

**Appello**

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Bene Signori, i presenti sono 29 e pertanto con 29 Consiglieri presenti dichiaro aperta e valida l'assemblea. Prima di procedere all'esame dei vari punti all'OdG do notizia di alcuni eventi. Il gruppo consiliare "Moderati per Saronno" in pratica si è sciolto ed è sorto, come leggo qui dalla lettera... "I sottoscritti Consiglieri Comunali Cesare Cenedese e Pierluigi Gilli del gruppo consiliare "Moderati per Saronno" hanno l'onore di comunicare alla Signoria Vostra, a seguito del passaggio di una Consigliera ad altro Gruppo Consiliare, di avere nominato Capogruppo il Consigliere Cesare Cenedese e di avere mutato la denominazione del Gruppo Consiliare stesso in "Unione Saronnese di Centro - Moderati per Saronno", con il simbolo di cui all'intestazione della presente".

Altra notizia che devo dare è che il Consigliere Laura Manzella comunica di aver receduto dal gruppo di appartenenza dei "Moderati per Saronno" e di essere andata a far parte del gruppo consiliare di "Alleanza Nazionale". In merito c'è anche la lettera di accettazione da parte del Capogruppo, prof. Paolo Strano. Grazie e ora passiamo ad esaminare il primo punto all'OdG.

COMUNE DI SARONNO

Consiglio Comunale del 23 novembre 2005

**DELIBERA N.59 DEL 23/09/2005**

OGGETTO: Approvazione verbali precedenti sedute del 29 settembre e dell'11 ottobre 2005.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Prego i signori Consiglieri di votare per alzata di mano l'approvazione del verbale della seduta del 29 settembre 2005: votare per cortesia i favorevoli. Bene, il verbale... prego Signori, votare per alzata di mano: ripetere per cortesia. Bene Signori, il verbale della seduta del 29 settembre 2005 è approvato con 28 voti favorevoli e 1 astenuto, il Consigliere Di Fulvio.

Ora votiamo, sempre per alzata di mano, per approvare il verbale della seduta dell'11 ottobre 2005: votare per cortesia. Bene Signori, il verbale della seduta dell'11 ottobre 2005 è approvato con 26 voti favorevoli e 2 astenuti. Correggo: i presenti non sono più 28 come ho detto all'inizio, ma apprendo dal signor Segretario che sono 29. Pertanto i favorevoli sono 27 e gli astenuti sono 2, Leotta e Di Fulvio.

Grazie. Signori, passiamo a esaminare il punto 2.

COMUNE DI SARONNO

Consiglio Comunale del 23 novembre 2005

**DELIBERA N.60 DEL 23/09/2005**

OGGETTO: Sostituzione componente di maggioranza nella Commissione Programmazione del Territorio.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Qui dobbiamo procedere all'elezione con voto segreto, pertanto chiamo quali scrutatori il Consigliere Tettamanzi, il Consigliere Azzi e il Consigliere Di Fulvio: grazie. Possono votare con voto segreto solo la maggioranza, perché si tratta di sostituire un Consigliere della maggioranza. Quindi votare, grazie.

**Votazione segreta**

Signori, un attimo di attenzione: do l'esito della votazione a scrutinio segreto tra i Consiglieri della maggioranza per l'elezione di un componente nella Commissione Programmazione del Territorio. Hanno riportato voti: Cenedese 12 voti, Strano 5 voti. Pertanto viene eletto a far parte della Commissione Programmazione del Territorio il Consigliere Cenedese.

Adesso Signori votiamo un attimino per alzata di mano l'immediata eseguibilità di questa delibera: votare, grazie. Per l'immediata eseguibilità può votare anche la minoranza, perché si tratta di dare corso a questa delibera senza il rispetto dei tempi per la pubblicazione, quindi per renderla immediatamente efficace: grazie, votare. Allora la delibera viene dichiarata immediatamente eseguibile con la seguente votazione: 28 voti a favore e 1 astenuto, il Consigliere Strada.

Grazie, ora passiamo a esaminare il punto all'OdG n. 3.

**COMUNE DI SARONNO**

**Consiglio Comunale del 23 novembre 2005**

OGGETTO: Istituzione e disciplina Commissione Consiliare in materia di contributi ex L. 328/2000. Nomina dei componenti.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Do la parola all'Assessore Renoldi, che l'ha chiesta.

**SIG.RA ANNALISA RENOLDI (Assessore RISORSE - Vicesindaco)**

Prima di passare la parola all'Assessore Raimondi, che illustrerà il contenuto di questa delibera, voglio solo informare il Consiglio Comunale che la documentazione a loro mani è modestamente diversa rispetto a quella che andremo ad approvare stasera, nel senso che stasera votiamo l'istituzione e la disciplina di una Commissione Mista e non solo Consiliare: la modifica che mi fa dire che la Commissione è Mista e non Consiliare sta nella seconda pagina della delibera, dove si parla di composizione e durata della Commissione stessa. Il nuovo testo dice: 5 componenti, di cui n. 3 dovranno appartenere alla maggioranza - n. 2 Consiglieri Comunali e n. 1 anche non Consigliere Comunale - e n. 2 alla minoranza - 1 Consigliere Comunale e 1 anche non Consigliere. In parole molto chiare significa che i membri che faranno parte di questa Commissione, uno per la maggioranza e uno per la minoranza, potranno - attenzione, non dovranno: potranno - essere anche non Consiglieri Comunali. Questo per favorire la partecipazione a questa Commissione di esperti esterni che non siano Consiglieri.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Bene, grazie. Do la parola all'Assessore Raimondi: prego Assessore, a lei.

**SIG.RA ELENA RAIMONDI (Assessore SERVIZI PERSONA)**

Semplicemente per ricordare che avevamo già annunciato la costituzione di questa Commissione tempo fa: l'andiamo adesso a formalizzare e ad eleggere i membri che ne faranno parte. La legge 328 è la legge quadro del sistema integrato sui servizi sociali, quindi riguarda tutti quegli interventi che poi vengono realizzati con quello strumento che la Regione chiama Piano di Zona. Per cui diamo il via e ratifichiamo questa nuova Commissione.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Assessore Raimondi. Se nessuno deve intervenire passiamo a eleggere questi componenti della Commissione. Cedo la parola al Consigliere Busnelli Giancarlo che l'ha chiesta: prego.

**SIG. GIANCARLO BUSNELLI (Consigliere LEGA NORD - LEGA LOMBARDA)**

Io volevo dire che non sono sicuramente d'accordo su quanto ha detto poco fa l'Assessore Renoldi, perché effettivamente il fatto anche per la minoranza di poter proporre un Consigliere Comunale e magari un consulente esterno avrebbe potuto sicuramente dare la possibilità magari di proporre da parte mia un consulente esterno che poteva sicuramente magari essere... anche magari l'opposizione poteva essere d'accordo a votarlo, soltanto che non avendo avuto i tempi... noi non sapevamo di questa cosa, per cui penso che sia una delibera sulla quale ritengo che si debba votare un'altra sera, in modo tale da dare il tempo eventualmente di valutare se c'è la possibilità di avere una persona la cui scelta possa essere condivisa dall'opposizione. Cioè, mi sembra una cosa abbastanza normale: non so se la maggioranza, se i Consiglieri di maggioranza erano già al corrente di questa cosa, di questa modifica e quindi loro potrebbero... sicuramente magari lo sapevano già e potrebbero già proporre una persona esterna non Consigliere Comunale, cosa alla quale noi non possiamo ricorrere. Per cui io chiedo che questa delibera venga rimandata al prossimo Consiglio Comunale, che potrebbe essere lunedì. Quindi magari chiedo di poterla mettere in votazione se gli altri sono d'accordo. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Busnelli. Cedo la parola all'Assessore Renoldi che l'ha chiesta: prego Assessore.

**SIG.RA ANNALISA RENOLDI (Assessore RISORSE - Vicesindaco)**

Consigliere, io faccio presente che la nascita di questa Commissione, tanto voluta anche da importanti rappresentanti dell'opposizione, ha avuto una gestazione decisamente lunga: siamo ormai forse a più di un anno dal momento in cui si chiese l'istituzione di questa Commissione. Faccio anche presente che nel caso in cui si dovesse decidere in un secondo tempo di nominare all'interno di questa Commissione un membro che non sia Consigliere Comunale nulla lo impedisce: c'è sempre l'esercizio delle dimissioni. Per cui onestamente rinviare un'altra volta mi sembra eccessivo, comunque non ho problemi a mettere in votazione la sua proposta.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Assessore Renoldi. Ha chiesto la parola il Consigliere Marzorati: prego Consigliere, a lei la parola.

**SIG. MICHELE MARZORATI (Consigliere FORZA ITALIA)**

Ho ascoltato le motivazioni di Busnelli e mi sembra di poterle accettare, per cui possiamo penso rinviare la votazione a lunedì: mi sembra che sia una cosa fattibile.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Marzorati. C'è qualche altro che vuol dire qualcosa in merito? Bene Signori, cosa facciamo allora? Poniamo in votazione per un rinvio? Votiamo per il rinvio di questo OdG alla prossima seduta di lunedì. Bene Signori, per cortesia, votiamo allora per il rinvio di questo argomento alla trattazione nel prossimo Consiglio Comunale di lunedì 28 novembre. Prego, votare per alzata di mano chi è favorevole. Bene Signori, la trattazione dell'argomento di cui al punto 3 dell'OdG - "Istituzione e disciplina della Commissione Consiliare in materia di contributi ex L. 328/2000" - viene rinviata al Consiglio Comunale previsto per lunedì 28 novembre 2005.

Bene, ora passiamo alla trattazione del punto 4 all'OdG.

Signori un attimo, che l'Assessore Riva è impegnato al momento.

Va bene Signori, se siamo tutti d'accordo passiamo a trattare il punto successivo, il punto 5 e poi torniamo sul punto 4.

Bene Signori, in attesa che possa prendere la parola l'Assessore Riva, se tutti siamo d'accordo possiamo passare a trattare il punto 7 dell'OdG.

COMUNE DI SARONNO

Consiglio Comunale del 23 novembre 2005

**DELIBERA N.61 DEL 23/09/2005**

OGGETTO: Comunicazioni di delibera adottate dalla Giunta Municipale.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Si tratta di una comunicazione da parte della Giunta ed esattamente si tratta della delibera 262 del 18 ottobre 2005 inerente al prelevamento dal fondo di riserva.

Ecco, l'Assessore Riva si è liberato dall'impegno, quindi possiamo tornare a trattare il punto 4 all'OdG.

COMUNE DI SARONNO

Consiglio Comunale del 23 novembre 2005

**DELIBERA N.62 DEL 23/09/2005**

**OGGETTO:** Modifica convenzione Condominio "La Nuova Colombara" - art. 31 comma 45 e seguenti della L. 448/1998. Intervento in via Piave, 67. Trasformazione del diritto di superficie in diritto di proprietà.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Assessore Riva, a lei la parola.

**SIG. PAOLO RIVA (Assessore PROGRAMMAZIONE TERRITORIO)**

Grazie. Allora, tema già interpretato in altri casi: mi sembra che sia sufficientemente chiaro. Passiamo da un diritto di superficie alla piena proprietà un condominio che insiste su una superficie di 2mila mq: sono 18 gli appartamenti. 11 hanno già aderito a questa nuova iniziativa: entrano a pieno titolo in possesso completo del loro appartamento, ne possono disporre come vogliono. Usciamo da queste logiche un po' strane dei diritti di prelazione, che in realtà - abbiamo visto - diventano poi una cosa un po' strana e a volte vessatoria nei confronti dei cittadini da esercitare. All'Amministrazione ritornano in proprietà i 400 mq di parcheggi che erano esistenti in quest'area. Questo cambiamento del diritto di superficie a diritto di proprietà è stato quantificato e per questa prima tranche di 11 proprietari arriva ad un valore di 78mila €. Direi che altre spiegazioni non ne servono.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Assessore Riva. Vedo in prenotazione il Consigliere Aceti: prego Aceti, a lei la parola.

**SIG. LUCIANO ACETI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Il tema affrontato da questa delibera in maniera così sciolta da parte dell'Assessore Riva mi sembra un tema invece oserei dire piuttosto importante, primo perché in questa città di queste situazioni ce ne sono tante, per cui ridurlo a poche parole, qualche milione, anzi qualche mila euro e poco altro, mi sembra un



pochino riduttivo, ma per lo meno ritengo che questa Amministrazione debba proporci un paio di elementi giustificativi di un tipo di delibera di questo tipo e mi spiego. Innanzitutto - e preciso, non voglio entrare a parlare di questo tipo di edilizia, che sappiamo non essere una scelta di questa Amministrazione, proclamata già in questo Consiglio Comunale - mi piacerebbe capire quali sono le giustificazioni da parte di questa Amministrazione, che è - vero - un'Amministrazione che ha un anno di vita, ma eredita tutto ciò che ha fatto il Comune dal 1946 se vogliamo almeno fermaci al dopoguerra. E quindi quando opta per andare a trasformare un diritto di superficie in un diritto di proprietà e quindi a far diventare proprietari delle persone che hanno avuto in assegnazione questo tipo di alloggi attraverso un'operazione attraverso la quale dei proprietari di terreni hanno ceduto al Comune ad un prezzo più basso questi terreni, quindi perdendoci del proprio, per fare un certo tipo di operazione, e tutto questo sfocia... dopo 19 anni, 20 anni, 25 anni arriviamo a modificare sostanzialmente il patto che il Comune di Saronno aveva fatto con i proprietari dei terreni: ritengo che qualche giustificazione in più per un Ente che è pubblico e locale debba esserci nei confronti di questa iniziativa. Dall'altro lato, quando mi parla Riva di diritti di prelazione non mi sembra di fare la mammoletta che non sa, ma qui stiamo girando dei valori di proprietà che a Saronno viaggiano 2mila500/3mila € al metro quadro a fronte di un riconoscimento di quanti soldi? 129mila € per 18 appartamenti: vi sembra morale?

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Aceti. Vedo che si è prenotato anche il Consigliere Tettamanzi: do la parola al Consigliere Tettamanzi. Prego Consigliere Tettamanzi.

**SIG. ANGELO TETTAMANZI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Grazie signor Presidente. Buonasera colleghi. Io volevo riprendere, proprio dell'intervento dell'Assessore Riva, un termine che non mi è parso molto opportuno, cioè il fatto di dire: il diritto di prelazione è un po' strano. Indubbiamente può darsi che nel 2005 possa essere strano, ma noi non possiamo dimenticare la storia che è stata appunto, come richiama il Consigliere Aceti, la storia della nostra città e quello che è stato nella normativa e l'applicazione di quanto adesso con questa delibera - per carità - si va a riconoscere ai proprietari. Ma comunque la storia della nostra città e la storia della legge 167 e di tutti i Piani di Edilizia Economica Popolare ritengo che hanno fatto anche la fortuna di alcune famiglie, tanto è vero che in questa delibera solo 608 millesimi su 1000 hanno convenuto di passare al diritto di proprietà, gli altri invece no. Ecco, per cui adesso, nel 2005, per carità, va bene, però non possiamo noi in un intervento di

questo genere quasi proporre che ad un certo punto si sono fatte chissà quali cose sbagliate nel passato. Adesso può avere valore questo, perché i proprietari in questa misura riconoscono la necessità loro di acquisire questo diritto di proprietà e non più il diritto di superficie, però non possiamo noi dimenticare la storia di quello che sono stati anche questi interventi nella nostra città. Volevo solo puntualizzare, perché dall'intervento che ha fatto l'Assessore mi è parso quasi in termine dispregiativo rispetto a quello che è stato fatto nel passato. E' stato fatto nell''81 questo intervento: di acqua sotto i ponti ne è passata parecchia.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Tettamanzi. Do la parola al Consigliere Volontè che l'ha chiesta: prego Consigliere Volontè.

**SIG. ENZO VOLONTE' (Consigliere FORZA ITALIA)**

Mi sembra opportuno fare un riferimento a quello che dice la normativa dell'edilizia economica popolare, perché non vorrei che si travisassero, pur nelle considerazioni che ritengo assolutamente lecite che son state fatte poc'anzi anche da Aceti, il fatto che negli anni passati e in particolar modo negli anni in cui è stato costruito questo episodio della via Piave, della parte sud di via Piave, sono state realizzate altre operazioni sempre nell'ambito degli stessi Piani di 167 anche in altre località di Saronno. In particolare ricordo, perché era l'episodio più importante, quello di Cascina Ferrara. Ricordiamoci che nell'ambito dell'edilizia convenzionata a parità di acquisizione di area, cioè di costi di area, senza perciò andare a differenziare i diversi proprietari, il diritto di superficie o il diritto di proprietà veniva concesso allo stesso costo. Cioè, siccome si andava a determinare un costo di assegnazione che era prefigurato dal Comune, non c'era assolutamente nessuna distinzione fra chi acquistava il diritto di proprietà e quello in diritto di superficie, tanto è vero che in Cascina Ferrara ricordo che forse il 60% degli edifici costruiti nel medesimo comparto erano in diritto di proprietà e gli altri erano in diritto di superficie. Per quanto riguarda la zona della via Piave, a memoria mi pare fossero tutti o il 75% - non ricordo più bene - in diritto di superficie. Questo per dire che in effetti non viene oggi penalizzato in qualche modo l'ex proprietario dell'area, perché in ogni caso anche le case costruite in diritto di proprietà avevano lo stesso prezzo di acquisizione dell'area. Era soltanto un'indicazione che apparteneva al dettato della norma quella di poter suddividere gli appartamenti che si andavano ad edificare parte in diritto di superficie e parte in diritto di proprietà, tanto è vero che questo veniva a ripercuotersi poi sull'eventuale costo di assegnazione. Ricordiamoci sempre che il costo di

assegnazione prefigurato dal Comune rappresentava il massimo, non il minimo, per cui a quell'epoca gli operatori andavano a scontare qualcosa eventualmente sul diritto di superficie - che in ogni caso erano 99 anni rinnovabili per cui stiamo parlando di una cosa di tre o quattro generazioni, non è che è una cosa che si esauriva in poco tempo - rispetto al diritto di proprietà. Ecco, per cui questo ci tenevo a dirlo perché in ogni caso non esiste discriminazione riguardo ai proprietari terrieri. Invece rinuncio a fare qualsiasi considerazione riguardo al costo delle case: ci tenevo invece a precisare che il dettato di legge era in questi termini. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Volontè. Vedo che non ci sono altri interventi, quindi cedo la parola all'Assessore Riva: prego Assessore, a lei la parola.

**SIG. PAOLO RIVA (Assessore PROGRAMMAZIONE TERRITORIO)**

Grazie. Allora, cerchiamo di rispondere con un po' di calma a tutto. Perché quest'argomento è stato presentato sottotono? E' stato presentato sottotono perché nessuno aveva voglia di fare polemica, però allora cominciamo a guardare alcune considerazioni. La prima è: grazie al Consigliere Volontè, che ha cominciato a chiarire il campo con molta calma. La seconda è: guardate che era scaduta la convenzione. Questo era scritto che dopo un determinato numero di anni questa evoluzione era prevista, quindi non stiamo inventando niente: era semplicemente scritto nella convenzione. Quando queste persone hanno acquistato sapevano che enne anni dopo avevano titolo per passare da questa all'altra condizione, passaggio numero uno. Per quanto riguarda la quantità di denaro richiesta, anche questa non è un'invenzione: ha un percorso fatto dal costo iniziale al costo attuale. Questo percorso è stato riattualizzato ed è stata attualizzata la differenza tra il diritto di superficie e il diritto di proprietà. Quindi non è un regalo: semplicemente non è il mercato. Allora, è una cosa che aveva delle regole e a quelle regole siamo stati. Il diritto di prelazione: il diritto di prelazione sì, è una roba brutta. Io penso che nessuno di noi abbia voglia di fare il pisano alla porta dei nostri cittadini. E una piccola considerazione: questa casa in quest'intervento è dell''81, è vero; dall''81 a oggi, però, attenzione, non è mai stato esercitato. Allora, non lo ha fatto nessuno perché nessuno ha voglia di vessare i propri cittadini: hanno fatto fatica ad acquistare la casa, benissimo; questa casa è stata data loro anche con una parte di fatica della città; sono diventati cittadini di Saronno a tutti gli effetti; adesso acquistato la piena proprietà della loro casa; non ci vedo nulla di politicamente disdicevole in tutto questo. Per quanto riguarda il pensiero di questa Amministrazione rispetto all'esperienza

della 167 l'ho già detto, lo ripeto: la considero fallimentare, perché non esiste all'interno della città un esempio di 167. Tutti questi santi interventi fatti in realtà che cosa hanno prodotto? Una serie di case assolutamente identiche a tutte le altre. Allora la 167 in realtà è un'esperienza per carità importante, perché ha dato la possibilità a molte persone di acquisire una casa, ma morta, finita, perché che cosa ci troviamo? Un elemento fondamentale della 167 era la disponibilità del territorio da parte di tutti i cittadini: ora, provate a vedere a Saronno quante volte voi potete camminare o utilizzare gli spazi della 167. Era caratterizzata dalla costruzione su piloti, cioè non aveva il piano terreno: lasciava libero lo spazio perché questo spazio fosse fruibile in modo diverso. Lasciava l'opportunità di inventare al piano terreno delle possibili costruzioni comuni o dei possibili utilizzi comuni, perché questo era lo spirito della legge, cioè: io città utilizzo la parte al piano zero del suolo e do la possibilità ai miei cittadini di abitare sopra e tutto questo porta delle convenienze sociali per la città ed economiche anche per le persone che le vengono ad abitare. Benissimo, se vogliamo tirare un bilancio di questa esperienza a me non sembra positivo. Non mi sembra positivo: la scorsa Amministrazione ha affrontato il tema della residua 167 trasformando l'intervento da edilizia economica popolare in un Programma Integrato di Intervento e secondo me lo ha affrontato con successo. I frutti li vedremo anche oggi nel corso della serata e mi sembrano frutti di successo: non sono state negate le opportunità alle persone che avevano più difficoltà ad acquistare una casa, ma sono stati raggiunti anche altri obiettivi, senza per questo vessare i proprietari dei terreni. Quindi sul tema della 167 direi che ne abbiamo già parlato: non avevo voglia di entrare in questo argomento e non mi sembrava che ci fosse nessuna volontà di farlo. Non c'era volontà di essere polemici, perché non c'era, né di andare a rivangare cose strane, però il dato di fatto che noi abbiamo è questo. Allora attenzione a una cosa: uno, era scritto nella convenzione, quindi non ce lo siamo inventati; due, il sistema che abbiamo usato per ripartire il denaro richiesto un'altra volta è un sistema che cerca una perequazione con tutti gli abitanti anche sul valore del terreno; terzo, l'esperienza della 167 direi che è sotto gli occhi di tutti. Questa Amministrazione ha fatto le sue scelte: magari altre Amministrazioni ci torneranno. Non c'era nessuna volontà di polemica: era semplicemente un prendere atto che tanto era scritto nella convenzione e tanto noi facevamo. Di certo io non ho trovato esperienze o prove di altre Amministrazioni che si sono succedute dal 1980 ad oggi che hanno fatto valere il diritto di prelazione: ogni volta che mi presento in Giunta con questa possibilità è ogni volta sentirsi con un potere che non mi sembra neanche poi granché corretto da esercitare nei confronti di un cittadino. Tutto qui.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Assessore Riva. Ha chiesto la parola il Consigliere Arnaboldi: prego, a lei Arnaboldi la parola.

**SIG. ANGELO ARNABOLDI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Io voterò a favore di questa delibera per le motivazioni che sono uscite da diversi interventi. Voglio parlare però, visto che un po' tutti sono andati poi su quella che è l'esperienza della legge 167, in termini completamente diversi e ribaltare quello che ha affermato l'Assessore. La polemica c'era già stata durante un Consiglio Comunale quando la maggioranza di centro-destra ha eliminato dalle previsioni la costruzione di circa 400 appartamenti ad edilizia agevolata trasformandoli in 300 ad edilizia privata a prezzi di mercato e solo il restante 25% ad edilizia agevolata. Mi sembra che l'Assessore e il centro-destra stiano volando su un pianeta completamente diverso da quella che è la realtà del nostro Paese in generale, ma anche delle nostre zone in particolare. Il fabbisogno di case di edilizia agevolata, oltre che di case in affitto, è una delle esigenze primarie ancora oggi del nostro territorio, sia per i giovani che si sposano e debbono andare a comprare nei paesi intorno a prezzi inferiori sia per chi decide di allargarsi un attimino e cambiar casa, vendendo e riacquistando, e io personalmente ritengo che sia uno dei punti diciamo più negativi dell'esperienza di governo di queste maggioranze. Il Sindaco se vi ricordate bene aveva parlato diversamente anche dall'Assessore parlando di case costruite col cartone, case di carta, qualcosa del genere. L'Assessore oggi ha ammesso che sono case assolutamente dignitose, che abbiamo dato la possibilità a tanti cittadini di acquistare la casa a prezzi agevolati, certo col contributo di tutta la collettività: però è questa la sussidiarietà, caro centro-destra, cioè la solidarietà in certi momenti di chi non riesce ad acquisire l'abitazione per i prezzi troppo alti. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Arnaboldi. Vedo che non ci sono... ecco, bene: si è prenotato il Consigliere Aceti. Le cedo la parola: a lei Aceti la parola.

**SIG. LUCIANO ACETI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Io prendo atto delle annotazioni fatte, però rispetto a quanto diceva Riva forse a questo punto se - e ritengo il se solo un semplice intercalare e non una messa in dubbio di quanto detto da Riva - la convenzione prevedeva questo, forse in delibera andava scritto.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Aceti. Cedo la parola all'Assessore Riva: prego Assessore Riva.

