



Città di Saronno

Provincia di Varese

Settore Programmazione del Territorio

AGGIORNAMENTO VIABILISTICO - AMBIENTALE DEL DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO URBANISTICO

**EVOLUZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITA' E AMBITI
SIGNIFICATIVI CORRELATI.**

Indirizzi per i programmi integrati di intervento

**Redatto a cura del settore Programmazione del Territorio
Servizio Urbanistica del Comune di Saronno
Aggiornamento Ottobre 2005 -**

AGGIORNAMENTO VIABILISTICO-AMBIENTALE DEL DOCUMENTO DI IN- QUADRAMENTO URBANISTICO

INDICE

PREMESSA

1 - CONTENUTI GENERALI DEL DOCUMENTO: UN PANORAMA RINNOVATO

- 1.1. Il quadro normativo di riferimento**
- 1.2. Evoluzione del concetto di standard e programmazione negoziata**
- 1.3. La nuova disciplina del commercio**
- 1.4. La costruzione del PTCP**

2 – LO STATO DI ATTUAZIONE DEL DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO

- 2.1. Dalla pianificazione alla programmazione metaprogettuale**
- 2.2. I poli attrattori: l'ambito dell'est e l'ambito dell'ovest**
- 2.3. Il sistema della mobilità**
- 2.4. Panoramica sui servizi: quantità e qualità**

3 – LE LINEE STRATEGICHE ABBOZZATE DAL PTCP

4 – CRITICITA' RILEVATE E DEFINIZIONE DELLE PRESTAZIONI ATTESE

- 4.1. La gerarchizzazione del sistema viario**
- 4.2. Il completamento del polo culturale**
- 4.3. Consolidamento del sistema verde e prima costituzione dei corridoi ecologici**
- 4.4. La pianificazione integrata**

PREMESSA

Il Comune di Saronno ha, a suo tempo, intrapreso il percorso della cosiddetta programmazione negoziata, consolidando lo svolgimento di atti propedeutici alla concertazione degli interventi urbanistici quali atti di indirizzo, prettamente strategico, anziché atti normativi o prescrittivi, già prefiguranti il modello di sviluppo urbanistico piuttosto che l'obiettivo cui tale modello dovesse condurre.

In successione si sono assunti i seguenti provvedimenti:

- il Consiglio Comunale ha adottato, nel febbraio 2001, il primo Documento di Inquadramento ex art. 5 L.R. 9/99 per l'applicazione dei Programmi Integrati di Intervento;
- a valle del Documento, si è quindi dato corso ad ogni azione coerente al perseguimento delle strategie territoriali in esso contenute;
- il Documento è stato parzialmente integrato per le parti rimaste originariamente poco investigate.

Ad esempio il tema delle "Grandi Aree Dismesse" (ex Isotta Fraschini) è stato perfezionato solo in un secondo tempo, riservando ad esso una speciale attenzione ed un maggiore tempo di sedimentazione.

Mentre si è cercato di rimanere nel segno tracciato dal Documento di Inquadramento, altre iniziative, anche al di fuori della sfera prettamente municipale, si sono nel frattempo avvicinate alla concretezza dell'intervento costruttivo; viste le trasformazioni territoriali avviate e l'evoluzione del panorama al contorno, considerato pure il lasso di tempo trascorso dal febbraio 2001 ad oggi, con il presente lavoro ci si appresta ad una rapida ricognizione dello "stato dell'arte" ed all'eventuale ricalibratura di alcune linee di sviluppo disegnate in origine. Importanti questioni come il ripristino della linea Saronno Seregno o l'ampliamento dell'Autostrada A9, insieme al procedere della formazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, aggiunti ancora ad altre opportunità di intervento maturate più recentemente (vedi l'operazione Contratti di Quartiere II sul "Matteotti") non possono essere vissute asetticamente come ininfluenti sul sistema cittadino che il D.I. del 2001 ha voluto indicare.

Lo scritto che segue rappresenta perciò, a tutti gli effetti, la formale integrazione del Documento di Inquadramento adottato con la deliberazione C. C. n. 21 del 10/02/2001, anche per quanto vale in tema normativo il rimando all'applicazione dell'art. 25 Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12.

1 – CONTENUTI GENERALI DEL DOCUMENTO: UN PANORAMA RINNOVATO

1.1 Il quadro normativo di riferimento

La Regione Lombardia, con varie e successive leggi prodotte già a partire dalla seconda metà degli anni ottanta, ha introdotto strumenti dedicati ad interventi di recupero urbanistico tendenti al Piano-Progetto, superando, sebbene limitatamente ad alcuni ambiti e solo per scadenze temporali, le logiche meramente prescrittive ed omologanti insite nel Piano Regolatore Generale.

Ulteriore occasione in tal senso è stata offerta dalla Legge 17 febbraio 1992 n. 179; in essa, nel succinto spazio di un breve articolo, il legislatore introduce un nuovo strumento di programmazione urbanistica: il Programma Integrato di Intervento (P.I.I.). La norma nazionale si limita con ciò a sancire un orientamento, nemmeno un principio; in Lombardia, è solo con l'emanazione della L.R. 12 aprile 1999 n. 9 che si possiedono indicazioni esaustive per la formazione di detti Programmi.

In questa il concetto di programmazione integrata viene sviluppato e si indicano finalità e modalità da perseguire, nonché nuove forme di soddisfazione del fabbisogno di servizi con un occhio di riguardo alla ricaduta positiva di siffatte dotazioni, anche prevedendo di creare benefici apprezzabili nel più vasto ambito urbano anziché limitarsi a calibrarne la portata alle sole necessità dello specifico comparto edilizio.

Il Comune di Saronno ha adottato il Documento di Inquadramento contenente gli indirizzi per i Programmi Integrati di Intervento, ai sensi dell'art. 5 della suddetta L.R. 9/99, nel febbraio 2001.

L'organismo regionale si è intanto fortemente impegnato nella revisione della fondamentale normativa urbanistica lombarda, rappresentata dalla L.R. 15 aprile 1975 n. 51, mediante una proposta di legge che già nelle premesse intendeva mutare notevolmente la filosofia di fondo, tanto da assumere fin da subito il titolo di "legge per il governo del territorio" invece che "disciplina urbanistica e misure di salvaguardia". In attesa di questa nuova legge quadro, la Regione Lombardia ha comunque emanato una serie di disposizioni normative che di fatto hanno significativamente modificato il panorama d'azione delle amministrazioni locali, incentivando il passaggio da una visione del territorio tradizionalmente vincolistica ad una gestione più flessibile e negoziale.

Una tappa importante della revisione urbanistica in atto è stata segnata, come si diceva sopra, dalla entrata in vigore della L.R. 9/99 disciplinante i programmi integrati che ha portato a nuove forme di collaborazione tra pubblico e privato nelle operazioni di trasformazione urbana ed ha spostato il ruolo dell'Amministrazione Pubblica: da motore e decisore unico a garante, attivo, del pubblico interesse - in sintonia con la legge 241/1990 e le sue rivisitazioni ed in-

tegrazioni in tema di trasparenza ed equità, economicità ed efficienza dei procedimenti e dei processi amministrativi.

L'evoluzione delle pratiche di governo locale all'insegna dell'integrazione ha poi avuto formale consacrazione con la L.R. 2/2003, norma che ha definito gli strumenti *ordinari* (si noti l'accezione usata) della programmazione negoziata: Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale; Programma Integrato di Sviluppo Locale; Contratto di Recupero Produttivo; Accordo di Programma.

L'accento sull'accordo di programma è doveroso visto anche il più recente disposto regionale (L.R. 3/2004) che apre la strada ad interventi di ampio respiro in grado di coinvolgere e coordinare più soggetti a diversa scala di azione.

All'interno di questo panorama legislativo non si può dimenticare il ruolo che la provincia si appresta a rivestire con l'assunzione del PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale), consapevole di muoversi all'interno di un processo in divenire e in continuo mutamento; citiamo testualmente da "Linee Guida – Ruolo, forma e principi per la redazione del Piano" Redatto a cura dell'Assessorato al Territorio della Provincia di Varese – Marzo 2004:

"...un principio fondamentale consiste nella volontà di portare, grazie al PTCP, ad una sintesi unitaria la molteplicità degli interessi e delle opportunità d'azione che possono emergere da un territorio definito, senza però assegnare PTCP l'esclusività della tutela, dell'uso e della trasformazione del territorio, ammettendo il ricorso ad altri strumenti e procedure, così da evitare eccessive rigidità, con il rischio di precludere possibili forme di apprendimento e di innovazione, in una fase di transizione ancora aperta ed assai dinamica.Riemergono quindi due temi fondamentali: la programmazione e la costruzione dei progetti locali. In questi campi il repertorio degli strumenti è ampio e più aggiornato. Oltre ai dispositivi più tradizionali, può comprendere tutti i "programmi complessi" sperimentati in questi anni, concepiti generalmente come eccezioni alla pianificazione ordinaria. la sfida è valorizzare queste opportunità entro un quadro programmatico."...

"Viene dunque rafforzato il ruolo strategico e programmatico del Piano, rinviando al disegno delle nuove autonomie locali in materia di pianificazione il compito di attuare gli indirizzi, giacché compito del PTP pare essere anche quello di orientare la pianificazione comunale. (funzione di orientamento del PTP centrata sui temi di qualità, lasciando alla pianificazione comunale il compito di definire i livelli quantitativi delle previsioni insediative)." ¹

¹ Linee Guida – Ruolo, forma e principi per la redazione del Piano - Redatto a cura dell'Assessorato al Territorio della Provincia di Varese – Marzo 2004 – Commento alla nuova Legge Urbanistica Regionale in fase di formazione.

Dati per assunti i principi riformatori della legislazione regionale, improntati sui principi della sostenibilità, sussidiarietà, cooperazione, flessibilità, partecipazione e monitoraggio, l'integrazione "orizzontale" tra i diversi enti, Regione Province e Comuni, è di fatto una strada già segnata.

L'urgenza data all'emanazione della Legge per il governo del territorio, L.R. 11 marzo 2005 n. 12, ha obbligato ad un prodotto finale che, probabilmente, andrà in parte raffinato o rettificato; è certo però che il testo pubblicato può intendersi, nella sua parte prima, una summa del dibattito disciplinare che ha impegnato la comunità intellettuale degli urbanisti italiani nel corso degli ultimi anni; chiaro che detto testo riassume solo una parte delle posizioni culturali note, tuttavia, ed in più punti, offre possibili risvolti applicativi di suggerimenti e/o sperimentazioni già condotti nel recente passato anche da rappresentanti tradizionalmente accostati a posizioni culturali più *Liberal* che liberiste.

Con la consapevolezza che non sia questo né il luogo né il momento di dissertazioni, non possiamo fare a meno di invitare il lettore motivato a riprendersi il testo della L.R. 12/2005 e rivedere con attenzione, e fantasia, i concetti di "compensazione, perequazione ed incentivazione" riportati all'articolo 11 della stessa.

1.2 Evoluzione del concetto di standard e programmazione negoziata

La complessa macchina legislativa regionale sopra accennata ha, con i distinguo del caso, progressivamente rinnovato quanto disposto dal D.L. 1444/68 sulla disciplina degli standard urbanistici. Vale rammentare che la legislazione regionale di "disciplina urbanistica" – L.R. 15 aprile 1975 n. 51 –, per decenni, non solo ha costituito il panorama strumentale alla redazione del PRG, piuttosto ha maggiormente strutturato, e pertanto rafforzato, il metodo dello *zoning* già insito nel dettato del sopra citato Decreto 1444, consentendo di fatto nella pratica applicativa la trasformazione dello *strumento* in *obiettivo*. Con il superamento del tradizionale concetto di standard rispondente al solo aspetto quantitativo, si è aperto un varco per modalità previsionali più attente al complesso di requisiti che determinano l'appropriata localizzazione e qualità di un qualsiasi servizio; più attente, diremmo, alle specifiche prestazionali attese, definendo, oltre che il dato dimensionale, la tipologia del servizio, le modalità di realizzazione e/o gestione, nonché quanto altro utile ad orientarne preventivamente anche la qualità.

La legge regionale 1/2000, pur affrontando lo specifico aspetto procedurale della gestione urbanistica, si ispira, per prima ed in modo sistematico, a principi generali di forte impatto sull'annunciato rinnovamento del modello di governo delle città. Sposta il cardine delle valutazioni urbanistiche dalle nozioni giuridico – formali (rispetto della norma e principio di conformità) alla definizione di politi-

che urbane integrate di welfare (coerenza con gli obiettivi, quindi, in luogo dei principi, criteri di compatibilità/congruenza).

Attraverso l'introduzione del Piano dei Servizi, con la successiva L.R. 1/2001, la legge opera un radicale ripensamento della nozione di standard urbanistico: da mezzo di attuazione astratta del principio di uguaglianza di tutti i cittadini, inteso come possibilità generalizzata di accesso alla stessa quantità indifferenziata di servizi, a strumento di programmazione diretto a fornire una soluzione razionale e complessiva alle esigenze di qualità e, in generale, ai fabbisogni infrastrutturali dei Comuni, e indirizzato, dunque, alla necessità di costruire risposte articolate a bisogni differenziati.

La nuova normativa conferma il principio fondamentale della necessaria presenza di un equilibrato rapporto tra espansione urbana e diffusione e qualità dei servizi ammessi; in essa non rappresenta dovere assoluto che tale rapporto si ponga (ed imponga) nei termini quantitativi.

Le modificazioni indotte dai dispositivi citati, danno di fatto nuovi poteri e responsabilità di governo locale con uno slittamento sostanziale di ruolo a favore del livello comunale, attribuendogli il fondamentale diritto/dovere di ricercare in forme autonome il migliore equilibrio tra sviluppo e servizi, in relazione alle concrete esigenze e caratteristiche del territorio e delle comunità amministrati.

