



Gruppo Naturalistico della Brianza

**ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA
DELLA NATURA IN LOMBARDIA – ODV**

Iscritta nel Registro Regionale del Volontariato
Aderente alla Federazione Nazionale Pro Natura
22035 Canzo (Co) - C. P. 24 - Tel. 031-6824.29

SEZIONE DI CUSANO MILANINO

via Costanza 4, tel. 02-6640.1390

umbertoguzzi1@gmail.com

Cusano Milanino, 21 dicembre 2021

Spett.li

COMUNE di CUSANO MILANINO

comune.cusano-milanino@pec.regione.lombardia.it

Sindaco Valeria Lesma

sindaco@comune.cusano-milanino.mi.it

Vice Sindaco e Assessore Cultura Maggi Elena

e.maggi@comune.cusano-milanino.mi.it

Assessore Ambiente e Verde pubblico Gorini Federica

f.gorini@comune.cusano-milanino.mi.it

Assessore Scuola Cerutti Alessandra Maria

a.cerutti@comune.cusano-milanino.mi.it

Assessore Opere e Lavori pubblici Cordini Ivan

i.cordini@comune.cusano-milanino.mi.it

Assessore Bilancio Rossini Silvio

s.rossini@comune.cusano-milanino.mi.it

Presidente Consiglio Comunale Carioti Matteo

presidenza@comune.cusano-milanino.mi.it

Vice Presidente Consiglio Comunale Zanco Mario

m.zanco@pec.comune.cusano-milanino.mi.it

Gruppo consiliare: “Lega Salvini Lombardia” Basile Riccardo

r.basile@pec.comune.cusano-milanino.mi.it

Gruppo consiliare: “Cusano Milanino Cambia” Gerbella Alessio

a.gerbella@pec.comune.cusano-milanino.mi.it

Gruppo consiliare: “Forza Italia” Spinosa Massimiliano

m.spinosa@pec.comune.cusano-milanino.mi.it

Gruppo Consiliare: “Fratelli d’Italia” Reitano Antonino

a.reitano@pec.comune.cusano-milanino.mi.it

Gruppo Consiliare: “Misto” De Luca Claudio

c.deluca@pec.comune.cusano-milanino.mi.it

Gruppo consiliare: "Partito Democratico" Vitti Carlo
c.vitti@pec.comune.cusano-milanino.mi.it

Gruppo consiliare: "Cusano Milanino Ambientalista e Solidale"
Ghirardello Luciano
l.ghirardello@pec.comune.cusano-milanino.mi.it

Gruppo consiliare: "Lista civica Fare di più" Cazzaniga Francesco
f.cazzaniga@pec.comune.cusano-milanino.mi.it

Consigliere regionale Piccirillo Luigi
luigi.piccirillo@consiglio.regione.lombardia.it

Consigliere regionale Pizzul Fabio
fabio.pizzul@consiglio.regione.lombardia.it

Pro Natura Lombardia coordinatore Rainini Franco
vivnatur@tin.it

ERSAF Contratti di Fiume ing. Kian Dario
Dario.Kian@ersaf.lombardia.it

**OGGETTO: Comune Cusano Milanino, parcheggi in progetto in via Azalee e via Stelvio
richiesta confronto e sospensione istruttorie - lettera aperta**

Gent.mi tutti in indirizzo,

con riferimento ai parcheggi in oggetto, da ormai diverse settimane ed a più riprese il Gruppo Naturalistico della Brianza Cusano Milanino unitamente al Coordinamento Pro Natura Lombardia - che è noto essere da anni particolarmente impegnati sui temi della gestione delle acque meteoriche con proposte concrete per incentivare la de-impermeabilizzazione del suolo -, **hanno pubblicamente** (intervento GNB al convegno "*Il verde urbano nella città giardino, quale futuro?*" Cusano Milanino 20 novembre u.s.) **e privatamente dichiarato alle signore Sindaco e Assessore all'Ambiente la disponibilità ad evidenziare criticità e suggerire proposte costruttive ed alternative rispetto a quanto ad oggi risulta che l'amministrazione comunale abbia approvato** e che l'istruttoria comunale non dimostra di aver valutato.

