Comune di Segrate

4.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale

Il Comune di **Segrate** si colloca nel territorio di prima cintura ad est di Milano, nei pressi del sistema tangenziale e della cintura ferroviaria milanese, su cui si attestano gli assi stradali e del trasporto pubblico su ferro diretti verso l'area bergamasca e bresciana.

Figura 17 - Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di Segrate



Il territorio di Segrate è direttamente interessato da **direttrici stradali afferenti alla maglia ordinaria principale** di penetrazione verso il capoluogo delle direttrici stradali di grande comunicazione provenienti dalla zona orientale dell'area metropolitana (cfr. Figura 17):

- la SP103 Cassanese, posta più a nord, con caratteristiche di viabilità urbana di scorrimento con intersezioni a rotatoria, che attraversa l'abitato di Segrate fino ad attestarsi sullo svincolo di Lambrate lungo al A51 Tangenziale Est di Milano; in seguito alla realizzazione della variante esterna della SP13 a sud dell'area urbana, sarà possibile attribuire all'attuale asse stradale un ruolo più consono alla propria connotazione funzionale, ma non vi sono certezze in merito alle tempistiche di avvio dei lavori per tale intervento infrastrutturale;
- la SP14 Rivoltana, posta più a sud, con caratteristiche di superstrada con svincoli a due livelli nella tratta ad est dell'Idroscalo, ma ancora con intersezioni a rotatoria nella tratta ad ovest, che si attesta sulla A51 in corrispondenza dello svincolo di Forlanini-Linate.

Poco esternamente rispetto al confine comunale si posizionano:

- la A51 (a ovest), che garantisce le connessioni reciproche tra le diverse direttrici radiali;
- la SPexSS11 Padana Superiore (a nord), con andamento parallelo a Cassanese e Rivoltana, anch'essa attestata sulla A51, in corrispondenza dello svincolo di C.na Gobba.

Altri assi stradali di una certa rilevanza per le connessioni comunali e intercomunali sono rappresentati da:

- l'itinerario nord-sud costituito da via Di Vittorio (proveniente dalla SPexSS11 a Vimodrone), via Morandi (asse centrale cittadino, che collega fra loro Cassanese e Rivoltana) e la SP160-via San Bovio (diretta verso Peschiera Borromeo);
- la SP15bis-via Circonvallazione Idroscalo che, provenendo da Peschiera Borromeo, si attesta sulla SP14;
- l'itinerario (anch'esso nord-sud) di via Olgettina e via Fratelli Cervi, che collega il nodo di Cascina Gobba con l'Ospedale San Raffaele, il quartiere di Milano 2 e la Cassanese.

In corrispondenza di alcune strade di accesso ai quartieri Redecesio, Lavanderie, Milano 2 Rovagnasco, Villaggio Ambrosiano e Segrate Centro sono presenti **divieti di transito per i mezzi pesanti** tra cui, in particolare, lungo il ponte ferroviario di via Morandi.

Il Comune di Segrate è interessato da **servizi di trasporto pubblico su ferro** rappresentati da (cfr. Figura 17):

- i servizi ferroviari Suburbani S5 Varese-Treviglio e S6 Novara-Treviglio, che si sviluppano lungo la linea Milano-Brescia, che ne attraversa direttamente il territorio, con fermata nella stazione posta al margine sud dell'area urbana;
- il servizio metropolitano della M2, sebbene transitante esternamente rispetto al confine comunale, a ovest (tratta urbana fino a Cascina Gobba) e a nord (ramo extraurbano diretto a Gessate), le cui fermate più prossime, raggiungibili attraverso percorsi stradali di 2/3km massimi, sono quelle di Cascina Gobba, Vimodrone e Cascina Burrone.

Occorre segnalare, inoltre, che sono in corso i lavori per la costruzione della linea metropolitana leggera M4 Lorenteggio-Linate, il cui capolinea orientale si collocherà in corrispondenza dell'accesso allo scalo aeroportuale, al confine meridionale di Segrate.

4.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali

L'ambito Est Asse Ferrovia, entro cui si colloca il Comune di **Segrate**, presenta una struttura territoriale non omogenea, con porzioni densamente costruite con caratteri decisamente metropolitani (nell'area di prima cintura, in più diretta relazione con Milano) ed altre che si connotano come territori rurali, con piccoli nuclei urbani collocati entro grandi estensioni agricole.

L'assetto del tessuto insediativo comunale ha avuto origine dai piccoli insediamenti a prevalente carattere agricolo che ancora oggi si possono ritrovare come matrice nei quartieri cittadini, che hanno risentito dei processi di espansione del confinante capoluogo, evolvendo in una struttura fortemente urbanizzata (con episodi insediativi residenziali e terziari anche di notevole qualità urbana) il cui impianto morfologico è articolato per nuclei/polarità autonome, dotate di una propria immagine identitaria, ma fra loro slegate. Inoltre, si evidenzia ancora la presenza di comparti agricoli, che risultano, però, sfrangiati, disaggregati ed irrisolti nel loro rapporto con il contesto urbanizzato circostante, anche a causa dei vincoli infrastrutturali e ambientali rappresentati dal fascio ferroviario, dalle cave, dall'Idroscalo e, seppure più marginale, dall'aeroporto di Linate.

La crescita per quartieri ha comportato lo sviluppo di altrettante **aree industriali e terziarie**, anche di dimensioni considerevoli, che oggi risultano intercluse nel tessuto residenziale (come evidenziato nella Tavola C4 del Piano delle Regole del PGT di Segrate, approvato con DCC n. 11 del 14.02.2012 – cfr. Figura 18), localizzate in particolare:

- ad est degli abitati di Segrate Centro e Villaggio Ambrosiano, incernierati sulla Cassanese;
- nell'area intermedia tra gli abitati di Milano 2 e Lavanderie (a ovest) e del Villaggio Ambrosiano (a est), anche in questo caso incernierati sulla Cassanese;
- nei pressi dell'abitato di Redecesio, prevalentemente a nord, lungo via Redecesio, e, a ovest, al confine con Milano;
- a nord e ad ovest dell'abitato di San Felice, lungo la SP160-via San Bovio;
- a sud dell'abitato di Novegro, lungo la Rivoltana;
- nelle aree attigue allo scalo ferroviario, dove si sono sviluppate in modo diffuso e poco coordinato attività legate essenzialmente alla logistica (in linea con la sua allora prevista evoluzione in Centro Intermodale), che si estendono anche nei Comuni contermini (Milano e Pioltello).

L'area dell'ex-Dogana rappresenta la principale **area dismessa** sul territorio comunale, alla quale si affiancano altri ambiti del tessuto economico oggetto di riqualificazione e riuso, generalmente con riconversione in destinazioni residenziali.

Da informazioni sul **tessuto produttivo** del Comune di Segrate, desunte dal Portale "Investire sul territorio" di Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza, si evidenzia che, al giugno 2015:

- il numero di imprese attive totali⁴ è pari a 2.340, con un trend di crescita annuo pari allo 0,2% nel 2014 (poco al di sotto della media dell'Ambito Est Asse Ferrovia, pari allo 0,7%);
- il settore più attivo è quello dei servizi (1.168 imprese), seguito dal commercio (696 imprese), dalle costruzioni (239 imprese) e dall'industria (215 imprese), mentre la presenza dell'agricoltura risulta poco significativa (22 imprese).

Figura 18 - Destinazioni d'uso prevalenti del sistema insediativo del Comune di Segrate



Fonte: Tavola C4 del Piano delle Regole del PGT di Segrate (approvato con DCC n. 11 del 14.02.2012)

Le **previsioni di sviluppo insediativo** definite nel PGT di Segrate hanno l'obiettivo di riorganizzare e trasformare progressivamente i quartieri cittadini in un sistema urbano vero e proprio, a seconda dei casi, attraverso la riqualificazione dell'impianto esistente o la riqualificazione delle zone degradate, sempre nel rispetto della sostenibilità complessiva e della salvaguardia ambientale.

