



COMUNE DI SARONNO

Provincia di Varese

## DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO

ex art. 5 L.R. 12/04/1999 n° 9

INDIRIZZI PER I PROGRAMMI INTEGRATI DI INTERVENTO

*Il Sindaco*

*Avv. Pierluigi Gilli*

*Il Dirigente del Settore*

*Programmazione del Territorio*

*Arch. Massimo Stevenazzi*

*L'Assessore*

*Arch. Giorgio De Wolf*

*Il Segretario comunale*

*Dott. Benedetto Scaglione*

***Redazione a cura del settore urbanistica dell'U.T. comunale***

***Il presente documento è stato redatto a cura del settore urbanistica dell'U.T. comunale da un gruppo costituito da:***

***Arch. Isabella Susi Botto, coordinatore, arch. Primo Bionda, arch. Salvatore De Simone, arch. Marianna Laino, arch. Sergio Landoni,  
con archh. Angela Maggioni, Davide Plebani, Marco Porta  
e con la consulenza esterna degli architetti Andrea Arcidiacono e Gabriele Calmanti.***

## **INDICE**

<b>INDICE</b> .....	<b>3</b>
<b>PREMESSA</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b> .....	<b>8</b>
1.1.1 IL QUADRO DELLA MOBILITÀ E L'ACCESSIBILITÀ PRIVILEGIATA DEL NODO FERROVIARIO DI SARONNO .....	8
1.1.2 IL SISTEMA INSEDIATIVO E AMBIENTALE .....	10
1.1.3 LE PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI DEI COMUNI CONTERMINI.....	12
<b>1.2 LA POPOLAZIONE RESIDENTE</b> .....	<b>13</b>
1.2.1 DINAMICA DEMOGRAFICA ED EVOLUZIONE DELLA STRUTTURA DELLE FAMIGLIE .....	13
<b>1.3 LE ATTIVITA' ECONOMICHE</b> .....	<b>21</b>
1.3.1 CARATTERI DELLA BASE ECONOMICA SARONNESE E DINAMICHE RECENTI DELLE ATTIVITÀ .....	21
<b>1.4 CONSISTENZA E SVILUPPO DEL PATRIMONIO EDILIZIO</b> .....	<b>24</b>
1.4.1 CONSISTENZA E CARATTERI DEL PATRIMONIO EDILIZIO RESIDENZIALE.....	24
1.4.2 TENDENZE EVOLUTIVE E STIMA DEL FABBISOGNO RESIDENZIALE.....	27
1.4.3 SVILUPPI RECENTI DEL PATRIMONIO EDILIZIO (1992 – 1998).....	32
<b>1.5 LE ATTREZZATURE PUBBLICHE ED IL VERDE</b> .....	<b>36</b>
1.5.1 IL VERDE DI RILEVANZA TERRITORIALE .....	36
1.5.2 CARATTERIZZAZIONE E VOCAZIONI DI ALCUNI AMBITI URBANI SIGNIFICATIVI DEL	

<b>SISTEMA DEI SERVIZI E DEL VERDE DIFFUSO.....</b>	<b>38</b>
1.5.2.1 CULTURA E ISTRUZIONE SUPERIORE. L'AMBITO DELL'OVEST .....	38
1.5.2.2 RICREAZIONE E ATTIVITÀ SPORTIVE. L'AMBITO DELL'EST.....	39
ALLEGATO ELENCO DELLE AREE DI STANDARD URBANISTICO E DELLE ZONE F DEL PRG VIGENTE E DELLA VARIANTE IN ITINERE .....	42
<b><u>2.1 I CONTENUTI GENERALI DEL DOCUMENTO PROGRAMMATICO.....</u></b>	<b>43</b>
<b>2.1.1 IDENTITÀ LOCALE E QUALITÀ URBANA COME INDIRIZZI PRIORITARI DELLA PIANIFICAZIONE INTEGRATA .....</b>	<b>43</b>
<b>2.1.2 LA RILEVANZA STRATEGICA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E LE POSSIBILITÀ DI INTERVENTO NEL SETTORE MEDIANTE LA PIANIFICAZIONE INTEGRATA.....</b>	<b>45</b>
<b>2.1.3 IL VERDE E LE ATTREZZATURE PUBBLICHE QUALI RISORSE ESSENZIALI PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AMBIENTE URBANO.....</b>	<b>48</b>
<b>2.1.4 GLI INDIRIZZI PER LO SVILUPPO EDILIZIO: RIUSO E MIGLIORAMENTO DELLA CITTÀ ESISTENTE E CONTENIMENTO DELLE PREVISIONI DI NUOVI INSEDIAMENTI .....</b>	<b>50</b>
<b><u>2.2 PIANIFICAZIONE INTEGRATA E SETTORI DI INTERVENTO.....</u></b>	<b>53</b>
<b>2.2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO E PRIORITÀ PER IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ.....</b>	<b>53</b>
2.2.1.1 IL NODO DELLA STAZIONE .....	54
2.2.1.2 GLI INTERVENTI PRIORITARI PER LA VIABILITÀ .....	55
2.2.1.3 I PARCHEGGI URBANI .....	56
<b>2.2.2 I PROGRAMMI DI INTERVENTO SULLE ATTREZZATURE PUBBLICHE ED IL VERDE .....</b>	<b>58</b>
2.2.2.1 LA PROPOSTA PER L'AMBITO DELL'OVEST E LA CONNESSIONE CON IL NODO DELLA STAZIONE.....	59
2.2.2.2 LA PROPOSTA PER L'AMBITO DELL'EST .....	62
<b>2.2.3 LA PIANIFICAZIONE INTEGRATA PER GLI INSEDIAMENTI .....</b>	<b>64</b>
2.2.3.1 GLI INDIRIZZI PER LE ZONE DI TRASFORMAZIONE B6.2 DEL PRG VIGENTE. RIQUALIFICAZIONE E PRESENZA DI FUNZIONI. ....	65
2.2.3.2 L'AGGIORNAMENTO DELLE PREVISIONI DI EDILIZIA ECONOMICA E POPOLARE .....	69
2.2.3.3 L'AGGIORNAMENTO DELLE PREVISIONI DI EDILIZIA PRODUTTIVA E COMMERCIALE .....	75
2.2.3.4 GLI INDIRIZZI PER LE ZONE SPECIALI .....	77

## PREMESSA

Tra gli intendimenti che si propone la nuova legge regionale sui Programmi integrati di intervento il più qualificante è senza dubbio quello di perseguire un generale innalzamento della qualità delle città lombarde, attraverso un **rinnovamento del patrimonio costruito**, una **migliore dotazione delle attrezzature e dei servizi urbani**, un **recupero di funzionalità del sistema infrastrutturale**. Per raggiungere tali obiettivi è necessario, da parte della Pubblica Amministrazione, superare la logica meramente vincolistica della strumentazione urbanistica tradizionale ed assumere invece un approccio promozionale, stimolando e guidando, secondo linee strategiche forti e condivise, un grande varietà di interventi che implicano il coinvolgimento di molti attori, pubblici e privati.