Accennandole in parte al telefono, trovando conferma a quanto sopra ipotizzato ed apprendendo di una tempistica molto compressa per la presentazione delle richieste di finanziamento regionale, **si è concordata l'opportunità di un incontro diretto**, meglio ancora se "in situ", **finalizzato da parte nostra ad illustrare come, dove e perché i progetti è opportuno siano rivisti** per spendere in maniera più efficace, efficiente ed economica le risorse finanziarie comunali e regionali.

Ad oggi **nessuna comunicazione in proposito è ancora giunta** ed il tempo (anche per un possibile ed auspicabile aggiornamento dei progetti) diventa sempre più limitato, stanti le scadenze che ci sono state dichiarate.

Già in passato altre opere pubbliche - controproducenti oltre che inopportune ed inutilmente dispendiose - sono state "imposte - giustificate" anche con la motivazione che i relativi progetti erano "già finanziati da enti / istituzioni sovralocali e pertanto non più modificabili".

Al Milanino il viale Buffoli ne raccoglie già un triste, ricco, campionario: evidente a chiunque lo percorra ed al quale non vorremmo che anche l'Amministrazione Lesma aggiungesse l'ennesimo sfregio di un ulteriore "fatto compiuto".

Chiediamo perciò una sospensione delle procedure in oggetto fino a quando non avverrà l'incontro auspicato (e promesso) e **vengano considerate anche le nostre argomentazioni** così come (almeno a quanto risulta) sono stati ascoltati / acquisiti i pareri di altre realtà del territorio.

A beneficio di chi è in indirizzo senza piena conoscenza dei fatti ma per varie ragioni interessato e doverosamente coinvolto (gli assessori ciascuno per gli aspetti relativi alla propria delega, il presidente del Consiglio Comunale perché in altra circostanza aveva fatto riferimento ai "doveri del buon padre di famiglia" per evitare sperperi di denaro pubblico, gruppi consiliari, associazioni e consiglieri ed uffici regionali con cui abbiamo interlocuzione diretta, visto che si sta parlando dell'utilizzo anche di fondi stanziati da Regione Lombardia), limitandoci in questa occasione al progetto per via Azalee riportiamo di seguito le informazioni ad oggi in nostro possesso e le più evidenti criticità, da sole bastevoli a far accantonare il progetto.

Via AZALEE: un NUOVO PARCHEGGIO? - La LEZIONE dei TOPI e del FORMAGGIO

INFORMAZIONI PRELIMINARI DISPONIBILI

Metropolis, n. 1 (gennaio-febbraio 2021): a pag. 4, il consigliere regionale Pase elenca una serie di opere pubbliche che definisce "strategiche" per i comuni interessati (essendogli state richieste dai rispettivi sindaci) e per le quali vanta di aver ottenuto il finanziamento grazie all'utilizzo del fondo "Contributi regionali per la ripresa economica". Al comune di Cusano Milanino assicura che andranno 50.000 € per un parcheggio in via Azalee.

Il Gazzettino metropolitano n. 9 2021 (21 ottobre): a pag. 17 riferisce l'annuncio della Giunta cittadina sull'arrivo di due nuovi parcheggi (già finanziati) in città: "il rifacimento del parcheggio di via Stelvio 39 e la creazione di una nuova area in via Azalee". Nel testo **si sottolinea con enfasi** (ma con alcune contraddizioni nel "virgolettato") **il fatto che queste opere concorreranno alla corretta gestione delle acque meteoriche favorendone l'infiltrazione al suolo.**

Dallo studio di fattibilità comunale (approvato con **DGC n. 107 del 16/09/2021**) il parcheggio di via Azalee è definito come intervento di "riqualificazione urbana", risulterà costituito da **16-17 posti auto per un importo complessivo di 69.000 €** con l'obiettivo di "evitare il parcheggio selvaggio". Si prevede l'invio in fognatura (previa disoleazione) delle acque di "prima pioggia" e l'immissione in pozzo perdente delle successive.

