

Procedimento di variazione
dei confini della provincia di Milano avviato dai comuni di
Caronno Pertusella, Saronno e Limbiate

Analisi di contesto e considerazioni di fattibilità

A cura di Éupolis Lombardia

Dicembre 2014

Il documento è parte della ricerca IST14005 “Supporto tecnico-scientifico all’attuazione della Legge Delrio (L. 56/2014)” affidata ad Éupolis Lombardia da Regione Lombardia, Presidenza, UO Riforme istituzionali e riordino degli enti territoriali.

Dirigente responsabile: Alessandro Colombo, Éupolis Lombardia
Responsabile di progetto: Alberto Ceriani, Éupolis Lombardia

Responsabile regionale: Luca Dainotti

Gruppo di lavoro tecnico: Alberto Bernini, Enrico Dall’Oglio, Monica Mussetti -
Presidenza, Struttura Semplificazione, Digitalizzazione e riorganizzazione dei processi
amministrativi nelle Autonomie Locali.

Gruppo di ricerca: Federica Ancona, Gisella Accolla, Alberto Ceriani, Sabrina Bandera,
Manuela Cocci, Massimiliano Ferraresi, Vittorio Ferri, Simona Montagnana, Anna Maria
Tanda, Massimiliano Serati - Éupolis Lombardia.

Indice

Premessa	5
1. Dimensioni e impatto della proposta di variazione	5
2. Inquadramento territoriale	6
Il territorio di Saronno e Caronno P.la nel PTCP della provincia di Varese	6
Il territorio di Limbiate nel PTCP della provincia di Monza e della Brianza	8
3. Connessioni tra i Comuni proponenti e la provincia di Milano	11
Misura del grado di integrazione	12
Altre evidenze: effetti del nuovo disegno infrastrutturale	13
Omogeneità nelle criticità	14
4. Considerazioni di fattibilità	15
Per la città metropolitana	15
<i>Profili geografici e dimensioni</i>	15
<i>Effetti sulle dimensioni reali del nucleo centrale dell'area metropolitana</i>	15
<i>Spinta alla convergenza tra modello strutturale e modello funzionale</i>	16
<i>Significato delle aspettative dei Comuni proponenti rispetto al processo di costituzione della città metropolitana</i>	16
<i>Urgenza di dare sistemazione e forza al nucleo centrale dell'area metropolitana</i>	17
<i>Per concludere sul fronte delle implicazioni per la ex provincia di Milano</i>	19
Implicazioni per le province di origine	19
Implicazioni per Regione Lombardia	19
Riferimenti alla normativa e conclusioni	22
Bibliografia	25
Allegato	29

Premessa

I Comuni di Saronno e Caronno Pertusella - appartenenti al territorio della provincia di Varese - e il Comune di Limbiate, in provincia di Monza Brianza, hanno avviato con propri atti formali un procedimento di adesione al territorio della Provincia di Milano. Il processo di variazione dei confini della Provincia di Milano e la verifica degli effetti sulle province di origine è stato interpretato e valutato in relazione a due elementi:

- la richiesta specifica espressa dai rispettivi Consigli comunali di modificare la provincia di appartenenza;
- il costituirsi come parte di una scelta attrattiva verso l'*iter* di genesi della città metropolitana di Milano.

Il documento ha considerato la proposta di modifica territoriale e ne ha verificato la corrispondenza con le indicazioni normative previste per questi casi. Dal punto di vista strategico è invece risultato opportuno individuare gli elementi di connessione con il processo di costituzione della città metropolitana di Milano, in particolare verificando se interagiscono producendo complessivamente un maggiore beneficio. E' stata quindi scelta una lettura dei processi in combinato per evidenziarne, se percepibile, una relazione di reciproco vantaggio. Peraltro inserire i processi di adesione di singoli comuni nel macro-processo rappresentato dalla nascita della città metropolitana di Milano può permettere di:

- porre le basi per una lettura congiunta dei due processi utile, potenzialmente, in altri casi aggiuntivi rispetto a quelli presi qui in considerazione;
- esaminare criticità e potenzialità che ad oggi si riscontrano nel percorso di istituzionalizzazione e formulare indicazioni.

1. Dimensioni e impatto della proposta di variazione

Per fornire da subito la dimensione dell'impatto della proposta dei tre Comuni sulla popolazione e sui territori interessati si anticipa che la variazioni dei confini apporterebbe una quota aggiuntiva pari al 2,8% all'attuale popolazione della Provincia di Milano, si ridurrebbe invece del 6,3% la popolazione della provincia di Varese e del 4,1% quella della provincia di Monza e Brianza.

Più ridotti sono i valori di territorio. Le province di origine vedono coinvolto l'1,6% della propria superficie nel caso di Varese e il 3,1% per Monza. La provincia di Milano in caso di acquisizione delle superfici dei tre comuni crescerebbe invece del 2%.

Anche gli effetti sul sistema economico-produttivo sono contenuti, si determinerebbe un incremento del 2,1% di U.L. per la provincia di Milano, una riduzione del 7,0% per la provincia di Varese e del 2,7% per la provincia di Monza e della Brianza.

Mettendo in relazione popolazione e addetti, non emergono effetti ostativi rispetto allo sviluppo delle aree provinciali di origine che mantengono le medesime traiettorie di sviluppo anche con riduzione dei territori interessati (Allegato, grafico 1).

2. Inquadramento territoriale

I Comuni attori del procedimento di variazione dei confini appartengono alla pianura nord milanese, sono contermini ai confini della provincia di Milano nella sua parte posta a nord e vivono il rapporto funzionale con il grande centro milanese attraverso le radiali verticali che da Milano conducono ai capoluoghi prealpini. Saronno e Caronno Pertusella, tra loro limitrofi, appartengono all'ambito più meridionale della provincia di Varese, mentre Limbiate appartiene al territorio di cerniera tra Brianza e nord milanese, formalmente inserito nella provincia di Milano dalla sua costituzione al 2004 data di istituzione della provincia di Monza-Brianza (Allegato, mappa 1).

Per i tre Comuni si forniranno elementi di inquadramento territoriale attingendo dai documenti di pianificazione ufficiali.

Il territorio di Saronno e Caronno P.la nel PTCP della provincia di Varese

I documenti del PTCP¹ della provincia di Varese, che valorizziamo nella loro stesura testuale, posizionano Saronno ed i comuni ad esso connessi come area a elevata accessibilità, in forte relazione con i territori della provincia di Varese e il nord Milano. Il rapporto di reciprocità tra l'essere polarità di rilievo rispetto al sistema del ferro, di interscambio con la mobilità su gomma e la presenza di funzioni di servizio urbano e sovracomunale forniscono le garanzie per un ruolo di scala provinciale. Saronno è classificato stazione ferroviaria di classe A (35.000 passeggeri/giorno), Caronno Pertusella stazione di classe B1. Le linee ferroviarie che transitano dai due comuni hanno i valori di movimento passeggeri più elevati della Lombardia. L'accessibilità di entrambi verso Milano è una caratteristica strutturale dei due centri, era compresa tra i 16-30 minuti per via ferroviaria fin dal 2004 (Allegato, mappa 2) e tra i 20-30 minuti per via stradale anche con scenario di traffico intenso (Camera di commercio Monza Brianza, 2012). E' inoltre confermata dai dati censuari 2011 con una entità rilevante di popolazione attratta dal capoluogo regionale (Allegato, mappa 3).

Di seguito si riportano gli estratti dei Piani provinciali che interessano i territori oggetto dell'indagine.

Caratterizzazione territoriale

Oltre ad essere punto terminale dei sub-sistemi lineari afferenti la S.P. 527 e la S.P. 233, Saronno ha funzione generatrice di un piccolo sistema monocentrico a

¹ Approvato con DCP n. 27 dell'11 aprile 2007

cavallo tra le province di Varese e di Como. In ambito varesino i comuni connessi a tale sistema, oltre a Saronno, sono quelli di Gerenzano, Uboldo, Origgio e Caronno Pertusella. A parte Saronno (39.422 abitanti al 31.12.2013), si tratta di Comuni di dimensione medio-piccola, attestati tra le 6.000 e le 12.000 unità.

Il sistema insediativo del sub-ambito è di tipo monocentrico con Saronno avente funzione di polo generatore. È quindi evidente come anche la dinamicità, la consistenza del peso insediativo e la dotazione di servizi di interesse generale sia concentrata in tale ambito. La zona ha carattere residenziale e produttivo, con presenza di attività rilevanti nel loro complesso e che giustificano la crescita del sistema demografico e del sistema insediativo. Saronno dispone di quasi tutti i servizi e delle infrastrutture principale, dall'istruzione universitaria e superiore, alla presenza di ospedale, case di riposo, distretto ASL, musei, centro congressi.

Profilo demografico

Come altre polarità urbane principali della provincia di Varese, Saronno registra incrementi demografici ridotti, soprattutto negli ultimi due decenni, un aumento, anche consistente, del patrimonio abitativo, un incremento del numero di addetti nei settori diversi da quello secondario (commercio, terziario e servizi), dopo aver superato un primo periodo di crisi del settore industriale. E' influenzato dalla collocazione lungo la rete del servizio ferroviario regionale e dagli elevati livelli di accessibilità ferroviaria e viabilistica.

Caratterizzazione economica

Dinamica occupazionale negativa nel settore manifatturiero con crescita del terziario; elevata specializzazione nel settore tessile e meccanico. Buon orientamento alla competitività, manodopera e tecnici di elevato livello, buone competenze gestionali e di interlocuzione con sistemi esterni. Elevata dotazione del sistema infrastrutturale, ottimo profilo di accessibilità su ferro, buono su gomma. Sistema urbano di buona qualità, sia degli insediamenti sia per i servizi di popolazione e imprese nonostante la presenza significativa di aree dismesse.

Dinamiche in corso

Forte terziarizzazione, complementare ad una tenuta e specializzazione del settore manifatturiero. Aumento dell'articolazione dei soggetti imprenditoriali e delle capacità di interlocuzione con sistemi sociali e produttivi esterni. Significativo potenziamento del profilo di accessibilità dalle reti lunghe (Varesina, Pedemontana). Qualificazione dei centri storici urbani con buona articolazione funzionale. Erosione degli spazi aperti, compensata da istituti di tutela esistenti e in via di formazione. Riuso polifunzionale delle aree dismesse.

Rischi

Delocalizzazione delle lavorazioni mature. Difficoltà di costruire relazioni efficienti e permanenti con la ricerca e con la formazione. L'aumento dell'offerta infrastrutturale può provocare una crescita dei flussi che aggrava la congestione esistente. Progressiva compromissione delle componenti ambientali di area. Risposte non selettive alle domande insediative, mancata qualificazione

“allargata” dei contesti urbani, progressivo aumento dei fenomeni di degrado. Banalizzazione dei processi di qualificazione delle aree dismesse.

Flussi pendolari

Saronno ha similitudini con i comuni della provincia che maggiormente attraggono flussi pendolari, come Busto Arsizio, Gallarate e Varese. Questi poli si caratterizzano anche per una forte percentuale di spostamenti interni oltre ad una rilevante presenza turistica (analizzata sulla base delle presenze nelle strutture ricettive).²

Il territorio di Limbiate nel PTCP della provincia di Monza e della Brianza

Dal Piano territoriale³ della provincia di Monza e della Brianza rileviamo valutazioni generali sull’assetto e sullo sviluppo territoriale brianteo valide come contesto anche per il territorio di Limbiate. Insieme ai temi della densità, dell’ambiente, della transizione del sistema economico, un’accentuazione riguarda la criticità nell’assetto della viabilità e le polarità infraprovinciali. In un riferimento alle “tre Brianze” Limbiate viene associato, insieme ad altri centri minori, ad un ruolo di polo di circondario, per dotazione di servizi e accessibilità.

Nel Piano si afferma una doppia lettura: (i) l’identità della Brianza e (ii) l’integrazione metropolitana e regionale. Sono proposte come chiavi di lettura non contrapposte ma complementari. Specifica della Brianza è la forte vocazione industriale, commerciale e residenziale compresse in poco spazio (tanto da raggiungere densità seconde solo a Napoli), la competitività nel mercato immobiliare metropolitano con crescita costante di popolazione.

L’integrazione è rappresentata dai fitti rapporti di scambio con Milano, nel mercato dei beni e dei servizi, evidenti nella consistenza dei flussi pendolari; dalle tensioni sulla mobilità viaria, la più critica della Lombardia. Una sintesi può essere trovata nel più ampio sistema della “città policentrica regionale” con nuovi assetti di relazione tra le diverse parti del territorio della Brianza e di questa con le altre realtà confinanti riguardo ai sistemi ambientali, infrastrutturali e dei servizi.