**SIG. PAOLO RIVA (Assessore PROGRAMMAZIONE TERRITORIO)**

Consigliere Arnaboldi, allora due dati. L'esperienza della passata Amministrazione - lo confermo - ha cambiato alcune cose. Il risultato che cosa è stato? E' che l'edilizia convenzionata era stata convenzionata a 1340 € e alla fine con gli ultimi aggiornamenti è arrivata a 1400 €: attenzione, siamo più bassi di Solaro con questo valore. Il libero mercato ha voluto 1500, 1600, 1700 €, chiaramente se prendo l'ultimo piano, quindi un bene finito. Il libero mercato. Siamo rimasti in quel 15% di differenza che era quanto previsto: ora, un 15% di differenza non è un granchè, soprattutto quando io vado a vedere i miei contermini e scopro che per acquistare una casa nei paesi vicini devo pagare più soldi. E' questo il dato divertente. Attenzione a una cosa, perché il mercato nei nostri vicini, nei Comuni contermini, non è così basso. Allora alla fine noi siamo riusciti a produrre delle case con un costo che io reputo plausibile e contenuto e competitivo nei confronti anche dell'edilizia convenzionata del Comune di Solaro, che è il mio primo di fianco. Non parliamo del libero mercato di Ceriano, non parliamo del libero mercato di Uboldo o di altri luoghi. Quindi con i numeri non ci siamo. Allora il mercato dice questo: se voglio andare a prendermi una casa a Uboldo la pagherò 2mila €; se voglio andare a prendermi una casa a Misinto la pagherò 2mila € al metro. Attenzione ai numeri: quindi non abbiamo fatto voli strani.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Assessore Riva. Non vedo altre prenotazioni... bene, chiede la parola il Consigliere De Marco: a lei De Marco la parola.

**SIG. AGOSTINO DE MARCO (Consigliere FORZA ITALIA)**

Buonasera. Io volevo ritornare un attimo sulla delibera di partenza per fare alcune considerazioni. La convenzione riferita a quel condominio dell''81 prevedeva che dopo vent'anni cessavano determinati vincoli: rimaneva soltanto il diritto di superficie che, come giustamente ha ricordato prima Volontè e anche l'Assessore, dura 99 anni rinnovabili di altri 99. Non so dopo i 99 anni come andava fatto il rinnovo. Praticamente l'unico vincolo che esiste su quelle case dopo vent'anni della convenzione è solo il diritto di superficie. Il fatto che sei condomini su dieci lo vogliono togliere, sono sicuramente i meno furbi, perché secondo me gli altri quattro si sono resi conto che prima o poi uscirà una

legge nazionale che supererà anche questo concetto del diritto di superficie, per cui nel momento in cui il Comune reperisce, grazie io dico anche alla buona fede e alla concezione un po' della casa come un bene che è qualcosa che uno deve possedere - c'è questo concetto del possesso del bene che è insito nella mentalità di quasi tutti noi - ecco che questi chiedono di passare da un diritto di superficie a un diritto di proprietà. Il Comune in questo contesto guadagna 7-8mila € per unità, per cui se a Saronno, dove certamente abbiamo, io credo, 400-500-600 unità ancora in diritto di superficie, sarebbe interessante fare una verifica, ma a questo punto invogliare tutti quelli che sono in diritto di superficie a passare in diritto di proprietà, perché che senso ha oggi - come giustamente anche diceva prima Volontè - la differenza tra chi ha diritto di superficie e diritto di proprietà? Secondo me fra qualche anno nessuna. Il Comune potrebbe recuperare 7-8mila € per 300-400 alloggi: basta fare due conti, significherebbe che potrebbe avere una cifra a disposizione per costruire forse lui stesso Comune nuove case da dare a chi effettivamente oggi non ha neanche la possibilità di accedere a questa case costruite in cooperativa, perché queste sono cooperative dell'80-'81. Questo per fare un attimo chiarezza. Ho apprezzato Aceti quando prima difendeva i diritti dei proprietari, però che hanno ceduto questi terreni giustamente a un valore non di mercato ma a un valore di trattativa bonaria, perché a Saronno non c'è stato mai nessun esproprio: in verità il Comune di Saronno non ha mai fatto nessun esproprio, questa è una cosa da tenere in considerazione. Però chiaramente questo discorso, Aceti, entra in contraddizione quando questa Amministrazione ha trasformato le aree, che erano aree in edilizia economica popolare, attraverso un P.I.I.; in questo P.I.I. ha fatto in modo che - perché è importante ribadirlo, è importante che chi ci ascolta si rende conto di quello che ha fatto la precedente Amministrazione, non questa - i proprietari delle aree non venissero mortificati e il Comune ci guadagnasse, perché il Comune ci ha guadagnato nella trasformazione da aree di edilizia convenzionata in P.I.I. mi pare 17-18 alloggi da una parte, in un intervento, e 12-13, quindi 30-32 unità immobiliari che vanno a incrementare il valore immobiliare di proprietà del Comune, perché quelle 30 unità immobiliari, a un valore di 1500 € a metro quadro, significano che il Comune di Saronno ha accresciuto la sua consistenza immobiliare di quasi 3milioni e mezzo/4milioni di €; in più si sono fatte le piste ciclabili, che significano altri 800-900mila € di standard qualitativi con le piste ciclabili. E a questo punto una parte di queste volumetrie, solo il 25%, è stata messa sul mercato a un prezzo convenzionato che è circa 1330, che con la revisione prezzi diventerà 1400, ma è certamente inferiore ai valori anche di edilizia convenzionata dei Comuni limitrofi o ai valori di edilizia convenzionata dell'interland milanese, che si avvicinano ai 2mila €. Oggi come oggi ci sono... il rimanente 75% è stato venduto, viene venduto, a circa 1800-1850 €, per cui ribadisco quello che diceva prima l'Assessore: la differenza tra l'edilizia convenzionata e l'edilizia libera è soltanto quel 15-20% in più,

che è la verità, perché 1400 rispetto a 1850-1900... sono questi i prezzi di mercato di questi appartamenti in periferia. Saronno non riesce a superare i 1850-1900, anche perché c'è un'offerta... certo, fa fatica anche la giovane coppia a comprare a questi prezzi, però per fortuna che c'è un'offerta sul mercato immobiliare, altrimenti i prezzi dove non c'è offerta - voi li vedete anche in centro - diventano 2mila500-3mila, quelli che diceva forse Aceti. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere De Marco. Ha chiesto la parola il Consigliere Tettamanzi: prego Tettamanzi, a lei la parola.

**SIG. ANGELO TETTAMANZI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Sì, grazie. Io volevo semplicemente precisare il significato del mio intervento, perché anch'io voterò a favore di questa delibera, però bisogna riconoscere alla storia quello che è la storia. Prima l'Assessore Riva riferiva riguardo, ad esempio, ai Piani di Edilizia Economica dove era previsto il piloti - per dire - oppure dei locali anche per riunioni o che, ma questa è stata anche l'esperienza dell'Amministrazione Comunale di Saronno quando ha costruito delle case di sua proprietà, ad esempio alla fine di via Stoppani-via Flua, dove c'erano dei piloti che poi per esigenze sono stati riempiti. Faccio un altro esempio: la Casa Comunale di via Straffavia, che aveva sotto previsto dei locali di uso comune, perché si pensava di mettere delle famiglie o degli anziani, per cui avevano bisogno di locali di riunione comune; alla fine poi cosa si son fatti? Degli alloggi, perché l'esigenza era tale per mille alloggi. Per cui voglio dire, va bene: la storia va avanti, però non possiamo noi denigrare sempre quello che è stato fatto nel passato. Assolutamente ogni momento storico ha le sue esigenze. Poi faccio un'ultima osservazione riguardo al fatto che i Comuni vicini abbiano dei costi più alti: non so, io non ho fatto nessuna verifica in proposito; devo dire però che diversi quando io li incontravo mi dicevano che i loro figlioli erano obbligati ad andare o a Gerenzano o a Uboldo o che, perché a Saronno costava di più. Poi dopo non ho dei valori precisi di riferimento, ma questa è la realtà che mi dicevano, poi non so entrare nel merito delle cifre. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Tettamanzi. Ha chiesto la parola il Consigliere Volontè: prego, a lei la parola Volontè.



**SIG. ENZO VOLONTE' (Consigliere FORZA ITALIA)**

Scusate, ma è un intervento ancora molto tecnico e poco politico. Era soltanto per dare una spiegazione al fatto che un tempo - come diceva adesso il Consigliere Tettamanzi - si facevano anche delle aree a disposizione comune che sembravano essere un termine di qualità, ma questo è perché apparteneva alla maggiorazione di prezzo consentita dalla 167. Cioè per poter aumentare il prezzo bisognava andare a realizzare una percentuale di superficie accessoria tale che giustificasse il prezzo. Questo pensate che per quanto riguarda il concetto attuale invece, che è messo a livello di superficie commerciale e non di superficie utile, vuol dire che oggi si paga percentualmente meno di quello che si pagava una volta, perché una volta si era costretti a pagare il piano piloti come superficie che andava pagata nella percentuale dell'alloggio, perché apparteneva al 40% in più che si andava a fare per giustificare l'intero prezzo. Oggi invece uno paga la propria casa con i prezzi convenzionati per quanto riguarda proprio i muri esterni. Cosa vuol dire? Che se io pago 100 mq di casa oggi commerciale a 100 €, nel momento in cui io facessi la proporzione sulla superficie utile, che vuol dire circa un 12-15%, significa che questa casa io la pago, rapportata a quelle che erano le considerazioni di valore economico di una volta, il 15% in meno. Sotto questo profilo attenzione che abbiamo fatto davvero un passo avanti a favore della gente.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Volontè. Ha chiesto la parola il Consigliere De Marco: prego, a lei la parola De Marco.

**SIG. AGOSTINO DE MARCO (Consigliere FORZA ITALIA)**

Brevissimo. Volevo sottolineare proprio l'intervento che diceva prima il Consigliere Tettamanzi: l'intervento di Staffavia è stato estremamente positivo perché il Comune in quegli anni ha costruito in proprio questi 16-18 alloggi inseriti in un contesto completamente residenziale, per cui è stato un intervento a mio avviso estremamente positivo e che secondo me deve far riflettere anche per gli interventi futuri. Adesso forse stiamo andando un po' fuori tema stasera, però se noi apriamo delle discussioni su questi argomenti... perché quello che succede oggi nelle periferie... perché noi abbiamo fatto delle grosse periferie dove abbiamo concentrato tutti questi purtroppo bruttissimi casermoni - lo dice uno che le case le costruisce - mentre Staffavia è un esempio estremamente positivo perché è in un contesto secondo me valido, dove le persone lì... anche il sociale all'intorno, nonostante ci possano essere dei problemi per chi vive in quelle case, però non è certamente... non dà dei problemi come li può dare in grossi agglomerati, per cui questi interventi qui sono interventi

estremamente positivi. Io ne do atto all'Amministrazione... son stati fatti nell''81-'82. Per cui io sono d'accordo con Tettamanzi su questo punto: spero che anche la mia Amministrazione voglia pigliare in considerazione questi interventi. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere De Marco. Non ci sono altre prenotazioni, pertanto dichiaro chiusa la discussione su questo punto e passiamo alla votazione su questo punto. La votazione questa volta la facciamo con il sistema parlamentare, pertanto prego Signori: votare. Signori, il punto che abbiamo appena votato, punto 4 all'OdG - modifica alla convenzione Condominio "La Nuova Colombara" - è stato approvato con 27 voti favorevoli e 3 astensioni (Aceti, Strada e Uboldi).

Passiamo ora a discutere il punto 5 all'OdG.

**COMUNE DI SARONNO**

**Consiglio Comunale del 23 novembre 2005**

**DELIBERA N.63 DEL 23/09/2005**

OGGETTO: Acquisizione area standard di completamento in via Volta di proprietà dei sigg.ri Mola/Radrizzani.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Cedo la parola all'Assessore Riva: prego Assessore, a lei la parola.

**SIG. PAOLO RIVA (Assessore PROGRAMMAZIONE TERRITORIO)**

E' la mia serata. Allora, stiamo parlando di un pezzettino di area che è stata ceduta a titolo gratuito all'Amministrazione. Questo pezzettino è stato recuperato nel corso della sistemazione dei giardini di via G.B. Grassi: siamo in cima a via Volta, lato sinistro. Sono dei giardini che poi vi rispiegherò ancora, comunque nel corso delle sistemazioni ci siamo accorti che stavamo intervenendo e mantenendo una strisciolina di terreno larga 3 metri e lunga 23 metri che era esclusa dalla proprietà di questi signori Mola e che consideravano già ceduta, quindi l'hanno ceduta gratuitamente al Comune. Sono 60 metri circa di superficie e sono già acquisiti all'interno del parco, già mantenute.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Assessore Riva. Non vedo prenotazioni, pertanto possiamo votare. Votiamo sempre con il sistema elettronico parlamentare: prego, votare. Bene Signori, in attesa della stampa possiamo già dire che il punto 5 all'OdG - acquisizione area standard di via Volta - è stato votato favorevolmente da 30 Consiglieri, quindi all'unanimità. Grazie.

Passiamo ora a esaminare il punto successivo, punto 6 dell'OdG.

**COMUNE DI SARONNO**

**Consiglio Comunale del 23 novembre 2005**

**DELIBERA N.64 DEL 23/11/2005**

OGGETTO: Aggiornamento viabilistico-ambientale del Documento di Inquadramento Urbanistico. Evoluzione del sistema della mobilità e altri ambiti significativi correlati - indirizzi per i programmi integrati di intervento.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Cedo la parola all'Assessore Riva che ci illustrerà questo punto. Grazie.

**SIG. PAOLO RIVA (Assessore PROGRAMMAZIONE TERRITORIO)**

Cominciamo dal titolo... (*...fine cassetta 1 lato A...*) ...bello, difficile e fumoso da capire di che cosa si parli. Allora, tanto per cominciare, così siamo chiari, parliamo di urbanistica. Questo penso che lo abbiate capito tutti. Adesso cerchiamo di capire che cosa è tutto questo titolo difficile, come è fatto questo documento e soprattutto che cosa produce. Allora, per cercare di capire che cosa è dobbiamo cominciare con un minimo di storia. Cominciamo dalle leggi. Allora, l'origine delle nostre leggi, perlomeno nel tempo moderno è del 1942 con la 1150, che è la prima legge urbanistica di cui si dota lo Stato italiano. Nel 1975 abbiamo la prima legge regionale significativa, che è la legge regionale 1051 che ha come titolo "Disciplina urbanistica e misure di salvaguardia per la tutela del patrimonio paesistico". In pratica è stata la prima volta in cui si è cominciato a dire alle persone: guardate che in questo luogo si può costruire secondo queste regole e in questo luogo non si può costruire. Questo è quello che le persone di una certa età hanno vissuto sulla loro pelle. Andiamo avanti nel tempo, 1999: la Regione Lombardia si dota di una legge che si chiama la legge regionale 9, che ha come titolo "Disciplina dei Programmi Integrati di Intervento". Come sottotitolo direi che questo introduce il tema, che è poi stato sviluppato successivamente, che è stato anche chiamato quello dell'urbanistica contrattata. Che cosa vuole dire? Vuole dire che l'Amministrazione e il privato si incontrano e stabiliscono insieme che cosa è più opportuno fare in alcuni luoghi. Questa legge è quella che ha dato origine ai Programmi Integrati di Intervento, strumento che poi vedremo attuato. Siamo al 2005, legge regionale 12: ha come titolo "Legge per il governo del territorio". Che cosa è questa nuova legge? Allora, questa nuova

legge prevede come prima cosa un nuovo Piano Regolatore, un nuovo Piano Regolatore che avrà come titolo "Piano per il governo del territorio". La legge dice che questo nuovo Piano per il governo del territorio ha anche dei tempi: allora, noi siamo una città sopra i 15mila abitanti, quindi entro un anno... la legge è stata varata a marzo di quest'anno, quindi entro il marzo dell'anno prossimo dovrà essere iniziata la procedura e affidata a un tecnico o affidata agli Uffici, questo si vedrà, e abbiamo 4 anni di tempo per portare a compimento il Piano del governo del territorio: questo lo stabilisce già la legge. Questa legge che cosa stabilisce anche? Stabilisce che questo Piano del governo del territorio dovrà essere costituito da tre elementi fondamentali: il Documento di Inquadramento, che è quello che stiamo vedendo oggi, nè più né meno; il Piano dei Servizi, che abbiamo già affidato all'Ufficio Urbanistica della nostra Amministrazione; e il Piano delle Regole, che andrà a sostituire le norme tecniche di attuazione con un'apertura più ampia. In questo momento però, attenzione, noi stiamo parlando esclusivamente del Piano di Inquadramento. Altro passo per cercare di capire cosa stiamo facendo e dove siamo, quindi cerchiamo di capire come si è evoluto il concetto di pianificazione della città. La vecchia legge regionale aveva come titolo chiaro "Disciplina urbanistica e misure di salvaguardia per la tutela del patrimonio paesistico". La nuova legge, ve l'ho detto prima, ha come titolo "Legge per il governo del territorio". Allora, cerchiamo di capire quale è la differenza. Beh, la prima cosa ricorriamo al dizionario. Il vocabolario che cosa dice al termine disciplina, che era la parola che caratterizzava la prima legge? Disciplina è sostanzialmente adempimento del dovere e perciò il verbo disciplinare ha lo stretto significato di regolare un'attività con norme precise e perentorie, nonché di prendere i necessari provvedimenti punitivi verso chi sia stato negligente. Governare, che è invece il termine usato in questa legge, significa dirigere, amministrare, orientare. Si governa guidando e prendendosi cura delle cose affidateci. Mi sembra che il semplice ricorrere all'etimologia delle parole chiave nella definizione della legge riesca a chiarire quali sono le intenzioni del legislatore nel primo e nel secondo caso. Certo, sono passati degli anni, il mondo va aggiornato. Che cosa è successo fondamentalmente? Fondamentalmente è questo: noi siamo passati dal 1975, con un sistema che chiamavamo dello "zoning", dell'azzonamento, cioè dell'organizzazione per grandi temi della città: in questo luogo mettiamo le fabbriche, in quest'altro mettiamo la residenza, in quell'altro mettiamo la residenza qualificata e con questo sistema abbiamo cercato di gestire l'espansione della città. Ricordiamoci che eravamo nel 1975, quindi in una condizione dove il territorio non era considerato un bene così prezioso, ma semplicemente della campagna da usare. Ricordiamoci che venivamo da una realtà dove le regole erano assai poche e dove chiunque si sentiva nella disponibilità di poter costruire praticamente dove voleva. Il Piano Regolatore Generale sostanzialmente che cosa faceva? Quantificava la possibile espansione della città. Che cosa vuol

dire? Vuol dire temi antichi, polemiche antiche - Saronno che diventa una città per 68mila abitanti - però in realtà il Piano Regolatore che cosa faceva? Stabiliva dove e come costruire, quant'era il massimo della disponibilità per la realizzazione delle case e quanti metri quadrati erano necessari alla città come struttura per poter costruire qualche cosa che fosse conveniente alla città.

Scusatemi un istante: se i Consiglieri ritengono utile prendersi una pausa io mi fermo.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Signori Consiglieri, per cortesia prendere posizione: ha ragione l'Assessore Riva. Sta parlando ed è giusto che venga ascoltato. Signori Consiglieri, per cortesia, al proprio posto. Prego Assessore Riva, proceda pure.

**SIG. PAOLO RIVA (Assessore PROGRAMMAZIONE TERRITORIO)**

Allora, stavamo dicendo, che cosa ha portato questo? Ha portato a questa definizione di questo numero, attraverso il quale si è cercato di gestire la città. Questa definizione era di questi 28 metri quadrati per abitante. Che cosa abbiamo verificato nel tempo e lo vedremo nel corso delle Sedute successive? Che forse questa definizione non era la definizione più corretta per un giusto sviluppo della città. I 28 metri quadrati stabiliti dicendo che servono 28 metri quadrati di spazio, voleva poter dire che se erano 28 metri quadrati nella periferia più lontana o erano 28 metri quadrati di centro sui quali si poteva costruire una scuola, un ospedale o il Municipio. Il Piano dei Servizi ci aiuterà a capire meglio quanti metri quadrati nella realtà abbiamo bisogno, quindi il tema può essere che siano più metri quadrati o meno - non lo sapremo, lo vedremo nel corso del Piano dei Servizi - dove ci servono e in quale qualità ci servono. Tornando al nostro tema, con la nuova legge invece, questa, si cerca di passare alla costruzione di un Piano Urbanistico che definisca prestazioni e obiettivi. Che cosa vuol dire? Vuol dire che la città cresce per quello che può crescere, per quello che è in grado di crescere. Non è più una previsione dove si dice così a caso: gli abitanti saranno 68mila e i metri quadrati di verde saranno moltiplicando 68 per... no, si cercherà di fare un qualche cosa di un filino più adatto. E' difficile trasformare queste considerazioni in numeri semplici. E' sempre molto rischioso ed è facilissimo essere criticati alla fine dicendo: non hai avuto gli obiettivi chiari oppure non si sa esattamente quello che vuoi fare. Stiamo affrontando per la prima volta dei temi nuovi: abbiamo una legge completamente nuova, stiamo cercando di gestirla mi sembra con la massima trasparenza possibile. Andiamo avanti. Il Piano del governo del territorio, quindi il nostro nuovo Piano Regolatore, dovrà soprattutto indicare gli scopi da raggiungere, penso di

averlo chiarito. Abbandonare la pianificazione, quindi superare il vecchio Piano Regolatore, quindi la disciplina, e impostare la programmazione, quindi il governo, non è un'operazione immediata. Non si può passare da un campo all'altro senza il necessario tempo di analisi, di dibattito, quindi ci prenderemo questo tempo: i quattro anni direi che saranno utili. Il Documento di Inquadramento, quindi quello che noi andiamo ad approvare oggi, che è un aggiornamento di un Documento di cui la Città si era già dotata nel 2001, serve a gestire la transizione dal vecchio al nuovo. Serve in che modo? Serve perché attraverso i Programmi Integrati di Intervento ci dà questa opportunità, questo è il passaggio fondamentale: quindi ci chiariamo le idee con questo Documento di Inquadramento e cerchiamo di gestire la transizione dal vecchio al nuovo. Quindi, che cosa è a questo punto il Documento di Inquadramento? Allora, come prima cosa il Documento di Inquadramento è uno strumento che rileva le tendenze in atto, registra le trasformazioni territoriali della città. Quindi, poi vedremo e faremo dei paragoni fra quello che è stato il Piano di Inquadramento varato nel 2001, lo incroceremo con il programma elettorale della scorsa Amministrazione e di questa e vedremo che cosa ha prodotto. Nel corso di questo percorso vedremo anche quali saranno le trasformazioni in corso e quali saranno, quindi secondo punto, traccia gli indirizzi e focalizza i temi principali attorno ai quali la città cresce. Quindi in questo Documento cercheremo di capire che cosa è successo e dove stiamo andando. Governa - torniamo sempre al nostro termine - utilizzando che cosa? Seguendo i famosi Programmi Integrati di Intervento. I Programmi Integrati di Intervento, giusto ad essere chiari, sono quelli che sono stati citati nello scorso intervento, quindi dai programmi di edilizia economica popolare ai Programmi Integrati di Intervento e qui vedremo che cosa hanno prodotto. Altro elemento fondamentale del Documento di Inquadramento è la dinamicità: cioè il Documento si aggiorna ogni qualvolta l'Amministrazione lo ritiene opportuno. Che cosa vuol dire? Vuol dire che non è ingessato, vuol dire che si possono affrontare i temi nel loro divenire, vuol dire che questi temi possono essere discussi in Consiglio Comunale e possono aggiornare e correggere l'indirizzo dell'Amministrazione. Abbiamo un Documento che ci fa da traccia, abbiamo un programma elettorale che stiamo cercando di seguire: incrociando queste due cose continuiamo il nostro percorso attenti a tutto quello che si evolve. A questo punto vediamo quali sono le trasformazioni in atto dal 2001, anno del primo Documento di Inquadramento, ad oggi, che cosa è successo ai vari livelli. Allora, cominciamo considerando un livello internazionale e nazionale. Nel 2001 non erano previste alcune cose o perlomeno erano semplicemente in embrione. I dati più importanti, grossi, a livello nazionale e internazionale sono i due grandi corridoi che sono stati varati e per i quali l'Italia sta cercando di fare il più possibile in Europa: il primo è il corridoio 5, cioè un grande asse che colleghi Lisbona a Kiev. Un attimo a spiegare che cosa sono i corridoi intesi dalla Comunità Economica Europea: sono delle arterie lungo le quali potranno passare e potranno, così,