Tale azione non deve tuttavia incorrere nel rischio di forzature strumentali che possono derivare dalle opportunità offerte dalla legge 9/99 di assegnare ai Programmi integrati il valore di varianti del piano regolatore generale e di soddisfare gli obblighi relativi agli standard urbanistici con modalità alternative a quelle tradizionali. Per evitare tale rischio, il Documento previsto all'articolo 5 della legge stessa 9 deve fornire il quadro delle politiche urbanistiche entro cui l'Amministrazione intende procedere, indicandone e dichiarandone in maniera trasparente gli obiettivi e le forme di concertazione da sviluppare al loro fine. Per utilizzare una definizione convincente formulata all'interno del Documento di inquadramento elaborato dal Comune di Milano, esso rappresenta in buona sostanza "uno strumento di mediazione tra piano e progetti di trasformazione", che implica pertanto una forte responsabilizzazione degli attori coinvolti, non più impegnati nella formale, e per certi versi tranquillizzante, ricerca di conformità tra progetto e norme, ma, al contrario, obbligati ad una dimostrazione di coerenza con le linee guida espresse ed alla garanzia in termini sostanziali del pubblico interesse.

In questa chiave, il presente Documento individua le **politiche** e le **regole** che costituiranno le linee guida dell'Amministrazione nella definizione degli interventi da essa direttamente attuati e nella selezione delle proposte di trasformazione elaborate da altri soggetti, pubblici e privati. Queste ultime potranno riguardare interventi anche in variante al PRG ma i Programmi integrati in variante dovranno essere espressamente motivati in relazione alle linee di indirizzo ed ai criteri indicati nel documento, fornendo in particolare una articolata e corposa dimostrazione di un significativo miglioramento delle condizioni

edilizie, urbanistiche ed ambientali del territorio comunale e dell'area interessata.

Utilizzando questo approccio operativo, che viene giudicato il più corretto e aderente allo spirito della legge, all'applicazione della L.R.9/99, è possibile conciliare le **esigenze di flessibilità** espresse dal mercato immobiliare, mobilitando quanto di meglio da esso si possa ricavare in termini di sviluppo, con la prospettiva di un ambizioso **disegno di riqualificazione urbana** e di una più modesta ma indispensabile ordinata **gestione dell'attività edilizia**.

In quest'ultima direzione si colloca infatti, da parte dell'Amministrazione Comunale, l'articolazione dell'azione in campo urbanistico su un duplice piano: da una parte, il perfezionamento del sistema delle regole vigenti al fine di governare le trasformazioni ordinarie nei tessuti consolidati della città -attraverso l'adozione del nuovo Regolamento edilizio comunale ed il coordinamento delle norme tecniche del PRG allo stesso, oltre ad un loro adeguamento alle disposizioni legislative intervenute successivamente all'approvazione del piano-, dall'altra, il ricorso allo strumento dei programmi integrati di intervento ogni volta che l'entità e/o la complessità delle trasformazioni prefigurate, la loro incisività sull'intero assetto urbano o su parti significative di esso, la presenza di diversi soggetti pubblici e privati richiedano una maggior articolazione nella valutazione dell'interesse pubblico legato agli interventi ed una mera adesione formale al sistema delle regole vigenti non garantisca il vaglio di tutti gli aspetti ad esso connessi.

In un quadro di mutate condizioni strutturali, l'urbanistica si è infatti trovata, dagli anni Ottanta in avanti, a dover affrontare il tema della città fisica e, più specificamente, della **città già costruita**. Il tema dei progetti di rinnovo urbano ha così determinato anche un ripensamento sugli strumenti e sulle modalità di intervento necessari a governare le diverse dimensioni dei fenomeni di trasformazione.

All'interno della città esistente si distinguono diverse scale di problemi e di modalità di intervento: le **grandi trasformazioni urbane**, riconducibili alla presenza di "vuoti" di consistente dimensione localizzati in posizioni strategiche e spesso coincidenti con i sedimi di industrie che hanno cessato la produzione, le **trasformazioni dello spazio pubblico**, a volte inquadrate in più estesi programmi di sostegno sociale e di promozione di qualità della vita e, infine, le **trasformazioni ordinarie e fisiologiche del tessuto consolidato**. Operando una semplificazione, che risulta tuttavia efficace e molto utile nelle sue ricadute operative, si possono distinguere due tipologie di interventi di trasformazione,

quelli in ambito di routine, di riproduzione e trasformazione marginale, e quelli invece di incidenza significativa sull'assetto urbano.

Le scelte afferenti a ciascuna tipologia, raccolte nell'unico dispositivo del piano regolatore, coinvolgono differenziati ordini di interessi e producono effetti sulla città di portata molto diversa. Molti interventi di modificazione "ordinaria", considerati singolarmente, ineriscono infatti prevalentemente a rapporti interprivati e acquistano rilevanza pubblica solo nella loro sommatoria (da cui la necessità di disporre di un sistema di regole aggiornato e indirizzato ad una produzione di qualità diffusa). Le "grandi" trasformazioni sono invece esplicitamente chiamate a guidare la riorganizzazione della città e risultano pertanto compenstrate di interesse pubblico.

Sotto questo profilo, si evidenziano così la coerenza e l'opportunità di assumere, per ciascuna tipologia, procedure formali separate ed i termini di riferimento rispetto ai quali valutare l'inserzione di un tipo di trasformazione nel campo di applicazione di una procedura o dell'altra risultano individuabili nella rilevanza dell'interesse pubblico coinvolto, nella sua significatività per l'assetto urbano, nel miglioramento determinabile nel quadro della qualità dell'abitare, dell'accessibilità e della mobilità, dello sviluppo di attività economiche e, più in generale, della qualità di vita dei Cittadini.

## 1.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

### 1.1.1 IL QUADRO DELLA MOBILITÀ E L'ACCESSIBILITÀ PRIVILEGIATA DEL NODO FERROVIARIO DI SARONNO

Saronno, che conta oggi 37.000 abitanti, è situata all'estremo sud della Provincia di Varese, alla convergenza di questa con la Provincia di Milano e la Provincia di Como e, dal punto di vista fisico e relazionale, la sua area urbana si caratterizza come fortemente integrata all'area metropolitana milanese, rispetto alla quale il tessuto urbanizzato non presenta soluzioni di continuità. Il comune presenta spiccate caratteristiche residenziali, negli ultimi anni accentuate da un non auspicato processo di assorbimento della popolazione emigrata da Milano, e di **centro commerciale e di servizi** (a Saronno hanno sede la Pretura, l'ospedale e diversi istituti di istruzione superiore) per un ampio bacino d'utenza di carattere sovracomunale riferibile ad una decina di comuni contermini e stimabile in una popolazione di 120.000 unità, variamente distribuite sul territorio. L'importanza di Saronno al livello dell'organizzazione territoriale metropolitana è però principalmente determinata dalla sua eccellente **accessibilità** rispetto al trasporto pubblico ed, in particolare, al collegamento ferroviario con il capoluogo lombardo, che si svolge nell'arco dei 15-20 minuti ed è garantito con frequenze da metropolitana interurbana.

La città rappresenta **un polo di interscambio di primaria rilevanza** in seno alla complessiva struttura del Servizio ferroviario regionale (SFR), la rete integrata di linee su ferro sulla quale si appoggia il sistema del trasporto pubblico regionale.

