

Autostrada Pedemontana Lombarda

L'opera e il territorio

14/7/25

PALAZZO
LOMBARDIA
SALA BIAGI

Abstract

Ricerca Consorzio AAster

La Pedemontana Lombarda nella trasformazione della Brianza



consorzio
AASTER

In collaborazione con



Regione
Lombardia



Autostrada
Pedemontana
Lombarda



Abstract ricerca Consorzio AASTER

La Pedemontana Lombarda nella trasformazione della Brianza

La ricerca è stata commissionata da Autostrada Pedemontana Lombarda al Consorzio AASTER, istituto di ricerche sociali di Milano, con due obiettivi principali. Il primo, comprendere la profonda metamorfosi del tessuto socio-economico e abitativo che caratterizza oggi il territorio della Brianza. Secondo, capire attraverso l'ascolto di un campione di attori della società intermedia come imprese, corpi intermedi, istituzioni locali (sindaci, provincia di MB e consiglieri regionali del territorio), quale sia il ruolo che un'infrastruttura autostradale come Pedemontana possa esercitare per accompagnare le trasformazioni del territorio brianzolo. La ricerca si è svolta nei mesi tra febbraio e maggio 2025 e si è basata su **34 interviste in profondità** a testimoni privilegiati locali e un'analisi del contesto. Questo per delineare come l'autostrada oggi svolga un ruolo che va ben oltre le sue funzioni tradizionali di asse di scorrimento, ma possa contribuire a "fare società" **creando connessioni e relazioni di scambio** tra i luoghi, cambiandone la composizione sociale e ridefinendo il territorio brianzolo come una vera e propria "piattaforma metropolitana", parte della città infinita milanese.

Il punto di partenza è dunque **la trasformazione nel rapporto tra le infrastrutture autostradali e i territori**: le autostrade odierne costituiscono assi di mobilità che innervano soprattutto piattaforme territoriali di area vasta (come la vasta area delle "Brianze" lombarde), costituiscono beni collettivi e competitivi, svolgono funzioni sociali permettendo connessioni e mobilità, sia di merci che di persone. Allo stesso tempo si configurano sempre più come parte di un capitalismo delle reti infrastrutturali che è entrato in una fase di innovazione tecnologica e di offerta di servizi alla mobilità, che va molto oltre la semplice utilità del muoversi.

La Brianza come piattaforma metropolitana e il bisogno di infrastrutture

La Brianza odierna è un territorio in grande trasformazione, in progressiva uscita da una identità di provincia tradizionale. La crescita fortissima della densità demografica, urbanistica e infrastrutturale, rende già oggi la Brianza una **piattaforma metropolitana**, sebbene solo in parte consapevole di tale identità. A livello socio-economico, la Brianza sta attraversando una complessa **transizione neoindustriale**: trasformazione del capitalismo molecolare, metamorfosi delle medie imprese manifatturiere esportatrici, trasformazione nell'insediamento delle grandi multinazionali, crescente processo di terziarizzazione con la crescita di servizi avanzati e del capitalismo delle reti, la diffusione del lavoro remotizzato, insediamenti logistici e reti distributive e soprattutto la crescita delle **città-snodo, ovvero i centri medi e medio-piccoli (oltre a Monza, Cesano Maderno, Meda, Seveso, Lissone, Vimercate, ecc.), sempre più centri in crescita di interscambio di flussi di mobilità e residenziali, di servizi all'impresa**, che emergono come epicentri di queste trasformazioni grazie alle connessioni infrastrutturali. C'è una capacità attrattiva nuova del territorio. Sul piano dell'abitare, si osserva una trasformazione della composizione residenziale, **da una società basata sui ceti medi artigiani a una popolata da ceti terziari**. Le città-snodo, infatti, attraggono nuovi ceti sociali grazie

alle loro connessioni. È significativa la crescita di famiglie giovani in età attiva che si trasferiscono da Milano, ricercando una migliore qualità della vita nelle città medie della Brianza, pur mantenendo un forte legame di connessione con il capoluogo. Oggi, oltre alla qualità del produrre la qualità della vita è un fattore attrattivo sempre più importante per le città brianzole. Le connessioni infrastrutturali sono considerate perciò dagli attori territoriali il **motore del cambiamento e la questione fondamentale accanto alle dotazioni di servizi di welfare e ambientali**, favorendo l'insediamento di famiglie più attive nelle città meglio connesse. La Pedemontana, in questo contesto, può sostenere la qualità dell'abitare nelle città-snodo, fornendo servizi essenziali per il "muoversi".

Il duplice spazio funzionale dell'infrastruttura

Tutto ciò segna anche una trasformazione importante, percepita dal territorio, nella lunghissima storia del progetto: se negli anni '80 il primo progetto la configurava quasi come una "catena di produzione" a cielo aperto per la moltitudine di piccole imprese del territorio pedemontano, oggi la Pedemontana reale è scivolata verso sud, diventando un grande asse di connessione tra le città-snodo della Brianza. Come viene percepito dunque lo spazio di posizione di Pedemontana Lombarda? Come l'asse che sostiene e innerva la piattaforma metropolitana ed esercita una **duplice funzione strategica: infrastruttura di corridoio**, che risponde alla domanda di attraversamento e connessione veloce ovest-est collegata al resto del sistema di assi autostradali regionali (A4, TEEM, BreBeMi); **pedemopolitana**, che funge da "arteria di scorrimento della città infinita" e quasi da "boulevard" urbano, contribuendo al decongestionamento della mobilità pendolare a corto raggio. La questione sta nella capacità di coniugare queste due funzioni soprattutto rispetto alle città, per costruire un positivo rapporto con il territorio. L'autostrada può diventare importante nel **rafforzare le "città-snodo"**, intese come "nodi di servizi e di flussi di mobilità" e "perni della città diffusa", sostenendo attivamente la costruzione di una "Brianza delle città-snodo".

Un nuovo spazio di rappresentazione nei rapporti infrastrutture e territori

Se nel mondo delle categorie economiche e delle reti, la valutazione su Pedemontana è largamente favorevole, più complesso è il rapporto con le città, nonostante questo rapporto – come abbiamo accennato – sia assolutamente strategico. L'indicazione emergente dal lavoro di ricerca sottolinea l'importanza della **costruzione di una logica coalizionale** che posizioni l'infrastruttura come parte di una coalizione di sviluppo territoriale. Per accompagnare efficacemente queste trasformazioni, occorre un riposizionamento delle infrastrutture come componenti della governance dei territori e in primo luogo **un rapporto di alleanza con le città** (nel caso brianzolo le città-snodo). L'infrastruttura dovrebbe diventare un **partner attivo e integrato**, rafforzando la percezione del contributo che le reti e le infrastrutture possono dare a una trasformazione cosciente e non passiva del territorio in piattaforma metropolitana, delle opportunità oltre che dei costi in termini di consumo di suolo. Infine, diventa importante anche il potenziale di innovazione tecnologica e di mobilità sostenibile per costruire mediazione degli impatti territoriali.