

Monza, 5 febbraio 2024

Al Sindaco del Comune di Monza
Paolo Pilotto

All'Assessore al Territorio
Marco Lamperti

Al Dirigente del Settore Territorio
Autorità procedente VAS
Arch. Nadia Bombardieri

Al Dirigente del Settore Ambiente
Autorità competente VAS
Ing. Serena Trussardi

Palazzo Comunale
Piazza Trento e Trieste
20900 MONZA

Trasmessa via pec a:
monza@pec.comune.monza.it

Oggetto: proposta relativa al procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della modifica al Programma Integrato di Intervento (P.I.I.) in viale Foscolo - Pascoli - Pellico (DGC n. 288 del 26/09/2023 e n. 329 del 17/10/2023)

Il Coordinamento di associazioni e comitati di cittadini di Monza, vista le deliberazioni in oggetto all'oggetto e il **Rapporto preliminare pubblicato per la verifica di VAS**, formula alcune considerazioni di carattere generale e la conseguente proposta.

1. IL RECUPERO DELLE AREE DISMESSE

Gli slogan ***“recuperiamo le aree dismesse” - “rigeneriamo la città” - “eliminiamo le ferite aperte”*** - spesso sono la giustificazione per operazioni immobiliari di dubbia utilità e sicura ricaduta negativa per l'ambiente cittadino, **in una città stabile a 123 mila abitanti da più di quarant'anni, dove vi sono diverse migliaia di alloggi non occupati (più di 7.000 secondo i dati ISTAT del Censimento del 2021)**. Ci sono poi più di 30 Piani attuativi già approvati (da gennaio 2012 a luglio 2023). Considerando anche i titoli abilitativi rilasciati possiamo stimare che **Monza già ora potrebbe accogliere almeno altri 10/12 mila nuovi abitanti, sviluppo tutto da dimostrare nella realtà.**

Il tema del recupero urbano, a nostro parere, deve essere affrontato in modo diverso. A Monza risulta necessario riqualificare le aree dismesse **con destinazioni utili (produttive, terziarie, servizi, aree verdi) limitando nuovo residenziale.**

L'incremento della funzione residenziale, con riduzione di quella terziario/commerciale, non è ricondotta ad una verifica del **fabbisogno abitativo**, che, anche ai sensi dell'integrazione del **PTR e del PTCP**, deve costituire il riferimento primo per la definizione delle politiche di riduzione del consumo di suolo e per la rigenerazione del suolo degradato.

Anche l'altro tema, se far realizzare "case basse o alte", perde di senso se si considerano le indicazioni quantitative sopra descritte. Il problema non è se realizzare case alte (pur col verde sui balconi), ma **far edificare di meno e solo se vi sia una reale necessità e un reale fabbisogno, evitando così di inflazionare un mercato edilizio già saturo e un'ambiente già pesantemente compromesso.**

In realtà le case alte, spesso, si calano in situazioni dove la densità territoriale è già elevata e quindi non ottengono neppure lo scopo di salvare spazi liberi e vivibilità, ma di **densificare una situazione già pesante**, a puro scopo speculativo, peggiorandola e aumentando le congestioni di traffico e l'inquinamento di quelle zone.

Occorre risalire alla cultura speculativa degli anni '70 per giustificare tali interventi che, ancora oggi, vengono fortemente criticati. La cosiddetta "vocazione residenziale di Monza" e "edifici alti in discontinuità con l'esistente" faceva parte di quel vetusto modo di pensare. **Oggi è meglio pensare alla cura e al rispetto dei luoghi della città evitando pesanti impronte ecologiche.**

Si ribadisce che è necessario che le aree dismesse vengano rimesse nel ciclo economico, pur con funzioni attualizzate e compatibili, eliminando o limitando quelle residenziali e dando spazio al terziario (in open space), privato e/o pubblico e alla loro mixité funzionale. Anche a Monza e a Milano esistono diversi esempi interessanti. Occorre altresì imporre ai proprietari degli immobili dismessi di mantenerli in buono stato, per decoro urbano e la sicurezza di quei luoghi. Oppure demolirli in attesa di un loro recupero. Si veda, a tale scopo, l'interessante art. 12 del Regolamento edilizio vigente di Milano.

