



Assessorato al Territorio

Settore Programmazione e Pianificazione Territoriale,
Urbanistica Operativa, Mobilità e Viabilità

Servizio Programmazione e Pianificazione Territoriale
Ufficio Piani Urbanistici

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

DOCUMENTO DI PIANO

COLLAZIONATO SUCCESSIVAMENTE ALLA DELIBERAZIONE C.C. N° 71 DEL 29/11/2007: 18/12/2007

A14

Valutazione Ambientale Strategica Sintesi non tecnica

| | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|
| Sindaco Marco Maria Mariani | Assessore al Territorio Paolo Romani | Segretario Generale Dott.ssa Ileana Musicò | Direttore di Settore Arch. Mauro Ronzoni |
|---------------------------------------|--|--|--|

Coordinamento Generale e Documento di Piano: Arch. Massimo Giuliani
Coordinamento di Piano dei Servizi, Piano delle Regole e Norme di PGT: Arch. Roberto Almagioni, Arch. Carlo Gerosa
Valutazione Ambientale Strategica: Ing. Marco Pompilio
Revisione giuridica: Avv. Prof. Giuseppe Franco Ferrari
Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica (parte geologica e sismica): REA s.c.r.l. (Dott. Geol. D. D'Alessio)
Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica (parte idraulica): Ing. F. Gianoli, Ing. M. Schena
P.U.G.S.S.: Studio ambientale (Dott. Geol. N.Bosco)

Allegati al P.G.T.

Consulenze:

Piano Urbano del Commercio: Arch.A.Patrizio, Arch.V.Lorenzelli

Norme di Urbanistica Commerciale: Prassicoop, R.Cavalli

Piano Energetico Comunale: Dott. L.Andreoli

Ufficio Piani Urbanistici

Collaboratori tecnici:

Arch.Francesca Corbetta, Arch. Angela Cortini, Ing. Chiara Della Rossa,
Arch.Enzo Dottini, Arch. Andrea Giambarda, Arch. Gianluca Marangoni,
Arch.Giuseppe Palmati, Arch.Stefania Zamberlan, Dott.Ivana Pederiva
Geom. Massimo Monguzzi

Altri collaboratori:

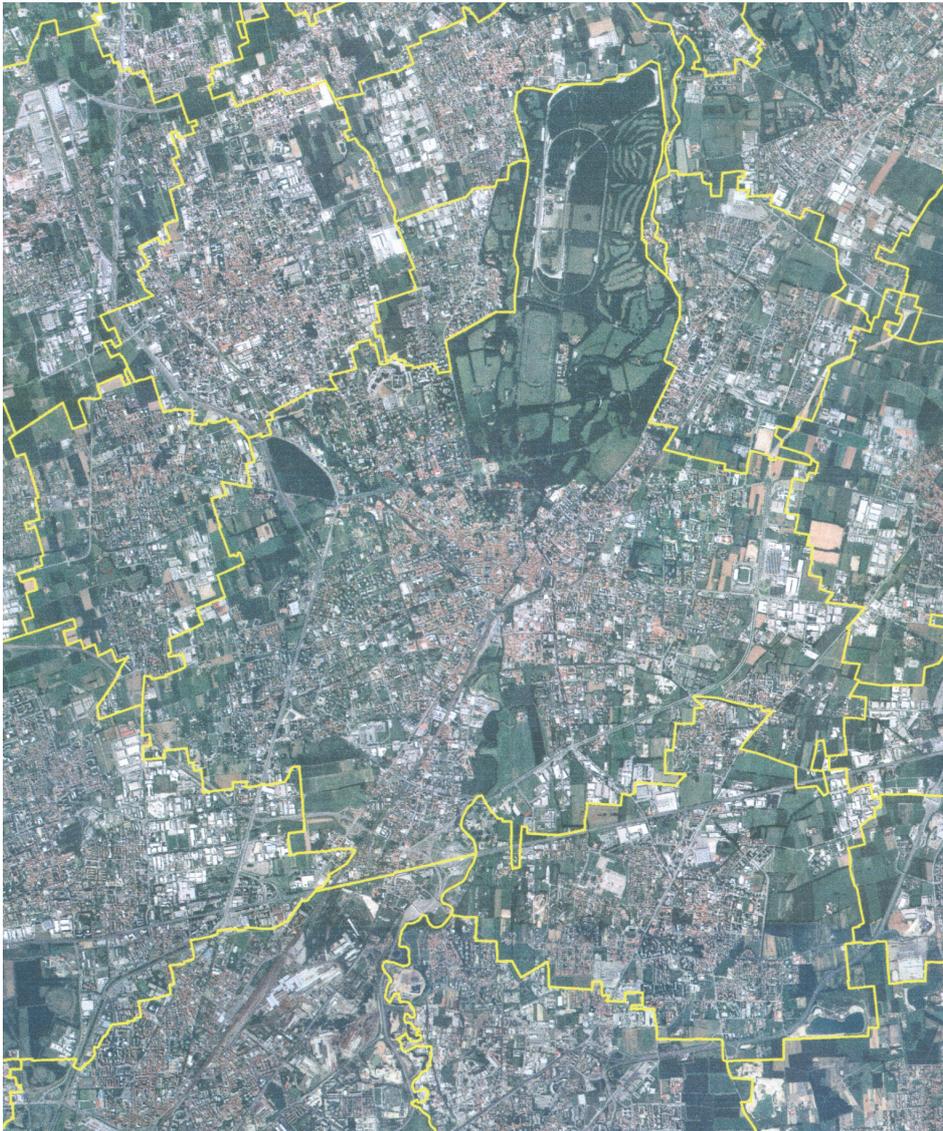
Natalia Colombo, Maria Meregalli, Emilia Pesenti, Patrizia Sacchetti

Comune di Monza



PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

Valutazione Ambientale Strategica



del Documento di Piano

SINTESI NON TECNICA

- Ottobre 2007 -

INDICE

| | | |
|--|-------------|----|
| 1. <i>Cos'è la VAS</i> | <i>pag.</i> | 3 |
| 2. <i>VAS nel percorso di pianificazione</i> | | 4 |
| 3. <i>Percorso di formazione della proposta di piano e principi operativi della VAS di Monza</i> | | 7 |
| 4. <i>Cenni di inquadramento socioeconomico e territoriale</i> | | 9 |
| 5. <i>Sintesi del quadro conoscitivo</i> | | 10 |
| 6. <i>Scelte strategiche e confronto con l'opzione zero</i> | | 16 |
| 7. <i>Problematiche, obiettivi e azioni</i> | | 17 |
| 8. <i>Schede di approfondimento</i> | | 22 |
| 9. <i>Indicazioni per attuazione e monitoraggio</i> | | 28 |
| 10. <i>Temi di rilevanza sovracomunale</i> | | 31 |

Sindaco di Monza – Marco Mariani

Assessore al Territorio – Paolo Romani

*Settore Programmazione e Pianificazione Territoriale, Urbanistica Operativa, Mobilità e Viabilità
Dirigente - Mauro Ronzoni*

Coordinatore e professionista incaricato per la redazione del rapporto ambientale - Marco Pompilio

Gruppo di lavoro - Giorgio Baldizzone, Chiara Della Rossa, Manuela Panzini, Marco Pompilio

1. Cos'è la VAS

La Direttiva Europea 2001/42/CE concernente "la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente naturale", cosiddetta direttiva VAS (valutazione ambientale strategica), entrata in vigore il 21 luglio 2001, rappresenta un importante passo avanti nel contesto del diritto ambientale europeo.

La direttiva si pone come obiettivo quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, e individua nella VAS lo strumento per promuovere lo sviluppo sostenibile nei piani e programmi, integrando le considerazioni ambientali durante la fase di elaborazione e adozione. La Valutazione Ambientale Strategica, quindi, si delinea come un processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte in modo che queste siano incluse e affrontate, alla pari delle considerazioni di ordine economico e sociale, fin dalle prime fasi del processo decisionale, quando le alternative e le scelte strategiche sono in fase di discussione.

L'elaborazione delle procedure individuate nella Direttiva rappresenta uno strumento di supporto per il decisore nella formazione degli indirizzi e delle scelte di pianificazione e nella valutazione di opzioni alternative. In realtà nell'impostazione data dalla Direttiva la VAS è intesa come un insieme di strumenti che accompagna tutto il percorso di pianificazione: non solo quindi la formazione e approvazione del piano, ma anche le successive fasi di attuazione e gestione. In sostanza la VAS diventa per il Piano, elemento:

- costruttivo
- valutativo
- gestionale
- di monitoraggio

La funzione di monitoraggio rappresenta uno degli aspetti innovativi introdotti dalla Direttiva.

I metodi di valutazione non esauriscono la loro utilità con l'approvazione del piano. L'attività stessa di pianificazione continua, anzi diventa ancora più concreta con l'attuazione e la gestione. Soprattutto

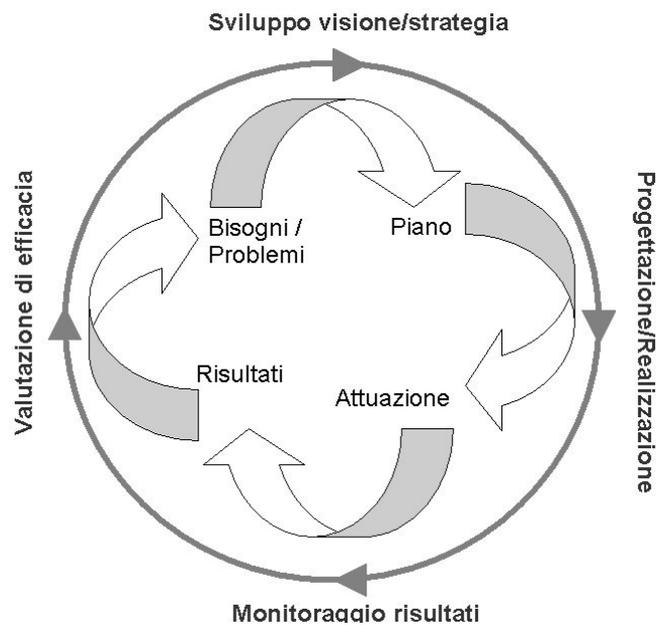
non dovrebbe mai fermarsi, almeno in una prospettiva di corretta applicazione, ma continuare attraverso piani di settore e attuativi, e progetti, fino all'avvio di un nuovo percorso di aggiornamento del piano. Si tratta dunque di un percorso ciclico continuo, quello di pianificazione, in stretta connessione con un percorso decisionale sul governo del territorio anch'esso ciclico e continuo.

Gli strumenti di VAS trovano applicazione in tutte le fasi del ciclo, e quindi anche nell'attuazione, attraverso lo sviluppo di indicatori, banche dati, modelli previsionali, mappe tematiche, matrici, da usarsi per sviluppare studi di fattibilità, per comparare alternative, per valutare la compatibilità agli obiettivi di piano, per verificare lo stato di attuazione del piano e l'efficacia delle sue scelte, per proporre infine azioni correttive anche ai fini dell'avvio di un nuovo percorso di aggiornamento del piano stesso.

L'introduzione di un programma di monitoraggio del piano potrebbe diventare il fulcro attorno al quale consolidare nel tempo l'uso dei metodi di valutazione nel percorso decisionale, ed anche per favorire una maggiore partecipazione del pubblico e delle risorse presenti sul territorio all'attuazione degli obiettivi di piano e al dibattito per il loro aggiornamento.

Dunque, in una situazione ideale il processo di pianificazione dovrebbe assumere la forma di un ciclo continuo. La VAS che accompagna il percorso di pianificazione dovrebbe assumere anch'essa la forma di un ciclo senza soluzioni di continuità. Ma questa situazione di funzionamento ideale si può realizzare solo a regime, ossia quando la valutazione sia stata pienamente integrata nel processo decisionale.

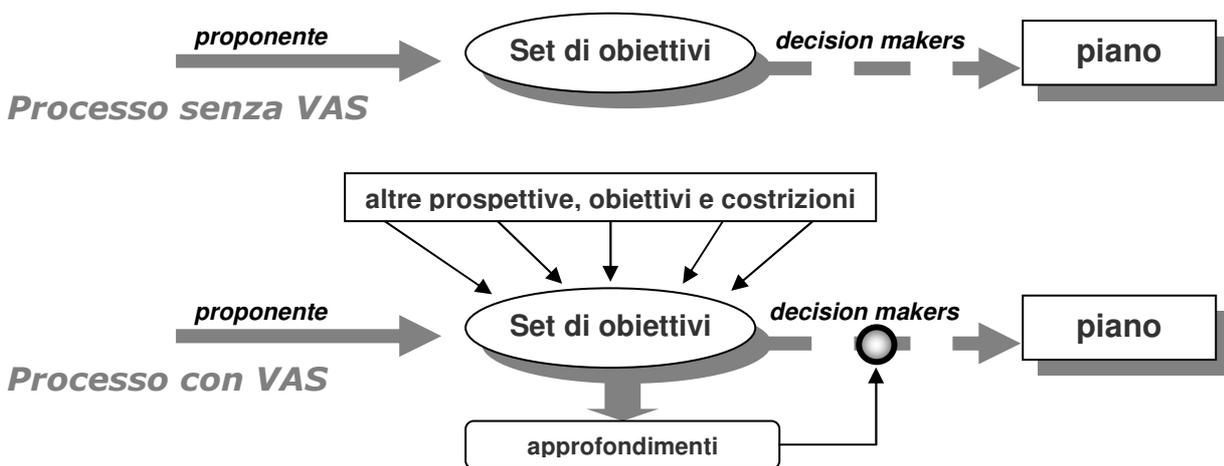
Esiste invece il problema di come e dove introdurre la VAS in occasione della sua prima applicazione. Inserire la VAS in corrispondenza del momento di avvio di un nuovo percorso di aggiornamento del piano costituisce ovviamente la situazione più favorevole per massimizzarne i possibili effetti. Tuttavia, in un ciclo continuo l'importante è introdurre la VAS, qualsiasi sia il punto di ingresso, affinché possa portare al più presto i benefici della sua applicazione. Costruire strumenti, esperienza e competenze in campo VAS richiede tempo, l'importante è iniziare, anche se si parte con la valutazione di un piano già "in itinere", già in fase avanzata di discussione, o addirittura già in fase di attuazione.



Il processo circolare valutazione-pianificazione

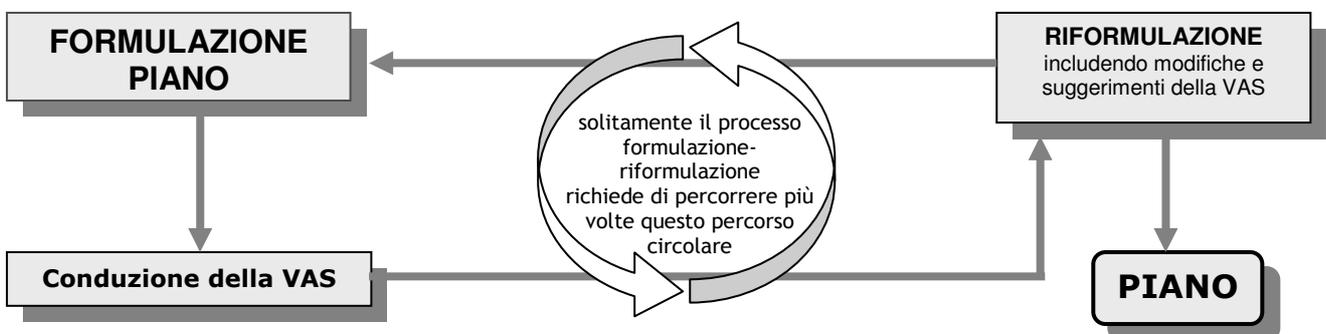
2. VAS nel percorso di pianificazione

La VAS non è solo elemento valutativo, ma si integra nel piano e ne diventa elemento costruttivo, gestionale e di monitoraggio. È importante sottolineare come i processi decisionali politici siano fluidi e continui, e quindi la VAS, per essere efficace ed influente, deve intervenire al momento giusto del processo decisionale. Negli ultimi tempi sempre di più l'attenzione si è spostata quindi dalla ricerca della metodologia perfetta alla comprensione del percorso decisionale per ottenere risultati che siano prima di tutto efficaci. Si può semplificare il modello concettuale¹ della formazione di un piano con e senza VAS nello schema seguente.



Rottura del processo lineare di pianificazione

La VAS permette di giungere ad un processo in cui il piano viene sviluppato basandosi su di un più ampio set di prospettive, obiettivi e costrizioni, rispetto a quelli inizialmente identificati dal proponente.



Le azioni di feed-back nel processo di VAS

La VAS viene vista come uno strumento di supporto sia per il proponente che per il decisore: inserendo la VAS nel processo lineare "proponente-obiettivi-decisori-piano", in effetti si giunge ad una impostazione che prevede il ricorso a feedback in corso d'opera, così da meglio calibrare l'intero processo.

Per sviluppare una metodologia di valutazione efficace è innanzitutto necessario comprendere a fondo le caratteristiche dell'oggetto che deve essere sottoposto a valutazione. Il Documento di Piano fa parte del PGT, il Piano di Governo del Territorio, che è stato introdotto dalla legge regionale LR 12/2005 e che sostituisce il tradizionale Piano Regolatore Generale. Il PGT si discosta in modo consistente, sia per i contenuti che per l'impostazione, dal precedente e più familiare PRG (Piano Regolatore Generale).

Il PGT viene articolato in un sistema di più piani, tra loro interrelati e coordinati, ma anche relativamente autonomi nelle procedure di aggiornamento, al fine di rispondere in modo più agile e flessibile alle dinamiche di evoluzione del territorio. Lo schema di articolazione del PGT in tre documenti (Documento di Piano, Piano

¹ Brown e Therivel, Project Appraisal - n.4 /2000

dei Servizi e Piano delle Regole) risponde al tentativo di coniugare due esigenze apparentemente contrapposte. Da un lato la necessità di disporre di strumenti operativi per muoversi in modo celere ed efficace, per fare fronte a problematiche specifiche o settoriali. Dall'altro, l'efficacia di azione dell'Amministrazione richiede anche una visione il più possibile unitaria e coordinata delle diverse azioni da intraprendere, e quindi la necessità di mantenere i tre strumenti entro un unico processo di pianificazione.

Dei tre atti che costituiscono complessivamente il Piano di Governo del Territorio (PGT), la VAS si applica, secondo quanto previsto all'art 4 c.2, al Documento di Piano. Nell'articolazione funzionale del PGT il Documento di Piano svolge due importanti funzioni strategiche:

- costituisce il punto di riferimento, la cabina di regia, per la definizione dello scenario di evoluzione del comune, e per la messa a punto degli obiettivi generali, e contiene le regole e gli strumenti per il coordinamento del complesso della pianificazione comunale, comprendente gli altri atti del PGT, i piani attuativi e i piani di settore;
- costituisce allo stesso tempo l'anello di congiunzione tra pianificazione comunale e pianificazione territoriale d'interesse sovracomunale, dando quindi evidenza di come gli indirizzi dei piani provinciali e regionali, e dei piani degli enti di settore, siano stati declinati nella pianificazione comunale, e portando allo stesso tempo all'attenzione del livello di area vasta le proposte o i problemi che sono emersi a livello comunale, ma che necessitano di un coordinamento con altri enti competenti.

Il Documento di Piano costituisce quindi il vero e proprio snodo tra pianificazione comunale e pianificazione di area vasta. Non produce effetti diretti sul regime giuridico dei suoli ed ha validità massima quinquennale, richiedendo quindi almeno una verifica per ogni mandato amministrativo. Contiene inoltre il quadro organizzato delle conoscenze e dei dati di base necessari per lo sviluppo delle strategie della pianificazione comunale.

Nell'impostare un metodo di valutazione si deve tenere conto delle caratteristiche del Documento di Piano sopra accennate. La natura strategica può costituire un limite ma anche una potenzialità:

- Da un lato i dati necessari per un piano che non è conformativo possono non essere dettagliati a sufficienza per una trattazione quantitativa esauriente e puntuale dei fattori ambientali e degli impatti, così come generalmente avviene per la valutazione d'impatto dei progetti.
- Dall'altro lato la necessità di avere una base informativa ampia per prendere decisioni strategiche porta nel Documento di Piano ad ampliare la conoscenza anche ad altre discipline, facendo emergere gli aspetti interdisciplinari. Porta inoltre ad approfondire l'interazione con i piani territoriali e più in generale con tutti gli strumenti che riguardino temi di interesse sovracomunale.

La natura del Documento di Piano, sia in termini di tipo di decisioni di competenza che di dati e informazioni estrapolabili, deve essere tenuta in considerazione nello strutturare una metodologia di VAS che possa interagire in modo sinergico e costruttivo utilizzando al meglio le potenzialità di questo strumento di pianificazione. Si possono in tale logica svolgere alcune considerazioni di carattere generale:

- La natura indicativa e non conformativa delle aree, ed il conseguente scarso grado di dettaglio delle informazioni, rendono meno significativa ed urgente la valutazione approfondita degli impatti sulle singole aree. La valutazione sul dettaglio progettuale potrebbe essere rimandata ad un successivo momento gestionale del piano, ma costruendo già nel Documento di Piano la griglia di riferimento tecnico-metodologico. Una procedura di questo tipo potrebbe tra l'altro essere integrata nell'istruttoria che sancisce il passaggio dagli ambiti territoriali come indicazioni alle aree conformate, facendo pertanto in modo che i requisiti di sostenibilità diventino elementi imprescindibili per ottenere la trasformabilità delle aree.
- La norma regionale² prevede all'art 8 che il Documento di Piano dichiari i dimensionamenti del PGT e che li motivi, anche tenendo in considerazione gli impatti e i limiti di sostenibilità. Su questo argomento, ossia sulle scelte strategiche che sottendono tali dimensionamenti, e sulle conseguenze in termini di pressione e impatto sull'ambiente, si deve concentrare la VAS del Documento di Piano. Tali dimensionamenti condizionano infatti le scelte e lo sviluppo futuro della comunità e sono valutabili in modo integrato solo nel contesto più generale di un documento di valenza strategica come il Documento di Piano.
- Il Documento di Piano costituisce punto di riferimento per tutta la pianificazione comunale, ma anche elemento di snodo e connessione con la pianificazione di area vasta. Dedicare pertanto attenzione ad individuare quei temi che, per natura o per scala, abbiano una rilevanza sovracomunale, e che debbono quindi essere portati ai tavoli interistituzionali o all'attenzione della pianificazione territoriale provinciale e regionale. I temi ambientali, e quelli di sostenibilità, sono per loro natura definibili e affrontabili solo alla scala sovracomunale. Il carattere sovracomunale diviene ancora più evidente in un contesto fortemente urbanizzato e conurbato come quello Brianzolo. Il valore aggiunto della VAS potrebbe essere proprio

² per un maggiore approfondimento si rimanda al capitolo secondo del "Rapporto Ambientale"

quello di fare emergere i temi per i tavoli e i piani di livello sovralocale, valorizzando un compito che la nuova norma regionale assegna al Documento di Piano, e che spesso costituiva uno dei punti deboli del PRG. Un aggancio con i temi sovracomunali che è ancora più utile nel caso di Monza, dove la VAS può contribuire a mettere a fuoco il ruolo della città nella funzione di capoluogo della nuova provincia.

- Nelle intenzioni del legislatore il Documento di Piano deve essere un quadro di riferimento territoriale dinamico, e non statico. Se ne prevede infatti un aggiornamento periodico, di breve-medio periodo, comunque non superiore a cinque anni. La norma sollecita dunque a costituire uno strumento che non sia voluminoso, ma che anzi sia contemporaneamente snello, flessibile ed aggiornabile in tempi brevi, per adeguare le strategie al rapido evolversi delle dinamiche territoriali. La prospettiva di un aggiornamento quinquennale richiede un cambiamento organizzativo interno all'ente. Non si può infatti pensare ogni volta di ripartire da zero, con approfondite analisi e studi di settore per la caratterizzazione lo stato di fatto. E' necessario mettere a punto un sistema di monitoraggio basato su pochi indicatori e soprattutto su banche dati aggiornate in modo costante o perlomeno con cadenza regolare. Vale quindi la pena che la VAS del Documento di Piano dedichi particolare attenzione a costruire un sistema di indicatori e di altri strumenti per introdurre un efficace monitoraggio per l'attuazione, la gestione e il successivo aggiornamento del piano e delle strategie territoriali dell'Amministrazione.