creare opportunità di lavoro e di scambi, le informazioni, le merci e le persone. Non necessariamente questi prendono la forma di una riga continua e diretta, non necessariamente debbono prendere la forma di un'autostrada: sono una somma di strade, di ferrovie e di fibre ottiche. Questo è il grande tema dei corridoi: ora il primo da Lisbona a Kiev, lo sapete, è stato motivo di polemica di questo Governo per il suo tracciato. Abbiamo cercato di lottare, si cerca di tenerlo il più possibile al sud delle Alpi e quindi di passare nelle nostre zone. Allora, le polemiche sull'Alta Velocità in Piemonte in questo momento fanno parte di questo grande disegno. Se noi vogliamo essere collegati al resto dell'Europa questa è una delle grandi occasioni che noi dobbiamo saper sfruttare. Questo corridoio 5 entra dalla Francia e passa da Milano. Passa esattamente nelle nostre zone, quindi prima grande opportunità, questo corridoio 5 passa toccando l'aeroporto di Malpensa: ovviamente è uno dei nodi importanti; passa attraverso i sistemi che abbiamo visto. L'altro elemento fondamentale, che forse si legge meno e forse sembra più strano, è quello che chiamano il corridoio dei due mari, cioè un grande, un secondo grande corridoio che colleghi Genova a Rotterdam. Detto così vi può sembrare una cosa strana e lontana: la realtà però è leggermente diversa. Allora, passaggio numero uno: incrociando i due corridoi scopriamo che l'incrocio di queste due grandi arterie è a Novara e noi siamo assolutamente stretti, vicini a Novara, molto più di quanto si pensi. Abbiamo una linea ferroviaria con tutto quello che ne consegue. Piccolo particolare: il porto di Genova sta cercando luoghi dove fare porto, ma non a Genova, all'incrocio di questi due corridoi. E' questo il punto dove vuol creare una nuova dogana, un nuovo spazio dove poter gestire i container. Questo a darvi l'idea di quello che sta succedendo. Vuol dire che una merce può arrivare a Genova, essere messa su un treno, essere sdoganata in questo luogo tra Novara e Malpensa che si sta cercando di inventare. I disegni della futura stazione di interscambio per l'Alta Velocità e la ferrovia non sono dei disegni così lontani, esistono già. Questo programma del porto di Genova esiste già, il sistema di trasporto delle merci esiste già: quindi non stiamo parlando di cose futuribili, stiamo parlando di cose che impiegheranno un po' di tempo ma le vedremo. Cambiamo di scala: allora, che cosa hanno prodotto queste cose avvicinandoci a noi, anche se ve l'ho detto, siamo assolutamente vicini a tutto questo. Hanno prodotto come prima cosa un cambio radicale dell'atteggiamento di Regione nei confronti delle Ferrovie: questo cambio radicale ha portato ad una rivisitazione di quella che era la linea da Novara a Bergamo. E' semplice capire il perché a questo punto: Novara diventa un nodo importante, Bergamo è la sede del secondo aeroporto, noi siamo su quella linea. Da Novara a Bergamo vuol dire un treno che parte da Novara, passa da Malpensa, arriva a Saronno, va a Seregno e arriva a Bergamo. Questo che cosa vuol dire? Beh, come prima cosa che nell'evoluzione della città di (...) rischiamo di essere una delle poche città non capoluogo collegate a due aeroporti con una ferrovia. Questo che cosa vuol dire? Vuol dire che la Stazione di Saronno Sud cambia



completamente di stato di interesse. Vuol dire che la Stazione di Saronno Sud diventa una stazione importante, diventa un luogo capace di attrarre delle persone. Perché? Perché passando di lì una linea che ha tutta questa importanza, ha bisogno semplicemente di un'altra piccola curva per poter fare la linea che noi chiamiamo con semplicità da Seregno a Saronno, che ritorna a Milano, per poter generare una nuova serie di treni che colleghino in modo diretto la città di Saronno con la Stazione di Saronno Sud con Milano. Per noi che cosa vuol dire? Vuol dire avere due stazioni equivalenti: questo è il passaggio fondamentale e poi lo vedremo negli obiettivi. Vi aggiungo: a tempo abbastanza breve Ferrovie Nord varerà una nuova linea, la Saronno-Lodi, passando per il Passante. Che cosa vuol dire? Vuol dire che si cominceranno a generare dei nuovi treni che potranno arrivare un'altra volta da Saronno Sud a Milano con tempi più rapidi. Questo è l'elemento forte. Scendiamo ancora di scala: siamo passati dal livello nazionale al regionale. Tema provinciale: che cosa sta succedendo a livello provinciale. Allora, primo grande tema: la Provincia sta varando il suo Piano Territoriale di Coordinamento, il P.C.T.P. Probabilmente entro la fine del proprio mandato arriverà pronto questo Piano e questo Piano che cosa andrà a configurare? Andrà a configurare un nuovo modo di interpretare il territorio, interpretandolo attraverso dei corridoi, ne abbiamo già parlato: corridoi infrastrutturali, corridoi ecologici, modi diversi di leggere il territorio, per cui magari si cercherà di collegare quelle che sono le zone di produzione, quelle che sono le zone di residenza e di far rispettare in modo più attento le zone che invece vengono stabilite di rispetto; di viverle anche in un modo diverso, come cercheremo anche di fare anche noi e come vi illustrerò più avanti. Altra cosa importante: a livello provinciale è stata varata una nuova gerarchia del sistema viabilistico. Che cosa vuol dire? Vuol dire che si sono riclassificate le strade, si è cercato di interpretare queste strade e di dare a queste strade la giusta importanza, di spostare il traffico su queste strade e di dare a questo degli obiettivi possibili anche in termini di tempo. Allora, una prima parte, lo sappiamo, è la Varesina-bis e l'ammodernamento della A9. Varesina-bis e ammodernamento dell'autostrada A9 rientrano nelle polemiche quotidiane con alcuni Comuni contermini. Rientrano nelle polemiche quotidiane perché? Perché noi pensiamo che sia indispensabile accelerare il più possibile la nuova uscita dell'autostrada che andrà a collocarsi nei territori fra Origgio e Uboldo e purtroppo la città di Saronno non tocca l'autostrada in quei punti, però se noi andiamo a riconsiderare quanto sta crescendo la Stazione di Saronno Sud, perlomeno nei termini, mi sembra elementare comprendere quanto sia importante poter collegare l'autostrada alla Stazione. E' inutile che noi andiamo a pensare investimenti per grandi quantità di denaro in modo da poter alloggiare centinaia, se non quasi un migliaio di automobili, alla Stazione di Saronno Sud se non mettiamo tutti i cittadini del nostro intorno - perché i miei cittadini di Saronno arrivano facilmente alla Stazione di Saronno Centro - in condizioni di arrivare con

semplicità alla Stazione di Saronno Sud. Quindi la Provincia ha recepito questo bisogno, lo ha portato nei suoi temi e lo ha addirittura, con la Regione, riclassificato come tema di grande importanza: da qui una serie di polemiche. Vi anticipo che il programma per la grande arteria che si va sviluppando a nord di Saronno, cioè la Pedegronda, è entrato in legge obiettivo. E' entrato in legge obiettivo: non è stata finanziata la parte alta, quindi la parte grande della Pedegronda, però a dire di Maroni, e quindi di un ministro di questa zona, nella legge obiettivo rimangono tutte le opere connesse, quindi le tangenziali di Como e di Varese e questi interventi fatti sul saronnese. Questo non l'ho detto io, l'ha detto un ministro leghista, per la cronaca: quindi siamo in legge obiettivo con questo. Tema della polemica a questo punto sono i tempi. Secondo noi, secondo la Regione, secondo la Provincia di Varese è possibile attuare questi interventi e attuarli con tutte le moderazioni del caso: non tutti i nostri contermini hanno questa disponibilità a pensare in questo modo. Secondo noi si sta facendo un'opera non particolarmente intelligente, ma su questo eventualmente ci torniamo. Adesso passiamo allo stato dell'arte in città, cioè cerchiamo di capire che cosa è successo dal 2001 e lo capiamo come? Lo capiamo seguendo un percorso da est a ovest, leggendo quello che è successo nella nostra città e, attenzione, confrontandolo sì con quello che è stato, ma anche con i nostri programmi elettorali che mano a mano vedremo come sono stati fatti e dove. Allora, partiamo da un Piano di Inquadramento che identifica una città che si sviluppa su tre poli fondamentali: il Polo Sportivo a est; il Parco, il grande Parco del Lura, a nord; il Polo della Cultura a ovest. Questi tre grandi elementi fondamentali sono collegati da un asse che era stato chiamato l'Asse delle tre Chiese e che va a toccare una grande area centrale che era stata chiamata "la grande area dimessa". Che cosa è successo nel frattempo? Allora, dei Programmi per l'edilizia economica ne abbiamo parlato prima. Come li abbiamo trasformati? Li abbiamo trasformati attraverso un Programma Integrato di Intervento, in che cosa? Allora, la prima cosa l'abbiamo già qui da vedere: del tema e dei valori ne abbiamo già parlato. Abbiamo realizzato comunque... in quell'opera da 120mila metri cubi, 30mila metri cubi sono stati realizzati comunque in edilizia convenzionata ad un costo che, come previsto, ha fatto da calmiera ed è stato comunque un costo che ha dato la possibilità ad una serie di persone di accedere alla prima casa e ha aiutato a portare al mercato a costi più plausibili il resto del volume edificato, quindi i restanti 90mila metri cubi. Questa parte però che cosa ha prodotto? La prima cosa è qui da vedere: allora, questa palazzina che è all'inizio della città, in fondo alla via Bergamo, è già stata realizzata, è direi prossima alla consegna; questa foto che voi potete vedere la possono vedere tutti, è stata scattata due settimane fa quindi probabilmente siamo ad uno stato ancora più avanzato e ancora più pronti per la consegna. Ci sono 17 alloggi in questa palazzina: di questi 17 alloggi, attenzione, non abbiamo obblighi; sono alloggi dell'Amministrazione Comunale. Questo che cosa vuol dire? Vuol

dire che li potremo assegnare a quelle persone che magari hanno condizioni più difficili rispetto ad altre ma non rientrano per i motivi più vari: prendiamo semplicemente il caso di alcune persone che si sono separate e che hanno bisogno di un tempo e queste persone per reddito non possono rientrare in nessun tipo di agevolazione perché il loro reddito le porta fuori; è un esempio. Comunque questi sono già pronti. Gli altri 12 penso nel giro di un anno, un anno e mezzo, verranno consegnati. Questa palazzina mi sembra una palazzina esattamente uguale alle altre in termini di qualità e di sistema di lavoro. Probabilmente con la prossima, dato che non mi sembra che nessuno voglia fare brutte figure, avremo ancora magari degli interventi più sofisticati: magari parleremo di sistemi di riscaldamento diversi, avremo altre cose migliori, non lo so, però mi sembra che poi a questo punto ci sia libero spazio all'iniziativa e non penso che nessuno su questa cosa voglia fare brutte figure. Quindi, stato dell'arte in città: la prima cosa che incontriamo a est, la prima, è questa palazzina che è già dell'Amministrazione. Altro intervento, passando da est a ovest: allora, incontriamo le due rotonde lungo la via Piave, all'incrocio con la via Roma e all'incrocio con la via Bergamo. Queste due rotonde da che cosa generano? Generano da delle aree dismesse che sono state riconvertite. Allora, sono le aree che il Piano Regolatore individuava come le B6.2: che cosa sono le B6.2? Sono nulla più che delle ex aree destinate alla produzione, riconvertite alla residenza. Sono state riconvertite alla residenza e hanno prodotto degli extra-oneri, cioè degli interventi di convenienza alla città. Ci sarà da aprire un capitolo anche sulle B6.2, sicuramente sì, per capire come mai sulla somma di sei, sette aree che la Città aveva a disposizione ne siano partite soltanto due. Allora dovremmo cercare di capire se il tema è un tema di superfici, se il tema è un tema di interventi, per vedere come riassettarci rispetto a questo tipo di intervento. L'altra grande area che è partita - stiamo parlando di due aree piuttosto consistenti - l'altra grande area che è partita ha generato un parco, un parco che si può già vedere: è un'altra volta un parco citato al punto precedente. Nella risistemazione di quel parco... quindi stiamo parlando del Parco di via Grassi: siamo in fondo alla via San Giuseppe, alla sinistra di via Volta, salendo. Allora, questo parco è già fruibile: la fotografia che voi vedete non l'abbiamo presa da un libro, è semplicemente un pezzo del parco già visibile. Le case sono in costruzione: ovviamente manca tutta la parte che verrà aperta e sarà pubblica, che collegherà la via San Giuseppe a questo parco. Mancano poi una serie di altri interventi che collegheranno questa parte della città, cioè la via Volta... Consiglio Comunale scorso, quindi se vi ricordate abbiamo anche varato un finanziamento per la risistemazione complessiva della via Volta. La risistemazione complessiva della via Volta si va a ricollegare un'altra volta agli interventi fatti con i Programmi Integrati che prevedevano un ponte strallato di 32 metri per collegare che cosa? La via Marx, che va a sbucare sulla via Volta e si collega a questo parco, con il Parco del Lura. Quindi siamo un'altra volta nell'ambito delle

cose in più generate dai Programmi Integrati di Intervento. Questo ponte ci permette di collegarci sia agli interventi che noi abbiamo fatto, sia ad un sistema di piste ciclabili che origina dal parco, va a trovarsi a questo punto, arriva alla Cascina Ferrara e scende al nostro Polo Sportivo. Per inciso, parlando del Parco Lura siamo a 120mila metri quadrati di proprietà della città su un totale definito del Pparco di 150mila: anzi, sempre con la passata Amministrazione a questi 120mila dobbiamo aggiungerne mi pare 8mila metri in cima a via Trento che non fanno parte del parco ma che noi avevamo aggiunto nell'ambito di un Piano di Lottizzazione. Correggetemi se sbaglio: io ricordavo 8mila metri aggiunti, a memoria. Allora, abbiamo visto: con le piste ciclabili ci siamo ricollegati al nostro Polo Sportivo, quindi un intero sistema di piste ciclabili generato dai P.I.I. che ci collega dal Parco Nord al Polo Sportivo. Il Polo Sportivo è cambiato ancora. Allora, il Polo Sportivo è cambiato perché? Perché esiste una nuova piscina scoperta, è cambiato perché la Dozio è raddoppiata, è cambiato perché è diventato più fruibile complessivamente per tutti i cittadini: si sta dotando di una serie di strutture. Ultimo, mi dispiace che non ho Dario Lucano come Assessore che forse ci poteva aggiornare meglio, quella che si stava rivelando un problema, cioè... è scomparso... eccolo, sì eccolo... allora, forse Dario Lucano ne sa qualche cosa di più... quello che era un problema che avevamo complesso di riscaldamento della piscina si sta rivelando un'opportunità perché so che stanno cercando di gestire con Saronno Servizi il cambio da una semplice caldaia ad un sistema di co-generazione che produrrà calore e energia elettrica. Quindi stiamo riuscendo a trasformare quello che era un problema tecnico in un'opportunità per la città. Le realizzazioni le vedete già, quindi piscina e la Dozio direi che basta passeggiare per vederle. Direi che per quanto riguarda il Polo Sportivo ve l'ho illustrato a sufficienza e un'altra volta stiamo andando sempre nel segno del nostro programma elettorale. L'Asse delle tre Chiese: allora, l'Asse delle tre Chiese forse è ora di rinominarlo, forse è giusto a questo punto chiamarlo il nuovo decumano della Città. Il nuovo decumano, cioè la grande strada che collega l'est con l'ovest, classicamente dall'epoca romana ad oggi. Questo perché? Perché, prima cosa: allora, siamo sempre a est, l'intervento sulla via Roma della pista ciclabile altro non è che il primo segno; non si può intervenire contemporaneamente sulla via Roma e sulla via Bergamo, fermeremmo due arterie; non appena finito la via Bergamo abbiamo in programma, non io ovviamente, la viabilità, l'intervento sulla via Roma. Quello che si sta provando è l'esperienza della pista ciclabile: ci sembra un'esperienza complessivamente positiva e questo ci porta ad allungare il percorso ciclabile; siamo già alla rotonda della via Piave, abbiamo già raggiunto un accordo con il Comune di Solaro, che porta la sua pista ciclabile che va dal Parco delle Groane fino a Introini. Introini, attenzione, è in città di Saronno, quindi in questo momento che cosa avremo l'opportunità di fare? Semplicemente con una pista, diciamo leggera, collegare la rotonda di via Piave a Introini. L'operazione è abbastanza semplice: si

passa in una via direi poco trafficata, che è la via vecchia per Solaro, quindi c'è la possibilità di arrivare con semplicità al Parco delle Groane. Siamo in attesa, perché non è un'operazione che si potrà fare in due giorni, della pista ciclabile che invece collegherà un'altra volta quella parte di Saronno alle grandi aree dismesse, quindi al grande parco che andremo a realizzare in centro alla città, che è il vecchio sedime della Saronno-Seregno. Per fare questa operazione ovviamente non ci vogliono i giorni, mentre questa parte della pista ciclabile direi che ha tempi assolutamente più brevi. Via Roma, la piazza, il percorso di corso Italia, è storia già vecchia. Piazza San Francesco, opera della passata Amministrazione, è già stata risistemata completamente. Abbiamo approvato in Consiglio Comunale un intervento realizzato da privati che prevede la sistemazione del tratto mancante tra la piazza San Francesco e il sottopasso dell'ultimo tratto con la risistemazione della parte del sovrappasso di viale delle Rimembranze verso la Stazione, quindi questo pezzo del vecchio Asse delle tre Chiese, nuovo decumano, è già realtà nel senso che è un progetto già fatto, già partito. E' a carico dell'Amministrazione la sistemazione delle parti invece centrali del sottopasso e stiamo provvedendo anche a questo: ci manca il passaggio sotto la ferrovia. Il viale del Santuario, opera programmata dalla scorsa Amministrazione: questa piazza qui fuori la vedete tutti. Attenzione, a questo punto noi abbiamo un percorso ciclabile che ci porta dal Parco delle Groane a qui. Da questo punto alle scuole è un tema in una zona non particolarmente trafficata e semplice: con il Comune di Uboldo stiamo vedendo come collegare la pista ciclabile che arriva lungo la via della Girola fino alla nostra zona delle scuole, cioè fino a qui. Quindi stiamo mettendo lungo questo nuovo asse, lungo questo nuovo decumano, in comunicazione la città con le biciclette con i due Comuni contermini, a est e a ovest. Altra parte importante della città, le grandi aree dismesse: che cosa è successo? La scorsa Amministrazione si è presa l'onore e l'onere di varare questo grande progetto. Se lo è presa varando più volte dei Piani Direttori: questi Piani Direttori che cosa hanno prodotto? Hanno prodotto quello che state vedendo alle mie spalle. Siamo ai primi plastici di interpretazione di quelle grandi aree: quali sono le caratteristiche? Allora, la prima, comunque fissa e chiara: i 102mila metri di parco promessi rimangono tutti; non è stato tolto un millimetro quadrato di area a verde di quelle che erano state promesse. Che cosa sta cambiando? Sta cambiando la definizione di città, sta cambiando completamente un sistema viario. Allora, abbiamo visto che è possibile varare una nuova via, ha già anche un nome, che porterà un collegamento tra la via Varese e la Stazione. Abbiamo un primo schizzo di quella che sarà o che potrebbe essere la nuova Stazione: da quel punto ripartiamo con una nuova via, come avevamo previsto, verso il Cimitero e questo potrà originare una nuova viabilità attraverso viale Escrivà, arriverà a piazza Statuto, che sarà quella della Stazione, prenderà via della Costituzione, per arrivare al Cimitero. Che cosa sta succedendo? Sta succedendo quello che avevamo promesso,

cioè spostiamo il capolinea degli autobus extraurbani in questo lato della città, teniamo su piazza Cadorna gli autobus urbani. Che cosa avevamo parlato l'altra volta? Avevamo parlato di una stazione delle biciclette: benissimo, la stazione delle biciclette ha preso una forma decisamente più corporosa. Di una pluralità degli interventi: allora, una parte dell'intervento, quindi la prima parte, è stata disegnata da Mario Botta, che non mi sembra l'ultimo dei progettisti. Mario Botta ha anche prodotto lo schizzo per la nuova Stazione a scavalco, quindi originando da quell'idea di quegli elementi che andavano a collegare dal basso in alto la nostra Stazione e ci davano la possibilità di usarla anche con un sistema ciclabile nasce questa nuova forma. Diventa città, cambiano leggermente le prospettive, quindi ritornerò in Consiglio Comunale a parlare più diffusamente, a spiegare più diffusamente che cosa sta cambiando in queste aree, quale è il progetto di città che ci stanno portando questi professionisti. Matteo Thun interviene sull'altra parte della città, con un linguaggio diverso progettualmente, ma complementare, con un'attenzione al parco diversa, perché siamo andati a prendere, a cercare persone che abbiano una cultura diversa e complementare. Mario Botta con un grande tema di città, con la sua capacità di leggere e costruire mattoni e prospettive, strade, grandi slarghi; Matteo Thun con la sua capacità di interpretare anche il verde, di interpretare i segni che una città può lasciare. Quindi su questo, però, ci torneremo, ma se dobbiamo parlare dello stato dell'arte della città mi sembrava opportuno in questo consesso almeno un flash. Altra cosa importante della città, il quartiere Matteotti: allora, nel quartiere Matteotti prendiamo possesso, come Amministrazione, di una via che sta diventando un'agorà. Stiamo mantenendo un'altra volta il programma elettorale in tutto quello che abbiamo promesso. Allora, i metri quadrati di verde adesso sono qui da vedere. Abbiamo promesso che avremmo spostato con gentilezza delle persone per allargare le quote di verde a disposizione di tutti - questa è polemica antica - e adesso ci sono. Stiamo rispettando i tempi al minuto: i disegni dovevano essere presentati entro il 27 di ottobre in Regione e lì sono stati presentati. Peraltro stiamo cominciando a diventare anche quasi bramini, perché siamo anche capaci di portare le cose per tempo e di fare esattamente tutto quello che abbiamo promesso. Altre città magari hanno promesso più di noi: oggi non sono così capaci di realizzare quanto avevano detto. Allora se vogliamo vederlo i 4mila mq di verde ci sono, la palestra c'è, il centro sociale c'è, la piazza - la parte dura, che non c'entra nei metri quadrati di verde - c'è: mi sembra che complessivamente questa grande città stia prendendo forma. Abbiamo fatto un sacco di cose, per cui dal 2001 ad oggi sono successe un sacco di cose e in queste occasioni è il caso di ricordarsele, quindi mi scuso se sto utilizzando del tempo vostro, ma mi sembra importante per capire che cosa è successo e che cosa andremo a fare. Altra cosa importante, dove siamo noi: siamo nell'Aula Vanelli. L'Aula Vanelli nel 2001 era uno dei tanti grandi bei pensieri, quando si diceva "il Polo Culturale della città deve crescere". E il Polo Culturale è cresciuto: dell'Università nel

2001 non si parlava, oggi abbiamo un corso universitario; quest'Aula la vediamo; il parco qui fuori è a disposizione di tutti i cittadini. Quindi dal 2001 ad oggi direi che anche questo rientra nelle cose fatte di cui dobbiamo tener conto. Altro elemento assolutamente importante di evoluzione della città, la via Varese: allora, qui incontriamo una strada che aveva come forma, come pensiero e come forma mentale la logica di una strada provinciale. Eravamo attraversati nel cuore della nostra città dalla varesina: ora, la Varesina si è spostata e si sta spostando sempre più in luoghi diversi. Noi abbiamo già fatto una prima spinta, abbiamo visto che nei programmi della Provincia esiste già addirittura una Varesina-bis con una logica assai più sensata di quella attuale e con un sistema di gestione del traffico più moderno. All'interno della nostra città però che cosa è successo? Allora, viale Escrivè ve l'ho spiegato prima: viale Escrivè genererà una rotonda, creerà un sistema di collegamento tra l'est e l'ovest di Saronno indispensabile se noi vogliamo cercare di liberare la città dalle strozzature costruite dal sottopasso e costruite dalla storia. Solo attraverso la realizzazione di questa strada noi potremo riattestare, per esempio, una parte del sistema di trasporto pubblico. Viale Escrivè l'abbiamo detto... via Lanino: via Lanino, c'è l'inizio dell'opera di una rotonda; era già stata concordata, è storia antica, è lì da vedere. Veniamo avanti: via Novara-incrocio con via I° maggio; questo Consiglio Comunale ha approvato in una forse delle sue prime sedute la realizzazione anche della rotonda di via I° maggio. Proseguiamo: allora, la sistemazione monumentale della piazza del Santuario che tante polemiche ci è costata - sistemi di parcheggio, privilegi e altre storie - è qui da vedere. Al di là di questa sistemazione abbiamo realizzato comunque, con l'intervento di privati, una nuova sistemazione dei parcheggi di fronte al collegio e una serie di posti auto sotto. Proseguendo lungo la via Varese abbiamo dall'incrocio della ferrovia fino alle rotonde già realizzato: stiamo realizzando il pezzo che manca di collegamento - con Fabio Mitrano, con la Viabilità - tra questo intervento e la ferrovia. Quindi a questo punto abbiamo una possibilità di scorrere lungo la via Varese praticamente in questo momento da viale Escrivè fino al nostro confine: in un tempo plausibilmente breve riusciremo a collegarci anche con Caronno. Siamo arrivati al sistema delle rotonde quando incontriamo la via Volonterio - la rotonda di via Volonterio con la via Varese è sotto gli occhi di tutti - la grande rotonda successiva dove incontriamo viale Europa - dove la via Varese incontra viale Europa - e usciamo dal territorio di Saronno. Che cosa ci manca in questa opera? Ci manca un piccolissimo peduncolo che colleghi la grande rotonda che è stata realizzata all'incrocio tra via Lazzaroni - perdonatemi, è via Lazzaroni, non è viale Europa quello - e la via Varese e il nuovo scavalca-ferrovia di via Valganna, quindi quando leggete nel Documento di Inquadramento la possibilità di realizzare una nuova strada lo dico per scemare ogni dubbio che questo peduncolo e questo scavalca-ferrovia vadano a generare nuovi sistemi di strade a nord dell'asse della linea del Varese e del Como. Su questo ci

torneremo tra poco: non abbiamo nessuna intenzione; questo peduncolo serve semplicemente a collegare quel quartiere, quel pezzo di città che è costituito dalla via Valganna e dalla via Campo dei Fiori con il resto della città con semplicità, senza costringerli a passare per vie difficili. Questo passa attraverso un accordo con il Comune di Gerenzano, perché quel pezzo di territorio non è nostro: quindi anche qui non è immediato però direi che siamo pronti a realizzarlo.