OBIEZIONI

Premesso che **suona come una beffa la dichiarazione che un parcheggio al posto di un prato sia una soluzione per rilanciare l'economia, per riqualificare uno spazio urbano, e per uscire** (magari "ecologicamente"?) **dalla pandemia**, che dunque sembra non averci insegnato proprio nulla... (**ancor più grave sarebbe l'eventualità, ventilata da alcuni, che possa addirittura essere finanziato con fondi destinati alla de-impermeabilizzazione del suolo**)

il parcheggio in progetto:

1. **non risolve il problema per cui risulta pensato:** all'orario di uscita dalla scuola parcheggiano nei suoi pressi, contemporaneamente e più o meno abusivamente, oltre 150 autoveicoli;
2. **è diseducativo proprio per i bambini:** il tollerato parcheggio abusivo sul prato, anziché essere contrastato è di fatto premiato "regolarizzando" l'illegalità;
3. **un prato** - ancor più se arricchito di alberi e arbusti - **è sempre una migliore soluzione per la gestione delle acque meteoriche** (come quantità ma anche come qualità) rispetto a

- qualsiasi manufatto - qualunque sia la capacità drenante di esso - , **ed assomma anche molteplici altre valenze ambientali e sociali che nessuna superficie artificiale può avere;**
4. **è una palese contraddizione, urbanistica, paesaggistica, ecologica** (con buona pace di tutte le argomentazioni, poi disattese dai fatti, su “corridoi verdi” e simili strutture / infrastrutture verdi ribadite ad ogni convegno, incluso quello recente sopra citato) il collocare un parcheggio proprio dove si incontrano Città Giardino, Parco Nord Milano e Parco GruBria;
 5. **pavimentarla non sembra essere la migliore soluzione possibile per “riqualificare” (sic!) una superficie verde** compattata dalle ruote degli autoveicoli;
 6. **l’Amazzonia è anche a casa nostra**, perché scandalizzarsi se altri disboscano le foreste tropicali per ragioni economiche quando noi stessi rinunciamo al poco verde che ci resta (di cui ogni metro quadrato è sempre più indispensabile) per evitare pochi passi in più a piedi?

Tutto ciò impone di ricordare l’arguta osservazione dell’ing. Manfredo Orlandi, fra i fondatori del Comitato per il Tram: **“pensare di risolvere il problema del traffico realizzando parcheggi è come credere di potersi liberare dai topi lasciando in giro il formaggio”**.

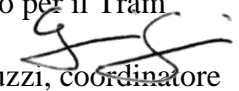
Riflessione elettorale: saranno in maggior numero i pochi genitori contenti per i pochi posti del parcheggio di cui (forse) potranno usufruire per pochi minuti o **i cittadini scontenti** di sapere che il Comune di Cusano Milanino spende 69.000 € di fondi pubblici **per un parcheggio che, per tutto il resto del giorno, sarà deserto come quello ben più ampio, già esistente ed inutilizzato appena oltre i binari del tram?**

Riflessione finale: pur non disponendo delle informazioni di cui è in possesso l’Amministrazione Comunale e non potendo ovviamente proporre una progettazione alternativa già compiutamente definita (ma siamo in grado di fornire alcune linee- guida e suggerimenti facilmente attuabili, **anche per gestire con più ordine l’afflusso delle automobili**), ci pare del tutto evidente che **sia le attività economiche** (ad esempio la filiera della produzione e costruzione del verde) **sia il benessere della collettività trarrebbero maggior vantaggio dall’utilizzo dei fondi oggi finalizzati a soli 16 posti auto qualora fossero utilizzati per:**

1. **de-impermeabilizzare il vicino parcheggio** sopra citato, **con dispersione delle meteoriche in superficie e NON in pozzo perdente**, meglio ancora se **arricchendolo con alberi di prima grandezza inseriti con un pensiero-disegno paesaggistico** fra gli stalli, e non pensando unicamente a massimizzare questi ultimi come purtroppo usualmente avviene distribuendo nel tessuto cittadino deserti d’asfalto con alberelli dalla crescita stentata; **NB i parcheggi sono gli unici spazi urbani nei quali è possibile realizzare veri e propri boschetti con alberi di alto fusto e connessi benefici al comfort urbano** nell’immediato intorno ed oltre (considerazioni valide anche per il parcheggio di via Stelvio); Si veda in proposito quanto già **argomentato nel 2007 nei due articoli allegati de Il Floricoltore: ottobre e novembre** di quell’anno.
2. **acquistare e mettere a dimora materiale vegetale a bassa manutenzione ma paesaggisticamente d’effetto per impedire la sosta abusiva sugli spazi inerbiti**, in via Azalee ma anche in altri luoghi ben evidenti e conosciuti sia al Milanino sia nell’intero territorio comunale, **per restituirli alle loro plurime funzioni.**