Il criterio di valutazione delle attività di servizio **nell'interesse generale** sostituisce il più restrittivo rimando **all'interesse pubblico**.

...deve intendersi come interesse generale l'assetto che, in base alle condizioni, anche temporali, del contesto dato, meglio corrisponde a criteri di efficienza territoriale, sviluppo sostenibile, maggiore offerta di spazi e servizi, miglioramento della qualità della vita individuale e sociale della comunità.²

Fondamentale è, inoltre, la transizione da un atteggiamento di risposta burocratico/formale alla verifica dell'efficacia, a una visione che si sforza di cogliere le opportunità rispetto ai vincoli. Ne consegue la necessità di applicazione di processi di marketing all'azione della pubblica amministrazione, nella consapevolezza che il miglioramento della qualità della vita dei cittadini non è un elemento accidentale, ma il valore sostanziale dell'impegno economico profuso dall'istituto "ente pubblico", che ne determina la sua stessa legittimazione.

Consapevoli che l'interesse dell'operatore privato non si identifica con quello pubblico, l'identificazione degli interventi corrispondenti all'interesse generale non può essere unanimemente condivisa: essenziale è, però, che detto processo si fondi sull'esame

² Tratto dalla Delibera Regionale "Regione Lombardia Territorio e Urbanistica: Criteri orientativi per la redazione del Piano dei Servizi ex art. 7, comma 3, DELLA Legge Regionale 15 gennaio 2001, n.1"

*razionale, comparato,esplicito e motivato di opzioni,istanze e ipotesi promosse da soggetti diversi.*³

Crediamo, in conclusione, di potere scorgere un virtuale filo d'Arianna al quale oggi il tecnico urbanista possa affidarsi ripercorrendo il labirintico assommarsi di sempre nuove indicazioni normative: la propensione ad incoraggiare la redazione di documenti d'indirizzo che non siano necessariamente onnicomprensivi di qualsiasi eventualità; di programmi che manifestino gli obiettivi che si intendono perseguire, senza per questo pretendere di preventivare il tutto aritmeticamente.

La pratica sofisticata dei conteggi ha prodotto Piani Regolatori completi di un perfetto bilancio preventivo dello sviluppo urbano, misurato fino all'ultimo metro cubo realizzabile e con ciascun abitante virtuale adeguatamente dotato della sua buona quota di verde, scuole e parcheggi, il tutto esplicitamente individuato sulla cartografia di Azzonamento. Gran parte di queste dotazioni è restata, e continua a rimanervi, sulla carta.⁴

1.3 La nuova disciplina del commercio

La disciplina del Commercio, negli ultimi anni, si è evoluta e modificata parallelamente alla disciplina urbanistica. Partendo dal decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n.59" alla successiva legge regionale Legge regionale 23 luglio 1999 n. 14 "Norme in materia di commercio in attuazione del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina ...settore commercio" fino all'attuale Programma Triennale per lo sviluppo del settore commerciale 2003-2005 e indirizzi generali per la programmazione urbanistica del settore commerciale di cui all'art. 3 della legge regionale 23 luglio 1999, n.14 - approvato con D.C.R. 30 Luglio 2003 n.7/871; ed ai relativi criteri applicativi (D.G.R. 7/15716 del 18/12/2003 – *"modalità applicative e criteri urbanistici per l'attività di pianificazione e di gestione degli enti locali in materia commerciale"*).

L'intreccio tra normativa di settore e normativa urbanistica presenta notevoli punti critici e contraddittori.

Il programma triennale, da un punto di vista urbanistico territoriale, evidenzia subito un nodo normativo; nelle premesse il commento recita:

³ Idem ...

⁴ N.B.: i passaggi salienti del capitolo sono stati tratti da documenti ufficiali, circolari e delibere emanati da Provincia e Regione con particolare attenzione alla delibera Regionale *"Regione Lombardia Territorio e Urbanistica: Criteri orientativi per la redazione del Piano dei Servizi ex art. 7, comma 3, della Legge Regionale 15 gennaio 2001, n.1"*.

“... appare doveroso rimarcare, altresì, che sia la formulazione degli indirizzi generali sia e più ancora la successiva definizione dei criteri urbanistici si collocano in una fase delicata di attività di governo del territorio regionale, ... La Regione è attualmente impegnata nella riforma della normativa vigente in tema di pianificazione e programmazione territoriale, nonché della definizione del Piano Territoriale Regionale, l'una e l'altro caratterizzati da un'impostazione fortemente innovativa.

Si deve, peraltro, tenere presente che taluni elementi di profonda innovazione del sistema urbanistico sono già oggi vigenti. Ci si riferisce, in particolare, alla L.R. 1/2000, che, in un'ottica di concertazione tra i diversi Enti delle scelte di pianificazione, ha regolato i contenuti del P.T.C.P. e i suoi rapporti con il PRG. Un ulteriore riferimento va fatto alla L.R. 1/2001, che ha innovato la disciplina degli standard comunali incentrata sul nuovo strumento del Piano dei Servizi, al quale espressamente si richiamano i presenti Indirizzi Generali, nonché la disciplina delle destinazioni d'uso, secondo principi di maggiore flessibilità e polifunzionalità.⁵

E' da rilevare che la innovativa normativa a cui ci si riferisce è, ad oggi, quasi completamente abrogata dalla sopravvenuta L.R. 12/05 di governo del territorio e va pertanto reinterpretata in tal senso.

Sul tema della organizzazione della rete commerciale, la definizione degli ambiti di competenza tra Comune, Provincia e Regione, è quanto mai complessa e articolata. Il concorso degli enti locali nella definizione della localizzazione delle strutture di vendita viene richiamato all'interno del Programma triennale al cap 5.2. che recita:

“..A Comuni e Province sono attribuiti, da parte della legislazione vigente, importanti compiti in ordine alla localizzazione degli insediamenti della grande distribuzione, nell'ambito – rispettivamente – del proprio piano urbanistico e del piano territoriale di coordinamento provinciale.

Entrambi i soggetti sono poi chiamati a partecipare al procedimento di autorizzazione commerciale, nel contesto delle apposite Conferenze di servizio.

A Comune e Provincia vengono pertanto affidati, al fine del rilascio dell'autorizzazione commerciale, compiti di concorso alla valutazione degli elementi di compatibilità dei nuovi punti di vendita di

⁵ **D.C.R. 30 Luglio 2003 n.7/871-** Programma Triennale per lo sviluppo del settore commerciale 2003-2005 e indirizzi generali per la programmazione urbanistica del settore commerciale di cui all'art. 3 della legge regionale 23 luglio 1999, n.14 -

cui al presente capitolo del Programma ciascuno con riferimento agli elementi di esame attinenti alle competenze esercitate.”⁶

La conseguente delibera di Giunta regionale inquadra il tema del commercio e le relative competenze in ambito Provinciale (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di cui all'art. 1. e il Piano Regolatore Comunale art. 2); ribadisce i contenuti delle indagini conoscitive indispensabili per la localizzazione di strutture di vendita, e la loro distinzione in base alle dimensioni (Attività di vicinato, media struttura di vendita, grande struttura di vendita e centro commerciale). Impone l'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali e dispone la possibilità di utilizzare per la variante agli strumenti urbanistici sia la L.R. 23/97 che la procedura ordinaria come variata dalla Legge Regionale 1/2000. Quest'ultima risulta oggi abrogata dalla sopravvenuta L.R. 12/05, norma che tra l'altro ridefinisce completamente – vedi al Titolo II il Capo III - i contenuti e le modalità operative di approvazione del PTCP. Tra i contenuti del PTCP non si fa alcun riferimento ad indicazioni specifiche in merito al Commercio, tuttavia gli strumenti provinciali dovranno *“definire ... l'organizzazione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità ed il relativo coordinamento tra tali criteri e le previsioni della pianificazione comunale”* e dare anche *“... indicazioni puntuali per la realizzazione di insediamenti di portata sovracomunale, se definiti come tali dai PGT dei comuni”⁷*

Tra le pieghe delle parziali contraddizioni che inevitabilmente insorgono al momento di estrema dinamicità della produzione normativa, ci pare però di scorgere un verso di marcia praticabile. Se da una parte il programma commerciale a carattere regionale imponeva la necessità di adeguare la strumentazione urbanistica locale, richiamando ad un'analisi *dettagliata* dello stato di fatto - associando quindi all'indagine specifica sulle attività commerciali valutazioni relative ai flussi di traffico e utenza, alle attrezzature di servizio esistenti e/o in programma, ecc. - dall'altro si tentava comunque di favorire forme integrate di negoziazione sancite dalle più innovative norme urbanistiche, nello specifico la Legge Regionale 3/04, cioè forme di contrattazione-concertazione particolaristica del singolo intervento.

Interessante per la nostra trattazione è l'articolo 3 – Rapporti con gli strumenti di programmazione integrata e negoziata:

“... al fine di favorire processi di riqualificazione del territorio e di evitare la creazione di luoghi monofunzionali, vanno favoriti gli insediamenti commerciali nell'ambito di programmi complessi che prevedano l'integrazione della funzione commerciale con altre

⁶ idem

⁷ Legge 12/05 art. 15 (articolo contenuti PTP)

funzioni, quali le attività di servizio pubbliche e private, le attrezzature collettive, direzionali, ricreative, ricettive, sportive, culturali, la residenza e simili.

.... Per il perseguimento di dette finalità, la realizzazione di insediamenti in tutto o in parte a funzione commerciale può essere prevista in sede di programmi integrati di intervento o di programmi di recupero urbano, di cui alla L.R. 9/1999, o nell'ambito di strumenti di programmazione complessa ed intergrata a qualsiasi titolo denominati ...". "Nei casi di cui al presente capitolo, la valutazione della conformità del programma proposto si effettua sulla base della disciplina attuativa del Programma triennale, nonché dei presenti criteri, compatibilmente con gli elementi di specificità della relativa disciplina di riferimento.

*L'approvazione degli strumenti di programmazione integrata e negoziata, avvenuta mediante accordo di programma introduttivo di variazione della strumentazione urbanistica generale dei Comuni, costituisce (per la parte variata) atto di adeguamento alla disciplina commerciale."*⁸

La nuova legge urbanistica regionale, con la quale occorre necessariamente confrontarsi, dà facoltà ai Comuni, di intervenire sul territorio attraverso lo strumento del Programma Integrato di Intervento, previa adozione di Documento di Inquadramento in vece del Documento di Piano, e ciò per il periodo transitorio definito all'art. 25 della stessa L.R. 12/05; in questa ottica è possibile operare varianti al Piano Regolatore Generale in tema di commercio, con un'attenzione alle grandi strutture di vendita che all'art. 92 comma 5 vengono definite di rilevanza Regionale e quindi eventualmente soggette ad Accordo di Programma.

1.4. La costruzione del PTCP

Intanto anche la Provincia di Varese ha decisamente dispiegato il suo impegno verso la costruzione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, in particolare procedendo attraverso un approccio altamente partecipato dagli Enti Locali concorrenti.

Partendo dalle Linee Guida, richiamate in nota ai paragrafi che precedono, ha impostato un serrato confronto con Comuni e Comunità Montane, al fine di delineare una serie di plausibili tendenze dello sviluppo sociale ed economico, a

⁸ **D.g.r. 18 dicembre 2003 n. 7/15716:** Programma triennale per lo sviluppo del settore commerciale 2003-2005: modalità applicative e criteri urbanistici per l'attività di pianificazione di gestione degli enti locali in materia commerciale (L.R. 23 luglio 1999 n. 14)

scala provinciale, sulla valutazione delle quali impostare le linee strategiche di politiche territoriali adeguate al ruolo del comprensorio varesino rispetto al più vasto sistema nazionale.

Non solo si è preso come riferimento vasto il territorio italiano, bensì non ci si è esentati dal dare confacente peso alle più ambiziose prefigurazioni europee; ci riferiamo in particolare alla considerazione riservata alla possibile materializzazione del sistema di gran connettivo transnazionale delineato dai cosiddetti Corridoi Europei. La Lombardia, per collocazione geografica, si troverà, possibilmente, ad essere uno dei più densi crocevia internazionali della futura Europa; chiaro che detta condizione va affrontata sul duplice fronte delle difficoltà e delle opportunità.



Il risultato di tale approccio al tema è stato in primo luogo l'autoristrutturazione della stessa metodologia di analisi fino ad oggi utilizzata dal pianificatore del territorio. Cercando di preventivare ciò che *probabilmente* ci aspetterà, sia per argomenti classici come la proiezione demografica, sia per altri aspetti quali la concorrenza commerciale dei prodotti orientali, la deduzione suggerisce la costruzione di una serie di "scenari di sviluppo possibili", sulle caratteristiche dei quali impostare mirate linee di strategia, anziché provvedere alla composizione di un perentorio corollario di prescrizioni.

Riprenderemo più avanti, ed in termini maggiormente strumentali, le risultanze fin qui prodotte al fine dell'effettiva adozione del PTCP, ma interessa ora perlomeno evidenziare che l'opera di affinamento delle strategie ha esaltato, tra l'altro, aspetti e bisogni del territorio che male potranno essere affrontati insistendo con il volere organizzare gli ambiti comunali come universi in sé chiusi ed autosufficienti.

2 - LO STATO DI ATTUAZIONE DEL DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO

2.1. Dalla pianificazione alla programmazione metaprogettuale

Con l'approvazione del Documento di Inquadramento ex art. 5 L.R. 9/99, adottato dal Comune di Saronno nel febbraio 2001, si è tentato di passare da una logica meramente vincolistica della strumentazione urbanistica tradizionale ad un approccio *promozionale* alle trasformazioni territoriali, stimolando e guidando, secondo linee strategiche forti e condivise, il coinvolgimento di più soggetti, sia pubblici che privati.

Gli obiettivi in esso indicati si stanno coerentemente perseguendo e, anche se non è stato ancora fatto un analitico bilancio complessivo dei risultati raggiunti, è già possibile vedere concretamente sul territorio la realizzazione di opere discendenti dall'applicazione di tale documento.