Passiamo agli obiettivi. Allora, abbiamo visto che cosa abbiamo fatto: vorrei insistere su questo. Cioè, io sto seguendo quello che è stato dichiarato: allora, adesso vediamo di capire che cosa vogliamo fare. Allora, primo obiettivo: beh, vorremmo completare il Polo Culturale. Che cosa vuol dire completare il Polo Culturale? Vuol dire cercare di finire gli interventi in questa parte della città: la zona del Santuario per intenderci. Allora, che cosa leggiamo quando noi entriamo a Saronno? Qual è la porta di Saronno? La porta di Saronno purtroppo ad oggi è un distributore e un supermercato. Né l'uno né l'altro mi sembrano particolarmente adatti. Obiettivo secondo me qualificante potrebbe essere quello - anzi è, non potrebbe - di intervenire su queste aree e di portare queste aree al patrimonio pubblico. Nel fare questo dobbiamo riconsiderare che cosa è successo anche nel frattempo. Allora, noi partiamo nel 2001 con un pezzo di città che si sta muovendo in un modo leggermente diverso: la fotografia del 2005 che cosa ci dice? E' cambiata la via Varese, è cambiato il modo di leggere il traffico, viale Escrivà non esisteva e oggi ha un nome: allora forse possiamo superare il tema che ci eravamo dati nel 2001 di un sottopasso che superasse la viabilità o le difficoltà della viabilità generate dall'incrocio della via I° maggio con la via Novara, perché possiamo leggere una viabilità attraverso un sistema di rotonde che viene dalla via Novara e può girare su più opportunità, quindi non è più solo la via I° maggio, magari è la via Lanino, o magari sarà viale Escrivà, e ci dà la possibilità di sgravare quella strada. Sgravare quella strada vuol dire dare l'opportunità di non trasformarla in un fiume in piena invalicabile, ma di asciugarla leggermente al traffico e di permettere che cosa? Di permettere la possibilità di collegare quello che - ho già detto in questo Consiglio Comunale - è il Parco di via I° maggio con il viale del Santuario, quindi cercare di costruire una realtà che sia più collegata e più fruibile di come lo è adesso. Abbiamo una situazione contingente, dobbiamo utilizzare una parte di questo parco per sistemare dei parcheggi: lo sappiamo. Nell'intervento delle aree dismesse abbiamo una previsione lungo viale Escrivà di 160 auto, a fronte del Cimitero di 200, di altre circa 280 auto interrate, quindi non appena queste cose arriveranno fruibili potremo già alleggerire. Quando la Stazione di Saronno Sud andrà a pieno regime di funzionamento avremo un sistema in grado di ospitare un migliaio di automobili, quindi saremo in grado di offrire al sistema dei pendolari alternative diverse e più complete e sensate, senza metterci a fare i cattivi che cacciano le persone. All'interno di questi grandi pensieri abbiamo comunque come obiettivo il massimo



recupero all'uso pubblico di questa zona. Perché? Perché secondo me è obiettivo importante per la città avere una porta - chiamiamola virtuale - avere un luogo dove si cominci a identificare la città, dove si cominci a leggere qualche cosa di un po' più completo. Quindi, primo obiettivo: recuperare all'uso della città questi luoghi e poi vedremo come; anzi, è negli obiettivi. Secondo grande obiettivo: allora, abbiamo parlato di questa Varesina-bis che si sta spostando al nostro occidente. Cosa vuol dire? Vuol dire fondamentalmente che la grande Varesina-bis, all'altezza di Cislago piega verso sud, attraversa il Comune di Uboldo e arriva alla nuova uscita dell'autostrada, portando ovviamente beneficio all'intera zona. Altra cosa: una prima parte a ovest l'abbiamo già in programma nell'intervento della Saronno Sud ferroviaria, quindi il primo pezzo di strada che collegherà la 527, il nostro viale Lombardia, con la via Bergamo è già finanziata nell'ambito delle opere di Saronno Sud, quindi quest'altro pezzo. Altra cosa di cui tenere presente: i nostri Comuni contermini Turate, Rovello, Rovellasca e Misinto hanno raggiunto con la Provincia di Como un accordo per la costruzione di una strada che vada a raccordare l'uscita dell'autostrada attuale di Turate con la zona industriale di Misinto; con questo sistema noi andiamo a chiudere con l'autostrada un quadrilatero teorico perimetrale esterno alla città, che ci dà la possibilità di scaricarci senza il bisogno di fare ulteriori strade; questo a maggiore garanzia che poi non si voglia occupare più territorio. Allora, questo a nord, a est e a sud: che cosa succede invece a ovest? Allora, a ovest noi abbiamo una situazione assolutamente critica: l'incontro della nostra via Novara con via Lazzaroni, viale Europa - l'incrocio del Lazzagrill per intenderci - l'uscita dell'autostrada, la via Giuliani - che è una vera criticità - e peraltro la via Giuliani genera da un Piano di governo del territorio che abbiamo ereditato; oggi lo stesso tecnico lavorando per il Comune di Uboldo e carinamente ci sta chiedendo di riaprirla; se c'era una cosa che io avevo letto come assolutamente condivisa e condivisibile era la difesa della via Giuliani come strada-quartiere, il non utilizzo ad usi diversi; oggi la stessa persona mi sta dicendo che invece dovremmo aprirla, ma questa è una piccola chiosa nelle mie mille polemiche con il Comune di Uboldo. Allora, torniamo al nostro punto: fondamentale per il nostro sistema viabilistico è spostare la nostra via Varesina - quindi non la Varesina-bis, la nostra via Varese - definitivamente al nostro occidente, quindi portarla all'uscita dell'autostrada. Per fare questo dobbiamo avere come obiettivo chiaro un sistema di rotatorie che ci diano questa opportunità: questo sistema di rotatorie è già stato provato, funziona, ha ancora delle possibilità di incremento, è già stato testato a livello di progetto, abbiamo già i numeri che ci dicono che questo può funzionare; sicuramente non è la soluzione fino a quando non raggiungeremo l'obiettivo della nuova uscita dell'autostrada. Fermarsi a metà strada vorrebbe dire fare del male a tutti: questo perché? Perché non è usando un pezzo di territorio che lo si compromette: è cercando di fare un intero sistema dove le

automobili scorrono senza fermarsi che si può raggiungere l'obiettivo. E' chiaro che se noi non raggiungiamo l'obiettivo della Saronno Sud sbagliamo: a) ad offrire la possibilità a delle persone di raggiungere la nostra stazione con semplicità, la Stazione di Saronno Sud sto dicendo; se non la raggiungono non riusciamo ad incrementare i treni; se non incrementiamo i treni noi avremo perennemente una stazione di seconda scelta, di cui non sappiamo cosa farcene, di cui la città non ne vede il bisogno e non lo sente. Quindi se non l'abbiamo non riusciamo a mandarci le persone, non riusciamo a fare lì lo scambio fra i privati e il ferro: se noi non riusciamo a fare questo, non riusciamo a liberare le vie di centro; se non riusciamo a liberare le vie di centro noi non possiamo far passare con semplicità il sistema della mobilità pubblica. Questo è il nostro succo ed è il motivo per cui insisto sulla necessità di avere il nuovo svincolo dell'autostrada. Mobilità alternativa, che è uno degli altri obiettivi: allora, di piste ciclabili mi sembra di avervi dato il tormento a sufficienza; ve le ho già spiegate tutte, non ve le rispiego più. Altro punto importante che stiamo cercando di perseguire: i tempi di città. Allora, esiste un bando regionale che mette a disposizione del denaro per poter cercare di leggere e ottimizzare i tempi di città: cosa vuol dire? Vogliono dire i sistemi del trasporto, i tempi di apertura degli uffici, delle scuole, dei negozi: se si riesce a ottimizzare questo universo, se la città riesce a viaggiare con un minimo di attenzione un luogo per l'altro, forse riusciamo ad avere tutti un utilizzo migliore. Vuol dire che magari dobbiamo ricalibrare, ritardare i sistemi di apertura: vedremo che cosa fare; per il momento ci siamo messi in corsa, con un po' di ottimismo. Il sistema del trasporto pubblico: allora, è polemica che anche questo Consiglio Comunale ha vissuto, è richiesta anche di alcuni Consiglieri Comunali, quella di un atto di imperio, di chiudere le strade, di fare... mi sembra di aver cercato di spiegare quale è il programma e che cosa stiamo cercando di realizzare perché la città riesca a vivere e convivere con un sistema di trasporto evoluto, senza che questo voglia dire inquinamento o peggio. Allora, sappiamo tutti che i bandi per i grandi sistemi di trasporto provinciali purtroppo non riescono a tenere conto delle piccole realtà come le nostre: che cosa abbiamo fatto? Con i nostri Comuni vicini ci siamo riuniti, abbiamo assieme capito quanto era importante il poterci proporre alle tre Province - future quattro - e alla Regione con un'idea complessiva. L'Amministrazione di Saronno si è fatta carico di produrre quest'idea: attenzione, un'altra volta stiamo perseguendo il nostro programma elettorale. Da soli non lo potevamo fare: era un'operazione che ci voleva tutti assieme e fondamentalmente che cosa stiamo cercando di proporre? Un sistema di autobus che vorrebbe essere quasi come gli autobus a chiamata per le realtà che non sono accessibili in modo diverso, ma intendendo il sistema di autobus che collega Uboldo piuttosto che Origgio come un sistema urbano, quindi non come un sistema che dipenda dalla Provincia di Milano, che genera un autobus a Rho, che ha una linea Rho-Saronno e poi va a perdersi nella provincia di Como e che ha

un interesse tra il minimo e il nullo per la realtà di Saronno. No, l'idea è quella di costruire un autobus Origgio-Saronno esattamente in una linea, in un sistema, in una logica come quelli che girano all'interno della città: quindi, come futuro, un autobus a chiamata. Altro grande sogno, se vogliamo, sono i tram-treni, cioè un utilizzo diverso, più evoluto, dell'immenso patrimonio del ferro che ha la città di Saronno. Ora, è accusa sempre del Comune di Uboldo, anche perché, scusatemi se lo dico, ma è una polemica che vivo un po' sulla pelle, il fatto che loro debbano usare un parte minima del loro territorio per fare uno svincolo autostradale... se conto quanti metri quadrati, quanta parte della città di Saronno è dedicata al ferro c'è da spaventarsi: e quanta ne stiamo dedicando ancora per migliorare questa cosa. Ora, noi vorremmo che questa esperienza diventasse un'esperienza positiva per la città e per i Comuni contermini, quindi avere una linea privilegiata, un micro-treno, un tram-treno - come sarebbe il suo giusto termine - che colleghi Rovellasca a Saronno e da Saronno a Cogliate passando sul ferro secondo me è una grande cosa. Siamo passati da un sogno di due anni fa... lo so che rompo Consigliere Marzorati: sono un tormento con i tram-treni e altre cose, è vero, però il Direttore delle Ferrovie, Piuri, un saronnese, a Como ha speso la carta dei tram-treni per la città di Como; questa carta è stata oggi spesa anche per la città di Castellanza; rivendico il minimo di diritto di essere stato il primo a chiedere queste cose e secondo me con l'arch. Novati, che è il nostro consulente alla viabilità, e con Fabio Mitrano stiamo vedendo che questa cosa non è neanche così irrealizzabile, perché le linee lo permettono. Quindi non siamo in un tempo così lontano: siamo nel mondo delle possibilità; se la Regione ci ascolterà e ci darà quel minimo di possibilità per poterlo realizzare, forse tutto questo non è così impossibile. Certamente oggi abbiamo alle spalle anche tutti i nostri Comuni contermini: nel 2001 non c'erano, è lavoro fatto. Altro obiettivo importante: consolidamento del sistema del verde. (...fine cassetta 1 lato B...) ...dove ci aspettiamo che: esiste un maneggio, benissimo ben venga, che continui a crescere, che usi territorio; facendo il maneggio, non facendo altre cose attenzione. Tanto ne è che l'ipotesi quale è? Quella di recuperare i terreni abbandonati, rimboschirli... attenzione, il rimboschimento non vuol dire trasformare quell'intera area in un bosco: vuol dire utilizzare le parti residue, vuol dire utilizzare le parti possibili, vuol dire non portare nuovo asfalto se non in termini indispensabili. Ve lo anticipo: abbiamo bisogno di collegare il vecchio passaggio a livello che è stato chiuso con il ponte in prossimità dell'EuroSpar, in cima alla via Prealpi; quel ponte andrà approfondito perché non riescono a passare i mezzi agricoli e visto che noi non vogliamo che quella realtà si spenga come utilizzo agricolo, la scelta è quella di approfondire questo ponte al punto che possano passare i mezzi agricoli e creare una bretella - stiamo parlando di un centinaio di metri - che colleghi l'uscita di quel ponte con il vecchio passaggio a livello; la strada è semplicemente una strada di quattro metri; un metro di

banchina a destra e un metro di banchina a sinistra, verde e piantumata. Questo è tutto l'asfalto che abbiamo intenzione di mettere in quell'area. Per il resto che cosa vorremmo che si potesse fare, che cosa ci piacerebbe fare? Allora, sicuramente vorremmo provare in quel luogo una cosa che poi vorremmo estendere a tutta la città, quindi un nuovo modo di leggere l'alberatura dei bordi delle strade. Quindi vorremmo cominciare da lì per poi estenderci a tutto il resto della città, specialmente alle vie di grande traffico, con un sistema di alberatura. Vorremmo che questo sistema di alberatura però in quella parte diventasse parte integrante del paesaggio e lo vorremmo fare in collaborazione con i contadini: sappiamo tutti perfettamente che quando cresce sopra non cresce niente sotto; sappiamo che queste macchine hanno i loro bisogni, però vorremmo che tutto questo prendesse questa forma. Quindi all'interno della nostra città vorremmo, con questo Documento, consolidare questo sistema: quindi quella parte di città non cresce, non ha più alcun tipo di previsione di insediamento; cresce semplicemente interpretando il sistema agricolo. Lo può interpretare in un modo più o meno moderno: benissimo, quindi se vogliamo continuare con un tema di agricoltura estensiva - quella che si sta facendo adesso - ci va bene; cerchiamo di gestire l'alberatura delle parti; se in alcune parti avremo esempi di agricoltura diversi, di utilizzo del territorio diverso, sempre in ambito agricolo, benissimo, faremo di tutto per favorirlo. Ultima parte degli obiettivi: allora... ing. Aceti, l'ho sfinita, eh? Reperire gli spazi per la ricollocazione delle attività fuori contesto: recuperare all'uso pubblico i luoghi così rilasciati. Voglio essere ancora più fumoso: le cave di volume. Che cosa vuol dire? Vuol dire che all'interno della città ci possono essere dei luoghi dove non sono in una condizione ottimale per la città, quindi non abbiamo delle condizioni ottimali: possono essere depositi, possono essere fabbriche in attività, possono essere case. Qual è l'obiettivo? E' quello di entrare in possesso di questi luoghi scambiandoli, quindi senza costringere nessuno a chiudere, ma semplicemente proponendo degli scambi da quei luoghi interni alla città ad altri luoghi esterni alla città: così facendo noi andiamo ad acquisire al patrimonio pubblico una serie di possibilità di crescita qualitativa per la città. Il tema è piuttosto difficile e volutamente non chiaro e per quale motivo? E' non chiaro perché se andiamo a dichiarare con eccessiva chiarezza quali sono le zone che vogliamo acquistare chiaramente muoviamo il valore di quelle zone. Se andiamo a dichiarare con eccessiva chiarezza quali sono le zone che vogliamo spostare, un'altra volta alziamo il prezzo dell'arte. Non lo vogliamo fare: vogliamo essere attenti alle occasioni, vogliamo poterle cogliere alla cifra più conveniente; senza fare del male a nessuno, ma alla cifra più conveniente. Altra parte importante della città è la zona del Cimitero Maggiore: allora, un'altra volta, l'Assessore Lucano sta redigendo il nuovo Piano Regolatore del Cimitero, è in una fase molto avanzata; sicuramente è una zona che non possiamo dimenticare della città, anche perché se pensiamo di costruirne un altro dovremmo mangiarci l'intero agro saronnese.

Quindi non abbiamo questa voglia, vogliamo che questo luogo rimanga tale: cerchiamo di mettere il nostro Cimitero in condizioni di crescere. Abbiamo un'altra parte del Cimitero, la parte che normalmente non si vede - dietro il Cimitero - in una condizione di degrado, perché quella davanti - lo abbiamo visto prima nelle grandi aree dismesse - è sistemata: adesso dobbiamo preoccuparci della parte a sud e della parte a ovest del Cimitero, cercando di ricollocare qualche cosa che porti un minimo di interesse, non semplicemente fabbriche e Rom. Quindi cerchiamo di legare anche quella parte di città ed è un obiettivo secondo me importante. Ultimo, favorire una nuova sensibilità al tema ambientale, dalle biotecnologie al risparmio energetico. Allora, di risparmio energetico il nostro Consigliere Comunale Librandi ha sponsorizzato un convegno importante e chiaro per le Amministrazioni: ho visto con piacere e chiaramente che Legambiente si sta altrettanto impegnando in questa direzione, quindi direi che se ne parla già a sufficienza in città. E' un tema già avviato: chiaramente non mi voglio prendere il merito di Legambiente, ma quello che è stato fatto da noi lo voglio tutto. Ho già distribuito un bigino ai membri della mia Commissione Territorio per iniziare a discutere di bioarchitettura, di possibilità di regole, di nuovi modi di interpretazione delle norme: vedremo come questa cosa evolve. Sicuramente vorrei che evolvesse nel senso della qualità: che cosa vuol dire? Vuol dire che al fianco delle norme della bioarchitettura vorrei riuscire a portare tutti i miei progettisti, tutte le persone che lavorano per la città di Saronno, a parlare di qualità del progetto. Mi sembra che l'esempio che stiamo cercando di portare come città andando a chiedere o a confrontarci - forse è il termine più giusto - con architetti di chiara fama come Mario Botta e Matteo Thun, sia un buon esempio. Mi sembra che l'esempio dei tentativi che stiamo cercando di fare - dell'ottimizzazione dei sistemi di riscaldamento, dell'ottimizzazione della co-generazione - sia un'altra volta non dico un grande esempio, però un esempio possibile, quindi in questo senso ci stiamo andando. Vorremmo riuscire a portare più alta l'intera qualità del costruito della città di Saronno. Più alta per il beneficio di tutti: per il bello che uno può godere della città - e mi sembra che gli interventi li abbiamo fatti - e anche per il giusto ritorno di chi ha operato. Ultima cosa, Signori: non posso che dire grazie. Grazie ai miei colleghi di Giunta, quindi grazie a Sergio Giacomelli, grazie a Dario Lucano, a Fabio Mitrano, che hanno lavorato alla costruzione di tutto questo variare e grazie al mio settore della Programmazione. L'Ufficio del Progetto funziona direi sempre bene: tutto quello che voi avete visto è stato realizzato direttamente nel Dipartimento di Urbanistica. Ho finito.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Bene Signori, grazie all'Assessore Riva che ci ha intrattenuto con questa ampia spiegazione. Adesso apriamo il dibattito su

questo punto. Prego Signori, prenotarsi chi intende parlare: grazie. Cominciamo per cortesia: ha chiesto la parola il Consigliere Busnelli Giancarlo, grazie.

**SIG. GIANCARLO BUSNELLI (Consigliere LEGA NORD - LEGA LOMBARDA)**

Grazie. Dall'analisi dei contenuti generali del Documento di Inquadramento, presentato il primo nel 2001, e dello stato di attuazione di quello che era stato previsto allora, ampiamente descritti fra l'altro nella prima parte di questo aggiornamento, vengono evidenziati alcuni temi di criticità sui quali intendiamo soffermarci. Sullo stato di attuazione dei programmi dobbiamo riconoscere naturalmente le valenze positive degli interventi fatti e che sono stati ricordati, sia per quanto riguarda l'ambito dell'est e anche per quanto riguarda l'ambito dell'ovest - quindi la parte dell'ovest culturale e dell'est sportivo: lavori peraltro per alcuni dei quali abbiamo condiviso naturalmente le scelte fatte. Intanto ringrazio comunque l'Assessore Riva per l'ampia documentazione, perché in effetti la sua descrizione mi è servita anche per sciogliere alcuni dubbi che avevo avuto e dei quali mi ero fatto buona nota leggendo e osservando con attenzione le tabelle allegate, come del resto - come già ha fatto l'Assessore - di ringraziare tutti coloro che hanno lavorato per redigere questo lavoro. Ecco, quindi alcune questioni che voglio affrontare nuovamente e sulle quali poi l'Assessore ci darà le sue risposte: sull'area dismessa di via Milano/via Varese - sulla quale fra l'altro c'era stato un Consiglio Comunale giusto tre anni fa e all'interno del quale avevamo dato anche il nostro contributo con alcune proposte che fra l'altro erano state poi recepite e fatte proprie dall'Amministrazione - ci sembra di capire che i programmi stiano andando a rilento. Poi magari l'Assessore ci potrà smentire e vorremmo avere rassicurazioni - anche se già qualcosa aveva detto prima - sul parco di dieci ettari ricordato nel Documento per quanto riguarda la parte dedicata alle dotazioni di aree a verde. Ecco, dicevamo dei punti di criticità, fra l'altro ricordati nel Documento, che guarda caso sono proprio quelli legati maggiormente alla viabilità e quindi ci si confronta con un problema che da tanti anni non ci lascia tregua, non ci dà tregua: quindi inquinamento, legato poi all'inquinamento atmosferico e acustico. Per quanto riguarda il sistema viario su via Varese lei Assessore - che sicuramente mi sente anche se non la vedo qui, però spero che mi senta - pala di scoraggiare del tutto il traffico di attraversamento improprio su via Varese, in considerazione proprio della promiscuità del traffico insistente sull'area. A parte che una prima soluzione sarà sicuramente quella di eliminare gli impianti semaforici insistenti sull'area stessa, ma in considerazione dello sviluppo urbanistico che ci sarà nell'ex area Cemsas, quindi con le edificazioni che ci saranno lì, e con la riqualificazione del Matteotti, non so, pensiamo che forse

il traffico su via Varese debba essere regolamentato, nel senso di impedire la circolazione e il passaggio ai mezzi pesanti, fatto salvo per quelli naturalmente che dovranno essere adibiti a carico e scarico delle merci, altrimenti questa via diventerà sicuramente un'altra strada di attraversamento, mentre invece la via di attraversamento dovrebbe essere il viale Europa su cui lei dice che bisognerà intervenire con il coinvolgimento di altri soggetti istituzionali, con una visione sovracomunale: poi magari mi dirà che cosa intende in questo caso. Quindi è questa la sua intenzione per dire di scoraggiare del tutto il traffico? Oltre a questo, quando lei a proposito del viale Europa dice che vi sono diversi terreni che potrebbero essere utilizzati per fini edificatori, sui quali - lei dice - manifesta il timore che se lasciati alla libera iniziativa degli investitori o dei proprietari o degli operatori immobiliari potrebbero generare ulteriori problemi sull'area... io volevo chiederle quali sono questi suoi timori e in che modo ritiene di superare eventualmente queste difficoltà che dovessero nascere. Sempre rimanendo su questa area lei prima ha parlato della realizzazione di quello che sarà in futuro il nuovo svincolo autostradale di Saronno Sud e al di là della prevista tangenziale che si vede sulle tabelle allegate, la Varesina-bis in direzione ovest - quindi quello sarà un tratto di strada completamente nuovo - non ritiene che sia la via Parma, nata come prosecuzione naturale del viale Lombardia, ma anche lo stesso viale Lombardia siano non solo adesso... già sono nate un po', specialmente la via Parma, sottodimensionate rispetto all'esigenza di quella zona, eccetera... ma non pensa che possano essere in futuro maggiormente sottodimensionate, anche per il fatto del potenziamento della Stazione Sud? Anche perché - lei certamente lo sa - insiste sul territorio di Solaro, sul Comune di Solaro, al confine con la Casina Colombara, un'area industriale che è in espansione e che sicuramente il cui traffico viario insisterà ulteriormente su questa arteria. Oltretutto in questa zona abbiamo anche l'asse viario che scende dalla Cassina di Farè... che non mi piace chiamarla Casina Ferrara, non ha nulla a che vedere: il nome giusto è la Cassina di Farè; chiamiamola così, che sicuramente è meglio... scendendo per via Larga, via Miola e via Piave: io volevo chiederle in quanto tempo lei pensa che possa essere fatta la tangenziale diciamo est, che dovrebbe aiutare a snellire notevolmente il traffico su questo asse viario, anche perché qui in questa zona lei sa bene quanto traffico ci sia su quest'asse viario. Oltretutto in questa zona ci sono due aree dismesse, una di ragguardevoli dimensioni - che è quella in via Miola, la ex Cantoni, eccetera - e un'altra che è sulla via Piave, dove c'era prima la ex Parma, e sicuramente qui in futuro anche non molto lontano sicuramente si aprirà sicuramente un dibattito su queste zone. Quindi il problema è questo: in quanto tempo si farà la tangenziale; per quanto tempo ancora in quella zona qui si dovranno sopportare notevoli disagi per tutto lo scorrimento di traffico che c'è.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Consigliere Busnelli, la informo che il suo tempo sta per scadere. Grazie.

**SIG. GIANCARLO BUSNELLI (Consigliere LEGA NORD - LEGA LOMBARDA)**

Vado avanti, poi quando lei mi dice che il tempo è scaduto... poi ci sarà anche il mio collega che andrà avanti. Ora vorrei farle alcune domande relativamente alle tabelle che ci sono allegate al Documento di Inquadramento, perché vorrei capire se sia ancora previsto l'interramento di via Varese, sulla via varese, tra via Dalmazia e via Lainati, perché da alcune tabelle è previsto un interramento, poi invece...

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Consigliere, il suo tempo è scaduto.