A Saronno confluiscono infatti diverse linee delle Ferrovie Nord attestata su Milano: da Novara e dall'aeroporto internazionale di Malpensa, da Varese e da Como, e sono inoltre in fase di attuazione interventi di ammodernamento della linea per Seregno-Carnate, in passato dedicata ai transiti merci, che andrà a costituire un tratto della prevista "gronda nord del quadrilatero di scorrimento veloce" Novara-Bergamo-Brescia, individuata quale bypass al congestionatissimo nodo di Milano.



Anche sotto il profilo dell'accessibilità su gomma, Saronno rappresenta un punto nodale di rilevante importanza, in quanto crocevia tra le radiali Milano-Varese e Milano-Como e la "direttrice intermedia", già identificata come una delle linee di forza nelle proposte di pianificazione territoriale dell'area milanese formulate negli ultimi anni e costituita da un asse di scorrimento trasversale, parte di un più ampio disegno di viabilità a maglie larghe concepito per assicurare i collegamenti in direzione ovest-est dell'area metropolitana.

Per questa sua condizione di eccellenza nel quadro dell'armatura infrastrutturale a scala metropolitana, a Saronno è stato perciò assegnato in diverse sedi istituzionali un ruolo strategico nel quadro degli indirizzi di sviluppo policentrico assunti dalla programmazione territoriale in Lombardia.

Una indicazione di grande rilievo perviene, in tal senso, dal recente Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche del Comune di Milano, predisposto in occasione dell'avvio della Programmazione integrata di intervento di cui alla L.R. 9/99.

La "ricostruzione della Grande Milano" (il documento si intitola appunto "Ricostruire la grande Milano") si fonda infatti su un nuovo modello di organizzazione spaziale, che investe un'ampia estensione metropolitana, articolato in un "sistema a T rovesciata", appoggiata su **un'asta forte di trasporto pubblico Malpensa-Linate**, a cui agganciare i nuovi poli dello sviluppo di funzioni strategiche, tra cui "a nord-ovest la nuova Fiera e, vicino ad essa, un nuovo grande centro direzionale con residenza pregiata, parco, attrezzature per il tempo libero, ecc. In questo modo si forma una **dorsale urbana principale che si sviluppa da sud-est a nord-ovest**: da Rogoredo e Vittoria piega su garibaldi e Bovisa per aprirsi su Rho-Pero-Novara **e/o verso Saronno-Malpensa**, e su cui si innesta l'asse attuale nodo di Bicocca-Sesto San Giovanni-Monza".

Nel quadro così delineato la conferma della scelta di realizzazione del polo esterno della Fiera di Milano sull'area della ex raffineria Agip di Rho-Pero rafforza l'asse verso Malpensa e gli conferisce un ruolo di privilegio per la localizzazione di investimenti importanti per la regione milanese, destinati ad aumentarne l'attrattività a scala nazionale e internazionale.

### 1.1.2 IL SISTEMA INSEDIATIVO E AMBIENTALE

Il territorio comunale di Saronno si presenta quasi completamente urbanizzato, con una **occupazione del suolo** quantificata nel **67%** della sua superficie, e prevalentemente caratterizzato da un **tessuto edilizio a bassa densità**, in cui tuttavia si distinguono in modo sufficientemente netto le diverse parti della città: il centro storico, l'espansione residenziale più recente nelle zone nord ed est, e, separato dal tracciato ferroviario della linea Milano-Varese, un consistente ambito di sud-ovest caratterizzato dalla presenza di insediamenti industriali, in buona parte dismessi, e da un tessuto residenziale morfologicamente sfrangiato e funzionalmente frammisto ad altre attività. Il sistema ferroviario, lambendo il centro storico in prossimità della stazione di Saronno Centro, costituisce una vera e propria cesura territoriale che isola dal centro la porzione occidentale del comune, dove comunque è insediato quasi un quinto della popolazione saronnese.

La disponibilità di aree libere è limitata alle zone agricole residue lungo i confini del territorio comunale: a nord, nel comparto vasto e unitario che si apre oltre i due rami ferroviari delle linee per Varese e per Como, ed a est, nelle più frammentate aree in adiacenza ai Comuni di Cogliate, Ceriano Laghetto e Solaro, oltre alla contenuta fascia ineditata ad ovest tra il viale Europa (S.S.233) ed il confine con il Comune di Uboldo. Queste aree si caratterizzano prevalentemente quali agricole periurbane e, sotto il profilo ambientale, non presentano particolari valori se non quello di costituire, per il fatto stesso di rappresentare gli ambiti residuali della crescita della città, una significativa risorsa per il riequilibrio ecologico e per la fruizione ricreativa. Analoghi connotati si riscontrano anche riguardo le aree interessate dal corso del torrente Lura che, pur non più qualificabile come presenza naturalistica di rilievo per i numerosi tratti coperti o sistemati artificialmente, mantiene comunque un ruolo primario nel sistema ambientale del territorio saronnese.

La descritta **scarsità di suolo libero**, insieme al verificarsi di processi di dismissione industriale che hanno reso disponibili al riuso diverse aree già urbanizzate, di dimensioni e localizzazione varie ma ubicate prevalentemente in prossimità del centro, ha determinato un generale ripensamento sulle modalità dello sviluppo urbano finora seguite. Nel 1994 è

stata adottata una **Variante Generale al Piano Regolatore** che, prendendo atto della raggiunta saturazione del territorio comunale, affida il compito di soddisfare i fabbisogni pregressi e futuri della città a limitate previsioni di completamento ed alle più consistenti potenzialità di riuso delle aree dismesse, queste ultime sottoposte alla particolare disciplina delle zone B6.2.

Alle aree libere richiamate in precedenza viene invece riconosciuta una rilevanza ambientale, in relazione alla quale si dispone la loro salvaguardia da futuri sviluppi edificatori. Sulle aree a nord-ovest, sulle quali opera inoltre un vincolo di inedificabilità derivante dalla influenza di un radiofaro, è mantenuta una funzione agricola, mentre l'ambito settentrionale connesso al corso del torrente Lura è destinato alla formazione del relativo Parco locale di interesse sovracomunale, già riconosciuto dalla Regione Lombardia. Alla realizzazione di un parco di livello sovracomunale è anche finalizzata la destinazione a zona F assegnata a gran parte delle aree lungo i margini orientali del territorio comunale, individuabili quale "corridoio ecologico" tra il nucleo abitato di Saronno e quelli di Cogliate, Ceriano Laghetto e Solaro, speculare, rispetto agli abitati degli stessi Comuni, all'esistente Parco delle Groane.

### 1.1.3 LE PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI DEI COMUNI CONTERMINI

L'analisi degli strumenti urbanistici dei comuni contermini evidenzia alcune previsioni particolarmente significative per il sistema ambientale e infrastrutturale dell'area.

L'ambito a nord di Saronno è caratterizzato dalla presenza del nuovo-**parco di interesse sovracomunale detto del Lura**, la cui superficie occupa per buona parte il comune di Rovello Porro, sui confini con il territorio di Saronno.

Nell'ambito ovest, tra i comuni di Gerenzano ed Uboldo, verrà ad insediarsi un **polo per le attrezzature connesse alla mobilità** ed alla logistica a ridosso della linea ferroviaria per Malpensa, in virtù del potenziamento di tale linea.