Il suddetto Documento poneva particolare attenzione al potenziale sviluppo di due principali poli di attrazione/concentrazione di attività d'interesse cittadino – i luoghi dell'istruzione e quelli dello sport – indicando implicitamente il binomio cultura/tempo libero anche in quanto riferimento geografico "...da a ..." del vivere collettivo; la preventiva concertazione con gli operatori immobiliari in merito alle dotazioni di interesse pubblico agganciate al singolo intervento edilizio si è pertanto svolta mantenendo alta la soglia di attenzione verso la possibilità di forte strutturazione del tessuto connettivo "dedicato". Non ci si sorprenda perciò se il grosso delle risorse ritraibili sia stato riversato in operazioni di riqualificazione infrastrutturale a volte apparentemente aliene al singolo comparto d'intervento.

Certo, considerando nello specifico il tema del residenziale, dei "luoghi dell'abitare", si è dovuto fare un passo successivo, scendendo necessariamente di scala e discernendo ambiti più contenuti, costituenti l'organismo minimo di costruzione della città: il quartiere.

Dalla pianificazione territoriale di carattere generale si è passati quindi alla definizione di metaprogetti che si collocano a monte del classico Piano Attuativo, definendo un'insieme di invarianti, geometriche e/o prestazionali, mutate sulle vocazioni a cui diverse porzioni della città rispondono. Compiuta la redazione del Documento Direttore delle "Aree Dismesse" e del "Contratto di Quartiere Matteotti", esperienze giunte alla fase di attuazione, si avverte ora la necessità di tornare parzialmente a registrare la meccanica del livello superiore, per indicare alcune linee strategiche a compimento di ciò fin qui fatto.

Alcuni scenari su cui si fondavano gli indirizzi sanciti nel 2001 sono completamente mutati, altri si sono esauriti e altri ancora sono parzialmente variati.

Con i progetti di riqualificazione di alcune porzioni urbane particolarmente significative, individuate dal documento, si è sperimentato compiutamente l'applicazione della programmazione integrata sulla progettazione dello spazio pubblico.

Di seguito si traccia brevemente lo stato di attuazione del Documento di Inquadramento, nel tentativo di gestire ed indirizzare le risorse generate da nuove opportunità di intervento verso obiettivi condivisibili.

2.2. I poli attrattori: l'ambito dell'est e l'ambito dell'ovest

Nel Documento di Inquadramento del febbraio 2001 si indicavano soprattutto due grandi temi fondanti la struttura cittadina (vedi tavola estratta ed allegata):

- **l'ambito dell'est: Ricreazione e attività sportive**
 - **l'ambito dell'ovest: Cultura e istruzione superiore**
- più una serie di aree puntuali soggette a programmazione integrata.

Dalle risorse ritraibili dai Programmi Integrati di Intervento, sotto forma di "standard qualitativo" in sinergia con i progetti comunali di riqualificazione dello spazio sportivo, si è dato corso, ed in parte si sono già attuati, agli interventi evidenziati nella tav.3; da essa emerge quanto la forte infrastrutturazione dell'**ambito dell'est** è in fase avanzata di costruzione.

In questi anni si è lavorato molto alla soluzione dell'accessibilità dell'ambito con soluzioni progettuali allora neanche ipotizzabili. La cesura rappresentata dall'asse via Piave-Miola-Larga, sulle quali si riversa gran parte del traffico di attraversamento in direzione nord-sud, è stata affrontata localmente con realizzazione di alcune rotatorie agli incroci più articolati. Sono in fase di attuazione gli interventi rivolti alla sede stradale con l'obiettivo di differenziare le sedi dedicate alla viabilità automobilistica, alla sosta ed alla percorrenza ciclopeditone, garantendo percorsi sicuri e protetti all'utenza più debole.

Particolarmente rilevante per la ricaduta sull'ambito sarà la realizzazione di una tangente alternativa alla percorrenza nord-sud di carattere esterno. Lo svolgimento di un asse capace di convogliare il traffico proveniente da Viale Lombardia (SP 527) verso le strade poste più a nord, non potrà che concretizzarsi sul suolo dei comuni contermini posti ad occidente di Saronno; un concreto abbozzo della variante è già contenuto in altri atti di competenza non esclusivamente nostra ed una parte di essa, già finanziata, rientra tra le opere collaterali attinenti la riqualificazione della linea ferroviaria FNM Saronno Seregno.

Intanto le attrezzature sportive esistenti si sono ampliate o sono state riqualificate:

- Realizzazione piscina scoperta
- Approvazione Programma Costruttivo inerente l'ampliamento delle strutture dell'impianto natatorio;

- Conclusione scuola elementare "Pizzigoni";
- Realizzazione di ampi parcheggi contigui alle attrezzature;
- Ristrutturazione degli spazi ricreativi ottenuti dalla dismissione dei campi da tennis di Via Biffi.
- Ristrutturazione e ampliamento palestra "Felice Dozio".



L'**ambito dell'ovest**, caratterizzato dalla presenza di numerosi plessi scolastici e di spazi culturali (teatro, biblioteca, museo), ha una complessità tale da richiedere più livelli di intervento, anche differenziato nel tempo.

Il disegno di massima tracciato nel Documento di Inquadramento (vedi tavola estratta ed allegata) può rimanere sostanzialmente invariato, facendo però alcune precisazioni.



Le risorse economiche investite in questi anni nella ristrutturazione dell'ambito sono state imponenti.

L'asse delle "tre chiese" è stato quasi interamente compiuto, ad eccezione di un breve tratto in prossimità del ponte di Via Diaz/Viale Rimembranze, tratto già in parte compreso tra le opere accessorie ad un adiacente Piano Attuativo di recente convenzionamento. E' stato acquisito al patrimonio pubblico l'ex Seminario e trasformato in sede universitaria, dedicando parte degli spazi alla ricollocazione della Sala del Consiglio Comunale e liberando alla disponibilità pubblica il parco già appartenente al complesso religioso. Si è data una sistemazione, nobile e monumentale, al Piazzale del Santuario e si sono concorda-

ti, anche con il concorso dei privati, interventi collaterali in sintonia con il carattere particolare del luogo (vedi il caso del parcheggio interrato realizzato sull'altro lato di Via Varese).

La porzione più settentrionale di Via Varese è stata oggetto di rifacimento e riqualificazione lungo tutto il suo tracciato, dall'attacco al sagrato della chiesa fino alla conclusione, più duramente strutturale, nel nuovo sistema di rotatorie posto all'intersezione con la strada provinciale Varesina SP 233 (vedi tav. 3).

A latere, quale completamento e potenziamento dell'offerta di istruzione, è stata avviata, ed è in fase avanzata, la realizzazione della nuova sede del Liceo Classico.

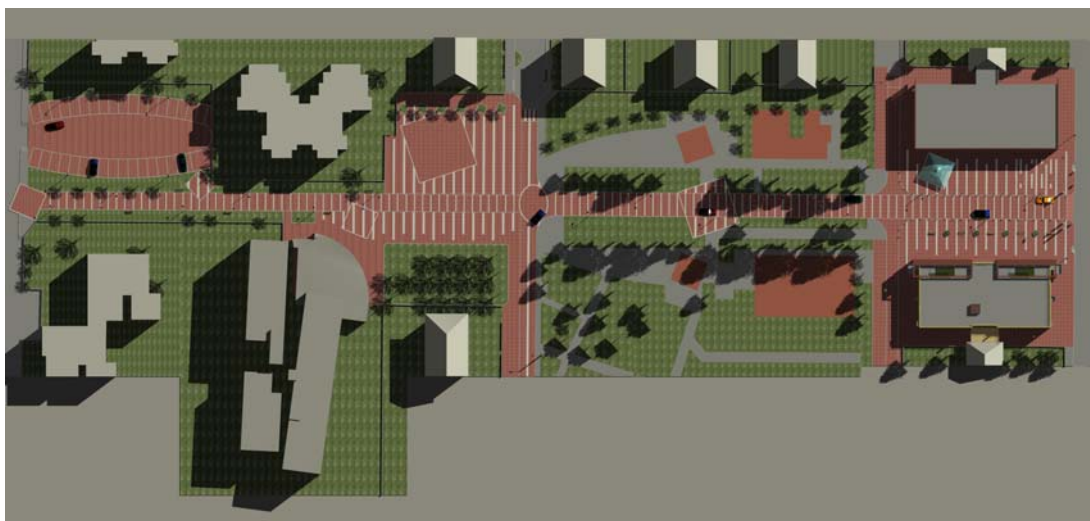


Piazza Santuario - ingresso nuova sala consiliare.

Come già detto, parallelamente all'attuazione delle prestazioni richieste con il Documento del febbraio 2001, si è proseguito con lo studio di una corretta definizione delle caratteristiche qualificanti la possibile trasformazione urbanistica del compendio di **grandi aree industriali dismesse** posto tra Via Varese e Via Milano; l'argomento, volutamente disatteso dalla generalità del Documento di Inquadramento per volere offrire maggiore spazio alla riflessione su di un tema così importante per la città, si è concluso con l'assunzione di un apposito Documento Direttore dei programmi di intervento costruttivo esprimibili in quella zona. Con il risultato dell'elaborazione urbanistica ora raggiunta ci si dovrà oggi apertamente confrontare per non lasciare che atti di programmazione distinti, ma concorrenti, non ne traggano il maggiore beneficio possibile. In questa ottica si può preventivamente riconfermare la portata strategica della valenza pubblica di tutta l'area di Via Primo Maggio, che con un limitato sforzo – leggi

l'acquisizione delle parti ancora di proprietà privata – potrà assurgere al ruolo di cardine connettivo tra le polarità squisitamente culturali ed il parco urbano previsto nel cuore delle aree dismesse.

Come l'ampio comparto di aree industriali dismesse, è stata oggetto di altri documenti tecnico programmatici specifici anche l'operazione progettuale di ristrutturazione urbanistica del nucleo storico del **Quartiere Matteotti**; evidenziando che si tratta di prefigurazioni ambiziose ed impegnative, vogliamo pure sottolinearne l'immediata contiguità ed invitare a considerarne il peso relativo rispetto all'estensione territoriale.



Planimetria di progetto del "Quartiere Matteotti" - L'asse di Via Amendola

Entrambi i progetti si caratterizzano per complessità di attuazione, sia a causa del numero di attori coinvolti, sia in ragione del notevole investimento economico preventivato. V'è ragione di credere che l'effettivo svolgimento delle azioni previste apporterà un considerevole incremento del patrimonio pubblico, e non solo sotto il profilo meramente ragionieristico; sarebbe ottuso non rilevare che il beneficio ottenuto possa essere ulteriormente valorizzato attraverso la parziale riconsiderazione di alcune incongruenze al contorno; non si lamentano lacune progettuali ascrivibili ai progetti in sé, piuttosto, gettando uno sguardo d'insieme allargato, si coglie l'opportunità di rivalutare le eventuali zeppe quante altrettante occasioni di potenziali sinergie.

L'ambito urbano principalmente interessato dalle possibili ricadute dovute al rinnovamento di spazi e funzioni, a parte la zona attigua alla Stazione Centro, si può circoscrivere tra Via Novara, Viale Europa e Via Varese. Ai margini del suddetto ambito si sono concretizzati altri interventi forti, quali la costruzione dell'apparato commerciale all'angolo di Via Giuliani e la realizzazione conclusiva del comparto 5 del PEEP tra Via Sampietro e Via Dell'Orto; le attività produttive, o assimilabili, preesistenti si sono per quanto possibile consolidate e rinno-

vate, ciò in particolare con il convenzionamento per il recupero di aree in Via Parma e in Via Leonardo da Vinci.

E' chiaro che le dinamiche in corso sono fortemente intricate, e le trasformazioni territoriali non si possono ingabbiare in uno strumento rigido, i grandi processi in atto richiedono, almeno, un attento monitoraggio della fase di attuazione, già a cominciare dalla traduzione in progetto architettonico del programma urbanistico. Fatte salve le caratteristiche di impostazione tipologica del planovolumetrico, non è escluso che la trasposizione del modello organizzativo degli insediamenti in morfologie di architettura necessiti magari di una parziale rivisitazione di alcune variabili (l'altezza degli edifici piuttosto che il preciso sviluppo delle aree riservate all'uso pubblico) allo scopo di raggiungere il principale obiettivo riassumibile nel dispiegamento geometrico dello spazio pubblico in qualità di cardine del connettivo fra le varie parti della città, maggiormente esaltato da una forte strutturazione fisica, quindi da una evidente riconoscibilità.

Il riconoscimento del **Parco locale di interesse sovracomunale Valle del Torrente Lura** è avvenuto nel 1995 a cura della Regione Lombardia, nel 1998 è



stato emanato il provvedimento che detta i criteri per la formazione del piano attuativo. Oggi il piano particolareggiato è in fase di approvazione. Dal 2001 ad oggi si sono decisamente incrementate le acquisizioni delle aree incluse nel perimetro del Parco, da parte del Comune di Saronno, che ammontano

complessivamente a circa mq. 120.000, quasi la totalità delle aree di parco comprese entro i confini comunali (mq 150.000). E' stato realizzato un primo lotto di lavori ed un secondo (con la realizzazione di un ponte ciclabile sul lura) è in progetto.

Il Parco del Lura si può configurare a tutti gli effetti come un elemento forte e qualificante del territorio saronnese, da valorizzare e sottolineare.