**SIG. GIANCARLO BUSNELLI (Consigliere LEGA NORD - LEGA LOMBARDA)**

Finisco almeno questo punto per non lasciarlo in sospeso, perché in altre pagine leggo che a seguito della sistemazione del piazzale Santuario, eccetera, questi lavori erano anche superati, anche perché i lavori di un interramento del genere potevano essere di un costo notevole, però dalle tabelle allegate io rilevo che qui esiste ancora questo progetto di interramento, anche perché si andrebbe a scontrare anche con la rotonda che viene fatta fra via Varese e via Novara, all'incrocio lì di via Varese e via Novara. Per cui volevo cercare di capire, perché ci sono cose contraddittorie l'una con l'altra. Basta così, visto che il mio tempo è scaduto.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Busnelli. Nessuno chiede di parlare? Chiede la parola il Consigliere Aceti: prego Consigliere Aceti, a lei la parola.

**SIG. LUCIANO ACETI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Grazie Presidente. E' la seconda volta che sento Riva dilungarsi in maniera così puntuale su questo Piano e per la seconda volta devo ammettere che la sensazione immediata che mi deriva - e presumo che non sia il solo ad averla - è che possiamo andare a casa tutti perché tanto qui abbiamo risolto i problemi della città. Lo dico proprio come sensazione: il racconto di Riva stasera e



quello che io ho già sentito qualche giorno fa ti danno la sensazione di aver esaurito i problemi della città con questa trattazione. Siccome sono all'opposizione non mi limito a questa osservazione e mi domando: sono bravi a presentare o sono bravi a produrre progetti? Temo che sia più il primo del secondo, perché anche stasera - e stasera mi son permesso di cronometrare - di tutta l'esposizione che abbiamo sentito, la parte progettuale per questa Amministrazione - e ritengo che un documento di questo tipo alla luce della normativa regionale, alla luce di quanto ci ha detto Riva sia sostanzialmente da intendersi come una sorta di programma della maggioranza... dicevo, Riva ci ha intrattenuto per venti minuti sulla parte di obiettivi, perché per il resto ci ha spiegato tante cose, ma gli obiettivi sono stati concentrati in venti minuti, di cui quindici dedicati alla viabilità. Ora, come è possibile che questa maggioranza ci porti un Piano di Inquadramento in cui la preponderanza degli obiettivi da perseguire sono relativi alla viabilità e non ci dice quali sono i numeri che stanno alla base di questi progetti che ci sono stati illustrati questa sera e in altre occasioni? Meglio dire: ma perché non ci si dice chiaramente, o meglio, non si viene a deliberare, che bisogna revisionare il Piano Generale Urbano del Traffico prima di venire a dirci come dobbiamo sconvolgere questa città in termini viabilistici? Perché il magnifico decumano di cui si parla nel progetto, che porta sostanzialmente dal polo culturale al polo sportivo, se utilizzato da una scuola con un pullman vuol dire che una scuola parte e in venti minuti forse, in un città di Saronno con dieci chilometri quadri, riesce a portare i propri studenti dal polo culturale al polo sportivo. Ora, probabilmente ci sono problemi di traffico: oggi lavoriamo su un Piano Generale Urbano del Traffico che è datato 1997 e purtroppo, lo dico, è superato, perché gli eventi hanno creato intasamenti incredibili. Oggi attraversare Saronno ci vogliono trenta minuti, ce ne vogliono venticinque: in alcuni momenti della giornata ci si mette in fila e non si sa quando si riparte. Bene, in tutta questa prospettiva questa Amministrazione viene a proporci tutta una serie di interventi sulla viabilità. Ritengo - qui mi rivolgo agli ingegneri di questa maggioranza che giustamente quando intervengo su queste questioni poi mi vengono a dire o a precisare delle cose che ascolto, perché comunque io sono un po' un ingegnere idraulico, non faccio molto altro - che questo sia scorretto: prima venite a modificare il Piano Generale Urbano del Traffico e poi ci proponete di cambiare la viabilità di Saronno e non intervenite come state facendo adesso con interventi a spot sulla città, che creano tanto disagio e mi sembra di raccogliere anche tanta insoddisfazione. Nell'ambito di questa trattazione cinque minuti sono stati dedicati alla parte verde, agricola: bene, purtroppo non siamo il Comune che ha dentro, all'interno, il Parco naturale dello Stelvio, ma abbiamo solo il Parco del Lura. Mi appare evidente che parlare cinque minuti dell'agricolo e dimenticare completamente tutte quelle che sono le problematiche relative alla parte urbanizzata della città, perché così è per stessa ammissione del Piano... perché se voi prendete a pag. 40 il

Piano stesso dice: "Essendo dunque l'adozione del presente atto di ricognizione e di aggiornamento"- e vi salto quello che c'è in mezzo - "opportuno e strumentale al perseguimento di nuove strategie non già contenute nel documento 2001, alcune argomentazioni non riconducibili al campo della programmazione integrata sono state tenute ai margini". In realtà sono state omesse in questo Piano, quindi si parla quindici minuti di viabilità e cinque minuti di agricoltura, ma non si parla di urbanistica, lasciandola, come successo da un anno a questa parte in cui io siedo in questo Consiglio Comunale, a interventi puntuali in cui sicuramente la legge è ottemperata, perché si passa alla negoziazione o, se prendiamo i termini della legge, si va a verificare gli interventi strategici sul territorio con gli operatori importanti in grado di fare operazioni di riconnessione del tessuto urbano, ma questi si lasciano non a un Piano complessivo, ma a una serie di interventi spot, perché qui non se ne parla. E mentre parlava Riva e lo ascoltavo, però leggevo il Piano del 2001: io dico, probabilmente se ne parlava tanto nel Piano del 2001 per cui in realtà essendo questo un aggiornamento si va semplicemente a riconfermare una serie di previsioni. No, molte aree - e non faccio nomi a caso, parlo delle aree da edificare alla Cascina Colombara, parlo della Cantoni, parlo dell'area Parma, parlo delle aree importanti di Saronno - niente. E' desolante secondo me, perché uno si aspetta che in questi momenti se la maggioranza vuole essere attrice delle proprie attività deve avere anche il coraggio di venire in Consiglio Comunale e portare questo documento. E' evidente che a questo punto, al di là di alcune cose che prendo per inciso ma che non sono poco importanti, ma le dico perché ci ricordiamo... questo era il momento di entrare forse nel merito dei problemi dell'inquinamento urbano dandoci una serie di strumenti da poter attuare nei prossimi mesi, almeno in un tempo breve, relativi all'inquinamento urbano, ma non c'abbiamo gli strumenti, quindi si salta. Dicevo, è necessario - lo chiedo con fermezza dai banchi di questa opposizione - che questa maggioranza si faccia carico e ci racconti in quanto tempo riesce a produrre una proposta sulla città, perché la città è giusto che ne discuta. Non può dirmi Riva: non posso scoprire le carte perché altrimenti i prezzi salgono. Lo posso capire in campo privato, non lo posso capire in un ambito di questo tipo. Io ho bisogno, in quanto eletto dai cittadini di Saronno, di conoscere quali sono i programmi dell'Amministrazione e quali sono le volontà che l'Amministrazione vuole attuare sul territorio saronnese. Dicevo, chiedo a questa Amministrazione formalmente di precisarci se i tempi sono quelli che stanno paventando per arrivare a un Piano di Governo del territorio, cioè i massimi, quattro anni, quindi addirittura oltre questa Amministrazione sostanzialmente, di arrivare in un Consiglio Comunale in tempi umani - non sono in grado di dire quando - dove ci dite cosa volete fare su alcune aree di cui non ci dite nulla. Questo è quanto.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Aceti. Prego Consigliere Genco, a lei la parola: l'ha chiesta.

**SIG. DOMENICO GENCO (Consigliere RIFONDAZIONE COMUNISTA)**

La società autostradale, d'accordo con la Regione Lombardia, intende costruire a proprie spese un nuovo svincolo sull'autostrada A9 nel territorio dei Comuni di Origgio ed Uboldo: Origgio ne farà le spese sia dal punto di vista del traffico che dal consumo di territorio agricolo; inquinamento e rumori sono destinati ad aumentare sia nel centro del paese che in periferia a usa del maggior traffico di attraversamento. Vorrei ricordare che Origgio non si trova dall'altra parte del pianeta, ma dall'altra parte della strada, quindi tutto quanto interesserà gli abitanti di Origgio inerente l'avvelenamento dell'aria interesserà anche i saronnesi. La rete stradale lombarda e la quantità di auto pro capite sono tra le più sviluppate nel pianeta e i relativi effetti sono sotto gli occhi di tutti: consumo spropositato del territorio, smog, rumori, incidenti, congestione della rete viaria. Nonostante ciò, ci vogliono propinare l'ampliamento dell'autostrada e la costruzione di un nuovo svincolo, per di più senza adeguare la viabilità ordinaria esistente e senza il potenziamento di eventuali opere viabilistiche al fine di sostenere l'immane traffico. Si parla tanto di Varesina-bis, Pedegronda, Pedemontana, ma non si parla dei fondi promessi per costruirle e mai stanziati e con i tagli agli Enti Pubblici temo che non arriveranno mai. Si rischia di avere un'altra cattedrale nel deserto, fine a se stessa, senza tenere conto delle necessità di mobilità della popolazione locale, senza sentire il loro parere. Intanto a noi interessa soltanto il loro voto e non ascoltarli come la pensano in merito a problematiche che passano sulla loro pelle. Inoltre penso che si tolga il diritto decisionale alle Amministrazioni locali su cosa fare nel proprio territorio visto le opposizioni dei Comuni interessati al progetto. A noi ci pare una scelta suicida: invece di studiare soluzioni che riducano il trasporto su gomma per decongestionare la rete viaria e ridurre i disastrosi effetti delle emissioni nocive, si va ad incrementare ulteriormente i suoi sviluppi e la sua congestione. E' ormai evidente che il futuro della mobilità non sta nel trasporto su gomma: la diminuzione delle emissioni nocive costituisce l'unica possibilità per contrastare l'effetto serra che tanti disastri già provoca e promette di riservarci nel prossimo futuro. Da tempo sosteniamo che è necessario amministrare meglio le risorse a nostra disposizione: non è necessario consumare di più, è indispensabile consumare meglio. Quale è dunque la vera finalità del peduncolo tangenziale est? Servirebbe alla futura espansione edilizia nei pressi della Cascina Colombara e a facilitare il flusso del traffico pesante, non certo a migliorare il trasporto locale, che avrebbe bisogno di un

incremento del trasporto pubblico e piste ciclabili. Nuovo traffico significa più inquinamento, più malattie respiratorie, meno spazio vitale per ognuno di noi. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Genco. Ha chiesto la parola il Consigliere Giannoni: prego Consigliere Giannoni, a lei la parola.

**SIG. SERGIO GIANNONI (Consigliere LEGA NORD - LEGA LOMBARDA)**

Io vorrei continuare il discorso che ha iniziato il mio collega, facendo sempre delle domande all'Assessore per avere delle risposte un po' plausibili, quindi partirei dal parcheggio interrato previsto per le autolinee in prossimità dell'area di via I° maggio, che sarà organizzato come area di fermata anziché come stazione sotterranea: in quale area a sud della Stazione verrà collocato? Perché guardando la tabellina diventa un po' un problema capirlo. Siccome questi interventi richiederanno diversi anni prima che vengano realizzati bisognerebbe pensare in quale modo affrontare il problema delle autolinee sia urbane che extraurbane, le quali creano un bel problema nel centro, sia come inquinamento sia come traffico stradale. Sarebbe utile pensare a una temporanea stazione di sosta presso l'area di via I° maggio, ma l'Assessore l'altra volta aveva detto in Commissione Territorio che non si sentiva di spendere 100mila € per attrezzare quest'area a capolinea dei pullman. Purtroppo se questi lavori si prolungheranno per dieci anni i 100mila € verrebbero ammortizzati a 10mila € per anno: non credo che il Comune di Saronno sia oberato da questi impegni. Inoltre vorremmo sapere - noi della Lega - quel sottopasso che partirebbe da via I° maggio e andrebbe a finire verso la Stazione Centrale di Saronno se è un sottopasso che deve essere utilizzato dagli automezzi o un sottopasso pedonale, stando le tabelline qui allegate, perché non si riesce a comprendere bene. Inoltre guardando lo spostamento del supermercato GS potrebbe - questo spostamento - aiutare il completamento del Polo culturale che esiste già in quella zona, collegato col Teatro e altre iniziative, però in questo volumetto che ci è stato consegnato c'è scritto che il distributore dovrà essere trasferito sul viale Lombardia, mentre non si riesce a capire esattamente perché c'è scritto anche che andrà a finire nella zona B6.2, che sarebbe o quella di via Varese, che è allegato alla costruzione... dove c'è interessato l'arch. Botta, penso, in quel progetto lì, poi me lo spiegherà... quindi l'acquisto di quest'immobile del GS lei l'altra volta, sempre in Commissione Territorio, aveva detto che ce lo davano fifty-fifty perché sì... vabbè, dopo lei ufficialmente ci dirà come la pensa. Questo palazzo diciamo, questo magazzino, si potrebbe utilizzarlo per fare una questione polivalente, per fare o delle feste o anche utilizzarlo come un mercato coperto per utilizzare i cittadini di

quella zona lì, perché se va via il GS va a finire che devono farsi cinque chilometri per andare a far la spesa: non credo che sia molto utile ai cittadini residenti in quella zona. Riguardo alle aree verdi, ci sembra buona l'idea di prevedere altre forme di protezione e valorizzazione del territorio agricolo boschivo con la costituzione di questa zona naturalistica che è stata ampiamente specificata stasera e considerando che questa zona è molto vicina al Parco del Lura noi proporremmo di poter fare delle grandi piste ciclabili intercambiabili, che possano arrivare dalla zona agricola al Parco del Lura in modo che i cittadini possono sfogarsi sportivamente diciamo. In quanto al Parco del Lura con i suoi 15 ettari che sono dentro nei nostri confini e il relativo parco di 10 ettari che giungerà a ridosso del centro cittadino, sarà di pieno godimento dei cittadini solamente con un'adeguata rete sempre di piste ciclabili o camminamenti pedonali, però bisogna cercare di farli in modo di non costringere i cittadini a camminare sulle strade battute dal traffico. Poi c'è la questione del sistema della mobilità nella piantina allegata, dove c'è scritto che "percorsi ciclo-pedonali in progetto": guardando questa piantina si nota che partendo dal passaggio a livello diciamo a nord di Saronno, cioè per andare a Solaro, venendo fino alla Stazione di Saronno si creano queste piste ciclo-pedonali. A un certo punto si vede che passano in via Caduti Liberazione: guarda caso io sono un po' una parte interessata, perché abito lì. Siccome io ho sempre chiesto di poter fare a senso unico la strada via Caduti Liberazione, penso che stavolta sia l'occasione buona che la Giunta Comunale abbia recepito il nostro suggerimento di cittadini oberati dallo smog e roba del genere, che tante volte quando andiamo in montagna soffriamo perché siamo abituati al gas e ci tocca respirare l'ossigeno in montagna e non è una cosa piacevole insomma, perché spendere soldi per svagarsi e poi soffrire non è bello. Spero che finalmente si cerchi di comprendere le esigenze dei cittadini, perché se no non bisogna arrabbiarsi se i cittadini scenderanno nuovamente a bloccare il traffico. E sarebbe anche preferibile, in particolare sotto l'aspetto della sicurezza, vista la possibilità di trasformare in pista ciclabile la tratta ferroviaria, non più utilizzata in futuro dalla Ceriano-Saronno... io non so come farete, perché siete voi che dirigete l'orchestra: bisognerebbe mettere le sicurezze, perché se lì qualcuno andando in bicicletta, per motivi o che si sente male o si centra con qualcuno, va giù dalla riva, quello lì lo portiamo di fronte all'Isotta Fraschini, al nuovo ospedale. Occorrerebbe mettere le protezioni, ciò che non son state messe sulla pista ciclabile della Colombara: è un tratto corto, però c'è una riva di due metri e mezzo e se uno cade in quella riva lì, dove ci sono pietre e macerie varie, si fa veramente male. L'abbiamo già segnalato diverse volte, ma tutti continuano a fare orecchie da mercante. In passato, quando c'era l'Amministrazione del sig. Tettamanzi, avevano fatto fare un Piano, uno studio del traffico a Saronno, che era costato all'allora Amministrazione la bellezza di 90milioni di vecchie lire e questo studio proponeva... guarda caso l'aveva fatto un ditta

di Palermo, che è una delle città più incasinate sul fatto del traffico, però quella lì ci ha portato la sua esperienza... e in quella situazione - era un bel volume alto così - portavano dei suggerimenti dicendo che occorre fare delle grandi strade attorno alla città, collegarle con dei pulmini elettrici o a gas per evitare inquinamenti e creare in questa cerchia diciamo esterna dei grandi parcheggi per evitare che i cittadini delle altre città entrassero in Saronno: di mettere i parcheggi lì come succede, ad esempio, a Milano, al capolinea dei metro. Inoltre l'ing. Aceti mi ricordo che aveva scritto e aveva detto che bisognava organizzare dei pullman che attraversavano a raggiera - dei pulmini piccoli, massimo 20 persone - il centro di Saronno, sempre elettrici o a gas metano. Però tutte queste cose sono rimaste nel cassetto, il Comune di Saronno ha speso 90 milioni di soldi dei cittadini e loro avranno avuto la loro colpa, però quelli che sono subentrati dopo e che ci sono tuttora queste cose non le vogliono capire.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Consigliere Giannoni, il suo tempo sta per scadere: se si affretta, grazie.

**SIG. SERGIO GIANNONI (Consigliere LEGA NORD - LEGA LOMBARDA)**

Ho finito. Adesso (...) a farsi dare le opere di urbanizzazione. Io già che siamo su questo tema vorrei finire in questo senso: quel povero Sindaco che verrà fra quattro anni, che non avrà più fondi dalle opere di urbanizzazione, come farà ad amministrare Saronno? Lascio all'Assessore le risposte.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Giannoni. La parola al Consigliere Leotta che l'ha chiesta: prego Consigliere Leotta, a lei la parola.

**SIG.RA ROSANNA LEOTTA (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Dopo un'attenta lettura di questo Documento e dopo aver ascoltato per la seconda volta l'Assessore Riva, noi affermiamo che non abbiamo capito qual è il disegno di città che questa maggioranza ha in mente. Il governo di un territorio... l'Assessore ha detto "abbiamo fatto un sacco di cose" e poi "voglio essere ancora più fumoso, molto spesso queste cose sono in contraddizione". E io devo dire che molto spesso le parole corrispondono ai fatti. Il governo di un territorio esteso 11 chilometri quadrati quanto il nostro secondo noi non può prescindere dalla quantità delle sue previsioni insediative, cioè quanta popolazione ci vogliamo

mettere ancora su Saronno nei prossimi anni, quanta ce ne starà, il numero di edifici in costruzione e quanto edificato vogliamo ancora fare e soprattutto dove vogliamo farlo. E non può prescindere dal Piano globale dei Servizi della città e dalle caratteristiche dello sviluppo ed innovazione e qualità della vita: è una città che sta morendo di inquinamento e di cemento. Niente di tutto questo tra le righe del Documento: noi rileviamo un profilo basso e una scarsa cultura della città e conseguentemente una deroga implicita a chi vuole costruire e vuole usare questo territorio. L'assenza strategica generale e la scarsità dei dati di supporto fanno intravedere un'operazione di facciata che intende una riqualificazione solo formale: tutte le belle parole che abbiamo sentito, i bei progetti... perché poi in effetti si deroga su tutto: sui volumi, sulle altezze, sulle superfici. Il Documento è estremamente carente di un'analisi completa poi sui flussi di traffico: l'uscita dell'autostrada, va bene, ma dove sono le analisi dei flussi di traffico? Quante auto toglieremo, dove andranno? Della larghezza delle strade, delle dimensioni delle rotatorie: sono dati importanti per una verifica dell'effettiva fattibilità delle stesse. Non si intravedono analisi e prospettive per il futuro: quali sono le strategie per potenziare il trasporto pubblico? Non ci sono politiche per la sosta e questa è una tragedia. Anche lo studio per la mobilità pedonale e dei ciclisti è disorganico, frammentato. I percorsi rivolti a queste categorie di cittadini sono visti più come svago - e va bene - che come occasione per migliorare la mobilità in una città caotica e inquinata. Si percepisce in tutto il Piano un tono debole, forse perché non ci si crede abbastanza in alcune cose o forse perché gli interessi sono altri ma non vengono esplicitati. Eppure l'Assessore Riva per due volte ha presentato il Documento in modo eclatante, mettendo in evidenza le strategie e le trasformazioni in atto anche a breve tempo che sia a livello provinciale, regionale, sovranazionale, Saronno si troverà a governare per la sua posizione strategica - corridoio 5, corridoio dei due mari, nuova gerarchia del sistema viabilistico provinciale, bretella est, tangenziale nord, collegamento est-ovest, A9, svincolo autostrada, Varesina-bis, Pedemontana - affermando, badate bene, che tutto ciò è in movimento e quasi completato: basta solo crederci e volerlo e tutto è fatto. Peccato che tranne forse il rinnovamento della terza corsia dell'A9 e forse anche lo svincolo, perché è quello che verrà costruito con gli oneri, tutto è di là da venire, perché non è stato previsto dagli Enti di competenza alcun finanziamento in grado di far partire una sola di quelle opere. Parole. A dire il vero forse l'unica opera che sembra giustificare la presentazione di questo Piano - che infatti si chiama di aggiornamento viabilistico-ambientale - è lo svincolo di Saronno Sud, di cui si è così tanto discusso in questi ultimi mesi solo però sui media e - a dire il vero - nei Consigli Comunali dei paesi limitrofi. Io ero rappresentante di una Commissione Ambiente che non si riunisce dal mese di luglio. Abbiamo già in altre occasioni accusato il Sindaco di non aver coinvolto a sufficienza il territorio e i cittadini su

questo tema: noi vogliamo sapere - e lo ripeto - quanti veicoli in meno ci saranno a Saronno in quella zona, quali benefici avrà tutto il territorio, al di là del peduncolo che andrà costruito, cosa succederà nei Comuni limitrofi senza la costruzione delle altre infrastrutture. Noi non siamo contro un disegno viabilistico globale, siamo contro i disegni e gli interessi biechi che poi non portano a risolvere i problemi in modo globale: ce lo dovete dimostrare, siamo qui apposta. Sappiamo già che le altre grandi infrastrutture presenti nel Documento rimarranno inattuatale e questa mancanza di attuazione diventerà strumento e occasione di un atto di accusa da parte di chi governa la città nei confronti di altri Enti per dimostrare che questi Enti saranno gli unici responsabili del nulla di fatto a Saronno sui temi della mobilità, del traffico e dell'inquinamento: su questi temi senz'altro. Abbiamo fatto le nostre proposte da tempo, denunciando che sull'inquinamento e la mobilità interna alla città la Giunta Gilli è inadempiente e continua ad esserlo, perché questo Documento non dà soluzioni. Ma allora come mai in questa grande visione di insieme non si fa alcun accenno alle aree dismesse, a parte i Piani Direttori, il Piano Botta, i disegni Botta? E forse, stando così le cose, supponiamo che anche la crisi di Giunta appena, forse, risolta di questo centro-destra forse nasconde uno scontro di potere tra come bisogna dividersi questa città. Abbiamo letto tutti le recenti dichiarazioni delle Ferrovie Nord da parte del suo Direttore Generale, un saronnese doc che non riesce a interloquire con il Sindaco Gilli sullo sviluppo della Stazione di Saronno Sud. Peraltro oggi Gilli ha già risposto e tutti e due si sono già riappacificati e allora forse noi cominciamo a pensare che per un territorio così limitato i competitori esterni sono forse troppi. Ultimamente abbiamo verificato che in questa logica, senza un Piano generale dei Servizi, senza un disegno di città, senza un progetto chiaro sulle aree dismesse, anche i P.I.I., i cosiddetti Piani Integrati di Intervento, rivendicati come interventi positivi di riqualificazione urbana, sono divenuti funzionali forse più agli interessi di privati, che giustamente hanno diritto di costruire, non certo però della qualità della vita di tutti i saronnesi. Noi crediamo di più in un progetto complessivo sulla città: vogliamo capire quale è, vogliamo ancora sapere quale è, perché non lo identifichiamo. Certo che vogliamo intravedere un futuro per questa città, che così sta morendo, di inquinamento soprattutto e di cemento. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Leotta. Ha chiesto la parola il Consigliere Tettamanzi: prego Tettamanzi, parli.



