

Al Sindaco del Comune di Monza
Paolo Pilotto

All'Assessore all'edilizia privata
Marco Lamperti

Alla Dirigente del Settore Territorio
Arch. Nadia Bombardieri

Palazzo Comunale
Piazza Trento e Trieste
20900 MONZA

Oggetto: Piano attuativo sull'area dell'ex Buon Pastore, adottato con deliberazione della Giunta comunale n. 335 del 14/10/2025.

Il piano attuativo in oggetto rappresenta un pesante attacco alla vivibilità e alla qualità di vita della città di Monza.

L'intervento è inserito in un'area cittadina già fortemente congestionata dal traffico automobilistico. Lo conferma lo studio viabilistico (B.5) allegato al progetto Cap. 2.3); dai 1.000 ai 1.600 veicoli coinvolgono le tre intersezioni prese in esame. Sui due incroci, presenti lungo via Cavallotti, già oggi (Cap. 2.4), ci sono auto che restano in coda dai 20 ai 60 secondi e oltre (tutte produttrici di inquinamento atmosferico e acustico). Non meno preoccupante è la presenza di oltre 60 biciclette che transitano tra questi due incroci nell'ora di punta. Particolare attenzione va posta agli oltre 400 pedoni che attraversano l'intersezione 1 (Par. 2.3.1).

L'”*Analisi dello scenario di progetto*” ci dice che i 90 veicoli, generati dal nuovo insediamento, nell'ora di punta peseranno, sulle 3 intersezioni, per valori che variano dal + 4,5% al + 1,9%. Ma se analizziamo le singole direttrici notiamo il pesante incremento che subirebbe (+ 24,6%) via Pelletier su via Cavallotti; incrocio interessato da oltre 200 attraversamenti pedonali; non meno pesante sarebbe l'incremento del + 6% su via Volturno e Cavallotti Est. Altrettanto pesanti sarebbero gli incrementi su via Cavallotti Est dell'intersezione 2 (+ 6,5%) e su via Sempione Est (+ 8%), dove transitano già quasi 100 bici (par. 2.3.3). Come si può rilevare, il nuovo traffico andrebbe a ridurre i livelli di sicurezza della mobilità esistente. Se a questi dati si aggiungessero quelli relativi ai flussi indotti dagli interventi edificatori, in corso o previsti dal PGT, in essere nell'intorno di questo insediamento, allora la situazione diventerebbe insostenibile (vedi cap. 3.9).

Gli interventi di riqualificazione degli spazi, presenti nei centri già congestionati dal traffico, dovrebbero portare alla riduzione, o al non aumento, delle qualità viabilistiche ed ambientali. Dovrebbero promuovere soluzioni alternative o nuove di mobilità affinché il traffico veicolare non incida ulteriormente sulla qualità ambientale dell'area.

Ad esempio:

- La ricollocazione delle strutture attrattive di traffico porterebbero ad una riduzione del traffico.
- L'abbondante disponibilità di stalli per la sosta delle auto ne incentiva il loro utilizzo; ridurli potrebbe disincentivare l'uso di tale automezzo.

- Il posteggio pubblico interrato di via Pelletier sarebbe un ottimo parcheggio di interscambio se, nel suo biglietto di ingresso, fosse compreso un servizio di bus navetta che collegasse lo stesso direttamente con piazza Trento e Trieste.

Pertanto vi sottopongo la seguente:

Osservazione n° 1

Si richiede la realizzazione e il potenziamento della rete ciclopedonale su via Pelletier e su via Cavallotti verso Est e verso Ovest, come previsto nella scheda del Pano Attuativo AT 07 e non evidenziate sulle tavole.

Nel Cap. 4.3, alla pag. 69, si dice che: *“Per quanto attiene l’ora di punta della sera, questa non rientra nelle stime di valutazione poiché non oggetto del presente studio.”* Questo è inaccettabile perché impedisce una completa ed esaustiva analisi del Piano Attuativo. Tutti i P.A. esaminati in passato, anche meno impattanti di questo, erano completati con questo studio.

Inoltre, lo studio è stato eseguito: *“nella mattina di mercoledì 10/04/2019 - fascia oraria compresa tra le 07:00 e le 09:00”* (pag. 11); sarebbe stato utile fare una verifica dei flussi anche nel periodo in cui le attività scolastiche sono terminate. Si sarebbe potuto fare una verifica di quanto queste attività pesano sul comparto.

Pertanto vi sottopongo la seguente:

Osservazione n° 2

Si chiede che il progetto sia completato con lo studio sulla viabilità nell’ora di punta serale feriale e quindi riadottato e ripubblicato per le osservazioni.

Le immagini prospettiche delle sezioni evidenziano (Tav. D.11), e l’esperienza lo conferma, come gli edifici H ed M siano sproporzionati, in altezza, rispetto agli edifici storici. Questi palazzi andranno ad incombere sulla Villa Angela e sulla Chiesa Panottica rovinando il valore paesaggistico del comparto. In città siamo già pieni di palazzi che incombono su edifici storici, in primis il “Palazzo dell’Upim”; come dice il proverbio: . . . *perseverare è diabolico*. Se poi pensiamo che le facciate potrebbero essere realizzate con disegni e materiali moderni, allora il *“pugno in un occhio”* sarebbe completo.

Il giardino dell’istituto delle suore era adibito a luogo di meditazione, di studio e di riposo. Sarebbe più consona implementare questi elementi e non tanto il gioco e le attività sportive. Inoltre:

- il percorso di attraversamento, da Sud-Est a Nord-Ovest, del prato dovrebbe collegarsi direttamente con l’accesso alla nuova piazza e magari non essere rettilineo (vedi stato di fatto);
- il percorso ciclopedonale, che attraversa il bosco, è disegnato pieno di curve e questo indurrebbe i ciclisti a tagliare le curve. Sarebbe opportuno separare i pedoni dai ciclisti proponendo, a quest’ultimi, un tragitto lungo il confine Est.

Pertanto vi sottopongo la seguente:

Osservazione n° 3

Al fine di ridurre il peso paesaggistico degli edifici H ed M si richiede di ridurre la loro altezza alla stessa dell’edificio L, e quindi riadottare il P.A. e ripubblicarlo per le osservazioni.