La ricucitura tra il centro, i poli dell'est e dell'ovest ed il parco è in fase di attuazione come emerge dalla tav.5, passo importante nella costruzione di un sistema sensato di percorrenze. A latere del Parco del Lura ed a fronte delle nuove scelte legati alla mobilità, sia su ferro che su gomma, emerge un elemento fragile da tutelare: l'ambito agricolo posto tra i tracciati ferroviari Milano – Varese e Milano - Como. La classificazione attuale di P.R.G. individua detto ambito come area agricola (E2 – agricola culturale e zootecnica) e di fatto la zona è caratte-

rizzata dall'uso agricolo con poche eccezioni di terreni abbandonati. Non v'è dubbio però che per disincentivare il fenomeno insorgente dell'abbandono - in favore di una vagheggiata attesa edificatoria - l'immaginario va governato, gestendo con intelligenza il precario equilibrio tra tutela e trasformazione, riconoscendo la forte valenza paesaggistica di un ambito agricolo, sostanzialmente conservatosi, nel cuore di una realtà al contorno fortemente urbanizzata. E' chiaro che sull'argomento non si può prescindere dagli indirizzi strategici dettati dal PTCP della provincia secondo quanto disposto dalla L.R. 12/05 (art. 15 comma 4 *"Il P.T.C.P. definisce gli ambiti destinati all'attività agricola analizzando le caratteristiche, le risorse naturali e le funzioni e dettando i criteri e le modalità per individuare a scala comunale le aree agricole, nonché specifiche norme di valorizzazione, di uso e di tutela, in rapporto con strumenti di pianificazione e programmazione regionali, ove esistenti"*) e sull'argomento paesistico nelle sue innovative accezioni torneremo un poco più esaurientemente nel successivo capitolo dedicato a quelle che oggi si stanno profilando come linee strategiche a fondamento del futuro PTCP varesino.

2.3. Il sistema della mobilità

Gli scenari ipotizzati nel febbraio 2001, sul **sistema della mobilità**, sono in parte cambiati, comunque modificati anche dall'approssimarsi alla realtà di interventi che allora attenevano alla sfera dell'ideale; l'approvazione del progetto per il potenziamento e l'ampliamento dell'autostrada A9 e l'ipotesi di spostamento della Varesina (Varesina Bis) hanno aperto un tavolo di discussione sull'intero tracciato viario comunale e sovracomunale. Si passa quindi dalla visione del documento di inquadramento del 2001, come illustrato nella tavola ad una costruzione molto più ambiziosa che si sta attuando, rappresentata dalla tavola che segue (tratta dal Documento strategico del PTCP della provincia di Varese). Il panorama di più recente formazione individua nuove logiche e nuove soglie di attenzione.

Per quanto ci concerne, parallelamente agli interventi più prettamente edilizi si sono già affrontati alcuni problemi relativi alla rete infrastrutturale.

Nell'ottobre 2003, l'Amministrazione approvava una specifica variante dello strumento urbanistico per razionalizzare ed integrare il sistema stradale dell'ambito nord ovest della città, in particolare per la complicata intersezione Via Varese/SP 233 situata al limite del territorio comunale; il progetto esecutivo degli interventi (oggi in avanzata fase di costruzione e quasi giunti al termine) è stato sviluppato in collaborazione con il confinante, e coinvolto, Comune di Gerenzano e con la Provincia di Varese.

La gerarchizzazione dei flussi di traffico convergenti sul nodo d'intervento, pre-dispone anche al corretto utilizzo del nuovo scavalco passante sulla linea ferroviaria per Varese; con la realizzazione, in futuro, di un brevissimo tratto stradale - anch'esso da concordarsi con il municipio vicino - potrà completarsi adegua-

tamente la connessione del quartierino di Via Valganna/Via Campo dei Fiori con il resto della città.

Le rotatorie lì previste si inseriscono inoltre, come già accennato, a completare la complessiva opera di ristrutturazione del tratto squisitamente urbano di Via Varese.

Su altri livelli si stanno affinando le possibilità di integrare ulteriormente la caratterizzazione di arteria distributiva interna all'abitato che l'intera Via Varese dovrebbe assumere, ciò anche in vista dello svolgimento del tessuto connettivo prefigurato nei documenti metaprogettuali relativi alle aree industriali dismesse di cui si diceva anteriormente.

Le tavole n. 2 e 3 riassumono poi lo schema indicativo del più vasto organismo viario esterno, con particolare attenzione alle necessità insorgenti dal ripristino della linea ferroviaria Saronno – Seregno e quindi dal conseguente potenziamento della stazione di Saronno Sud. L'argomento dell'accessibilità alla suddetta stazione non può essere trattato autonomamente dalla singola municipalità ed il Comune di Saronno si sta impegnando, con Provincia di Varese e Regione Lombardia, alla definizione di un accordo di programma in tal senso, tenuti ben presenti i progetti di interesse sovralocale in discussione su altri tavoli (la costruzione della terza corsia della A9, il nuovo svincolo autostradale Saronno Sud, la vagheggiata strada Pedegronda, ecc.).

La constatazione della definitiva dismissione del vecchio tracciato ferroviario, nel suo tratto più interno al centro abitato, innesca poi la necessità di pensarne l'adeguata riutilizzazione ed il corretto inserimento nel contesto del generale sistema di percorrenze privilegiate che negli anni si è cercato di strutturare.

Ad oggi il territorio comunale, ha già un primo microsistema di **piste ciclopedonali** esistenti e/o in fase di realizzazione, ma emerge con chiarezza la necessità, oltre che di dare continuità ai segmenti, di strutturare due ordini di percorsi ciclopedonali dandogli il giusto rilievo come emerge dalla tav. 5 : il livello dei collegamenti locali (scuola, oratorio, residenza, spazi ricreativi in genere) e quello dei collegamenti sovracomunali (scuole di ordine superiore, stazione, centro città).

2.4 Panoramica sui servizi: quantità e qualità

Come evidenziato nel primo capitolo il concetto di standard nella normativa attuale è stato modificato profondamente passando al più moderno concetto di "interesse generale". Allo stato attuale la descrizione dei servizi presenti sul territorio comunale passa inevitabilmente dal dato di fatto rappresentato dal Piano Regolatore Generale vigente che definiva gli standard urbanistici sostanzialmente come individuazione, sebbene supportata da un'analisi più articolata sulla presenza dei servizi e sul grado di attuazione degli standard già in precedenza previsti.

Nella pratica, non è semplice compiere il successivo passaggio relativo alla *qualità* dei servizi offerti ed alla determinazione dei nuovi bisogni, ope-

razione che richiederà inevitabilmente un ulteriore approfondimento, successivo all'odierno imminente, in sede di predisposizione del nuovo Piano di Governo del Territorio, in particolare di quella parte del PGT che andrà sotto il nome di Piano dei Servizi.

I dati salienti del Piano Regolatore Generale approvato con le modifiche proposte dalla D.G.R. VI/32270 del 7/11/97 sono riportati nella tabella *"Bilancio degli standard al servizio degli insediamenti residenziali con le modifiche d'ufficio proposte con D.G.R. VI/32270 del 07/11/97"* a seguire.

Dal 1997 ad oggi sono intervenute diverse varianti parziali ai sensi della Legge Regionale 23/97 e sinteticamente i dati di P.R.G. risultano i seguenti :

- Totale aree azzonate a Standard: mq. 1.967.795;
- Abitanti teorici: 68.561
- Rapporto Standard/abitanti: 28,975
- Aree a standard di proprietà pubblica: 940.477 mq
- Zone F- (standard sovracomunale) mq. 1.323.052

Per le suddette previsioni, ci risultano ad oggi utilizzate aree per un totale di mq. 1.347.431 oltre a mq 226.507 rientranti tra le zone F (Standard sovracomunale)

In occasione della Legge Regionale n. 1/2001 è stata predisposta dall'Ufficio Tecnico Comunale un'analisi un pò più articolata dello stato di fatto dei servizi presenti sul territorio con la relativa verifica delle destinazioni d'uso effettive delle aree già individuate a standard dal P.R.G. vigente, cercando in quella occasione di operare una prima dilatazione del concetto di servizio inteso come utilità, indipendentemente dal fatto che rientrasse pienamente tra le classiche categorie di standard. Il tutto è sintetizzato dalla tabella seguente.

TABELLA: DELL'EFFETTIVO USO DEI SUOLI

funzione servizi	Sf - mq	Slp - mq
attrezzature cimiteriali	49.142,00	0
attrezzature collettive	147.448,00	56.826,00
attrezzature collettive integrate	7.432,00	6.293,00
attrezzature e verde sportivo	158.043,00	9.615,00
attrezzature ospedaliere	41.375,00	46.500,00
attrezzature per la mobilità	15.122,00	0
attrezzature per l'istruzione inferiore	81.851,00	41.181,00
attrezzature per l'istruzione superiore	61.785,00	43.235,00
attrezzature per l'istruzione: plesso scolastico	70.553,00	34.142,00
attrezzature religiose	61.635,00	18.769,00
parcheggi	181.436,00	13.315,00
parco intercomunale	120.010,00	0
servizi speciali e impianti tecnologici	42.389,00	4.262,00
verde attrezzato	298.127,00	232
Università e servizi	11.083,00	5.846,00
totale	1.347.431,00	274.370,00

TABELLA: ALTRE AREE A STANDARD NON RI-
CONDUCIBILI ALL'USO PUBBLICO

funzione aree edificate	Sf - mq
distributore di carburante	3.500,00
industria	37.713,00
totale	41.213,00

Altre aree che l'azzoneamento prevede a standard (comprese le zone F- Standard sovracomunale) sono attualmente in gran parte mantenute all'uso agricolo come si evince dalla tabella che segue.

TABELLA: USO AREE A STANDARD INATTUATO

funzione aree libere	Sf - mq
agricolo	1.433.695,00
ambito fluviale	14.585,00
incolto	255.052,00
orti	4.889,00
parcheggio privato	6.874,00
serre	7.116,00
verde privato	20.516,00
viabilità	2.543,00
totale	1.745.270,00

Nota: vedi anche la sintesi grafica allegata - tavola 4-

Le **dotazioni di aree a verde** e dedicate alle **attività sportive** ammontano complessivamente a mq. 456.170, ma la conformazione sul territorio comunale è assai frammentata; lo sforzo fatto negli ultimi anni di ricucitura ha dato origine ad una maglia complessa, con un primitivo sistema di piste ciclopedonali, già in parte in fase avanzata di realizzazione, che nel disegno dell'intero territorio inizia a prendere forma e consistenza.

Il bilancio sarà ulteriormente incrementato in seguito ad interventi costruttivi già pattuiti: il Contratto di Quartiere Matteotti prevede la realizzazione di una palestra pubblica polifunzionale e la riqualificazione delle grandi aree dismesse prevede la realizzazione di un parco urbano di circa 100.000 mq. La riqualificazione del quartiere Matteotti consisterà pure nel generale potenziamento dei luoghi di aggregazione già distintivi della dotazione rionale (ricostruzione del centro sociale, ristrutturazione della sede del centro di aggregazione giovanile, nuovi spazi per gli anziani e riqualificazione delle aree verdi).

Da segnalare, perché caratterizzate dalla scarsa percezione fisica e strumentale, la presenza di due strutture a forte criticità, che paradossalmente potrebbero assumere un cospicuo interesse intercomunale: il macello comunale ed il canile.

Entrambe le strutture, anche se funzionanti, necessitano di adeguamenti ed ammodernamenti. Oggi è allo studio dell'amministrazione un canile consortile che prevede l'ampliamento (o la ricollocazione) dell'attuale, ma presuppone il conseguente coinvolgimento delle amministrazioni limitrofe. Il macello necessita invece di una specifica politica di rilancio che ne consenta la "sopravvivenza" (è uno dei pochi luoghi destinati alla produzione alimentare che abbia conservato una certa valenza come servizio pubblico). Ciò a conferma che ogni ragionamento legato alla globalità dei servizi presenti sul territorio non può sottrarsi ad un certo confronto a livello sovracomunale anche in ragione del rilievo assunto dalla città di Saronno rispetto ai comuni limitrofi.

Il tema delle attrezzature di interesse collettivo meriterà dunque una trattazione molto più articolata di quella qui condotta, cercando di recuperare all'utilità pubblica anche nuove tipologie di servizio fin qui non considerate, magari anche di portata più che limitata, tuttavia oggi componenti una "domanda" sempre più variegata. La redazione del presente documento mira piuttosto a gestire, nell'immediato, specifiche trasformazioni magari già in atto e, rimandando alla formazione di uno strumento di governo territoriale di maggiore portata l'impostazione di politiche di servizio più ambiziose, oggi limitiamo l'argomento standard al solo fine di ottimizzare il patrimonio urbanizzativo costituito.

3 – LE LINEE STRATEGICHE ABOZZATE DAL PTCP

Il documento strategico propedeutico alla formazione del PTCP della provincia di Varese individua attività dirette ed indirette al raggiungimento degli obiettivi comunemente evidenziati. Attraverso la costruzione della Matrice di Rilevanza e la scelta dello scenario futuro ritenuto più probabile (operazione tutta condotta d'intesa con i principali attori del territorio, gli Enti Locali) si è giunti al consolidamento dei suddetti obiettivi, anche travalicando i compiti strettamente propri che al PTCP riservano le obbligazioni di legge.

L'articolazione delle attività di piano è perciò suscettibile di modificazioni ed integrazioni, in relazione alla natura stessa del processo di pianificazione "strategica", quindi sensibile al monitoraggio dell'evoluzione delle variabili in gioco.

La logica sottesa alla costruzione del PTCP assume la complessità territoriale della provincia varesina non come ostacolo, bensì come risorsa; pertanto evidenzia il carattere trasversale delle tematiche e dei sistemi anziché trattarli per distinzione nelle suddivisioni derivate dalle più classiche linee di assetto territoriale (infrastrutture, insediamenti, trasporti, ecc.). Il sistema infrastrutturale, ad esempio, non viene trattato come uno specifico tema del PTCP, piuttosto esso si ritrova, quasi in modo pervasivo, continuamente richiamato a sostegno di una pluralità di obiettivi a prima vista alieni al tema stesso.

Detto questo evidenziamo, in relazione alla nostra trattazione, che particolarmente sono interessanti i filoni speculativi affrontati sugli argomenti del paesaggio e dell'agricoltura, nonché sul tema della competitività e dei cosiddetti sistemi specializzati.