Verticalmente l'ambito è tagliato dal tracciato della linea autostradale Milano-Como che separa i comuni di Gerenzano ed Uboldo in due parti; quella ad ovest della A9, prevalentemente residenziale e quella ad est a confine con Saronno prettamente commerciale e produttiva con zone di espansione nei suoi lembi meridionali.

L'ambito a sud, che insiste sui comuni di Origgio e Caronno Pertusella, presenta zone produttive consolidate e di espansione.

L'ambito est presenta un'ampia fascia verde che, correndo da nord verso sud, interessando i comuni di Cogliate e Ceriano Laghetto, presenta un'interruzione in prossimità del comune di **Solaro**, dove il nuovo piano regolatore generale ha previsto un sensibile **sviluppo del produttivo, proprio a ridosso di Saronno** in zona Cascina Colombara, su un'area agricola, con l'inserimento di un nuovo asse viario con sbocco su Viale Lombardia ( S.S. 526 Saronno-Monza ), già fortemente trafficato.

Lungo la tratta ferroviaria delle F.S. che collega Saronno con Seregno, attualmente adibita a trasporto merci, inoltre nella zona compresa tra il confine comunale di Ceriano Laghetto e i binari della ferrovia, è previsto un insediamento per **attrezzature connesse alla mobilità** ed alla logistica, connesso -come quello di cui è prevista la localizzazione tra Gerenzano e Uboldo- al programmato potenziamento di questa linea che oltre che collega la Brianza con Saronno e quindi con Malpensa.

## 1.2 LA POPOLAZIONE RESIDENTE

### 1.2.1 DINAMICA DEMOGRAFICA ED EVOLUZIONE DELLA STRUTTURA DELLE FAMIGLIE

Le elaborazioni statistico-demografiche compiute nel 1992 in occasione della redazione del Piano regolatore e, più recentemente, di quella del Piano di zona per l'edilizia economica e popolare, hanno messo in luce fenomeni che, alla verifica delle analisi effettuate, si confermano ormai come tendenze consolidate, in linea con gli andamenti che da tempo si registrano nei nuclei centrali delle aree metropolitane mature.

Ci si riferisce in particolare ai fenomeni di progressivo **decremento demografico**, cominciato a partire dai primi anni '90, al contestuale e inverso aumento del numero dei nuclei familiari, alla conseguente diminuzione del numero di componenti della famiglia.

L'analisi dei dati a disposizione consente un confronto tra i rilevamenti del 1980, 1991 ed il 1998.

Appare subito evidente una inversione di tendenza riguardo soprattutto al **saldo migratorio**, che dal 1990 si è assestato su valori negativi ed ha inciso sul saldo complessivo della popolazione.

Il costante decremento demografico, fattosi particolarmente incisivo a partire dai primi anni '90, è dovuto principalmente all'emigrazione di popolazione residente: come si può evincere dalla tabella dei dati relativi ai movimenti della popolazione, il saldo migratorio, seppure con notevoli variazioni annuali, (principali ondate migratorie si sono avute negli anni 1993 con 330 unità, 1994 con 333 unità e 1997 con 251 unità) ha seguito un trend di diminuzione generale che continua a tutt'oggi.

La tendenza, a partire dalla metà degli anni '80 è quindi quella in uscita dalla città.

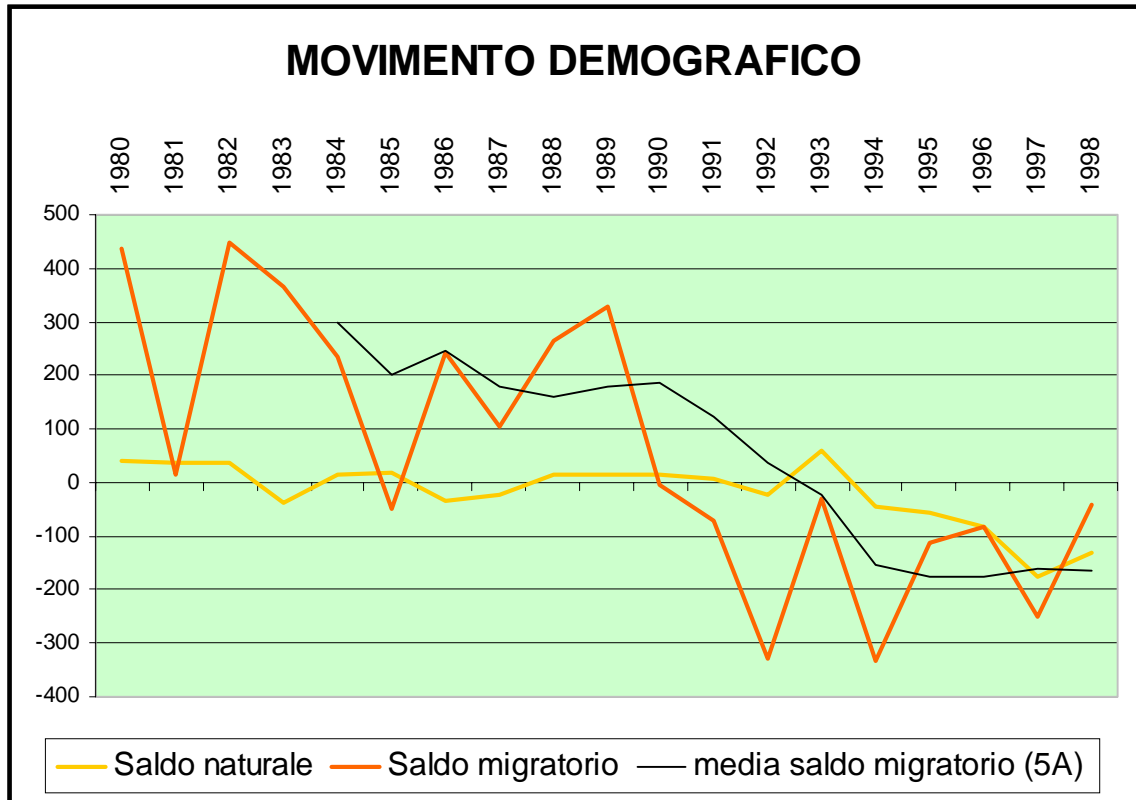
Solo negli ultimi anni si assiste ad un assestamento della tendenza migratoria, mentre parallelamente si nota un progressivo calo del saldo naturale.