Da queste considerazioni generali si è fatta derivare, per il caso di Monza, una VAS sul Documento di Piano che punta essenzialmente ai seguenti obiettivi:

- Chiara definizione del sistema di obiettivi e azioni del PGT, anche confrontandoli con una serie di criteri di compatibilità ambientale derivati dalle principali linee guida europee; gli obiettivi inseriti nel Documento di Piano saranno anche riferimento per successivi piani e azioni attuative comunali.
- I temi ambientali, in un territorio denso ed urbanizzato come quello della Brianza centrale, devono necessariamente essere affrontati in una prospettiva sovracomunale. Il Documento di Piano è stato inteso anche come occasione per definire i temi da affrontare nell'ambito di una pianificazione d'area e nel futuro piano territoriale della nuova provincia della Brianza. Con le valutazioni svolte nel rapporto si sono evidenziati quindi i temi ambientali e territoriali di rilevanza sovralocale e sono state sviluppate apposite schede che evidenzino alcuni dei temi di sostenibilità alla base di una futura pianificazione di area vasta.
- Sviluppo di indicazioni e strumenti che diventino con il tempo patrimonio degli uffici dell'ente, e che permettano di garantire il rispetto dei principi di sostenibilità anche nel passaggio alla scala progettuale, e nelle future varianti di integrazione e aggiornamento del piano. Riguardano la messa a punto di criteri per la valutazione delle proposte progettuali, la costruzione di un SIT e di modelli adeguati per trattare i temi della sostenibilità, e lo sviluppo di un sistema di indicatori per monitorare la sostenibilità degli effetti del piano durante l'attuazione.
- Visto che i dati di dettaglio non sono facilmente reperibili in uno strumento che non ha natura conformativa, la valutazione ha seguito uno sviluppo principalmente qualitativo, rinunciando ad una quantificazione esatta degli impatti nelle aree coinvolte, che non è realisticamente perseguibile in assenza di dati precisi sulle aree da urbanizzare (localizzazione, caratteristiche, indici di sviluppo, tempi, ecc.). Si è invece svolto un ragionamento quantitativo sul dimensionamento complessivo del piano, sulle pressioni e sugli impatti conseguenti e sulle principali ipotesi di risposta. Tale ragionamento è stato utilizzato per rileggere le scelte assunte negli anni precedenti, durante il percorso di elaborazione della proposta di PRG 2004, che è alla base dei contenuti del presente PGT, e per sviluppare un confronto con l'opzione zero.

Dal punto di vista operativo si sono utilizzati i seguenti principi al fine di sviluppare il Rapporto Ambientale della VAS di Monza:

- sottolineare le situazioni di impatto che richiedono un coordinamento con altri comuni, anche per ruolo della città nella nuova provincia
- agire in modo strategico e puntare all'integrazione tra le diverse azioni, più che alle analisi quantitative.
- costituire un sistema di obiettivi sostenibili per la pianificazione comunale nel suo complesso, che possano costituire riferimento anche per i successivi piani attuativi e di settore
- estendere l'interazione tra valutazione e pianificazione a tutte le fasi del ciclo di processo decisionale
- porre le premesse per sviluppare strumenti di supporto alla decisione per la successiva attuazione e gestione del piano (SIT, modelli, indicatori, monitoraggio)

3. Percorso di formazione della proposta di piano e principi operativi della VAS di Monza

Lo strumento urbanistico generale attualmente vigente risale al 1971. Nel corso degli anni '80 e '90 sono state intraprese dalle diverse Amministrazioni succedutesi iniziative per la redazione di una variante generale. Le prime attività che hanno con il tempo e attraverso diversi passaggi portato alla presente proposta di PGT risalgono al 1993, con l'incarico per la redazione di una variante generale che ha prodotto come prima conseguenza già nel luglio 1993 l'adozione di una variante parziale che sottoponeva a vincolo circa 1.000 ettari per la redazione del Parco di cintura urbana.

Il progetto preliminare per il PRG viene adottato dal Consiglio Comunale nel 1997. Tale piano ridimensiona le quantità del PGR 1971, cancella la previsione del centro direzionale, e punta alla stabilizzazione e all'utilizzo di spazi liberi e residuali. Tra i principali temi che il piano affronta vi sono: la conservazione dei caratteri del centro storico, la riqualificazione ambientale e il miglioramento dei servizi nella periferia, la graduale sostituzione delle aree produttive con residenza al cessare delle attività, il parco di cintura urbana, che viene inteso come intervento di valenza sovracomunale e viene disegnato cercando un coordinamento con le aree libere degli altri comuni (PLIS), e il restauro paesaggistico del Parco di Monza.

Il successivo cambio di Amministrazione ha portato alla revoca della delibera di adozione e alla revisione dello strumento, con l'inserimento nel parco di cintura urbana di quattro grandi comparti di perequazione e riqualificazione per la ricomposizione del tessuto urbanistico marginale e di frangia (con la previsione di rilevanti volumetrie residenziali, terziarie e ricettive), e quindi ad un nuovo PRG che viene adottato nel marzo 2002. Nel frattempo la Regione approva importanti normative, quali la LR 1/2000 sul riordino del sistema delle autonomie locali, il Regolamento sul Commercio, e la LR 1/2001 con la previsione del Piano dei Servizi. Per una migliore rispondenza ai contenuti delle nuove norme l'Amministrazione entrante nel 2002 avvia la redazione di varianti di adeguamento, e contemporaneamente del Documento di Inquadramento per i Piani Integrati di Intervento ex LR 9/1999.

Nel luglio 2003 tutte queste iniziative confluiscono, per una visione più organica, nell'avvio di una procedura formale di variante generale, che si conclude nel dicembre 2004 con l'assunzione da parte della Giunta comunale degli elaborati della variante generale ai fini dell'avvio delle procedure di adozione.

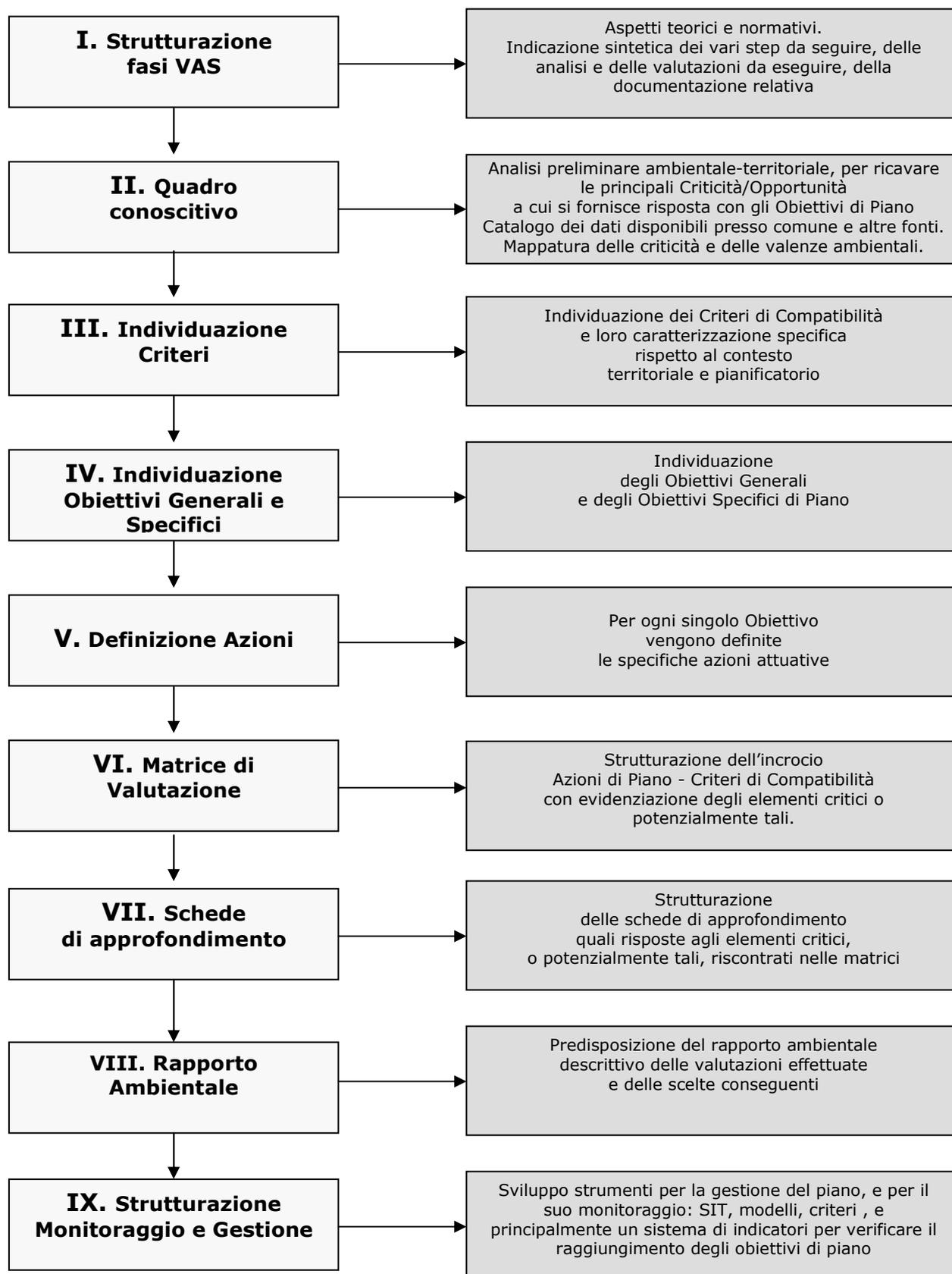
La successiva approvazione della LR 12/2005 impedisce al Comune di continuare con questa variante, e la Giunta avvia immediatamente, con delibera del 7 aprile 2005, le procedure per la redazione del PGT, partendo dall'integrazione dei contenuti della proposta di PRG del 2004, e affiancandovi il percorso di valutazione ambientale strategica previsto dall'art 4 della LR 12/2005.

La sintesi del percorso di pianificazione sopra riportata evidenzia come i contenuti della presente proposta di PGT si siano andati formando negli anni, a partire dalle attività intraprese a metà degli anni novanta con i primi studi di variante generale al PRG vigente. Negli anni si sono sviluppate diverse ipotesi e proposte, che sono confluite nelle due proposte adottate di PRG del 1997 e del 2002, nelle quali si sintetizzano due visioni in parte alternative sul futuro della città.

La presente proposta di PGT nasce da una riconsiderazione del PRG adottato nel 2002, con la ripresa di alcune delle indicazioni contenute nel PRG 1997, e l'inserimento di nuovi temi a seguito delle nuove normative regionali, della maturazione di nuovi accordi nei tavoli interistituzionali (in particolare su mobilità e parchi), e della recente istituzione della nuova Provincia di Monza e Brianza. Si sottolineano in particolare :

- Introduce i parchi di cornice, al di fuori del centro abitato, e in continuità con analoghe iniziative intraprese dai comuni confinanti
- Modifica le strategie relative al commercio limitando la realizzazione di grandi strutture di vendita e prevedendo la realizzazione di iniziative a supporto degli esercizi di vicinato, intese anche come occasione di rivitalizzazione del tessuto urbano e dei quartieri
- Sviluppa una serie di indicazioni per il riuso e la riqualificazione delle aree dismesse intese come priorità d'intervento
- Prevede una serie di interventi per il potenziamento del trasporto pubblico: tre nuove stazioni nell'ambito del servizio ferroviario, metrotranvia come asse portante del sistema di trasporto urbano, nodo di interscambio a Bettola con i capolinea delle linee metropolitane MM1 e MM5
- Prevede il ripristino dei caratteri del Parco di Monza, secondo quanto già introdotto nel PRG 1997 e nel Piano di settore del Parco

Fasi della VAS per il Comune di Monza



4. Cenni di inquadramento socioeconomico e territoriale

La città di Monza conta 121.961 abitanti (marzo 2006) e ha una superficie di 33,0 km², di cui 7,2 km² appartenenti al Parco. Sorge a 162 metri sopra il livello del mare, con un'escursione altimetrica complessiva pari a 56 metri. Il comune si localizza all'interno dell'ambito della Brianza, di cui è capoluogo di Provincia, confinando a nord con i comuni di Lissone, Veduggio, Veduggio al Lambro e Biassono, a est con Muggiò e Cinisello Balsamo, a sud con Sesto San Giovanni e Brugherio e a ovest con Agrate Brianza, Concorezzo e Villasanta.

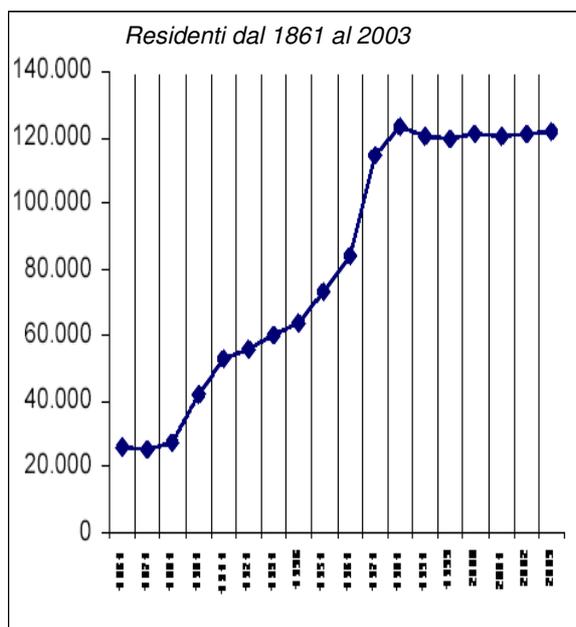
Demografia. Nel 2004 Monza registrava una densità abitativa di 4.800 ab/kmq (esclusa l'area del Parco). Il territorio è diviso in 5 circoscrizioni amministrative, di cui la circoscrizione 1 risulta quella più densamente abitata con 7.200 ab/kmq. Negli ultimi dieci anni la popolazione residente risulta stabile, allineandosi al trend degli altri comuni dell'area brianza. Nonostante la stabilità complessiva della popolazione, dal 2000 al 2004, si registra un aumento del 2% dei residenti con età superiore ai 65 anni, mentre diminuisce del 2,5% la popolazione compresa tra i 15 e i 65 anni e si registra un lieve incremento dei residenti appartenenti alla fascia più giovane. Dal 1992 al 2003 la popolazione anziana è in costante aumento e la sua percentuale sul totale è superiore alla media regionale; altro dato di rilievo è la costanza del saldo migratorio positivo. Anche i residenti stranieri sono in costante aumento arrivando nel 2004 al 6% della popolazione totale. Questi elementi sono probabilmente indicativi di una condizione socio-demografica di maggior costanza della città rispetto alla media regionale, con un tessuto più dotato di caratteristiche stabili. Monza si è trasformata da area industriale a luogo connotato dalla residenza e dai servizi, che ne rende gradualmente più stabile il tessuto.

Occupazione ed economia. Le unità locali risultano essere in totale 9.113, di cui 1.523 (17%) appartengono al settore del commercio, 5.435 (59%) ai servizi e 2.155 (24%) al settore dell'industria. Il 67 % degli abitanti è in età da lavoro, e ben il 55% di questi è impiegato nelle unità locali presenti sul territorio comunale, per un totale complessivo di 44.881 addetti. Andamento negativo si registra sul fronte dell'indice di ricambio della popolazione attiva che non ferma la sua corsa al ribasso assestandosi nel 2003 a quota 161,388 (nel 1993 era pari a 96,29): ogni 100 giovani che stanno per entrare nel mondo del lavoro (15-24 anni), oltre 161 (in età 55-64) ne stanno per uscire.

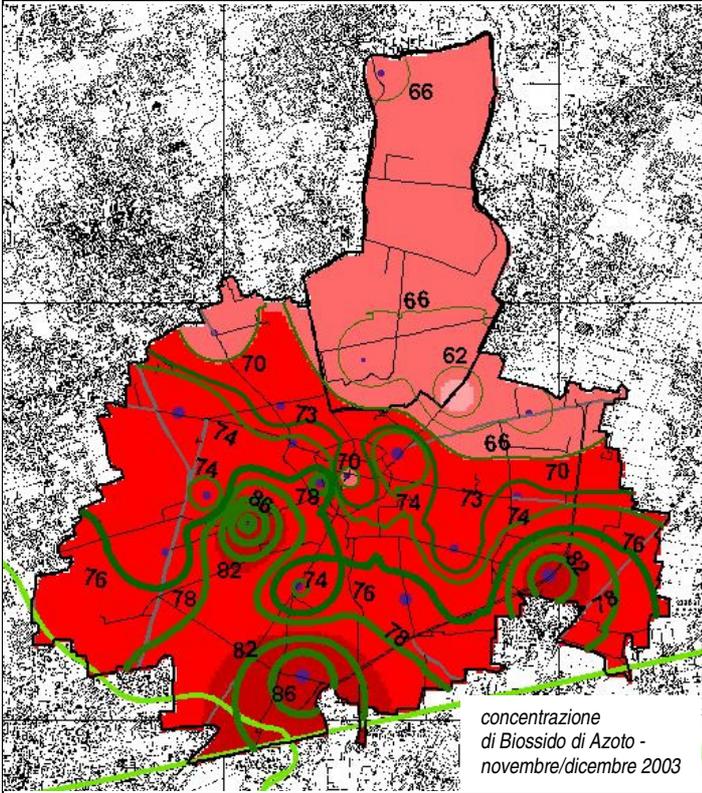
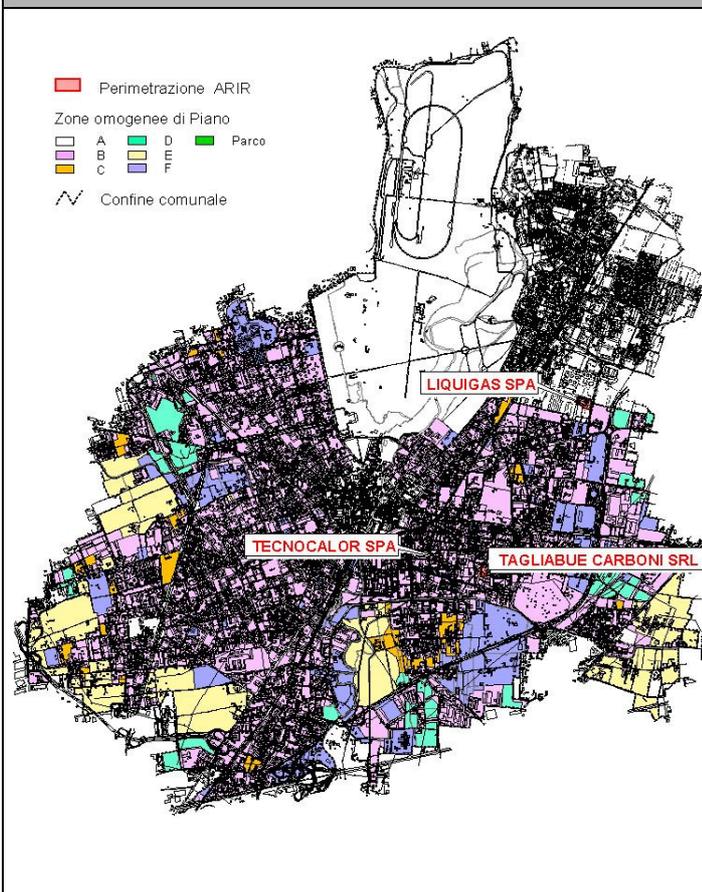
Mobilità. La situazione sta, nel corso degli ultimi anni, gradualmente migliorando. Secondo le analisi eseguite dall'ufficio statistica del Comune, l'indice si compone di una pluralità di fattori, tra quali la diminuzione degli incidenti, delle contravvenzioni e l'aumento dell'uso del trasporto pubblico. Per quanto riguarda il trasporto pubblico urbano, infatti, pur essendo rimasta invariata, rispetto al 2002, la copertura del territorio comunale, si è però verificato un aumento dell'utenza: 4.350.155 viaggiatori nel 2003 contro i 4.069.803 del 2002 (+6,8%): 35,769 viaggi per residente nel 2003, contro i 33,570 del 2002. Invariata è rimasta la velocità commerciale e il prezzo medio del biglietto a corsa urbana.

Patrimonio edilizio. Dai dati riferiti al censimento 2001 emerge l'esistenza di un patrimonio edilizio costituito da 7.637 edifici dei quali il 95%, ovvero 7.285, utilizzati. Il numero totale di edifici destinati ad uso abitativo rappresenta l'80% con 6.111 unità, mentre gli edifici utilizzati per uso diverso dalla residenza sono 1.174 pari al 15% del totale. Il patrimonio di edifici non utilizzati ammonta al 5% e consta di 352 unità. Analizzando il patrimonio edilizio utilizzato emerge che l'84% degli edifici sono destinati ad abitazione.

Qualità della vita. L'Ufficio Statistica del Comune pubblica annualmente uno studio sulla qualità della vita in cui sono state individuate undici aree sociali, a ciascuna delle quali è attribuito un peso che rappresenta l'importanza relativa che l'area riveste nella determinazione della qualità della vita della persona. Si registra un miglioramento complessivo nel periodo 1993-2003, ma con un'inversione di tendenza negli ultimi 3-4 anni verso un calo evidente per i settori ambiente, casa, sicurezza, lavoro, sport e tempo libero.

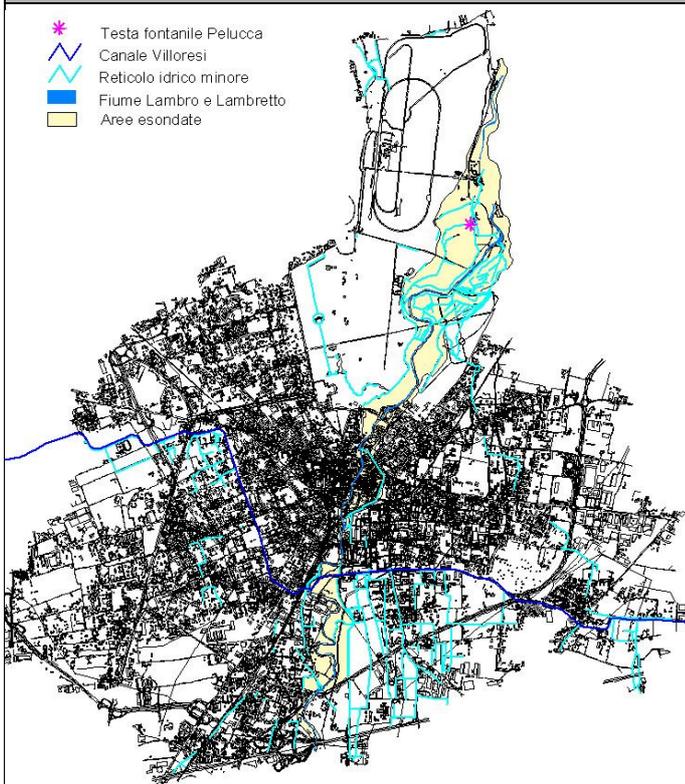


5. Sintesi del quadro conoscitivo

| settore | Aria |
|---|--|
|  | <p>Attualmente lo stato dell'aria nel territorio di Monza non si differenzia da quello dell'area milanese, ossia presenta frequenti episodi di superamento dei livelli di soglia in particolare nel periodo invernale, quando alle emissioni dovute al traffico si sommano quelle degli impianti di riscaldamento.</p> <p>In generale, si osserva un diffuso inquinamento da PM10, ossidi di azoto, ossidi di carbonio e innalzamento dei valori di ozono nel periodo estivo in condizioni meteorologiche favorevoli.</p> <p>Il traffico rimane la sorgente principale per le emissioni di NOx, CO, CO2 e polveri sottili di cui si rilevano le maggiori concentrazioni in corrispondenza dei principali nodi e assi viari.</p> <p>Le emissioni dovute alla circolazione degli autoveicoli presentano un tipico andamento giornaliero che rispecchia la variazione dei flussi di traffico, con valori elevati nelle ore di punta e diurne e valori molto ridotti nelle ore notturne.</p> <p>Un'altra variabilità stagionale tipica si riscontra nelle emissioni da riscaldamento che favoriscono l'innalzamento delle concentrazioni di biossido di azoto durante il periodo invernale.</p> <p>La qualità dell'aria di Monza è costantemente monitorata mediante una centralina fissa dell'ARPA situata in Largo Mazzini e che rileva inquinamento da traffico: NO2, CO, O3.</p> |
| settore | Aziende a rischio di incidente rilevante |
|  | <p>Nel territorio di Monza sono presenti due industrie a rischio di incidente rilevante classificate come art. 6 ai sensi D.Lgs n.334/99 (Seveso 2), cui corrisponde un grado di rischio medio-basso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tecnocalor spa – Stoccaggio gasolio e oli combustibili • Tagliabue Carboni srl – Stoccaggio gasolio e oli combustibili <p>A Villasanta, sul confine con il comune di Monza, è presente un'altra industria a rischio classificata come art.8 ai sensi D.Lgs n.334/99 (Seveso 2), le cui aree di danno ricadono in parte sul territorio di Monza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liquigas spa – Deposito gas liquefatti. • <p>Il Comune di Monza ha predisposto un elaborato tecnico specifico che riguarda la pianificazione urbanistica e territoriale in prossimità degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante in conformità ai contenuti del D.M. 9 maggio 2001.</p> <p>Le informazioni disponibili sono inserite all'interno delle "notifiche" che i gestori sono obbligati a fornire alla Prefettura e ai Comuni secondo la normativa vigente.</p> |

settore

-  Testa fontanile Pelucca
-  Canale Villoresi
-  Reticolo idrico minore
-  Fiume Lambro e Lambretto
-  Aree esondate