Il paesaggio viene letto come realtà strutturale superante la tradizionale dicotomia città-campagna, considerato che l'antropizzazione dei luoghi è stata fin dall'origine condizionata dal rapporto tra natura e segni storici permanenti; l'analisi del paesaggio va perciò fondata sull'individuazione delle caratterizzazione degli elementi primari, dei segni transitori, della staticità o delle potenzialità dinamiche, dove la semiologia segnica deve assumere un ruolo progettuale nei vari ambiti percettivi in cui la componente morfologica assurge ad obiettivo, accanto alla ricostruzione filologica⁹.

“... la definizione dell'identità costituisce l'obiettivo di base della conoscenza della città e del territorio, identità leggibile attraverso elementi atemporal e transitori.

⁹ Argomento trattato da Umberto Eco in “Semiologia del paesaggio”

I caratteri propri del paesaggio costituiscono, infatti, elementi [sia] di vocazione e [sia] di vincolo”¹⁰

Nel documento strategico al quale ci si riferisce, è sostenuta la convinzione che il tema della città faccia integralmente parte della problematica paesaggistica generale e conseguentemente l’approccio alla pianificazione del paesaggio che si vuole proporre non riconduce certo al livello del piano settoriale, anzi è rivolto ad integrare gli indirizzi paesaggistici in quanto “componenti” (alla pari di altri) della generale programmazione territoriale.

Migliorare la qualità del paesaggio è perciò anche fattore economico fondamentale per lo sviluppo, tanto quanto altre variabili solitamente, e pacificamente, riconosciute tra i fattori produttivi di progresso.

Sarà necessario superare il concetto di tutela del paesaggio appiattito sulla pura conservazione dello *status quo*, senza però dimenticare che, in determinate situazioni, il problema del consumo del suolo derivante dai processi di espansione degli insediamenti urbani necessiterà di una rigorosa opera di governo dello sviluppo. Anche per questo il tema dell’agricoltura meriterà un’originale reinterpretazione – soprattutto in ambiti fortemente urbanizzati, come il saronnese, nei quali la concorrenza per il predominio fisico degli spazi è, da tempo, aperto conflitto.

Le aree agricole sul territorio sono elementi estremamente fragili, rappresentano un’economia povera e sono in un precario equilibrio tra mantenimento, tutela e trasformazione, sicuramente sono da ritenersi un elemento importante nella costruzione del paesaggio e della rete ecologica in particolare.

*“I processi di ristrutturazione che potrebbero investire l’agricoltura in pianura e collina, riqualificandone il ruolo produttivo, ma anche quello ambientale, aprirebbero nuove opportunità di sviluppo proprio in direzione della costruzione di una rete ecologica...
...Appare fondamentale anche il ruolo degli enti parco in quanto proprio i territori dei parchi possono costituire i nodi di una rete ecologica che attraverso i corridoi colleghi tra loro tutte le aree di interesse e di tutela.”¹¹*

La costruzione di una plausibile ipotesi di “rete ecologica” persegue lo scopo di dare forma ad un sistema extraurbano in cui siano minimizzati gli impatti negativi legati alle attività umane, senza per questo negare il dispiegarsi di dette atti-

¹⁰ PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Documento strategico dai principi alle attività condizionate Approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 20 del 20/04/2005- (pag. 114)

¹¹ idem PTCP pag. 118

vità. La rete non potrà, ragionevolmente, limitarsi all'angustia dei confini amministrativi, ma essere tendenzialmente sviluppata in relazione anche con i territori di altre province. Da qui l'importanza del nodo del Parco della Valle del Torrente Lura come elemento strutturale primario e attrattore, da cui partire per la costruzione della rete ecologica a noi maggiormente prossima, consapevoli che le aree agricole ad esso contigue rappresentano un'ottima occasione di valorizzazione ambientale.

“Nell'ambito di un forte processo di urbanizzazione con conseguente omogeneizzazione del paesaggio ed un impoverimento dello stesso, le aree agricole, se da un lato diventano sempre più marginali, dall'altro acquistano sempre più valore come elementi “tipici” del paesaggio, quindi come veri e propri ambiti paesistici. Le aree agricole, diventano quindi ottime occasioni di valorizzazione ambientale.”¹²

Molto sottile è l'equilibrio tra sviluppo e salvaguardia in un territorio fortemente urbanizzato e altamente competitivo come quello saronnese. Le opportunità legate ad una diffusa infrastrutturazione, che consentono di rafforzare l'offerta di servizi e di strutture logistiche, non possono, per contro, essere perse. Saronno si presta ad essere, di fatto già lo è, crocevia dei principali assi di trasporto, sia su gomma che su ferro, ed è attualmente interessata da notevoli programmi di investimento economico nel settore trasportistico (uno su tutti: il citato ripristino della linea FNM per Seregno ed il potenziamento della stazione Saronno Sud). Il PTCP della provincia di Varese individua il seguente scenario:

“Le reti di mobilità, quindi, generano significative ripercussioni sull'ambiente naturale e sugli insediamenti, causando effetti irreversibili nel momento della loro localizzazione e continuando a determinare impatti per tutta la durata dell'esercizio, ma , anche e soprattutto, rappresentano l'armatura che consente l'ammodernamento del territorio e la fisicizzazione dei processi di metamorfosi della realtà produttiva, economica, culturale, di ricerca, nella duplice valenza geografica e normativa. Questo porta ad una sempre più alta richiesta di infrastrutture, in particolar modo stradali,se da un lato prospetta ulteriori pressioni sul sistema paesistico-ambientale, dall'altro rappresenta una risposta alle esigenze di sviluppo, in un rapporto che può sembrare solo ed esclusivamente conflittuale”¹³.

¹² idem PTCP pag. 126

¹³ idem PTCP pag. 120

E' chiara l'opportunità che si sta aprendo oggi per Saronno, attraverso la forte ristrutturazione della mobilità, ma deve essere posta altrettanta attenzione agli ambiti al contorno che subiranno forti pressioni alla trasformazione in senso costruttivo, necessitando perciò di una programmazione in sintonia con i diversi livelli, ovvero "integrata" alla generalità dell'argomento paesistico sopra brevemente trattato.

Importante infine considerare quanto la proposizione grafica del modello di mobilità avanzata con la redazione delle linee strategiche del PTCP, rivisita in termini prettamente gerarchici lo stato delle infrastrutture già esistenti e/o in progetto; superata la classificazione tradizionalmente praticata per competenze mutate dal possesso dell'opera (la strada statale, provinciale, comunale, ecc.), il sistema prefigurato tiene invece conto dell'organizzazione gerarchica in quanto razionalizzazione dei flussi, di fatto, verificabili sul concreto uso degli assi di scorrimento.

I suggerimenti, anche puramente teorici, forniti dal documento strategico propeudeutico alla formazione del PTCP, non possono essere ignorati nella redazione della presente relazione, intendendo comunque dare forza ad interventi locali già a priori in linea, per quanto possibile, con l'atto in gestazione.

4 – CRITICITA' RILEVATE E DEFINIZIONE DELLE PRESTAZIONI ATTESE

A seguito dell'analisi dello stato di fatto e del grado di attuazione del Documento di Inquadramento 2001, non ci si può esimere dal segnalare alcune incongruenze, fisiche e/o funzionali, rappresentanti altrettante emergenze da tenere in debita considerazione quali elementi utili al tratteggio di una globale strategia di rivisitazione del suddetto atto di indirizzo. In linea con quanto fin qui sostenuto, utilizziamo positivamente il fatto di rilevare criticità, contraddizioni o ritardi per riconsiderare il panorama di sviluppo tempo fa tratteggiato, allinearlo alla realtà concretizzatasi e definire nuovi minimi obiettivi prestazionali su cui fare convergere le risorse eventualmente rese disponibili dal dispiegarsi delle varie attività edilizie praticabili nell'ambito comunale.

Indichiamo sinteticamente un triplice ordine di priorità verso cui propendere nell'immediato.

4.1. La gerarchizzazione del sistema viario

Migliorare la fruibilità alla strada e favorire la fluidificazione del traffico automobilistico, agendo per abbattere i tempi di "attesa in moto", sono da ritenersi due azioni di primaria importanza in seno ad una globale strategia di rimozione delle cause di disagio connotanti gli ambiti densamente urbanizzati.

Migliorare il modo di usufruire dell'infrastruttura viaria richiederebbe, al di fuori del tema strettamente urbanistico, l'inaugurazione di politiche alternative al trasporto privato (che spesso oltre ad essere privato è pure monoutente); tuttavia, per quel che attiene la programmazione degli aspetti materiali, ci preme sottolineare la necessità di ordinare in maniera selettiva i flussi di traffico, ridando man mano a ciascuna arteria stradale l'adeguato grado di collocazione all'interno del sistema gerarchico che si intende costruire, ribadendo che la modulazione dei livelli d'importanza deve essere reinterpretata sulla realtà delle destinazioni e sulla mole di percorrenze, questo al di là dell'accettazione pedissequa della tassonomia "giuridica" delle strade.

Rendere più fluido lo scorrimento dei veicoli passa poi per la progressiva eliminazione delle occasioni di conflitto tra i flussi, che non solo sono generate dall'incrociarsi di versi del traffico di portata diseguale (perciò difficilmente regolabili in modo stabile nel corso della giornata o della settimana), ulteriormente accentuate dall'obsolescenza dello stato fisico delle intersezioni.



Incrocio viale Lombardia SP. 527 Bustese - Le due immagini evidenziano il carattere promiscuo dei flussi di traffico



Evidenziamo, ai fini dell'argomento oggetto del presente documento:

- a) la necessità di implementare l'opera di generale riqualificazione di Via Varese;
- b) l'opportunità di completare il modello di autoregolamentazione delle intersezioni già partito con l'intervento sul crocevia SP 233/Via Varese e Volonterio, al confine con il Comune di Gerenzano;
- c) la responsabilità di prepararsi al nuovo panorama gerarchico che discenderà dal concretizzarsi di altre, e più imponenti, realizzazioni in corso di studio o di approvazione (potenziamento A9, nuovo svincolo Saronno Sud, collegamento alla direttrice per Monza sulla SP 527).

Le opere ed i progetti di riqualificazione dell'asse urbano di Via Varese sviluppati negli anni scorsi meritano di essere implementati da coerenti programmi di intervento estesi ad altri punti significativi della maglia viaria considerata. Si è anzitutto della sostanziale definizione della porzione che si svolge a settentrione del Piazzale Santuario, ma successivamente si sono concordate altre attività orientate a consolidare il carattere di "arteria interna" che si intende stabilmente affidare alla suddetta via; la tavola n. 3 evidenzia lungo Via Varese il complessivo susseguirsi dell'opera di eliminazione degli impianti semaforici in favore della costruzione di gangli distributivi ben strutturati, in occasione delle più significative intersezioni con altre strade di pari portata (o che assumeranno nel medio periodo tale portata). Consideriamo però un apporto di sicuro interesse scoraggiare del tutto il traffico di attraversamento improprio, del quale ancora in parte soffre Via Varese e porre mano decisa alla ristrutturazione dell'autentica via di scorrimento dei flussi veicolari tangenti Saronno: Viale Europa.

Per questo abbiamo richiamato sopra, al punto b), che si ritiene opportuno non tralasciare quanto è stato avviato con l'operazione, pur concentrata, di riorganizzazione della rete viaria dell'ambito nord ovest. 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 che non siano il solo Comune di Saronno; sarà con la modernizzazione del generale sistema viabilistico sovralocale e provinciale (vedi la tavola "Gerarchia del sistema della mobilità" estratta dal documento strategico in preparazione del PTCP) che la SP Varesina potrà vedere ridimensionato ad un accettabile livello il suo ruolo.

Frattanto sarà utile che, per ciò che ci compete, si provveda ad attenuare la fitta sequenza di incroci che dall'uscita autostradale, verso sud, si ripercuote fino alla nostra Via Giuliani e contemporaneamente a completare lo scavalco della linea ferroviaria per Varese, già in gran parte realizzato, concretizzando il mancato collegamento diretto alla provinciale; la costruzione della bretella, così come prevista dallo strumento urbanistico vigente, potrà altresì offrire occasione di intervenire anche sulle aree immediatamente al contorno, magari attraverso forme di incentivazione del recupero e/o dismissione dei fabbricati degradati che vi insistono (questa ipotesi comporterà probabilmente un ulteriore sforzo

nella direzione di una operazione condotta di concerto con la municipalità confinante).

Obiettivi:

- eliminazione dei semafori, creazione di adeguate rotatorie e razionalizzazione degli accessi alle attività commerciali che prospettano su detti incroci; perfezionamento delle modalità di attraversamento ciclopeditone con un'attenzione particolare ai collegamenti con comuni limitrofi – stazione – centro; completamento del sistema rotatorie nord ovest, realizzazione bretella di collegamento e razionalizzazione uso delle aree contigue.

Qualsiasi soluzione in tal senso proponibile non potrà, obiettivamente, essere nella sostanza estranea ad una visione sovralocale del problema e, probabilmente, nella forma dovrà discendere dal coagulo tra gli interessi pubblico e privato – se non altro per la prevedibile entità degli investimenti che dovranno essere messi in gioco. Peraltro i fondi, in prossimità di Viale Europa, ancora utilizzabili ai fini edificatori – in particolari quelli già destinati alla collocazione di strutture terziarie – se abbandonati alla sola iniziativa dell'operatore immobiliare, rischiano di mal contenere incrementi volumetrici dalla dubbia ricaduta sul compromesso sistema stradale. Senza volere ipotecare le legittime aspettative della proprietà fondiaria, ci sembra consono al caso caldeggiare il ricorso a forme negoziali che possano garantire anche una certa utilità pubblica immediatamente ritraibile a valle dell'intervento edificatorio, intendendosi che il termine "utilità" non è nella nostra accezione esclusivamente riferito all'aspetto pecuniario.

