La struttura del territorio interessato dai piani e dal progetto "Pedemontana". Brianza orientale e territori contigui del Lecchese e Bergamasco

(Nota integrativa al saggio G.F. "Luoghi, municipalità, reti...)

Anna Moretti

Il territorio metropolitano del nord est milanese costituisce un ambito del tutto particolare nel sistema urbano posto tra il capoluogo regionale e gli altri capoluoghi lombardi. Non si attesta infatti su un direttrice portante ma si configura come un'ampia porzione organizzata su una maglia all'interno di due direttrici storiche molto distanziate tra loro, a ovest la statale 342 verso Lecco, a sud la statale 11 Padana superiore, poi SS525 verso Bergamo.

Tale maglia è tagliata longitudinalmente dall'autostrada Milano Venezia, e verticalmente, nella sua parte occidentale, dal prosieguo della tangenziale est fino a Merate, come incisioni profonde lungo cui si innervano le conurbazioni più dense. Ha inoltre una sorta di bisettrice nel fiume Adda, che separa il Vimercatese ad ovest, strutturato su un sistema multicentrico a maglia ortogonale quasi regolare, e l'Isola bergamasca ad est con un impianto triangolare che segue la confluenza dei due fiumi, Adda e Brembo.

Il senso di guesto territorio è tutto nell'incontro (adattamento/conflitto) tra il reticolo urbano storico, originato e orientato dai corsi d'acqua, imperniato su Trezzo d'Adda, e le nuove centralità determinate dalle autostrade/tangenziali. soprattutto Vimercate, Agrate, Dalmine; in particolare la A4 costituisce elemento di unitarietà dei sistemi al di qua e al di là dell'Adda, tramite attraverso il fiume di uno spazio urbano "organizzato" con proprie regole tra le periferie più dense di Milano e di Bergamo, costituendo da una parte un elemento di vitalità socioeconomica per tutti i centri a nord e a sud del suo percorso con una particolare dinamicità soprattutto nel settore commerciale lungo il suo tracciato (buone dinamiche demografiche e delle attività dei comuni compresi tra i due capoluoghi), ma d'altra parte configurandosi come un pericoloso attrattore di dinamiche insediative, rilevantissime in tutto il territorio

negli ultimi 15 anni, e che tendono a seguire le linee di adduzione alle grandi infrastrutture indirizzate verso i centri dominanti.

I flussi pendolari su Milano si mostrano percentualmente in riduzione anche se ancora all'interno di una rilevante dipendenza di tutto il sistema da Milano; questo al di qua dell'Adda, mentre al di là dell'Adda sembra in crescita le quota di flussi diretti a Bergamo sul totale delle uscite. Depurando i flussi pendolari da quelli diretti verso i capoluoghi, anche se le relazioni trasversali più dense, all'interno della Brianza, si arrestano al di qua del proseguimento della tangenziale est, è possibile però osservare rilevanti polarizzazioni su Monza, Vimercate, Agrate, Merate e il formarsi di interessanti reticoli in via di complessificazione per tutto il sistema verticale tra Ponte S.Pietro e Dalmine e anche lungo il margine orientale dell'Isola Bergamasca.

Questo fa si che, per quanto riguarda la rete di relazioni non gerarchiche legate ai servizi alle famiglie e alle imprese, vi sia una discreta complessità di tali relazioni, in quanto la rete territoriale dei flussi non si presenta come univocamente polarizzata, ma risponde invece alla trama multicentrica, di matrice storica, degli insediamenti che conservano proprie identità e che si appoggiano a ben distribuite polarità di servizi alle famiglie e alle imprese, come a Vimercate, Merate, Trezzo (solo alle imprese ad Agrate e Dalmine).

Nel sistema territoriale descritto emergono comunque, a seguito di una indagine mirata a quella porzione di territorio, tre centralità di primo livello, tutte sulle autostrade/tangenziali, Vimercate, Dalmine, Merate, come sorta di vertici del triangolo infrastrutturale più forte al cui interno, come si è detto, si organizza la maglia insediativa storica (anche se si tratta di polarità molto diverse tra loro, Merate polo storico, Vimercate stazionario, Dalmine emer-

Prodotti e stato di avanzamento della ricerca MURST, sede di Milano Anna Moretti

gente). Al secondo livello si evidenziano una serie di centri prevalentemente disposti, anche questi, lungo il tracciato della autostrada A4, tra cui Carate, Agrate, Trezzo (polarità storica del territorio), Lallio, Presezzo (luoghi densi di primo decentramento da Bergamo) e solo al terzo livello appaiono le centralità "interne" più consolidate, disposte lungo la dorsale orientale dell'Isola Bergamasca, e che intercettano alcuni nodi di polarizzazione di flussi pendolari come Ponte S.Pietro, Madone, scendendo fino a Verdellino in prossimità di Zingonia. Bisogna ricercare un quarto livello di centri per incontrare poi il sistema di nodalità minori attestato sulle vie storiche di comunicazione, la ferrovia, con Paderno D'Adda, il fiume Adda, con (ta glialtri) Verderio e Cornate ad est e Suisio e Bottanuco ad ovest.

L'immagine territoriale che deriva da questo quadro mostra come i poli di gerarchia più alta e con caratteri "emergenti" appartengano alle conurbazioni più dense e a quel sistema insediativo che più si avvicina alla città diffusa, che si trasforma velocemente e che tende a richiamare, in alcune sue parti più accessibili, attività e flussi, mentre il disegno storico delle permanenze, con centri storici riconoscibili e confini ancora ben separati, configura un sistema di nodalità minori, però significative perché è su queste reti che si è organizzato il territorio, anche se intorno a ciascuno di tali centri si vanno però già disegnando le ombre di possibili conurbazioni orientate verso i luoghi di attrazione più forti.