In ogni caso, una delle caratteristiche che deve avere un **Programma integrato di intervento (Pii)** è la **previsione di una pluralità di destinazioni e di funzioni (art. 87, comma 2, lettera a, LR 12/2005).** Questo Pii non risponde quindi a questa caratteristica in quanto viene realizzata una quota di **edilizia residenziale pari al 96%** del totale e quindi un intervento praticamente monofunzionale. **Pertanto si nutrono dei dubbi sulla legittimità.** Anche se la funzione residenziale privata risulta appetibile dal punto di vista economico, non è detto che questo fatto risulti positivo per la

“rigenerazione urbana” e per il raggiungimento dell’interesse pubblico collettivo, cioè un quartiere e una città vivibile e sostenibile.

2. IL NUOVO PII IN VIALE FOSCOLO

Avevamo già avuto modo di presentare osservazioni al PII in viale Foscolo, adottato e poi approvato dal Consiglio comunale 9 anni fa (DCC n. 86 del 10/12/2015). Anche in quel caso, **avevamo chiesto di ridurre la quota di residenziale per una maggiore mixità funzionale; di abbassare le altezze assimilandole a quelle degli edifici che si affacciano su quello storico viale che riguarda il Cimitero urbano; di ridurre le volumetrie e quindi ridurre il traffico indotto dalle nuove edificazioni su viale Foscolo.**

Chi abita a Monza e passa per quella via, sa già oggi che quella strada è fortemente congestionata nelle ore di punta del mattino e della sera, ma come nei fine settimana, essendo presente anche un’attività commerciale di rilievo come il supermercato Esselunga. Se si aggiunge **la presenza delle scuole, Citterio e Bellani, e del complesso parrocchiale con annesso campo sportivo e scuola materna**, è facile comprendere che le infrastrutture viarie non possono reggere altro carico di traffico veicolare che paralizzerebbe del tutto il quartiere. **(circa 100 appartamenti, con un numero teorico di abitanti pari a 370 ed un numero di automobili stimabile in circa 200 veicoli)**. Tali incrementi si collocano in un quadro di **qualità dell’aria decisamente critico** per il territorio monzese (vedasi a riguardo il “Rapporto sulla Qualità dell’Aria 2018” dell’Agenzia Europea dell’Ambiente).



Viale Foscolo

3. ASPETTI QUANTITATIVI DEL PII

Già con la proposta di PII del 2019, in variante a quello del 2015, alcune di quelle quantità venivano peggiorate. In particolare, nel Rapporto preliminare per la VAS del 2019, si poteva rilevare che: 1) La SL aumentava del 15%; 2) La SL commerciale aumentava da 120 mq a 600 mq; 3) la Sup. per spazi ciclopedonali diminuiva (-28%); 4) la superficie a parcheggio pubblico diminuiva (-15%); La superficie da cedere veniva monetizzata per il 50%.

Per fortuna degli abitanti di quella zona di Monza, tale procedimento, non ha poi avuto seguito. Nel Rapporto preliminare (RP) dell'attuale variante al PII vigente (2015), si possono confrontare le diverse proposte e quantità nel corso di questi anni.

Riportiamo di seguito la tabella di pag. 26 dell'attuale RP:

	PII 2015	VARIANTE PII 2019	VARIANTE PII 2023
Superficie territoriale	15.539,10 mq	15.539,10 mq	15.539,10 mq
Superficie fondiaria	9.890,53 mq	8.462,50 mq	8.458,60 mq
Superficie lorda di pavimento	10.100,42 mq	12.100,26 mq	12.100,26 mq
Superficie lorda di pavimento residenziale	9.980,42 mq	11.495,24 mq	11.486,80 mq
Superficie lorda di pavimento commerciale	120,00 mq	605,02 mq	440,00 mq
Superficie filtrante totale	7.320,22 mq	9.015,89 mq	7.457,72 mq
Superficie filtrante su aree in cessione	2.241,11 mq	3.554,59 mq	3.562,26 mq
Superficie filtrante su aree in proprietà	4.801,95 mq	5.461,27 mq	3.895,46 mq
Altezza massima edifici	20,00 m	50,50 m	42,00 m
Superficie in cessione			
Superficie in cessione a verde pubblico	3.165,05 mq	3.947,74 mq	3.975,64 mq
Superficie in cessione a percorsi e spazi pedonali	1.665,53 mq	1.720,67 mq	1.274,89 mq
Superficie in cessione a parcheggio pubblico (in asservimento)	1.806,07 mq	1.384,19 mq	1.360,19 mq
Superficie in cessione per cabina Enel	24,00 mq	24,00 mq	24,00 mq