L'ipotesi di intervento sopra prospettata risulterà inoltre l'ottimale preludio a successive e prevedibili ulteriori sistemazioni del tratto più meridionale della SP 233 Viale Europa, in corrispondenza della possibilità di collegamento diretto tra l'autostrada A9 e le direttrici per Monza e per la Varesina Bis, attraverso il prefigurato nuovo svincolo Saronno Sud, nonché in direzione della stazione FNM Saronno Sud, quando essa andrà ad assumere tutt'altra valenza all'interno della rete ferroviaria regionale.

Per inciso, relativamente alla fermata di Saronno Sud, con l'ovvio concorso di FNM, si sta pensando per essa un intervento radicale di riorganizzazione che vada ben al di là del solo aspetto costruttivo – La riattivazione del ramo proveniente da Seregno, che si congiungerà alle linee Novara, Varese e Como passando dalla stazione Saronno Sud, già in sé contempla la possibilità di un ulteriore potenziamento anche verso Milano, necessitando solo la realizzazione di un secondo raccordo invece dell'unico in progetto.

Impegnando limitate risorse finanziarie per completare in tal modo il nodo ferroviario, la stazione potrà caricarsi di una funzionalità sostanzialmente diversa dal ruolo di fermata intermedia: essa potrà diventare l'alternativo punto di raccolta

della frequenze determinate dal pendolarismo, a patto naturalmente di essere nel breve corredata delle necessarie dotazioni atte a garantire accessibilità al luogo e facilità di interscambio gomma-ferro.

Concludiamo il paragrafo facendo una precisazione, forse eccessiva, di pura utilità al compimento del discorso: una politica di proposizione dell'identità prettamente urbana di alcuni assi, con il tempo diventati inadatti al traffico di attraversamento, è stata avviata anche per la parte orientale della città – vedi le opere di urbanizzazione realizzate lungo Via Miola e Via Piave. Nel caso, per condizioni oggettive, è oggi improbabile ipotizzare la costituzione della tratta tangenziale esterna come obiettivo di cui si possa caricare direttamente l'Amministrazione Comunale saronnese; lo sviluppo di un percorso alternativo e facilitato, per il traffico “da” e “per” la SP 527 Viale Lombardia, dovrà inevitabilmente andare a gravare sul territorio di altri comuni a noi contermini.

Anche qui rimandiamo alle prefigurazioni sovralocali che la Provincia sta predisponendo, con l'avvertenza che in loco si assomma la difficoltà di avere, come interlocutori, enti provinciali diversi dal nostro. L'embrione del nuovo sistema è però contenuto tra le opere collaterali al ripristino della ferrovia per Seregno e, d'altro canto, l'Assessorato alla Programmazione del Territorio del Comune di Saronno ha autonomamente avviato un primo momento di confronto con gli amministratori vicini proprio in tema di concertazione della programmazione urbanistica locale negli ambiti di confine.

A nord, per chiudere il quadrilatero di scorrimento, sarà altrettanto improbabile che una arteria adeguata alle percorrenze est/ovest possa essere ragionevolmente prevista secondo un tracciato che si sviluppi all'interno del territorio comunale; al contrario, per meglio svolgere un effettivo ruolo “drenante” essa dovrà collocarsi in posizione maggiormente prossima ai comuni posti all'altezza di Turate (e nella relativa uscita della A9). Peraltro, secondo quanto segnalato dagli stessi amministratori, opere stradali, più o meno recenti, realizzate dalle singole municipalità per le proprie competenze, già abbozzano un plausibile percorso che potrà essere reso perfettamente efficiente con la costruzione di qualche tratta di completamento.

Restando ad occidente del centro, rimarchiamo in ultimo l'unicità che ci si presenterà al momento della totale dismissione della tratta interna del sedime ospitante la vecchia linea FNM proveniente da Seregno; la consistenza in sé del tracciato e la sua estensione, sia per la lunghezza che per la direttrice percorsa già da sole si candidano ad essere generosamente recuperate ad una amena modalità di attraversamento della città a raggiungere il futuro parco urbano nelle aree dismesse; ciò addirittura offrendo spazio a soste e deviazioni, alla riscoperta di angoli ricreativi, alla pratica del passeggio.

4.2. Il completamento del polo culturale

L'attuazione degli indirizzi dettati dal Documento di Inquadramento 2001 relativamente al polo dell'ovest, indicato come il polo dell'istruzione e della cultura, è giunta ad un ottimo grado di soddisfazione, come anticipato nel precedente capitolo dedicato all'analisi dello stato di fatto. Nel frattempo si sono però sovrapposti a quel modello nuovi episodi in qualche modo influenti su di esso.

Tra i contenuti espressi dal Documento Direttore propedeutico all'adozione dei Piani Attuativi concernenti le Grandi Aree Dismesse, sono **da rilevare** due chiare indicazioni metaprogettuali costituenti altrettante "invarianti" sul tema:

- a) l'estensione e la posizione del previsto parco urbano;
- b) lo schema distributivo dei nuovi insediamenti.

Entrambe le prestazioni richieste ai futuri Attuatori hanno, indirettamente, ipotecato tutto lo svolgimento del brano urbano compreso tra Via Varese e Via Milano, condizionando, crediamo nel bene, anche l'organizzazione di dettaglio delle frange edilizie attigue. Il presente atto di aggiornamento del Documento è la giusta occasione per ricalibrare lo sguardo.

Rispetto alla prefigurazione precedente, riteniamo che l'intervento sulle aree dismesse assorbirà in sé alcune delle prestazioni che originariamente venivano puntualizzate al contorno della zona di Via Primo Maggio.

Schematizziamo **un sintetico elenco**:

- la pedonalizzazione del Piazzale Santuario è stata alternativamente risolta con la parziale deviazione del tracciato stradale corrispondente alla vecchia Via Varese, relativamente allontanato dalla chiesa, e con il "rallentamento monumentale" dell'intersezione con il sagrato;
- il sottopasso, che lì arditamente si prevedeva, valutati i probabili alti costi di realizzazione e considerata la difficoltà di inserire coerentemente un così imponente manufatto a ridosso del Santuario, forse non ha più molta ragione d'essere;
- ciò elimina pure la necessità, allora espressa, di rivedere completamente l'incrocio Via Varese Via Novara e di realizzare un sottopasso sostitutivo dell'attuale di Via Primo Maggio (quale dotazione aggiuntiva ad un continguo Piano Attuativo è comunque contemporaneamente prevista la realizzazione di una rotatoria sostitutiva dell'impianto semaforico che oggi presidia il suddetto incrocio);
- il parcheggio interrato delle autolinee, che intanto si è definito sarà organizzazione di un'area di fermata anziché una stazione sotterranea, sempre di difficile gestione, troverà adeguata collocazione presso il lato sud della stazione, all'interno del subcomparto più settentrionale delle aree dismesse;
- Via Legnanino e Via Ferrari risulteranno, infine, di minore pregnanza, vista l'opportunità di realizzare, sempre nell'ambito ex Cemsal/sotto Fraschini, un dignitoso collegamento Via Varese/Via Milano che, così come di massima impostato, disbrighi pure l'accesso meridionale alla stazione

Saronno Centro e la distribuzione interna al comparto edilizio di uova costruzione;

- il superamento ciclopedonale della linea del ferro potrà risolversi in prossimità della stessa stazione, saldando maggiormente il lato sud della via ferrata con la sincope che sull'asse delle tre chiese Piazza Cadorna costituisce.

Nell'evoluzione del disegno sopra riassunta, la pretesa centralità dell'area verde di Via Primo Maggio – di proprietà comunale - appare un po' ridimensionata e la previsione di copertura del sedime stradale discendente al sottopasso non ha grande motivo di essere immediatamente concretizzata; riteniamo invece che gli stessi luoghi potranno essere agevolmente recuperati al perfetto godimento pubblico con pochi interventi costruttivi e limitati impegni finanziari, allo scopo di trasformare il cuneo, che oggi separa il Teatro dalla testa del nuovo quartiere che si affaccia sulle vie Ferrari e Varese, in cerniera.

Obiettivi: accessione al patrimonio pubblico dei terreni rimasti in capo alla proprietà privata, trasferimento delle funzioni insediate ritenute inadeguate, massimo recupero dell'utilizzazione pubblica, perfezionamento delle modalità di attraversamento ciclopedonale di via Primo Maggio.

Sottolineiamo che sull'area in parola insistono due attività particolarmente stridenti con il tono di quella che nel precedente Documento venne definita come "la porta di Saronno": un distributore di carburante (in bella vista) ed un (decontestualizzato) piccolo supermercato. Soprattutto il trasferimento di quest'ultimo costituirebbe un'ottima opportunità per ricollocare in sua vece qualche altra fruizione consona ad avere spazio e ruolo nel polo della cultura; riteniamo peraltro che la traslazione dell'oggetto commerciale, se contenuta in una fascia contigua alla Via Varese, non danneggerebbe l'attività aziendale avviata.

4.3. Consolidamento del sistema verde e prima costituzione dei corridoi ecologici

La rete dei percorsi privilegiati che si è cominciata a costruire non ha tralasciato di prestare attenzione al collegamento della città con la testata saronnese del Parco Lura; ovviamente i 15 ettari di verde che costituiscono la porzione di parco ricadente entro i confini comunali, rappresentano un patrimonio naturalistico notevole per Saronno e ci si sta impegnando, con il Consorzio ente gestore, a valorizzare adeguatamente detto capitale.

L'attuazione del Documento Direttore relativo alle aree dismesse, nelle premesse accrescerà la disponibilità di verde pubblico di altri 10 ettari, sotto forma di un grande parco urbano a ridosso del centro cittadino.

Entrambe le ipotesi comportano però il più classico degli interventi diretti di mano pubblica: l'acquisizione a sé delle aree (e per inciso: la pressoché totale sottrazione dei fondi a qualsiasi utilità economica).

Rimandando ai concetti riassunti al capitolo 3, sui temi del paesaggio e dell'agricoltura, significhiamo l'opportunità di iniziare a prevedere **altre forme di protezione e valorizzazione del territorio ineditato**, magari incominciando dal semplice riconoscere una rinnovata dignità dell'attività agricola in relazione alle diverse realtà produttive (cosa che ai margini della cintura milanese non è data affatto per scontata).

Intanto avvertiamo l'esigenza di fare chiarezza sul carattere strumentale degli interventi infrastrutturali: l'apertura di una nuova strada, il ponte per superare un ostacolo fisico, l'eliminazione delle difficili intersezioni (sul genere dei vecchi passaggi a livello), non devono obbligatoriamente essere seguiti da aggiuntive opere costruttive. La regione in cui viviamo non può certo considerarsi scevra dall'evidenza dell'antropizzazione e la facile colonizzazione determinata dalla spontanea espansione residenziale, ai lati delle strade ancorché d'aperta campagna, non ha in genere prodotto un buon modello di utilizzazione delle risorse territoriali. Nel nostro specifico caso, in poche parole: la connessione del quartiere di Via Valganna con il resto della città non significa avere aperto la strada all'erosione delle attività agricole insediate nel quadrante nord ovest di Saronno. Nella tavola 5, che riassume la rete di connessioni prefigurata, appare con evidenza il desiderio di varare un ambizioso schema di radianti ciclopedonali che, rispetto ai luoghi cittadini di interesse generale (le scuole di vario grado, il centro, la zona delle attrezzature sportive), ne consenta una fruizione allargata, ovvero che si incominci a discutere l'organizzazione di un sistema ampio (sovra-comunale) di percorsi protetti. Qualora si raggiungesse lo scopo, detto sistema, almeno in parte, si svilupperà inevitabilmente nel mezzo di alcune frange poco o per nulla edificate e comporterà un'attenta rivisitazione delle trame viarie più datate, passate in secondo piano e parzialmente abbandonate dall'utente motorizzato.

L'opportunità suggerisce una riflessione sul ruolo non solo utilitaristico dei percorsi agresti: sarà un'azione pregevole evidenziare gli elementi che valorizzano ciò che rimane del nostro paesaggio agrario, attraverso il riconoscimento della trama storica e lo studio della sua dinamica evolutiva. Le fabbriche umane che hanno strutturato il territorio agricolo – le strade vicinali, i canali d'irrigazione, i cascinali – e gli elementi naturali organizzati che ne hanno “addomesticato” la percezione – i filari d'alberi, gli orti, le vigne – potranno essere considerati altrettanti punti di forza, fondamentali di un processo di salvaguardia del territorio che proceda ben al di là della sterile conservazione e della statica tesaurizzazione di improbabili rimembranze. I segni dell'attività produttiva primaria, ci piaccia o meno, rappresentano sulla nostra campagna i maggiori fattori di continuità (per-

ciò storici) costituenti trama e ordito stabili del paesaggio che ci è noto, dunque meritevoli di valorizzazione e riqualificazione.

L'insieme dei terreni contenuta tra le due ferrovie per Como e per Varese, fino al limite nord ovest del territorio comunale, a confine coi Comuni di Gerenzano e di Rovello Porro, di per sé non spicca per vocazione edificatoria, se non altro per il gravare della zona d'influenza del Radio Faro, ma soprattutto ci pare il luogo maggiormente adatto ad essere consolidato allo scopo agricolo/boschivo, ideale ad inaugurare politiche ambientali come quelle sopra tratteggiate. Vagheggiamo il varo di una sorta di "zona agro naturalistica" entro cui fare coniugare le più tipiche attività colturali e zootecniche con nuove iniziative, anche di carattere imprenditoriale, altrettanto slegate dall'uso della terra in senso strettamente costruttivo. In loco si rileva qualche presenza non propriamente contadina, maggiormente orientata ad un approccio ricreativo alla vita agreste, che non disdegna di trarne un equo ristoro economico intraprendendo attività paragrafiche (che siano l'allevamento canino piuttosto che il maneggio) e riteniamo che questo già inviti ad un ripensamento sulle potenzialità ancora inesprese dalla campagna.