Si tratta di un territorio fortemente infrastrutturato, oggetto di nuove previsioni. In particolare si assegnano forti aspettative al ruolo dell’autostrada Pedemontana e alle implicazioni sulla gerarchia attuale delle infrastrutture della Brianza. La Pedemontana, che si sviluppa lungo un’area densamente abitata e industrializzata a nord di Milano verso Bergamo, rompe la configurazione rigidamente radiocentrica della rete viaria storica e questo

“ha due ordini di ricadute. Il primo, diretto e certo, riguarda la sostanziale modificazione del quadro attuale delle accessibilità, per cui Monza si avvicina a Varese, Como e Bergamo o, a una scala più locale, Seregno si avvicina a Vimercate. Il secondo, indiretto ed eventuale, ma straordinariamente importante,

² Provincia di Varese, 2007, pagg. 92 e 97

³ Approvato con DCP n. 16 del 10/7/2013

riguarda invece le ripercussioni della nuova accessibilità sull'assetto insediativo, ovvero la possibile ridefinizione delle gerarchie urbane o, più semplicemente, la formazione di nuove polarità urbane collegate ai nodi della rete.”⁴

L'accessibilità stradale può indurre tuttavia uno sviluppo “spalmato” sul territorio e richiederà un ruolo superiore della pianificazione, anche nella forma di uno specifico Piano regionale d'area Pedemontana.

All'interno del territorio provinciale la Pedemontana, e le implicazioni sulla rete, dovrebbe *“collegare orizzontalmente le “tre Brianze” che si sono sviluppate a cavallo delle radiali storiche, formando con le sue opere connesse un sistema a pettine che raccorda la rete della viabilità provinciale primaria. Rete che si presenta oggi frammentaria e discontinua nei calibri e nelle prestazioni, ma che il PTCP seleziona e identifica formalmente come “rete di rilevanza provinciale di primo livello”, da rendere ben riconoscibile e libera da interferenze, affinché possa assolvere il compito fondamentale di raccogliere e canalizzare i traffici di medio raggio che oggi si incarogniscono nei meandri della viabilità minore e dei centri urbani.”⁵*

Il riferimento alle tre Brianze rinvia ad una classificazione proposta dal Centro Studi PIM (PIM 2006) nella quale si riconosce la differenziazione interna al territorio brianteo:

è possibile identificare tre aree: una centrale che fa perno su Monza, una orientale che ha come centro maggiore Vimercate e una occidentale in cui non è presente un centro urbano maggiore” ma che vede in Limbiate uno dei centri di riferimento.⁶

Nella descrizione della Brianza occidentale il PIM precisa:

la Brianza occidentale, pur con la presenza del Parco delle Groane, rappresenta la parte più urbanizzata dell'intera Brianza, si sviluppa su una superficie di 180 kmq, con 415.000 abitanti e una densità di circa 2.300 abitanti per kmq.

Lo sviluppo dell'ambito più occidentale della Provincia si è appoggiato sulla rete viaria principale, l'antica strada Comasina e la più recente Milano-Meda da un lato e la vecchia e la nuova Valassina dall'altro, dando luogo inizialmente a formazioni lineari con andamento nord-sud e ramificandosi poi in un tessuto di residenze e piccole-medie industrie che ha, poco a poco, raggiunto e saturato i residui spazi agricoli. Ne è derivato un utilizzo intenso del territorio, un carattere disomogeneo delle tipologie edilizie, una nuova forma di paesaggio che induce da un lato un'attenuazione della “memoria dei luoghi”, dall'altro mette in mostra contenuti formali non sempre di adeguata qualità, dall'altro ancora attesta un evidente dinamismo socio-economico.

Oggi il tessuto urbano della Brianza occidentale risente di due principali criticità.

⁴ Provincia di Monza, 2013, pag. 5

⁵ Provincia di Monza, 2013, pag. 16

⁶ Provincia di Monza, 2013, pag. 45

Da un lato siamo di fronte, come in molti distretti industriali maturi sottoposti a una crescente concorrenza internazionale, a processi di dismissione di impianti produttivi, a cui fanno seguito riconversioni non sempre agevoli.

Dall'altro lato, si stanno manifestando rilevanti problemi territoriali e ambientali, determinati dalla saturazione degli spazi liberi, che compromettono sia lo sviluppo urbano sia il completamento della dorsale verde.⁷

Ritornando al PTCP e alle polarità interne, il Piano identifica i poli attrattori che hanno implicazioni per il piano dei servizi, ricorrendo per definizione di legge a tre condizioni particolari:

- un saldo positivo dei flussi pendolari in entrata e in uscita per ragioni di lavoro;
- la presenza nel comune di servizi di rilevanza sovracomunale e con ampio bacino di utenza;
- presenze turistiche.

Sono stati individuati "due livelli di polarità sulla base di analisi nelle quali gli elementi considerati erano: il peso della dotazione dei servizi di scala sovra locale (articolati in un catalogo); la qualità dell'accessibilità garantita dalle linee di trasporto pubblico su ferro; la misura del pendolarismo per motivi di studio e di lavoro che caratterizza i singoli Comuni, escluso quello a maggiore attrazione; l'acquisizione dei valori esito dell'applicazione di un modello (trip generation density) per la valutazione delle polarità.

Questi dati hanno consentito di definire gerarchie rispetto alle quali si possono individuare due livelli di polo utili se si fa riferimento ad una logica di ambito territoriale non esteso all'intera provincia, riconducibile a dei circondari. Infatti considerando questi ambiti più ristretti si è operato nell'ottica di fare emergere quelle realtà locali che, pur risultando più defilate a scala provinciale, assumono un ruolo centrale rispetto al proprio contesto di riferimento e, per altro, consentono, se sostenute come polarità, di mantenere salda la rete delle relazioni locali.

Dalla considerazione degli elementi sopracitati si ricava il seguente elenco:

- *Brianza orientale: Vimercate si conferma la polarità principale collocata al vertice delle graduatorie considerate non solo con riferimento ai comuni del contesto territoriale del circondario, ma alla scala provinciale. Emergono poi i comuni di Arcore e Agrate Brianza, il primo per il punteggio dovuto alla presenza di servizi ed al grado di accessibilità su ferro, il secondo perché caratterizzato da un elevato indice di attrattività per motivi di lavoro e un buon posizionamento nell'offerta di servizi;*
- *Brianza centrale: a parte Monza, che si situa al più alto livello nelle graduatorie, in questa area si addensano comuni che hanno caratteristiche di polo superiore rispetto alla scala locale, quali Seregno, Lissone, Desio, Carate Brianza;*

⁷ Centro studi PIM, 2007, pag 50-51

- *Brianza occidentale: emergono due comuni che possono collocarsi in una posizione più elevata, Limbiate e Cesano Maderno, con Meda e Seveso che si situano in posizione più defilata, con una più contenuta dotazione di servizi, ma una discreta dotazione di infrastrutture di mobilità su ferro.”⁸*

Questi riferimenti connotano il territorio di Limbiate come parte della Brianza occidentale, in un contesto in transizione e con un ruolo di polo di circondario. I documenti di pianificazione comunali accentuano invece il rapporto organico con il territorio milanese. Il Documento di inquadramento che disciplina i Programmi Integrati di Intervento⁹, evidenzia la limitata distanza (circa 17 km) dal capoluogo lombardo e l'appartenenza ad *“uno dei principali ambiti di sviluppo storico dell'area metropolitana milanese; un ambito da sempre contraddistinto da due situazioni contrastanti: da un lato l'incalzare dello sviluppo economico e urbanistico lungo le principali vie di comunicazione, dall'altro l'estendersi di un paesaggio di valore coincidente con il Parco regionale delle Groane. Nei confronti dell'ambito territoriale di riferimento, Limbiate si colloca fra il sistema lineare dei centri disposti lungo la Strada Statale dei Giovi (posta a Est) ove l'urbanizzazione si presenta molto compatta e la zona delle Groane (ad Ovest) caratterizzata invece da un'urbanizzazione molto più discontinua.”*¹⁰

Si confermano inoltre le criticità territoriali proprie di questo territorio ammettendo che nel Comune di Limbiate ci sono evidenze del *“conflitto fra città e campagna mal risolto, della presenza di aree inutilizzate intercluse fra lotti edificati, di aree dismesse e cave abbandonate o in fase di esaurimento.”*¹¹

La facilità di rapporto con Milano è dimostrata, dai dati 2011, dai preponderanti flussi in uscita da Limbiate verso il capoluogo (Allegato, mappa 3)

3. Connessioni tra i Comuni proponenti e la provincia di Milano

Saronno e Caronno Pertusella sono limitrofi al territorio della provincia di Milano mentre Limbiate, oltre che conterminare, ne ha fatto parte fino al 2004 anno di istituzione della provincia di Monza come sub-ambito Brianza/Seregno.

La richiesta di modifica dei confini solleva il tema del grado di relazione dei comuni in oggetto con il nucleo della conurbazione metropolitana, quello che si presenta con:

- un comune centrale, Milano, nel quale si registrano i più alti valori di densità urbana a livello regionale e nazionale;
- una fascia immediatamente a nord, con simili livelli di concentrazione urbana, e che si confonde con l'area monzese e della Brianza;

⁸ Provincia di Monza, 2013, pag. 39

⁹ Approvato ai sensi della L.R. 12 aprile 1999, n. 9 approvato dal Comune di Limbiate con delibera di C.C. n. 84 del 29 novembre 2002

¹⁰ Comune di Limbiate, 2002, pag. 9

¹¹ Comune di Limbiate, 2002, pag. 11

- l'arco compreso da occidente ad oriente nel quale si colloca il sistema insediativo dei comuni di prima e seconda cintura del capoluogo, i quali registrano punte di elevate densità soprattutto quelli appoggiati sulle principali direttrici infrastrutturali;
- l'ambito meridionale che presenta una minore accentuazione dei valori di concentrazione insediativa.

I tre comuni si rapportano al nucleo centrale attraverso gli assi viari e ferroviari che connettono Milano ai centri prealpini di Varese e Como e in esito ai processi di sviluppo che hanno riguardato l'intera grande agglomerazione milanese (Allegato, mappa 4). Possono essere richiamati:

- lo sviluppo concentrico dei singoli centri urbani. In situazioni dove i sistemi urbani erano distanti tra di loro lo sviluppo è avvenuto per successive espansioni dai centri;
- lo sviluppo lungo le vie di comunicazione. Gli insediamenti lungo gli assi stradali si sono sviluppati con velocità fino a collegare i centri urbani tra di loro. Si sono così create vere e proprie città lineari lungo gli assi principali costituite da centri urbani di piccola e media dimensione;
- la saturazione degli spazi interclusi. Il processo di addensamento insediativo ha portato all'occupazione delle aree intercluse tra i corridoi stradali;
- il ruolo di orientamento e di addensamento svolto dalla struttura di comunicazione (ferro sia di superficie che underground, assi viari di diversa gerarchia, sistema autostradale). Con emersione dei nodi strategici.

Nel rapporto con il nucleo centrale dell'area metropolitana milanese Saronno è in particolare sensibile alla dimensione di "nodo strategico" e di "sviluppo dei centri urbani". Caronno P.la e Limbiate sono caratterizzati dal profilo "addensamento rispetto alle reti di comunicazione". Limbiate è anche connotato dalla dimensione polarità minore di circondario.

Misura del grado di integrazione

Conferme riguardanti il grado di integrazione tra i comuni proponenti e la provincia di Milano emergono dagli esiti dell'analisi cluster che è stata applicata ai tre comuni target cointeressando per verifiche di omogeneità e integrazione altri 75 comuni appartenenti alle province di Varese, Milano, Como e Monza. Si è ragionevolmente considerata al riguardo l'intera enclave territoriale entro la quale si posizionano Saronno, Caronno P.la e Limbiate. Sono stati impiegati 21 indicatori (Allegato, tabella 3), che sintetizzano i principali fattori economici, sociali e demografici che sostanziano e giustificano l'eventuale scelta di riposizionamento dei tre comuni all'interno della città Metropolitana.