Le aree di trasformazione vengono distinte in relazione al loro stato di attuazione, ossia Piani Attuativi in corso di realizzazione, Piani Attuativi approvati e nuove aree di trasformazione private, oltre ad ambiti per i quali è auspicabile un processo di evoluzione urbana, subordinato

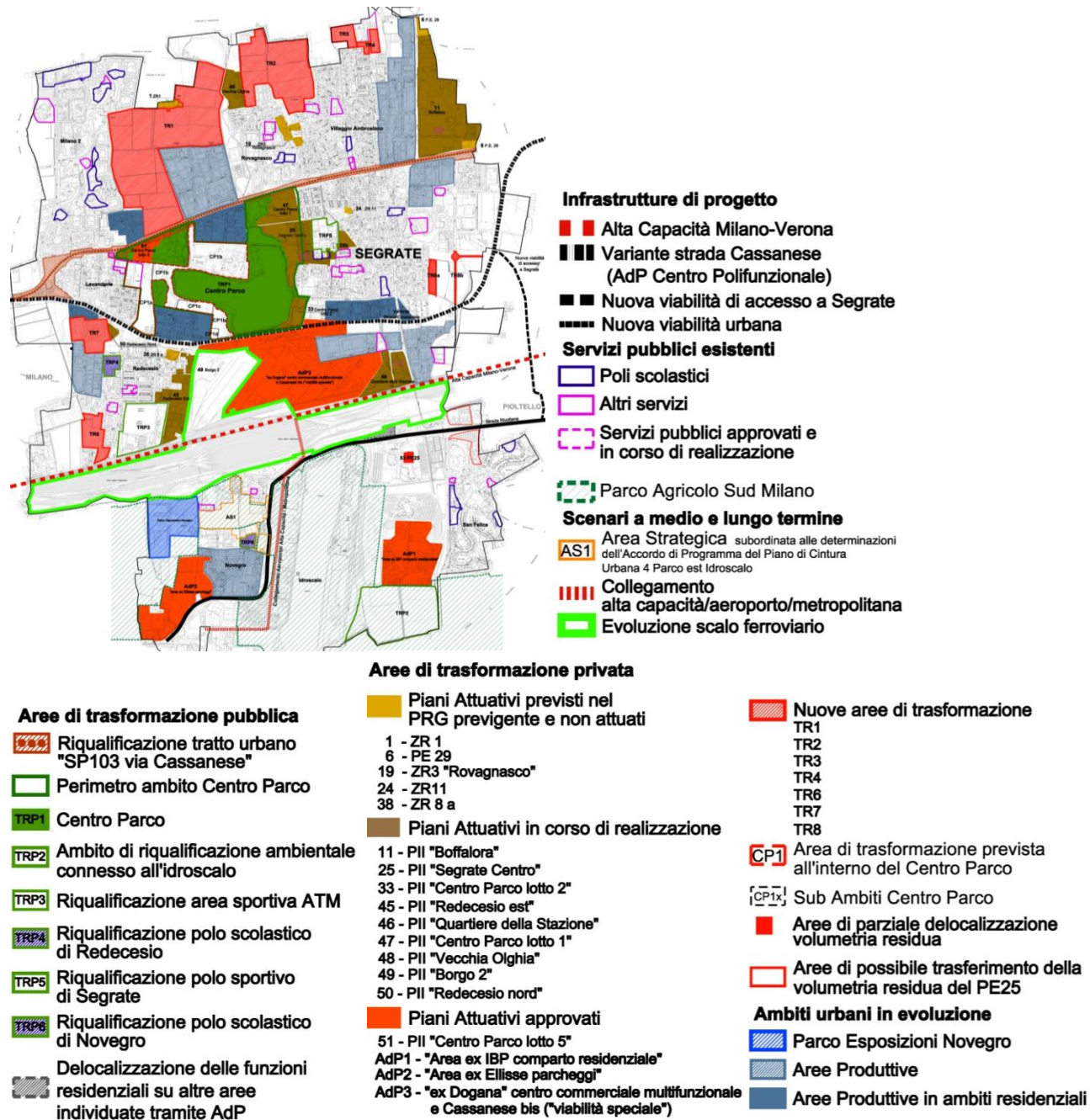
⁴ Agricoltura, commercio, costruzioni, industria e servizi.

a specifici successivi approfondimenti (come indicato nella Tavola A14 del PGT di Segrate, approvato con DCC n. 11 del 14.02.2012 – cfr. Figura 19).

Nella maggior parte dei casi si tratta di aree a destinazione residenziale o mista, nelle quali la quota relativa alla destinazione per attività economiche (terziarie, commerciali e produttive) risulta marginale, ad eccezione dell'area dismessa dell'ex-Dogana (lungo il fronte nord del fascio dei binari ferroviari), interamente a vocazione commerciale, terziaria e ricettiva. Si segnalano, inoltre, tra le più generali politiche di evoluzione urbana, quelle relative all'incentivazione alla dislocazione delle attività produttive esistenti in ambiti esterni al centro abitato, all'incentivazione delle attività commerciali nella riqualificazione degli ambiti centrali ed al potenziamento del polo fieristico di Novegro.

Con l'attuazione di tutte le previsioni relative al sistema insediativo delle attività economiche, il PGT prevede un aumento complessivo della SLP pari a circa 333.200mq.

Figura 19 - Aree di trasformazione del Comune di Segrate



Fonte: Tavola A14 del PGT di Segrate (approvato con DCC n. 11 del 14.02.2012)

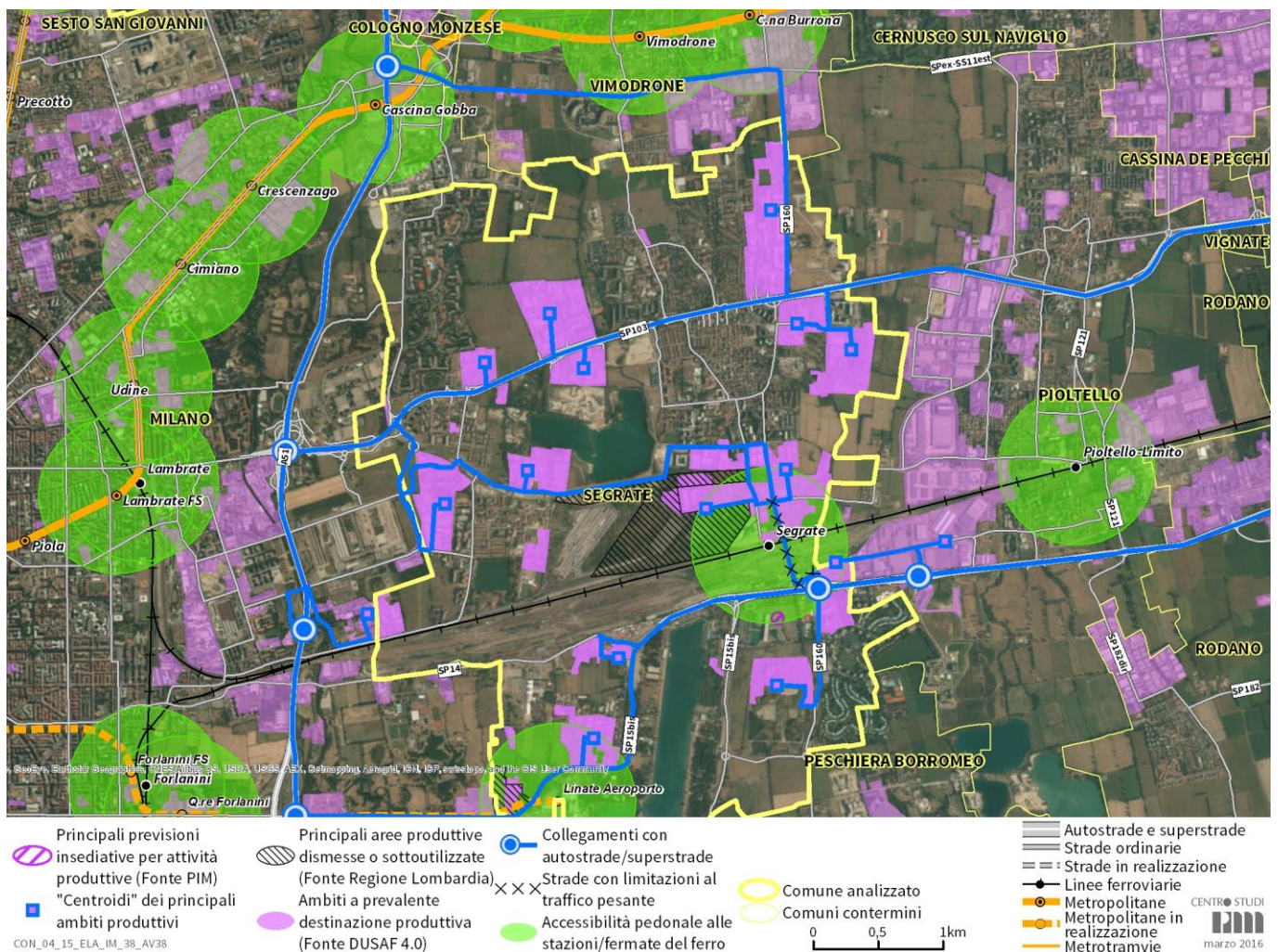
4.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi

Considerando gli **indicatori di accessibilità** calcolati nella ricerca “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza” N° 03/2015, emerge che il Comune di **Segrate** presenta, in linea generale:

- un livello di accessibilità stradale alto;
- un livello di accessibilità su ferro medio;
- un livello di accessibilità agli aeroporti medio;
- un livello di accessibilità complessiva medio-alto;
- un grado di correlazione tra indicatore di accessibilità complessiva e assetto socio-economico che lo posiziona nella categoria “A” (Comuni con buona accessibilità complessiva “stradale” + “su ferro” ed un’elevata densità di popolazione/addetti).

Focalizzando l’attenzione sui **principali ambiti produttivi** e sulla loro localizzazione rispetto alle reti infrastrutturali si evidenzia la situazione rappresentata nella Figura 20, dalla cui lettura si possono trarre le considerazioni riportate di seguito.

Figura 20 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di Segrate



I comparti produttivi di Segrate risultano dotati di **condizioni di accessibilità stradale buone**, dovute essenzialmente alla dislocazione degli insediamenti lungo i principali assi viari che, partendo dal sistema tangenziale milanese (A51), attraversano l'intero territorio comunale diretti verso est (Cassanese e Rivoltana, ma anche la SPexSS11 Padana Superiore, posta esternamente a nord del territorio comunale).