**SIG. ANGELO TETTAMANZI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Grazie signor Presidente. Prima una piccola nota per il collega Giannoni: non so la polpa alla quale si riferiva, non so se era vitello o che cosa, perché a me veramente dal Piano Urbano del Traffico non è venuto in casa niente, voglio dire... certo, ma perché era il primo Piano Urbano del Traffico che veniva fatto ed era stato fatto andando a fare delle indagini precise riguardo i vari flussi di traffico, di cui tra l'altro alcune applicazioni son state fatte, perché quanto prima lei ricordava riguardo ai pullman, alla gestione cosiddetta a rendez-vous o a margherita dei pullman, è stata poi attuata proprio per un servizio alla città. La prima cosa che metteva in evidenza quel Piano Urbano del Traffico è che il traffico doveva diminuire del 25%: ora, si riduce del 25% facendo che cosa? Andando a piedi e facendo le piste ciclabili, perché altrimenti con che cosa riduciamo il traffico se non facciamo queste opere di intervento? Vabbè. Dunque, parto da alcuni elementi generali che sono presenti in questo Documento, cioè il fatto del cambio veloce della normativa che è in atto: mi riferisco alla legge di governo del territorio, mi riferisco al Piano provinciale di Coordinamento e mi riferisco poi a quello che dovrebbe essere la legge di governo del territorio comunale. Io devo dire che per quanto è la mia esperienza di cittadino, l'urbanistica è un materia complessa e definire il bello in urbanistica è soggettivo, non è un elemento oggettivo. Perché dico questo? Perché laddove la legge regionale 12/2005 demanda alle Amministrazioni Comunali l'urbanistica contrattata, poi veramente si tratterà di vedere come applicare nel concreto questi processi di utilizzo del territorio che sia finalizzato al bello, che sia finalizzato alla strutturazione dei servizi: infatti qui si dice che poi occorrerà un Piano dei Servizi completo. E si tratterà di vedere anche come il Piano provinciale di Coordinamento andrà a inserirsi in questo discorso, perché vedo - e lo leggo qui - che nell'ambito del Piano provinciale di Coordinamento è demandato il compito più di un orientamento sui temi di qualità - quindi il Piano provinciale di Coordinamento punta sui temi di qualità - lasciando alla pianificazione comunale il compito di definire i livelli quantitativi delle previsioni insediative. Ecco, allora potremmo cambiare anche il nome dei Piani Regolatori, definendoli governo del territorio, ma alla fine poi bisognerà definire le regole per attuare questo governo del territorio, perché senza regole, se viene lasciato alla mera contrattazione, a questo punto non arriviamo a nessun risultato concreto. Ecco, questo lo dicevo perché mi pare che in questo momento storico e con questa legge di governo del territorio che lascia questo tempo di quattro anni per arrivare ad una definizione, con un Piano territoriale di Coordinamento che comunque sarà emanato speriamo entro la fine del 2006 - spero - occorre comunque porre molta attenzione, perché altrimenti alla fine secondo me si fanno delle scelte - come dire - personalizzate, ecco mettiamola sotto questo aspetto. Entro poi dopo in alcuni argomenti, il primo quali riprendo quanto diceva la

Consigliere Leotta in merito al nuovo svincolo di Saronno Sud. E' sempre stata una necessità da parte del Comune di Saronno avere questo svincolo: capisco, d'altra parte, in questo momento la perplessità del Comune di Uboldo, nel senso che il Comune di Uboldo dice "fintanto che non vedo non solo disegnata, ma anche finanziata la realizzazione della tangenzialina sud-ovest sul territorio di Uboldo dove andrà a finire questo traffico che esce da questo svincolo di Saronno Sud?". Perché l'Assessore dice: mah, dovrebbe andare a finire per buona parte - se ho ben capito - alla Stazione di Saronno Sud. Mah, io devo dire che quando esco dall'autostrada attuale, dallo svincolo attuale, devo dire che una buona parte è posizionata sulla corsia sinistra e quindi va a finire o verso il com'asco - quindi sulla rotonda che va poi dopo in via Volonterio - oppure va a finire sul varesotto - sull'attuale strada per Gerenzano - oppure si posizionano per andare verso la via IV novembre di Uboldo e una parte limitata di traffico va verso sud, quindi ipoteticamente andando verso Caronno oppure dirigendosi verso Solaro. Ecco, ora mi chiedo: siccome tu, Riva, dicevi che dai numeri emerge che questa uscita, questo svincolo di Saronno Sud dovrebbe favorire il traffico verso la Stazione di Saronno Sud, ecco mi piacerebbe conoscere questi numeri, perché da quanto io vedo - ma non ho numeri - non mi pare che ci sia questo grande traffico indirizzato verso la Stazione di Saronno Sud. A questo punto io devo dire che se io provengo dalla parte est di Milano, sì prendo l'autostrada, ma raramente la sera o nei momenti di punta oppure al mattino, perché il pezzo di Cormano è un pezzo così malandato che ad un certo punto mi determina più facile uscire a Monza e fare il pezzettino della tangenzialina nord per raggiungere Saronno, per cui sarebbe interessante conoscere questi numeri che dicono riguardo questa valorizzazione della Stazione di Saronno Sud con questa uscita. Un altro punto: richiamo il fatto che giustamente nelle aree verdi si dice che nella zona del radiofaro, quindi nella zona nord-ovest, sono da preservare alcuni terreni, cioè tutta questa zona, per cui non si prevedono strade. Ecco, volevo avere maggiori dettagli riguardo, in questa zona, alla protezione delle aree agricole per... (*...fine cassetta 2 lato A...*) ...del ponte che si prevede di fare con la strada che dovrebbe congiungersi con il passaggio a livello recentemente chiuso, perché alcuni agricoltori da tempo sono preoccupati per poter accedere alle loro zone senza fare il ponte a scavalco che è stato fatto. Vedo però d'altra parte che nulla si dice riguardo alle zone agricole della Colombara: cioè, anche lì ci sono delle zone agricole, però in questo Documento nulla si dice riguardo a queste aree. Riguardo al trasferimento del GS: ecco, io ritengo che vabbè, indubbiamente questo è un polo culturale che va valorizzato. Ecco, in questo Documento si dice che il trasferimento del GS dovrebbe avvenire presumibilmente alla fine di via Varese per salvaguardare comunque - si dice - l'attività economica. Eco, però io ritengo che l'attività economica quale può essere un supermercato, anche se piccolo, indubbiamente necessita di un...

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Consigliere Tettamanzi, il suo tempo sta per scadere. Grazie.

**SIG. ANGELO TETTAMANZI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Grazie, vado a chiudere. Ora, mi pare che lo sguarnire questa zona di anche questo piccolo supermercato, quando la popolazione di questa zona è fatta anche di tante persone anziane, voglia dire comunque privare queste persone di un luogo dove andare a rifornirsi dei generi alimentari più comuni, perché se togliamo questo supermercato l'unico negozio che mi pare sia possibile accedere è quello in fondo a via Varese, nella zona nord-ovest: di altri negozi qui non ce ne sono. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Tettamanzi. Ha chiesto la parola in Consigliere Strada: Strada, a lei la parola prego.

**SIG. ROBERTO STRADA (Consigliere VERDI)**

Grazie Presidente. Allora, a sentir l'Assessore stasera sembra che tutto fili liscio. L'Assessore Riva imita un po' il Presidente del Consiglio quando dichiara che tutte le promesse del programma sono state mantenute o sono in via di completamento, ma anche a Saronno credo che c'è qualcuno che non condivide l'ottimismo dato dall'Assessore stasera e crede che la realtà della città è un'altra. Segnare sulle cartine le linee di collegamento non è sufficiente se la mobilità in città non funziona già adesso e soprattutto se mantenendo l'attuale filosofia sulla mobilità si fa finta di non vedere o non dire che con le ulteriori trasformazioni la situazione andrà peggiorando e che tra una decina d'anni se non si pensa di frenare la mobilità su gomma avremo in città tra il 30 e il 50% di traffico in più. Nella premessa del Documento si dice che vi apprestate a una rapida ricognizione dello stato dell'arte e citando ad esempio alcuni interventi che verranno compiuti - vedi Contratto di Quartiere Matteotti - e altri che forse non verranno mai realizzati - vedi lo svincolo, le tangenziali varie, la Varesina-bis - e altri ancora che con tempi più o meno lunghi verranno realizzati tra molti anni - vedi l'ampiamiento dell'A9, la linea ferroviaria Saronno-Seregno e così via - dite che questi interventi non possono essere vissuti come influenti sul sistema cittadino e questo è giusto, perché l'insieme di questi interventi trasformeranno la città e allora una prima domanda mi viene spontanea: con che strumenti avete valutato il sistema della viabilità e del suo impatto sul territorio per stabilire gli indirizzi e i Programmi Integrati di Intervento? Ci sono stati degli studi sulla mobilità? Avete verificato i dati del Piano

Urbano del Traffico? Avete avviato uno studio di impatto ambientale sull'effetto degli interventi che avete intenzione di avviare? Avete programmato un aggiornamento del Piano di Zonizzazione Acustica, che oltretutto stiamo ancora aspettando? Nel precedente Documento, ripreso da quello odierno, evidenziate che avete in questi anni - ed è evidente a tutti - privilegiato dedicando particolare attenzione al potenziale sviluppo di due principali poli di interesse: il luogo dell'istruzione e quello dello sport. Nel contempo però la città ha subito profonde trasformazioni: si sono incrementati gli interventi residenziali e si è abbandonato a se stesso tutto il comparto centrale. Il risultato di tutto ciò è che il centro cittadino, abbandonato alla sola logica di mercato, non è più in grado di svolgere quel ruolo di direzionale del terziario che avrebbe dovuto avere: il commercio saronnese soffre, non solo per la crisi economica, ma anche per i problemi strutturali esistenti intorno alla zona centrale. Cosicché mentre da anni le vostre azioni sono rivolte a degli obiettivi di immagine, la città arretra nei confronti delle altre città simili alla nostra e diventa meno accessibile, con una mobilità caotica e malsana e poco funzionale ad un futuro di centro per il commercio o ad un futuro di polo attrattivo multifunzionale. E purtroppo per tutti avete in questi ultimi anni bruciato anche quelle poche - già ridotte - possibilità d'azione sul territorio per cambiare rotta: mancano aree per fare parcheggi esterni, manca un serio Piano del Traffico, tant'è che oramai cercate una via d'uscita con la chimera delle tangenziali, degli svincoli e delle bretelle, come se il nostro territorio fosse solo e soprattutto una zona di transito di altri traffici estranei alla nostra realtà, come se i nostri cittadini non fossero anche loro attori attivi della mobilità locale; come se - per esempio - i 5mil abitanti della Cassina Ferrara non fossero soprattutto loro a percorrere via Larga e via Miola e le responsabilità fossero degli abitanti del comasco che passano sulle nostre strade per raggiungere il milanese. Non dimentichiamo poi il detto "nuove strade generano nuovo traffico": questo detto rimane sempre valido. Vedo con preoccupazione anche il cavalcavia di via Valganna, che potrebbe aprire le porte ad una tangenziale nord, se guardiamo i progetti dei paesi vicini, che intanto pericolosamente sviluppano anche nuovi appetiti edilizi sulle aree limitrofe non interessate dalla zona di rispetto del radiofaro. Ma se i progetti dipendono da nuove strade che non verranno realizzate ora e forse non verranno realizzate mai, voi nel contempo cosa proponete? Le rotonde non hanno risolto i problemi e l'inquinamento atmosferico non si combatte spostando le stazioni di rilevamento o partendo dal concetto "mal comune mezzo gaudio", cioè dal fatto che l'inquinamento è abbastanza generalizzato in tutta la Regione. Per cui in questo Documento manca tutta la parte che interessa maggiormente i cittadini: voi che intenzioni avete? Avete dei progetti che vanno oltre la semplice riorganizzazione della viabilità? Avete intenzione di intervenire sul traffico, sul sistema della mobilità? Leggendo il Documento direi di no. Secondo il Documento, poi, viene sottolineato che gli abitanti teorici

sono ancora 68mila561 e fino ad ora si è costruito con i parametri equivalenti. Viene da chiedersi: oggi, nonostante il territorio cementificato, gli abitanti sono 38mila circa; occorre pronunciarsi su questa questione, occorre invertire la rotta. Ma questo voi non lo mettete nemmeno in discussione: forse gli interessi del mattone prevalgono. Ma siamo sicuri che la città, con poco verde, caotica, inquinata e intasata, con i negozi che chiudono e con gli uffici che dal centro si trasferiscono altrove, sia la città ideale per un futuro? Altro punto: il verde in città è scarso e quello agricolo comprensoriale nel saronnese è in via di estinzione: nel Documento decantate l'importanza del Parco della Valle del Lura, ma vi rendete conto che per il saronnese questo parco se si realizzassero le arterie stradali del vostro programma non sarebbe più quel corridoio ecologico oggi esistente? Interrotto con la Pedemontana e la bretella tra Rovello e Rovellasca verrebbe amputato della sua appendice sud, cioè proprio della zona che interessa Saronno. A questo panorama del futuro prossimo aggiungiamo che il nuovo svincolo sull'A9 tra Uboldo e Origgio, sponsorizzato da questa Giunta, già da solo cancellerebbe un'importante area verde, un polmone per tutto il sud della provincia. E allora non ci rimane che apprezzare nel Documento il riferimento della zona agro-naturalistica, anche se a mio parere non risulta sufficiente a ricompensare il territorio della continua cementificazione. Questo progetto agro-naturalistico in difesa dei terreni agricoli era da applicare anche nella zona sud del territorio cittadino, per intenderci alla Cascina Colombara, dove la vicinanza con il Parco delle Groane avrebbe potuto favorire questi interventi, mentre invece la zona sarà interessata ancora da pesanti edificazioni. Per ultimo qualche accenno sulle cartine allegate: come detto prima, la cartina n. 1 segna la tangenziale est, la Varesina-bis; più che progetti in corso li definirei progetti che non verranno realizzati, per lo meno nei prossimi trent'anni. Sulle piste ciclabili, guardando le cartine 3, 4 e 5: nessuna pista ciclabile realizzata serve a creare una realtà alternativa all'automobile; i ciclisti in città continuano e purtroppo continueranno a rischiare di proprio nel traffico; non c'è un percorso protetto che porta alla Stazione o verso il centro o verso le scuole, abbiamo solo frammenti di piste ciclabili in ordine sparso e quelle in progetto per ora sono sulla carta e non i sono tempi certi di realizzazione; ancora una volta sottolineo che queste piste ciclabili che fino ad ora avete tracciato, oltretutto sono di collegamento delle aree verdi, cioè piste per il tempo libero, non per una mobilità alternativa. Segnalo poi la scomparsa della pista ciclabile di via Bergamo, che doveva prolungarsi fino a via Miola, promessa fatta in quest'Aula qualche mese fa a seguito di una mia mozione: mi auguro che sia solo una dimenticanza. Ultimissima cosa: dopo aver bocciato questo Piano mi sembra giusto sottolineare invece un giudizio positivo legato all'obiettivo di favorire una nuova sensibilità ambientale inserendo l'utilizzo delle biotecnologie che consentono la realizzazione del fabbisogno generale energetico e mi auguro che in un futuro non molto lontano su questo obiettivo, almeno su

questo, ci sia la convergenza di tutto il Consiglio Comunale e un lavoro serio da parte di questa Giunta: in questo modo si accelera il percorso, che a parole è già iniziato, al fine di presentare veramente al più presto un atto di indirizzo che porti concretamente, sia per le nuove che per le...

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Consigliere Strada, il suo tempo sta scadendo.

**SIG. ROBERTO STRADA (Consigliere VERDI)**

...abitazioni già esistenti una politica di risparmio energetico e di efficienza. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Strada. Ha chiesto la parola il Consigliere Mazzola: prego Consigliere Mazzola, parli.

**SIG. CARLO MAZZOLA (Consigliere FORZA ITALIA)**

Buonasera. L'aggiornamento al Documento di Inquadramento in esame questa sera rappresenta un po' una pietra angolare per lo sviluppo della Saronno dell'avvenire e ci sarebbe anche molto da argomentare, tuttavia dato il breve tempo a disposizione cercherò di essere sintetico, confidando che poi altri miei colleghi proseguano il discorso. Perciò, entrando subito nel merito delle cose da fare sulla base di questo Documento direi che si può ragionare su due diversi livelli di scala: uno più locale, che riguarda gli aspetti sociali, economici, ambientali, culturali, paesaggistici della città e ancora il problema dell'accessibilità, dell'attrattività, delle *amenity resources*, della sicurezza, della vivibilità, eccetera; e poi un altro assolutamente non conflittuale, anzi direi complementare al precedente, più indirizzato verso il ruolo che Saronno deve assumersi in un contesto più ampio, alla cosiddetta vasta scala, alla luce dei profondi cambiamenti che stiamo vivendo ed è su quest'ultimo tema che vorrei fare alcune considerazioni. Saronno è in una posizione geopolitica strategica, però ha un grosso limite, che è rappresentato dal pochissimo spazio a disposizione ed è fondamentale quindi non sprecare neppure un centimetro quadro. Questo territorio rimasto è dunque una risorsa da impiegare al meglio secondo l'opportunità che può offrire: occorrono dunque interventi volti a mantenere Saronno in prima linea sul fronte economico, sociale, culturale, produttivo e non solo residenziale. Queste opportunità le riscontriamo immediatamente guardando alla collocazione di Saronno in quella fascia già avanzata dal punto di

vista industriale, tecnologico, economico, urbano, dei trasporti, dei collegamenti, che è quella fascia a sud della provincia di Varese e l'Altomilanese. Per approfittare di queste caratteristiche, l'Amministrazione di centro-destra del Sindaco Gilli ha fatto sì che Saronno fosse una delle prime città a dotarsi del Documento di Inquadramento già nel 2001 e a riguardo mi sia permesso di ricordare e ringraziare in particolare l'allora Assessore alla Programmazione del Territorio, Giorgio de Wolf, che approntò tale Documento e che oggi, quale vice Presidente della Provincia, continua a seguire l'evolversi del contesto saronnese e difatti - e qui tranquillizzo anche l'intervento precedente del Consigliere Tettamanzi - tale aggiornamento si inserisce nello stesso percorso tracciato dall'Assessore Provinciale de Wolf nel P.T.C.P., cioè il Piano Territoriale Coordinamento Provinciale, che tra l'altro credo sarà approvato credo in tempi brevi. Tale Documento, quello del 2001, presentava diversi benefici, tra cui ricordiamo il Polo Sportivo, Culturale, il recupero delle aree dismesse, l'Università, uno dei più grandi centri del turismo congressuale della zona, lo sviluppo dell'importantissimo nodo ferroviario ed autostradale, il che ha aperto notevoli chance per lo sviluppo del saronnese. Su questa via, correttamente e coerentemente, vi è questo aggiornamento, che si è reso necessario perché rispetto a cinque anni fa è cambiata la filosofia di programmazione, anche e soprattutto in forza della legge regionale 12, la cosiddetta legge Moneta, e del citato P.T.C.P. La legge 12 infatti, entrata in vigore, ha segnato un punto importante di cambiamento nella programmazione del territorio lombardo e credo che la modifica fondamentale o - per meglio dire - il salto culturale sia già contenuto nel titolo della legge, che non è più "Legge urbanistica", ma appunto "Legge di governo del territorio". Credo quindi che questo voglia dire tanto, giacché questo indica quale è l'obiettivo che si vuol raggiungere con questa legge, al di là di come è stata formulata e delle migliorie che si potranno apportare. Ma governare un territorio vuol dire molto: governare quindi vuol dire molto di più che pensare solamente all'uso e alla destinazione d'uso dei suoi suoli come è stato inteso fino ad oggi. Governare il territorio vuol dire affrontare un processo molto più complesso, vuol dire affrontare tematiche molto più importanti, vuol dire anche affrontare un problema in modo non più settoriale ma multidisciplinare. E ancora, governare il territorio significa che l'uso e la destinazione d'uso sono soltanto una parte del processo del governo del territorio, all'interno del quale l'aspetto ambientale, paesaggistico, del rischio sotto tutte le sue forme, l'aspetto della sostenibilità, entrano pesantemente a farne parte. E credo che questo sia il salto di mentalità, il salto culturale che questa legge ha introdotto e allora se pensiamo di governare il territorio e se si vuole governare il territorio è chiaro che, ad esempio, uno dei concetti fondamentali è che bisogna operare e ragionare sulle complessità territoriali e non sui singoli interventi, sui singoli elementi. Sicuramente la destinazione d'uso dei suoli è un aspetto, la viabilità è un altro aspetto, ma faccio degli esempi: la viabilità, ad esempio, non può

essere vista soltanto sotto l'aspetto trasportistico nel momento in cui voglio governare un qualcosa, ma la viabilità deve essere invece vista anche in relazione al rapporto con l'ambiente, all'inserimento delle infrastrutture nell'ambiente e quindi la viabilità deve essere vista anche nel suo rapporto con gli effetti insediativi che una viabilità indubbiamente comporta. All'interno di questo confronto dunque con una realtà più ampia, anche se di competenza comunale, si inserisce il Documento di Inquadramento in approvazione stasera: in particolare sottolinea i concetti dello standard qualitativo e della pianificazione negoziata, in cui la Pubblica Amministrazione si apre al dialogo col privato, ma ciò non vuol dire assolutamente che demandi al privato le scelte decisionali, bensì si delinea con questo il percorso migliore nell'ottica e nella filosofia del governo del territorio appena illustrata. Con questo Documento quindi Saronno rimane all'avanguardia quale importante polo che grazie alle sue strutture attuali e programmate si apre a nuovi progetti di portata europea: non escluderei infatti che in futuro a Saronno si possano insediare importanti sedi di grandi società di livello internazionale; mi domando infatti che cosa manchi a Saronno rispetto all'interland milanese per attrarre questi grandi gruppi; penso ad alcuni vantaggi, tra cui la vicinanza all'aeroporto di Malpensa, ala Fiera di Rho-Pero appena inaugurata, lo svincolo autostradale, eccetera. E quindi ricollegandomi, per concludere, a quanto detto in apertura, dal momento che abbiamo poco spazio, credo che non si possa puntare a grossi insediamenti industriali, perciò per il nostro sviluppo sembra più corretto dunque puntare sul terziario avanzato quale attrazione di cervelli, di intelligenze, di risorse umane che nell'attuale globalizzazione sono i fattori che permettono di vincere la sfida della competitività. Una nota a margine: ho letto che una parte dell'opposizione vorrebbe chiedere una mozione per la revisione totale del Piano Regolatore Generale, però mi sembrerebbe che anche per quanto ha accennato l'Assessore Riva sia una questione superata, in quanto entro un anno bisognerà dotare il Comune di un nuovo strumento che non sarà più il P.R.G. ma il Piano di governo del territorio. Mi congedo quindi ringraziando e complimentandomi per il lavoro svolto al Sindaco Gilli e alla sua Amministrazione per aver portato avanti anche questo punto del programma; a tutta l'Amministrazione, in particolare agli Assessori alla partita, che sono l'Assessore Riva, l'Assessore Lucano, l'Assessore Mitrano e l'Assessore Giacometti, oltre che ai dirigenti e ai funzionari dell'Ufficio Urbanistica. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Mazzola. Ha chiesto la parola il Consigliere Cenedese: prego Cenedese, a lei la parola.



**SIG. CESARE CENEDESE (Consigliere UNIONE SARONNESE DI CENTRO)**

Dunque, l'Unione Saronnese di Centro saluta con grande soddisfazione questo importante aggiornamento del Documento di Inquadramento Urbanistico che questa sera viene portato all'approvazione del Consiglio Comunale con precisione e sollecitudine rispetto ai tempi previsti. Gli indirizzi in esso contenuti sono in completa coerenza con il programma con il quale la maggioranza si è presentata alle elezioni del 2004, ottenendo il consenso che tutti noi conosciamo. Riteniamo di forte e positivo impatto la tutela dell'ambiente cittadino, la prevista istituzione di una vastissima area di rispetto dell'agro saronnese che permetterà a tutti i saronnesi di riavvicinarsi ad un mondo che merita un grande sforzo per la sua salvaguardia. Il sistema delle rotonde non è vero che non ha modificato il traffico in città: è evidente a tutti, dove il sistema è già attivo il traffico è notevolmente migliorato ed è diventato più fluido con la conseguenza della diminuzione delle emissioni nocive. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Cenedese. Ha chiesto la parola il Consigliere Galli: prego Galli, a lei la parola.

**SIG. MASSIMO GALLI (Consigliere SARONNO FUTURA)**

Il mio intervento voleva essere abbastanza breve, ma sottolineare alcuni aspetti già messi in evidenza da chi mi ha preceduto da parte delle minoranze. In particolare vorrei dire questo: mancando dei dati aggiornati sul traffico non si riesce chiaramente a intravedere le possibili migliorie da apportare al sistema viario. Tengo a precisare che la direzione nord-sud di Saronno, lato est, grava praticamente solo su via Varese, via Larga, via Miola e via Piave, altamente abitate: il non prevedere con altri Comuni limitrofi una soluzione al problema, che non riguarda solo questo tratto, ma riguarderà anche la parte nord di Saronno e, migliorabile anche, la parte sud, perché lo svincolo in progetto alla fin fine creerà un ulteriore traffico, spostato di qualche centinaio di metri ma dopo ritornerà gioco forza su Saronno... non avendo questi dati non possiamo sapere, anche se lo intuiamo, le percentuali di mezzi pesanti e parlo di autobus e poi tutti gli autotrasporti, TIR, autoarticolati, eccetera: questa percentuale crea chiaramente rallentamenti al traffico e inquinamento. Teniamo presente un'ulteriore cosa che non è emersa: i Comuni attorno a noi impediscono l'attraversamento per carichi superiori a 7,5 tonnellate, quindi chi arrivi dalla direzione Lo mazzo per intenderci, arriva a Rovellasca, non può andare verso Rovello nell'altra direzione, ma deve ritornare su Saronno per questo attraversamento, perché Rovello ha questo divieto, Rovellasca c'è l'ha oltremodo, quindi... o chi arriva da sud e arriva da via Piave,

eccetera, attraversa solo Saronno, perché tutto gira su Saronno. Lo stesso autotrasportatore di Uboldo che deve andare a Origgio deve venire all'incrocio su via... diciamo attuale Esselunga, quindi ritornare poi su viale Europa, viale Rho, per ritornare poi in Origgio, perché anche Uboldo non ha l'attraversamento, perché l'unico attraversamento che ha è solo in direzione est-ovest ed è la Saronnese sostanzialmente. Quindi questi traffici alla fine coinvolgono Saronno e allora un Piano deve prevedere queste cose e purtroppo, visto che le priorità sono lo svincolo, giustamente, che andrà ad essere realizzato, vanno previste anche delle vie per far defluire questo traffico e non può essere solo il peduncoletto che ci riporta sulla Varesina, ma dovrà essere... in parte sarà carente Uboldo, perché gli manca una sua strada, non ha previsto ad oggi una strada e quindi deve aspettare che venga realizzata la famosa Varesina-bis e quindi una parte di colpa ce l'avrà pure questo benedetto Comune insomma: si potrà lamentare, ma qualche cosa non ha fatto. Saronno una parte l'ha realizzata di questo collegamento a sud, il prolungamento di viale Lombardia, ma non è sufficiente: passa attraverso fabbricati industriali e il calibro stradale è metri 10, è inutile negarlo e lì siamo perennemente in coda; io stesso giro per lavoro, faccio quasi 20mila km all'anno in Saronno e dintorni e dentro qui io so quando parto - qualcuno diceva prima - e non so quando arrivo. Insomma, queste vie dovranno essere pur viste, perché se noi guardiamo queste cartine noi troviamo che il perimetro percorribile attorno a Saronno è: viale Lombardia, via Piave, via Miola, via Frua, per poi proseguire verso via Cristoforo Colombo, via Volontario e arrivo, guarda caso, zona Cazzaro, eccetera, dove ci sono queste rotonde, ma dove uscirà anche lo svincolino, la bretellina che oggi è chiusa che arriva da via Lazzaroni e lì altro caos. Alla fine a Saronno il grande traffico passa dal centro. Una parentesi la farei anche per le piste ciclabili: vediamo di realizzarle, d'accordo; che servano però ai ciclisti; che non servano a scoraggiare la percorrenza. Perché se mi parlate di pista ciclabile quella realizzata in via Cristoforo Colombo io sfido, quando uno scende da quella pista ciclabile lì sicuramente è ubriaco dai sobbalzi che ha, da tutti i saliscendi che ha perché ci sono i passi carrai: non è il modo di fare le piste ciclabili. Così vuol dire scoraggiare il percorrere quelle strade, scoraggiare le persone che lo fanno, siccome è ciclo-pedonale, quindi è anche la signora col carrozzino, perché questo povero bambinetto se ha appena mangiato sicuramente qualcosa gli va di traverso. Quindi le cose vanno fatte bene perché siano fruibili. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Galli. Ha chiesto la parola il Consigliere Volontè: prego Volontà, a lei la parola.