Restiamo a disposizione per eventuali necessità di chiarimenti ed in attesa di cortese riscontro per concordare un incontro costruttivo - operativo per poterci confrontare direttamente. Cordiali saluti.

Gruppo Naturalistico della Brianza Cusano Milanino
Comitato per il Tram


Giovanni Guzzi, coordinatore
e Consiglio Direttivo

Salvatore Miletta, Gianfranco Torresin

ALBERI E AUTOMOBILI: NEMICI... AMICI?

di GIOVANNI GUZZI

Con fatica potremmo trovare nelle nostre città qualcosa di tanto incompatibile quanto gli alberi per le automobili. È esperienza consueta cui, in questa rubrica, già in passato abbiamo fatto più di un riferimento.

Ne scriviamo di nuovo, cominciando dal **privato**. Accade spesso che, appena entrato in possesso di un'**abitazione con giardino**, il nuovo proprietario si affretti a rinunciare a parti di esso, anche significativamente rilevanti, per fare posto a box interrati e relative rampe di accesso, ampliarne di già esistenti in superficie, pavimentare con pietra o cemento i **posti auto** ed i percorsi per raggiungerli... Non sia mai detto che un filo d'erba o uno schizzo di terra possano intaccare lo splendore immacolato di una carrozzeria o la nera eleganza di uno pneumatico!

Una priorità d'intenti, per dotare

l'auto di tutti i comfort ad essa necessari, che non si lascia intralciare dalla preesistenza di un albero, anche se di particolare pregio: difficilmente un Ufficio Ecologia ne vieterebbe l'abbattimento funzionale ad un'edificazione.

E le sanzioni per violazioni dei regolamenti comunali hanno importi troppo bassi per disincentivare operazioni edilizie ben più remunerative. Anche le eventuali prescrizioni di piantagioni sostitutive vengono, in genere, ottemperate con la messa a dimora di alberi di taglia ben inferiore a quelli abbattuti e senza verifica dell'attecchimento a lungo termine.

Passando al **pubblico** le cose non vanno meglio! Le auto hanno un'insaziabile fame di spazio, per spostarsi, ma anche per stare ferme!

In entrambi i casi, poiché nel tessuto urbano delle nostre città, ormai saturate di edifici, è possibile intervenire solo nelle fasce o negli spazi verdi residui (inclusi parchi e giardini), **sono sem-**

pre gli alberi a soccombere in nome delle esigenze della mobilità.

Ecco, così, che si moltiplicano **nuove strade e nuovi raccordi**, che il continuo aumento dei veicoli in circolazione rende ben presto a loro volta insufficienti e, lungo le strade, tutto è lecito per ricavare posti auto.

La massiccia sosta abusiva trasforma i parterres erbosi dei grandi viali alberati in parcheggi in terra battuta, con grave danno per gli apparati radicali. Ma nessuno la sanziona, per non suscitare le proteste dei residenti, che arrivano puntuali anche quando tecnici pubblici coraggiosi (è proprio il caso di dirlo) tentano di riportarli alla funzione originaria. Più semplice, allora, "riqualificarli" pavimentandoli definitivamente e lasciando ai nuovi alberi tornelli di dimensioni minime, per non sottrarre spazio alla sosta, condannandoli così ad una rapida morte o ad una vegetazione stentata.