Il mancato potenziamento di tali itinerari nelle tratte più prossime a Milano (in primis la realizzazione della variante alla Cassanese a sud dell'abitato di Segrate) costituisce un elemento di criticità, da un lato, penalizzando le condizioni di vivibilità delle aree urbane attraversate dall'attuale viabilità, dall'altro, condizionando le opportunità di un ulteriore sviluppo del sistema economico (ad esempio in corrispondenza dell'area dismessa dell'ex-Dogana).

Il divieto di transito per i mezzi pesanti lungo il ponte ferroviario di via Morandi costituisce un'ulteriore criticità, limitando le possibilità di connessione tra gli insediamenti produttivi e gli assi stradali posti a nord e a sud della ferrovia.

Solo le aree produttive localizzate nell'**area circostante alla fermata ferroviaria** (a nord del fascio dei binari) godono anche di **buone condizioni di accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro**, risultando facilmente raggiungibili anche dall'utenza del servizio pubblico, così come, potenzialmente, quelle più prossime al capolinea della linea metropolitana M4 in fase di realizzazione. Le fermate della metropolitana M2 risultano, invece, tutte ad una distanza pedonale troppo elevata e la possibilità di un loro collegamento con i comparti produttivi di Segrate può essere valutata solo in sinergia con i percorsi dei servizi delle autolinee.

I **giudizi qualitativi sintetici** sui principali aspetti valutati per esprimere l'accessibilità degli ambiti produttivi di Segrate sono riportati nella tabella seguente, nella quale vengono messi a confronto anche con il livello dell'indicatore di accessibilità comunale complessiva.

Elemento di valutazione	Giudizio qualitativo	
Grado di interconnessione dei comparti produttivi con la rete stradale principale	Buono	+ 1
Vicinanza dei comparti produttivi alla rete stradale principale	Buona	+ 1
Organizzazione dei percorsi di accesso ai comparti produttivi	Buona	+ 1
Presenza di limitazioni al transito dei mezzi pesanti lungo i percorsi di accesso ai comparti produttivi	Mediamente influente	0
Omogeneità dell'offerta infrastrutturale a servizio dei comparti produttivi	Buona	+ 1
Interferenza dei percorsi di accesso ai comparti produttivi con il sistema residenziale	Significativa	- 1
Grado di accessibilità dei comparti produttivi con il sistema del trasporto pubblico su ferro	Limitato	0
Giudizio complessivo sull'accessibilità degli ambiti produttivi	DISCRETO	+ 3
Indicatore comunale di accessibilità complessiva *	MEDIO-ALTO	(2,293)

* cfr. Ricerca N° 03/2015 "L'accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza"

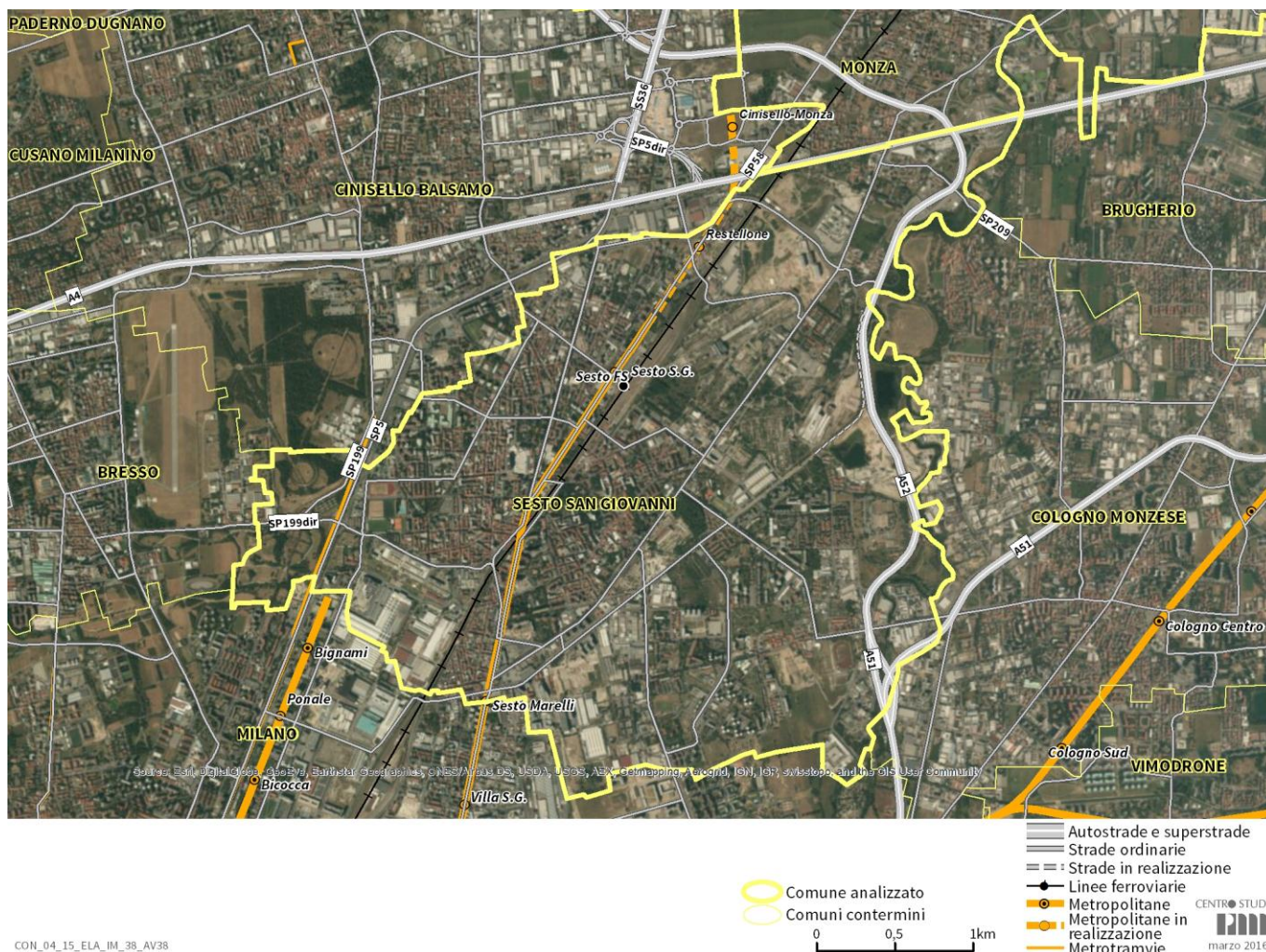
In conclusione si può affermare che il Comune di Segrate, dotato di un livello di accessibilità comunale complessiva medio-alto, presenta un discreto livello di accessibilità dei propri ambiti produttivi.

5. L'accessibilità degli ambiti produttivi del Comune di Sesto San Giovanni

5.1 Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale

Il Comune di **Sesto San Giovanni** si colloca nel comparto densamente urbanizzato ed infrastrutturato immediatamente a nord di Milano, attraversato dalle direttrici di mobilità (stradale e del trasporto su ferro) che originano radialmente dall'area centrale in direzione Monza e dove si sviluppano anche importanti percorsi per i collegamenti in direzione tangenziale che attraversano l'intera fascia del nord milanese.

Figura 21 - Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di Sesto San Giovanni