In termini generali l'area si presta ad essere arricchita da interventi di rimboschimento, con particolare attenzione al recupero dei lotti che presentano fenomeni di abbandono. Alcuni interventi in tal senso, grazie al concorso di altri enti aventi disponibilità materiali dedicate all'opera di ricostituzione del patrimonio boschivo, sono in parte già stati avviati; a partire dall'obiettivo qui dichiarato si intendono consolidare tali rapporti e perseguire le opportunità offerte per l'accesso a specifici finanziamenti riservati allo sviluppo silvicolo.

Obiettivi: individuare i caratteri dell'identità rurale locale, in termini di capacità produttiva e di paesaggio; definire primi indirizzi di tutela e valorizzazione; definire i criteri di possibile coniugazione tra attività agricola ed utilità pubblica dei corridoi ecologici; sviluppare un progetto di rete ciclabile intercomunale, anche per valorizzare la storia materiale del territorio; recuperare la percettibilità della struttura agricola e favorire processi di ricostituzione del paesaggio agricolo naturalistico attraverso interventi (diretti ed indiretti) di piantumazione, riqualificazione delle strade campestri, recupero dei terreni abbandonati; favorire il rimboschimento attraverso meccanismi di compensazione ambientale, ricollocando nell'ambito le piante in esubero in altri contesti o frutto di impegni assunti da parte del privato per la sostituzione del patrimonio arboreo.

4.4 La pianificazione integrata

Chiudiamo con una breve chiosa: ci pare indubbio che una certa riconsiderazione di quelle che in precedenza sono state rilevate quali criticità emergenti non possa essere condotta in termini del tutto indifferenziati. Anziché procedere con la determinazione di un modello d'intervento asetticamente trasportabile in seno a ciascun caso, sarà plausibilmente praticabile per il singolo episodio la preferenza alla formazione di atti di programmazione negoziata.

Inoltre, riprendendo quanto già riassunto al capitolo 1 del presente documento sul tema dell'evoluzione normativa in atto, rammentiamo che gli enti deputati alla gestione del territorio, primi fra tutti i Comuni, sono tenuti ad adeguarsi alle sopravvenute disposizioni legislative regionali; il tempo necessario alla formazione dei nuovi strumenti urbanistici – secondo il dettato della L.R. 12/05, al massimo un quadriennio – rappresenta un periodo transitorio durante il quale l'attività edilizia sarà costretta entro la pedissequa applicazione dei parametri prestabiliti da PRG, e NTA a corredo, che perciò conserva una limitata portata ultrattiva (salvo il caso di aspetti esplicitamente in contrasto, ovvero superati, in relazione alla Parte II della suddetta Legge Regionale). Di fatto l'assunzione dei diversi provvedimenti di pianificazione attuativa non potrà che essere perfettamente conforme ad uno strumento che l'aggiornamento normativo ha implicitamente dichiarato in declino, congelata ogni possibilità di variazione parziale del panorama di riferimento, fatte salve le varianti "semplificate" già contemplate dalla conosciuta LR. 23/97.

Se giustamente è negata l'ipotesi di potere ripensare parti della città e determinare nuovi obiettivi ad integrazione del vigente PRG, l'indirizzo regionale, non a caso, comprende specificatamente il ricorso alla programmazione negoziata quasi come esclusività; tanto è che il testo della norma transitoria di cui all'art. 25 L.R. 12/05 recita *in primis* che, fino all'approvazione del nuovo PGT, la pianificazione generale conserva efficacia ed i comuni, al di là di questo, "... *possono procedere unicamente all'approvazione di atti di programmazione negoziata...*" ovvero, semplificando all'estremo il concetto, sono oggi praticabili modelli di variante al PRG solo ed esclusivamente se concertati e confezionati sullo specifico tema e con un grado di definizione della qualità dell'intervento riassumibile in seno ad un esplicito contratto urbanistico. Molto obiettivamente il legislatore riconosce che la dinamicità dei processi evolutivi del sistema cittadino spesso supera la capacità di proiezione del pianificatore, ma altrettanto decisamente invita ad abbandonare i lunghissimi momenti di revisione del sistema generale a favore di specifici atti risolutivi di immediata applicazione.

E' perciò esplicitata, all'art. 25 L.R. 12/05, la facoltà data ai comuni di ricorrere, comunque, durante il periodo transitorio di cui sopra, ai Programmi Integrati di Intervento in quanto strumenti di una certa flessibilità di applicazione sebbene mirati allo specifico caso, previa definizione dell'orientamento di massima al

quale attenersi per il raggiungimento di una serie di obbiettivi dichiarati con l'assunzione di apposito Documento di Inquadramento.

Essendo dunque l'adozione del presente atto di ricognizione ed aggiornamento opportuna e strumentale al perseguimento di nuove strategie non già contenute nel documento 2001, alcune argomentazioni non riconducibili al campo della programmazione integrata sono state sostanzialmente tenute ai margini della trattazione che precede. Ciò non significa però che ci si sia totalmente disinteressati dall'ipotizzare altre attività diverse dalle azioni che si porranno in essere per il raggiungimento degli obbiettivi dichiarati; attività che ci paiono collaterali e complementari, ma per natura distinte dalle prestazioni che un contratto urbanistico può garantire.

Ancorché l'argomento "mobilità" sia stato largamente considerato nel presente documento, ci si è limitati ad esaminarne principalmente il versante materiale, relativamente a prefigurazioni sostanzialmente costruttiviste; sarebbe però ottuso non rimarcare l'oggettiva insufficienza di un disegno, pur sofisticato, della maglia viaria se non affiancato da altre progettazioni, immateriali, di supporti all'utenza. Non può tacersi la necessità di varare nuove politiche orientate a risolvere, almeno in parte, le carenze strutturali del trasporto collettivo, le mancanze proprie dell'offerta in termini di frequenza ed accessibilità al servizio, in generale, ed ai poli di interscambio, in particolare. Chiaro che i modi alternativi di raggiungere le stazioni ferroviarie di maggiore intersezione, che siano la rivitalizzazione di brevi tratte con il sistema del tram-treno oppure l'attivazione di servizi, intercomunali, di miniautobus "a chiamata", saranno politiche da concordare coinvolgendo altri soggetti, esterni al Comune di Saronno, e che non potranno esimersi da uno preventivo studio di fattibilità dal carattere altamente specialistico. In questo senso si sta muovendo l'attuale amministrazione che si appresta a commissionare un apposito lavoro propedeutico alla discussione di un modello migliorativo del servizio di trasporto pubblico locale, considerato il bacino del "saronnese" alla pari di una diffusa area urbana non necessariamente limitata alla giurisdizione definita dai confini comunali.

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 convertibili ad altre destinazioni più consone al sito. Di fronte ad una città pur sempre in trasformazione, che faticosamente sta cercando di ordinare il proprio tessuto connettivo, dando spazio sia alla necessità di circolazione che alla doverosa implementazione dei corridoi ambientali, il soggetto posto a governo del territorio non potrà ignorare la stridente inadeguatezza di certi residui, né fare a meno di valutare, a tale scopo, l'opportunità di rimettere in gioco l'uso delle parti più periferiche o maggiormente frammentate di patrimonio pubblico; e ciò anche attraverso modalità di intervento specifiche e particolaristiche, misurate sulla singola portata del caso di volta in volta affiorato alla soglia di attenzione.

Evidenziando l'inadeguatezza di alcune destinazioni d'uso praticate, è immediato, e scontato, pensare alla molestia potenzialmente portata da qualsiasi attività lavorativa; tuttavia resta compito del governo territoriale organizzare anche eventualità esattamente inverse, laddove il mantenimento di funzioni niente affatto "pesanti" sotto il profilo ambientale (come il caso di obsolete residenze) comporti comunque una permanenza disadatta al luogo; riteniamo, per cominciare, che si imponga una rapida ricognizione delle presenze immobiliari prossime alla zona cimiteriale di Via Milano, al fine di consolidare, per quanto possibile, insediamenti coerenti con la prevalenza utilitaristica dell'ambito. In questo senso si potrà dar corso a puntuali operazioni di trasferimento e/o trasformazione di alcune attività, in generale ricorrendo alla casistica di variazioni semplificate dello strumento urbanistico vigente, preferendo la via della programmazione integrata per i casi di più complessa concertazione.

Infine, anche sulla scorta della novità introdotta al comma 18 art. 44 L.R. 12/2005, riteniamo che l'attenzione che si è inteso riservare alla questione ambientale non debba necessariamente esaurirsi con le azioni da intraprendersi a favore della conservazione di aree; probabilmente, con altro atto di indirizzo, ci si dovrà impegnare ad indicare una prima via atta a favorire l'utilizzo di biotecnologie che consentano la riduzione del fabbisogno energetico delle costruzioni nuove, ed anche esistenti, con il chiaro obiettivo di ridurre il più possibile l'impatto ambientale degli interventi.

ELENCO ELABORATI GRAFICI:

- tav. 1 - Viabilità intercomunale: Stato di fatto e progetti in corso
- tav. 2 – Viabilità ferroviaria
- tav. 3 – Mobilità Stato di fatto e progetti in corso
- tav. 4 - Servizi comunali: stato di fatto
- tav. 5 - Il progetto urbano: Connessioni – Ambiti – Servizi
- tav. 6 - Il progetto urbano: Viabilità – Criticità

Altri elaborati che si allegano in copia

- Tratti dal Documento di Inquadramento Inquadramento ex art. 5 L.R. 9/99 per l'applicazione dei Programmi Integrati di Intervento, approvato dal Consiglio Comunale , nel febbraio 2001:
 - tav. 1 – Sistema della mobilità
 - tav. 11 – Ambiti urbani significativi del sistema verde e dei servizi
 - tav. 12 – La porta di Saronno – Il recupero di un asse storico
- Tratto dal PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Documento strategico dai principi alle attività condivise, approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 20 del 20/04/2005:
 - tavola ambito 11 – Gerarchia del sistema della mobilità