Piano di Inquadramento

Comune di Saronno

**MOVIMENTO DEMOGRAFICO E POPOLAZIONE RESIDENTE NEL PERIODO 1980-1998**

Anno	Nati vivi	Morti	Saldo naturale	Totale immigrati	Totale emigrati	Saldo migratorio	Saldo totale	Popolaz. Residente nell'anno	Increm. popolaz %
1980	374	332	42	1328	890	438	480	37163	
1981	311	275	36	757	744	13	49	37212	0,13
1982	343	306	37	1394	947	447	484	37215	0,01
1983	301	339	-38	1119	754	365	327	37538	0,87
1984	301	285	16	1157	922	235	251	37789	0,67
1985	336	319	17	883	932	-49	-32	37757	-0,08
1986	290	325	-35	1097	856	241	206	37963	0,55
1987	288	310	-22	928	825	103	81	38044	0,21
1988	333	318	15	1068	804	264	279	38323	0,73
1989	325	310	15	1221	894	327	342	38665	0,89
1990	305	291	14	759	763	-4	10	38830	0,43
1991	379	371	8	803	874	-71	-63	38761	-0,18
1992	307	329	-22	731	1061	-330	-352	38221	-1,39
1993	491	433	58	910	939	-29	29	38250	0,08
1994	316	363	-47	929	1262	-333	-380	37870	-0,99
1995	309	365	-56	1035	1146	-111	-167	37703	-0,44
1996	300	383	-83	1053	1135	-82	-165	37538	-0,44
1997	263	438	-175	969	1220	-251	-426	37112	-1,13
1998	258	389	-131	976	1018	-42	-173	36939	-0,47



Un altro aspetto risultante dall'analisi dei movimenti della popolazione risulta quello **dell'invecchiamento complessivo della popolazione**, con aumento della popolazione anziana (specialmente la fascia d'età compresa tra i 65 e 74 anni) e una parallela diminuzione del numero di giovani e bambini, in particolare della fascia compresa fra i 15 e 24 anni; è prevedibile quindi che negli anni a venire si accentui l'aumento in negativo del saldo naturale, con un aumento delle problematiche sociali legate alle esigenze di una popolazione anziana; tutto ciò in linea con la tendenza nazionale ed europea.

**COMPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE 1991-1998**

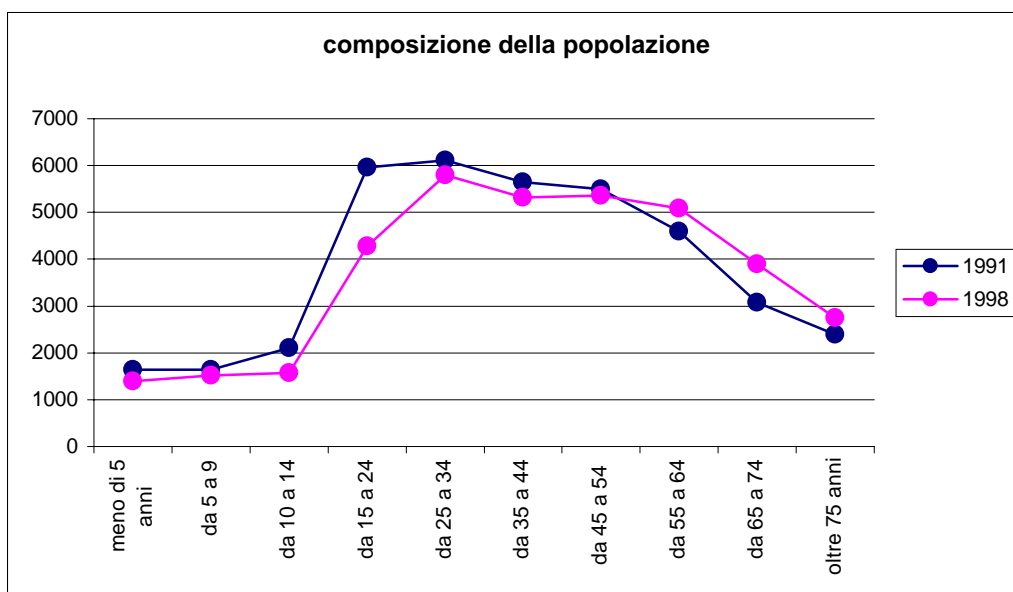
<b>classi d'età</b>	<b>1991</b>	<b>1998</b>	<b>variazione %</b>
<i>meno di 5 anni</i>	1637	1391	-15%
<i>da 5 a 9</i>	1636	1523	-7%
<i>da 10 a 14</i>	2103	1572	-25%
<i>da 15 a 24</i>	5963	4277	-28%
<i>da 25 a 34</i>	6106	5794	-5%
<i>da 35 a 44</i>	5640	5316	-6%
<i>da 45 a 54</i>	5492	5354	-3%
<i>da 55 a 64</i>	4591	5083	11%
<i>da 65 a 74</i>	3078	3890	26%
<i>oltre 75 anni</i>	2397	2745	15%

<b>classi d'età</b>	<b>1991</b>	<b>1998</b>	<b>variazione %</b>
<i>da 0 a 24</i>	11339	8763	-23%
<i>da 25 a 54</i>	17238	16464	-4%
<i>da 55 a 75</i>	10066	11718	16%



## Piano di Inquadramento

Comune di Saronno



Infine, un altro dato importante si evince dalla sovrapposizione dei grafici dell'andamento numerico della popolazione e quello della composizione numerica dei nuclei familiari.

Il fenomeno che risulta come tendenza costante è la **parcellizzazione dei nuclei familiari** più piccoli rispetto al totale, da 2,62 elementi per nucleo familiare nel 1992 si arriva gradualmente, ma con tendenza costante, a **2,48 elementi per nucleo familiare** nel 1998.

Accanto alla famiglia tradizionale composta da madre, padre, 2 o più figli si formano nuove famiglie mononucleari (di singles) o formate da coppie di anziani (da cui i figli si sono staccati per formare una propria famiglia).

**PARCELLIZZAZIONE DEI NUCLEI FAMILIARI 1991-1998**

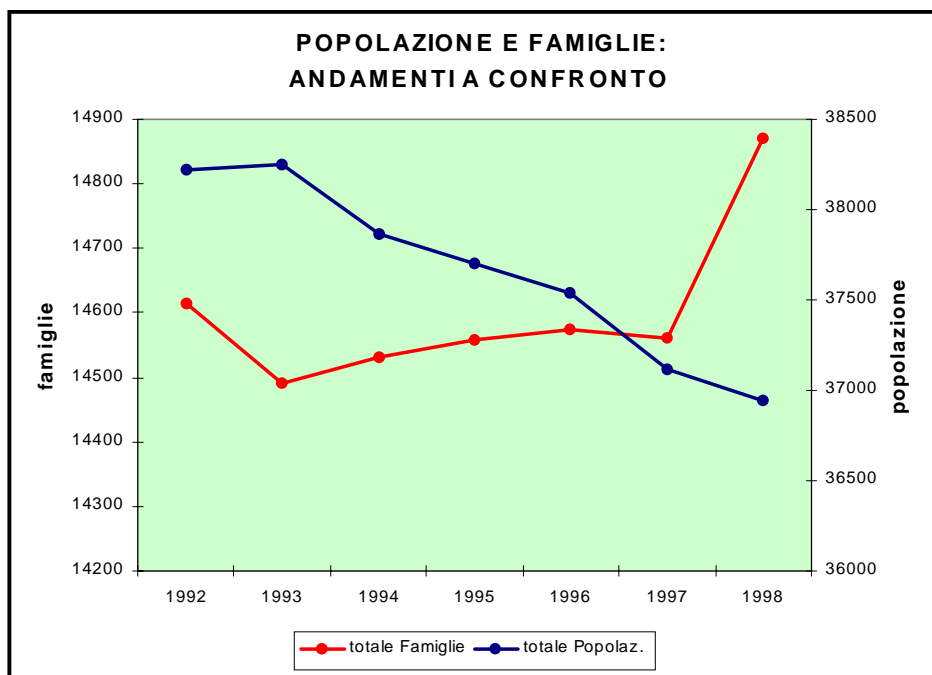
<b>N° di componenti</b>	<b>1991</b>
<i>Famiglie di 1 componente</i>	2923
<i>Famiglie di 2 componente</i>	3646
<i>Famiglie di 3 componente</i>	3440
<i>Famiglie di 4 componente</i>	3338
<i>Famiglie di 5 e più componenti</i>	1051