CON_04_15_ELA_IM_38_AV38

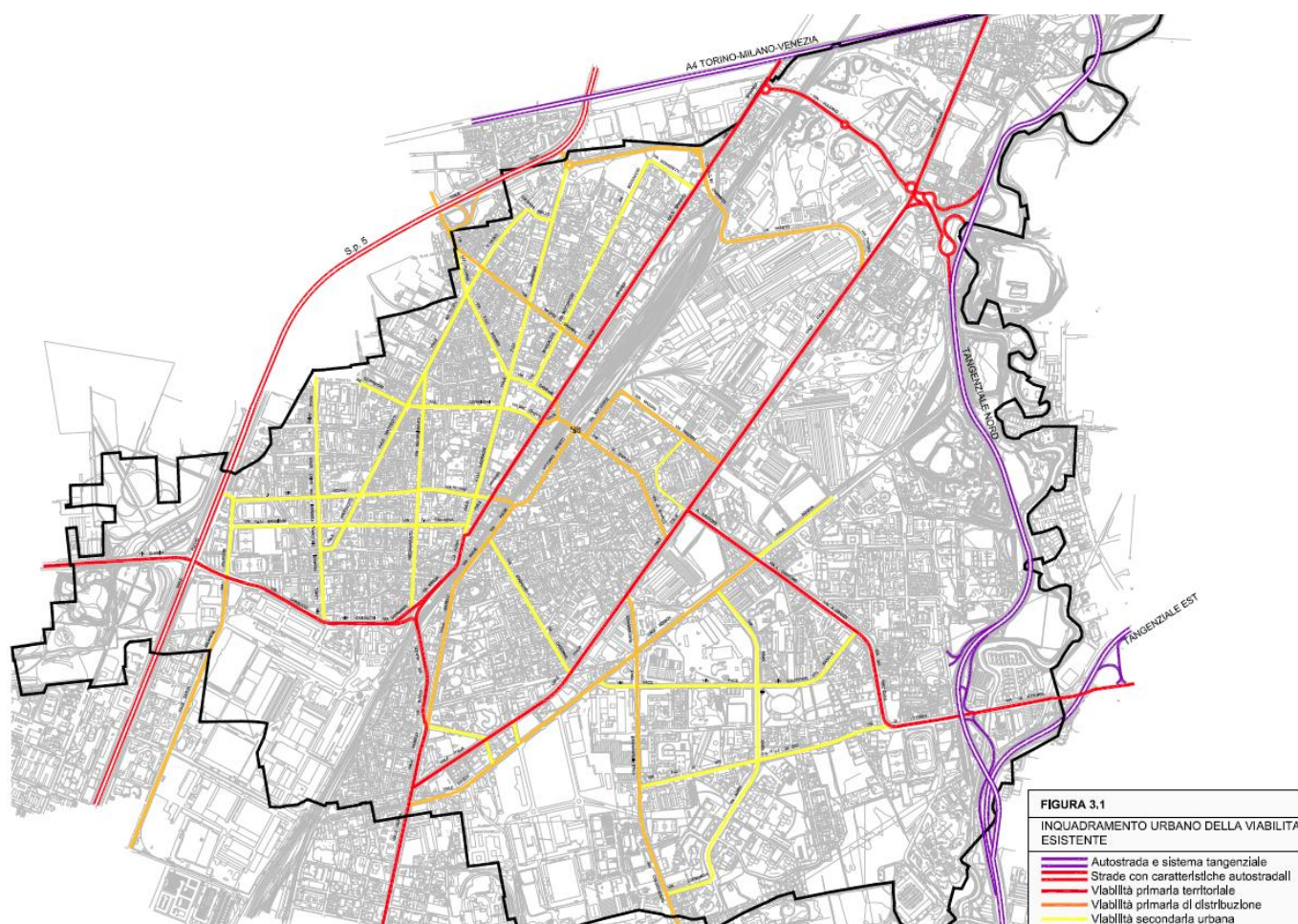
Il territorio di Sesto San Giovanni è direttamente interessato da numerose **direttrici stradali di grande comunicazione o afferenti alla maglia ordinaria principale** (cfr. Figura 21):

- l'autostrada A4 Milano-Torino, che lambisce il confine nord, interconnettendosi con la A52 (a est) e con la SS36 (poco esternamente ad ovest);
- la A51 Tangenziale Est di Milano, che lambisce il confine sud-est, dove si posizionano lo svincolo di interconnessione con la A52 e quello di Cologno Monzese sud;
- la A52 Tangenziale Nord di Milano che, originando dalla A51 (nei pressi della quale si posiziona lo svincolo di Sesto San Giovanni sud), aggira ad est l'area urbana fino ad interconnettersi con la A4;
- la SP5 Villa di Monza (qui denominata viale Fulvio Testi) che, provenendo da Milano, aggira ad ovest l'area urbana e si interconnette con la A4 poco a nord del confine comunale, da dove prosegue con la superstrada Valassina – SS36 del Lago di Como e dello Spluga (a sua volta interconnessa con la A52);
- viale Italia, asse centrale principale che, provenendo dal viale delle Industrie di Monza (dove svincola con la A52), attraversa interamente il territorio comunale e prosegue verso Milano (viale Monza).

Altri assi stradali di una certa rilevanza per le connessioni comunali (indicati nella Figura 3.1 del PGTU di Sesto San Giovanni, approvato con DCC del 07.07.2008 – cfr. Figura 22) sono rappresentati da:

- via Gramsci, altro asse centrale principale parallelo alla ferrovia che, provenendo da Monza (dove svincola con la A52), attraversa quasi interamente il territorio comunale per poi proseguire, verso ovest (viale Fulvio Testi e Bresso), con l'itinerario di via Carducci e via Clerici e, verso sud (Milano), con via Buozzi, che si immette su viale Italia-viale Monza;
- l'itinerario di via Generale Cantore-via Giuseppe di Vittorio che, partendo da viale Italia, si dirige verso est (Cologno Monzese), intercettando sia la A52 che la A51;
- via Vulcano che, nell'area nord del Comune, connette tra loro via Gramsci, viale Italia e la A52.

Figura 22 - Inquadramento urbano della viabilità esistente del Comune di Sesto San Giovanni



Fonte: Figura 3.1 del PGTU di Sesto San Giovanni (approvato con DCC del 07.07.2008)

Occorre, inoltre, segnalare che sono in corso (da parte del Comune) i lavori per la costruzione del collegamento tra viale Edison e l'innesto sulla A52 di via Vulcano-viale Italia che, come indicato nella Figura 3.3 del PGTU di Sesto San Giovanni, approvato con DCC del 07.07.2008 (cfr. Figura 23), consentirà una modifica dell'assetto gerarchico della rete urbana, rendendo disponibile un itinerario più esterno rispetto all'attuale asse centrale di viale Italia.

Lungo il tratto di viale Italia a nord di via Vulcano (e viabilità limitrofa) vige il **divieto di transito ai mezzi pesanti**, così come lungo la viabilità del quartiere nei pressi della fermata M1 di Sesto Marelli e nella zona di Cascina Gatti a sud-est, dove è istituita una ZTL.

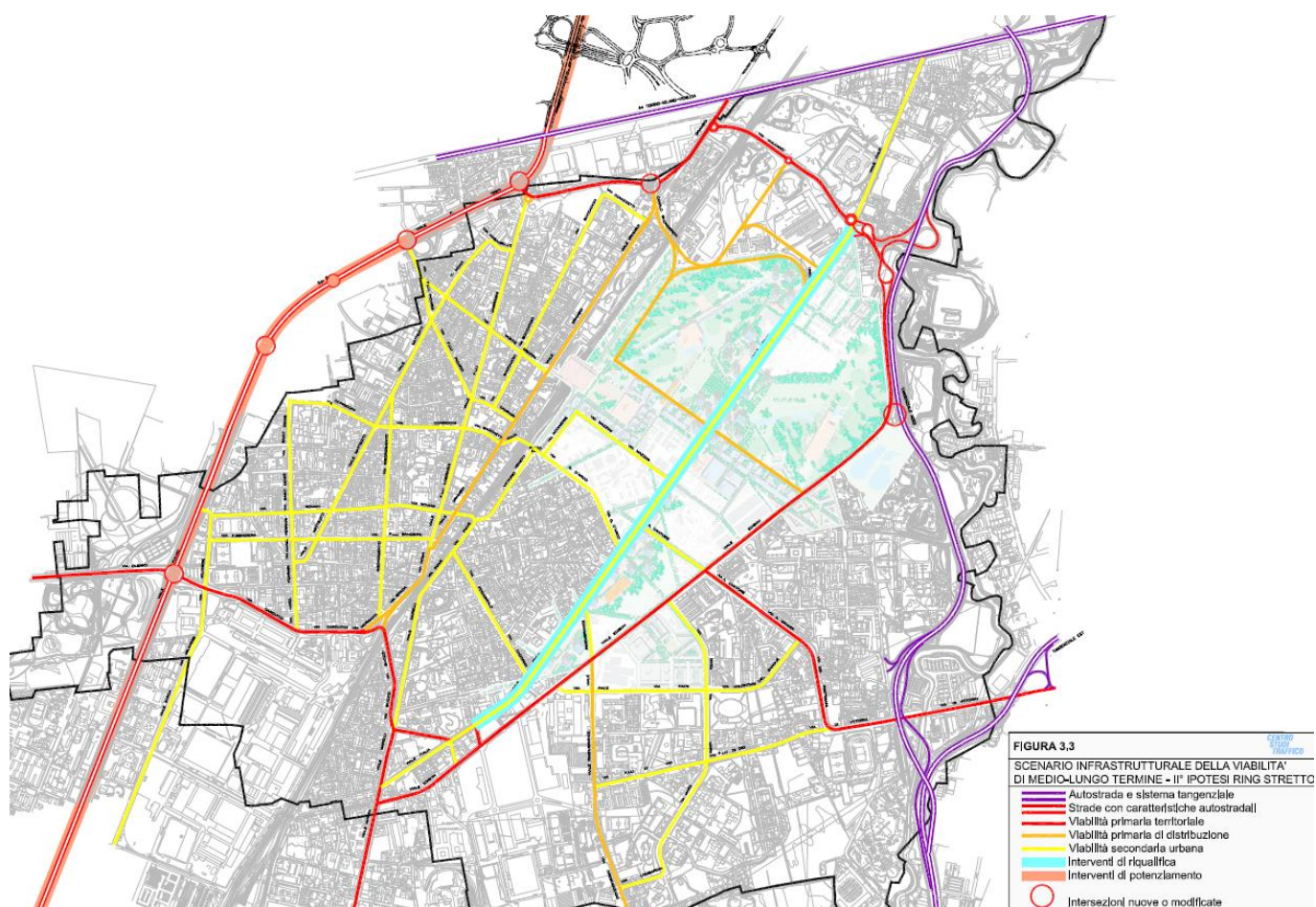
Il Comune di Sesto San Giovanni è direttamente interessato da **servizi di trasporto pubblico su ferro**, rappresentati da (cfr. Figura 21):

- i servizi ferroviari Suburbani S7 MI P.ta Garibaldi-Molteno-Lecco, S8 MI P.ta Garibaldi-Carnate-Lecco, S9 Saronno-Seregno-Albairate e S11 Rho-MI P.ta Garibaldi-Como-

Chiasso, che si sviluppano lungo la linea Milano-Monza, fermandosi nella stazione localizzata in centro città;

- il servizio metropolitano della M1, con fermate a Sesto Marelli M1, Sesto Rondò e nel capolinea di Sesto 1° maggio FS (all'interscambio con la ferrovia); attualmente sono in corso i lavori per la costruzione del prolungamento della linea fino all'area di Bettola, al confine tra Monza e Cinisello Balsamo, con una nuova fermata intermedia a Sesto San Giovanni (Restellone);
- il servizio metropolitano della M5, il cui capolinea Bignami è localizzato lungo viale Fulvio Testi, poco esternamente rispetto al territorio Comunale;
- la metrotranvia 31 MI Bicocca M5-Cinisello, che effettua tre fermate a servizio di Sesto San Giovanni, lungo viale Fulvio Testi.