In particolare si nota che rispetto alla proposta del PII del 2019 (mai approvato) si hanno questi ulteriori peggioramenti:

- 1) La superficie lorda residenziale rimane quasi immutata (-9 mq);
- 2) La superficie in cessione a percorsi e spazi pedonali viene ridotta (-446 mq);
- 3) La superficie in cessione a parcheggio pubblico viene ridotta (- 24 mq)

Se poi facciamo il raffronto tra il PII approvato nel 2015 (vigente) e l'attuale proposta del 2024, si può notare un forte peggioramento complessivo. In particolare:

- 1) La SL residenziale aumenta di 1.596 mq (+16%), cioè 4.788 mc (h=3);

- 2) La SL commerciale aumenta di 320 mq (+267%);
- 3) La superficie in cessione per spazi ciclo pedonali viene ridotta di 391 mq (-24%);
- 4) La superficie in cessione a parcheggio pubblico viene ridotta di 446 mq (-25%).

Quindi ulteriore aumento del carico insediativo e minori superfici ad uso pubblico. Restano invece i **370 abitanti previsti** (pag. 42 del RP) con le rispettive auto e **box (circa 160)**, mentre le altezze passano da 50 metri a 42 metri cioè **da 16 piani a 14 piani (sic!)**, passando da una tipologia “a torre” ad altra a “C”.

Ribadiamo ancora una volta che quel carico insediativo e quelle altezze sono incompatibili in quel contesto urbano che, per quanto riguarda il numero dei piani degli edifici esistenti nel lato sud di via Foscolo, sono solo di pochi piani.

Come già rilevato, l’area in questione si affaccia su viale Ugo Foscolo, un sistema e un **asse visuale che, dalla chiesa di Regina Pacis, traguarda il monumentale Cimitero urbano, edificato dopo il 1912 su progetto dell’arch. Ulisse Stacchini**, lo stesso che progettò poi la Stazione centrale di Milano. Gli edifici esistenti su viale Foscolo si caratterizzano per la presenza di cortine edilizie e singoli immobili di un certo pregio storico testimoniale, di 2 e 3 piani. Stonano infatti i condomini “anni ‘60/’70” posti di fronte al lotto d’intervento. Molto probabilmente vennero realizzati in quanto consentiti dal vetusto e sovradimensionato PRG del 1971 che prevedeva per Monza ben 300.000 abitanti (oggi solo 123.000) e conseguenti edificazioni ovunque. Interessante invece, a est, la vecchia cascina “a corte” adiacente al lotto d’intervento e le altezze della vicina scuola Bellani a ovest (2 piani).

Risulta pertanto non condivisibile che vengano edificate costruzioni fino a 42 metri di altezza (14 piani) su un’area con quelle dimensioni (15.000 mq) e in quel contesto. Non solo: a soli 100 metri di distanza è stata recentemente edificata una palazzina di 5 piani (più il sottotetto). **L’offerta di alloggi in quella zona è già satura.**



Edifici lungo viale Foscolo verso il Cimitero urbano (una domenica pomeriggio)



Viale Foscolo – nuova palazzina a 100 metri dal sito

4. LE QUESTIONI DEL TRAFFICO SU VIA FOSCOLO

Il traffico generato dal nuovo intervento si riverserà soprattutto alla intersezione tra viale Foscolo, via Buonarroti, via Mentana e poi anche in Largo Mazzini, strade che presentano già oggi lunghe code di auto, soprattutto nelle ore di punta del mattino e della sera. Nello Studio sulla mobilità, allegato H al Rapporto preliminare del PII approvato nel 2015, i dati dei **flussi di traffico sono stati rilevati il 3 aprile 2014**, poi confermati nella proposta di PII per la verifica di VAS del 2019 o ora non sono aggiornati nel Rapporto preliminare. **Nel frattempo sono passati ben 10 anni!** Pertanto **la parte del RP sulla mobilità va sostanzialmente rivista e aggiornata** alla reale situazione odierna. Basterebbe un semplice sopralluogo nelle ore di punta del mattino e in quelle serali per rendersi conto dello stato del traffico e delle congestioni attuali su quelle strade (Foscolo, Buonarroti, Mentana).