**SIG. ENZO VOLONTE' (Consigliere FORZA ITALIA)**

Io volevo fare qualche considerazione magari senza un filo logico, ma per accennare a un po' di punti che ho sentito trattare stasera. Io devo esprimere sicuramente una positività, nell'ambito dell'apprendimento di questo Piano, per quanto è il tema del Piano. Cioè, se io potessi avere la bacchetta magica e riuscire a mettere sul territorio di Saronno tutto quello che è il progetto viabilistico che è stato programmato anche a livello sovracomunale, io sono convintissimo che avrei risolto molti dei problemi che oggi ha Saronno. Questo Piano recepisce quelle che sono le indicazioni che provengono dall'alto e tenta di andare ipotizzare lungo quelle sedi viarie che sono in periferia alcuni interventi che non sono o non dovrebbero essere legati a quello che normalmente è un Piano del Traffico, ma devono essere correlati a contingenze oggi esistenti legate a quello che è una rete viaria principale magari organizzata e progettata da terzi. Allora, se io intravedo nell'ambito di questo Piano di Inquadramento un intervento che non è legato a cosa vogliamo fare della città, perché non è questo Piano che lo dice... questo è un Piano che accentra la sua attenzione su tre aspetti secondo me e non molti di più, ma son tre aspetti molto importanti, che oggi stanno caratterizzando, direi qualcuno in modo profondamente negativo, la vivibilità della città. E questo Piano propone, secondo me, delle soluzioni che non saranno l'immediata panacea dei problemi, però ragazzi miei non è più possibile ipotizzare che lo svincolo autostradale di Saronno sia quotidianamente citato alla radio come uno degli svincoli più pericolosi e intasati del territorio. Non possiamo aspettare che i tempi per la programmazione di un Piano della Viabilità ci possa suggerire tante cose da fare, ma bisogna agire e siamo già in ritardo secondo me. E' un intervento che va fatto con la massima celerità e questo Piano va a individuare la possibilità... con un sistema di rotatorie, che andremo poi a verificare progettualmente nella loro architettura e speriamo sia veramente molto bella, va a ipotizzare finalmente un'uscita di Saronno che non sia così intasata. Andare a mettere in discussione il fatto che la seconda uscita di Saronno possa essere più o meno valida secondo me significa non prendere in considerazione quello che abbiamo adesso: cioè oggi il grande intasamento, con quelli che possono essere poi dei rischi, questo è anche vero, perché ogni tanto qualche incidente succede, è evidente che necessita una soluzione alternativa. Saronno ha un traffico e non è un traffico locale quello che arriva dall'autostrada: è un traffico che purtroppo interessa per la maggior parte paesi limitrofi che trovano a Saronno la giusta via d'uscita. Ipotizzare di avere un'altra uscita autostradale, mamma mia, non è un discorso che secondo me può ammettere delle contraddizioni nel momento in cui uno ha coscienza di quella che è la situazione attuale: questo è veramente un nodo che merita un affronto immediato. Per il resto secondo me non dobbiamo ipotizzare - perché non è questo il tema - di non vedere dentro questo Piano di Inquadramento il futuro della città. Secondo me è

stata fatta proprio una scelta, che è quella di dire: noi oggi siamo ancora obbligati all'attuazione di un Piano Regolatore, che ormai c'ha 8-9 anni di vita mi pare... questo è un altgro dato molto importante, perché qualcuno diceva: se ci mettiamo adesso all'opera, alla fine del 2006 abbiamo il Piano di governo del territorio. Non illudiamoci: lo studio dei Piani Regolatori è veramente uno studio pluriennale. Angelo Tettamanzi ricordava il Piano che è cominciato nel '90: mi pare che abbia trovato nel '97 la sua approvazione, sette anni. Il Piano precedente ci ha messo un tempo più o meno analogo se ben ricordo. Ecco, allora di fronte a questo tipo di situazione è davvero assurdo poter pensare di metterci domani di buzzo buono e avere il Piano Regolatore tra dodici mesi. Ecco perché Riva giustamente diceva: attenzione, usiamo il Piano di Inquadramento, che deve essere in tappe successive. Oggi questo Piano non prevede grosse problematiche urbanistiche: affronta un problema, che è il problema della viabilità e di alcune situazioni particolari di cui secondo me non è stata rilevata e sottolineata la bontà, ma ci sono, ma non prevede un futuro diverso della città. Oggi l'organizzazione urbanistica della città è ancora fondata sul Piano Regolatore che è del '97, che per carità, è già parzialmente obsoleto in alcune strutture: io ricordo che forse un anno fa in questo stesso Consiglio si chiedeva magari di metter mano ad aspetti di normativa che anche le vicende sociali di questi otto anni hanno portato in necessità parzialmente a rivedere. Queste revisioni però sono revisioni parziali che meritano sicuramente di essere approfondite nei Piani di Inquadramento. Non si vuole andare a dire oggi: facciamo qualcosa di diverso perché abbiamo in mente una città diversa rispetto a quella che è stata programmata dal Piano. Dobbiamo assolutamente maturare un'idea profonda di qualche cambiamento urbanistico: abbiamo situazioni che sono obsolete all'interno della città. Io ricordo l'oculatezza - e bisogna dirlo questo - di chi ha studiato il Piano del '97 quando ha affrontato le tematiche, direi prima fra molti altri Comuni, delle aree dismesse con molto coraggio, perché il fatto di riuscire a ipotizzare le trasformazioni da B6.1, dalle aree industriali, a B6.2 con la trasformazione in residenziale, allora era una novità ed è stata una novità seguita da tutti i grossi centri, per lo meno della nostra zona lombarda, che sta producendo dei fatti positivi. Però non è la situazione statica del '90 quella che andiamo adesso ad affrontare: abbiamo quindici anni di storia economica e sociale che ha prodotto casi che meritano oggi di essere affrontati, perché sono situazioni che potrebbero ritrovare nell'ambito della città una positività per gli abitanti. Questo Piano non li affronta: ecco - tornando al discorso della Leotta - se possiamo fare un accenno al fatto che non li affronti, però non è un accenno che dobbiamo vedere in negativo. E' chiaro che va aperto un dibattito per cercare di trovare delle soluzioni perché queste situazioni che nel frattempo si sono venute a creare possano essere di positività per la città, ma non è il tema di questo Piano. Io vorrei davvero che venisse visto, il Piano che viene proposto stasera, per una positività che contiene, che è una

positività limitata rispetto alle problematiche della città, però è una positività che secondo me nel contingente rivela veramente l'urgenza di assumere alcune decisioni e, secondo me, la bontà anche delle decisioni che propone. Io poi sono d'accordissimo sul fatto che occorra sicuramente un Piano Generale della Viabilità, sono d'accordissimo che occorra mettersi di buzzo buono per programmare sotto il profilo urbanistico lo sviluppo della città, però sono passi che secondo me con gradualità, ma con gradualità consecutiva, vanno assolutamente considerazione. Io per quanto mi riguarda torno a dire che questo Piano... per la bontà della soluzione autostradale ho già detto, ma esiste anche un'altra grossissima positività, che è quella dell'accorpamento di una struttura nell'ambito del Polo Culturale, che non è poca cosa. Siamo stati a dibattere per tanto tempo sull'esigenza di carenza di spazio del Teatro, della Biblioteca Civica, carenza di parcheggi... abbiamo un'opportunità veramente altamente interessante e grazie a questo Piano questa soluzione potrebbe prospettarsi. Queste sono le valenze che secondo me questo Piano contiene: una persona potrebbe criticare...

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Consigliere Volontè, il suo tempo sta per scadere: si affretti, grazie.

**SIG. ENZO VOLONTE' (Consigliere FORZA ITALIA)**

Una critica potrebbe essere fatta soltanto a quello che non dice, ma per quello che dice è una cosa importante. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Volontè. Ha chiesto la parola il Consigliere Marzorati: prego Consigliere Marzorati, parli.

**SIG. MICHELE MARZORATI (Consigliere FORZA ITALIA)**

Quello che si diceva fino adesso riguardo l'importanza della scelta politica di affrontare l'approvazione di questo Piano: noi riteniamo che questa maggioranza probabilmente faccia una scelta importante quando porta all'attenzione di questo Consiglio Comunale un Documento di chiaro interesse pubblico, dove vengono affrontate le problematiche di natura pubblica e per scelta - dico al Consigliere Leotta - vengono non individuate le aree di natura privata, perché abbiamo voluto dare un'impostazione proprio caratterizzata nel senso della risoluzione dei problemi diciamo che riguardano un po' tutta la popolazione. Noi riteniamo invece di delegare allo studio del Piano di governo del territorio

successivo quella che è la programmazione complessiva della città. Aceti prima diceva, chiamando in causa gli ingegneri... io evidentemente faccio un altro mestiere, ma cerco di capirci: quando parliamo di viabilità io son convinto che dobbiamo, al di là dei flussi, anche capire quale è il progetto che complessivamente noi andiamo a dare al sistema viabilistico per creare gli sfoghi a quelli che sono poi i flussi che su questo territorio vanno a concentrarsi. Penso che sia - e ce lo siamo ripetuti questa sera tante volte - un problema che esiste e che è evidentemente di difficile soluzione, altrimenti ognuno di noi si metterebbe a trovare le soluzioni migliori se ci sono. Noi non siamo lontani dalle problematiche ambientali: non sono i Verdi o la sinistra che si occupa principalmente di tematiche ambientali. Noi riteniamo di avere una grandissima sensibilità in questo senso e vogliamo veramente giocare tutte le carte in questo senso per salvaguardare la salute della nostra popolazione. Si diceva, in questo Piano son contenute importanti scelte, che non sono solo viabilistiche: io volevo richiamarne una, che forse è passata inosservata, ma non perchè son stati dati solo cinque minuti, nell'esposizione molto completa dell'Assessore, che è quella della programmazione del verde, della tutela del verde all'interno di questo Piano, perché non dimentichiamoci che questo è l'aggiornamento di un Piano che riguarda la viabilità e il verde, come dice il titolo. E dico a Strada che l'area di via Valganna mi sembra che sia veramente inquadrata in un'area che deve essere tutelata e le affermazioni che son contenute - ti invito a pag. 37-38 - mi sembra che siano molto chiare in questo senso e non ci sono e non ci possono essere delle affermazioni travisate, perché mi sembra che la programmazione che viene fatta per quest'area sia veramente chiara: parliamo di rimboschimento, parliamo di possibilità di insediamento di attività agricole o zootecniche che non vadano esattamente nella direzione dell'edificabilità. Questa è un'area che intendiamo proteggere e su questo mi sembra che questa maggioranza sia ulteriormente chiara. Per cui io direi che il nostro Gruppo è convinto di questa scelta: ringrazio l'Assessore per l'esposizione che ha fatto questa sera, ma è un'esposizione che abbiamo chiesto noi che fosse fatta in questa maniera, perché riteniamo che la storia dal 2001 ad oggi sia una storia che possa vedere la gente che gira per la città; non penso che sia tutto così negativo come rivendicato da qualcuno questa sera. Quindi il mio Gruppo voterà a favore di questo provvedimento. Un appunto polemico ma di precisazione alla Consigliera Leotta: quando parla di crisi di Giunta superata io penso che questo sia assolutamente un problema che non è mai uscito dal Capogruppo di Forza Italia o da qualche altro Capogruppo di maggioranza; evidentemente è un tema che può far comodo a chi fa opposizione per cercare di creare scompiglio all'interno della maggioranza. In questa sede dico che smentisco queste ipotesi che sulla stampa alcune volte sono state riportate: non posso negare - ma questo l'ho già detto pubblicamente - che c'è in atto una discussione all'interno della maggioranza e questa è la forza, ritengo, di questa maggioranza; la trasparenza con cui

questo Sindaco e questi Gruppi discutono ci permette di farlo in pubblico; non abbiamo paura di farlo e continueremo a farlo, per cui posso dire pubblicamente che c'è assoluta assonanza tra il Capogruppo di Forza Italia e il gruppo di Forza Italia con Sindaco e penso anche con gli altri Gruppi di questa maggioranza.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Marzorati. Ha chiesto la parola il Consigliere Gilardoni: prego Gilardoni, parli.

**SIG. NICOLA GILARDONI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Sì, purtroppo farò un intervento non molto organico, ma l'argomento è veramente complesso e, soprattutto, le persone che mi hanno preceduto hanno già trattato molto diffusamente le tematiche all'oggetto. Parto dalla presentazione dell'Assessore Riva, che sicuramente è stata una gradevolissima presentazione, un po' forse da campagna elettorale: forse, vista l'assenza di Gilli, lui sarà il prossimo Sindaco, ma quello che ha detto non penso che sia tutto oro. Innanzitutto bisognerebbe porre l'attenzione su alcune progettualità che ha definito di questa maggioranza o di quella precedente e che sono state portate a termine: mi riferisco a quelle notizie che gentilmente questa sera ci sono state date; abbiamo visto la prima immagine del progetto di riqualificazione delle aree dismesse a firma di due noti progettisti. Ricordiamo però che il Documento Direttore delle aree dismesse era di una pochezza veramente triste quando fu presentato e quando le minoranze chiesero di fare un concorso internazionale vennero irrise addirittura. Parliamo di Saronno-Seregno e di quella che è stata la motivazione per cui poi si è arrivati al cambiamento del percorso, perché dobbiamo ricordare che l'idea della maggioranza era tutt'altra riguardo alla Saronno-Seregno e questa cosa che oggi noi vediamo è stata ottenuta perché un gruppo di cittadini è intervenuto pesantemente anche a livello di vie legali per arrivare a cambiare quel progetto iniziale. Parliamo di Polo Culturale, che sicuramente è un'occasione persa, perché 2milioni600mila € - e sicuramente non abbiamo finito - dentro questo edificio regalati allo Stato italiano, che è l'organismo, l'istituzione competente in fatto di Università sono 2milioni600mila € sottratti ad altre iniziative culturali che in questo edificio potevano essere collocate con ben altre ricadute sulla città. Parliamo delle negatività, perché poi viene presentato tutto come positivo, ma il liceo classico è un'opera ormai dimenticata, l'unica opera pubblica seria presentata da questa maggioranza che giace nelle condizioni attuali. Ma vorrei tornare al tema della serata. Allora, l'Assessore ci dice: il Documento serve per superare la transizione in attesa di arrivare alla definizione del nuovo Piano di governo territoriale e permette di superare la transizione attraverso alcune indicazioni

che ci sono all'interno del Piano, con la concertazione con i proprietari e quindi la definizione di interessi pubblici all'interno di alcune iniziative. Allora, posto che il Documento è molto difficile e sembra quasi una tesi di laurea, per cui è alquanto - ripeto - difficile andare a recepire quello che sta dietro quello che si afferma, sicuramente rimangono dei punti critici non sufficientemente affrontati o volutamente fumosi. Si parla di corridoio 5 ma allo stesso tempo non si danno delle risposte concrete ai problemi di oggi. Appaiono invece sicuramente nuove opportunità ed emergono idee di concertazione con i privati su alcune aree definite. Appaiono analisi più realistiche forse anche rispetto al Documento del 2001, che di per sé era molto più dirompente, molto più un Documento di sogno, anche provocatorio sicuramente, ma oggi riportato alla realtà - per cui togliendo sottopassi, cose faraoniche da miliardi di dollari - può addirittura apparire, questo Documento, rinunciatario rispetto comunque ad alcune cose che potrebbero essere fatte senza quelli che erano i livelli di spesa che si prevedevano nel 2001, per cui troppo arrendevole rispetto alle reali necessità della città. Appaiono sicuramente mancanti le strategie ambientali, per cui la questione ambientale è già emerso che è stata trattata troppo con sufficienza rispetto a un Documento che, ricordo, si chiama "Aggiornamento viabilistico-ambientale del Documento di Inquadramento Urbanistico". Per cui sicuramente c'è un'analisi che non è sufficiente, soprattutto un'analisi che non è documentata da dati statistici che documentano le scelte: mi riferisco ai dati che avevano portato a realizzare il Piano Urbano del Traffico ancora vigente e che oggi su scelte viabilistiche importanti non ci sono. Nel '96-'97, quando fu fatto il P.U.T., vennero presi - l'ho già detto una volta in Consiglio Comunale, gli studenti del Collegio Arcivescovile a fare le analisi di rilevazione: non penso che si spese una barcata di soldi. E' una cosa che io invito a fare: non si possono prendere decisioni che dureranno per i prossimi cinquant'anni senza avere i dati di flusso, senza sapere quante macchine escono dall'autostrada e dove vanno alla fine del loro tragitto. Mi ricordo che le interviste fatte dai ragazzi dell'Arcivescovile... facevano abbassare il finestrino e chiedevano: "Lei da dove viene? Dove va?". Questo è il modo di programmare, perché altrimenti il Piano del governo è un governo di che cosa? Non si parla di soldi: alla fine qui dentro non ci sono detti assolutamente chi far che cosa. Ma voglio leggere alcuni punti proprio direttamente dalla relazione. Il primo è: "La promiscuità dei generi di traffico insistenti su viale Europa, fattore primario dei principali momenti di congestione, potrà essere risolta solo in un secondo tempo e soprattutto con il concorso di ben altri soggetti". Allora, tutto quello che già si diceva relativo al nuovo ingresso dell'autostrada quando potrà vedere concreta realizzazione e soprattutto il tema dell'attuale ingresso dell'autostrada come viene da quest'Amministrazione valutato? Il permanere di questo ingresso non è forse una contraddizione rispetto a quelle che sono le problematiche di questa città? Cosa ce ne facciamo di mantenere l'ingresso attuale se ne facciamo un



altro? Questi erano anche i dibattiti, i ragionamenti che si facevano quando ancora c'era il progetto di "Aries 2000": di per sé l'ingresso dell'autostrada doveva andarsene da lì perché i flussi di traffico che ne derivavano dalle attività commerciali e dal transito abituale erano già sufficienti per intasare di nuovo l'incrocio. Oltretutto più avanti si legge che ci potranno essere nuovi insediamenti commerciali sempre su viale Europa e bisognerà mettersi d'accordo con i proprietari di quei sedimi. Beh e allora vogliamo ulteriormente... cioè, facciamo il secondo ingresso dell'autostrada, non togliamo il primo ingresso e andiamo comunque a re-intasare ulteriormente la zona: questa è una delle nuove opportunità che vengono fuori da questo Piano. Io mi aspetto che domani mattina il proprietario del terreno venga in Comune e dica: avete approvato questa cosa, sono del tutto titolato a farvi una proposta per poter fare altri 30mila metri cubi sull'asse di viale Europa di insediamenti commerciali. Dopodiché si parla di rotonde: la via Giuliani - con tutte le premesse fatte dall'Assessore - sicuramente è stata risolta con l'attuatore in una maniera che non è comunque corretta, tant'è che ci sono problematiche di natura legale con il proprietario. Per quanto riguarda la tangenziale est, nel Documento emerge sostanzialmente una rinuncia alla tangenziale est, perché se io devo aspettare la Provincia di Milano che mi vada a intervenire sulla tangenziale est quando per la Provincia di Milano quella tangenziale non è un'opera prioritaria... quando la Provincia di Milano finanzia quell'opera, con tutte le problematiche che ha la Provincia di Milano sul sistema viario proprio? Allora o il Comune di Saronno prende il coraggio - come la Giunta del governo Tettamanzi fece quando deliberò di autofinanziare il prolungamento di viale Lombardia, che ha liberato di fatto la vecchia Varesina coinvolgendo il traffico su viale Europa - o se no questo Comune non porterà mai a casa niente se non investiamo, se non mettiamo per lo meno una quota: è logico, non possiamo finanziarla tutta, ma una quota dobbiamo metterla. Allora perché nei Piani Triennali queste cose non ci sono mai state sugli investimenti? Stesso discorso sulla tangenzialina nord: mi sembra che emerga che la soluzione è - l'attraversamento est-ovest a nord della città - la delega ad altri. Ma oggi ci sono dei problemi in questa città che vanno risolti. La cosa comunque che mi dà più fastidio è il fatto di rinunciare ai sogni che erano all'interno del progetto via I° maggio/area - diciamo - Santuario, Polo della Cultura, andando a dire: non si fanno più i sottopassi, eccetera, perché i soldi non ci sono, però rinunciamo all'unificazione di quella che è l'area di I° maggio con il viale del Santuario. Secondo me invece per questa città è un'esigenza forte se vogliamo ricondurre il I° Maggio - e quindi togliendo attività commerciali oggi non più adatte a quel luogo di porta di accesso - se vogliamo ricondurre quelle aree a un discorso di tipo culturale. Lo scavalco, l'attraversamento pedo-ciclabile, non è sufficiente se vogliamo poi effettivamente portare a casa una soluzione intelligente. Per ultimo: "Rientra poi nel campo del plausibile che si possa, in tempi non lontani, affrontare il tema particolare di offrire

spazio alla ricollocazione di attività in genere produttive, oggi mal poste nel pieno del contesto cittadino in luoghi che il generale interesse pubblico vorrebbe riconvertibili ad altre destinazioni più consone". Dopodiché si dice: "Riteniamo, per cominciare, che si imponga una rapida ricognizione della presenza immobiliare prossimi alla zona cimiteriale di via Milano". Allora, a me questo riporta al discorso delle aree dismesse, quando la minoranza disse apertamente che l'ultimo spicchio verso sud delle aree dismesse, ovvero proprietà Bertani, era mal posta in quella situazione, in quella destinazione d'uso. Oggi mi sembra di leggere quello che la minoranza diceva allora o per lo meno l'attuatore che legge questa cosa può benissimo dire: io sono in queste condizioni, voglio riconvertire la mia area. Come, del resto, la stessa cosa potrebbe dirla il proprietario della Pozzi-Ginori piuttosto che il proprietario della Parma piuttosto che il proprietario della Cantoni, perché qui si sta affermando un principio che è un principio fumoso, filosofico, ma è un principio. Cioè, il Comune di Saronno sta dicendo che nel caso ci siano obsolete residenze, niente affatto pesanti sotto il profilo ambientale, per cui il rudere della Pozzi-Ginori, il Comune di Saronno è pronto a convertirle in una qualsiasi cosa che sia di utilità maggiore. Allora nella realtà non stiamo sconvolgendo il Piano Regolatore, ma stiamo permettendo di fare tutt'altro rispetto a quello che il Piano Regolatore dice, con un Documento chiamato leggero. Poi tutti dicono: avremo tempo per discutere, per fare, eccetera, per analizzare. Qui stasera c'è già una cosa che porta la città ad un livello completamente diverso rispetto a quello odierno. Allora io mi dico: una volta esistevano le scelte di salvaguardia. Qui le scelte di salvaguardia non esistono più, perché sostanzialmente a spizzichi e a bocconi noi stiamo trasformando la città senza sapere dove vogliamo andare, senza un indirizzo ben preciso. Allora chi mi ha preceduto dice che il Piano non affronta certe cose...

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Consigliere Gilardoni, il suo tempo sta per scadere: si affretti a concludere grazie.

**SIG. NICOLA GILARDONI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Allora, Volontè diceva: il Piano non affronta tutto, è necessario un dibattito graduale. Ma io mi chiedo: c'è la volontà di questo dibattito? Perché se la mia capacità di dibattere e affrontare il problema è quella che mi si offre facendomi vedere il viale di Quarto Oggiaro, perché il fondatore dell'Opus Dei per me è il viale di Quarto Oggiaro, perché quella cosa lì a me ha ricordato Quarto Oggiaro, un viale su cui si affacciano palazzoni grossi e poi viale Escrivà... chi è Escrivà? Allora, tutto viene deciso altrove: non venite a dire... cioè, questa è una cosa già

preconfezionata: il Consiglio Comunale, che si chiami opposizione, minoranza, o che si chiami maggioranza non conterà un bel niente. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Gilardoni. La parola al Consigliere Giannoni che l'ha chiesta, però faccio presente al Consigliere Giannoni che è il secondo intervento, quindi tre minuti. Grazie.