Figura 23 – Scenario infrastrutturale della viabilità di medio-lungo termine (“ring” stretto) per il Comune di Sesto San Giovanni



Fonte: Figura 3.3 del PGTU di Sesto San Giovanni (approvato con DCC del 07.07.2008)

5.2 Assetto insediativo e previsioni urbanistiche comunali

L'ambito Nord, entro cui si colloca il Comune di **Sesto San Giovanni**, si presenta come un territorio che, nel secolo scorso, è stato interessato da consistenti processi di industrializzazione ed urbanizzazione, dovuti all'espansione della città centrale.

Oggi, invece, in conseguenza dei fenomeni di ristrutturazione produttiva e di riconversione occupazionale, emerge una sempre più pressante richiesta di miglioramento delle condizioni di abitabilità, da attuare attraverso importanti processi di trasformazione economica, sociale e urbanistica.

L'assetto del tessuto insediativo comunale attuale ha risentito delle dinamiche evolutive storiche (con il passaggio da territorio rurale a città delle fabbriche, al successivo declino industriale, fino al processo di riconversione in corso), la cui "impronta" sul territorio permette

di identificare nella città settori a diversa vocazione funzionale prevalente (come indicato nella Tavola US 01 del PGT di Sesto San Giovanni, versione approvata con DCC n. 32 del 16.07.2009, confermata nelle varianti successive – cfr. Figura 24).

Vi sono aree dove prevale il tessuto residenziale, ossia la “città storica”, ad est della ferrovia (dove emerge la presenza di ville padronali ora sede di servizi cittadini), la “città del novecento”, ad ovest della ferrovia (costituita da tessuto residenziale solido) e la “città giardino”, a sud-est oltre viale Edison (di più recente realizzazione, con una forte presenza di edilizia residenziale pubblica e con una struttura più ariosa, contraddistinta da grandi viali alberati).

In questi settori residenziali spiccano alcune frammentarie permanenze di attività produttive, ma le aree dove si addensano in modo più evidente gli **insediamenti per attività economiche** sono localizzate:

- a sud-ovest (estese con continuità anche nel territorio contermini di Milano), frutto del percorso di riconversione delle grandi fabbriche, che, in questa parte del Comune, ha già prodotto i propri risultati, con sostituzioni funzionali prevalentemente terziarie, processi di riorganizzazione e ammodernamento della produzione manifatturiera o costituzione di distretti per piccole imprese;
- a cavallo della confluenza tra la A51 e la A52, presentandosi come un'estensione dei più vasti comparti produttivi del vicino Comune di Cologno Monzese.

A nord e, in parte, lungo l'asse di viale Edison, vi sono, invece, vaste porzioni di territorio occupate dalle **grandi fabbriche ormai dismesse** (ex Falk in primis), che si configurano ancora come estesi vuoti urbani.

Da informazioni sul **tessuto produttivo** del Comune di Sesto San Giovanni, desunte dal Portale “Investire sul territorio” di Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza, si evidenzia che, al giugno 2015:

- il numero di imprese attive totali⁵ è pari a 5.420, con un trend di crescita annuo pari all'1,6% nel 2014 (in linea con la media dell'Ambito Nord, pari all'1,8%);
- il settore più attivo è quello dei servizi (2.454 imprese), seguito dal commercio (1.472 imprese), dalle costruzioni (950 imprese) e dall'industria (528 imprese), mentre la presenza dell'agricoltura risulta poco significativa (16 imprese).

Le indicazioni del PGT di Sesto San Giovanni per quanto riguarda la “**città in trasformazione**” si concretizzano (come indicato nella Tavola QP.01 del PGT di Sesto San Giovanni, rettifiche e varianti approvate con DCC n. 61 del 20.12.2010, n. 50 del 15.11.2011 e n. 48 del 29.10.2012 – cfr. Figura 25) nella definizione di tre tipologie di Ambiti di Trasformazione: strategica (ATs, corrispondenti alle principali aree dismesse ex Falk ed ex Scalo ferroviario, oltre all'area produttiva esistente tra via Adige ed Edison, da riconvertire), specialistica (ATsp) ed integrata (ATi), oltre ad aree oggetto di trasformazione con strumenti attuativi vigenti, ma solo parzialmente realizzati (PII ex Ercole Marelli e PP Vulcano), per i quali occorre valutare la possibilità di eventuali riconversioni funzionali per le parti inattuate.

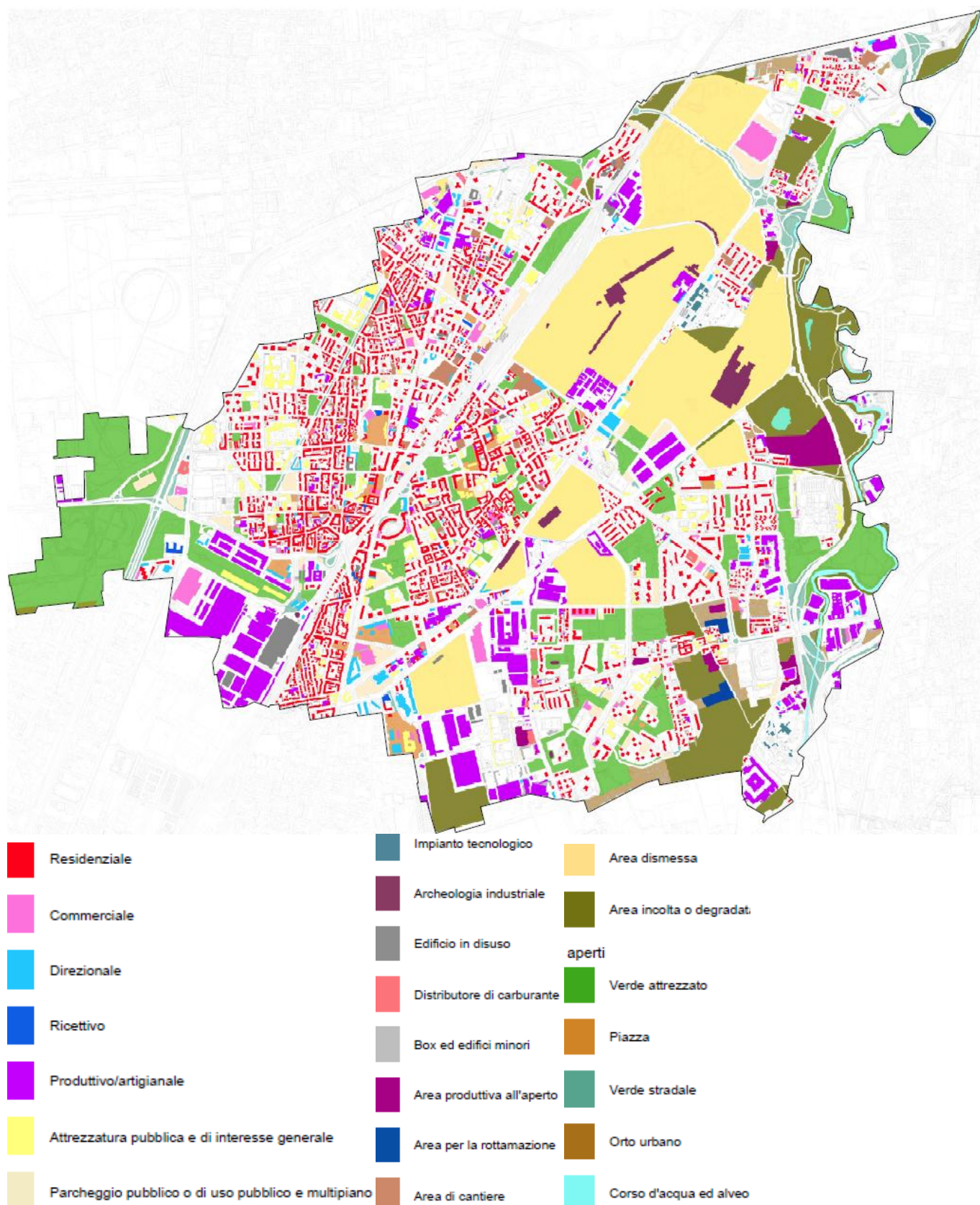
Le trasformazioni urbanistiche contraddistinte da una prevalente vocazione per attività economiche sono rappresentate da:

- alcuni ATsp di dimensioni piuttosto limitate (dove incentivare l'insediamento di piccole e medie imprese a carattere produttivo), localizzati generalmente a ridosso del confine comunale, nei pressi di snodi viabilistici;
- le parti non realizzate dei piani attuativi vigenti, sebbene da ridefinire in termini di funzioni.