In sintesi l'analisi cluster ha evidenziato la presenza di tre aree omogenee (*cluster*) così definite (Allegato, mappa 5, tabella 4):

- Cluster 1 = ampie porzioni dei quadranti sud-est della provincia di Varese e di quello nord-ovest della provincia di Monza Brianza raggiungono elevati indici di omogeneità e di integrazione con l'area nord milanese. In particolare i comuni di Saronno, Caronno Pertusella e Limbiate rientrano nella macro-area omogenea della città metropolitana. Il cluster si distingue per la buona condizione espressa dai dati economici e specialmente per i valori immobiliari, la densità produttiva, l'attrattività occupazionale e le dotazioni commerciali; più elevati che negli altri cluster anche il reddito procapite, l'offerta di servizi socio-familiari e l'infrastrutturazione digitale; per converso esso presenta valori più alti in termini di tasso di antropizzazione, di densità di popolazione e di pendolarismo in entrata;
- Cluster 2 = un'area omogenea di frontiera tra le province di MB (Lazzate, Misinto, Cogliate, Ceriano Laghetto), CO (Turate, Rovello Porro, Bregnano, Mozzate ed altri) e VA (Uboldo, Gerenzano, Cislago). L'area si distingue per qualità abitativa, propensione all'innovazione e cura del patrimonio ambientale;
- Cluster 3 = un'area a sud di Varese, dominata dagli agglomerati di Gallarate e Busto Arsizio si salda con il resto dell'asse del Sempione (Legnano e altri) e con il sedime dell'aeroporto di Malpensa. L'area sembra afflitta da un elevato carico urbanistico rispetto alle infrastrutture di trasporto, ma esibisce un buon grado di salute demografica (per età della popolazione, sostenibilità e partecipazione straniera), nonché di dotazione di verde.

In sintesi, in esito ai processi storici che hanno formato la città metropolitana e alle verifiche sui dati più recenti disponibili, i tre comuni proponenti hanno simili indici di posizionamento, e presentano condizioni di omogeneità e integrazione con i territori limitrofi della provincia di Milano. Rispetto alla richiesta di variazione dei confini le analisi disponibili non presentano quindi elementi ostativi di differenziazione o di disomogeneità.

Altre evidenze: effetti del nuovo disegno infrastrutturale

Le misure qui rappresentate confermano gli studi compiuti per la preparazione del Piano Territoriale Regionale (IReR 2005, 2006a, 2006b, 2007a, 2007b). In essi si fa riferimento al sistema metropolitano lombardo come fascia centrale del territorio regionale, corrispondente al tracciato del corridoio 5 europeo. Tale contesto non è da intendere come un'unica agglomerazione urbana-territoriale, ma quale esito dello sviluppo di sistemi insediativi caratterizzati da elementi distintivi che hanno visto fondere tra loro la crescita dello spazio urbano, creando quell'effetto di continuo edificato nel quale sembrano annullarsi le differenze. In realtà nonostante i fattori di similarità tra i territori che lo compongono, i sottosistemi insediativi pur aggregati hanno mantenuto specificità che costituiscono il vero valore del sistema metropolitano. All'interno dell'area metropolitana così intesa si possono così riconoscere territori distinti le cui possibilità di funzionamento e sviluppo derivano dalle interazioni che si determinano tra

caratteristiche del tessuto locale e opportunità offerte dalla posizione geografica e dal sistema delle interconnessioni sovralocali.

Solo in parte tali sottosistemi corrispondono con gli ambiti amministrativi riconosciuti. I più identificati sono l'area milanese più stretta, la Brianza, l'asse del Sempione, i poli della fascia prealpina (Varese, Como e Lecco), la conurbazione di Bergamo, la conurbazione di Brescia.

Le relazioni tra i sottosistemi sono garantite dal modello di infrastrutturazione regionale che ha Milano come fulcro del sistema della mobilità di livello nazionale e oltre. Dall'anello tangenziale si dipartono a raggiera tutte le direttrici che mettono in relazione la città e la sua area con gli altri poli e territori nazionali ed internazionali, oltre che con gli assi della viabilità ordinaria. La rete ferroviaria presenta lo stesso disegno della rete stradale. Dalla cintura ferroviaria collocata entro il sistema urbano della città si dipartono le direttrici verso l'esterno con funzione di connessione a breve, lungo raggio e di collegamento nazionale e internazionale.

Nel nuovo disegno infrastrutturale in fase di completamento (Pedemontana, BreBeMi, TEM) si stanno definendo i nuovi confini concentrici della conurbazione milanese. Nella configurazione più interna della rete i comuni oggetto della nostra analisi sono direttamente implicati (Allegato, mappa 6)

Omogeneità nelle criticità

Ancora, gli studi preparatori del PTR contrassegnano gli aspetti negativi che caratterizzano l'area milanese. Si evidenzia che molti dei fenomeni negativi diffusi in tutta l'area metropolitana dipendono essenzialmente dall'effetto della concentrazione. Inquinamento e congestione non sono differenti da quelli dei sistemi urbani tradizionali ma moltiplicano i loro effetti a causa della concentrazione. Ogni insediamento produce effetti su quelli vicini e lo stesso vale per i flussi di traffico che si sovrappongono con effetti negativi che eguagliano o superano gli effetti positivi dei costi di relazione contenuti. Anche le trasformazioni economiche dell'era post-industriale hanno modificato l'organizzazione gerarchica dell'area metropolitana aumentando in maniera consistente i fenomeni di congestione. L'area metropolitana milanese era organizzata infatti in forma gerarchica, dal centro alla periferia: il centro riservato alle attività direzionali e commerciali e la periferia con poli industriali concentrati e residenza. Oggi, invece, pur mantenendo ancora una struttura gerarchica essa è sottoposta a mutamenti generati da un sistema economico che funziona sempre più per poli diffusi che si relazionano a rete. Allo stesso tempo l'area è stata oggetto di forti fenomeni di trasformazione nell'apparato produttivo che hanno portato alla riorganizzazione strutturale del modo di funzionare dell'area metropolitana. Una parte specifica è stata svolta del sistema della distribuzione commerciale con grandi attrattori di traffico.

Tra i problemi che possono essere annoverati tra le criticità specifiche è da considerare anche il tema della qualità degli interventi edilizi e più in generale della qualità della forma urbana e del carico abnorme sull'uso del suolo.

Questi aspetti negativi sono citati sia per connotare più correttamente tutte le dimensioni dell'area metropolitana alla quale appartengono i tre comuni promotori, che per evidenziare aspetti di gestione complessiva di tali questioni negative che superano la scala locale e richiedono un livello di specialità istituzionale proprio dei sistemi metropolitani.

4. Considerazioni di fattibilità

Per la città metropolitana

Sono state fin qui rappresentate le dimensioni della modifica dei confini, le caratteristiche del contesto dei comuni proponenti, le relazioni di integrazione e di omogeneità con il territorio della provincia di Milano. Questo insieme di argomentazioni e di verifiche, unito alla esplicita volontarietà della scelta comunale, attribuisce alla proposta un carattere di fattibilità.

Si intende ora esaminare le considerazioni di opportunità viste sul lato della provincia di destinazione, considerata per il suo costituirsi come città metropolitana.

Profili geografici e dimensioni

La proposta di adesione da parte dei Comuni di Saronno, Caronno P.la e Limbiate trattandosi di comuni contermini agli ambiti della ex provincia di Milano permette continuità dei perimetri della città metropolitana. Le entità quantitative di popolazione e superfici sono inoltre contenute e sostenibili nelle variazioni che determinano.

Effetti sulle dimensioni reali del nucleo centrale dell'area metropolitana

La proposta dei comuni è valutabile in termini di ricerca delle dimensioni ottimali o sub-ottimali dell'attuale sedime provinciale rispetto a territori naturalmente gravitanti o già integrati nel nucleo centrale dell'area metropolitana.

Rispetto alla scelta della legge n. 56 del 2014 di istituire le Città metropolitane sui confini delle province è emerso che per una parte di esse (tra queste ragionevolmente Milano, Roma, Napoli) la dimensione metropolitana istituzionalizzata è troppo piccola in relazione alle rispettive aree metropolitane ed ai fenomeni reali di uso e vita nel territorio.

Anche misurazioni recenti del livello di metropolitaneità descrivono per l'area metropolitana milanese un nucleo centrale che considera la provincia di Milano e la travalica verso Monza e verso Varese coinvolgendo i comuni che hanno avviato il procedimento di variazione dei confini ed altri ancora. (Boffi, 2013) Non è tuttavia previsto nella stessa legge n. 56 un processo di revisione dei confini delle aree metropolitane (ex provinciali) per rendere le Città metropolitane più adeguate al contesto effettivo delle relazioni infracomunali.

L'intervento successivo alla loro istituzione attraverso l'azione volontaria dei comuni per far parte del confine ex provinciale si presenta come la prassi utilizzabile per raggiungere un ridisegno territoriale (e funzionale) della città metropolitana che si avvicini alle dimensioni reali almeno del nucleo centrale dell'area.

Spinta alla convergenza tra modello strutturale e modello funzionale

Nel dibattito sui ritardi dell'istituzionalizzazione delle città metropolitane un elemento noto riguarda le differenze tra modelli strutturali e modelli funzionali, intesi, questi ultimi come la serie di procedure, azioni, politiche, anche a geografia variabile e realizzate tramite agenzie, finalizzate al governo delle funzioni locali infra-regionali e sovra comunali nelle zone ad alta densità urbana.

Adottato per scelta legislativa il modello strutturale si dovrà ora trovare il massimo di convergenza con le esigenze di esercizio delle funzioni. Lasciare invariati i confini della circoscrizione ex provinciale lascerebbe esclusi comuni e territori, pur appartenenti di fatto al contesto metropolitano, dal presidio istituzionale e dagli effetti di governo funzionale che incorporano le istituzioni.

Una flessibilità di approccio verso richieste di adesione alla città metropolitana può essere invece la condizione per valutare con adeguatezza le interdipendenze derivanti dalla continuità degli insediamenti, dalla rete dei trasporti, dai flussi delle popolazioni non residenti, dal pendolarismo, dalle relazioni funzionali tra imprese e sistemi di servizio e perseguire le convergenze possibili tra istituzione e funzione. Si rispetterebbe a tale riguardo il "diritto dei luoghi" che legittima sperimentazioni adeguate al livello raggiunto di integrazione e aspettative locali.

Significato delle aspettative dei Comuni proponenti rispetto al processo di costituzione della città metropolitana

L'adesione volontaria di alcuni dei comuni contermini alla Città metropolitana (ex provincia), è motivata dalla ricerca dei vantaggi strategici legati all'erogazione di servizi e funzioni in un contesto di *governance* più ampia e più adeguata.

Secondo Urbani (2011, p. 318-319) *"la questione metropolitana si presenta quando entrano in gioco i servizi reali (trasporti, infrastrutture, ...) che tradizionalmente richiedono un ente di secondo livello con competenze di area vasta, di fatto delimitata dai processi di integrazione e di scambio continuo di persone o cose, richiedendo quindi opere e interventi strutturali o servizi di alto profili tecnologico, (linee metropolitane, smaltimento rifiuti, controllo della circolazione e dell'inquinamento) che comportano non solo poteri pubblici tradizionalmente ampi, ma anche risorse finanziarie ingenti e specializzazione di competenze organizzative da parte della struttura di governo superlocale. Si tratta principalmente di compiti di programmazione e di pianificazione (...) che leghino strettamente l'economia con la disciplina del territorio (...) dal cui esito dipende la competitività della Città metropolitana"*.

Il fatto che alcuni comuni abbiano attivato la procedura per aderire alla Città metropolitana di Milano, deve essere analizzato in termini di aspettative di condivisione di livelli più alti di programmazione, pianificazione e ricerca di competitività territoriale, anche di accesso ad un quadro di risorse appropriato.

E' una scelta che chiede il superamento degli attuali confini provinciali, aumenta la legittimità politica e istituzionale del nuovo livello di governo, valorizza gli strumenti operativi che la legge assegna alle città metropolitane (piano strategico, programmazione di settore, ecc.) e riduce i timori circa l'egemonia del comune capoluogo.

Urgenza di dare sistemazione e forza al nucleo centrale dell'area metropolitana

Le proposte di accesso dei comuni all'area metropolitana ristretta (ex provincia di Milano) sono occasione per affrontare con maggiore consapevolezza il ruolo istituzionale del nucleo centrale.