Lo stesso accade per la realizzazio-



Foto: G. Guzzi



Foto: G. Guzzi

Le auto e le esigenze di una mobilità meno congestionata – che condizionano le scelte urbanistico-politico-viabilistiche – costituiscono oggi forse l'unica realistica possibilità di realizzare aree verdi significative in città!

ne di **nuove aree parcheggio**, proposte anche dove non ne è accertata la reale pubblica necessità, ma solo quella privata di operatori cui vengono date in concessione.

Agli spazi insufficienti bisogna poi aggiungere i puntuali **errori** nella scelta della stagione di messa a dimora (dimenticando che un albero non è una panchina o un lampione!), i substrati inadatti per qualità (spesso macerie di cantiere sotto uno strato superficiale di terra) o profondità... e la scelta delle piante, non orientata dalla loro funzionalità ecologica e ornamentale, ma più legata a eventuali controindicazioni rispetto alle carrozzerie, che potrebbero sporcarsi con foglie o frutti, a pretestuose ragioni di visibilità o alle prescrizioni del Codice della strada che, imponendo distanze dalla sede stradale superiori a quella di possibile ribaltamento di un albero, limitano molto le possibilità di nuovi impianti significativi, o li rendono del tutto impossibili.

Con queste premesse i risultati non potrebbero essere diversi da quelli sotto gli occhi di tutti: **nuovi impi-**

ti arborei urbani insignificanti o senza prospettive di crescita dignitosa, ed alberi preesistenti danneggiati per gli urti alla base del fusto da parte degli autoveicoli in manovra, per le ferite al castello causate dai mezzi più alti, o per gli impatti violenti causati dagli incidenti!

Un quadro deprimente, eppure... riflettendo, anni fa, in fase di revisione di un regolamento regionale del verde, abbiamo colto quanto proprio le auto e le esigenze di una mobilità meno congestionata – che condizionano le scelte urbanistico-politico-viabilistiche – costituiscano oggi forse l'unica realistica possibilità di realizzare aree verdi significative in città!

Confidando di avere incuriosito qualcuno dei nostri lettori, **torneremo sul tema con il necessario approfondimento**, sottolineando, in chiusura, la personale soddisfazione suscitataci dal vederlo in calendario fra i convegni svoltisi al Flormart autunnale, nel settembre appena trascorso (“Dal parking al park-green: le aree parcheggio come occasioni di paesaggio”). ♣

Le auto: una chance per gli alberi!

di GIOVANNI GUZZI

Titolo paradossale, non v'è dubbio! Visto anche quanto abbiamo scritto al riguardo in questa rubrica nel mese di Ottobre.

Eppure è proprio nello sconcertante panorama della consueta pratica di continua erosione del verde urbano da parte del "cemento", specie quello a servizio della mobilità automobilistica, che possiamo intravedere una possibilità di migliorare la qualità del verde in città.

E più che alla mobilità, è agli interventi a servizio della "sosta" che facciamo riferimento.

Proviamo a spiegarci, riflettendo su quali sono alcune fra quelle che, in troppi, giudicano essere le **"controindicazioni" alla presenza degli alberi in città.**

Innanzitutto, l'ingombro delle chiome, che interferiscono con le linee aeree e con gli stessi volumi degli edifici. Ragione per cui **molti assessori comunali, ed i rispettivi tecnici, ritengono che in città, salvo che nei parchi, non vi sia spazio per alberature di prima grandezza** e ci si debba limitare ad impiantare alberelli che hanno un'insignificante funzionalità ecologica per ombreggiamento, riduzione degli inquinanti, raffrescamento...

D'altronde, alberi con dimensioni maggiori avrebbero problemi, e ne potrebbero determinare, anche in relazione ad apparati radicali che, oltre a poter interferire con i sottoservizi, hanno necessità di proporzionali superfici non pavimentate,



Foto: G. Guzzi

che tanta fatica si fa a sottrarre alle necessità degli autoveicoli... Non diciamo dei pedoni perché, ormai, specie nelle grandi città, i marciapiedi sono diventati una "normale" espansione dei luoghi di sosta delle auto, tanto abusiva quanto sciaguratamente tollerata!

Se, quindi, escludiamo i parchi, sempre troppo pochi, e le piazze, anch'esse limitate, vediamo che **i parcheggi**, grandi e piccoli, a margine delle strade o svincolati da esse, sono i più diffusi luoghi dove l'edificato urbano si apre e gli edifici risultano, di conseguenza, meno addossati gli uni agli altri ed alle strade stesse.