**SIG. SERGIO GIANNONI (Consigliere LEGA NORD - LEGA LOMBARDA)**

Io volevo ricordare all'Assessore in special modo la prima parte del titolo del libro, che dice "Aggiornamento viabilistico-ambientale": ecco, in questo caso ho sentito parlare sempre di Saronno, ma purtroppo quando riguarda le vie siamo in collegamento con tutti i Comuni; poi dall'altra parte vengo a sapere che col Comune di Uboldo non c'è dialogo, col Comune di Origgio *gh'è la guera*, insomma bisognerebbe mettersi d'accordo un po' fra tutti i Comuni, perché le vie di Saronno si collegano con gli altri Comuni. Questo qui non è compito dell'opposizione, ma è compito di chi prepara questi Piani e vorrei consigliare di dialogare con questi Comuni prima di trovare delle resistenze come è avvenuto lì con Uboldo per l'uscita dell'autostrada. Siccome noi non siamo l'Isola dei Famosi ma siamo un paesello dentro nella Lombardia, poi nell'Italia e - diciamo - nell'Europa unita, occorre che il Comune di Saronno cominci a dialogare coi Comuni limitrofi. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Giannoni. La parola al Consigliere Aceti, che l'ha chiesta: anche per lui è il secondo intervento, grazie.

**SIG. LUCIANO ACETI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Presidente, io sfrutto quei pochi minuti che ho lasciato prima, pechè ho parlato per circa otto minuti e mezzo, per cui ne avevamo dieci... è brevissimo, per cui non creo disturbo.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Consigliere Aceti, lei ha parlato otto minuti e quaranta secondi esattamente: vuole aggiungere? Aggiunga.

**SIG. LUCIANO ACETI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Aggiungo pochi secondi. Apprezzo l'intervento di Volontè rispetto al fatto che questo Piano è un Piano che si occupa solo di piccoli problemi, ma non è colpa mia se Mazzola nel suo intervento ha descritto che questo Piano riguarda lo sviluppo economico, sociale, riguarda tutto; non ha parlato solo delle aree di interesse archeologico. Mentre Riva, che però mi sembra più interessante come ragionamento rispetto a quello di Mazzola, ha detto chiaramente che questo Documento di Inquadramento lo dobbiamo leggere come Documento di Piano preliminare al governo del territorio: quindi quando mi si parla di leggero vuol dire o che non rispetta quanto ha detto Riva oppure c'è qualcosa che non va. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Aceti. Ha chiesto la parola il Consigliere Strano: prego Strano, a lei la parola.

**SIG. PAOLO STRANO (Consigliere ALLEANZA NAZIONALE)**

Grazie signor Presidente. Volevo prendere la parola solo per affermare la posizione positiva di Alleanza Nazionale su questo Documento, però ho sentito parecchie affermazioni su questo Documento: qualcuno lo ha definito troppo ambizioso, troppo fumoso, qualcun altro lo ha definito invece troppo arrendevole. Allora mi chiedo: dove sta la verità? Mi sembra che queste definizioni che ho citato vanno in contrapposizione. Comunque quello che volevo dire è che questo Documento che stasera siamo chiamati a votare lo riteniamo, noi di Alleanza Nazionale, semplicemente uno strumento che permetterà nel prossimo futuro di attuare tutti quegli interventi di recupero, sia urbanistico che viabilistico, volti a ridurre le problematiche del traffico cittadino, tenendo ben presente le grandi opere che in un futuro non tanto prossimo andranno a coinvolgere anche da vicino il nostro territorio. Questo Documento fotografa con esattezza l'evoluzione che la nostra città ha subito in quest'ultimo periodo e getta le basi per il completamento di questa trasformazione. Non è vero, Consigliere Gilardoni, che si sta stravolgendo la città senza sapere dove vogliamo andare. In effetti questo Documento registra i cambiamenti territoriali e detta gli indirizzi attorno ai quali la città deve crescere. Sì, perché una città deve crescere: guai se una città di ferma e si rinchiude su se stessa. Parecchie cose sono state fatte dal 2001: i Piani di Edilizia Economica Popolare, la riqualificazione di aree produttive dismesse, il consolidamento del sistema del verde con l'acquisizione di nuove aree, lo sviluppo del Polo Sportivo, il completamento del Polo Culturale, la rivisitazione del sistema viabilistico con il nuovo sistema delle rotatorie, già ultimate o

preventivate a breve termine, e non ultimo lo sviluppo delle piste ciclabili comunali e sovracomunali. Certo, tante altre cose saranno ancora da mettere in cantiere, ma secondo noi questo Documento va in questa direzione e per questo Alleanza Nazionale, coerente con il principio che sempre l'ha ispirata, di operare per il bene della città e dei cittadini saronnesi esprime un parere favorevole per l'approvazione di questo Documento. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Strano. Ha chiesto la parola il Consigliere Volontè: prego Volontè, a lei la parola.

**SIG. ENZO VOLONTE' (Consigliere FORZA ITALIA)**

Pochissimo tempo, soltanto per dire due cose a Luciano Aceti. Io ho espresso positività dicendo che è un primo passo, che non è un commento pesantissimo, ma ha altrettanto ragione l'Assessore quando dice che va considerato un Documento assolutamente preparativo al P.G.T., perché chi ha avuto la pazienza di leggerci la quarantina di pagine si sarà reso conto che più della metà delle pagine fanno riferimento ai passaggi normativi, per passare da quello che è uno strumento urbanistico impostato sulle regole a quello che purtroppo è - dico purtroppo perché è una sensazione personale - e dovrà essere l'urbanistica contrattata, sicuramente con meno certezze del diritto, con meno certezze delle regole, meno garantista. Io che sono invece una persona che ama vivere con le regole da rispettare sicuramente questo non è che sia molto gradito, però purtroppo non è una volontà nostra: attenzione, è il legislatore sovracomunale che ci sta indirizzando in questo senso. Ecco perché io ritengo che le due cose non siano in contrasto. Riva faceva riferimento al fatto che con questo Documento si partiva con un altro modo di fare urbanistica: veniva sancito a tutti i livelli l'ufficialità che esiste un modo diverso, che è sancito dalle leggi regionali e statali. Questo secondo me è l'elemento fondamentale, che tra l'altro ha trovato molto spazio nel Documento stesso. Poi il fatto che abbia invece assunto come punto di trattazione solo una parte e non tutto è anche vero, per cui le due cose penso che si possano conciliare.

**SIG. UMBERTO MARISANI (Presidente)**

Grazie Consigliere volontà. Ha chiesto la parola il Consigliere Leotta: prego Leotta, parli.

**SIG.RA ROSANNA LEOTTA (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Solo per affermare una cosa per quanto riguarda l'inquinamento e il traffico. Allora, nella mia presentazione avevo fatto accenno allo svincolo autostradale, che io ritengo... fra l'altro penso che ci fosse anche nel precedente programma di centro-sinistra... e non aver capito da parte di questa Amministrazione l'utilità e il non aver visto questa Amministrazione - che è a capo di un territorio che comprende i paesi limitrofi - farsi promotrice di un percorso chiaro per rivendicare queste scelte è il limite di questa Amministrazione di centro-destra, perché il giocare in modo forte alcune scelte vuol dire poi coinvolgere i cittadini e far vedere quanto queste priorità siano forti sul territorio. Questa cosa non si è fatta perché probabilmente non ci sono tutte le infrastrutture e l'obiettivo e la soluzione è un'altra, che è quella di Saronno Sud. Ma io voglio aggiungere un'altra cosa: che ci sia un traffico di attraversamento e di - come posso dire - convergenza su Saronno e dall'autostrada verso Saronno di cittadini che non sono saronnesi è ovvio, ma che ci sia un traffico di cittadini che entrano in Saronno dai paesi limitrofi per il terziario avanzato che abbiamo, per le banche, per gli uffici, che ci rimane e che crea un'immobilità totale della città è un problema che è la città di Saronno che deve affrontare, oltre tutti gli altri problemi. Ecco, allora questa Giunta, questa Amministrazione, non sta facendo niente su questo e in quel Piano non c'è niente. Non c'è, non viene fatto cenno, alcuna politica di disincentivo della mobilità privata: qui ci vuole creatività, risorse, governo dei problemi in modo forte, per trovare tutte le strategie per andare verso una direzione diversa. Non diteci più di stare fermi al sabato e alla domenica, né il governo regionale né quello locale: non serve più a niente. Allora, bisogna cominciare, nella difficoltà, a trovare una soluzione diversa: lì entro non c'è niente. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Leotta. Cedo la parola all'Assessore Riva: prego Assessore, a lei la parola.

**SIG. PAOLO RIVA (Assessore PROGRAMMAZIONE TERRITORIO)**

Grazie. Beh, grazie ai miei Consiglieri di maggioranza perché mi sembra che abbiano risposto a buona parte dei quesiti posti dall'opposizione con pacatezza. Io ero anche un filino più innervosito, perché in alcuni casi mi sembra che alcuni interventi siano o prevenuti, strani. Allora, parlo di tram-treni, parlo di sistemi di trasporto, parlo di collegamenti con gli altri Assessori: negli interventi sembra che non se ne sia accorto nessuno. Altri interventi mi hanno lasciato un po' perplesso. Allora, gli Uffici sono sempre aperti: lo dico specialmente a

Busnelli e a Giannoni. Ci sono una serie di richieste che voi avete fatto, puntuali: direi che non abbiamo mai cacciato nessuno né mai negato risposta a nessuno sulla puntualità; se volete poi ve le do a parte, perché quello che voi mi state chiedendo sono risposte puntuali. A volte ci sono delle letture che possono essere difficili: allora bisogna stare attenti quando si legge una cartina. La delimitazione della zona a traffico limitato è quella sulla via Marconi, non è una pista ciclabile: quindi poi se volete ve li do, però... alcune rassicurazioni per carità, ma le assicurazioni le vorrei dare a tutti. Cioè, se siete convinti che questo aggiornamento viabilistico-ambientale sia la scusa per far passare di nascondone una serie di operazioni, scusate ma direi che la mia maggioranza intera si può ritenere offesa. Cioè, siamo seri: non sono neanche da pensare. Allora, questo è il Documento che stiamo portando, questo è quello di cui stiamo parlando: non abbiamo nessun secondo fine e nessuno scopo. Mi sembra che il Capogruppo di Forza Italia lo abbia chiarito: cioè, quale è il problema? Dobbiamo leggere dietro a ogni virgola, dietro ogni parola che forse abbiamo messo un trabocchetto? Non prendiamoci in giro per favore: questo Documento sta parlando di viabilità: ovviamente - mi sembra che il Consigliere Volontè l'abbia spiegato - abbiamo delle urgenze; abbiamo dei pezzi di città che reclamano una soluzione e quindi siamo intervenuti. Non è la soluzione totale? No, non abbiamo parlato - ve l'ho detto prima - delle aree B6.2: ne abbiamo viste partire due, con soddisfazione; sulle altre apriamo un dibattito, non c'è nessun problema. Ma non è sicuramente nascondendosi o non mettendolo nel titolo che vogliamo risolvere le cose. Vi ho illustrato che cosa abbiamo fatto nelle aree dismesse? Certo e mi sembra che qui si parli di urbanistica anche con un filo di qualità: non direi proprio Quarto Oggiaro. Giusto all'equilibrio: dopo viale Escrivà - che cos'è Maria Escrivà de Balaguer? Mi pare che l'abbiano anche fatto Santo, per il piacere del Consigliere Gilardoni - comunque finiamo in piazza della Costituzione e in via dello Statuto, quindi direi che c'è buon equilibrio; forse questi due suonano meglio. Sempre al Consigliere Gilardoni: forse siamo stati anche bramini, perché dal poco poi riusciamo a fare le cose. Per la Saronno Sud grazie per la clac: stavamo già lavorando, avete fatto una bella eco; non posso che dirvi grazie, oggi ve lo posso dire ufficialmente; siete stati proprio carini. Queste analisi del traffico: va bene, quando arriveremo io vi voglio vedere tutti a saperle leggere, però questo mi fa piacere, vuol dire che sarete molto attenti. Dove troveremo i soldi? Con i P.I.I., quindi non è necessario che li segniamo. Viale Europa, la Conbipel: l'abbiamo ereditata così com'era; forse con i P.I.I. riusciamo a metterci mano, punto. Non ho voglia di andare avanti ancora su questa cosa, che era già stata motivo di divertimento del mio collega Mitrano in un altro Consiglio Comunale. Dopodiché, sempre con il Consigliere Gilardoni, devo dire che è un bravo lettore: se fossi nei fratelli Bertani io l'assumerei. E prendo anche atto della richiesta ufficiale di una nuova tangenziale nord sui terreni che abbiamo appena finito di dire che vogliamo difendere: va bene, ne

prendiamo atto. Sul resto cosa volete che vi dica? Le piste ciclabili di via Volta e di via Bergamo sono lì, non è che non le facciamo: facciamo tutte quelle che possiamo fare. Le analisi che mi avete fatto sul traffico, per carità, sono tutte importanti, però allora: il primo pezzo - e mi pare di averlo detto e ridetto - è già finanziato nell'ambito delle opere collegate alla Saronno-Seregno, stiamo parlando della tangenziale est; è già stato quindi... l'ho già detto - dall'incrocio con la statale 527, che è la strada che porta a Solaro, fino alla nostra via Bergamo, quel pezzo è già finanziato. La Provincia di Milano, Consigliere Galli e Consigliere Gilardoni, avete ragione è un osso abbastanza duro: non gliene frega praticamente niente. Tutto però in un colpo non si può fare: allora, siamo su un fronte e cerchiamo di stare su quello; quando torneremo a oriente vedremo che cosa fare sull'altro pezzo. Per il momento questo stiamo facendo: forse è un Documento leggero, forse di minima, ma forse questo riusciamo a farlo. E forse sarà anche questo un altro Documento bruttino, va bene: probabilmente per disegnare uno svincolo non serve Mario Botta; provvederemo a dirgli che una parte del nostro Consiglio Comunale dice che è molto bravo nel reinterprete Quarto Oggiaro; mi piace come idea, mi piace, mi sembra un bel tema per un bel concorso internazionale. Non mi sono piaciuti questi interventi, non mi sono piaciuti perché ho cercato di spiegare e mi sembra che il Consigliere Volontè l'abbia rispiegato: siamo in una fase di transizione dal Piano Regolatore al Piano del governo del territorio. Tornare a parlare di Piano Regolatore, tornare un'altra volta a parlare di un pezzo di città per intero, tornare un'altra volta alla certezza delle regole, ci riporta a una città antica che conosciamo, per carità, che ci dà un sacco di certezze, ma che non mi sembra abbia brillato. Tentare di interpretare con strumenti nuovi le opportunità che abbiamo di fronte, forse... magari sbagliamo. Condivido la paura del Consigliere Tettamanzi quando dice: adesso avete un bello strumento in mano, che sono i P.I.I., avete briglia sciolta, state attenti; paura assolutamente condivisa, ma non mi sembra - lo ripeto - che questo Piano voglia mascherare qualcos'altro. Questo Piano vuole dire esattamente quello che c'è scritto, né più né meno, e invito tutti a leggere per quello che è. Allora, quando andiamo ad individuare i luoghi non possiamo essere così puntuali in un Piano di Inquadramento, quindi su quello mi sentirei di tranquillizzare: non succede, per il momento, nient'altro lungo la via Europa; semplicemente è stata un'indicazione di un luogo. Altre cose: l'abbassamento del ponte - l'ho dichiarato prima - lungo la linea del Como purtroppo avrebbe dovuto rientrare nelle opere da prevedere quando si è fatto lo scavalco, perché probabilmente in quel momento è sfuggito. Stiamo cercando di porci rimedio: sicuramente lo facciamo; direi che abbiamo anche già trovato i denari con Ferrovie Nord. La Cascina Colombara: la Cascina Colombara è un altro dei temi che è emerso. Allora, si può difendere di più, forse. Calcolate comunque che: numero uno, non stiamo facendo niente che sia fuori dal Piano Regolatore alla Cascina Colombara; numero due, la parte della città che è difesa rimane tale; numero tre, però, purtroppo, il



Comune di Solaro mi ha attaccato la sua zona industriale esattamente lì, quindi possibilità di collegarsi dalla Cascina Colombara ad altri parchi è difficile; possiamo essere collegati con Caronno per una parte, sicuramente non lo saremo per Solaro. Quindi per quello che possiamo fare noi ci possiamo provare: rimaniamo comunque in quegli ambiti. Altre preoccupazioni che ho sentito: direi che posso riassumere tutto in questo intervento, nel senso che non ho molto altro da aggiungere a tutto questo. Mi sembrano una serie di interventi - quelli che voi mi avete chiesto - puntuali: gli Uffici sono aperti. Vi ripeto, non c'è assolutamente null'altro dietro questo Documento che quello che c'è scritto su questo Documento. Se noi avessimo voluto parlare o estendere l'analisi del Documento, le sue previsioni, a temi diversi, quindi se noi avessimo voluto estendere questo Documento alle aree dismesse o ad altri luoghi lo avremmo esteso, non ci vedo nessun problema: semplicemente questa era la prima parte. Nella definizione del Documento di Inquadramento - mi pare di averlo spiegato con grande chiarezza - c'è un punto dove dico, e l'ho ripetuto più volte: è dinamico, si aggiorna ogni qual volta l'Amministrazione lo ritenga opportuno. Allora non prendiamoci in giro: è quello che state vedendo e basta: se ci serviva un altro Documento lo facevamo; se ci servirà un altro Documento fra un giorno, un mese o un anno lo faremo. Non c'è dentro niente di nascosto: non c'è null'altro che quello che abbiamo visto. Ritenevamo che questa parte della città avesse bisogno di questo intervento e l'abbiamo fatto, basta.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Assessore Riva. A questo punto si è prenotato il Consigliere Busnelli Giancarlo: prego Consigliere Busnelli, a lei la parola.

**SIG. GIANCARLO BUSNELLI (Consigliere LEGA NORD - LEGA LOMBARDA)**

Grazie. I tre minuti di tempo che ho a disposizione per la replica e anche per la dichiarazione di voto. Assessore Riva, lei mi ha detto che gli Uffici sono aperti: lo so che gli Uffici sono aperti, ma se permette noi si lavora tutto il giorno e sicuramente il tempo da dedicare a tutti questi argomenti contenuti nel materiale che ci ha dato non si possono certamente leggere in poco tempo. Si dedica il tempo necessario anche per valutare tutte le cose: si era chiesto anche l'altra settimana, quando ci aveva in anteprima presentato, di darci un po' più di tempo per poter leggere con attenzione le cose; forse se avessimo avuto una settimana in più di tempo, sicuramente avrei trovato anch'io il tempo di venire da lei per chiedere le risposte alle domande che le ho posto e alle quali lei questa sera non mi ha risposto. Vengo nel suo ufficio, avrò le risposte nel suo ufficio, così magari vedremo con calma, perché anche quando lei mi dice che ho visto

male la tabella dove io vedo una pista ciclo-pedonale in progetto che da via Roma va su via Marconi e poi va in via Caduti Liberazione... ho visto male? La leggo qui, su questa tabella "Sistema della mobilità". Se poi dopo - non lo so - l'avete disegnata voi in questo modo: qui parla "Percorsi ciclo-pedonali in progetto". Io la leggo così: se poi dopo il percorso è stato tracciato nel modo errato... non lo so se è stato tracciato nel modo errato oppure si tratta di una cosa diversa rispetto a quale penso io. Quindi poi dopo me lo... Prego? No, la legenda c'è: "Percorsi ciclo-pedonali in progetto". Io vedo che parte dalla zona Introini, fa un pezzo di via Roma fino alla rotonda all'intersezione con via Piave, poi va giù dalla via Marconi e va diritta diritta diritta fino ad arrivare in Stazione passando per la via Caduti Liberazione. Io la leggo qua e quindi è per quello che le ho chiesto: avete intenzione di fare in questo modo? Se poi dopo invece è un'altra cosa...

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Consigliere Busnelli, il suo tempo sta scadendo.

**SIG. GIANCARLO BUSNELLI (Consigliere LEGA NORD - LEGA LOMBARDA)**

Però la leggo qua, la vedo qua: poi verrò in ufficio a vederla, così magari mi spiegherà meglio come sono le cose. Vabbè, le risposte che mi doveva dare non me le ha date, ma sono sicuramente importanti le risposte: pensavo che magari ce le potesse dare adesso, perché interessano non solamente a me, ma interessano sicuramente tutti. In ogni caso noi abbiamo visto tante cose positive all'interno di questo Documento, però i dubbi che abbiamo esposto ci rimangono per cui non possiamo certo votare a favore: quindi noi ci asterremo e sarà in grado di darmi tutte le risposte di cui abbiamo bisogno quando verrò da lei. Si prepari, giustamente, così mi dirà se le tabelle che avete fatto son giuste o son sbagliate. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Busnelli. Do la parola al Consigliere Aceti che l'ha chiesta: prego Aceti.

**SIG. LUCIANO ACETI (Consigliere UNITI PER SARONNO)**

Ho parlato per completamento dei dieci minuti prima. Precisando che non condivido la posizione della Lega, perché su questa cosa o si vota contro o si vota a favore, l'astensione non riesco a capirla... vabbè, posso esprimermi o non posso più parlare Busnelli? Vabbè, d'accordo, comunque io ribadisco questo concetto esprimendo

il fatto che voteremo contro a questo Piano. Io rammento - e a questo punto metterò una mozione all'OdG di uno dei prossimi Consigli Comunali - la richiesta di capire quali sono le intenzioni di questa Amministrazione rispetto a un Piano Urbano del Traffico, rispetto - a questo punto - a un Piano di Inquadramento preciso, che parli di sviluppo economico... Mitrano, per favore... beh, l'ho chiesto prima: non è stato risposto, per cui apprezzo questa informazione. Dicevo, aspettiamo - e quindi faremo una mozione anche su quello - di sapere i tempi che metterete a disposizione anche dell'opposizione relativamente a un Piano di Inquadramento che riguardi altri temi che sono importanti e io mi preoccupo di dire: Signori, c'è un problema di sviluppo della città che voi state ignorando, perchè qui si parla solo di edilizia. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere Aceti. Ha chiesto la parola il Consigliere De Marco: prego De Marco, a lei la parola.

**SIG. AGOSTINO DE MARCO (Consigliere FORZA ITALIA)**

Volevo soltanto fare una precisazione: il Documento di Inquadramento è un elemento propedeutico a qualsiasi Programma di Intervento che viene poi fatto successivamente. Se questa Amministrazione non portava avanti questo Documento di Inquadramento dove, al di là di quello che è stato detto sul piano del traffico e sull'inquinamento, ci sono questi due interventi puntuali, che sono quelli del GS e quello dell'Esselunga, ma poi altri interventi non ce ne sono... non capisco quello che diceva prima Gilardoni: un Documento di Inquadramento deve individuare puntualmente dove poi andrà ad operare il P.I.I., che è il Programma e il Piano attuativo del Documento di Inquadramento. Questo Documento di Inquadramento effettivamente non è entrato in alcune problematiche che noi ci troviamo ad affrontare nelle aree dismesse. Cioè, quanto prima diceva il Consigliere Busnelli - sulle grandi aree dismesse noi non abbiamo avuto ancora delle risposte, non sappiamo come vanno avanti queste aree - è perché noi ci troviamo ad operare con lo strumento urbanistico, che è rigido: lo strumento urbanistico che ha fissato 60% di standard, altezza 24 metri, per cui ha ingabbiato queste progettazioni. La conseguenza è stato quello che Gilardoni diceva di viale Quarto Oggiaro, che potremmo essere anche d'accordo con lui su quell'impostazione: noi stiamo cercando, come maggioranza, di liberare da questi vincoli i progettisti. L'Assessore quando chiama il Thun o il Botta gli ha dato anche delle possibilità di dire "vai in altezza", perché poter andare in altezza significa anche liberare del territorio. Questo è il discorso, per cui il Documento di Inquadramento è qualcosa di dinamico: io dico che questo è un primo passo per incominciare a ragionare di queste

cose. Un secondo passo sarà entrare nel merito delle aree dismesse, cioè creare delle regole. Cioè, un Documento di Inquadramento può determinare, può gettare delle regole che valgono per la totalità o per parte delle aree dismesse: potrà dire nelle aree dismesse si può fare questo e non si può fare quest'altro. Io stasera mi sentirei di dire: pensiamo alle aree dismesse - sto facendo un'affermazione fortissima - in cui anziché chiedere soltanto soldi, diciamo che... per far realizzare gli interventi si potrebbe anche dire che facciamo una parte in edilizia convenzionata e una parte in edilizia libera, come è stato fatto nei P.I.I.; sono delle idee che io personalmente, a livello personale, dico qui, però non accetto un discorso come quello che faceva prima Gilardoni, che ci sia qualcosa di fumoso in questo Documento, molto chiaro, estremamente - secondo me - positivo per quello che riguarda le scelte che vengono fatte sia nel campo della viabilità... e individua solo due situazioni puntuali che consentono di ottenere l'area di via I° maggio - che non è cosa da poco - e ottenere anche - perché forse l'Assessore non l'ha detto - un cospicuo ritorno economico dall'Esselunga. E vabbè, ma sono scelte politiche che vanno anche dette: non c'è niente di male nel dire certe cose. Sono scelte che poi ci permettono di fare le rotonde, di fare gli svincoli e di migliorare anche la viabilità in questa città. Grazie.

**SIG. UMBERTO MARIANI (Presidente)**

Grazie Consigliere De Marco. Passiamo alla votazione di questo argomento all'OdG: allora, votiamo con il sistema elettronico parlamentare. Allora Signori, l'argomento al punto è stato approvato con 17 voti a favore, 8 voti contrari, 2 astenuti (Busnelli e Giannoni)... in più c'è Strada che non aveva votato con il sistema elettronico e ha detto che è contrario: quindi i voti contrari salgono a 9, 2 sono gli astenuti (Busnelli e Giannoni), più 17 sono i voti a favore. Quindi il punto all'OdG è approvato con 17 voti a favore.

Signori, sono l'1.30 di notte del giorno 24: dichiaro chiusa la seduta, buonanotte a tutti. Arrivederci a lunedì.