Occorre per questo aspetto una digressione sulla potenza simbolica della concezione globale dell'area metropolitana e sui rischi di "paralisi" che può generare, particolarmente evidenti nel caso milanese (Allegato, mappa 6)

Valgano le considerazioni presenti in uno dei rapporti più titolati a farlo, il rapporto OCDE dedicato a Milano e alla sua regione economica (OECD Territorial Reviews. Milan, Italy, 2006). Nel documento:

- si evidenzia che la reputazione internazionale di città globale dell'area metropolitana milanese deriva dall'espansione territoriale che dal nucleo ristretto del comune di Milano si è irradiata ai comuni contermini;
- si propone la definizione di un'ampia "regione metropolitana di Milano" in ragione dei flussi di pendolarismo e dei legami socio-economici. I confini così intesi escono dalla Provincia di Milano e coinvolgono le province lombarde confinanti fino a comprendere province di altre regioni come Novara;
- si stima per l'area nel suo complesso una dimensione superiore ai 7 milioni di abitanti che funziona come hub attrattivo ed erogativo di servizi innovativi e si posiziona per forza economica nazionale e internazionale ai livelli alti di tutte le aree metropolitane OCDE grazie alla combinazione di: produttività del lavoro, tasso di occupazione e di attività;
- si evidenziano i limiti di una governance frammentata. Senza riforme del sistema di governance, anche di competenza del governo nazionale, Milano rischia di regredire. Perderebbe ruolo anche rispetto alle altre metropoli di area OCDE più propense a sperimentare soluzioni di governance volontarie o costruite su giurisdizioni. Riforme dei meccanismi di governance in un processo incrementale potrebbero riguardare l'apprendimento dal passato, la collaborazione tecnica, in particolare sui temi dei trasporti, la creazione di un quadro di governance metropolitana basato su progetti, senso di appartenenza, fiducia, creatività e leadership politica collettiva.

Questa lettura adotta il concetto di "global city" (Sassen, 1991) e "global city region" (Scott, 2001). Al centro si pone una grande città che regge la scala globale

grazie alla concentrazione di istituzioni finanziarie, sedi di grandi corporations, società di certificazione, marketing, società specializzate nel commercio internazionale. La grande città, con un passaggio di scala, diventa da *global city* sistema regionale, assumendo la forma della nebulosa. Qui estende la produzione di beni e servizi e diventa un motore di sviluppo per il proprio Paese e porta di accesso alle risorse della propria regione.

Sono disponibili anche classificazioni delle città globali. Per esempio la GaWC Research (Dipartimento di geografia della Loughborough University, UK) (Beaverstock, 1999) considera il livello di connettività di quattro “servizi alla produzione avanzati”: contabilità, pubblicità, bancario/finanziario, e servizi legali. L’inventario individua:

- Città Alpha++ (Londra e New York City), che sono molto più integrate con l’economia globale di tutte le altre città;
- Città Alpha + che dispongono di servizi avanzati per l’economia globale;
- Città Alpha che collegano le proprie regioni economiche nell’economia mondiale. Milano si posizionava nel 2012 in questo gruppo (<http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012t.html>).

In un secondo esempio, quello del City Global Index curato dalla rivista americana Foreign Policy, Milano nel 2014 si posiziona al 44 posto, vicino a Copenhagen e Dublino (Foreign Policy, 2014)

In un terzo inventario, il Global Power City Index curato dall’Istituto per le Strategie Urbane di Tokyo, in riferimento a sei categorie (Economia, Ricerca & Sviluppo, Interazione culturale, Livability, Ambiente e Accessibilità), Milano si posizionava nel 2014 al 25 posto (Mori Foundation, 2014).

Al di là delle positive classificazioni raggiunte da Milano la concezione globale non può essere evocata per auspicare soluzioni di governance di scala complessa certamente necessarie ma probabilmente ora non semplici da porre nell’agenda locale e nazionale. Si dovrebbero invece considerare meglio le implicazioni e farne sintesi con le politiche praticabili in un contesto che registra forti asimmetrie tra livello globale e livello locale.

In una recente misurazione dell’indice di metropolitaneità (Boffi, 2013) nell’area milanese globale sono coinvolti 858 Comuni di tutte le province contermini a Milano, più parte di Brescia e Mantova, una superficie di oltre 8.000 kmq ed una popolazione di 7,5 milioni di abitanti. La provincia di Milano, invece, dopo l’istituzione di quella di Lodi e di quella di Monza è ora formata da 134 comuni di cui solo 4 superano i 50.000 abitanti (Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo, Legnano, Rho), ma ben 75 di essi non superavano i 10.000 abitanti (Provincia di Milano, 2005); inoltre, il comune di Milano (1.353.882 abitanti al 31.12.2013) occupa una superficie molto contenuta (un settimo rispetto a quella di Roma).

Si tratta, dunque, di una realtà amministrativa caratterizzata da elevati divari dimensionali fra i comuni appartenenti che propongono la considerazione che insieme ad una aggregazione di nuovi territori per processi volontari di adesione siano necessari anche territori interni più pertinenti, sia per ridurre lo scarto tra le

giurisdizioni politico-amministrative e quelle economiche che per definire strumenti di governo più efficaci per l'azione pubblica territoriale.

In tal senso la scelta di far coincidere il perimetro delle città metropolitane ai confini provinciali, prevista dalla legge Delrio può essere accolta con favore, in astratto, in quanto costituisce la soluzione più semplice e immediata da attuare. Dal punto di vista dei fenomeni metropolitani da governare tuttavia rappresenta una soluzione limitata che necessita di adeguamento e correzioni rappresentate da modalità di interazione e di forme di raccordo con i territori rimasti esclusi, ma interessati dagli stessi fenomeni, oltre che di un allargamento mediante l'adesione dei comuni contermini al confine provinciale che presentano caratteristiche metropolitane.

A tal fine potrebbero contribuire assetti organizzati sugli ambiti interni al confine provinciale o soluzioni costruite con la forma dell'Unione di Comuni.

Per concludere sul fronte delle implicazioni per la ex provincia di Milano

Considerato che Milano oltre alla produzione di studi e ricerche sul governo urbano e sulle aree metropolitane (IReR, Isap, PIM) ha vissuto la maggiore esperienza di pianificazione a dimensione metropolitana (PIM) considerato inoltre il ruolo dello statuto nella città metropolitana di Milano, rispetto alla uniformità della legge n. 56, la revisione dei confini consentirebbe di adeguare la Città metropolitana alla realtà dell'area metropolitana, intesa come spazio vissuto, come territorio di circolazione.

E' tuttavia necessaria la collaborazione tra Città metropolitana e Regione per accompagnare il processo di adesione volontaria dei comuni. A ben vedere, si tratta quindi di saper collaborare alla costruzione del futuro e alla ricomposizione del territorio da governare a dimensione metropolitana.

Tuttavia, oltre alla revisione dei confini, occorre trattare anche il problema della cooperazione con i comuni che resteranno fuori dalla Città metropolitana (ma che interagiscono con essa con particolare riferimento alla scelte in materia di pianificazione territoriale, servizi reali, viabilità, trasporti) mediante strumenti di raccordo dell'azione pubblica. Pertanto (Balboni, 2014) "la Città metropolitana non avrà successo e non avrà futuro se non si metterà in grado di essere un istituzione relazionale ispirata a un modello cooperativo". Su questo punto va ricordato che la legge 56 non prevede strumenti specifici per raccordare l'azione dei comuni esterni (si pensi a Monza, a soli pochi km da Milano) con le Città metropolitane, ne tra queste ultime e le rispettive regioni. Comunque, anche con gli attuali confini, lo statuto della Città metropolitana e l'azione di governo concreta dovranno rapportarsi con tali fenomeni, a partire dai bacini d'utenza del trasporto pubblico (Agenzia regionale n. 5).

Implicazioni per le province di origine

Entrambe le province devono confrontarsi con una scelta volontaria e sussidiaria dei Comuni proponenti. La scelta di avviare il procedimento di variazione dei

confini non deve peraltro intendersi come processo traumatico ma come riconoscimento degli elementi attrattivi verso il centro metropolitano in essere da tempo nel territorio.

Rispetto alla provincia di Varese:

- sostenibilità della riduzione (-6,3% di popolazione, -1,6% di superficie, -7.0% U.L., da 139 a 137 comuni);
- riconsiderazione dell'assetto provinciale del sistema del ferro, per polarità ferroviaria di Saronno che si connette formalmente ai processi di programmazione milanese pur essendone già afferente;
- possibilità di affrontare eventuali implicazioni sui sistemi di servizio a gestione provinciale con accordi specifici e processi di transizione;
- l'analisi cluster ha confermato la possibilità di un agglomerato urbano omogeneo comprendente Saronno, Caronno P.la e Limbiate. In un processo di ricerca di ottimalità va valutato l'opportunità del coinvolgimento nella revisione dei confini anche dei perimetri dei comuni di Origgio, Uboldo e Gerenzano, parte varesina del circondario di Saronno.

Rispetto alla provincia di Monza:

- sostenibilità della riduzione (-4,1% di popolazione, -3,1% di superficie, -2.7% U.L., da 55 a 54 comuni);
- nell'assetto a tre della provincia di Monza ("tre Brianze") la Brianza occidentale conserva le altre polarità interne (Desio-Seregno);
- possibilità di affrontare eventuali implicazioni sui sistemi di servizio a gestione provinciale con accordi specifici e processi di transizione.

Implicazioni sulle traiettorie di sviluppo:

- non emergono differenze significative nelle traiettorie di sviluppo delle province di Varese e di Monza – Brianza verificate in difetto delle riduzioni rappresentate dai comuni interessati alla modifica dei confini (Allegato, grafico 1).

Implicazioni per Regione Lombardia

Il quadro complessivo deve essere ora valutato, ferma restando l'intangibilità dell'autonomia politica regionale, sotto il profilo del posizionamento della Regione rispetto ai processi analizzandi. Il punto di partenza è il conflitto tra la rigidità normativa sul tema e le potenzialità di sviluppo e di beneficio per territori e comunità insite nei processi di variazione della perimetrazione dell'area metropolitana milanese.

Valutando il primo aspetto è dato incontestabile che la legge n. 56 percorre una soluzione rigida, peraltro obbligata – in considerazione della carenza di

conoscenza territoriale da parte del legislatore nazionale – e che lascia limitati margini di azione a livello locale. In assenza di un posizionamento regionale il processo che esaminiamo potrebbe compiersi formalmente, in aderenza pedissequa alla normativa, compendosi senza alcuna sfumatura di *governance* regionale. In tal caso, almeno in prima istanza, la Regione potrebbe scegliere di non differenziarsi dai limitati ruoli previsti dalla normativa nazionale e assumere un semplice ruolo di trasferimento notarile delle informazioni utili ad adottare una decisione di variazione dei confini provinciali.

In contrapposizione a questo aspetto vi sono le descritte potenzialità di sviluppo e di beneficio per territori e comunità insite nei processi di variazione della perimetrazione dell'area metropolitana milanese. In relazione a queste potrebbe essere rappresentata una politica regionale attiva di valorizzazione e accompagnamento dei processi che salvaguardi in ogni caso ed asseconi le vocazioni comunali ma le correli alle necessarie interrelazioni con le letture delle province di appartenenza e di quella di destinazione.

Tra le due aree territoriali sono presenti in proposito differenze che non devono essere valutate come opzione di successo per una parte e di svantaggio dall'altra. Ridefinire confini funzionali in un territorio integrato come quello lombardo e dell'area metropolitana in particolare è specialmente un esercizio di riconoscimento degli elementi attrattivi che influenzano già da tempo la vita e le relazioni dei Comuni proponenti. Non è invece scelta penalizzante verso le province di origine che possono peraltro riorganizzare sia il proprio sistema di servizi che la propria visione territoriale anche con soluzioni negoziali e tecniche non traumatiche. Episodi rilevanti di variazione di un aggregato istituzionale in insiemi più piccoli e distinti si sono già verificati con la costituzione della provincia di Lodi e poi di quella di Monza e Brianza. In entrambi i casi con divisione della provincia di Milano. Qui la scala territoriale è al confronto molto contenuta ma interessante, per certi versi anche simbolica e utile a definire un processo che intende dare più precisione e ruolo al nucleo centrale che garantisce il funzionamento e lo sviluppo della Lombardia.

Una *policy* di questo tipo presuppone l'inquadramento dei processi che interessano l'area metropolitana milanese nel più vasto quadro della riorganizzazione territoriale lombarda per fasce (montana, metropolitana e pianura) e la valorizzazione del processo di istituzionalizzazione della città metropolitana di Milano come *link* che proietta la Lombardia in relazione con altre regioni europee che possono vantare realtà urbane di pari peso. Il canale normativo di ingresso del ruolo regionale, che può svilupparsi poi sul piano della elaborazione politica, è quello di definizione degli ambiti ottimali dei livelli di governo intermedi (cosiddette aree vaste), compito destinato a confluire nel novero delle responsabilità della Regione. Questa diventerebbe parte attiva di un processo di ridisegno complessivo del governo del territorio regionale del quale l'iter che istituzionalizza la città metropolitana di Milano rappresenta una quota importante dell'organizzazione del restante territorio lombardo.