**VARIAZIONE N° FAMIGLIE NEL PERIODO 1992-1998**

<b>anno</b>	<b>numero Fam. Anagrafiche</b>	<b>numero Convivenze</b>	<b>totale Famiglie</b>	<b>variazione%</b>
1992	14599	16	14615	1,5%
1993	14474	16	14490	-0,9%
1994	14510	22	14532	0,3%
1995	14541	16	14557	0,2%
1996	14555	19	14574	0,1%
1997	14540	20	14560	-0,1%
1998	14851	20	14871	2,1%

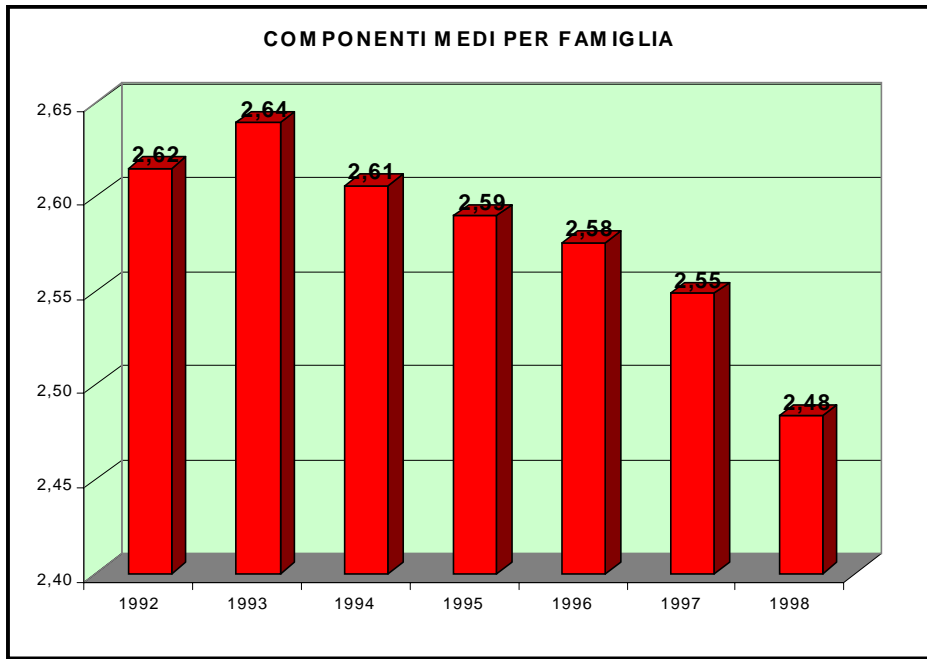
**CONFRONTO POPOLAZIONE - FAMIGLIE**

anno	totale Famiglie	totale Popolaz.	pop/fam
1992	14615	38221	2,62
1993	14490	38250	2,64
1994	14532	37870	2,61
1995	14557	37703	2,59
1996	14574	37538	2,58
1997	14560	37112	2,55
1998	14871	36939	2,48



## Piano di Inquadramento

Comune di Saronno



## 1.3 LE ATTIVITA' ECONOMICHE

### 1.3.1 CARATTERI DELLA BASE ECONOMICA SARONNESE E DINAMICHE RECENTI DELLE ATTIVITÀ

**Nell'ambito della provincia di Varese**, che in quanto a concentrazione industriale è tra le prime in Italia con oltre la metà degli addetti concentrati nel settore secondario, il Saronnese si configura **uno dei maggiori poli industriali**. La sola Saronno, al censimento 1991 quarta città della provincia in termini di abitanti e di attività economiche insediate, occupava, ancora con riferimento alla soglia censuaria, la sesta posizione per ciò che riguarda le sole attività secondarie ma si deve in realtà considerare l'effettiva valenza dell'industria saronnese in termini comprensoriali, riferendosi quindi ad un polo industriale non solo consistente ma anche diversificato.

La vocazione industriale del Saronnese ha radici nella prima fase dell'industrializzazione lombarda, sul finire del secolo scorso, quando si insediarono in città le prime aziende che ancora oggi producono sotto i tradizionali marchi che hanno resa famosa Saronno a livello internazionale.

Nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria, nel 1888, sorgeva la più antica fabbrica italiana di biscotti: la ditta **Lazzaroni** che offriva sin dai primi anni del secolo una vasta gamma di prodotti dolciari non più artigianali. Sull'esempio della Lazzaroni, si trasformava in industria nel 1904 anche la ditta **Ilva**, produttrice del notissimo Amaretto. Nel 1902 apriva lo stabilimento **Parma Antonio e Figli**, destinata a raggiungere nel secondo dopoguerra il primato delle forniture di sicurezza e casseforti per banche.

Sempre ad inizio secolo si sviluppò un cospicuo comparto di industrie del settore meccanico, le più importanti delle quali si insediarono sul grande comparto oggi dismesso lungo la sede ferroviaria: qui nel 1888 si inaugurarono le Officine della Società per Costruzioni Elettromeccaniche **C.E.M.S.A.**, produttrici di locomotive elettriche e a vapore, caldaie, autoclavi e serbatoi in ferro per carri ferroviari e, all'inizio del secolo, fu costituita la **Isotta Fraschini Automobili**, poi passata alla Motori Breda, operante nel campo motoristico aeronautico e marino.

Anche il tessile ha rivestito un ruolo di primo piano nello sviluppo produttivo locale: nel 1885 si insediò in città il **Cotonificio Poss**, uno dei più importanti complessi nazionali del settore ed a Saronno trovò sede anche la **Stamperia Tessuti De Angeli Frua**, il cui repertorio di disegni e stampi costituisce oggi una risorsa di grande valore storico e documentario.

La seconda ondata di industrializzazione si ebbe intorno agli anni Trenta: ad essa sono associati i nomi delle aziende Phonola, Lesa e, successivamente, Mondial Lus (penne stilografiche e a sfera), Ives Vetro Color, Olivera (oli in cisterna), INCIS elettronica, Arioli & C. macchine tessili.

Per un processo comune a molti altri poli di antica industrializzazione, **a partire dagli anni Settanta l'attività del secondario nel Saronnese ha subito un ridimensionamento** per effetto sia della chiusura di alcuni importanti stabilimenti, sia per la tendenza alla contrazione degli addetti a favore dell'automazione dei processi produttivi. Tale processo ha condotto da un lato alla **crescita, in città, della attività terziarie**, dall'altro alla **ricollocazione di insediamenti industriali**, anche collegati a gruppi multinazionali, **nell'ambito dei comuni limitrofi**.

La indisponibilità di aree "già liberate" entro i confini cittadini e la contemporanea facilità di accesso al territorio circostante, connessa in particolare alla buona infrastrutturazione viabilistica, ha innestato un sistema diffuso, e quasi indifferenziato, degli insediamenti produttivi caratterizzando così il bacino saronnese in termini, come anzidetto, di comprensorio. A riprova di ciò, è rilevabile che nel corso del decennio 1981-1991 l'area di Saronno è stata l'unica zona varesina a vedere aumentare il numero delle unità locali nel settore secondario.