Il PGT prevede meccanismi di determinazione della capacità edificatoria delle aree di trasformazione, ma, in relazione alle numerose variabili in gioco, non determina l'effettiva entità dell'aumento di SLP derivante dalle previsioni per il sistema insediativo delle attività economiche.

⁵ Agricoltura, commercio, costruzioni, industria e servizi.






Figura 24 – Uso del suolo del Comune di Sesto San Giovanni

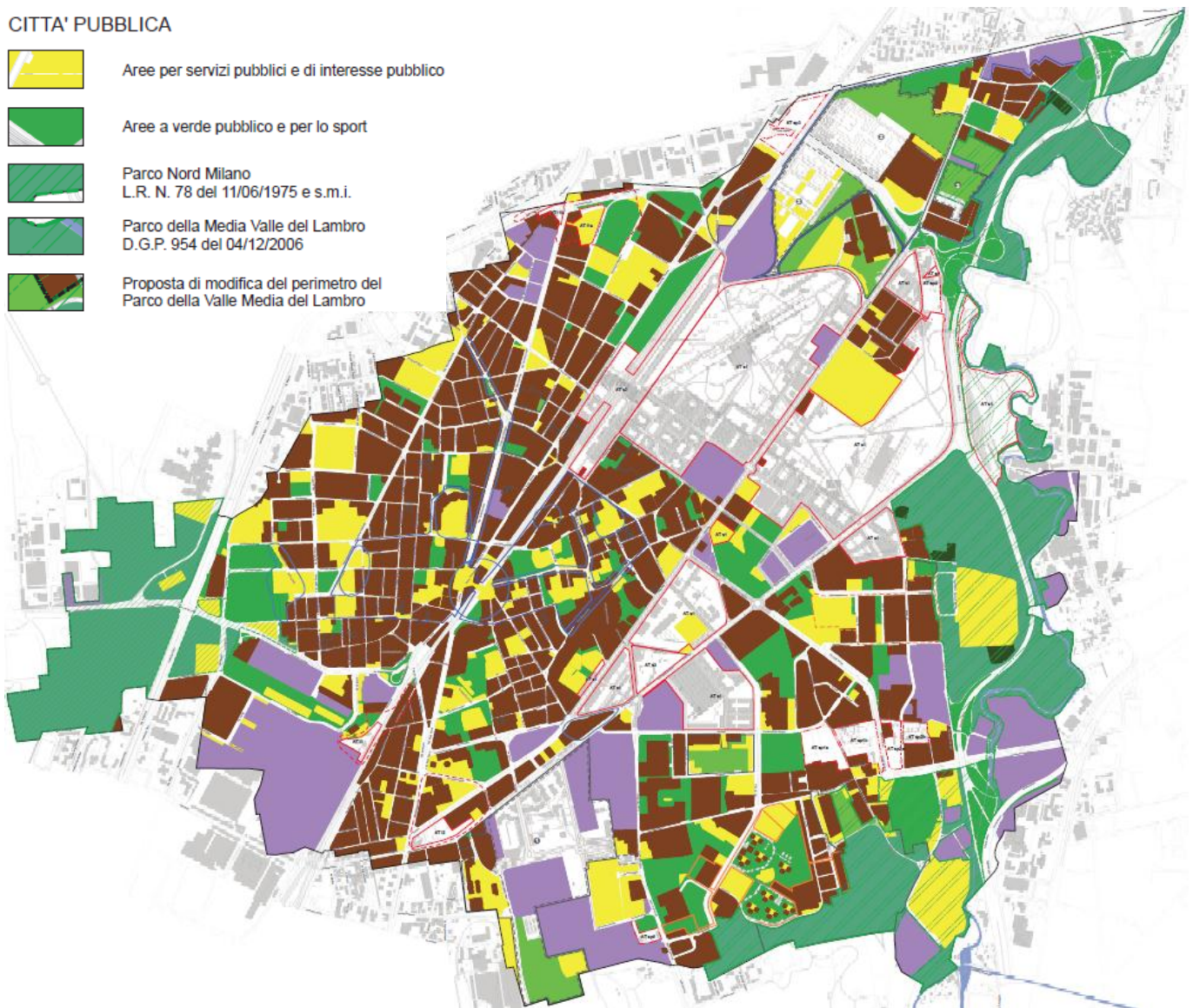


Fonte: Tavola US 01 del PGT di Sesto San Giovanni (versione approvata con DCC n. 32 del 16.07.2009, confermata nelle varianti successive)







Figura 25 – Quadro programmatico della Città pubblica, consolidata e in trasformazione del Comune di Sesto San Giovanni

CITTA' PUBBLICA





-  Aree per servizi pubblici e di interesse pubblico
-  Aree a verde pubblico e per lo sport
-  Parco Nord Milano
L.R. N. 78 del 11/06/1975 e s.m.i.
-  Parco della Media Valle del Lambro
D.G.P. 954 del 04/12/2006
-  Proposta di modifica del perimetro del Parco della Valle Media del Lambro





CITTA' CONSOLIDATA

-  Tessuto edilizio consolidato
-  Tessuto edilizio prevalentemente produttivo/manifatturiero
-  Cascine nel Parco della Media Valle del Lambro
-  P.I.I. vigenti in attuazione
-  Perimetri di Riqualificazione sinergica
-  Ambiti di Riqualificazione

CITTA' IN TRASFORMAZIONE

-  AT s Ambiti di Trasformazione strategica
-  AT sp Ambiti di Trasformazione specialistica
-  AT i Ambiti di Trasformazione integrata con individuazione dell'unità minima di intervento
-  Piani attuativi vigenti e con individuazione delle parti la cui conformazione originaria è da riconsiderarsi
1 aree ex Marelli 2 aree non attuate P.A. Vulcano

CONTRATTI DI QUARTIERE

-  1 CdQ 1 Contratto di quartiere II Nazionale Parco delle Torri
-  2 CdQ 2 Contratto di quartiere II Regionale Catania Fori

Fonte: Tavola QP.01 del PGT di Sesto San Giovanni (rettifiche e varianti approvate con DCC n. 61 del 20.12.2010, n. 50 del 15.11.2011 e n. 48 del 29.10.2012)

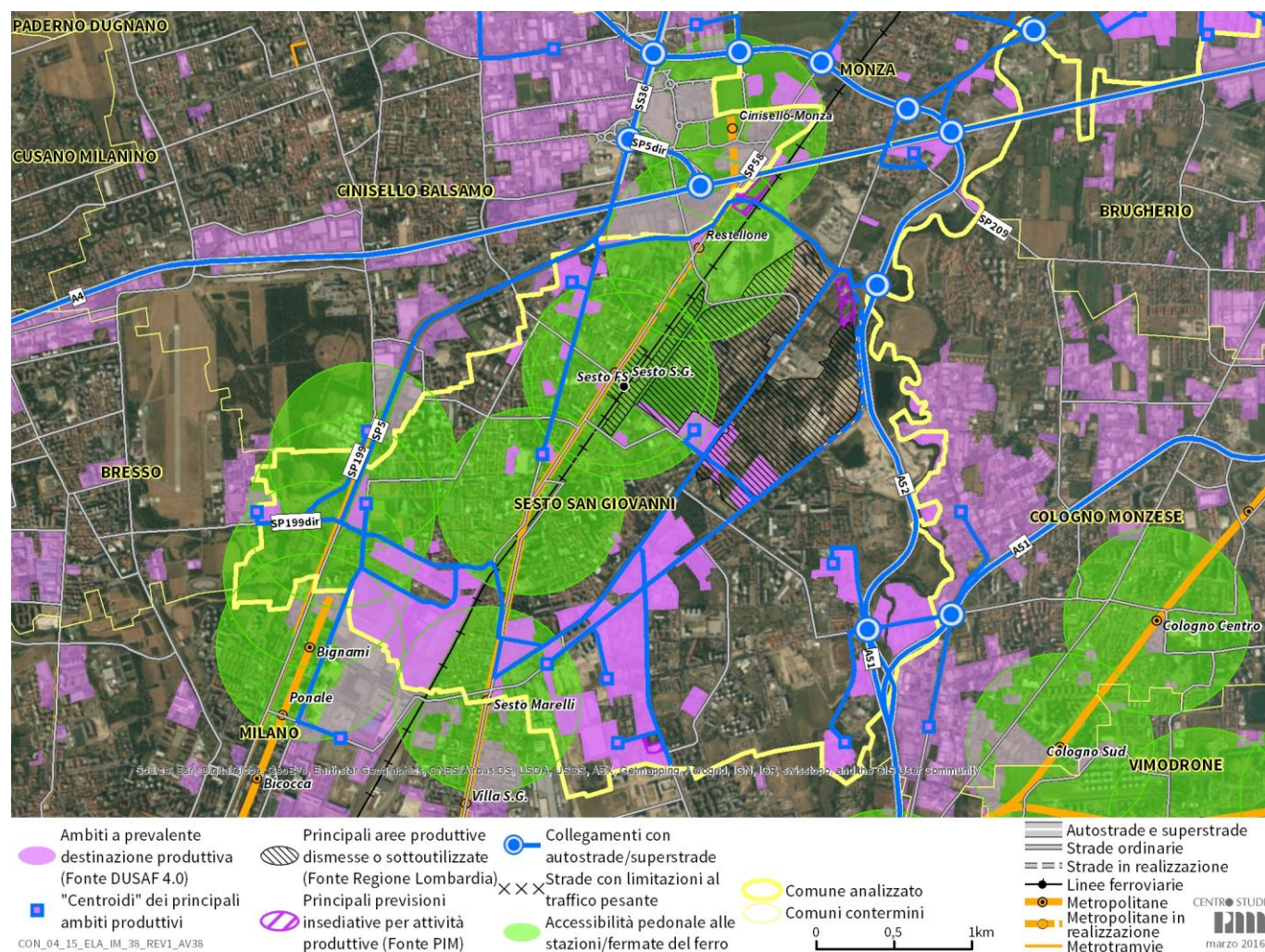
5.3 Analisi delle condizioni di accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi

Considerando gli **indicatori di accessibilità** calcolati nella ricerca “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza” N° 03/2015, emerge che il Comune di **Sesto San Giovanni** presenta, in linea generale:

- un livello di accessibilità stradale molto alto;
- un livello di accessibilità su ferro alto;
- un livello di accessibilità agli aeroporti alto;
- un livello di accessibilità complessiva molto alto;
- un grado di correlazione tra indicatore di accessibilità complessiva e assetto socio-economico che lo posiziona nella categoria “A” (Comuni con una buona accessibilità complessiva “stradale” + “su ferro” ed un’elevata densità di popolazione/addetti).

Focalizzando l’attenzione sui **principali ambiti produttivi** e sulla loro localizzazione rispetto alle reti infrastrutturali si evidenzia la situazione rappresentata nella Figura 26, dalla cui lettura si possono trarre le considerazioni riportate di seguito.

Figura 26 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di Sesto San Giovanni



I comparti produttivi di Sesto San Giovanni risultano dotati di **condizioni di accessibilità stradale decisamente buone**, in quanto il territorio comunale è lambito da direttrici viarie di grande comunicazione (A4, A51 e A52), che garantiscono le relazioni di più lunga percorrenza in tutte le direzioni e che si collegano in più punti con la maglia stradale di rango inferiore. Quest'ultima è costituita essenzialmente da assi principali che, nel loro insieme, compongono un itinerario ben identificabile (il cosiddetto "ring", che si completerà con il tratto in realizzazione tra viale Edison e la A52), che attraversa e connette tra loro e con gli svincoli autostradali le aree produttive stesse, aggirando, per quanto possibile, le aree residenziali. Gli insediamenti produttivi più dispersi o distanti risultano anch'essi comunque collegati a questo itinerario prioritario, mentre i comparti più isolati posti al confine est si immettono direttamente sugli svincoli della A51 e A52.

I tratti viari lungo i quali vige il divieto di transito ai mezzi pesanti risultano localizzati in zone della città dove non sono presenti comparti destinati ad attività economiche.

Alcune aree produttive (in particolare quelle localizzate nel settore sud-ovest e lungo l'asse di via Fratelli Casiraghi) godono anche di **buone condizioni di accessibilità pedonale rispetto al sistema del ferro**, in quanto ricadono nell'ambito d'influenza delle stazioni/fermate ferroviarie, metropolitane e metrotranviarie e risultano, pertanto, facilmente raggiungibili anche dall'utenza del servizio pubblico.

I **giudizi qualitativi sintetici** sui principali aspetti valutati per esprimere l'accessibilità degli ambiti produttivi di Sesto San Giovanni sono riportati nella tabella seguente, nella quale vengono messi a confronto anche con il livello dell'indicatore di accessibilità comunale complessiva.

Elemento di valutazione	Giudizio qualitativo	Punteggio
Grado di interconnessione dei comparti produttivi con la rete stradale principale	Buono	+ 1
Vicinanza dei comparti produttivi alla rete stradale principale	Buona	+ 1
Organizzazione dei percorsi di accesso ai comparti produttivi	Buona	+ 1
Presenza di limitazioni al transito dei mezzi pesanti lungo i percorsi di accesso ai comparti produttivi	Assente	+ 1
Omogeneità dell'offerta infrastrutturale a servizio dei comparti produttivi	Buona	+ 1
Interferenza dei percorsi di accesso ai comparti produttivi con il sistema residenziale	Media	0
Grado di accessibilità dei comparti produttivi con il sistema del trasporto pubblico su ferro	Medio (solo per alcune aree del territorio comunale)	0
Giudizio complessivo sull'accessibilità degli ambiti produttivi	BUONO	+ 5
Indicatore comunale di accessibilità complessiva *	MOLTO ALTO	(8,191)

* cfr. Ricerca N° 03/2015 "L'accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza"

In conclusione si può affermare che il Comune di Sesto San Giovanni, dotato di un livello di accessibilità comunale complessiva molto alto, presenta anche un buon livello di accessibilità dei propri ambiti produttivi.

6. Nota metodologica per la valutazione dell'accessibilità specifica dei principali ambiti produttivi

6.1 Individuazione delle principali aree produttive

Il primo *step* della ricerca ha riguardato l'individuazione delle principali aree produttive presenti nei territori dei Comuni analizzati, delle quali valutare le condizioni di accessibilità. A tal fine sono stati presi in considerazione i PGT dei Comuni (riferendosi, a seconda dei casi, alle relazioni ed alla cartografia del Documento di Piano o del Piano delle Regole), da dove sono state tratte informazioni in merito a:

- il **contesto territoriale ed insediativo generale**, focalizzando, in particolare, l'attenzione sul sistema produttivo (facendo rientrare sotto questa voce le categorie industria, costruzioni, artigianato, commercio e terziario-direzionale);
- la localizzazione e la consistenza dei **comparti produttivi esistenti**, evidenziando quelli contraddistinti da una maggiore estensione, compattezza ed omogeneità;
- la localizzazione delle principali **aree dismesse e/o sottoutilizzate** (se disponibile);
- la localizzazione e la consistenza delle **principali previsioni di sviluppo insediativo per attività produttive**.

Con riferimento al Portale "Investire sul territorio" di Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza ed al dossier "Il mercato degli immobili d'impresa. Orientamento e prospettive del mercato degli immobili di Monza e Brianza" (Assolombarda e Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura Monza e Brianza, giugno 2014), è stata, inoltre, effettuata una sintetica disamina delle caratteristiche del tessuto produttivo di ciascun Comune analizzato, evidenziando:

- il **numero di imprese** attive totali ed il loro trend di crescita annuo (raffrontato alla media dell'Ambito territoriale a cui il Comune stesso afferisce);
- la consistenza dei diversi **settori di attività** presenti sul territorio comunale.

6.2 Definizione dell'assetto infrastrutturale

L'assetto infrastrutturale di riferimento è stato definito a partire dall'individuazione della **maglia viaria principale** (così come indicata dalla classificazione di scala regionale⁶ e provinciale/metropolitana⁷), infittita con le informazioni relative alla **rete comunale principale** riportata nei PGT stessi e, dove disponibili, nei PGTU – Piani Generali del Traffico Urbano e/o nei PUM – Piani Urbani della Mobilità dei Comuni analizzati.

Ulteriori analisi più puntuali, attraverso la lettura della cartografia aerea (Google Maps e World_Imagery di Esri⁸), sono state effettuate per determinare in modo più accurato il **sistema stradale di accesso alle principali aree produttive selezionate**.

Inoltre, dai PGTU o dai siti comunali (nelle sezioni relative alle attività della Polizia Locale), sono state raccolte informazioni in merito alla presenza di eventuali tratti viari con divieto di transito per i mezzi pesanti o di zone a traffico limitato (ZTL, Zone 30, ecc.), necessarie per le successive valutazioni in merito alle condizioni di accessibilità.

A completamento della descrizione del contesto infrastrutturale, sono state, infine, cartografate anche le **linee ferroviarie, metropolitane e metrotranviarie**, con le relative stazioni/fermate.

Le reti considerate sono quelle di **stato di fatto**, con l'eventuale indicazione delle principali

⁶ La classificazione funzionale e qualificazione della rete viaria esistente che interessa il territorio della Regione Lombardia è stata approvata con DGR n. VII/19709 del 3.12.2004 (ai sensi dell'art. 3 della LR n. 9 del 04.05.2001 – "Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale").