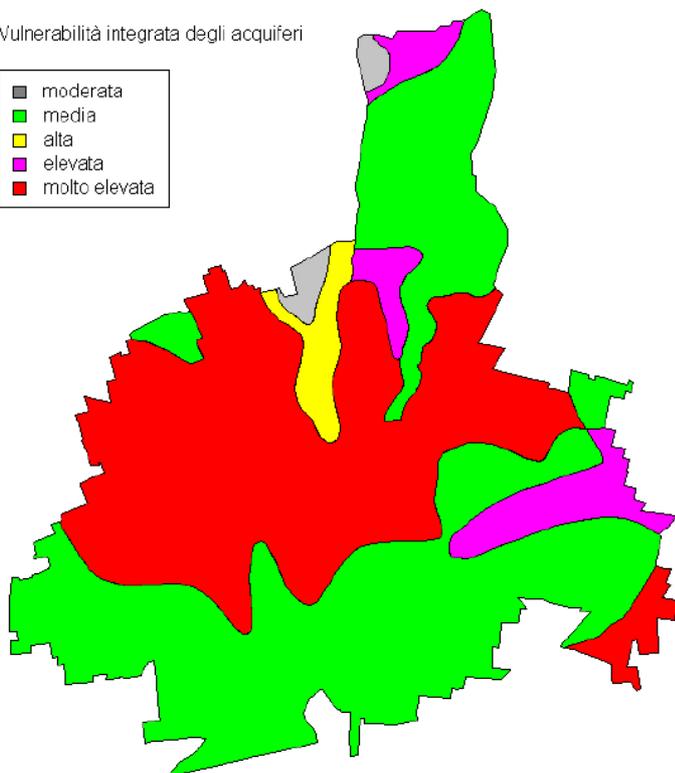
Caratteri idrografici

La rete idrografica di Monza è composta dal Fiume Lambro e Lambretto, dal canale Villoresi e dal reticolo idrico minore. Il Lambro rappresenta il più importante corso d'acqua del territorio comunale, che attraversa da nord a sud, passando nel Parco e nel centro storico. Le principali criticità legate al fiume Lambro, riguardano: i fenomeni di esondazione, documentate fin dal XII secolo; la scadente qualità delle acque e la scarsa valorizzazione in termini paesistici, ambientali e fruitivi. I siti maggiormente colpiti da eventi alluvionali sono il Parco, i Mulini Frette e via Cantore, via Villa e via Annoni, via Aliprandi, la zona del Ponte di S.Gerardo, gli Spalti Piodo e Maddalena, Piazza Castello, via Ghilini. Il Lambretto è un ramo secondario e artificiale del Lambro, da cui deriva in prossimità del ponte di via Zanzi, e a cui si ricongiunge tra via Azzone Visconti e Piazza Castello. Il tracciato segue quelle che erano le antiche mura cittadine. A seguito dell'esondazione del novembre 2002 l'Amministrazione comunale ha provveduto alla risistemazione dell'alveo e delle sponde. Il canale Villoresi attraverso il comune di Monza in direzione est-ovest. L'acqua del canale è generalmente di buona qualità, e potrebbe essere utilizzata, con adeguati trattamenti, anche per consumi potabili. Il corso del canale necessita di riqualificazione paesistico-ambientale, anche in funzione di una maggiore fruizione delle alzaie e di integrazione con il tessuto urbano. Il reticolo idrico minore è composto da una fitta rete di rogge tra le quali si ricordano quelle più propriamente irrigue (Pelucca, Roggia dei Frati, Roggia Gallarana) e quelle "molinare" (roggia dei Mulini S.Giorgio, roggia dei Mulini Asciutti, roggia del Mulino del Cantone), a cui si aggiunge la Roggia del Principe, costruita per portare acqua al laghetto della Villa Reale. Il Parco e l'area a sud del canale Villoresi, compresa tra il tracciato ferroviario e il cimitero, sono i territori in cui è meglio conservata la funzionalità dei corsi d'acqua. Le criticità che emergono per quanto riguarda la tematica in oggetto sono: lo stato di degrado di alcuni ambiti fluviali e la scarsa valorizzazione naturalistica del sistema idrico specialmente nelle aree esterne al Parco, la scadente qualità delle acque di alcuni corsi, in particolar modo del fiume Lambro a causa degli scarichi industriali, il rischio idraulico legato alle esondazioni del fiume Lambro che interessano un'area di 2,76 kmq pari all'8% dell'intero territorio.

settore

Vulnerabilità integrata degli acquiferi

-  moderata
-  media
-  alta
-  elevata
-  molto elevata



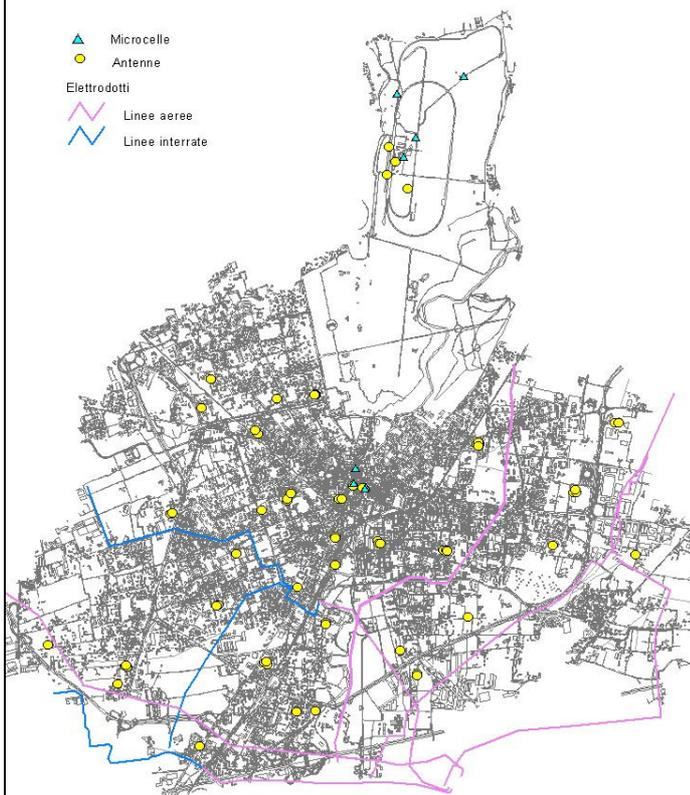
Acque sotterranee

Nel sottosuolo si distinguono sostanzialmente due unità litologiche, ulteriormente suddivisibili al loro interno per le caratteristiche idrogeologiche, contenenti acquiferi sfruttati ad uso idropotabile: la prima unità, a partire dalla superficie, è l'unità ghiaioso-sabbiosa a cui segue più in profondità l'unità sabbioso-argillosa. I punti di captazione idrica censiti sono in totale 221, di cui 97 sono stati cementati. I pozzi pubblici attivi sono 37, mentre quelli privati attivi sono 28. La maggior parte dei pozzi captano entrambe le falde acquifere: i livelli più superficiali captati dai pozzi pubblici attivi variano da un minimo di 24 m dal piano campagna (pozzo Castello n.19 e Toti n.27) ad un massimo di 193 m del pozzo Fossati n.71. Sono 5 i pozzi pubblici alimentati dalla sola falda superficiale, 19 sono quelli alimentati dalla falda profonda, mentre non esistono pozzi privati alimentati dalla sola falda in pressione. La carta piezometrica mostra un'escursione dei valori delle linee isopiezometriche da 180 m s.l.m. a nord, a 125 m a sud. La superficie piezometrica rispecchia, soprattutto nella parte settentrionale e occidentale del territorio monzese, l'andamento della base del primo acquifero, diretto da nord-est a sud-ovest. L'andamento del flusso idrico appare, in generale, diretto da nord-est a sud-ovest nel settore settentrionale, da nord a sud nella parte centro meridionale; in particolare si riscontra un'anomalia locale nel settore centro-orientale con un'inflessione delle linee isopiezometriche verso nord. E' nel territorio del Parco di Monza che la falda si avvicina maggiormente al piano campagna, in particolare nel settore orientale del Parco. Qui infatti l'emergenza della falda dà origine al fontanile Pelucca, attivo per brevi periodi, da quando si è verificato un innalzamento generalizzato del livello piezometrico. L'area del Parco rappresenta, per le caratteristiche idrogeologiche un'importante area di ricarica delle acque sotterranee. La maggior parte dell'acqua prelevata dai pozzi monzesi non necessita di trattamenti di potabilizzazione, non presentando problemi di inquinanti chimici nè biologici (62,4 % - dati 2001). Una parte dell'acqua emunta viene sottoposta a trattamento presso un dissabbiatore per eliminare la presenza di sabbia. I trattamenti di clorazione, necessari a mantenere un'adeguata qualità dell'acqua distribuita, riguardano il 25,3 %. Il rimanente 12,3 % dell'acqua prelevata presenta invece problemi di inquinamento chimico. Tutti i punti di captazione di acque destinate al consumo umano vengono analizzati periodicamente dall'ASL.

settore

Elettromagnetismo

- ▲ Microcelle
 - Antenne
- Elettrodotti
- Linee aeree
 - Linee interrattate



Attualmente sul territorio di Monza, sono presenti 11 elettrodotti di cui 3 interrati appartenenti a diversi gestori.

Per quanto riguarda le antenne, in Monza sono installati 64 impianti e 8 microcelle.

Gli elettrodotti interessano la parte Sud del territorio e attraversano aree poco urbanizzate seguendo il tracciato della Tangenziale Nord e dell'Autostrada A4.

Tra le linee che attraversano il centro abitato l'unica aerea è a medio voltaggio, le altre, a voltaggio medio-alto, sono interrattate.

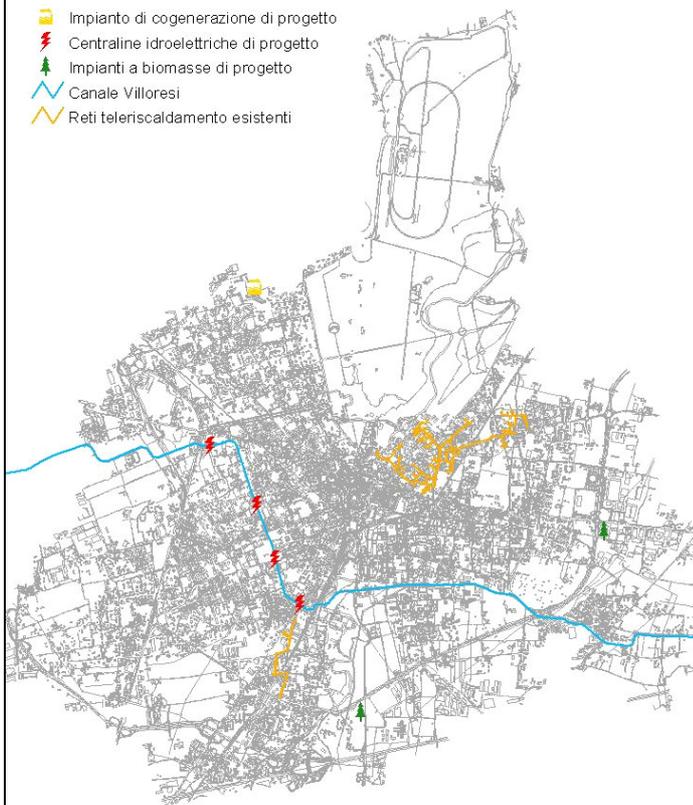
Nel corso del 2003, al fine di valutare i campi elettromagnetici prodotti dagli impianti esistenti, sono state effettuate 295 rilevazioni di controllo tramite una società specializzata; la campagna di misura è stata estesa a tutto il territorio comunale con particolare attenzione ai luoghi sensibili quali scuole, asili, parchi gioco, centri sportivi, ospedali.

Nel 2004, attraverso una collaborazione con ARPA, è stata effettuata una valutazione dell'impatto elettromagnetico generato da sorgenti a radiofrequenza e a 50 Hz in alcune zone del territorio.

settore

Energia

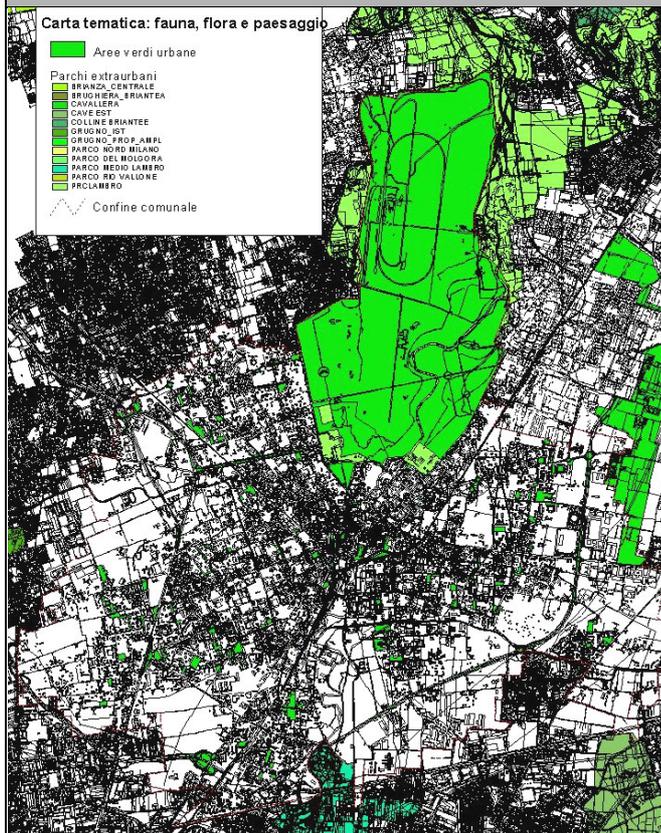
- Impianto di cogenerazione di progetto
- ⚡ Centraline idroelettriche di progetto
- ▲ Impianti a biomasse di progetto
- Canale Villoresi
- Reti teleriscaldamento esistenti



Attualmente, sono presenti due impianti di cogenerazione: Monza centro e Monza sud. L'area di Monza centro è servita dall'impianto di cogenerazione AGAM - NEI e dalle relative centrali di integrazione. L'attività di espansione del sistema distributivo Monza centro si è conclusa nel corso del 2004 in quanto si è raggiunta la saturazione delle potenzialità di impianto. L'impianto del NEI ha una potenza complessiva di 22,18 MWt e ha prodotto 28,5 GWh di energia termica e 13,5 GWh di energia elettrica nel corso del 2005. L'attività dell'impianto di Monza sud, iniziata nel 2003 con la posa di una dorsale in via Casati e nel quartiere S.Rocco, si è sviluppata nel 2004 con l'aggiunta di 261 metri di linea; la potenza dell'impianto è di 15,2 MWt e ha prodotto nel 2004 5,3 GWh di energia termica e 11,1 GWh di energia elettrica. Nel corso del 2004, ha avuto inizio la progettazione di un nuovo impianto cogenerativo situato nella zona Nord della Città, a servizio dell'Ospedale Nuovo e della circoscrizione 5. Per quanto riguarda i consumi energetici, nel periodo 1997-2003, si è registrato un incremento del 9,4% degli utenti cui è corrisposto un aumento del consumo di energia elettrica pari al 40%. Tra i settori in crescita, emergono quello residenziale in cui i consumi sono aumentati a causa di un maggiore utilizzo di elettrodomestici e il terziario che ha visto triplicare la richiesta di energia. In questo scenario che registra sempre più una maggiore richiesta di energia, la politica energetica del comune si indirizza verso lo sfruttamento delle risorse rinnovabili; in questo senso, è stato avviato uno studio di fattibilità per realizzare quattro mini centrali idroelettriche in corrispondenza dei salti del Canale Villoresi nel territorio di Monza. Inoltre, si ipotizza la realizzazione a medio-lungo termine di centrali a biomassa che sfruttino gli sfalci prodotti dal Parco e i residui della lavorazione del legno dell'industria mobiliera.

settore

Fauna, flora, paesaggio

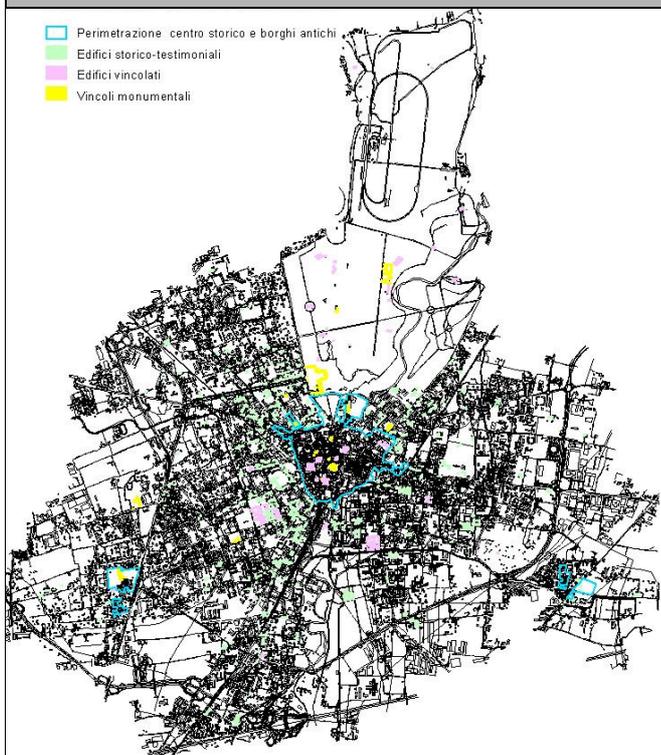


La ricchezza floro-faunistica si concentra prevalentemente nelle aree del Parco, che peraltro costituisce anche l'elemento più significativo dal punto di vista paesaggistico. Il Parco di Monza, realizzato a partire dal 1808, si estende per circa 700 ettari, e rappresenta uno tra i maggiori parchi storici d'Europa. All'interno si ritrovano gran parte delle componenti caratteristiche del territorio rurale lombardo: campi agricoli, cascine, ville, fiumi, canali e rogge, strade e giardini, facenti tutti parte di un sistema unitario complesso. Ancora oggi, percorrendo i viali di antiche origini, è possibile osservare un piccolo spaccato di quello che era la Brianza ottocentesca: boschi, prati, coltivi, il Lambro, le cascine e le ville, inseriti in un ambiente apparentemente naturale, ma attentamente progettato. Il Parco è stato concepito per due scopi principali: farne una tenuta modello, dove si potevano sperimentare le più varie colture e, farne un luogo dove poter praticare la caccia al cervo, alla volpe ed al capriolo. Queste sue funzioni hanno permesso al Parco di divenire un territorio ricco di specie faunistiche e floristiche. Della superficie totale del Parco con i Giardini, circa 330 ha sono a bosco. I numerosi studi effettuati sugli aspetti naturalistici del Parco hanno evidenziato la presenza di oltre 400 specie fungine, alcune delle quali di particolare importanza, circa 90 specie di uccelli, una decina di micromammiferi e alcune specie erbacee molto pregiate. Il numero di piante ad alto fusto supera le 100.000 unità. La specie più diffusa all'interno dei boschi è la Farnia (*Quercus robur*), specie principe dell'antica foresta planiziale lombarda, sovente ibridata con altre specie quercine, in particolare la Rovere (*Quercus petraea*). Altri alberi tipici locali molto diffusi nei boschi del Parco sono gli Aceri (*Acer campestre* e *pseudoplatanus*), il Carpino bianco (*Carpinus betulus*) ed il Frassino (*Fraxinus excelsior*). Sono presenti anche numerose specie non autoctone, tra cui si segnalano per la loro diffusione la Robinia (*Robinia pseudoacacia*) e la Quercia rossa (*Quercus rubra*); l'Ailanto (*Ailanthus altissima*) ed il Ciliegio tardivo (*Prunus serotina*). L'albero più utilizzato per i filari è il Tiglio (*Tilia* spp.), presente con diverse specie sia autoctone che esotiche; ben rappresentati sono pure il Platano (*Platanus hybrida*), l'Ippocastano (*Aesculus hippocastanum*) e la Quercia rossa (*Quercus rubra*). Nei Giardini della Villa Reale le specie presenti sono molte, di varie dimensioni e provenienza, impiantate per ottenere risultati estetici pregevoli. Si ricordano i Cedri (*Cedrus* spp.), il Faggio (*Fagus sylvatica*), le Magnolie (*Magnolia* spp.), le

Sequoie (*Sequoia* spp.), la Gingo (*Ginkgo biloba*). Tra le specie faunistiche si registrano il Fagiano, la Tortora, il Colombaccio, la Gallinella d'Acqua oltre alla Cornacchia Grigia, al Merlo, alla Cincia e, tra i rapaci notturni, alla Civetta e all'Allocco. Tra i volatili va segnalata la presenza di una specie di grande valore quale il picchio rosso minore. Tra i mammiferi, il Ghiro, il Riccio la Lepre ed il Coniglio selvatico e la presenza, anche se limitata, della Volpe e della Donnola.

settore

Patrimonio architettonico

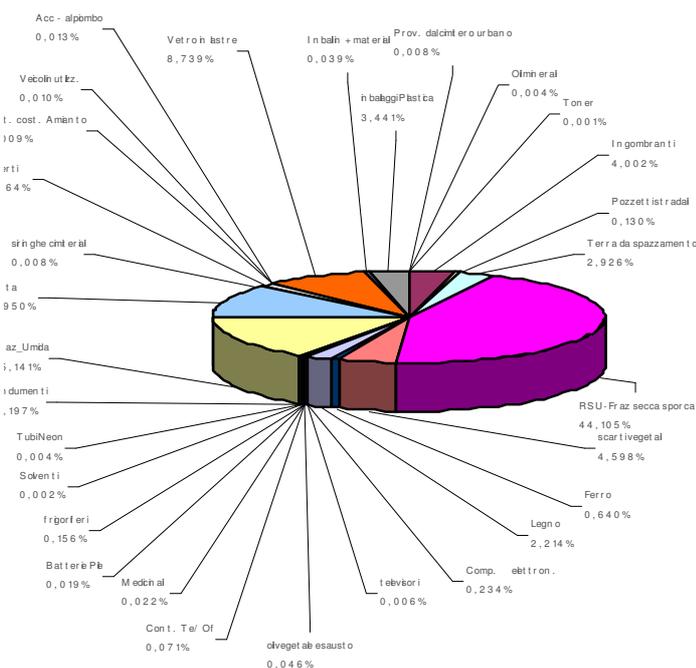


La città di Monza vanta una tradizione storica e culturale di elevato livello di cui ancora oggi rimangono tracce e testimonianze; il centro storico che si estende per quasi 10 ha costituisce nel suo insieme un elemento di pregio in cui si concentrano gran parte degli edifici e monumenti storici di Monza. Tra questi emergono il Duomo, voluto dalla regina Teodolinda nel 595 in cui è conservata la nota Corona Ferrea usata per incoronare re e imperatori; l'Arengario, risalente alla seconda metà del 1200 e ancora oggi simbolo dell'autonomia comunale; la Torre Viscontea ultimo elemento rimasto del complesso delle mura e del castello visconteo; la torre di via Lambro, il Palazzo Comunale, il Chiostro degli Umiliati, il Seminario Arcivescovile. Il patrimonio architettonico comprende anche alcune ville storiche costruite tra il 1600 e la prima metà del 1800 e che rispecchiano i caratteri architettonici delle diverse epoche cui appartengono: Villa Durini, Villa Archinto Pennati, Villa Crivelli Mesmer, Villa Prata, Villa Calloni, Villa Carminati e all'interno del Parco le Ville Mirabello e Mirabellino. Cenno a parte, per importanza e valore storico-architettonico merita la Villa Reale dove si trovano la Cappella, il Teatrino, la Rotonda e il Serrone. Fin dall'epoca comunale Monza ha visto una fioritura di ordini monastici che hanno contribuito alla costruzione di chiese e conventi dei quali ancor oggi si possono ammirare le bellezze architettoniche e artistiche. Tra queste di ricordano le chiese di Santa Maria del Carrobiolo, San Maurizio, Santa Maria delle Grazie, Santa Maria in Strada, San Pietro Martire, San Biagio, San Gerardo, San Paolo, ora sede della caserma omonima. Tra le costruzioni ecclesiastiche importanti vi è l'oratorio di San Gregorio, definito la Rotonda, costruito in epoca barocca vicino al cimitero. Degne di nota sono le cascine, quali elementi caratteristici del paesaggio agrario. Gran parte delle cascine esistenti si trova all'interno del Parco e attualmente sono adibite a diverse funzioni. Tra queste la Cascina del Sole, situata nella valle dei Sospiri è adibita a luogo di svago e ristoro; la cascina Frutteto ospita la scuola di Agraria; da citare inoltre le cascine Costa Alta e Costa Bassa, Isolina, Fontana, Bastia, San Fedele, Cattabrega. Anche i Ponti sul Lambro rientrano nel patrimonio architettonico di Monza: il ponte delle Grazie Vecchie risalente al 1863, il Ponte

dei Leoni del 1842 e che sorge sulle rovine del Ponte di Arena e il Ponte di San Gerardino realizzato nel 1715 a servizio dell'antico ospedale di San Gerardino e delle attività moloritarie anticamente insediate nella zona adiacente. Particolarmente rilevante è anche la presenza dei mulini, di cui il più significativo e meglio conservato è il Mulino Colombo, nel centro cittadino. In ultimo, meritano un cenno gli edifici appartenenti all'archeologia industriale che per le loro caratteristiche architettoniche assumono un significativo valore storico-architettonico, tra cui si ricordano l'ex Cappellificio Monzese, ora sede della Posta Centrale, e l'ex Frette.

settore

Rifiuti



Nel Novembre 2002 è stato introdotto un unico interlocutore per lo smaltimento delle varie tipologie di RSU provenienti dalla raccolta differenziata e stoccati provvisoriamente presso la piazzola ecologica di viale delle Industrie.