Le attività industriali sono ormai prevalentemente localizzate nella **zona industriale più recente situata nel settore meridionale** del territorio comunale, a sud del viale Lombardia che costituisce una sorta di spartiacque tra il centro abitato e gli insediamenti produttivi, mentre i **più datati siti industriali, già localizzati all'interno della città**, risultano in gran parte dismessi o rioccupati da complessi direzionali. Tale situazione evidenzia chiaramente le propensioni localizzative e le caratteristiche della domanda di

spazi espresse attualmente dal sistema delle imprese.

Nei contenitori che costituiscono il tessuto edilizio prevalentemente produttivo, sono oggi presenti le aziende più rappresentative dei settori tradizionali, propriamente qualificabili come industriali, per le quali tuttavia alcune carenze infrastrutturali e l'esigua disponibilità di spazi per ampliamenti determinano condizioni penalizzanti rispetto ad analoghe situazioni ambientali nel territorio di comuni limitrofi.

Sulle aree già produttive localizzate nel centro abitato sono invece in atto processi di riconversione che interessano attività meno condizionate da esigenze logistiche di grandi spazi, di movimentazione di merci e di accessibilità per i mezzi pesanti. Oltre che ai complessi direzionali, si fa riferimento ad iniziative imprenditoriali variamente articolate anche nei settori più leggeri del secondario, spesso coincidenti con la sua parte più innovativa, maggiormente adattabili all'insediamento in strutture edilizie preesistenti che si presentano però inserite in un contesto urbano funzionalmente articolato.

Con riferimento all'importante passato dell'industria saronnese ed alle sue più recenti e contraddittorie tendenze, sopra sinteticamente tratteggiate, il sostegno allo sviluppo economico locale dovrà tendere ad un rilancio in chiave innovativa dei settori tradizionalmente operanti sul territorio, opponendo tuttavia ad un'idea di sviluppo quantitativo e non caratterizzato, consumatore di suolo e generatore di un ambiente extraurbano indifferenziato e di bassa qualità, il recupero di una vocazione produttiva qualitativamente elevata ed in grado di dar luogo a spazi di altrettanto elevata qualità, sia negli ambiti urbani del riutilizzo, sia nella zona industriale esterna, di cui si pone comunque un problema di potenziamento rispetto alla domanda espressa dal sistema imprenditoriale.

## 1.4 CONSISTENZA E SVILUPPO DEL PATRIMONIO EDILIZIO

Le elaborazioni relative alla consistenza del patrimonio ed alla produzione edilizia nei settori residenziale, commerciale ed industriale sono state sviluppate a partire dai dati dell'ultimo censimento e da quelli trasmessi trimestralmente all'ISTAT, riferiti esclusivamente agli interventi di nuova edificazione -escludendo quindi i volumi realizzati mediante l'applicazione della L.R. 15 sui sottotetti e le ristrutturazioni con ampliamento-registrati alla data di inizio lavori.

Nei prossimi paragrafi verranno analizzati la consistenza e le caratteristiche del patrimonio edilizio abitativo, le sue potenzialità di risposta ad un fabbisogno residenziale stimato nei suoi aspetti quantitativi e qualitativi e le più recenti tendenze della produzione edilizia, sia residenziale, che per usi produttivi e commerciali.

### 1.4.1 CONSISTENZA E CARATTERI DEL PATRIMONIO EDILIZIO RESIDENZIALE

Il patrimonio edilizio del comune di Saronno consta al 1991 di 14.998 abitazioni, di cui 14.033 occupate, che rappresentano il 93,5% del totale, per un numero complessivo di stanze pari a 60.538, di cui 57.033 occupate (94,2% del totale).

**Al 1998** il numero **totale delle abitazioni risulta di 15.577**, per una crescita percentuale dal 1991 del 3,86%. **Il numero totale delle stanze**, sempre al 1998 è di **62.647**, che rappresentano una crescita percentuale, rispetto al 1991 del 3,48%.

Tale patrimonio è caratterizzato da una percentuale di non occupato al 1991 pari al 6,4%, secondo un andamento tendenziale di crescita del fenomeno che vede in aumento le abitazioni non occupate, che rappresentavano al 1981 il 5,36% del totale del patrimonio edilizio abitativo.

**L'indice di affollamento**, calcolato come rapporto tra la popolazione residente e il numero totale delle stanze, si attesta al 1991 su un valore pari a 0,63, confermando il miglioramento tendenziale dello standard abitativo rispetto al dato del censimento del 1981 quando risultava pari allo 0,74. Nella valutazione del fenomeno risulta tuttavia di maggior interesse considerare il rapporto tra residenti e vani occupati; in questo caso il valore ottenuto risulta, al 1991, pari a 0,67 leggermente superiore rispetto al primo, ma più reale indicatore della situazione delle condizioni abitative. Un'analisi di dettaglio individua



però ancora casi di affollamento, per abitazioni composte da una sola stanza, dove l'indice risulta pari a 1,32 (159 abitazioni di una sola stanza sono occupate da 159 famiglie, per un numero complessivo di componenti pari a 210).

**L'indice di coabitazione**, inteso quale rapporto tra le famiglie residenti e le abitazioni occupate, risulta, alla soglia temporale del 1991, circa pari a 1,00. Questo indicatore, in decremento rispetto ai rilevamenti precedenti, permette di osservare una tendenziale riduzione dei fenomeni coabitativi. Si è, tuttavia, rilevata la persistenza di alcuni casi di coabitazione, dal confronto puntuale tra le abitazioni occupate (accorpate per numero di stanze) e le famiglie occupanti. L'analisi ha infatti mostrato come per ogni unità abitativa con più di 1 stanza, esista un numero di nuclei familiari sempre superiore al numero di abitazioni censite. In totale le famiglie in condizioni di coabitazione (plausibilmente per lo più composte da un unico elemento) sono risultate 62.

Per quanto riguarda le **dotazioni igienico – sanitarie al 1991** risultano ancora 224 le abitazioni tra quelle occupate, non dotate di gabinetto o con localizzazione esterna all'abitazione stessa.

In contraddizione solo apparente con quest'ultima valutazione dal 1981 al 1998 si è verificato un **aumento costante del taglio medio degli alloggi** (il numero di stanze medio per alloggio è passato da 3,8 del 1981 a 4,02 del 1998) come conseguenza della progressiva richiesta di miglioramento degli standard abitativi.

Le analisi statistiche prodotte ci consentono di evidenziare come l'andamento della dinamica demografica e di quella edilizia non siano ormai più direttamente connessi. Infatti a fronte di una popolazione residente pressoché stazionaria tra il 1981 e il 1998 (ma in significativo calo tra il 1991 e il 1998) si sia avuta una produzione edilizia particolarmente intensa: tra il 1981 e il 1991 le stanze totali aumentano del 26% (con una tendenza di crescita ridimensionata ma persistente tra il 1991 e il 1998 pari al 3,5%) e le abitazioni aumentano del 19%, confermando un progressivo aumento del taglio medio degli alloggi.