Si vede, quindi, come questi spazi siano **i più adatti alla crescita di alberi di grandi dimensioni**, ai quali si può consentire di svilupparsi liberamente... oltretutto senza la necessità di interventi onerosi di contenimento e manutenzione.

E qui non ci si riferisce ai **parcheggi sotterranei**, nell'ambito dei quali, anche per farli "digerire" ai residenti, è sempre prevista una



sistemazione a verde in superficie che, però, nella realizzazione concreta è sempre meno riuscita rispetto ai "rendering" di presentazione.

Sono di sicuro presenti a tutti i lettori i parcheggi appena consegnati, dove tutto è nuovo ed in ordine, mentre gli alberi, freschi di vivaio, mostrano già gravi difficoltà vegetative per cui, qualora anche arrivassero alla stagione successiva, rimarrebbero comunque alberi già minati, più facilmente soggetti a degrado, attacchi di funghi o insetti,

meno resistenti agli stress ambientali (siccità, gelo, inquinamento...) senza brillanti prospettive di diventare alberi significativi, sia dal punto di vista ornamentale sia da quello della funzionalità ecologica, così importante, come abbiamo visto in altre occasioni su queste pagine.

Quelli a cui ci riferiamo in questa occasione sono, invece, tutti gli interventi, molto più quotidiani ed ordinari, di adeguamento e manutenzione stradale.

Nei **parcheggi**, in questo caso **a raso e non in-**



terrati, non ci sono problemi di profondità di terreno utile allo sviluppo delle radici né di carichi da sostenere. Quindi, sono i più adatti alla collocazione di grandi alberi per i quali, una volta innalzato il palco per evitare interferenze con i mezzi più alti che potrebbero utilizzarli, e scelte con intelligenza le varietà, quelli che si ottengono sono soltanto vantaggi: per le auto, che vi possono sostare all'ombra, nei caldi mesi estivi, e per tutti gli edifici che vi si affacciano.

Nel tempo, in queste situazioni, si possono ricreare veri e propri "boschetti".

Anche le esigenze degli apparati radicali possono essere garantite semplicemente da un disegno di spazi e percorsi, che non si limiti ai consueti allineamenti ortogonali di stalli auto, suddivisi da aiuole striminzite e residuali, ma, **con un minimo di sforzo progettuale aggiuntivo, i risultati possono essere di grande efficacia, e senza richiedere particolari sacrifici di spazi per la sosta.**

Questo vale ancor più per **i grandi parcheggi adiacenti alle aree fiera o ai centri commerciali**: utilizzati appieno solo in giorni o periodi particolari e, per il resto, sottoutilizzate distese di cemento: con una progettazione più attenta al verde possono diventare elementi positivi del paesaggio urbano.

Grazie non soltanto alle alberature, ma anche alle superfici erbose, che studi più che trentennali garantiscono efficaci: anche senza "armature" ed anche in luoghi di intenso utilizzo.

Con soddisfazione abbiamo trovato conferma di queste nostre riflessioni nei molteplici esempi di soluzioni praticabili presentate al Flormart di settembre nel corso del convegno "Da park-ing a park-green".

L'auspicio è che non rimangano patrimonio di pochi, ma sempre più si diffondano nella pratica quotidiana degli interventi pubblici e privati.

Che l'applicazione pratica di questi concetti sia una strada davvero percorribile lo dimostra anche **l'interessante esempio cui si riferiscono le foto che pubblichiamo**. Nei primi anni 2000, il Comune di Bellusco (Milano) ha disegnato un parcheggio adiacente alla sede comunale non "a prescindere" bensì "attorno" e considerando le esigenze degli alberi preesistenti.

Il risultato è molto soddisfacente, sia paesaggisticamente, perché gli alberi hanno già dimensioni significative senza dover attendere decenni, sia funzionalmente per le modalità del suo utilizzo.

E più che di un parcheggio per auto è evidente che si può parlare di "auto parcheggiate in giardino"! ♣