Il servizio di raccolta riguarda varie tipologie di rifiuti tra cui rifiuti provenienti dalla manutenzione delle autovetture, rifiuti non RSU (sfalci verde, metalli, oli vegetali, legno, materiali inerti), vernici, inchiostri, vetro, alluminio,..

L'attività di raccolta dei rifiuti avviene a domicilio, modalità di raccolta che ha permesso l'eliminazione dei cassonetti stradali.

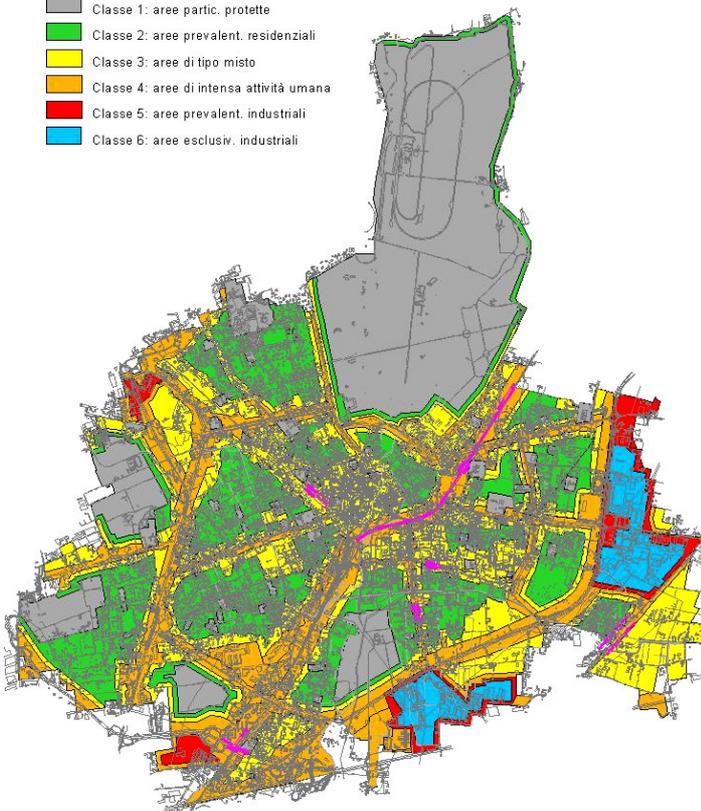
Nel corso del triennio 2002-2004 è diminuita la quantità totale di rifiuti raccolti (dai 60.021.714 kg nel 2002 ai 55.560.212 kg nel 2004), mentre è aumentata la percentuale di raccolta differenziata che ha raggiunto il 49% nel 2004.

Attualmente, il Comune di Monza ha attive delle convenzioni per lo smaltimento della frazione secca residua con i termodistruttori di Trezzo d'Adda e Sesto S.G. e con il CONAI per il recupero degli imballaggi.

settore

Rumore

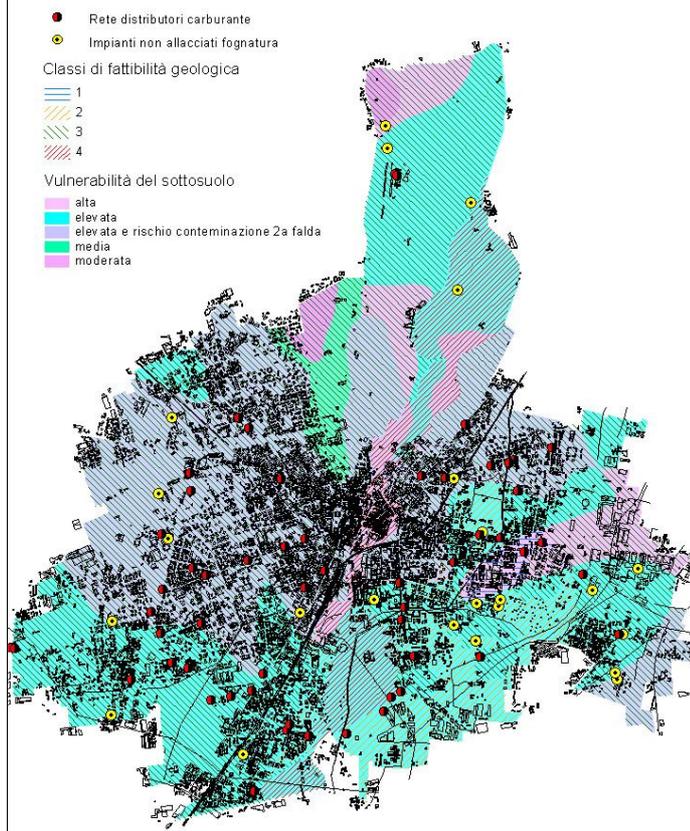
-  Interventi di mitigazione
-  Classe 1: aree partic. protette
-  Classe 2: aree prevalent. residenziali
-  Classe 3: aree di tipo misto
-  Classe 4: aree di intensa attività umana
-  Classe 5: aree prevalent. industriali
-  Classe 6: aree esclusiv. industriali



La maggiore causa di disturbo acustico deriva dal traffico veicolare e si registra in prossimità delle maggiori arterie viabilistiche: SS36, tangenziale Nord, autostrada A4.

Nel centro abitato sono presenti ulteriori fonti di emissioni sonore tra le quali la ferrovia e alcune sorgenti puntuali. Attualmente, sia RFI che la Provincia di Milano stanno attuando dei piani di risanamento acustico nelle aree prossime alle infrastrutture di loro gestione; gli interventi in fase di attuazione consistono nell'installazione di barriere antirumore lungo l'asse ferroviario Milano-Lecco per una tratta di circa 3km.

Per quanto riguarda la rete viaria in Monza, a breve termine inizieranno i lavori di interrimento della SS36, che porteranno un sostanziale miglioramento dello stato ambientale della parte ovest del territorio comunale.



Nel territorio sono presenti alcune aree in stato di abbandono o di contaminazione superficiale o profonda tali da essere classificate come aree degradate, e comprendono aree industriali dismesse, aree di cava attive e dismesse, discariche di inerti. Tali aree ammontano a circa 150 ettari, dei quali 85 sono di cava dismesse, 3,5 di cava attive, 3,5 sono aree occupate da accumuli di inerti e 60 sono aree genericamente degradate. Sul territorio cittadino sono state individuate 45 aree dismesse, tra le quali le principali derivano dalla chiusura di attività industriali meccaniche e manifatturiere. La dislocazione dei siti mostra una maggiore diffusione nelle zone storiche dell'attività industriale, soprattutto nella metà sud del territorio comunale e in contesti oggi prossimi al centro cittadino. L'area maggiore è quella della ex Caserma di fanteria (circa 8 ha). Tra quelle industriali, quelle di maggiori dimensioni sono la Fossati & Lamperti (4.45 ha), la Cederna spa (4.07 ha) e la Pastori & Casanova (2.51 ha). L'attività estrattiva (prevalentemente di sabbia e ghiaia), ha coinvolto vaste porzioni di territorio. Al termine dell'attività estrattiva le cavità sono state abbandonate o riempite di inerti derivanti dalle demolizioni e di rifiuti solidi urbani. Una particolare forma di degrado è legata alle discariche di rifiuti e macerie, che occupano singolarmente appezzamenti di ridotte dimensioni. Le aree da sottoporre a bonifica sono segnalate dal Comune e dalla Provincia e risultano archiviate nell'anagrafe regionale dei Siti di Bonifica ai sensi dell'ex. art 17 del DM 471 del 25/10/99 e dell'art. 17 del DL 15/02/1997 n. 22. La stessa Provincia presiede alle procedure di bonifica secondo il disposto del Decreto di cui sopra. Ad oggi, sono da considerare "aree di bonifica" 7 siti, per complessivi 7,5 ha localizzati prevalentemente nella parte sud del territorio. Attualmente risulta avviato, da parte dell'ARPA sede di Monza, l'iter per un intervento di bonifica delle aree di cava e degrado comprese nel perimetro del cimitero urbano.

6. Scelte strategiche e confronto con l'opzione zero

Normative e linee guida richiedono di esplicitare nel Rapporto Ambientale il confronto con l'opzione zero, ossia con lo scenario di non procedere allo sviluppo e all'approvazione del piano. Nel caso dei piani di carattere generale, come è il Documento di Piano e più in generale il PGT, l'opzione zero non può essere assunta nel suo significato letterale come una rinuncia ad operare. Sotto questo aspetto la valutazione dei piani, soprattutto quelli generali di governo del territorio, si distingue dalla valutazione d'impatto delle opere. Si distingue anche rispetto alla valutazione di piani attuativi e di settore, che per la ricchezza di dati disponibili può essere trattata con metodologie più vicine a quelle note della VIA.

La regolamentazione degli usi del territorio e delle relative ricadute è evidentemente una necessità irrinunciabile per la comunità. Come opzione zero, non essendo ipotizzabile la totale assenza di regole, si è pertanto assunto lo scenario di mantenimento, nel caso che non si sviluppasse una proposta di PGT, della disciplina di uso del suolo del PRG vigente del 1971.

Nel caso di Monza l'opzione zero corrisponde in realtà ad una situazione limite, quasi teorica, visto che è evidente che un piano che ha circa 35 anni (e anche oltre, se si considera che l'adozione dello strumento è del 1964) non è più in grado di rispondere alle esigenze e alle dinamiche territoriali di oggi, nonché ai problemi emersi nell'ultimo decennio e relativi a temi quali la mobilità, l'inquinamento atmosferico, la riqualificazione delle aree dismesse, i servizi funzionali al nuovo ruolo di capoluogo di provincia, la tutela degli spazi naturali e del verde, e il risparmio energetico. Lo sviluppo di un nuovo piano generale per Monza è una necessità, non è un'opzione facoltativa. A questo si deve aggiungere che comunque la LR 12/2005 impone di sviluppare e approvare il PGT entro marzo 2009, termine entro il quale le disposizioni dei PRG decadono. L'opzione zero non sarebbe dunque perseguibile per la nuova situazione normativa creata in Lombardia a seguito della LR 12/2005, e non sarebbe neppure perseguibile in una logica di buon senso vista la necessità di aggiornare un piano che è chiaramente datato.

La tabella successiva riporta alcune informazioni generali di confronto tra il PRG 1971 e la proposta di PGT³.

| | PRG vigente | PGT | Differenza PGT rispetto a PRG |
|--|-------------|------------|-------------------------------|
| Superficie urbanizzata prevista | 18.688.387 | 18.332.478 | - 355.909 m ² |
| Parchi e aree a verde (escluso Parco di Monza e aree a sport) | 4.000.859 | 2.233.358 | - 1.767.501 m ² |
| Aree agricole | 2.990.464 | 4.469.198 | + 1.478.734 m ² |
| Aree per attrezzature sportive | 115.221 | 759.897 | + 644.676 m ² |
| Volume residenziale complessivo (esistente + previsto) | 34.089.981 | 21.274.347 | - 12.815.634 m ³ |
| Volume residenziale da attuare | 15.147.245 | 1.781.511 | - 13.365.734 m ³ |
| Capacità insediativa (con indice di 160 mc/ab) | 216.933 | 133.397 | - 83.536 abitanti |
| Abitanti insediabili (con indice di 160 mc/ab) | 94.670 | 11.134 | - 83.536 abitanti |

Nota : per l'interpretazione del significato dei valori in tabella è opportuno fare riferimento al Rapporto Ambientale par 3.5.1

La volumetria del PGT fa riferimento al complesso delle aree di trasformazione (aree strategiche e aree sistema) previste dal Documento di Piano. Fa quindi riferimento ad un insieme di aree che non sono conformate, ma che costituiscono riferimento per prefigurare uno scenario di sviluppo del comune di lungo termine. Per il periodo di riferimento del Documento di Piano, che è quinquennale, il piano prevede l'attuazione di 200.000 m² di SLP residenziale, al quale si deve aggiungere una parte della SLP connessa con gli incentivi dei meccanismi premiali.

Complessivamente si tratta quindi di una previsione di capacità insediativa pari a circa 4.000 abitanti per il quinquennio di validità, valore che è in linea con la tendenza ad un leggero incremento che negli ultimi 5 anni è stato pari a circa 1.900 abitanti.

³ Note:

* La superficie urbanizzata è ottenuta sottraendo alla superficie territoriale le aree di Parco di Monza, le aree a verde e per altri parchi, le zone agricole e le attrezzature sportive. Nella realtà le diverse attrezzature sportive presentano rapporti diversi tra superfici costruite e superfici libere. In questi computi, per semplicità di trattazione, il complesso delle aree destinate ad attività sportive è stato considerato esterno alla superficie urbanizzata.

Nella comparazione tra le superfici urbanizzate dei due piani si deve anche tenere conto che il dato relativo al PRG 71 non tiene conto di quanto realizzato negli anni tra adozione e approvazione del piano (dal 1964 al 1971) una volta esauritosi il periodo per le salvaguardie. Si tratta di un valore difficilmente quantificabile a posteriori, ma che compare nella superficie urbanizzata delle proposte di piano successive, essendo stato acquisito come dato di fatto.

** Nel calcolo del volume si è tenuto conto degli indici previsti dal PRG 1971, anche se nella realtà fuori dai piani attuativi si può realizzare un indice massimo di 3m³/m². Una stima più precisa non è tuttavia realizzabile in quanto non è stimabile la quantità di volumetria che verrebbe realizzata mediante piano attuativo.

*** Il dato utilizzato di 160 m³/abitante è ricavato dal rapporto tra volumetria esistente ad uso residenziale e abitanti esistenti al 2004.

Dalla lettura dei parametri dimensionali contenuti nella tabella si possono derivare alcune considerazioni:

| | |
|------------------------------|--|
| andamento demografico | La popolazione, dopo un lungo periodo di crescita, particolarmente evidente tra il 1961 e il 1981 (incremento del 35%), si è mantenuta pressoché costante, oscillando tra 119.500 e 123.000 abitanti, e quindi la capacità insediativi del PRG 1971 non è più in linea con la situazione di fatto oggi esistente. |
| consumo di suolo | Il consumo di suolo ha avuto nello stesso periodo (1961-1981) un incremento del 220%, e negli ultimi 20 anni è continuato a crescere, anche se ad un ritmo molto più contenuto, di poco superiore al 10%. La percentuale di suolo urbanizzato è ora superiore al 50% rispetto al complesso del territorio del comune, e oltre il 70% se si considera la superficie territoriale senza la superficie del Parco di Monza. |
| crescita volumetrica | Il PRG 1971 contiene una quantità rilevante di volumi non ancora attuati, e presenta un dimensionamento che in termini di crescita volumetrica è oltre quattro volte quanto previsto nella proposta di PGT, e che in termini di popolazione prevede una crescita del 75% rispetto alla popolazione attuale, contro una previsione del 9% di incremento nella proposta di PGT. |
| aree dismesse | Il PRG 1971 non riesce ovviamente a tenere conto del fenomeno delle aree dismesse manifestatosi in forma massiccia negli anni ottanta e novanta. Il PRG 1971 prevede in generale la sostituzione con residenza delle industrie che nel tempo si dimettono e si trasferiscono, ma non tiene conto della strategicità di tali aree in termini di localizzazione e sinergia con la rete di trasporto pubblico. |
| aree verdi | Da una prima lettura della tabella sembra che il PRG 1971 preveda una maggiore quantità di aree verdi. In realtà si tratta di vincoli posti in parte su territorio agricolo, che non sono stati attuati per l'impossibilità di fare fronte all'acquisizione di estese superfici con il bilancio dell'ente. Vincoli che tra l'altro sono decaduti dopo cinque anni dall'approvazione del piano. Più realisticamente il PGT punta a utilizzare gli incentivi per l'agricoltura e gli accordi con gli agricoltori per la realizzazione di aree verdi, in parte anche fruibili, senza ricorrere ai costi dell'esproprio. |

In definitiva l'opzione zero, ossia l'ipotesi di mantenimento del PRG vigente, impegna una quantità rilevante di suolo senza che questo impegno sia giustificato dalle prospettive di crescita della popolazione. Non sviluppa inoltre, anche per l'epoca in cui è stato sviluppato, una trattazione sistematica per il recupero delle aree dismesse e la valorizzazione delle loro potenzialità localizzative.

A queste considerazioni si deve aggiungere che la trattazione del tema mobilità nel PRG 1971 è da rivedere completamente alla luce della crescita esponenziale della domanda. E' anche da rivedere dal lato dell'offerta che nel PRG era fortemente orientata sul potenziamento del trasporto stradale rispetto al trasporto pubblico, con la creazione di una viabilità di carattere autostradale interna al centro abitato e fortemente invasiva, che oggi appare incompatibile con le esigenze di tutela dall'inquinamento e di salvaguardia dei caratteri del centro storico.

7. Problematiche, obiettivi e azioni

Attraverso continui confronti con gli Amministratori, gli uffici tecnici, il gruppo di progettisti e, soprattutto tramite la consultazione e la lettura critica dei documenti di cui, e su cui, si struttura il PGT, si sono desunte le problematiche del territorio di Monza, gli obiettivi della programmazione territoriale, e la successiva articolazione di questi ultimi in azioni.

Gli studi, le analisi e i programmi redatti in questi anni dall'Amministrazione comunale, rappresentano un corposo e complesso insieme di informazioni e di dati. In questo senso è stato particolarmente importante rileggere tutti i documenti in chiave unitaria, per assicurarsi che gli elementi critici su cui la pianificazione territoriale, direttamente o indirettamente, può intervenire, sono stati presi in considerazione nell'elaborazione del PGT.

Per **Obiettivi generali** si intendono finalità verso cui sono dirette le attività di pianificazione. Rappresentano una meta da raggiungere e sono espressi in forma ideale generale.

Gli Obiettivi generali sono correlati alle principali tematiche, quali: mobilità, sistema dei servizi, fabbisogno abitativo, sistema commerciale, aree produttive, forma urbana, energia, tutela della salute, rifiuti, difesa del suolo e sottosuolo, ecosistemi, verde e parchi. In un'ottica di razionalizzazione del processo, si è proceduto a declinare gli Obiettivi generali in Obiettivi specifici, a loro volta associati alle Azioni previste dal Piano per il loro raggiungimento.

Per **Obiettivi specifici** si intendono finalità intermedie funzionali al raggiungimento degli obiettivi generali. Gli Obiettivi specifici sono legati alla realtà locale del territorio.

Per **Azioni** si intendono percorsi o metodi d'azione ben definiti che servono per guidare e determinare le decisioni presenti e future, ovvero le scelte operative previste dal Piano per risolvere una problematica e/o per raggiungere un obiettivo.

Per rendere maggiormente leggibile il processo logico, inoltre, le Problematiche, gli Obiettivi generali e specifici, e le Azioni, assunti alla base della formazione del PGT, sono stati accorpati in tre sistemi strutturanti: **Insediativo, Mobilità, Ambientale**. Tale divisione permette non solo un più chiaro lavoro di razionalizzazione del processo, ma altresì una lettura maggiormente facilitata del Piano. Nella tabella che segue si riportano, per una visione d'insieme, il sistema degli obiettivi generali e specifici. Si rimanda invece al maggiore dettaglio delle tabelle contenute nel Rapporto Ambientale per l'elencazione delle azioni associate agli obiettivi.

| Sistema Insediativo | | |
|---|--|---|
| Problematiche | Obiettivi generali | Obiettivi specifici |
| <ul style="list-style-type: none"> Standard pregresso residenziale da soddisfare Scarsa rispondenza servizi a modelli di vita che sono profondamente mutati Progressivo invecchiamento dell'età media dei residenti Distribuzione sbilanciata dei servizi nelle diverse parti del territorio Necessità di nuove funzioni di servizio a seguito della creazione della Provincia della Brianza | Servizi. Assicurare un'adeguata dotazione e accessibilità ai servizi, con riferimento sia al contesto locale, che al ruolo di polarità di Monza nell'ambito della nuova provincia | La Città di tutti. Favorire la possibilità per ciascuno di trovare in città risposte alle proprie esigenze di qualità di vita |
| | | Sostenibilità ambientale e funzionalità urbanistica |
| <ul style="list-style-type: none"> Emergere di nuove tipologie di fabbisogno legate a nuovi stili di vita Progressivo invecchiamento dell'età media Scarsa disponibilità di alloggi per coppie giovani o a basso reddito Aumento del fabbisogno per immigrazione | Piano casa. Creare condizioni abitative, in termini sia quantitativi che qualitativi, che siano alla base di una adeguata rappresentanza di tutte le classi sociali nel territorio comunale | Adeguate offerta di alloggi a canone moderato |
| | | Adeguate livello qualitativo dell'offerta |
| <ul style="list-style-type: none"> Inadeguata presenza di riferimenti commerciali nei quartieri Carenza di servizi a supporto della competitività del centro storico (es. parcheggi) Esercizi commerciali agiscono su base individuale Incompatibilità urbanistica delle grandi strutture di vendita esistenti Forte competizione delle grandi strutture di vendita presenti nei comuni limitrofi | Commercio. Integrare le funzioni commerciali nell'organismo urbano, e creare le condizioni per una misurata competitività tra le diverse forme di commercio (esercizi di vicinato, media e grande distribuzione, ambulante) | Creazione di luoghi come forti centralità commerciali nel centro e nei quartieri |
| | | Attenzione alle esigenze sia degli operatori che dei cittadini |
| | | Rinnovo e rilancio dei sistemi commerciali urbani esistenti |
| <ul style="list-style-type: none"> Presenza di competenze tecniche ad elevata specializzazione, da valorizzare Presenza di numerose aree dismesse, anche se di dimensioni medio-piccole | Aree produttive. Sviluppo di un tessuto produttivo diffuso, ad elevato contenuto tecnologico e contenuto impatto ambientale | Sostegno all'insediamento di attività con elevato contenuto tecnologico |
| | | Sviluppo di attività di servizio ai comparti produttivi della Brianza |
| <ul style="list-style-type: none"> Scarsa evidenza degli obiettivi paesistici nei regolamenti edilizi Situazione esistente di elevata conurbazione Frammentazione dovuta alle numerose infrastrutture Perdita del rapporto tra fronti edificati e aree non edificate Aree e quartieri ai limiti amministrativi del comune non coordinati con forme urbane dei comuni limitrofi | Forma urbana. Recupero e valorizzazione della forma urbana, anche mediante un rapporto più equilibrato tra aree edificate e spazi aperti | Inserimento paesistico delle trasformazioni |
| | | Riconversione e riqualificazione delle aree dismesse |
| | | Contenimento del consumo di suolo libero |
| | | Ricostituzione del disegno di frangia urbana |
| | | Tutela e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico e archeologico |
| Sistema Mobilità | | |
| Problematiche | Obiettivi generali | Obiettivi specifici |
| <ul style="list-style-type: none"> Eccessivo sbilanciamento verso l'utilizzo del mezzo privato Scarsa competitività nell'offerta di trasporto pubblico Percorsi ciclopeditoni generalmente isolati e non inseriti in una rete Connessioni deboli in direzione est-ovest con il resto della Brianza Relazioni di trasporto su ferro, soprattutto per Milano, da potenziare Situazioni di degrado per elevato impatto territoriale delle grandi infrastrutture | Mobilità. Diffusione di modalità di spostamento a basso impatto, e miglioramento accessibilità rispetto al contesto della nuova provincia | Potenziamento connessioni di scala sovracomunale in direzione est-ovest |
| | | Contenimento traffico privato nel centro storico |
| | | Potenziamento del sistema di trasporto pubblico |
| | | Organizzazione rete di mobilità ciclopeditona |
| | | Inserimento ambientale e territoriale delle infrastrutture |
| Sistema Ambientale | | |
| Problematiche | Obiettivi generali | Obiettivi specifici |
| <ul style="list-style-type: none"> Elevata concentrazione di inquinanti in atmosfera Uso di tecnologie obsolete per la produzione di energia (es.: riscaldamento a gasolio) Carenza di risorse energetiche per le nuove funzioni e polarità urbane Utilizzo dell'energia da razionalizzare Necessità di diffondere maggiormente le pratiche del risparmio energetico Progettazione edilizia non orientata verso modalità di risparmio energetico Scarso utilizzo delle fonti rinnovabili presenti sul territorio Insufficiente promozione e supporto ad attività produttive e servizi sui temi ambientali Interazione tra linee aeree e impianti telefonia e aree residenziali | Energia. Contenimento dei consumi energetici nell'ambito degli impegni di Kyoto | Riduzione delle emissioni di gas climalteranti. |
| | | Diffusione utilizzo di tecnologie innovative |
| | | Elettrodotti e altri impianti a rete |
| <ul style="list-style-type: none"> Presenza di aziende a rischio di incidente rilevante Presenza di impianti di distribuzione carburante in aree urbane Siti industriali dismessi da bonificare Esposizione ad inquinamento acustico diffuso particolarmente accentuato vicino alle infrastrutture Esposizione all'inquinamento atmosferico, particolarmente critica in relazione al PM10 Condizioni di elevato degrado delle acque superficiali Insufficiente controllo degli scarichi industriali Interazione con zone di falda superficiale | Tutela della salute. Contenimento dell'esposizione alle situazioni di rischio per la salute | Contenere esposizione rispetto a aree industriali a rischio |
| | | Contenere l'esposizione a fattori inquinanti (atmosferico, acustico e campi elm) |
| | | Disinquinamento e recupero ambientale delle acque inquinate |
| <ul style="list-style-type: none"> Presenza diffusa di punti di discarica non controllata Necessità di razionalizzare i cicli di produzione Tendenza all'utilizzo della discarica come forma primaria di smaltimento Tendenza all'aumento della produzione pro-capite di rifiuti | Rifiuti. Ridurre il conferimento a discarica ai soli rifiuti che non siano recuperabili o riconvertibili in energia | Riduzione della quantità di rifiuti in discarica, e ottimizzazione gestione rifiuti in ATO ai sensi LR 26/03 |
| | | Gestione dei rifiuti pericolosi e/o ingombranti |
| | Difesa del suolo | Contenimento del rischio di esondazione |

| | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Eccessiva canalizzazione e artificializzazione dei corsi d'acqua. • Discontinuità del reticolo idrico minore • Elevata e crescente impermeabilizzazione dei suoli • Inquinamento del suolo in aree industriali dismesse • Aree di cava dismesse da recuperare • Vecchie aree di cava riutilizzate come discariche di materiali vari e RSU | e sottosuolo. Ripristino condizioni di qualità e naturalità diffuse | Contenimento del rischio di esondazione Tutela della qualità dei terreni e della falda Contenimento del rischio geologico |
| <ul style="list-style-type: none"> • Discontinuità e scarsi collegamenti tra le aree verdi • Progressiva perdita degli aspetti naturalistici lungo il Lambro e i principali corsi d'acqua • Scarsa presenza di aree verdi in ambito urbano • Progressivo depauperamento del patrimonio faunistico • Impoverimento della diversità biologica • Progressiva perdita delle specie vegetali autoctone | Ecosistemi. Recupero di una situazione di equilibrio ecologico, invertendo la tendenza ad un progressivo depauperamento della biodiversità | Realizzazione di un sistema continuo di aree verdi Incremento delle superfici boscate Individuazione e censimento delle aree di elevato valore naturalistico Valorizzazione ambiti fluviali come corridoi naturalistici |
| <ul style="list-style-type: none"> • Carenza di aree verdi nei quartieri • Mancanza di connessioni tra aree verdi • Manufatti storici del Parco della Villa reale in stato di degrado • Necessità di maggiore coordinamento per gestione dei PLIS • Presenza di attività e attrezzature non compatibili con le funzioni del Parco | Verde e parchi. Integrazione dei Parchi e delle aree a verde nel sistema fruitivo urbano e territoriale | Sistema del verde come punto di riferimento per la riorganizzazione paesaggistica della città Tutela, recupero e valorizzazione del complesso degli elementi che costituiscono il patrimonio storico, architettonico, paesistico e ambientale del parco della Villa Reale |
| <ul style="list-style-type: none"> • Generale tendenza ad una scarsa partecipazione del pubblico alla formazione e attuazione dei piani urbanistici • Rapida obsolescenza dei piani rispetto alle dinamiche evolutive del territorio | Amministrazione. Introduzione di modalità innovative per una più attenta considerazione dei temi ambientali nei processi decisionali | Comunicazione per il coinvolgimento sugli obiettivi e contenuti del PGT Promuovere forme di partecipazione del cittadino nell'attuazione dei progetti della pubblica amministrazione Monitoraggio come strumento di verifica e intervento in tempo reale nella pianificazione |

Obiettivi di sviluppo del PGT.

A seguito del percorso di concertazione e della valutazione ambientale delle diverse ipotesi prese in considerazione il piano ha assunto una serie di obiettivi, che si riportano di seguito nel testo rinvenibile anche al capitolo 2 del Documento di Piano, e al capitolo 5 per la tabella di sintesi successiva.

Gli obiettivi che l'Amministrazione si prefigge di raggiungere ed affida al Piano di Governo del Territorio sono riconducibili a due principali categorie: quella della risposta ad esigenze generali e diffuse e quella della realizzazione di interventi specificamente selezionati tra quelli possibili.

Un primo obiettivo generale consiste nella occasione di coordinamento e di reciproco adeguamento degli strumenti settoriali già in dotazione al Comune; ciò vale in particolare per quegli strumenti settoriali che, non dotati autonomamente di efficacia prescrittiva, trovano nelle scelte del PGT una efficace strumentazione operativa. In analogia con il precedente, tra gli obiettivi generali si può certamente annoverare la possibilità di recepire e valorizzare i contenuti di molti tra gli strumenti sovracomunali che hanno ricadute sul territorio di Monza,

Quanto agli obiettivi puntuali, possono sinteticamente così essere indicati.

- Operare perché l'attuazione del PGT sia volte a rispondere a fabbisogni non solo di mercato ma anche delle fasce di reddito che sono e rischiano di essere emarginate dalla fruizione dei beni e servizi della Città e in particolare del bene Casa. Le forze economiche che intervengono utilizzando i valori della Città devono assumere il compito di partecipare attivamente alle soluzioni di questo problema come di quelli in generale che implicano solidarietà e non emarginazione. La Città di tutti, aperta ed equa, passa in buona misura dalla capacità della economia della Città di rispondere a fabbisogni differenziati. Questa risposta trova nelle previsioni del PGT una presenza contestuale rispetto alla generalità degli interventi.

In questo senso il Piano Casa, sia con localizzazioni di edilizia residenziale pubblica sia con interventi di edilizia convenzionata in proprietà e in affitto, è parte sostanziale delle attuazioni del Piano.

- Valutare i problemi della Mobilità, per quanto attiene alle scelte di Piano definendo il quadro complessivo di riferimento comunale e sovracomunale e in particolare proponendo scelte che incidano sulla qualità del traffico interno alla Città; determinando nei quartieri una "gerarchia" di funzionamento rispetto alla scala sovracomunale, alla scala urbana e a quella di quartiere e ricercando un sistema di integrazione tra trasporto su ferro e su gomma (pubblico e privato).

Il tema posto è quello di ricostruire attraverso la riorganizzazione della viabilità, la continuità del tessuto urbano, che cioè ogni Quartiere o settore della Città possa usufruire di una sorta di circonvallazione che drena il traffico di attraversamento; questo sistema a sua volta si connette al sistema più generale di circonvallazione urbana e sovracomunale.

Ciò si può realizzare ricostruendo le “connessioni interne “ e realizzando i superamenti delle barriere (ferrovie, linee d’acqua, altro) attraverso l’utilizzazione prevalentemente dell’esistente. I risultati attesi, assieme a quello principale di migliorare la vivibilità dei quartieri cittadini, sono quelli di ridurre gli inquinamenti, i consumi energetici, aumentare la sicurezza e la disponibilità a percorsi ciclopedonali.

- Intervenire per la riqualificazione ambientale e paesaggistica della Città e delle sue relazioni con il territorio.

Costituire in sostanza un sistema di aree verdi sia con aree a carattere specifico di parchi e giardini sia potenziando con interventi specifici la funzione ecologica delle aree agricole e della presenza dei corsi d’acqua naturali ed artificiali.

In particolare si tratta anche di valorizzare la connessione tra il sistema della ciclopedonalità e quello del verde, realizzando una continuità paesaggistica che parte dai giardini e dai parchi urbani e conduce al contesto territoriale dei Parchi Regionali e Sovracomunali. Anche in questo contesto il Parco Storico gioca un ruolo determinante sia come presenza sia come esempio per la formazione dei Parchi di Cornice individuati dal Piano.

- Definire le varie opportunità pubbliche e private che competono al ruolo della Città come capoluogo della nuova Provincia di Monza e Brianza. Ciò significa definire la complessa rete dei servizi di questo livello, tenuto conto della scala territoriale degli stessi.

Questo ruolo trova uno specifico riferimento nella individuazione del Polo istituzionale (sede della Provincia e destinazioni connesse) ma anche nella rete di servizi urbani e sovracomunali a carattere economico, sociale, culturale, sanitario, scolastico e della formazione universitaria, oltre che nelle sedi istituzionali.

In questo ruolo indubbiamente la presenza della Villa Reale e del Parco giocano una parte rilevante.

Con le scelte del PGT Monza si candida ad essere una Città di Servizi e a forte contenuto Terziario-direzionale ma che mantenga, nel contempo il ruolo storico di Città produttiva connessa al sistema produttivo Brianteo e Lombardo. Anzi la Città, nel contesto territoriale può giocare un nuovo ruolo aperto alla ricerca e alla innovazione tecnologica e scientifica.

- Definire, ai fini della qualità degli insediamenti, per ogni quartiere, la presenza delle “componenti di effetto urbano” in termini di servizi pubblici e privati espresse da presenze “polifunzionali” di destinazioni.

In tal senso la scelta è quella della individuazione, per ogni quartiere o Circostrizione, della presenza di una “polarità”, atta a caratterizzare il quartiere favorendone una immagine di “appartenenza e individualità” urbana. Queste polarità utilizzano le presenze storiche, i parchi e giardini esistenti, le presenze di servizi pubblici e plessi scolastici, le opportunità di nuove localizzazioni individuate per verde e servizi, in generale utilizzando aree centrali rispetto ai quartieri (per esempio aree dismesse e archeologie industriali), per realizzare nuove “centralità” con qualità urbana, con più destinazioni e funzioni pubbliche e private.

In generale si costituiscono delle aree di rilevante estensione, prevalentemente pedonali. I servizi sono previsti in particolare con attenzione sia alla popolazione anziana sia alla presenza infantile e giovanile.

- Mettere a sistema la diffusione dei Servizi pubblici e di uso pubblico. Nel perseguimento di questo obiettivo la quantità delle aree individuate deve essere accompagnata alla qualità delle stesse; l’organizzazione del sistema verde, della pedonalità, dei valori paesaggistici, non può fare infatti a meno dei fattori di quantità di aree disponibili a questi scopi.

Inoltre è l’insieme di più servizi e verde che determina la centralità e la qualità degli effetti urbani nella fruizione da parte della popolazione.

In questo senso il Piano dei Servizi deve essere visto anche quale strumento di presenza diffusa dei servizi connessi alle destinazioni urbanistiche ed è volto anche a rendere “sistema” la presenza degli stessi servizi e del verde che li connette.

- Da ultimo non si può tralasciare, come obiettivo di Piano, anche quello di dare una risposta alle esigenze ricadenti sul sistema delle proprietà, di aree spesso già edificate ed urbanizzate, che non hanno trovato ancora risposta a causa del lungo tempo trascorso tra l’approvazione del Piano Regolatore tuttora vigente ed oggi, senza varianti di adeguamento se non per particolari situazioni infrastrutturali, o di Piani di Zona. La rilevante differenza tra stato attuale delle urbanizzazioni e dell’edificazione e le puntuali previsioni del vigente Azzonamento determina da molti anni uno stato di sofferenza economica e sociale soprattutto in riferimento alla gestione del patrimonio edilizio esistente, oltre che alla difficoltà di realizzazioni sulle aree di completamento nel tessuto urbano. Rispetto a questo obiettivo il ricorso a strumenti di Perequazione e di Compensazione rappresenta certamente una opportunità che coniuga incentivi e stimoli ad un rilancio con una risposta più equa rispetto al passato

Quadro di sintesi delle criticità, potenzialità e opportunità di sviluppo del PGT
(cap.5 relazione del Documento di Piano)

| quadro 1 - principali situazioni di criticità della città di Monza | |
|---|---|
| ambientale | <ul style="list-style-type: none"> • inquinamento atmosferico determinato dall'eccessivo traffico veicolare, dai sistemi di riscaldamento delle abitazioni e dei servizi • inquinamento acustico essenzialmente dovuto al traffico • inquinamento visivo e compromissione del paesaggio • compromissione del sistema idrico • mancanza di interazione tra l'urbanizzato e le aree libere interne e di frangia • depauperamento delle aree agricole a seguito delle diffusione delle monocultura • rischio di abbandono delle aree agricole per calo della produttività |
| mobilità | <ul style="list-style-type: none"> • congestionamento • tempi lunghi di percorrenza interna • tempi lunghi nelle connessioni con Milano (sia con mezzo privato che con trasporto pubblico) • traffico di attraversamento • scarsa connessione trasversale (Milano come snodo del sistema della mobilità metropolitana) • assenza di un sistema di mobilità alternativa • accessibilità difficoltosa al sistema dei servizi e del commercio • scarsa connessione con i principali nodi della rete della mobilità nazionale ed internazionale • sistema dei trasporti pubblici frammentato |
| insediativo | <ul style="list-style-type: none"> • difficoltà di accesso alla casa per alcune fasce della popolazione • tessuti urbani da riqualificare e patrimonio edilizio da sostituire • aree dismesse da reinserire nel circuito della città • aree monofunzionali, con scarsa dotazione di servizi • invecchiamento della popolazione • struttura familiare sempre più piccola (aumenta il fabbisogno abitativo e cambia il tipo di richiesta) • diversificazione ed ampliamento dei fabbisogni e delle esigenze della popolazione anche per effetto dei processi di immigrazione |
| quadro 2 – principali potenzialità della città di Monza | |
| ambientale | <ul style="list-style-type: none"> • parco di cintura • fiume in città e canale Villoresi • aree interne al tessuto urbano libere • aree agricole ed aree libere a corona del centro urbano • parco reale |
| mobilità | <ul style="list-style-type: none"> • due linee ferroviarie • vicinanza sistema autostradale • rete viaria capillare • connessione metropolitana con Milano • sistema percorsi interpoderali |
| insediativo | <ul style="list-style-type: none"> • aree dismesse da trasformare • patrimonio storico ed artistico diffuso • beni e servizi di rilievo internazionale (villa, autodromo, ecc.) • buon tessuto imprenditoriale e produttivo • sistema commerciale riconoscibile nel contesto brianteo • andamento demografico in aumento • buona dotazione di servizi |
| quadro 3 – principali opportunità per la città di Monza | |
| ambientale | <ul style="list-style-type: none"> • nuova politica agricola comunitaria (PAC) • nuova legge regionale per il governo del territorio • sistema di PLIS |
| mobilità | <ul style="list-style-type: none"> • potenziamento sistema accessibilità a scala regionale (pedemontana) • potenziamento sistema accessibilità a scala nazionale/internazionale (corridoio V) • realizzazione della pedegronda ferroviaria • Potenziamento della A4 • Coordinamento della programmazione della viabilità con quella dei comuni limitrofi • Potenziamento delle relazioni su ferro con Milano: prosecuzioni delle linee MM 1, MM 2 • Realizzazione nuova linea M5 da Milano e prosecuzione verso Lissone • Sostegno all'integrazione tariffaria di bacino |
| insediativo | <ul style="list-style-type: none"> • sede nuova provincia della Brianza • sede di rappresentanza regionale nella Villa reale • nuovo polo fieristico Rho Pero • Sostegno alla creazione di un distretto orientato alla ricerca e all'innovazione nel campo delle tecnologie ambiente • Sostegno ad attività economiche private impegnate sui temi dell'ambiente |

8. Schede di approfondimento

Il percorso di valutazione ha previsto l'utilizzo di matrici, dove vengono incrociati Criteri di compatibilità e Azioni di piano (derivanti dal percorso Problematiche → Obiettivi Generali → Obiettivi specifici → Azioni), e di schede di approfondimento, dove vengono individuate misure mitigative o compensative per le interazioni che nelle matrici risultano negative o potenzialmente tali.

Dai dieci criteri di sostenibilità individuati nel *“Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell’Unione Europea”*, si sono desunti quattordici criteri di compatibilità da applicare alla realtà di Monza. Il Manuale afferma che i criteri devono essere considerati in modo flessibile, in quanto “le autorità competenti potranno utilizzare i criteri di sostenibilità che risultino attinenti al territorio in cui sono competenti e alle rispettive politiche ambientali per definire obiettivi e priorità, nonché per valutare e, se possibile, contribuire maggiormente allo sviluppo sostenibile di obiettivi e priorità in altri settori”. Nell’ambito della valutazione ambientale del Documento di Piano della città di Monza, si è proceduto quindi a interpretare i dieci criteri di sostenibilità e a contestualizzarli alla realtà monzese.

Criteri di compatibilità per la valutazione ambientale del PGT del Comune di Monza

- Tutela della qualità del suolo
- Minimizzazione del consumo di suolo
- Maggiore efficienza nel consumo e produzione dell’energia
- Contenimento della produzione di rifiuti
- Tutela e potenziamento delle aree naturalistiche
- Tutela e potenziamento dei corridoi ecologici urbani ed extraurbani
- Miglioramento della qualità delle acque superficiali e contenimento dei consumi
- Tutela e valorizzazione dei beni storici e architettonici
- Tutela degli ambiti paesistici
- Contenimento emissioni in atmosfera
- Contenimento inquinamento acustico
- Contenimento esposizione ai campi elettromagnetici
- Recupero equilibrio tra aree edificate e spazi aperti
- Protezione della salute e del benessere dei cittadini

Le matrici permettono di ottimizzare l’organizzazione del processo logico del Piano, evidenziando in modo inequivocabile eventuali attriti o incongruità del processo. Esse rappresentano il momento in cui si procede alla verifica e valutazione della compatibilità ambientale delle azioni di piano, documentando come le questioni e gli interessi ambientali sono stati presi in considerazione nell’ambito del percorso di formazione del piano.

Dalle Matrici derivano le **Schede di approfondimento**, che vengono sviluppate per tutte le Azioni che risultano avere nelle matrici un incrocio incerto, negativo o potenzialmente tale. Le Schede di Approfondimento sono finalizzate ad evidenziare le risposte agli impatti che le singole azioni di Piano hanno rispetto ai Criteri di Compatibilità, per verificare se il Piano ha preso in considerazione o meno le idonee misure di mitigazione e/o compensazione.

Schema della tabella di approfondimento degli incroci negativi o potenzialmente tali (Scheda di Approfondimento)

| AZIONE: | | | | | | |
|---------------------------|--|---------------|-------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|------------|
| Criteri di compatibilità | Effetti negativi o potenzialmente tali | Problematiche | Considerazioni e suggerimenti | | | Competenze |
| | | | Interventi strategici | Interventi attuativi e gestionali | Interventi di mitigaz. e/o compensaz. | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Considerazioni di sintesi | | | | | | |

Azioni negative o potenzialmente tali

Sistema Insediativo

Azioni di piano

I.1 - Monza: città di tutti. Azioni rivolte ai bisogni di tutte le categorie (bambini, giovani coppie, immigrati, studenti, anziani, ...)

I.2 - Realizzare servizi in funzione della domanda dei non residenti

Assicurare un'adeguata dotazione di servizi con riferimento al contesto locale, alle diverse categorie sociali, ai non residenti, e al ruolo di polarità di Monza nell'ambito della nuova provincia, significa comprendere un'ampia gamma di tipologie di interventi, sia di tipo infrastrutturale che immateriale, quali per esempio il fabbisogno abitativo a condizione agevolate, la creazione di asili e di centri di accoglienza e incontro/ascolto, la strutturazione di servizi immateriali che sono rappresentati da quell'insieme di prestazioni, offerte dal settore pubblico, che non vengono svolte all'interno di una struttura fisicamente individuata ma che, viceversa, sono fornite a domicilio o tramite reti.

L'offerta dei servizi dovrà considerare la realizzazione di nuove strutture e il miglioramento di quelle esistenti, e dovrà inoltre valutarne l'accessibilità (soprattutto ciclabile e di trasporto pubblico) e la localizzazione in funzione di dove i fabbisogni si manifestano. In via prioritaria saranno da privilegiare interventi che riutilizzano il patrimonio edilizio pubblico o comunque la realizzazione dei servizi in aree urbane dismesse, cogliendo anche l'occasione per innescare processi di rinnovamento e risanamento urbano e ambientale.

Visto il ruolo di riferimento di Monza rispetto al territorio della Brianza, è auspicabile un coordinamento di livello sovracomunale finalizzato ad identificare i fabbisogni, in particolare quelli che riguardano bacini estesi su più comuni, e ad ottimizzare la realizzazione dei servizi.

Gli interventi per la realizzazione di sedi per servizi, sia che si tratti di nuova edificazione che di recupero del patrimonio esistente, dovranno costituire esempio per l'introduzione di modalità progettuali, realizzative e gestionali innovative e di qualità, che possano essere di modello per gli interventi edilizi in generale nel territorio comunale. Si potranno pertanto avviare sperimentazioni e innovazioni in merito per esempio a: prevedere un'elevata percentuale di superfici permeabili in profondità; prevedere un'alta dotazione arborea/arbustiva; studiare un corretto inserimento paesistico-ambientale sia dal punto di vista dei materiali, delle tipologie, dei colori, degli elementi architettonici, che dal punto di vista del rapporto con il contesto e con il sistema del verde; realizzare aree a parcheggio preferibilmente interrato.

Azione di piano I.5

Recuperare e valorizzare la Villa Reale come sede di servizi integrati (museo, sede autorità UE, sede di rappresentanza,...) e attività connesse con i valori ambientali, naturalistici e paesaggistici

A parte gli usi esclusivi e riservati dell'Autodromo e del Golf, il Parco viene oggi utilizzato e considerato come un grande giardino pubblico dedicato ad attività ricreative e di tempo libero. In tal senso risponde alla domanda e all'aspettativa del grande pubblico, e in particolare risponde alle esigenze espresse da un vasto e denso contesto urbanizzato che va ben oltre i confini comunali. La LR 40/95, il relativo Programma Triennale e la conseguente attività di recupero ecologico-ambientale e di valorizzazione storico-monumentale stanno producendo l'effetto di restituire l'impianto e le strutture del Parco e di riconoscere le qualità paesistiche originarie. Si tratta di operazioni di restauro e ripristino, di recupero dell'identità, di verifica e di assegnazione di usi compatibili agli edifici del Parco. Il recupero e il riutilizzo del sistema della Villa Reale, dei manufatti storici localizzati nel Parco e del Parco stesso, necessita di un intervento che consideri tutti gli elementi come parti di un unico sistema, a cui dare un'immagine unitaria e coordinata. In considerazione dell'alto valore artistico della Villa Reale, essa verrà destinata ad attività museali, culturali, di rappresentanza e di fruizione. Uso compatibile e integrabile è quello di Centro amministrativo e organizzativo del complesso Villa-Parco inteso come gestione dell'intero patrimonio, sia delle modalità di utilizzo, e godimento, che di vista dello stesso complesso. Per Villa Mirabello, si potranno definire funzioni culturali e didattiche di ricerca e di rappresentanza (con possibilità di foresteria), integrabili da servizi di ristoro e assistenza. Villa Mirabello potrà essere destinata a museo, attuabile a seguito di un'operazione di restauro e di recupero del complesso e delle relative pertinenze di giardini e percorsi esistenti, a cui si aggiunge il recupero della vicina Cascina Milano, che offrirà spazi attrezzati per convegni e incontri pubblici. I Giardini reali e il Parco, dovranno essere restaurati e valorizzati sotto l'aspetto storico, progettuale, culturale. La cascine, i mulini, il sistema delle acque entreranno a far parte dei circuiti culturali e svolgeranno funzioni di integrazione e supporto al sistema Parco-Villa Reale, offrendo specifici spazi connessi alle attività didattiche e documentative. Grazie al recupero, rifunzionalizzazione e valorizzazione del sistema Parco-Villa Reale, il Parco sarà frequentato da un maggiore numero di persone che, per motivi di svago, lavoro, sport, causerà un aumento della pressione antropica sulle componenti ambientali quali aria (in considerazione dell'aumento di traffico veicolare), acque, rifiuti, patrimonio arboreo, rumore, che seppur poco significative a livello del complesso del comune, possono risultare impattanti nell'ambito locale del parco. Per evitare situazione di forte stress ambientale (in particolare in occasione di grandi eventi quale per esempio il Gran Premio) sarà necessaria una maggiore regolamentazione dal punto di vista delle funzioni insediabili, della regolazione dei flussi (accessibilità, dotazione di parcheggi, collegamenti ciclabili), e della difesa della qualità delle risorse naturali. Dal punto di vista dell'accessibilità del Parco, si propongono le seguenti indicazioni:

- eliminare il traffico veicolare interno;
- creare parcheggi di attestamento (preferibilmente interrati) esterni al Parco;
- perseguire un'accessibilità e una percorribilità estesa a tutto il parco, con l'evidenziazione di un percorso connettivo unitario;
- assicurare all'esterno del Parco un servizio di trasporto specifico dedicato;
- regolamentare l'accesso alle sedi operative interne.