⁷ La classificazione gerarchica della rete stradale "sovracomunale" ricadente nel territorio della Città metropolitana di Milano (al tempo estesa anche l'attuale Provincia di Monza e Brianza) è stata definita dall'allora Provincia di Milano con DCP n. 63 del 13.12.2007. Con DCM n. 167291 del 14.07.2015 la Città metropolitana di Milano ha approvato l'aggiornamento della classificazione gerarchica della rete stradale, a seguito dell'entrata in esercizio delle nuove grandi infrastrutture stradali. Nel territorio della Provincia di Monza e Brianza, la classificazione della rete stradale rilevante per le connessioni alla scala sovra-locale ed intercomunale (sia nello stato di fatto, che negli scenari programmatico e di piano) è stata, invece, definita nel relativo PTCP approvato con DCP n. 16 del 10.07.2013.

⁸ World_Imagery di Esri, fonte DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, Swisstopo e GIS User Community.

opere in fase di realizzazione nei contesti circostanti ai Comuni analizzati, che potrebbero contribuire a modificare l'offerta infrastrutturale a servizio delle aree produttive.

6.3 Determinazione delle condizioni di accessibilità delle principali aree produttive

Per le elaborazioni cartografiche si è fatto riferimento alla **caratterizzazione dell'uso del suolo del DUSAF 4.0**, evidenziando la categoria "Insediamenti industriali, artigianali, commerciali" (e, in alcuni casi, le categorie "Impianti di servizi pubblici e privati" e "cantieri"). Tale strato informativo, previa verifica della coerenza con quanto riportato negli atti dei PGT, permette una raffigurazione sintetica dei comparti produttivi più significativi, ai quali è stato ulteriormente associato un "**centroide**", che rappresenta schematicamente il nodo di origine/destinazione degli spostamenti generati/attratti dall'ambito produttivo stesso. Nel caso di ambiti localizzate nei pressi del confine comunale, il "centroide" è stato definito tenendo conto dell'eventuale presenza di aree produttive poste in continuità nel territorio del Comune contermini a quello analizzato.

Altre informazioni riportate nella cartografia riguardano le principali **aree produttive dismesse** (fonte Geoportale Regione Lombardia) e le principali **previsioni insediative per attività produttive** (fonte Mappa delle trasformazioni urbanistiche elaborata dal Centro Studi PIM).

Dalla sovrapposizione tra le aree produttive e la rete stradale sono stati individuati gli **itinerari stradali** che, partendo dai "centroidi", permettono a ciascun comparto di relazionarsi con il resto della maglia viaria, in particolare con i nodi di svincolo della rete delle autostrade/superstrade più prossimi al Comuni analizzato.

Le **condizioni di accessibilità stradale delle aree produttive** vengono, quindi, valutate grazie ad un'analisi qualitativa dell'assetto di questi itinerari, considerando, in particolare, aspetti attinenti a:

- l'estensione dei percorsi necessari per raggiungere i più vicini svincoli della rete delle autostrade/superstrade;
- la linearità dei percorsi;
- l'eventuale presenza, lungo i percorsi individuati, di tratti con divieto di transito per i mezzi pesanti o di zone a traffico limitato;
- l'entità delle aree produttive raggiunte;
- l'omogeneità dell'offerta infrastrutturale a servizio di aree produttive dislocate in differenti porzioni del territorio comunale;
- la localizzazione dei percorsi rispetto ai comparti produttivi e ai nuclei prevalentemente residenziali.

Laddove, nel territorio del Comune analizzato o nel contesto circostante, vi siano **stazioni/fermate del trasporto pubblico su ferro**, si è provveduto ad identificarne **l'ambito di influenza con riferimento all'accessibilità pedonale**, corrispondente all'area posta entro una distanza percorribile a piedi in un tempo di circa 10 minuti (rappresentata indicativamente da un cerchio di raggio pari a 600 m centrato sulla stazione/fermata). Le **condizioni di accessibilità pedonale delle aree produttive rispetto al sistema del ferro** vengono, quindi, determinate valutando la presenza di tali aree all'interno dell'ambito d'influenza pedonale delle stazioni/fermate considerate.

L'analisi si conclude con l'espressione di **giudizi qualitativi sintetici** sui principali aspetti valutati per esprimere l'accessibilità degli ambiti produttivi, ossia:

- il grado di interconnessione dei comparti produttivi con la rete stradale principale;
- la vicinanza dei comparti produttivi alla rete stradale principale;
- l'organizzazione dei percorsi di accesso ai comparti produttivi;
- la presenza di limitazioni al transito dei mezzi pesanti lungo i percorsi di accesso ai comparti produttivi;
- l'omogeneità dell'offerta infrastrutturale ai servizio dei comparti produttivi;
- l'interferenza dei percorsi di accesso ai comparti produttivi con il sistema residenziale
- il grado di accessibilità dei comparti produttivi con il sistema del trasporto pubblico su ferro.

Al fine di determinare un **giudizio qualitativo sintetico complessivo sulle condizioni di**

accessibilità delle principali aree produttive del Comune analizzato, è stato attribuito un punteggio in funzione della classe di merito associabile a ciascun giudizio specifico, rendendo, in tal modo, comparabili elementi di valutazione tra loro differenti e non direttamente confrontabili:

- ai giudizi “positivi” viene attribuito un punteggio pari a + 1;
- ai giudizi “medi” viene attribuito un punteggio pari a 0;
- ai giudizi “negativi” viene attribuito un punteggio pari a - 1.

Il giudizio qualitativo sintetico complessivo viene calcolato come la somma dei punteggi di ciascun elemento di valutazione, a cui si fa corrispondere:

- una classe di merito di livello “buono” per punteggi complessivi superiori o uguali a + 4;
- una classe di merito di livello “medio” per punteggi complessivi compresi tra + 1 e + 3;
- una classe di merito di livello “scarso” per punteggi complessivi uguali a 0;
- una classe di merito di livello “negativo” per punteggi complessivi inferiori o uguali a - 1.

Occorre precisare che i valori dei punteggi utilizzati come soglie delle classi di merito sono stati stabiliti sulla base dei risultati ottenuti per il campione dei 5 Comuni analizzati.

Si tratta, pertanto, di valori di riferimento suscettibili di possibili affinamenti nell'eventualità di applicare la metodologia di valutazione proposta ad un numero più ampio di Comuni.

Indice delle figure

Figura 1 – Comuni considerati nella ricerca	6
Figura 2 – Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di Baranzate ...	10
Figura 3 – Schema della mobilità e classificazione della rete viabilistica del Comune di Baranzate.....	11
Figura 4 – Caratteristiche del patrimonio edilizio (destinazione d’uso dei piani terra) del Comune di Baranzate	13
Figura 5 – Applicazione dei criteri di perequazione e compensazione (con individuazione degli ambiti di intervento) del Comune di Baranzate	14
Figura 6 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di Baranzate	15
Figura 7 – Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di Monza	18
Figura 8 – Inquadramento urbano della viabilità di stato di fatto del Comune di Monza	19
Figura 9 – Azionamento del Piano delle Regole del Comune di Monza	21
Figura 10 – Ambiti di trasformazione con destinazione per attività economiche del Comune di Monza	22
Figura 11 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di Monza	23
Figura 12 – Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di San Donato Milanese	26
Figura 13 – Classificazione funzionale della rete viaria esistente del Comune di San Donato Milanese	27
Figura 14 – Classificazione in ambiti omogenei del territorio del Comune di San Donato Milanese	29
Figura 15 – Le strategie di Piano e gli Ambiti di Trasformazioni del sistema insediativo del Comune di San Donato Milanese	30
Figura 16 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di San Donato Milanese	31
Figura 17 – Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di Segrate	34
Figura 18 – Destinazioni d'uso prevalenti del sistema insediativo del Comune di Segrate.....	36
Figura 19 – Aree di trasformazione del Comune di Segrate	37
Figura 20 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di Segrate	38
Figura 21 – Inquadramento territoriale ed infrastrutturale generale del Comune di Sesto San Giovanni.....	41
Figura 22 – Inquadramento urbano della viabilità esistente del Comune di Sesto San Giovanni	42
Figura 23 – Scenario infrastrutturale della viabilità di medio-lungo termine (“ring” stretto) per il Comune di Sesto San Giovanni	43
Figura 24 – Uso del suolo del Comune di Sesto San Giovanni	45
Figura 25 – Quadro programmatico della Città pubblica, consolidata e in trasformazione del Comune di Sesto San Giovanni	46
Figura 26 – Analisi delle condizioni di accessibilità dei principali ambiti produttivi del Comune di Sesto San Giovanni	47

Elenco ricerche pubblicate:

- “Best practice e limiti da superare per il rilancio delle imprese M3 (Medie, Manifatturiere, Multinazionali)” N° 01/2015
- ““Far volare” le PMI con nuove competenze manageriali” N° 02/2015
- “L’accessibilità dei Comuni della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza” N° 03/2015
- “Tre anni di formazione continua a Milano: i progetti Territoriali finanziati da Fondimpresa dal 2010 al 2012” N° 04/2015
- “E-Government: tra aspettative e realtà” N° 05/2015
- “Alternanza scuola-lavoro: le condizioni per il successo” N° 01/2016

www.assolombarda.it
www.farvolaremilano.it
www.assolombardanews.it