Il sopracitato studio di mobilità diceva che **l'incremento del traffico** verso le vie Buonarroti e Ferrari, **indotto dal progetto, sarà di circa il 13%; fattore non trascurabile**. Questo dato potrebbe portare ad aumentare il grado di pericolosità degli incroci, oltre a quello tra via Pindemonte e viale Foscolo (già definito medio/alto nello studio), ma anche degli incroci C e D.

I cittadini del quartiere sono sensibilmente preoccupati per l'aggravarsi delle condizioni di inquinamento dovuto al traffico veicolare (le code nelle ore di punta interessano la via Buonarroti a partire dal quartiere san donato, fino al sottopasso pedonale della ferrovia Grassi-Rota, e sulla via Foscolo a partire da via Collodi, per proseguire sulla via Mentana fino a Largo Mazzini), oltre che per la praticabilità dei luoghi che vedono l'affluenza di molti **studenti dalla scuola materna parrocchiale** (non esistono parcheggi sulla via Buonarroti) **alla scuola primaria di secondo grado** (istituto Bellani, presidiato necessariamente dalla polizia locale ogni mattina per la

difficoltà di attraversamento delle strade), nonché di anziani che attraversano il quartiere per raggiungere **il supermercato e il vicino cimitero**.

La situazione viabilistica delle vie Foscolo - Mentana - Buonarroti coinvolte nel cambiamento che si prospetta sono già oggi oggetto di volumi di traffico elevati. Si tratta di arterie di collegamento per il centro città per chi proviene dal viale delle industrie, rotonda della Bergamina (Arcore, Concorezzo; Vimercate, ma anche Milano, Como per gli svincoli autostradali). Il quartiere da circa 15 anni ha visto crescere esponenzialmente il numero degli abitanti ma soprattutto è stata oggetto di un cambiamento completo della viabilità. **Le tre arterie di cui stiamo parlando sono letteralmente bloccate negli orari mattutini e serali.**

La zona aveva un tempo vocazione industriale; in seguito è stata profondamente urbanizzata e si caratterizza oggi per un'intensa vita di quartiere con negozi, strutture commerciali di media grandezza, oratori, scuole. Purtroppo a questi cambiamenti nel tessuto urbano **non sono mai corrisposte analoghe modifiche a livello di sicurezza stradale.** Una delle poche opere per il quartiere è stata la realizzazione della ciclopeditonale, che è essa stessa obsoleta. Ciclabile che è stata a suo tempo salutata come grande segno di modernità e attenzione alla viabilità, ma alla quale non è più seguita la sua manutenzione.

Dopo la realizzazione di alcuni attraversamenti pedonali protetti da luci a risparmio energetico risalenti al 2014/2015, non si è più fatto molto di significativo. E i risultati, negativi, si vedono. **Non sono stati messi in sicurezza gli attraversamenti pedonali** esistenti nelle tre vie, non sono stati previsti altri attraversamenti semaforici, non sono state introdotte le zone 30, le pedonalizzazioni.

Per quanto riguarda invece la **questione dei parcheggi** dobbiamo purtroppo riscontrare che a Monza non vi è l'abitudine come a Milano di instaurare dei parcheggi riservati ai residenti. Pertanto ormai anche nelle vie limitrofe alla via Foscolo non c'è più possibilità di parcheggiare nelle ore diurne.

Anche qui, esattamente come nel centro sta diventando sempre più problematico per i residenti parcheggiare e con la costruzione di questo caseggiato imponente la residenzialità di tutto il quartiere diventerà ancora meno di qualità. La difficoltà di trovare parcheggi non è semplicemente un problema con il quale dobbiamo convivere, ma genera ricadute anche sulla pericolosità della via.

Infatti, a causa dei **parcheggi selvaggi i che vengono effettuati agli incroci in queste vicinanze si verificano spesso degli incidenti** perché la visuale non è più consentita. Si ricorda che in via Foscolo è morto un motociclista a causa di un cordolo e dell'alta velocità, in via Buonarroti è morto un ragazzino, a causa delle difficoltà degli attraversamenti, e un signore di 85 anni che stava attraversando sulle strisce, mentre nella Via Mentana sono stati investiti due ragazzini, uno davanti alla scuola Essence e un altro che stava attraversando nella medesima via Mentana. Insomma **si tratta di**

situazioni di traffico molto gravi che purtroppo non hanno ancora trovato alcuna soluzione e che verranno aggravate da questo e da altri progetti costruttivi (Ex Carcere, ex Macello, e poi chissà...?)