Dal punto di vista dell'accessibilità al Parco mediante i mezzi di trasporto pubblico non risulta oggi molto favorevole. L'attenzione dovrà essere rivolta in particolare al trasporto pubblico su ferro, rappresentato: dalla linea Monza-Molteni-Lecco con fermate utili per l'accesso al Parco e in via di potenziamento; dalla fermata della linea metrotranviaria di Monza prevista all'altezza di Villa Reale, che risolverebbe il problema degli accessi al Parco e favorirebbe le prospettive di rilancio della Villa. Il restauro del Parco richiede tre modifiche principali: la rimozione dei resti abbandonati dell'ippodromo, la rimozione totale/parziale (in accordo con la Soprintendenza) della pista d'alta velocità dell'autodromo, anch'essa fuori uso e non recuperabile, e le modifiche del percorso attuale necessarie al ripristino della continuità fisica e paesaggistica del viale Mirabello. Così si può riproporre la forma e la funzione della stella di Bosco Bello, sia come immagine che come nodo distributore in grado di drenare e distribuire gli spettatori conducendoli ai punti di osservazione delle corse. Al tempo stesso, nel settore nord occidentale, può essere lasciato il rudere interrotto di un segmento della pista di alta velocità, come memoria leggibile dell'intero. Tra i più nocivi effetti indiretti degli usi attuali è il fenomeno del parcheggio, con due nuclei che si aggiungono a quello pubblico tra la villa e viale Cavriga. Questo aspetto dovrebbe essere oggetto di piano speciale per il recupero di aree apposite esterne al parco, senza escludere la possibilità di impianti sotterranei. L'uso pubblico del parco risulta limitato dalla presenza dell'Autodromo, del Golf e da una numerosa serie di concessioni (Polo, Aziende agricole, ristoranti,...). La definizione delle nuove funzioni del Parco deve trovare espressione in termini particolarmente evidenti se non addirittura vincolanti in un corretto recupero e secondo un riuso compatibile alle diverse componenti del Parco. Nel procedere al recupero dei manufatti storici, sarà necessario porre particolare attenzione alla qualità degli interventi (rispetto delle volumetrie, delle tipologie, dei materiali, dei colori, degli elementi architettonici,...) e sarà inoltre necessario adeguare gli impianti tecnologici; in particolare tutti gli edifici dovranno essere serviti dal sistema fognario.

Azione di piano I.8

Connettere a rete i servizi attraverso il sistema della mobilità veicolare e ciclabile

Assicurare un'adeguata accessibilità ai servizi, in riferimento sia al contesto locale, che sovracomunale, significa principalmente agire in due direzioni: da una parte significa localizzare i servizi nei punti dotati di maggiore accessibilità, ossia nei centri di interscambio, nelle aree maggiormente servite dal trasporto pubblico e dalla rete ciclopedonale, nelle aree dismesse (quasi sempre localizzate in aree centrali, o semi-centrali); dall'altra localizzare i servizi in funzione di dove viene espresso il bisogno, ossia nei differenti quartieri della città.

La rifunzionalizzazione di aree dismesse e/o parzialmente utilizzate potrebbe provocare un aumento di congestione del traffico veicolare con conseguente disagio per la popolazione, che comunque verrebbe compensato sia dal risparmio di suolo libero, che dal recupero e risanamento urbano e ambientale di aree degradate.

Per mettere a sistema i servizi esistenti e di progetto, la programmazione dovrà relazionarsi con il piano urbano del traffico e la rete di trasporto pubblico, oltre che con quella ciclabile, gerarchizzando la rete stradale, per evitare l'attraversamento da parte dei mezzi privati del centro storico, e potenziando il sistema dei parcheggi, a corona del centro stesso.

Sarà necessario privilegiare e incrementare la rete ciclabile come sistema primario di connessione dei servizi esistenti e di progetto. Le modalità

realizzative dei percorsi ciclabili potranno prevedere pavimentazioni semipermeabili e dotazioni arboreo/arbustive tali da divenire elementi lineari del sistema verde urbano.

Azione di piano I.9

In sediare e localizzare i servizi di grande scala (università, sedi provincia e regione, polo fieristico, ...)

Le funzioni di carattere sovracomunale, necessarie e fondamentali per il ruolo di polarità che la città di Monza sta perseguendo, si riferiscono al contesto delle decisioni territoriali "strategiche" a carattere intercomunale nel settore della mobilità, in particolare delle linee su ferro, dell'ambiente e del paesaggio, nonché, alle politiche di localizzazione dei grandi servizi intercomunali pubblici e privati inerenti vari settori come: la Politica Amministrativa (sede regionale e provinciale); le Università (come nuovo polo, con più indirizzi formativi aggiuntivo a quello attuale di medicina), la Ricerca, la Formazione e i Centri scolastici Secondari (completamento degli Indirizzi e scuola delle Arti); la Cultura e le attività di Tempo libero; la Sanità ed assistenza; i Centri Finanziari e direzionali; il Polo fieristico; la produzione volta ad alti livelli tecnologici.

Le nuove previsioni interessano principalmente ambiti o aree di trasformazione urbana, cioè aree di riqualificazione del tessuto urbano e cittadino, pari al 70% del totale di previsione di possibile intervento.

Dei grandi interventi previsti, il polo fieristico è quello che andrà ad occupare un'area libera di dimensioni significative. I restanti servizi saranno localizzati prevalentemente in aree dismesse e/o parzialmente abbandonate, e diverranno occasione e risorsa per riqualificare il patrimonio edilizio esistente.

La rifunzionalizzazione di aree dismesse e/o parzialmente utilizzate potrebbe provocare un aumento di congestione del traffico veicolare con conseguente disagio per la popolazione, che comunque verrebbe compensato sia dal risparmio di suolo libero, che dal recupero e risanamento urbano e ambientale di aree degradate.

Per mettere a sistema i servizi esistenti e di progetto, la programmazione dovrà relazionarsi con il piano urbano del traffico e la rete di trasporto pubblico, oltre che con quella ciclabile (di livello sovracomunale), gerarchizzando la rete stradale, per evitare l'attraversamento da parte dei mezzi privati del centro storico, e potenziando il sistema dei parcheggi, a corona del centro stesso.

Quali poli attrattori di ingenti flussi di persone e attività, le funzioni di carattere sovracomunale potranno altresì essere collocate nei centri di interscambio.

Gli interventi per la realizzazione di sedi per servizi, sia che si tratti di nuova edificazione che di recupero del patrimonio esistente, dovranno costituire esempio per l'introduzione di modalità progettuali, realizzative e gestionali di qualità, che possano essere di modello per gli interventi edilizi in generale nel territorio comunale. Si potranno pertanto avviare sperimentazioni e innovazioni, in sede di pianificazione attuativa, quali per esempio: mantenere un'elevata percentuale di superfici permeabili in profondità; prevedere un'alta dotazione arborea/arbustiva; studiare un corretto inserimento paesistico-ambientale sia dal punto di vista dei materiali, delle tipologie, dei colori, degli elementi architettonici, che dal punto di vista del rapporto con il contesto e con il sistema del verde. Si raccomanda inoltre di realizzare le aree a parcheggio preferibilmente interrate.

La realizzazione di nuove strutture potrà tenere in considerazione modalità realizzative volte al risparmio energetico e all'edilizia sostenibile, ossia gli strumenti operativi (in particolare il regolamento edilizio) potranno introdurre regole e indicazioni per le nuove costruzioni e le ristrutturazioni.

Azione di piano I.11

Sviluppare la polarità di Monza rispetto al Piano d'Area della Brianza

Il ruolo di polarità della città di Monza rispetto alla Provincia di Monza e Brianza, viene confermato nel Documento di Piano dalle numerose previsioni insediative (pubbliche e private) e di mobilità.

La previsione di funzioni strategiche, quali per esempio le sedi amministrative di regione e provincia, il sostegno all'insediamento di attività con elevato contenuto tecnologico, la previsione della stazione di Monza Bettola, delle metrotranvie, delle stazioni ferroviarie intermedie, attribuiscono a Monza un ruolo di centralità rispetto a tutto il territorio della Brianza.

Le possibili situazioni di congestione determinate dall'afflusso di persone attratte dalle funzioni strategiche, dovrà essere mitigato attraverso: un'attenta localizzazione degli insediamenti; la gerarchizzazione della rete stradale e la creazione di parcheggi di attestamento e di interscambio; il potenziamento del trasporto pubblico e del sistema delle piste ciclabili di livello sovracomunale.

Dal punto di vista dell'accessibilità si segnala che i tracciati ferroviari (metropolitane e metrotranvie) previsti tendono a risolvere i problemi di connessione con Milano in senso prevalentemente nord-sud, mentre deve essere maggiormente approfondita la necessità di collegamenti su ferro in senso est-ovest, particolarmente importante rispetto all'assetto della Provincia di Monza e Brianza.

Azione di piano I.13

Localizzare medie strutture di vendita come modalità di rafforzamento di sistemi commerciali a servizio dei quartieri

Il documento di piano non prevede la realizzazione di nuove grandi strutture di vendita, ma solo limitati ampliamenti di quelle esistenti finalizzati alla riqualificazione e alla razionalizzazione e in funzione di quanto stabilito dalla normativa regionale.

Per supportare il sistema commerciale il Piano prevede la localizzazione di medie strutture di vendita, ossia di quelle aventi superficie compresa tra i 250 mq e i 2500 mq.

Le medie strutture di vendita dovranno preferibilmente essere localizzate in aree già edificate, quali aree abbandonate, dismesse o parzialmente utilizzate, evitando il più possibile ulteriore consumo di suolo libero.

Qualora sia necessaria una localizzazione su un'area libera per motivi di disponibilità e di accessibilità, dovrà essere evitata la frammentazione del territorio agricolo, dovrà essere garantita un'elevata accessibilità automobilistica e ciclabile, prevedendo aree a parcheggio anche per le biciclette.

I progetti dovranno essere sottoposti a esame paesistico e dovranno avere caratteristiche volte all'inserimento paesistico-ambientale e al risparmio energetico.

Azione di piano

I.16 - Promuovere il centro storico e il sistema dei parchi da un punto di vista turistico

Il potenziamento e la promozione turistica di Monza deve essere accompagnato dal potenziamento dei collegamenti, in particolare su ferro, con Milano e la Lombardia. Dovranno inoltre essere previsti parcheggi di attestamento per permettere l'interscambio dal mezzo su gomma (auto o pullman) al mezzo di trasporto pubblico o alla bicicletta.

La mobilità ciclabile costituisce una valida alternativa alla mobilità veicolare, in particolare per gli spostamenti interni alla città. In tal senso si suggerisce di individuare percorsi che partendo dai luoghi di interscambio, colleghino i punti di maggiore attrazione turistica (la Villa Reale, il Parco, il Duomo, l'Arengario, l'Autodromo, ecc.).

La maggiore pressione antropica (produzione di rifiuti, consumo di energia, consumo di acqua) esercitata dall'afflusso turistico, non risulta particolarmente significativa in riferimento al sistema complessivo della città.

Azione di piano I.20

Valorizzare e potenziare il patrimonio edilizio esistente a canone sociale – Piano Casa

Il fabbisogno abitativo rappresenta una delle primarie necessità. I dati, desunti dal censimento 2001, evidenziano che le abitazioni totali ammontano a 53.529, di cui 49.808 occupate, per un totale di 51.237 famiglie.

Il piano si propone di creare le condizioni abitative, in termini sia quantitativi che qualitativi, destinate a tutte le fasce di popolazione, in particolare a quelle più deboli (giovani coppie, immigrati, famiglie a basso reddito).

Sulla base di un'approfondita analisi della domanda e dell'offerta di abitazioni, condotta sul patrimonio edilizio esistente e sulle dinamiche del mercato immobiliare, dovrà essere prioritariamente valorizzato il patrimonio edilizio esistente, la riqualificazione del tessuto urbano e periferico, l'individuazione di aree destinate all'edilizia a carattere economico in tutte le aree di trasformazione, di ristrutturazione urbanistica e di completamento in modo da assicurare un adeguato mix sociale.

Gli interventi connessi al Piano Casa dovranno rispettare i criteri di inserimento paesistico-ambientale, e preferibilmente adottare tecniche volte al risparmio energetico. Potranno essere introdotti requisiti di sostenibilità nelle procedure di appalto e nell'utilizzo di fondi pubblici, oltre che incentivi fiscali a favore dell'edilizia sostenibile.

L'offerta di immobili dovrà inoltre essere realizzata preferibilmente in aree dotate di una buona accessibilità rispetto al trasporto pubblico, alle stazioni ferroviarie in progetto e alla rete di piste ciclabili.

Dovrà infine essere incentivata la polifunzionalità delle aree di trasformazione.

Azione di piano I.25

Creazione di una fascia verde periurbana, anche tramite la piantumazione delle aree residuali

Le aree verdi, e in particolare quelle localizzate in ambiti periferici e di dimensioni significative, possono divenire ricettacolo di attività illegali. In tal senso si suggerisce di prevedere usi multipli, atti a garantire la presenza di fruitori nelle diverse ore della giornata.

Si pensi ad esempio all'organizzazione di orti sociali per anziani, che oltre a rispondere ad un bisogno di una categoria debole, può divenire un elemento di presidio delle aree e di cura e presenza costante. Altri usi possono essere quelli legati allo sport e a aree tematiche destinate all'educazione e allo svago, quali per esempio aule didattiche all'aperto, percorsi vita, ecc.

Azione di piano I.27

Curare il contributo dei lotti di completamento alla definizione di margini urbani continui e chiaramente definiti

La trasformazione dei lotti di completamento, pur rappresentando una perdita di suolo libero, può costituire un'importante occasione per recuperare e valorizzare la forma urbana e il rapporto tra aree edificate e spazi aperti.

Nella progettazione dei lotti si dovrà curare l'inserimento paesistico di tutti gli interventi, il rapporto con la rete ecologica, la dotazione arboreo-arbustiva (con l'introduzione di specie autoctone), l'uso multiplo delle aree verdi (usi a scopi sociali, culturali e ricreativi), la trasformazione di singoli lotti, la definizione di una certa omogeneità e unitarietà degli interventi, il potenziamento dell'equipaggiamento vegetazionale esistente, la riqualificazione del sistema viario esistente in termini paesistici.

Sistema Mobilità

Azione di piano M1

Realizzazione della Pedegronda ferroviaria a nord (sgravio del transito merci dalle linee per Monza)

Il tracciato della Pedegronda ferroviaria, e quindi gli impatti diretti dell'opera, sono esterni al territorio del comune. L'opera ha comunque un effetto rilevante su Monza, in quanto la diminuzione del transito di treni merci sulla linea Milano-Chiasso permette di contenere l'impatto acustico sulla città, e di liberare tracce ferroviarie per l'attivazione di un servizio di carattere metropolitano dalle diverse stazioni di Monza verso la Brianza e Milano.

La Pedegronda potrebbe essere utilizzata non solo per il traffico merci, ma anche come occasione, da valutare nell'ambito del relativo tavolo di concertazione, per attivare un servizio passeggeri che colleghi i diversi centri della Brianza tra loro, ed in direzione della Malpensa dal lato ovest e di Treviglio e della ferrovia Milano-Venezia dal lato est.

Eventuali ricadute progettuali sul territorio di Monza possono riguardare la fase di cantiere, nel caso che i volumi di materiali da mandare a discarica passino per la viabilità di Monza, in dipendenza della localizzazione dei siti di destinazione. Ad evitare o contenere questo impatto si potrebbe prevedere già nel piano l'indicazione di coordinare le fasi di cantierizzazione delle diverse infrastrutture: i materiali di scavo che non sono riutilizzabili nei rilevati ferroviari, a causa dei requisiti tecnici più restrittivi delle ferrovie, potrebbero invece trovare utilizzo nei rilevati stradali, per esempio della Pedemontana. Nel caso di sfasamento temporale tra le fasi di cantierizzazione delle diverse opere, si potranno cercare siti da utilizzare quale stoccaggio temporaneo. Nel caso infine che il coordinamento temporale tra le diverse cantierizzazioni non sia percorribile, i materiali potranno essere utilizzati per la riqualificazione di siti di cave dismesse, comunque localizzati entro distanze contenute e verificando l'impatto sul traffico lungo i percorsi.

Azione di piano M2

Realizzazione del sistema Pedemontano e degli interventi relativi

Il tracciato della Pedemontana non interessa direttamente il territorio del comune. Tuttavia il nuovo asse stradale potrebbe avere impatto sulla viabilità di adduzione connessa. La maggiore fluidità che sarà creata in direzione est-ovest con l'apertura della Pedemontana potrebbe comportare una maggiore congestione nella viabilità ordinaria di connessione e svincolo con la nuova arteria. Un'opera fondamentale per sgravare il traffico della Brianza, e quale asse portante della nuova provincia, potrebbe comportare locali situazioni di maggiore congestione nella viabilità ordinaria. Si deve superare la tendenza del progetto a considerare l'interazione con la viabilità locale come un problema che si ferma alla progettazione di grandi roatorie in corrispondenza delle rampe di svincolo, ma si deve considerare l'interazione tra Pedemontana e viabilità locale facendo riferimento ad un intorno molto più ampio. Sempre al fine di evitare che le situazioni di congestione siano trasferite sulla viabilità locale, si deve evitare l'introduzione di caselli di accesso tradizionali, ma si devono organizzare sistemi di pagamento automatizzati, e sviluppare una tariffazione che permetta un utilizzo libero negli spostamenti locali di breve raggio.

Per questi ragionamenti si ritiene opportuno prevedere verifiche modellistiche, sull'efficienza complessiva del sistema, che non siano limitate alla sola arteria principale, ma estese a comprendere tutta la viabilità locale direttamente interessata. Successivamente, in fase di esercizio, è opportuno verificare le previsioni progettuali attraverso il monitoraggio del traffico e delle emissioni in atmosfera, esteso anche alle strade di adduzione alla Pedemontana.

Per promuovere una maggiore integrazione dell'opera con il sistema di mobilità del territorio della Brianza si dovrà inoltre approfondire la possibilità di connettere la Pedemontana con il sistema ferroviario, attraverso la creazione di stazioni di interscambio attrezzate, in particolare con le linee per Chiasso, per Lecco e per Molteno.

Azione di piano M3

Potenziamento della A4

La realizzazione in corso della quarta corsia sulla A4 fino al casello di Agrate, ed il mantenimento a tre corsie del tratto verso ovest, potrebbero comportare un effetto "imbuto" con aumento della congestione nella viabilità connessa, oltre che sulla A4. Nel breve termine si deve intervenire al più presto con la realizzazione del collegamento est-ovest della Pedemontana. Particolare attenzione dovrà inoltre essere dedicata a monitorare la situazione del traffico sulle strade locali connesse, anche con riferimento agli interventi previsti nella zona di interscambio di Monza-Bettola. Nel medio-lungo termine si dovrebbe studiare la fattibilità di soluzioni per potenziare la A4 anche dal casello di Agrate verso ovest; se non risultasse possibile tale realizzazione con l'attuale tracciato in superficie, si potrebbero eventualmente prendere in considerazione soluzioni di attraversamento del nodo urbano milanese in galleria, con l'attuale sede della A4 declassata ad arteria a servizio del traffico locale e metropolitano.

Azione di piano M4

Creazione di un sistema di parcheggi di interscambio a corona del centro

I parcheggi a corona del centro dovrebbero essere localizzati in aree dismesse, con quota parte significativa in sotterraneo. I parcheggi sotterranei presentano possibili interazioni con la falda, e rischio se collocati nella fasce di esondazione dei corsi d'acqua. I parcheggi superficiali devono essere progettati in modo da minimizzare la superficie impermeabile, e prevedendo adeguate alberature per la mitigazione dell'impatto del parcheggio sul microclima urbano.

Azione di piano M5

Potenziamento e gerarchizzazione della rete urbana di mobilità tra i quartieri e tra questi e la grande viabilità esterna, al fine di evitare il traffico di attraversamento

La rete viaria esistente è fortemente incentrata sull'anello viabilistico a stretto ridosso del centro. Gli interventi viabilistici dovrebbero essere finalizzati, unitamente alla creazione di poli di servizio decentrati in ciascun quartiere, a diminuire il traffico di attraversamento delle aree più densamente abitate. Analogo risultato si dovrebbe ottenere con la creazione di connessioni con la viabilità principale, in particolare per le connessioni est-ovest. Una sistemazione viabilistica orientata in tale senso andrebbe nella direzione di un migliore bilancio dal punto di vista degli impatti ambientali, soprattutto se realizzata riqualificando le strade esistenti. Nel caso tuttavia che vengano previste nuove connessioni viabilistiche, si dovrà porre attenzione ad evitare di compromettere gli spazi aperti o i corridoi non edificati ancora esistenti. La sistemazione della viabilità dovrebbe portare ad una maggiore fluidificazione del traffico, con benefici anche sull'inquinamento atmosferico e acustico. In linea generale comunque gli interventi sulla rete viabilistica dovrebbero andare di pari passo con il miglioramento del sistema di trasporto pubblico, ad evitare che la fluidificazione si traduca in un aumento degli

spostamenti con mezzi privati. L'adozione di un modello previsionale traffico-trasporti dovrebbe consentire in sede di progettazione della rete di verificare i bilanci d'impatto, soprattutto rispetto all'opzione zero.

Gli interventi sulla viabilità dovrebbero inoltre essere colti come occasioni per promuovere un generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico, attraverso la previsione di aree a verde, ed anche la creazione di filari e corridoi ecologici in ambito urbano.

Azione di piano M7

Realizzazione assi metrotranviari nord-sud ed est-ovest

Le tecnologie oggi disponibili consentono di annullare o ridurre a livelli insignificanti la trasmissione delle vibrazioni, anche se tali tecnologie hanno costi più elevati. Le migliori tecnologie oggi disponibili non consentono invece di eliminare del tutto l'impatto acustico, che presenta quindi impatti residui. Il tracciato delle metrotranvie deve d'altra parte interessare le aree più densamente popolate per assolvere al meglio la propria funzionalità. L'impatto residuo non eliminabile potrebbe essere compensato con progetti attenti all'inserimento della metrotranvia come occasione per riqualificare l'ambiente delle strade interessate (pavimentazioni, verde, arredo urbano, pedonalizzazioni, fermate attrezzate, piste ciclabili, risistemazione e messa in sicurezza incroci, ecc.).

La metrotranvia può svolgere un importante ruolo di cucitura intercomunale, essenziale anche al fine di consolidare le relazioni tra il capoluogo ed il territorio della nuova provincia. Andranno pertanto studiati e valutati in una seconda fase prolungamenti del tracciato in direzione est ed ovest. Opportuno il raccordo a rete con il sistema della metropolitana anche in direzione est, verso il futuro prolungamento della linea M2. Dovrebbero inoltre essere messi a rete i diversi progetti di metrotranvia che interessano la Brianza, e quindi valutare anche una modalità di connessione verso ovest, con una linea che attraverso Muggiò possa andare ad incrociare a Nova Milanese la linea Milano-Bresso-Seregno, ed eventualmente spingersi fino a Varedo, ad incrociare la metrotranvia Milano-Limbiate e la ferrovia FNM Milano-Seveso.