In tal senso non si può non rilevare come l'intero processo produca una esigenza di maggiore "relazione, coordinamento e governance" tra i territori e i loro livelli istituzionali, di cui la legge nazionale non si fa esplicitamente carico. La ricerca di una soluzione di garanzia per l'efficienza e l'efficacia dell'intero sistema della

programmazione pubblica in Lombardia verrà da un ruolo regionale di coordinamento e affiancamento.

Riferimenti alla normativa e conclusioni

Dal punto di vista formale l'inserimento del processo di adesione dei singoli Comuni a quello macro passa attraverso uno specifico *iter* descritto dalla normativa vigente che pone alcune condizioni di ammissibilità della revisione.

La revisione delle circoscrizioni provinciali di appartenenza e di destinazione è regolata dall'articolo 21 del D.Lgs 267/2000.

Vi si recita, al comma 3 che *“Per la revisione delle circoscrizioni provinciali e l'istituzione di nuove province i comuni esercitano l'iniziativa di cui all'articolo 133 della Costituzione, tenendo conto dei seguenti criteri ed indirizzi:*

a) ciascun territorio provinciale deve corrispondere alla zona entro la quale si svolge la maggior parte dei rapporti sociali, economici e culturali della popolazione residente;

b) ciascun territorio provinciale deve avere dimensione tale, per ampiezza, entità demografica, nonché per le attività produttive esistenti o possibili, da consentire una programmazione dello sviluppo che possa favorire il riequilibrio economico, sociale e culturale del territorio provinciale e regionale;

c) l'intero territorio di ogni comune deve far parte di una sola provincia;

d) l'iniziativa dei comuni, di cui all'articolo 133 della Costituzione, deve conseguire l'adesione della maggioranza dei comuni dell'area interessata, che rappresentino, comunque, la maggioranza della popolazione complessiva dell'area stessa, con delibera assunta a maggioranza assoluta dei consiglieri assegnati;

e) di norma, la popolazione delle province risultanti dalle modificazioni territoriali non deve essere inferiore a 200.000 abitanti;

f) l'istituzione di nuove province non comporta necessariamente l'istituzione di uffici provinciali delle amministrazioni dello Stato e degli altri enti pubblici;

g) le province preesistenti debbono garantire alle nuove, in proporzione al territorio ed alla popolazione trasferiti, personale, beni, strumenti operativi e risorse finanziarie adeguati.”

Il caso in oggetto non comporta frammentazione del territorio comunale su più province, è stato adottato a maggioranza e non produce effetti sulla provincia di destinazione e di origine tali da ridurre la popolazione sotto la dimensione dei 200.000 residenti. Rispetto ai sette elementi indicati dalla normativa risultano quindi già verificati i criteri previsti alle lettere c), d), e). I parametri riguardanti le lettere f) e g) non sono invece pertinenti, in quanto relativi a nuove istituzioni provinciali.

I criteri di cui alle lettere a) e b) chiedono di accertare se la modifica dei confini dell'attuale provincia di Milano, con l'incorporazione del territorio dei comuni di

Saronno, Caronno Pertusella e Limbiate, o dei confini delle province di attuale appartenenza a seguito dell'uscita di tali territori, possa dar luogo:

- ad aggregati provinciali omogenei rispetto ai territori che sono teatro dei rapporti sociali, economici e culturali della popolazione residente;
- a dimensioni territoriali ed entità demografiche o attinenti alle attività produttive, che permettano una programmazione dello sviluppo orientata all'equilibrio economico, sociale e culturale sia nel livello provinciale che regionale.

A questo proposito gli elementi che confermano una valutazione di fattibilità sono i seguenti.

Rispetto ai comuni proponenti:

- volontà esplicite delle istituzioni locali come espressione di un principio di autodeterminazione e di "diritto dei luoghi" a costruire soluzioni di governo e governance appropriate;
- i tre comuni sono già parte effettiva del nucleo centrale dell'area metropolitana milanese per contiguità; simili problematiche; appartenenza e contributo ai flussi del territorio;
- nella lettura dell'area metropolitana che correla il rapporto tra insediamenti e trama infrastrutturale ferroviaria e stradale Saronno e Caronno P.la rappresentano un nodo che concorre a garantire le logiche infrastrutturali del nucleo centrale della città metropolitana. E' ammissibile l'istituzionalizzazione della loro appartenenza formale interna ai confini sistema di governo ex provincia di Milano;
- nella più prolungata versione istituzionale della Provincia di Milano Limbiate era componente storica variamente classificata. La sua recente associazione amministrativa alla provincia di Monza non cambia la funzione di parte della città lineare a cerniera tra Brianza e area milanese;
- le misure di integrazione con processi statistici di cluster analisi confermano integrazione e omogeneità tra i comuni proponenti e i territori limitrofi della provincia milanese;
- il nuovo disegno infrastrutturale in fase di completamento (Pedemontana, BreBeMi, TEM) definisce nuovi confini concentrici della conurbazione milanese. Nella configurazione più interna i comuni oggetto della nostra analisi sono direttamente implicati rafforzando le relazioni funzionali con l'area centrale della città metropolitana;
- i comuni condividono con l'area forti criticità connesse alla dimensione della concentrazione e della congestione. Aspetti di gestione complessiva di tali questioni negative superano la scala locale e richiedono un livello di specialità istituzionale proprio dei sistemi metropolitani;

Rispetto alla provincia di destinazione (ex provincia di Milano):

- sostenibilità delle modifiche necessarie in termini di popolazione e superficie aggiuntive (+2,8% popolazione, +2,0% superficie, da 134 comuni a 137);
- si rendono organici al territorio provinciale un polo ferroviario con il sistema di servizi correlato ed un comune già componente del perimetro originario della provincia;
- si producono effetti riflessivi con ricerca di ottimalità di ruolo, funzioni, assetto interno, per la città metropolitana di Milano intesa come nucleo centrale della più ampia global city milanese;
- emergono aspettative di valore e di legittimità del nuovo livello istituzionale e dei suoi strumenti (piano strategico, strumenti di programmazione, quadro delle risorse) con riduzione dei timori circa l'egemonia del comune capoluogo.

Rispetto alla provincia di Varese:

- sostenibilità della riduzione (-6,3% di popolazione, -1,6% di superficie, da 139 a 137 comuni, -7,0% U.L.);
- eventuali implicazioni sui sistemi di servizio a gestione provinciale da gestire con accordi specifici;
- invarianza delle traiettorie di sviluppo in caso di riduzione dei territori.

Rispetto alla provincia di Monza:

- sostenibilità della riduzione (-4,1% di popolazione, - 3,1% di superficie, da 55 a 54 comuni, -2.7% U.L.);
- nell'assetto a tre della provincia di Monza ("tre Brianze") la Brianza occidentale si mantiene con le altre polarità (Desio-Seregno);
- eventuali implicazioni sui sistemi di servizio a gestione provinciale da gestire con accordi specifici;
- invarianza delle traiettorie di sviluppo in caso di riduzione dei territori.

In sintesi:

- considerati gli atti formali dei comuni di Saronno (Va), Caronno Pertusella (Va) e Limbiate (MB);
- esaminate le implicazioni inerenti alla richiesta di variazione dei confini delle province di origine (Varese e Monza-Brianza) e della provincia di destinazione (Milano);
- verificati con analisi specifiche gli assetti territoriali ed il livello di omogeneità e di integrazione tra i comuni proponenti ed il territorio della provincia di Milano;
- si considera fattibile la richiesta formulata dai comuni di Saronno (Va), Caronno Pertusella (Va) e Limbiate (MB)-.

Bibliografia

- Assoutenti Lombardia, (2006), Lombardia senza automobile, Guida ragionata al trasporto pubblico in Lombardia.
- Balboni E., (2014), La legge Delrio e la Città metropolitana di Milano, in Sterpa A., a cura di, Il nuovo governo dell'area vasta, Jovene, Napoli, pp. 13-20.
- Balducci A. (2004), "Milano dopo la metropoli. Ipotesi per la costruzione di un'agenda pubblica", Territorio, n. 29-30.
- Bartaletti F., (2009), Le aree metropolitane in Italia e nel mondo, Torino, Bollati e Boringhieri.
- Beaverstock J.V., Smith R.G. e Taylor P.J., (1999) A Roster of World Cities, GaWC Research Bulletin 5, pubblicato in Cities, 16 (6), (1999), 445-458.
- Benvenuto E., (1996), Saper collaborare alla costruzione del futuro, in AA.VV., il futuro delle città. Documenti sullo stato di avanzamento della ricerca progetto integrato CNR-Università, CUEN Napoli pp. 16-24.
- Boffi M., Colleoni M., Palvarini P., (2013), Le aree metropolitane in Italia e i loro caratteri socio-territoriali, Università di Milano Bicocca, Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale.
- Boffi M., Palvarini P., (2011), Flussi di mobilità e definizione delle aree metropolitane, in Sociologia urbana e rurale n. 94, 2011.
- Bonomi A. (2004), La città infinita, B. Mondadori.
- Brosio G., Maggi M., Piperno S., (2001), Governare fuori dal centro, Fondazione A. Olivetti, Roma.
- Bruzzo A., Ferri V. (2006a), "Mobilità degli individui e finanza locale: il caso dell'area metropolitana di Milano", in Brunetta G., Fistola R. (a cura di), Trasformazioni, coesioni, sviluppo territoriale, Angeli, Milano, pp.285-310.
- Bruzzo A., Ferri V. (2006b), "Le implicazione per la finanza locale della mobilità degli individui nelle aree metropolitane italiane", relazione alla XXVII Conferenza italiana di Scienze regionali, Pisa.
- Bruzzo A., Ferri V., (2009), La perequazione territoriale per il governo delle aree metropolitane, in Dintorni, n. 6, Università degli Studi di Bergamo, pp. 201-240.
- Camera di Commercio di Milano (2012), Milano. Le tre città che stanno in una (a cura di Aldo Bonomi), Bruno Mondadori, Pearson Italia, Milano-Torino.
- Camera di Commercio di Monza e Brianza, Provincia di Monza Brianza (2012), Monza e Brianza. Progetto strategico di marketing territoriale per l'investitore immobiliare.
- Camera di Commercio di Monza e della Brianza, Consorzio AASTER, (2013), Brianza 2030. Dalla città infinita alla piattaforma metropolitana.