5. L'IMPIANTO ARCHITETTONICO

L'impianto architettonico rivisitato rispetto al PII del 2019 è per certi aspetti anche peggiorativo. Pur ritenendo non accettabile anche il precedente progetto (**35.000 mc su 15.000 mq**), si vuole precisare che al posto di tre torri, si prevede ora la costruzione di **un edificio continuo che definisce una corte semi chiusa** all'interno della quale trova collocazione il giardino. Le stesse rappresentazioni fotorealistiche dei due interventi messi a confronto fanno comprendere come nel secondo caso si è in presenza di una **muraglia continua che occlude completamente qualunque visuale**, oltre che **diminuendo drasticamente la luce al suolo, ed in particolar modo all'interno della corte, che si presenterà sempre buio con scarsa possibilità di far proliferare il verde** tanto sventolato come elemento aggiuntivo di qualità. La via Foscolo è caratterizzata da **filari di alberi ad alto fusto** e percorsi ciclo-pedonali protetti in sede propria, che all'altezza dell'insediamento edilizio **sarebbero oscurati dall'imponenza degli edifici**. Attualmente dalla via Silvio Pellico si gode un canale ottico che permette alla vista di traguardare fino alla catena montuosa del lago di Lecco; **l'insediamento previsto toglierebbe ogni possibilità di visuale!** La corte è aperta, come un ferro di cavallo, verso nord/ovest, area da cui provengono i principali eventi meteorici. Questi troveranno un ostacolo al loro progredire e rendendo lo spazio interno succube di tali eventi. Inoltre non si comprende perché non sia stata utilizzata la storica e consolidata soluzione della corte aperta a sud; classica del contesto lombardo. **Non può esservi che una soluzione: una forte riduzione delle volumetrie.**



Il nuovo masterplan progettuale definito dalla proposta di Variante al PII 2023.

6. GLI STRUMENTI URBANISTICI

Inoltre, sempre nell'attuale Rapporto preliminare per la verifica di VAS, si fa riferimento al **PTCP** approvato nel 2013, ma non a quello approvato ai sensi della LR 31/2014 e **vigente dal 2022** che introduce percentuali ben maggiori di riduzione delle soglie del consumo di suolo rispetto a quelle del PTR. **Lo stesso si dica per il PGT di**

Monza che è vigente dal 2022 che non è mai citato. Pertanto il RP va sostanzialmente rivisto e aggiornato.

7. CONCLUSIONI

In definitiva:

- 1. Anche il PII attuale non prevede una pluralità di funzioni e destinazioni come richiesto dalla LR 12/2005 (art. 87, comma 2, lettera a);**
- 2. I flussi di traffico dichiarati risalgono al 2014 e pertanto non sono attendibili;**
- 3. Il progetto attuale è peggiorativo persino di quello del 2019 in quanto prevede una minore quantità di spazi pubblici;**
- 4. L'impianto architettonico risulta, anche in questo caso, slegato dal quel contesto urbano caratterizzato da edifici di 2/3 piani;**
- 5. Non vengono fatte le verifiche con il PTCP di MB vigente dal 2022 e neppure quelle con il PGT di Monza del 2022.**

Pertanto si formula la seguente proposta:

PROPOSTA

Per tutti i motivi sopra esposti, si chiede che la proposta di modifica al PII vigente in viale Foscolo - Pascoli - Pellico, in variante al PII vigente (2015), venga assoggettata a una Valutazione Ambientale Strategica (VAS) completa.

Ausplicando che la nostra proposta sarà attentamente valutata dal punto di vista urbanistico ed edilizio e quindi accolta, si porgono cordiali saluti.

IL COORDINAMENTO DI ASSOCIAZIONI E COMITATI DI MONZA

Il coordinatore

Giorgio Majoli

Sottoscrivono la presente proposta: Circolo Legambiente Alexander Langer Monza - CCR: Gruppo Ambiente e territorio - Comitato Aria Pulita Monza - Comitato via Blandoria - Comitato per il Parco A. Cederna - Comitato Gallarana - Comitato quartiere Sant'Albino - Comitato Saicosavorremmoincomune (San Donato) - Comitato via Boito Monteverdi - Comitato Ospedale Umberto 1° - Comitato Triante - Comitato Pro Buon Pastore - Comitato salvaguardia Buon pastore - Comitato Bastacimento - Presidio ex Macello - Comitato San Fruttuoso Bene Comune – Comitato Viale Lombardia 246 - Osservatorio antimafie di MB Peppino Impasto.