Azione di piano M8

Potenziamento delle relazioni su ferro con Milano: prosecuzione della linea M1 e nuova M5

I tracciati della M1 e della M5 si svolgono in sotterraneo, anche nella futura prosecuzione verso l'area Fossati-Lamperti e quindi verso l'area dell'ex-caserma, con problemi di impatto essenzialmente legati alla fase di cantiere per il trasporto dei materiali di risulta dagli scavi. Vista la rilevante quantità è opportuno prevedere un riutilizzo nell'ambito degli altri progetti stradali in fase di avanzata progettazione. Se non è possibile coordinare le fasi di cantiere delle diverse infrastrutture si potranno prevedere aree di stoccaggio temporaneo. Per i materiali per i quali comunque non è ipotizzabile il riuso per infrastrutture si dovrà prevedere l'uso per la sistemazione di aree di cava dismesse.

Azione di piano M9

Creazione interscambio di Monza Bettola

L'interscambio di Monza Bettola è collocato in una delle poche aree libere esistenti nella zona tra Monza, Cinisello e Sesto San Giovanni. Non essendo possibile ipotizzare differenti localizzazioni per la mancanza di alternative funzionalmente percorribili, si dovrà comunque prevedere lo sviluppo di un progetto complessivo di sistemazione dell'area che non tenga conto solo degli aspetti di funzionalità delle infrastrutture e dei manufatti e parcheggi connessi, ma che sia orientato a considerare l'inserimento territoriale nel suo complesso, prevedendo sistemazioni paesaggistiche, aree a verde fruibili, da proporzionare anche in una logica di compensazione del suolo che viene sottratto in un'area molto scarsamente dotata di spazi aperti.

Un progetto di inserimento territoriale dovrebbe essere orientato a cogliere l'opportunità dei numerosi interventi previsti al fine di riqualificare nel suo complesso, anche ai fini fruitivi, una zona che è oggi costituita essenzialmente da aree di risulta in un contesto frammentato periurbano, al confine tra diverse municipalità. Il progetto non si dovrà limitare a una sistemazione a verde degli spazi lasciati liberi dagli interventi ma dovrà proporre un progetto paesaggistico che sia in grado di segnare e ricomporre un'unitarietà per tutta questa zona, che diventerà una delle più frequentate, per numero di transiti, di tutta la regione. Lo studio delle sistemazioni e dei materiali dovrà essere pensato anche in termini di mitigazione delle situazioni di impatto presenti, anche di quelle legate all'elevato inquinamento acustico nelle aree maggiormente fruite.

La vicinanza tra interscambi e aree commerciali, che è in via generale e teorica auspicabile in una logica di sviluppare gli interscambi come centralità urbane, potrebbe invece generare situazioni critiche nel caso in questione, che presenta già oggi una situazione di elevata congestione. Particolare attenzione dovrà essere dedicata a gerarchizzare la viabilità e i flussi veicolari. Tuttavia, vista la complessità della situazione, e la difficoltà di previsione, è auspicabile che, in una logica di coordinamento tra più comuni e con i soggetti responsabili della gestione delle diverse infrastrutture che interessano l'area, si preveda lo sviluppo di un sistema complessivo di monitoraggio del traffico e dell'inquinamento atmosferico. Un sistema che fornisca dati per azioni correttive sia a livello strategico che gestionale. Per una risposta in tempo reale alle situazioni di congestione che si possono creare quotidianamente si potrebbe dotare la zona in questione, e le aree e arterie limitrofe, di un sistema di monitoraggio del traffico, che permetta dalla centrale operativa di regolare ed indirizzare i flussi con sistemi a segnalazione variabile.

Analogo coordinamento sarà da prevedere per la fase di cantiere, specie se le opere di realizzazione delle diverse infrastrutture dovessero essere avviate in contemporanea, e a queste si andassero anche ad aggiungere i lavori per la realizzazione dell'interramento della Valassina.

Azione di piano M 11

Creare nuove centralità urbane (servizi, commercio) in corrispondenza delle stazioni e centri di interscambio modale

Per favorire l'utilizzo del mezzo pubblico si deve pensare di attrarre utenti alle stazioni e fermate dei sistemi su ferro attraverso la dotazione di parcheggi di interscambio e la creazione di servizi nell'intorno di stazioni e fermate, in sostanza con il pensare ai centri di interscambio come veri e propri luoghi di centralità urbana.

Favorire l'interscambio e quindi l'utilizzo del mezzo pubblico porterà certamente ad una situazione di maggiore vivibilità nel complesso dell'area comunale, ed anche nell'area vasta visto il ruolo che Monza svolge nel sistema della mobilità della nuova provincia. Tuttavia si potrebbero creare situazioni di congestione locale in corrispondenza di alcune stazioni che vanno studiate attentamente anche mediante uso di appositi modelli. Un sistema di monitoraggio e controllo centralizzato delle aree intorno alle principali stazioni permetterebbe di regolare i flussi in tempo reale in funzione delle situazioni di congestione che si vengano a rilevare.

Azione di piano M15

Interramento di parte della Valassina

L'interramento della Valassina comporta nel complesso una serie di ricadute molto positive, sul traffico, sull'inquinamento e sul recupero di spazi aperti all'uso urbano. Si deve tuttavia tenere presente che, a fronte di una situazione generalmente positiva, si possono creare effetti locali negativi, per esempio per l'inquinamento atmosferico, agli svincoli di imbocco alla galleria o in corrispondenza dei camini di aerazione. Si tratta di situazioni locali mitigabili con un'attenta progettazione degli impianti di aerazione. Opportuno prevedere inoltre un monitoraggio in fase di esercizio per verificare l'efficacia delle misure adottate.

Eventuali ricadute progettuali possono riguardare il trasporto dei materiali a discarica. Ad evitare o contenere questo impatto, come già trattato in alcune schede precedenti, si potrebbe prevedere già nel piano l'indicazione di coordinare le fasi di cantierizzazione delle diverse infrastrutture. Nel caso di sfasamento temporale tra le fasi di cantierizzazione delle diverse opere, si potranno cercare siti da utilizzare quale stoccaggio temporaneo. Nel caso infine che il coordinamento temporale tra le diverse cantierizzazioni non sia percorribile, i materiali potranno essere utilizzati per la riqualificazione di siti di cave dismesse, comunque localizzati entro distanze contenute e verificando l'impatto sul traffico lungo i percorsi.

Sistema Ambientale

Azioni di piano

A5 - Interrare elettrodotti esistenti in situazioni di interazione con gli ambiti urbani e paesaggistici

L'interramento delle linee elettriche rappresenta una mitigazione soprattutto rispetto all'impatto visivo e paesistico, e all'interazione nelle zone abitate con gli edifici pluripiano. Se l'interramento è comunque un indirizzo corretto e auspicabile, in particolare nelle aree urbane e nelle aree di valore paesaggistico, si devono tuttavia prendere in considerazione e mitigare specifiche situazioni di impatto dei cavi interrati sul sottosuolo e sui campi elettromagnetici. Le linee interrate possono comportare impatti sull'uso agricolo, che sono diversi da quelli delle linee aeree, ma che per alcune colture potrebbero essere più gravosi. In area agricola le tecnologie isolanti adottate per i cavi interrati possono portare a sversamenti accidentali di liquidi inquinanti. In generale dunque

si dovrà il più possibile evitare l'interazione e il frazionamento delle aree agricole, posizionando i cavi interrati lungo strade o altre infrastrutture. Si dovranno inoltre adottare le tecnologie più avanzate, sia per minimizzare i rischi di situazioni incidentali, sia per sostituire i liquidi con altre sostanze che non comportino rischio di contaminazione del sottosuolo.

Per quanto riguarda l'esposizione si deve considerare che in alcuni casi i cavi interrati possono comportare campi elettromagnetici più elevati se si vengono a trovare ad una distanza dal piano di campagna inferiore a quella dei cavi aerei. Per quanto in area urbana la situazione di interramento sia in generale preferibile rispetto alla presenza di linee elettriche aeree, si dovrà comunque porre particolare attenzione alla progettazione del tracciato e all'utilizzo delle tecnologie per ridurre le situazioni di esposizione.

Azioni di piano

A6 - Impianti di telefonia mobile e antenne

Sul territorio di Monza sono installate 64 antenne distribuite in modo uniforme, e 8 microcelle localizzate nel centro storico e nel Parco. In generale antenne e impianti sono molto concentrati e provocano localizzati picchi elevati di inquinamento. In alcune zone andrà valutata la possibilità di estendere la sperimentazione di soluzioni a minore impatto (quali le microcelle), sia in termini di intensità di campo che di inserimento visivo. Andranno in fase progettuale approfondite le possibili interazioni tra direzionalità prevalente delle emissioni e presenza di ricettori, e nei casi più sensibili prevedere adeguati programmi di monitoraggio.

Azioni di piano

A7 - Industrie a rischio di incidente rilevante

Le attività industriali interessate da deposito, produzione, lavorazione o trasformazione di sostanze che per quantità, natura e modalità di lavorazione potrebbero provocare incidenti di notevole rilevanza per l'ambiente naturale e le popolazioni circostanti sono definite attività a Rischio di Incidente Rilevante (RIR). I rischi associati alle aziende RIR sono di diversa natura e interessano principalmente la popolazione che risiede nelle vicinanze. Attualmente esiste un dettagliato quadro normativo per vigilare su questo tipo di attività: lo stato italiano ha recepito la normativa europea (96/82/CE) in materia di attività a rischio di incidenti rilevanti con il D.Lgs. 334/99, che ha sostituito integralmente il D.P.R. 175/88 ("Decreto Seveso"). La Regione Lombardia inoltre ha recentemente disciplinato con la L.R. 23 novembre 2001 n.19 "Norme in materia di attività a rischio di incidenti rilevanti", le competenze di tutti i soggetti interessati ai rischi di incidenti rilevanti (RIR) sul territorio regionale, assumendone il coordinamento, anche in relazione al trasferimento di alcune competenze alle Province e ARPA. Con il D.Lgs n° 334/99 denominato "Seveso II" l'Italia ha recepito la direttiva europea 96/82/CE in materia di rischi rilevanti. Essa prevede che le aziende RIR adottino appropriate misure di sicurezza e predispongano un piano di emergenza interno e collaborino con le autorità per il piano di emergenza esterno. In funzione del rischio ad esse associato, le aziende RIR si classificano secondo 3 articoli di legge e sono soggette a prescrizioni diverse:

- *art.5, comma 3:* devono presentare alla Regione ed al Prefetto una relazione contenente informazioni relative al processo produttivo, alle sostanze pericolose utilizzate, alla valutazione dei rischi, all'adozione di misure di sicurezza appropriate, all'informazione e formazione dei lavoratori, nonché la scheda di informazione alla popolazione;
- *art.6:* devono invece presentare una notifica al Ministero dell'Ambiente e ad altri Enti competenti, e redigere un documento (depositato presso lo stesso stabilimento) che definisca la politica di prevenzione degli incidenti rilevanti, nonché la scheda di informazione alla popolazione;
- *art.8:* devono adempiere alle prescrizioni fissate per l'art.6 e in più predisporre un Rapporto di Sicurezza completo, nonché redigere la scheda di informazione alla popolazione;

La Regione Lombardia ha emesso la L.R. n° 19/2001, dove prescrive attività di valutazione dei rischi e di controllo, ed individua come enti preposti al controllo e alla vigilanza l'ARPA e il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Le industrie a rischio presenti a Monza sono 2 ed entrambe situate in aree residenziali interne all'abitato ed appartengono alle categorie di cui all'art 6 del D.lgs 334/99. Inoltre, sul territorio di Monza ricadono in parte le aree di danno in caso di incidente dell'impianto Liquigas di Villasanta, che appartiene alla categoria di rischio di cui all'art 8 del D.lgs 334/99. Gli impatti di questi impianti possono essere rilevanti in caso di incidente.

In una prospettiva temporale futura si devono pertanto attivare azioni che favoriscano la delocalizzazione degli impianti in aree compatibili esterne alle zone edificate, anche tramite accordi con i gestori degli impianti che tengano conto delle esigenze dell'attività produttiva. Nel breve termine, mentre vengono sviluppate le condizioni per la delocalizzazione, andranno completate da parte dei soggetti competenti, come sopra delineati, le azioni per la messa in sicurezza degli impianti nelle localizzazioni esistenti, ed andranno informate e coinvolte le comunità urbane interessate.

Azioni di piano

A8 - Rete di distribuzione del carburante

I distributori di carburante sono diffusi su tutto il territorio e spesso sono inseriti in un contesto urbanizzato, ed in alcuni casi in aree vulnerabili dal punto di vista idrogeologico. Pertanto, in un quadro di razionalizzazione della rete distributiva appare opportuno procedere ad adottare incentivi e interventi finalizzati ad una graduale rilocalizzazione degli impianti in aree compatibili esterne alle zone abitate.

Azioni di piano

A10 - Realizzare barriere antirumore o strutture di mitigazione acustica nelle aree critiche (piani di risanamento acustico)

Le barriere antirumore e le strutture di mitigazione apportano beneficio ai cittadini che vivono in vicinanza delle grosse infrastrutture e si trovano nei siti sensibili (ospedali, scuole,...) spesso localizzati in aree critiche dal punto di vista acustico. Tuttavia, nella realizzazione di queste strutture, si deve tener conto dell'impatto visivo della struttura stessa, e quindi prevedere approfonditi studi di inserimento paesistico, anche mediante l'inserimento di vegetazione.

Azioni di piano

A12 - Individuare i punti e le modalità di intervento (laminazione, rinaturalizzazione, ...) tesi a limitare i danni derivanti da esondazione

Gli atti del PGT recepiranno le indicazioni della pianificazione sovraordinata e di area vasta in merito alla difesa del suolo, ed in particolare le delimitazioni delle fasce fluviali del vigente PAI (piano di assetto idrogeologico) dell'Autorità di Bacino, e le NTA che normano le attività nelle aree perimetrate. Il PAI ha inoltre definito gli interventi strutturali e progettuali da attuare lungo l'asta del Lambro ai fini della difesa del suolo e del contenimento del rischio esondazione. Nella fase di consultazione sul PAI il Comune di Monza ha presentato osservazioni rilevando che la realizzazione di consistenti opere di difesa (canale scolmatore), pur presentando certamente effetti positivi sugli aspetti idraulici, rischia di non essere nella realtà fattibile per i gravi impatti sul territorio, sull'assetto viabilistico, e sui servizi a rete nel sottosuolo. Il canale attraverserebbe inoltre aree di particolare pregio paesistico ambientale del Parco della Villa Reale. Nella fase di studio e progettazione questi temi dovranno pertanto essere accuratamente valutati, approfondendo l'interazione delle opere idrauliche con il sistema territoriale e paesistico nel suo complesso, senza limitarsi a considerazioni meramente di carattere idraulico. Dovrà inoltre essere previsto, a cura delle autorità sovramunicipali competenti, un adeguato coordinamento tra tutte le competenze in materia di difesa del suolo e realizzazione degli interventi idraulici, che sono oggi estremamente articolate e frammentate, senza il quale si rischiano di vanificare in fase attuativa gli sforzi di programmazione compiuti dai diversi enti.

9. Indicazioni per attuazione e monitoraggio

Dalle Schede di approfondimento emergono una serie di considerazioni a livello attuativo, che per categoria di intervento possono essere riassunte come segue.

Per la localizzazione di nuove funzioni e insediamenti. Le nuove funzioni e i nuovi insediamenti dovranno essere localizzati prioritariamente in aree già urbanizzate, dismesse o parzialmente utilizzate, preferendo la soluzione del riuso alla nuova edificazione. Gli interventi per la realizzazione di sedi per servizi e residenze, sia che si tratti di nuova edificazione che di recupero del patrimonio esistente, dovranno costituire esempio per l'introduzione di modalità progettuali, realizzative e gestionali innovative e di qualità, che possano essere di modello per gli interventi edilizi in generale nel territorio comunale.

Si potranno pertanto avviare sperimentazioni e innovazioni in merito per esempio a:

- previsione di elevate percentuali di superfici permeabili in profondità;
- previsione di un'elevata dotazione arborea/arbustiva;
- studio del corretto inserimento paesistico-ambientale sia dal punto di vista dei materiali, delle tipologie, dei colori, degli elementi architettonici, che da quello del rapporto con il contesto e con il sistema del verde;
- realizzazione di aree a parcheggio preferibilmente interrate, se a raso impiego di pavimentazioni semipermeabili e di un'alta dotazione arborea/arbustiva.

La realizzazione di nuove strutture potrà tenere in considerazione modalità realizzative volte al risparmio

| Qualità dell'intervento | | Punteggio attribuibile | |
|---|--|---|---|
| ENERGIA E DIMINUIZIONE DI EMISSIONI | aumento dell'isolamento termico dell'edificio oltre a quanto previsto dalle leggi di riferimento: | almeno il 5% | 3 punti |
| | | almeno il 10% | 9 punti |
| | | almeno il 15% | 15 punti |
| | | almeno il 20% | 21 punti |
| | impianto di riscaldamento centralizzato idoneo all'allacciamento alla rete di teleriscaldamento: | predisposizione | 3 punti |
| | | allacciamento | 18 punti |
| | realizzazione di impianto di cogenerazione e teleriscaldamento: | 60 punti | |
| | realizzazione di impianto di riscaldamento e condizionamento mediante pompa di calore: | 28 punti | |
| | utilizzo di fonti energetiche rinnovabili per il riscaldamento di acqua calda per usi sanitari di almeno il 40% del fabbricato: | 9 punti | |
| | utilizzo di fonti energetiche alternative per l'illuminazione degli spazi comuni per almeno l'80% del fabbisogno: | 6 punti | |
| COMFORT DEGLI EDIFICI | Aumento della quota di illuminazione degli edifici con luce solare oltre alle previsioni dei regolamenti vigenti: | almeno il 10% | 3 punti |
| | | almeno il 20% | 6 punti |
| | realizzazione di tetti verdi per almeno il 60% della superficie complessiva della copertura: | | 9 punti |
| | organizzazione morfologica dell'insediamento in accordo con gli aspetti bioclimatici per massimizzare l'apporto dell'energia solare: | | variabile 12-24 in base alla funzionalità raggiunta |
| | realizzazione di sistemi per il riutilizzo delle acque meteoriche: | per irrigazione | 6 punti |
| | | per impianti sanitari | 15 punti |
| | realizzazione negli spazi condominiali di spazi attrezzati per il gioco dei bambini per almeno il 50% della superficie a verde prevista: | | 4 punti |
| | realizzazione rete duale di acquedotto fino all'allacciamento | | 15 punti |
| | realizzazione rete duale di fognatura fino all'allacciamento | 6 punti | |
| COSTRUIRE SOCIALE | previsione di una quota da assegnare in locazione per almeno 10 anni rispetto agli alloggi previsti: | almeno il 10% | 8 punti |
| | | almeno il 20% | 18 punti |
| | previsione di una quota da destinare ad alloggi per l'edilizia convenzionata rispetto alla superficie residenziale realizzata: | almeno il 10% | 15 punti |
| | | almeno il 20% | 30 punti |
| | contributo alla diminuzione della congestione urbana attraverso la realizzazione di una quota di posti auto maggiore almeno del 30% di quanto previsto dai regolamenti vigenti al momento dell'intervento: | | 9 punti |
| realizzazione di servizi per la collettività tra quelli individuati come strategici nel Piano dei Servizi (in aggiunta a quelli minimi stabiliti dalle presenti norme): | | variabile 9-30 in base ai costi dell'intervento | |

Tabella di valutazione - Norme Tecniche del PGT

comprendono una apposita tabella per la valutazione dei Piani Attuativi, attraverso una serie di parametri e di relativi punteggi.

Per gli interventi di recupero del patrimonio storico e architettonico e del Parco. I manufatti storici, così come il Parco, devono essere oggetto di un attento piano di recupero e di gestione unitario, che coordini tutti gli interventi e gli eventi, in funzione del corretto inserimento paesistico-ambientale delle strutture, e del controllo della pressione antropica sulle risorse naturali, in particolare sul patrimonio arboreo e sulle acque di falda. Dovranno inoltre essere maggiormente regolati gli accessi al Parco, prevedendo parcheggi disposti a corona, eliminando il transito dei veicoli all'interno, migliorando l'accessibilità su ferro, anche nell'ottica del potenziamento dell'attrattività turistica di Monza e del rilancio della Villa.

Per migliorare l'accessibilità e la mobilità interna del territorio comunale. Occorrerà gerarchizzare ulteriormente la rete di mobilità, per separare il traffico diretto all'interno del territorio comunale, da quello di attraversamento. Dovrà essere protetto in particolare il centro storico, con la costruzione di parcheggi

⁴ Articolo 10 delle Norme Tecniche del Documento di Piano

(preferibilmente interrati) disposti a corona e la realizzazione di una rete di piste ciclabili che colleghi i servizi della città e le circoscrizioni al centro. Le importanti funzioni che verranno insediate a Monza dovranno preferibilmente essere collocate nei centri di interscambio e nei punti di maggiore accessibilità rispetto alla rete su ferro, a quella del trasporto pubblico e alla rete dei percorsi ciclabili di carattere comunale e intercomunale. In considerazione dell'attrattività delle funzioni di livello sovracomunale, dovranno essere previsti sistemi di monitoraggio del traffico, e nei casi particolarmente complessi, quale il nodo di Monza Bettola, potrà essere previsto un sistema di controllo del traffico, anche con segnalazioni variabili per reindirizzare i flussi di traffico in tempo reale.

Lo studio sulla mobilità mostra come le azioni strategiche proposte dal PGT rispondano adeguatamente all'esigenza di contenere la percentuale modale di spostamenti attraverso il mezzo privato, a favore in futuro di una maggiore percentuale di spostamenti mediante mezzo pubblico, invertendo la tendenza che si rileva dal confronto dei dati del 1991 e del 2001. Apprezzabili miglioramenti saranno realizzabili solo a seguito di un rilevante sforzo economico e organizzativo delle amministrazioni interessate ai diversi livelli. Gli interventi attivati fanno bene sperare nell'avvio di azioni strutturali per il miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico. Analogamente il sistema di perequazione introdotto dovrebbe rendere più concreta la fattibilità degli interventi di completamento delle maglie della rete stradale, contribuendo alla risoluzione dei problemi legati al traffico di attraversamento. Un orizzonte più avanzato nel tempo sembrano avere gli interventi strutturali che riguardano il complesso della Brianza, come la Pedemontana stradale e quella ferroviaria, essenziali per la strutturazione della mobilità dell'intera provincia.

La metrotramvia sembra assumere concretezza in uno scenario di attrazione di domanda massimo, per il quale occorre prevede un effetto sinergico con il PGT nell'individuazione lungo la linea le aree per servizi e luoghi a maggiore afflusso di utenti. Un tema che dovrà essere approfondito in fase di attuazione riguarda la mobilità indotta da Monza come capoluogo della nuova provincia, con riferimento ad esempio ai servizi pubblici di rango provinciale che verranno collocati nella città, e alle attività economiche connesse.

*Per la **riqualificazione dei tracciati stradali di livello sovralocale** (interramento della Valassina e ampliamento della A4) e la **realizzazione dei tracciati metropolitani e metrotranviari**.* In considerazione della dimensione delle strutture previste, si suggerisce di cercare di coordinare la realizzazione delle opere, anche al fine dell'eventuale riutilizzo dei materiali di scavo per rilevati stradali. Qualora non fosse possibile coordinare gli interventi, si suggerisce di reperire un'area in cui temporaneamente stoccare i materiali che potranno essere riutilizzati in momenti successivi. In fase di cantiere sarà necessario contenere la distanza di trasporto dei materiali, per non congestionare la viabilità cittadina. La riqualificazione e la realizzazione di tracciati stradali e ferroviari possono divenire occasione di riprogettazione in termini paesistici e ambientali delle opere infrastrutturali, in particolare attraverso studi di inserimento paesistico, la realizzazione di ponti ecologici, la progettazione del piano di posa dei binari con tecniche antivibrazioni e di riduzione del rumore alla fonte, la realizzazione di dune/barriere antirumore. La progettazione di opere complesse, quali per esempio Monza Bettola, dovrà avvenire nell'ambito di un progetto di inserimento territoriale integrato, che tenga conto non solo delle infrastrutture di mobilità e dei parcheggi ma anche della sistemazione ad uso fruitivi dei pochi spazi aperti ancora esistenti nell'area.