COMUNE DI SARONNO

Provincia di Varese

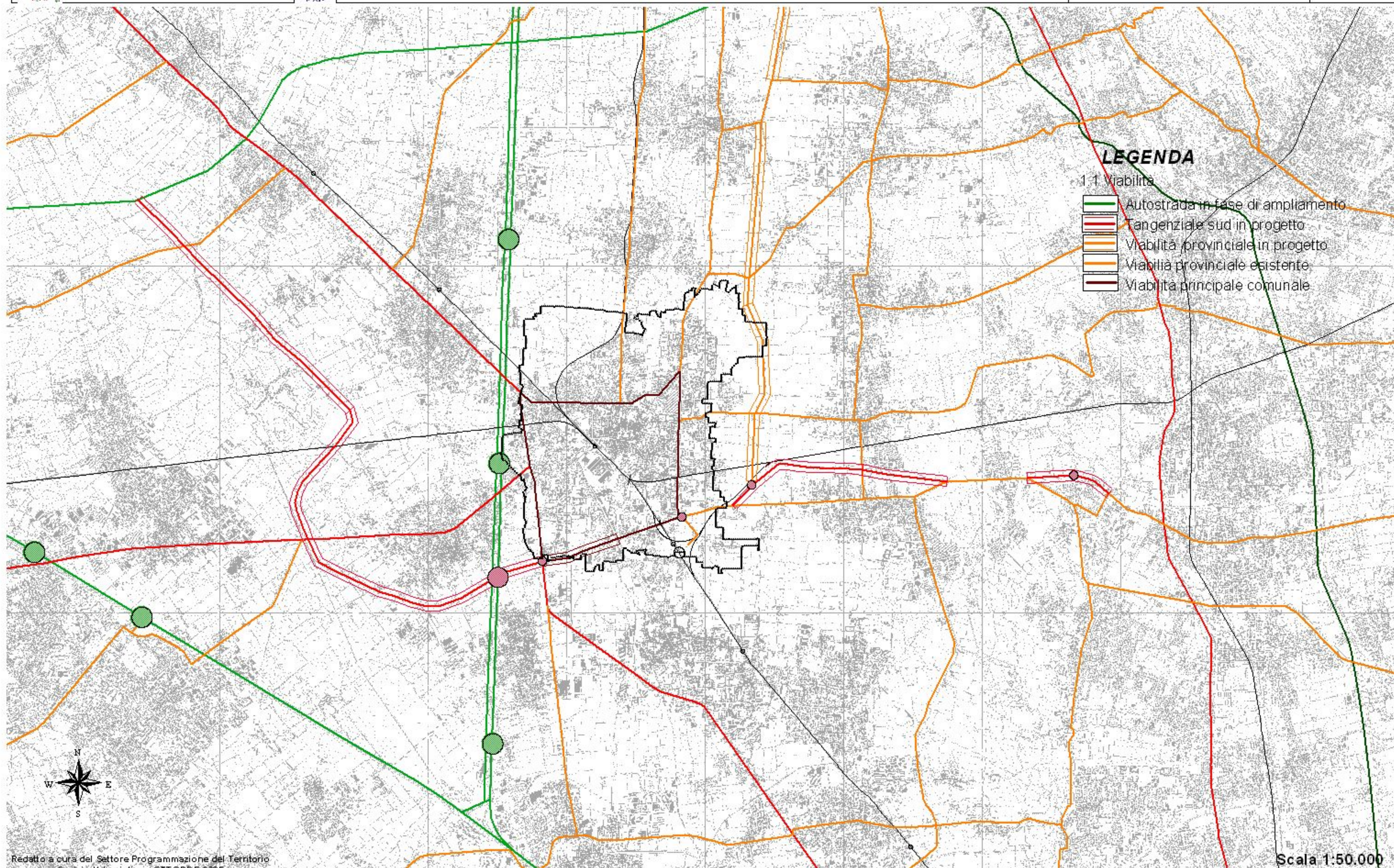


DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO

Aggiornamento - 2005

VIABILITA' INTERCOMUNALE:
Stato di fatto e progetti in corso

1

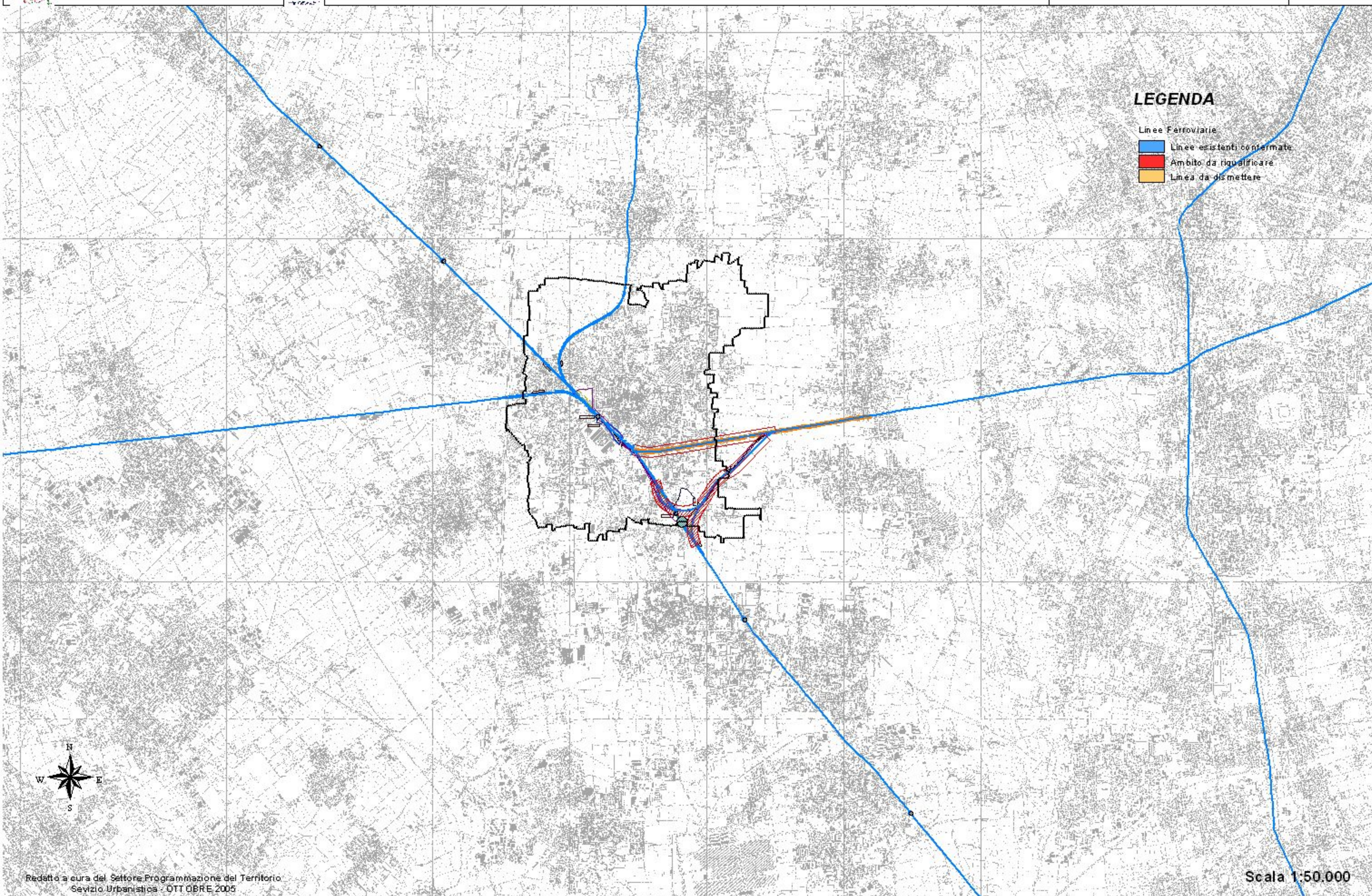




LEGENDA

Linee Ferroviarie

- Linee esistenti confermate
- Ambito da riqualificare
- Linea da dismettere





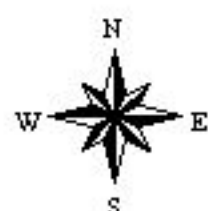
LEGENDA

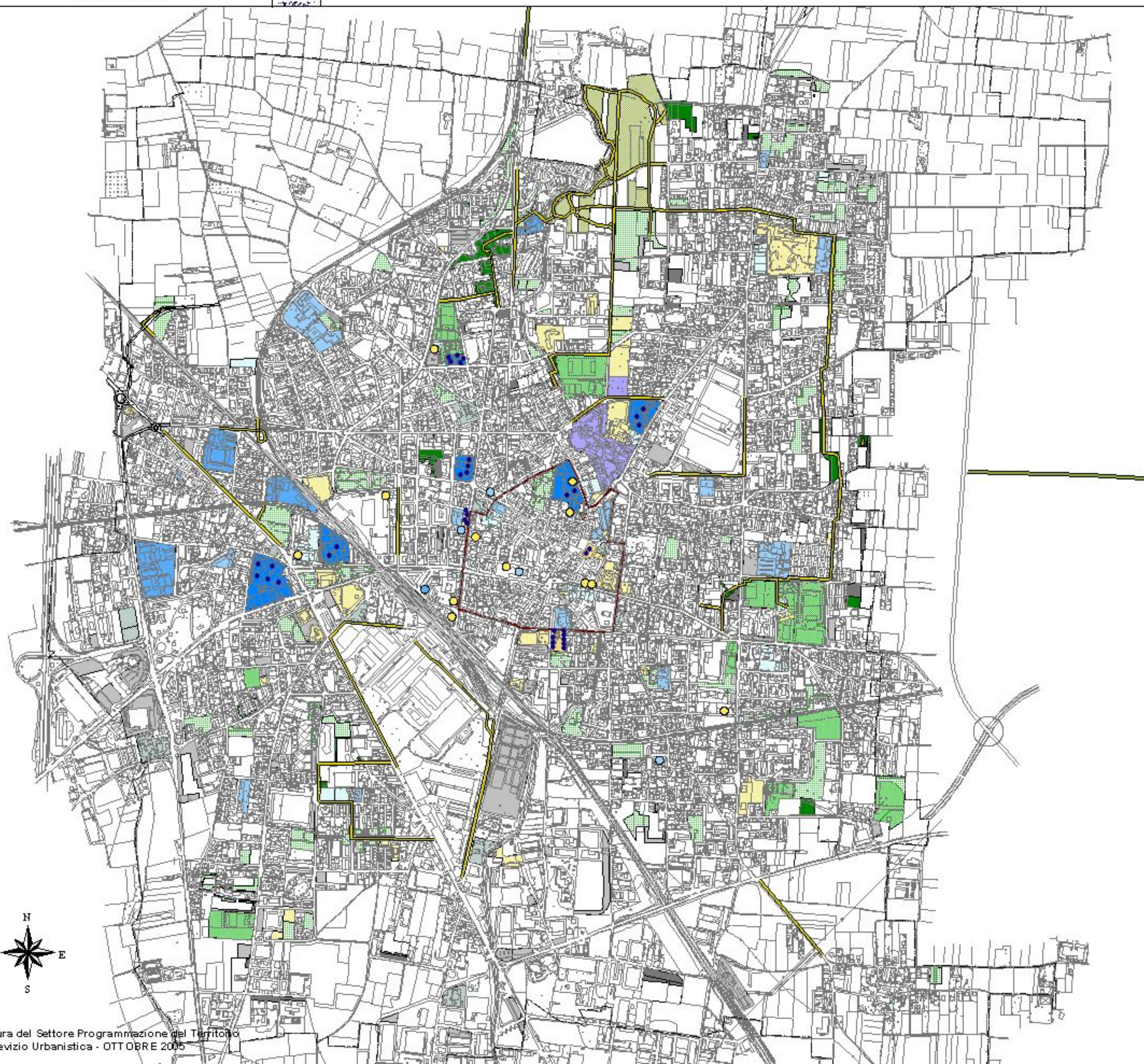
1.1 Viabilità

- Autostrada in fase di ampliamento
- Tangenziale sud in progetto
- Assi in fase di riqualificazione
- Piste ciclabili

1.2 Ferrovie

- Linee esistenti confermate
- Linea da potenziare
- Linea da dismettere





LEGENDA

1.1 Connessioni

- Piste ciclabili comunali realizzate/convenzionate
- Piste ciclabili intercomunali realizzate

1.2 Servizi esistenti

- attrezzature cim iteriali
- attrezzature collettive
- attrezzature collettive integrate
- attrezzature e verde sportivo
- attrezzature ospedaliere
- attrezzature per l'istruzione inferiore
- attrezzature per l'istruzione superiore
- attrezzature per l'istruzione: plesso scolastico
- attrezzature per la mobilità
- attrezzature religiose
- parcheggi
- parco intercomunale
- servizi speciali e impianti tecnologici
- verde attrezzato

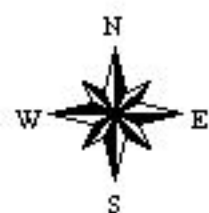
- Servizi integrati

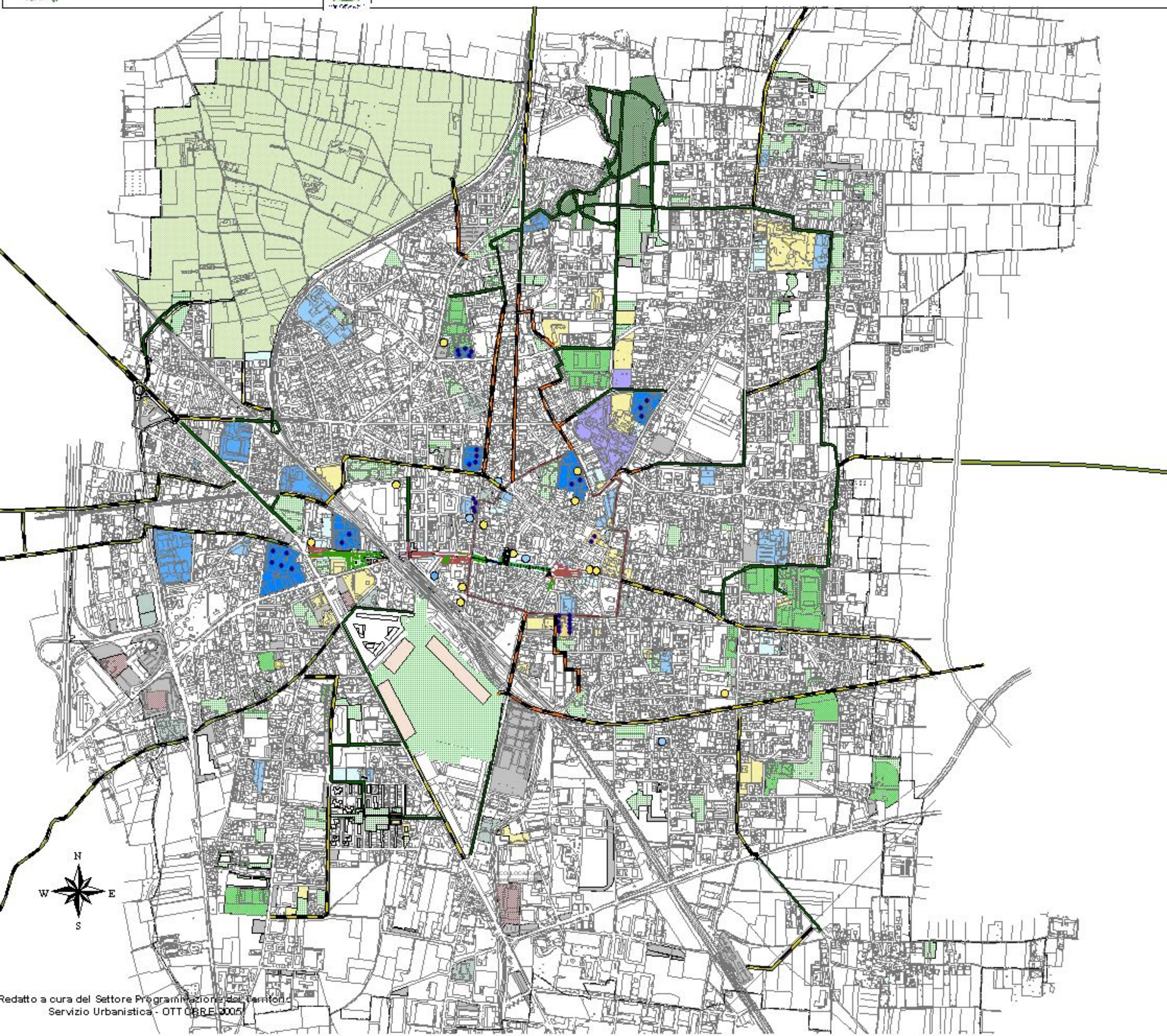
- Servizi puntuali

1.3 Servizi convenzionati con Piani Attuativi

- aree
- edifici

- Zona a traffico limitato





LEGENDA

1.1 Connessioni

- Ciclabili comunali realizzate/convenzionate
- Ciclabili comunali in progetto
- Ciclabili intercomunali realizzate
- Ciclabili intercomunali in progetto
- Connessioni critiche

1.2 Ambiti

- Ambiti oggetto di intervento
- Agro-naturalistico
- Zona a traffico limitato

1.3 Servizi

- attrezzature cimiteriali
- attrezzature collettive
- attrezzature collettive integrate
- attrezzature e verde sportivo
- attrezzature ospedaliere
- attrezzature per l'istruzione inferiore
- attrezzature per l'istruzione superiore
- attrezzature per l'istruzione: plesso scolastico
- attrezzature per la mobilità
- attrezzature religiose
- parcheggi
- parco intercomunale
- servizi speciali e impianti tecnologici
- verde attrezzato
- Servizi integrati
- Servizi puntuali