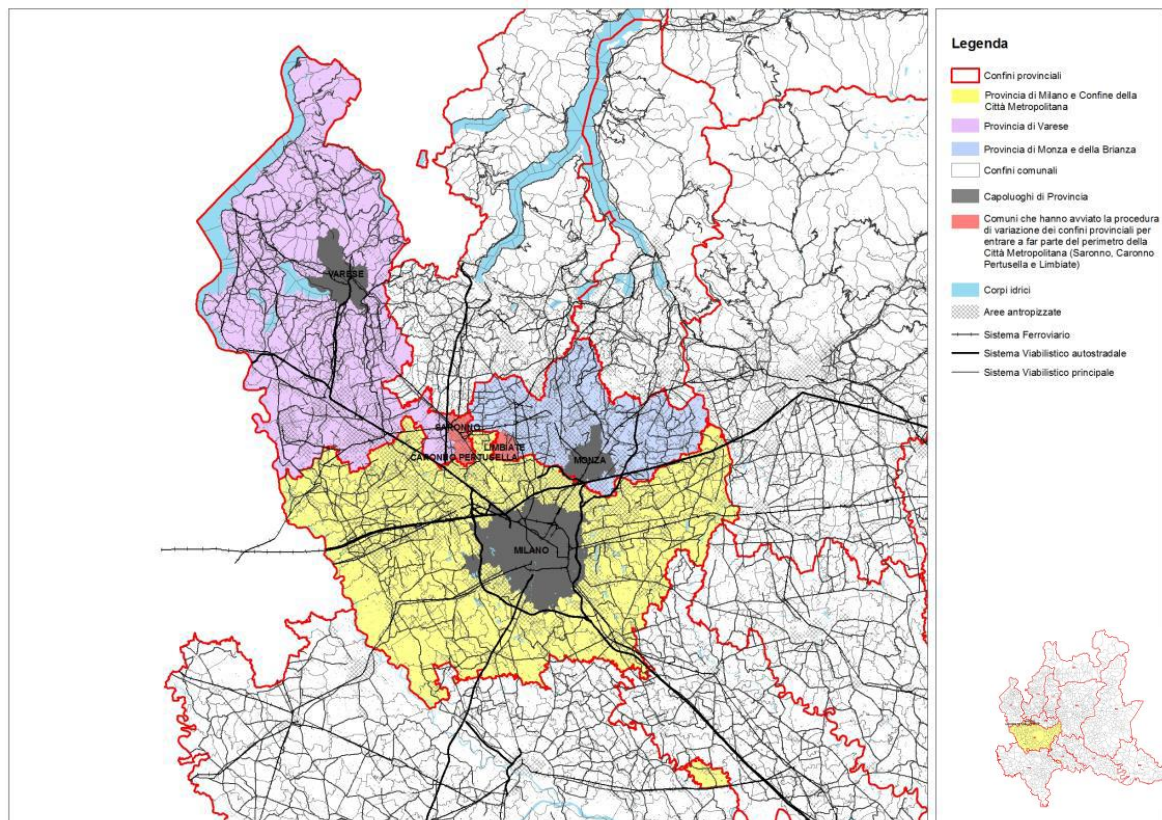
- Cammelli M., (2011), Governo delle Città: profili istituzionali, in Dematteis G., a cura di, *Le grandi città italiane*, Marsilio, Venezia, pp. 335-378.
- Cafiero S., Busca A. (1970), *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, SVIMEZ, Milano, Giuffré.
- Censis-Ministero dei Trasporti, (2008), *Pendolari d'Italia, Scenari e strategie*, Angeli, Milano.
- Centro studi PIM per la programmazione intercomunale dell'area metropolitana, (2006), *Le tre città della Brianza. Temi e prospettive della nuova Provincia*.
- Commission européenne, Eurostat (2006), *Régions: Annuaire statistique 2006. Données 2000-2004*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes.
- Comune di Caronno Pertusella, PGT.
- Comune di Limbiate, (2002), *Disciplina dei Programmi Integrati di Intervento. Documento di inquadramento (ai sensi della L.R. 12 aprile 1999, n. 9). Delibera di C.C. n. 84 del 29 novembre 2002* Comune di Limbiate, PGT .
- Comune di Limbiate, (2013), *Documento del Piano di governo del territorio ex art. 8, Lr. 12/2005 smi*.
- Comune di Milano, (2013), *Verso le Nuove Municipalità - Un atlante*.
- Comune di Saronno, (2013), *Documento del Piano di governo del territorio ex art. 8, Lr. 12/2005*.
- Ercole E., Martinotti G. (1994), "La definizione dell'area metropolitana milanese secondo il criterio di omogeneità", *Amministrare*, 1, pp.5-29.
- Èupolis Lombardia, (2013) *Predisposizione degli studi preliminari per la revisione del Piano Territoriale Regionale, Rapporto Mobilità*.
- Ferri V., (2008) *Governare le Città metropolitane. Un istituzione del federalismo. Introduzione di Massimo Bordignon*, Carocci, Roma, pp. 334
- Ferri V. (2009), *Le Città metropolitane in Italia. Un'istituzione del federalismo*, in *Economia italiana*, n. 2, pp. 389-426 *Economia italiana*.
- Ferri V., (2014) *Le funzioni della Città metropolitana di Milano e il loro finanziamento: un confronto con la metropoli di Lione*, relazione presentata alla XXXV Conferenza scientifica AISRE, Padova, 2014.
- Ferri V., Sterpa A. (2014) *Il ruolo delle regioni Lazio, Ile de France, Lombardia e Rhoen Alpe nel governo delle capitali e delle metropoli*, Relazione presentata alla Conferenza Internazionale, *Métropoles et régions, entre concurrences et complémentarités. Regards croisés France/Italie*, Université Paris-Diderot, 10 e 11 aprile, nel quadro del programma de l'Ecole français de Rome, Programme L'Italie. *Recompositions territoriales du local à l'Europe*.
- Foreign Policy, (2014), *The 2014 Global Cities Index*.
- Fubini A., Corsico F. (a cura di) (1994), *Aree metropolitane in Italia*, Milano, F. Angeli.
- *Gazzetta Ufficiale*, Art. 135 - Legge 7/4/2014 n. 56, *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*.
- IReR, (2005), *Il sistema metropolitano lombardo*, IReR 2004A023.

- IReR, (2006a), Strategie per il territorio: contenuti e modalità per la governance nella costruzione del Piano Territoriale Regionale, IReR 2005A006.
- IReR, (2006b), Studio sui temi dei collegamenti internazionali, il sistema metropolitano e il Corridoio V, IReR 2005B048.
- IReR, (2007a), Piano territoriale regionale strategie per la competitività, il riequilibrio e la valorizzazione del territorio lombardo, IReR 2006B054.
- IReR, (2007b), Lo stato del territorio e lo sviluppo spaziale della Lombardia: politiche territoriali per lo sviluppo sostenibile della regione, IReR 2007B056.
- Marchese U. (a cura di) (1997), Aree metropolitane in Italia alle soglie del Duemila, Genova, ECIG.
- Martinotti G., (1993), Metropoli, il Mulino, Bologna.
- Marchese U. (a cura di) (1997), Aree metropolitane in Italia alle soglie del Duemila, Genova, ECIG.
- Mistri M., (2013), La Città metropolitana. Una confusa riforma italiana, Libero pensiero, Padova.
- Moretti A., Graj G. (2006), “Le trasformazioni della mobilità obbligata. Evidenze statistiche, ragioni e politiche”, Area vasta on line, numero 12/13. http://areavasta.provincia.salerno.it/av_2006n12e13
- Mori Foundation, (2014), Global Power City Index 2014.
- OECD, (2006a), “Territorial reviews: Milan, Italy”, Policy Brief, novembre 2006.
- OECD (2006b), Defining and Measuring Metropolitan Regions, International workshop, Paris, 27 novembre.
- OECD, (2006c), Background Report to the OECD Territorial Review on the Milan Metropolitan Area.
- Petretto A., (2014), Finanza pubblica territoriale, economia locale e crescita, in Cappellin R., Marelli E., Rullani E., Sterlacchini A., Crescita, investimenti e territori, Aisre, Scienze regionali.
- Centro Studi PIM, (2014), Dossier 2 “Milano Città Metropolitana”.
- Piperata G. (2014), La Città metropolitana: definizione, istituzione e disciplina di riferimento di un nuovo potere locale. Commento ai commi 2, 5, 6, 12, 14, 15,16, 18 della legge 7 aprile 2014, n. 56 in Sterpa A., cura di, Il nuovo governo dell’area vasta, Jovene, Napoli, pp.52-64.
- Provincia di Milano, (2007), Progetto strategico Città di Città.
- Provincia di Milano, (2012), Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
- Provincia di Monza e della Brianza, (2013), PTCP. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ai sensi della legge regionale n.12/2005.
- Provincia di Varese, (2007), Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
- Pucci P. (2006), “Mobilità e territorio. Nuove pratiche nella regione urbana milanese”, Area vasta on line, numero12/13. http://areavasta.provincia.salerno.it/av_2006n12e13
- Regione Lombardia, (2010), Documento di Piano – Piano Territoriale Regionale.

- Sassen S. (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press.
- Scott A.J., (2001), *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press.
- Sebastiani C., (2007), *La politica delle città*, il Mulino, Bologna.
- IRPET (1986), *I mercati locali del lavoro in Italia*, testo presentato al Seminario “Identificazione di sistemi territoriali: Analisi della struttura sociale e produttiva in Italia”, Roma.
- Urbani, P. (2011), *Politiche pubbliche per le grandi città*, in Dematteis G., a cura di, *Le grandi città italiane*, Marsilio, Venezia, pp. 317-334.