*Per gli interventi sulle **strutture e impianti impattanti o potenzialmente a rischio**.* L'Amministrazione potrà procedere ad un graduale risanamento delle situazioni di disagio ambientale, tra le quali il posizionamento di barriere antirumore lungo alcune arterie di traffico a maggiore scorrimento, il progressivo accorpamento delle linee elettriche interrate, la cura nello sviluppo dei tracciati elettrici analizzando le interazioni con l'esposizione dei ricettori sensibili, lo sviluppo di linee guida per il posizionamento e l'inserimento visivo di antenne e impianti, l'incentivazione alla rilocalizzazione degli insediamenti a rischio di incidente rilevante e la previsione di adeguate fasce di rispetto, la rilocalizzazione dei distributori di carburante al di fuori delle aree residenziali.

*Per il **potenziamento della naturalità del territorio**.* Occorrerà porre attenzione al potenziamento del patrimonio arboreo/arbustivo sia in termini di numero di esemplari e di specie (per esempio prevedendo per tutti gli interventi di trasformazione urbana un'alta dotazione arboreo/arbustiva), che nella creazione di un sistema a rete delle aree verdi urbane, che connetta le aree libere (agricole e a parco urbano). L'Amministrazione potrà inoltre riqualificare i corsi d'acqua (in particolare il Lambro e il Villorosi), intervenendo, ove possibile, con opere di ingegneria naturalistica, rinaturalizzando le sponde e l'alveo, e preferendo aree di espansione naturale, che sfruttino la morfologia del terreno, a opere artificiali.

*Per il **settore energetico** e per il relativo **ecobilancio**.* In uno scenario di breve-medio termine, ossia nel quinquennio di validità massima del Documento di Piano, per bilanciare i maggiori consumi, dovuti alla volumetria costruita e alla realizzazione della metrotramvia, si può puntare ai progetti a fattibilità più concreta, quali lo sfruttamento dei salti del Villorosi e la realizzazione dello scenario obiettivo minimo per il teleriscaldamento. Tale scenario corrisponde ad un volume allacciato alla rete di 2,4 milioni di m³, ossia il

doppio del volume oggi allacciato, che è di 1,1 milioni di m³. Il Piano energetico prevede per questo scenario un risparmio di combustibile di circa 9.400 tep.

In una prospettiva di medio-lungo termine si potrebbe inoltre puntare sull'impianto di turboespansione gas, che permetterebbe un rilevante abbattimento di SOx e NOx. Servirebbe tuttavia solo in termini di bilancio aritmetico delle emissioni, come peraltro le centrali sul Villorresi, visto che nella realtà le emissioni per la produzione di energia elettrica non interessano in modo diretto il territorio del comune.

Il miglioramento complessivo dell'efficienza energetica del patrimonio edilizio esistente, che potrebbe raggiungere un valore massimo di risparmio di 13.500 tep, sarebbe sufficiente con tale valore per coprire il fabbisogno energetico aggiuntivo del quinquennio. Tuttavia, le politiche in tale direzione che si stanno inserendo nel Regolamento edilizio cominceranno presumibilmente a dare risultati positivi solo in tempi medio-lunghi, oltre i cinque anni.

Nessuno degli interventi previsti sembra potere da solo garantire in tempi brevi i risultati per raggiungere un pareggio tra risparmi e nuovi fabbisogni energetici. Tanto meno sono sufficienti per puntare nel futuro ad un miglioramento del bilancio energetico, invertendo l'attuale tendenza verso un progressivo peggioramento. Si dovranno pertanto mettere in campo da subito più linee di azione, e approfondire nuove ipotesi, appena accennate o non ancora esplorate dal Piano energetico. Parallelamente, con lo sviluppo di un adeguato monitoraggio, si potranno verificare la fattibilità e l'efficacia delle singole politiche, per prevedere per tempo le azioni correttive necessarie. In linea generale si potranno adottare i seguenti indirizzi:

Attuazione progetti in corso:

- Cantierizzare il progetto sul Canale Villorresi, che ha già superato una fase di verifica di fattibilità, e anche di autorizzazioni.
- Procedere nel progetto per il teleriscaldamento, accelerando in tutte le sedi e con tutti gli strumenti a disposizione del PGT, l'ampliamento della rete.
- Affiancare la cogenerazione di energia elettrica al teleriscaldamento.
- Sviluppare programma di realizzazione degli interventi sulla mobilità, valutando gli obiettivi di riduzione del fabbisogno energetico e delle emissioni che sono perseguibili negli anni.
- Completare la verifica di fattibilità ed avviare la realizzazione dell'impianto di turboespansione del gas.
- Sviluppare e attuare nel Regolamento Edilizio le indicazioni per il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici.
- Sviluppare il Piano di Illuminazione Pubblica previsto dalla LR 17/2000, con una quantificazione di dettaglio delle emissioni risparmiate e del bilancio economico costi/risparmi.
- Sviluppare una campagna per la sensibilizzazione dei cittadini ad adottare modalità di comportamento e di acquisto orientate al risparmio energetico.

Approfondimenti su nuove ipotesi:

- Possibilità di diffusione uso energia solare per produrre acqua calda e per fotovoltaico, costi e benefici conseguenti, inserimento negli strumenti di pianificazione e nel Regolamento Edilizio
- Sviluppo di studio di fattibilità tecnico-economica per valutare la reale possibilità ed i tempi per raggiungere lo scenario massimo per il teleriscaldamento, e per valutare fino a che misura si possa perseguire lo scenario teorico di allacciamento dell'intera area urbana.
- Sviluppo di ulteriori progetti sulla mobilità, valutandone l'efficacia a partire prioritariamente dalla capacità di ridurre le emissioni. Valutare in particolare fattibilità ed efficacia di ipotesi accennate dal PUM, quale il ticket d'ingresso all'area centrale.
- Approfondire l'ipotesi di utilizzo delle biomasse per l'alimentazione della rete di teleriscaldamento.
- Nelle valutazioni quantitative dei maggiori fabbisogni di energia non si è potuto tenere conto del contributo delle attività produttive vista la loro scarsa prevedibilità. Uno studio potrebbe tuttavia valutare, nella logica di un trasferimento progressivo verso aree più esterne, i fabbisogni e gli eventuali risparmi ottenibili dalla ristrutturazione e dall'innovazione tecnologica nei cicli produttivi.

10. Temi di rilevanza sovracomunale

La tabella seguente presenta in forma sintetica le problematiche che, rilevate durante il lavoro di redazione delle schede di approfondimento, coinvolgono aree territoriali molto più ampie dei confini amministrativi comunali o richiedono, per la loro risoluzione, il coinvolgimento di competenze di altri enti e soggetti, quali comuni confinanti, provincia, regione, consorzi ed altri enti e soggetti di settore. Si è ritenuto in questo rapporto di elaborare una tabella specificamente dedicata ai temi sovracomunali in quanto nel caso specifico di Monza, ed in un'area a forte urbanizzazione come quella milanese e brianzola, la risoluzione della maggiore parte delle problematiche ambientali passa proprio attraverso il coordinamento sovracomunale. Si è sviluppata tale tabella anche per tenere conto del ruolo che in una prospettiva ormai prossima Monza assumerà come capoluogo della nuova provincia. Di fatto i temi tratteggiati nella tabella potrebbero diventare un contributo del Piano di Monza alla redazione di un Piano d'Area della Brianza, e successivamente alla redazione del primo PTCP della nuova provincia. Si è inoltre ritenuto che un'attività propositiva di questo tipo rientri pienamente tra i compiti propri del nuovo ruolo di Monza quale riferimento centrale per la nuova provincia.

| Principali temi di rilevanza sovracomunale | | | |
|---|---|--|--|
| Tema | Problematica | Progetti | Considerazioni |
| Connessioni trasporto pubblico est-ovest | Infrastrutture esistenti e progettate in generale orientate in direzione nord-sud. Necessario rafforzare connessioni est-ovest tra i diversi centri della Brianza e per rafforzare ruolo di Monza come polarità per la nuova provincia | Pedegronda ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Con il progetto della Pedegronda si prevede la diminuzione del transito treni merci nel nodo di Monza. Tuttavia si deve approfondire il possibile utilizzo della pedegronda anche per istituire un servizio passeggeri che colleghi i centri della Brianza tra loro e verso Malpensa e Bergamo/Treviglio. Curare le connessioni della Pedegronda con la rete esistente, non solo con la linea per Chiasso, ma anche con le direttrici per Malpensa/Novara, e per Treviglio con la Milano-Venezia e la linea per Cremona e Fidenza. Nel caso che per la Pedegronda venga scelto un tracciato nuovo, invece di potenziare la Seregno-Carnate, il servizio passeggeri metropolitano potrà essere realizzato sulla linea esistente, anche quale compensazione per l'introduzione della nuova infrastruttura nel territorio della Brianza. Si devono prevedere stazioni attrezzate per interscambio con rete ferroviaria esistente e con il sistema viabilistico (vedere anche scheda di approfondimento M11 su centri di interscambio) |
| | | Metrotranvia | La metrotranvia prevista a servizio di Monza potrebbe in una seconda fase essere estesa, soprattutto in direzione est-ovest, ad intersecare e collegare tra loro i principali assi di trasporto provenienti da Milano, svolgendo quindi una funzione strategica nel rafforzare le connessioni tra Monza e Brianza. Verso est, in direzione di Concorezzo e Agrate ad intercambiare con M2. Verso ovest, attraverso l'area dell'ex-caserna e Muggio fino a Nova, ad intercettare la metrotranvia Milano-Desio-Seregno, e fino a Varedo per intercambiare con FNM Milano-Seveso e con metrotranvia Milano-Limbiate. La metrotranvia così estesa diventa elemento strategico per |
| Centri di interscambio modale | Gli assi di trasporto pubblico esistenti e programmati non sono organizzati a rete, e non intercambiano con la rete viabilistica | Pedemontana e rete ferroviaria | Organizzare punti di interscambio attrezzati (con parcheggi, servizi ed esercizi commerciali) tra Pedemontana e rete ferroviaria: Pedegronda ferroviaria, linee per Lecco, Chiasso, Molteno/Oggiono e Milano-Seveso |
| | | Interscambio di Monza Bettola | Promuovere azioni di coordinamento dei progetti e delle infrastrutture, che insistono su tre comuni diversi, sia al livello progettuale coordinando la sistemazione degli spazi costruiti e aperti, sia a livello di coordinamento delle fasi di cantiere dei diversi interventi, e di successiva gestione della mobilità. In particolare sarebbe opportuno prevedere, in un'area tanto congestionata, il controllo del traffico nella zona circostante e sulle arterie interessate (mediante monitoraggi dei flussi, dell'inquinamento atmosferico e acustico) per gestire i flussi di traffico, anche in tempo reale con l'uso di segnaletica variabile comandata da apposita centrale di controllo |
| | | Potenziamento aree di interscambio | L'attrattività delle stazioni e fermate delle linee su ferro (FS, FNM, MM, Tram) è elemento fondamentale per il trasferimento di utenti al trasporto pubblico. Non si tratta semplicemente di dotare stazioni e fermate di parcheggi per le auto e le bici (già questo comunque un obiettivo vista l'attuale carenza). Si tratta invece di pensare alle aree attorno a stazioni/fermate di interscambio come veri e propri luoghi urbani, dove la funzione di interconnessione sia unita ad altre funzioni utili per le migliaia di passeggeri in transito, ed anche per i quartieri circostanti (servizi, esercizi commerciali, ecc.). |
| Trasporto ferroviario metropolitano | Sulle linee esistenti la distanza tra le stazioni non consente di attivare un servizio ferroviario metropolitano | Linee ferroviarie esistenti | <ul style="list-style-type: none"> Prevedere nuove fermate in modo da realizzare sulle linee Monza-Lecco e Monza-Seregno un servizio metropolitano con fermate ogni 1-1,5 km. Più in generale è opportuno sviluppare uno studio di fattibilità per l'organizzazione di un servizio metropolitano, coinvolgendo l'intera rete su ferro esistente e progettata in Brianza, con la realizzazione di fermate e l'analisi delle interazioni di queste con i temi territoriali. Sviluppare progetto di integrazione tariffaria di bacino riferito all'intera area della Brianza, includente sia trasporto pubblico su ferro che su gomma, ed anche il parcheggio ai punti di interscambio. |
| Connessioni stradali est-ovest | La creazione o potenziamento degli assi a grande scorrimento potrebbe rendere più fluidi i flussi in direzione est-ovest, ma anche maggiore congestione nella viabilità locale connessa | Pedemontana | <ul style="list-style-type: none"> Estendere la progettazione ad un adeguato intorno della rete viaria locale, evitando di limitare il problema della connessione con la viabilità locale alla semplice realizzazione di grandi roatorie tra questa e le rampe di accesso. Prevedere una tariffazione che faciliti il libero utilizzo dell'arteria per spostamenti di breve raggio. Evitare l'interposizione di caselli di esazione tra viabilità locale e Pedemontana, che creerebbero situazioni di congestione sulla viabilità locale. Prevedere comunque stazioni di esazione ad elevata automazione, anche per il traffico passante lungo l'arteria. Prevedere monitoraggio del traffico e dell'inquinamento non limitato alla sola arteria ma esteso anche alla rete viaria direttamente interessata, al fine di attivare per tempo eventuali azioni correttive |
| | | Potenziamento A4 | La realizzazione della quarta corsia da Agrate verso Bergamo, e la mancata prosecuzione verso ovest, rischia di creare una situazione di congestione che si potrebbe ripercuotere anche sulle strade locali. Opportuno prevedere un monitoraggio del traffico, anche con riferimento alle possibili interazioni con la limitrofa area di interscambio di Monza Bettola. Per il medio-lungo periodo si potrebbe valutare la fattibilità di un potenziamento della A4 anche in direzione ovest, con eventuale galleria per il traffico passante, e declassamento della attuale autostrada in superficie ad asse di scorrimento a servizio locale. |
| Rete ciclabile | Diversi comuni della Brianza si sono impegnati negli ultimi anni nella realizzazione di piste ciclabili, che tuttavia sono poco utili se non connesse tra loro a formare una rete, e se non nel più generale sistema di mobilità | Reti ciclabili di adduzione a stazioni e fermate | <ul style="list-style-type: none"> Le reti ciclabili locali possono giocare un ruolo determinante per allargare la capacità di captazione di utenza di una fermata/stazione (non solo ferroviaria ma anche per le principali fermate del trasporto su gomma), riducendo contemporaneamente l'uso del mezzo privato, la necessità di parcheggi e la congestione attorno alla stazione. Le reti devono però essere tali, evitando le discontinuità ed essendo progettate secondo principi di sicurezza e tutela del ciclista, anche nelle aree di incrocio della viabilità. Nelle stazioni si dovrebbero inoltre prevedere parcheggi custoditi per le bici. Queste reti possono avere rilevanza intercomunale: non si tratta ovviamente di pensare ad una rete ciclabile sovracomunale con percorsi che attraversino l'intera Brianza, che avrebbe senso solo per attività di svago fine settimanale, bensì di coordinare, anche tra comuni confinanti dove esiste un urbanizzato senza soluzione di continuità, le reti ciclabili in modo da massimizzare l'adduzione di utenti a stazioni e fermate. Il tema è di interesse per la nuova provincia in quanto, se la singola rete di adduzione alla singola stazione può avere significato solo localmente, tuttavia l'estensione della politica a tutte le stazioni del servizio metropolitano ferroviario potrebbe dare risultati significativi ed incidenti sul complesso della mobilità della Brianza. |
| Coordinamento tra i | Rischio di congestione nel caso di avvio | — Pedemontana — Pedegronda | Studio di approfondimento sulle fasi temporali dei diversi cantieri, analisi delle interazioni e sovrapposizioni, e proposizione di misure di coordinamento per la programmazione dei tempi di realizzazione. |

Principali temi di rilevanza sovracomunale

| Tema | Problematica | Progetti | Considerazioni |
|--|---|--|--|
| cantieri per grandi opere | contemporaneo dei cantieri per le grandi opere. Elevati quantitativi di materiali da scavo (metropolitane, interrimento Valassina, trincee e gallerie Pedemontana e Pedegronda ferroviaria) che transitano su strade già congestionate, da portare a discarica | ferroviaria — Interrimento Valassina — Costruzione M1, M5 | Lo studio potrà anche approfondire la possibilità di utilizzare i materiali di scavo per la realizzazione dei rilevati di altre opere che si realizzano in contemporanea. I materiali di scavo per la Pedegronda ferroviaria, se non compatibili con i requisiti tecnici dei rilevati ferroviari (generalmente più restrittivi di quelli stradali), potrebbero essere riutilizzati in opere stradali, quali la Pedemontana. Nel caso di sfasamento temporale tra le fasi di cantierizzazione delle diverse opere, si potranno cercare siti da utilizzare quale stoccaggio temporaneo. Nel caso infine che il coordinamento temporale tra le diverse cantierizzazioni non sia percorribile, i materiali potranno essere utilizzati per la riqualificazione di siti di cave dismesse, comunque localizzati entro distanze contenute e verificando l'impatto su traffico e viabilità esistente. |
| Logistica merci | Diffusione di centri logistici sul territorio, con rilevanti impatti sul traffico e sul paesaggio | Impianti logistici, Interscambi ferro-gomma | <ul style="list-style-type: none"> • Promuovere il coordinamento per la realizzazione dei centri logistici in luoghi compatibili e facilmente accessibili. • Sviluppo di piattaforme logistiche ferro-gomma, a servizio delle merci con origine/destinazione in Brianza, che tuttavia posseggano dimensioni compatibili con il tessuto urbanizzato della nuova provincia |
| Servizi alle imprese | Scarsa dotazione di servizi per il sistema produttivo della Brianza | Monza come polo di servizi e di innovazione a servizio dei comparti produttivi della Brianza | <ul style="list-style-type: none"> • Gli insediamenti produttivi presentano spesso impatti a livello sovracomunale, e contribuiscono alla tendenza alla conurbazione. Accordo su criteri per la realizzazione di insediamenti industriali e artigianali che siano compatibili con le caratteristiche del territorio brianzolo (riuso aree dismesse, dimensioni compatte, delocalizzazione da aree residenziali, accessibilità, misure di mitigazione, inserimento paesistico, ecc.) • Promuovere un coordinamento su scuole di formazione, centri di assistenza alle imprese, centri di avvio al lavoro, e sviluppo di laboratori e centri di ricerca, sulla base delle necessità dei diversi comparti produttivi della Brianza. • Avviare azioni finalizzate a favorire la localizzazione di attività ad elevato contenuto tecnologico. • Sostegno allo sviluppo di attività produttive particolarmente impegnate sui temi dell'ambiente, anche con l'adozione di programmi coordinati di certificazione ambientale (es: adozione di loghi per i prodotti industriali realizzati in Brianza) • Organizzazione di centri di informazione, formazione e assistenza sulle migliori tecnologie disponibili (BAT: best available technologies) e il miglioramento dei cicli produttivi (LCA: life cycle assessment), al fine di innescare processi virtuosi di contenimento dell'impatto ambientale per le industrie della Brianza • Accordo per azioni volte allo snellimento delle procedure di autorizzazione e controllo, con l'integrazione di tutte le misure di riduzione degli inquinanti e di inserimento territoriale-ambientale del progetto (sul modello dell'IPPC, autorizzazione integrata ambientale) |
| Valorizzazione e centri commerciali naturali | Gli impatti dei centri commerciali hanno spesso carattere sovracomunale, sul sistema commerciale di vicinato, sulla viabilità e sull'inserimento paesistico | Grandi e medie strutture di vendita | Sviluppare un protocollo di coordinamento per la localizzazione delle Grandi e Medie strutture di vendita, per contenerne gli impatti, prevedere risorse per misure mitigative e compensative, e soprattutto utilizzarle come occasione per riqualificazioni urbane e rilancio dei sistemi commerciali naturali esistenti |
| Realizzazione servizi e funzioni di interesse sovracomunale | La realizzazione di servizi comporta consumo di suolo e utilizzo di ingenti risorse pubbliche. Necessario prevedere una rete di servizi di rilevanza sovracomunale a servizio della nuova provincia | Servizi con bacino di rilevanza sovracomunale | <ul style="list-style-type: none"> • Coordinamento tra comuni per ottimizzazione dei servizi e del loro utilizzo (anche promuovendo l'utilizzo dell'informatica) • Coordinamento per la localizzazione dei servizi rari • Dare priorità alla rifunzionalizzazione del patrimonio pubblico esistente e all'uso delle aree urbane dismesse • Collegamento dei servizi di rilevanza sovracomunale alla rete del trasporto pubblico. • Villa Reale come polo rappresentativo istituzionale, come sede di servizi museali, culturali e legati ai temi dell'ambiente e del paesaggio. Necessario inoltre risolvere in una logica di coordinamento sovracomunale il tema dell'accesso al parco, specie in occasione di grandi eventi, tramite strada, ferrovia, tram e bus all'esterno del parco, e limitando la circolazione interna con la realizzazione di un sistema di percorsi ciclopedonali. • Valorizzare il patrimonio storico-architettonico per attività legate alla cultura e al tempo libero |
| Contenimento fabbisogno energetico e inquinamento atmosferico | Continuo incremento del dispendio energetico e delle emissioni climalteranti | Adozione di tecnologie e politiche di risparmio energetico | <ul style="list-style-type: none"> • Accordi per contenimento dei consumi nell'ambito degli impegni sottoscritti a Kyoto. • Adozione di un osservatorio per il monitoraggio del consumo di energia e dell'inquinamento atmosferico nell'area della nuova provincia. • Adottare azioni che favoriscano azioni pilota di sperimentazione di tecnologie innovative. • Promuovere azioni per estendere capillarmente le sperimentazioni che hanno avuto successo (es: cogenerazione) • Promuovere la produzione di energia da fonti alternative (es: biomasse, anche in connessione con lo sviluppo e la gestione di un tessuto di aree verdi e boscate diffuso sul territorio della nuova provincia) • Proseguire nella direzione dei buoni risultati raggiunti ad oggi sul contenimento dei rifiuti da portare a discarica, attraverso l'ulteriore miglioramento del riciclo, ed il contenimento della produzione di rifiuti (campagne informative ai cittadini e ottimizzazione dei cicli produttivi) • Coordinamento sperimentazioni su sistemi di mobilità alternativi (mobility manager, bus a chiamata, car sharing, car pooling, ecc.) da estendere al complesso della provincia in funzione dei risultati della sperimentazione |
| Corridoi ecologici e aree a verde come salvaguardia del sistema urbano policentrico | L'estendersi della conurbazione sta gradualmente assorbendo le aree libere e chiudendo i varchi ancora esistenti nell'edificato | <ul style="list-style-type: none"> — Sviluppo di connettivo verde — Corridoi ecologici est-ovest | <ul style="list-style-type: none"> • Dare continuità strutturale alle aree verdi, oggi tendenzialmente frammentate ed isolate tra loro, al fine di recuperare l'immagine paesistica tradizionale della Brianza, ed anche al fine di creare un tessuto connettivo verde che ne salvaguardi la tradizionale organizzazione policentrica e che ne contrasti la tendenza all'urbanizzazione diffusa e disordinata del territorio. • Le aree protette e le aree naturali hanno in generale andamento nord-sud, seguendo le aste dei principali corsi d'acqua. Prevedere la creazione di corridoi est-ovest, utilizzando i varchi nell'edificato ancora esistenti, di connessione tra le aree naturali esistenti. • Concertazione di impegni per salvaguardare le aree di varco e per la progettazione alla scala di dettaglio della rete ecologica individuata dal piano provinciale. • Individuazione di risorse negli iter progettuali per la realizzazione di interventi a verde compensativi per rafforzare il grado di naturalità |
| Industrie a rischio di incidente rilevante | In alcuni casi le aree di potenziale danno ricadono su aree abitate e urbanizzate di comuni confinanti | Siti industriali a rischio | Necessario un coordinamento, a livello regionale o provinciale, per la delocalizzazione in siti compatibili delle industrie che sono oggi limitrofe ad aree abitate |
| Aste dei principali corsi d'acqua | Situazione di grave rischio per la sempre maggiore frequenza delle piene. Le acque inquinate stanno portando verso un progressivo impoverimento della biodiversità nelle aste fluviali | Difesa dalle piene e rinaturalizzazione dei corsi d'acqua | <ul style="list-style-type: none"> • Necessario tavolo di coordinamento regionale, con la partecipazione di comuni e province, per definire gli interventi lungo le aste, tenendo anche in considerazione la necessità di limitare l'interferenza con gli aspetti naturalistici ed ecologici dei corsi d'acqua. • Privilegiare ove possibile l'adozione di opere a basso impatto (tecniche di ingegneria naturalistica, aree di laminazione naturali, ecc.) sul territorio e sul sistema naturalistico. • Coordinamento di enti e soggetti competenti sulle aste fluviali, anche di tipo volontario quali i "contratti di fiume", per controllare gli scarichi, migliorare la qualità delle acque, mantenere il bilancio idrico riducendo i prelievi o riciclando le acque grigie, prevedere progetti di rinaturalizzazione |