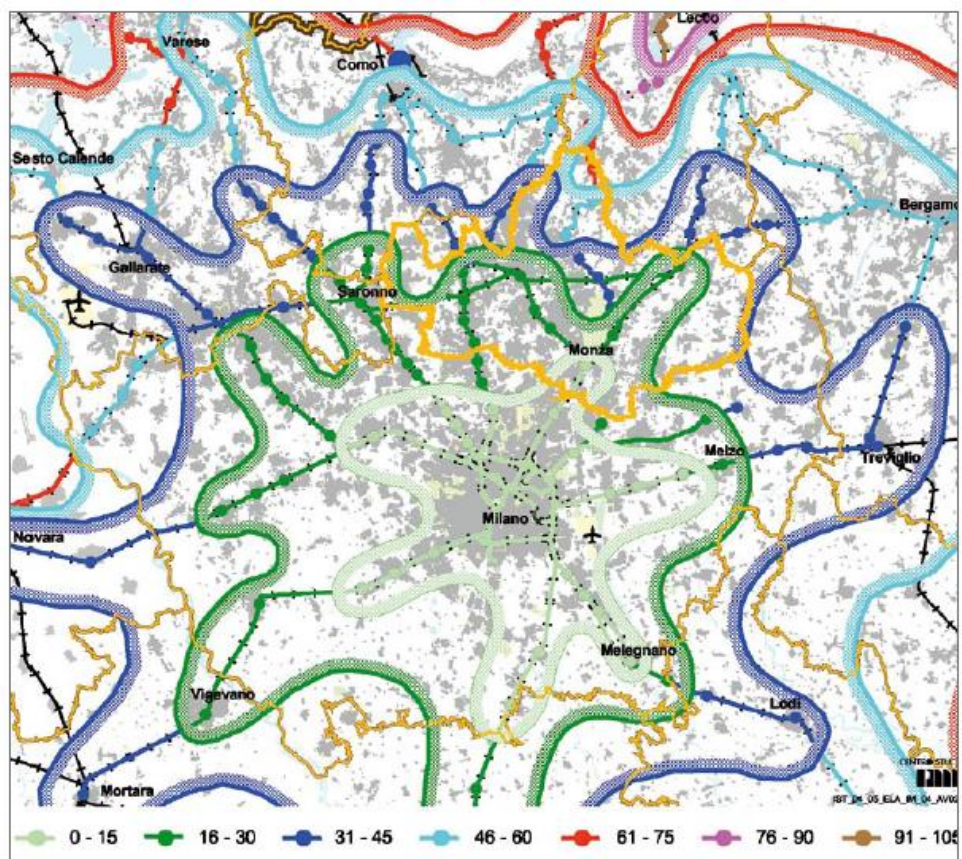
ALLEGATO

Mappa 1. Inquadramento territoriale - 2014



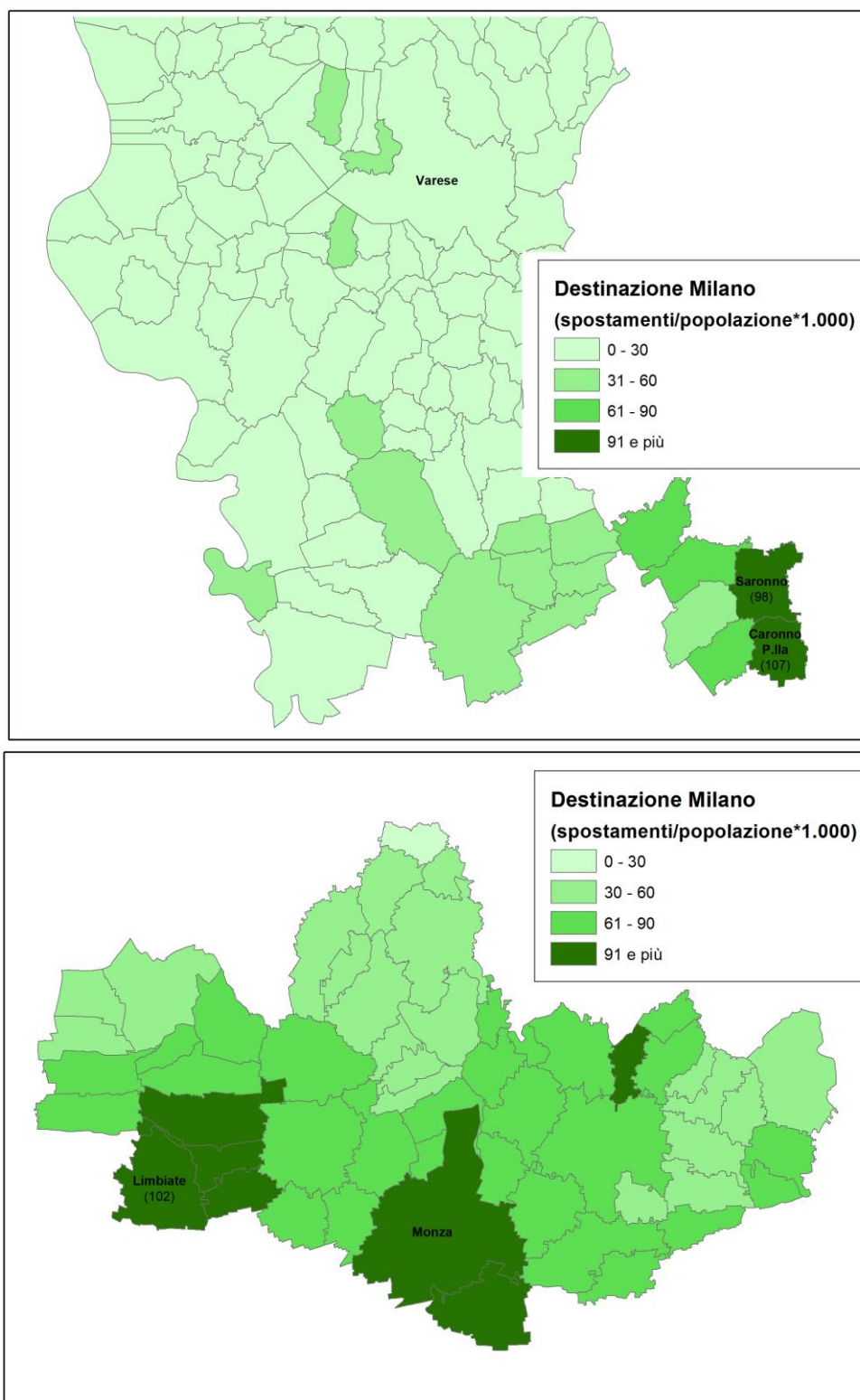
Fonte: Éupolis Lombardia

Mappa 2. Tempi di accessibilità ferroviaria (con treni SFR) rispetto a Milano



Fonte: Centro Studi PIM su dati Trenitalia, 2004

Mappa 3. Pendolarismo dai comuni della provincia di Varese e di Monza Brianza verso Milano – 2011



Fonte: Éupolis Lombardia su dati censimento Istat 2011

Tabella 1. Elementi di contesto

	Popolazione residente al 2013	Popolazione residente con titolo universitario al 2011°	Pendolarismo verso luoghi esterni al Comune al 2011	Densità abitativa (abitanti per kmq)
Saronno (Va)	38.902	17%	27%	3,564
Caronno Pertusella (Va)	16.781	9%	39%	1,998
Limbiate (Mb)	34.370	5,5%	36%	2,797

	Superficie in km2	Distanza da Milano	Distanza dal capoluogo di Provincia (Va – Monza)	Accessibilità ferroviaria a Milano	Accessibilità ferroviaria al capoluogo di Provincia
Saronno (Va)	11,06	23,3 km	30 km	136 treni al giorno	40 treni al giorno
Caronno Pertusella (Va)	8,40	20,1 km	33,3 km	81 treni al giorno	35 treni al giorno*
Limbiate (Mb)	12,29	18,2 km	12,3 km		

Fonte: Éupolis Lombardia su dati Istat

Tabella 2. Implicazioni del processo di variazione dei confini per le province d'origine e di destinazione

	Provincia di Varese (887.613 abitanti)	Provincia di Monza e della Brianza (862.684 abitanti)	Provincia di Milano (3.176.180 abitanti)
Saronno (Va)	-4,4% abitanti§, -4,62% addetti, -5,37% Unità Locali* -0,9% kmq		+1,2% abitanti§ +0,91% addetti, +1,20% Unità Locali* +0,7% kmq
Caronno Pertusella (Va)	-1,9% abitanti§ -2,29% addetti, -1,70% Unità Locali* 0,7% kmq		+0,5% abitanti§ +0,38% addetti, +0,45% Unità Locali* +0,53% kmq
Limbiate (Mb)		-4,1% abitanti§ -2,5% addetti, -2,7% Unità Locali* -3% kmq	+1,1% abitanti§ +0,61% addetti, +0,48% Unità Locali* +0,78%kmq

Fonte: Éupolis Lombardia su dati Istat

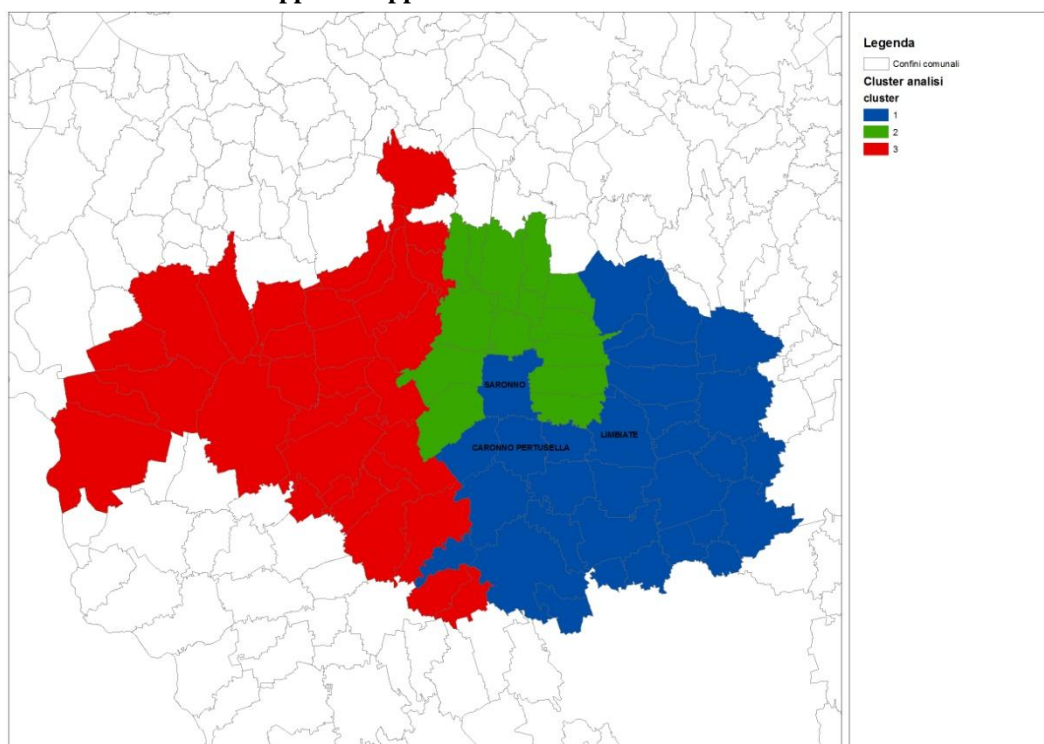
Nota: § abitanti al 2013, * addetti e UL al 2011, popolazione provinciale al 2013

Tabella 3. Indicatori impiegati nell'analisi di cluster

INDICATORE	DESCRIZIONE	ANNO	FORTE
Reddito procapite	Reddito imponibile IRPEF / popolazione	2013	MEF
Valori immobiliari	Prezzi medi al mq immobili residenziali	2012	Agenzia del Territorio
Qualità abitativa	mq disponibili per abitante	2011	Istat-Censimento popolazione e abitazioni
Densità produttiva	Imprese per km2	2011	Istat-Censimento Industria
Attrattività occupazionale	Addetti ogni 1000 abitanti	2011	Istat-Censimento Industria
Specializzazione in settori efficienti	Incidenza addetti operanti in settori efficienti (divisioni ATECO_2007 19,21,11,10,17,20,24,26,28,30,46) sul totale economia	2011	Istat-Censimento Industria
Dotazione servizi commerciali	Superfici commerciali (m2) per 100 abitanti	2013	R.L. Portale D.G. CTT
Tasso di antropizzazione	Superficie insediata+degradata+infrastrutture+parchi)/superficie produttiva agricolo	2012	DUSAF
Carico urbanistico	superficie residenziale + produttiva/ superficie reti stradali e ferroviarie	2012	DUSAF
Dimensione dell'offerta di servizi socio-familiari-assistenziali	(Numero posti in strutture sociali e per la famiglia/popolazione)*100	2013	Open Data R.L.
Indice di ringiovanimento della popolazione	Popolazione [0-14]/popolazione over 65 (inverso Indice di vecchiaia)	2013	Istat; Banca dati DEMO
Indice di sostenibilità strutturale della popolazione	Popolazione [15-64]/(popolazione over 65 + popolazione [0-14]); inverso indice di dipendenza totale	2013	Istat; Banca dati DEMO
% popolazione straniera	Popolazione straniera/popolazione totale	2013	Istat; Banca dati DEMO
Densità della popolazione	Abitanti per m2	2013	Istat; Banca dati DEMO
Densità verde	% sup verde / superficie totale	2013	R.L.: Geoportale, Open data
Spese per la gestione del patrimonio ambientale	spese cumulate dell'amministr. comunale PROCAPITE x territorio e ambiente	2008-2013	Ministero dell'interno - Eupolis
Indicatore sintetico di Digital Endowment	tiene conto in modo differenziato della % di popolazione raggiunta da banda larga con diverse portate (Mbps)	2013	Programmazione Integrata
Indicatore sintetico pendolarismo quotidiano (in entrata) motivi lavoro e studio	basato sui gap tra addetti occupati sul territorio e popolazione attiva, nonché popolazione in età scolare e alunni effettivi	2011	Istat, Censimento delle imprese 2011, Istat Flussi turistici, Ministero Istruzione, Istat Demo
Densità turistica	Arrivi turistici per abitante		Istat
Persone in possesso di diploma superiore	% diplomati / popolazion totale	2011	Istat-Censimento popolazione e abitazioni

Fonte: Éupolis Lombardia

Mappa 4. Rappresentazione territoriale dei tre cluster



Fonte: Éupolis Lombardia

Tabella 4. Caratteristiche dei cluster

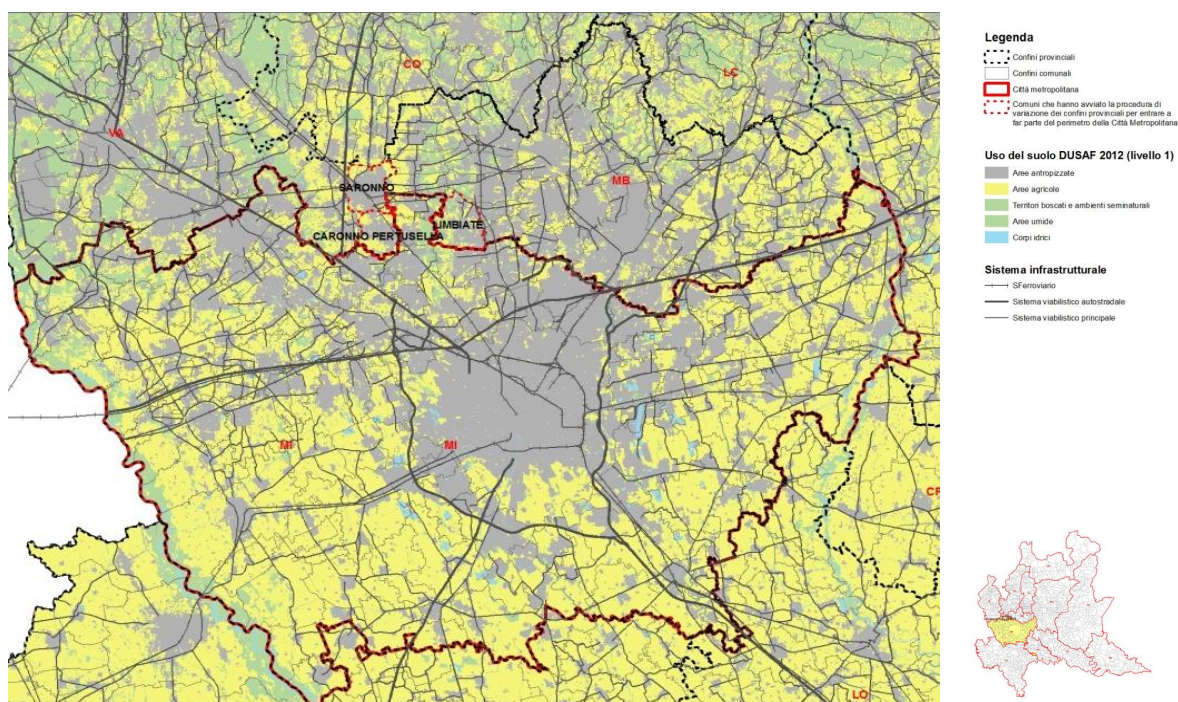
	Reddito Procapite	Valori Immobiliari	Qualità abitativa	Densità produttiva	Attrattività occupazionale	Specializzazione in settori efficienti	Specializzazione in settori innovativi
Cluster 1	16213	1807	38	252	340	0,3	0,3
Cluster2	15452	1268	41	105	279	0,3	0,4
Cluster 3	14820	1365	40	68	219	0,3	0,3

	Dotazione servizi commerciali	Tasso di antropizzaz.	Carico Urbanistico	Dimensione dell'offerta di servizi socio-famil-assist	Indice di ringiovanim. Popolaz	Indice di sostenibilità strutturale della popolaz.	% popolaz. straniera
Cluster 1	1489	8,9	1,2	2,3	70	186	1,3
Cluster2	1346	4,1	1,0	1,8	73	191	4,7
Cluster 3	1027	5,1	1,6	0,8	85	198	6,3

	Densità di popolaz	Densità verde	Spese per la gestione del patrimonio ambientale	Indicatore sintetico di Digital Endowment	Indicatore sintetico pendolarismo quotidiano motivi di lavoro e studio	Turisticità	Persone con almeno il diploma superiore
Cluster 1	3,3	0,3	779	0,7	2,2	-0,1	0,4
Cluster2	1,5	0,4	908	0,4	0,2	0,1	0,3
Cluster 3	1,1	0,6	692	0,2	-0,1	-0,1	0,3

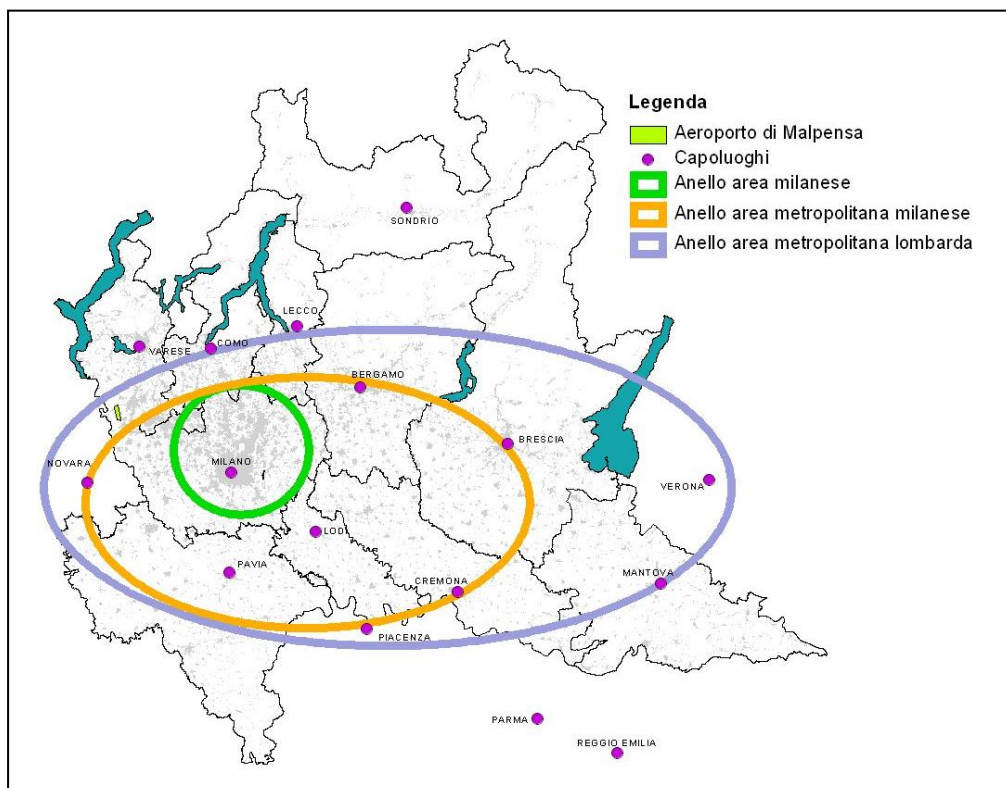
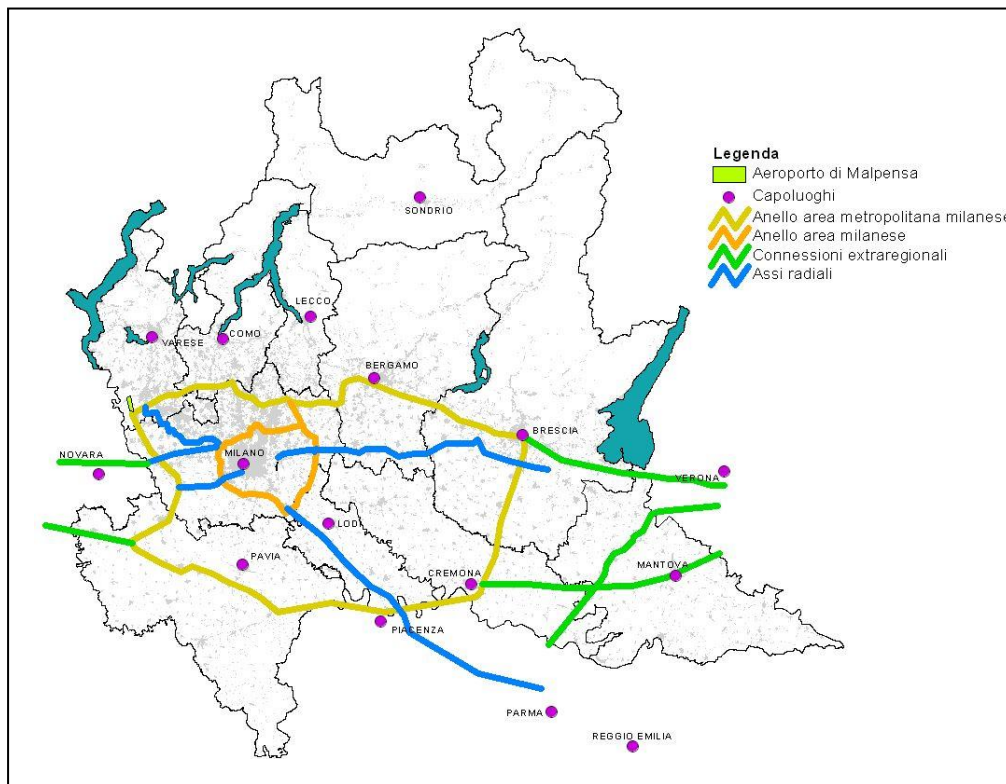
Fonte: Éupolis Lombardia

Mappa 5. Sviluppo dell'area metropolitana di Milano lungo le direttrici lineari



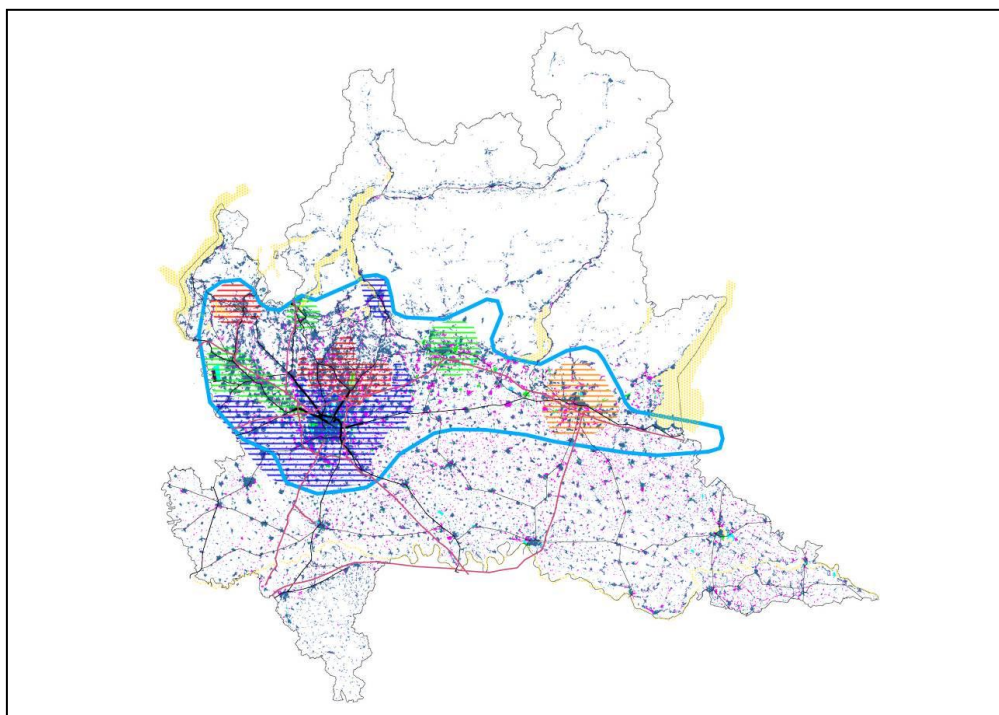
Fonte: Éupolis Lombardia

Mappa 6. Rete infrastrutturale regionale e aree di gravitazione



Fonte: IReR 2007

Mappa 7. Dimensioni dell'area metropolitana di Milano. Profilo interno alla Lombardia e profilo sovra regionale



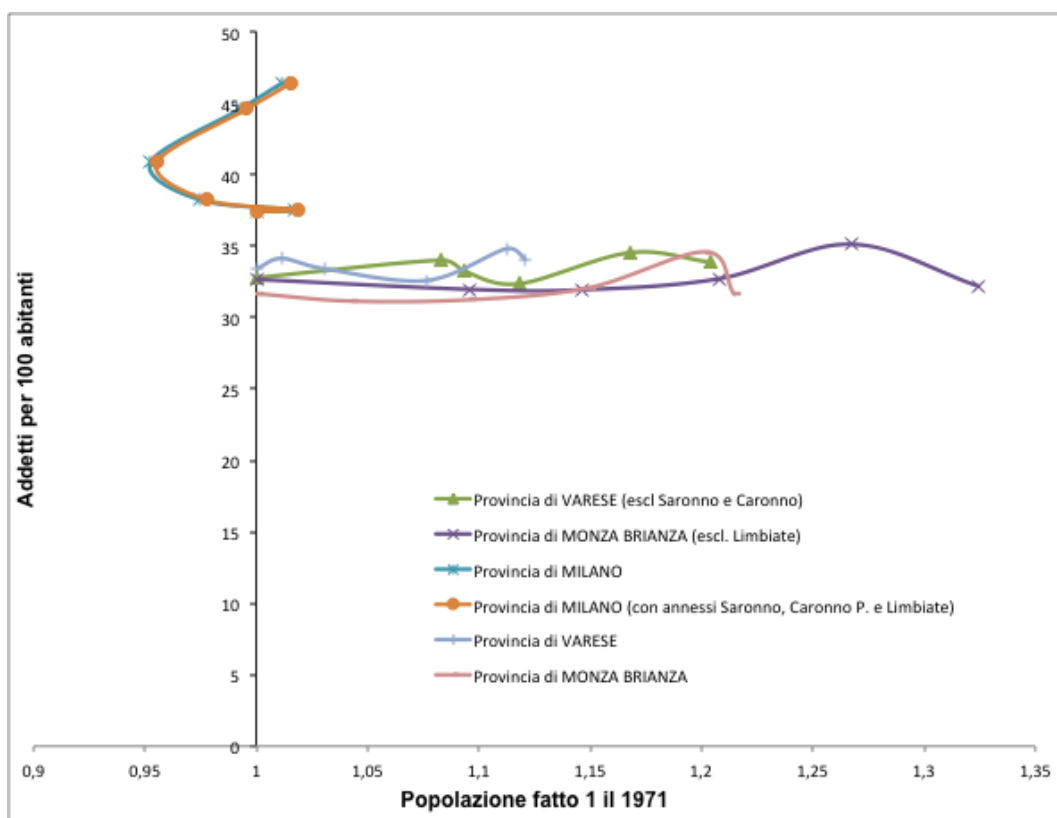
Fonte: Éupolis Lombardia

OCDE - Definition of the Milan metropolitan region



Fonte: OECD Metropolitan Database. Territorial Reviews - Milan, Italy, 2006

Grafico 1. Traiettorie di sviluppo



Fonte: Éupolis Lombardia su dati Istat