L'attuale profilo delle famiglie, caratterizzate da un'incidenza sempre crescente di nuclei con 1 o 2 componenti, così come la tendenza ad un generale miglioramento dello standard abitativo, inducono infine a ritenere più attendibile per le stime relative al fabbisogno residenziale considerare un **parametro vani/abitante** più credibile per la realtà comunale di Saronno, rispetto a quanto fissato dalla legge regionale n.51/75 che indica il rapporto di 1 vano/abitante. La situazione reale verificata al 1998 a Saronno è infatti di

Piano di Inquadramento

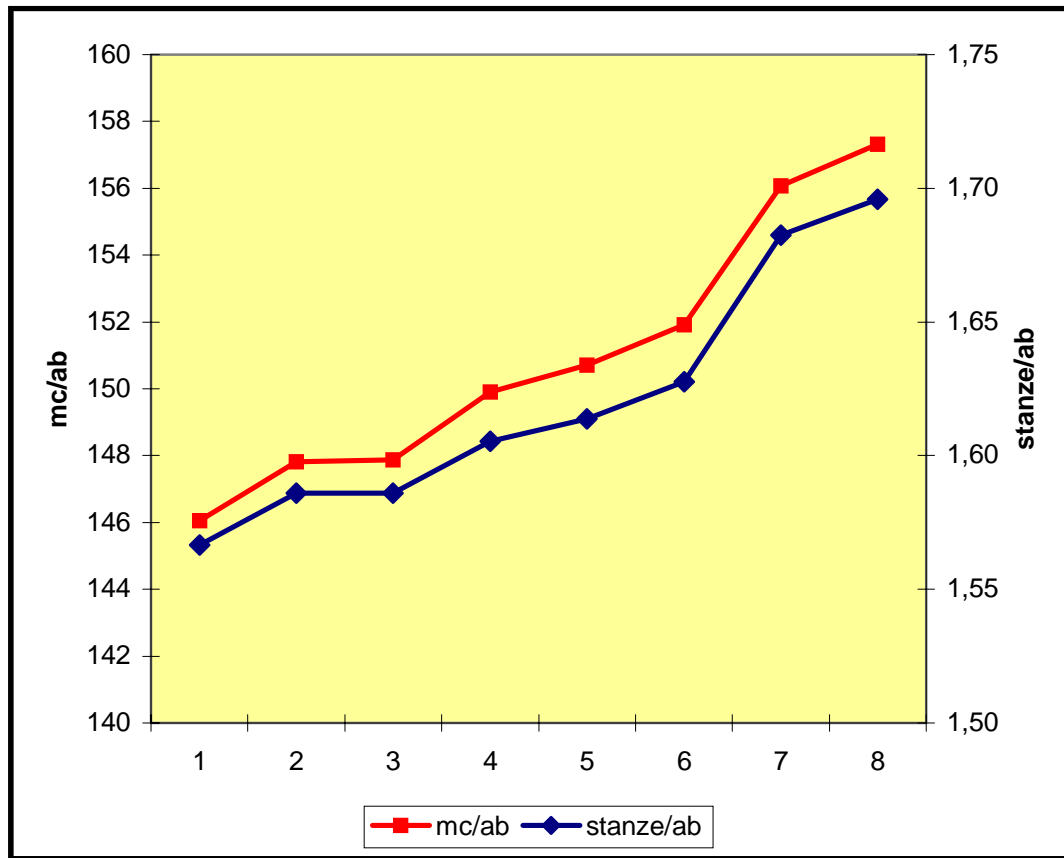
Comune di Saronno

**1,70 vani/abitante.**

DINAMICA STANZE/ABITANTE – MC/ABITANTE

anno	abitanti	mc residenza	n° alloggi	n° stanze	mc/ab	mc/stanze	n° medio stanze x alloggio	stanze/ab
1991	38643	5643596	14998	60538	146	93,22	4,036	1,57
1992	38221	5649384	15014	60615	148	93,20	4,037	1,59
1993	38250	5656223	15030	60667	148	93,23	4,036	1,59
1994	37870	5676932	15070	60798	150	93,37	4,034	1,61
1995	37703	5682290	15086	60847	151	93,39	4,033	1,61
1996	37538	5702272	15156	61096	152	93,33	4,031	1,63
1997	37112	5792305	15524	62441	156	92,76	4,022	1,68
1998	36939	5811130	15577	62647	157	92,76	4,022	1,70

DINAMICA STANZE/ABITANTE – MC/ABITANTE



## 1.4.2 TENDENZE EVOLUTIVE E STIMA DEL FABBISOGNO RESIDENZIALE

La stima del fabbisogno residenziale è stata impostata valutandone tre differenti componenti, peraltro plausibilmente ipotizzabili a partire dai trend riscontrati nell'analisi dei dati censuari Istat e dei dati anagrafici:

- **pregresso**; si riferisce al deficit di stanze rispetto agli abitanti insediati al 1991 in situazioni ambientali insoddisfacenti
- **insorto**; riguarda la domanda di stanze nel periodo compreso tra l'ultimo censimento e la data di aggiornamento 1998
- **emergente**; si riferisce alla quota che presumibilmente costituirà la nuova domanda di stanze in un arco temporale sufficientemente rappresentativo (1998-2008).

Per una soddisfacente valutazione delle tre componenti del fabbisogno residenziale, vengono introdotti due indicatori che consentono di stimare i trend demografici e abitativi per il prossimo decennio.

### 1) rapporto abitanti/n.famiglie

1981 è pari a 2,86

1991 è pari a 2,74, per una variazione '81/'91 uguale a -0,12

1998 è pari a 2,48, per una variazione parziale '91/'98 uguale a -0,26

La tendenza ad una riduzione del *numero dei componenti* i nuclei familiari riscontrato nell'analisi dei dati censuari porta a ritenere giustificato stimare per il prossimo decennio un'ulteriore variazione negativa del rapporto, ipotizzabile su valori annuali pari a quelli registrati dal 1991 al 1998 (-0,03 annuo). Pertanto il rapporto abitanti/famiglie utilizzabile per il calcolo del fabbisogno al 2008 può essere ricavato come segue:

$$2,48 - (0,03 \times 10) = \mathbf{2,18}$$

### 2) rapporto stanze/abitanti

1981 è pari a 1,34

1991 è pari a 1,56 per una variazione '81/'91 uguale a +0,22

1998 è pari a 1,70 per una variazione parziale '91/'98 uguale a +0,14

Il trend stanze/abitanti indica un progressivo miglioramento del rapporto, che rende plausibile, per il calcolo del fabbisogno, elevare il parametro regionale di 1 vano/abitante (L.r. 51/75) a 1,8 vani/abitante.

Infatti se si ipotizzasse per il prossimo decennio un andamento pari almeno al 50% della variazione annua registrata tra il 1991 e il 1998 (vale a dire +0,01 annuo nel rapporto stanze/abitanti) si otterrebbe il seguente valore:

$$1,70 + (0,01 \times 10) = 1,8$$

rapporto vano/abitante utilizzabile per determinare il fabbisogno secondo parametro locale al 2008.

### ***Fabbisogno pregresso***

Il fabbisogno pregresso al 1991 è legato ai casi di sovraffollamento, di coabitazione e alle carenze nelle dotazioni igienico sanitarie delle abitazioni del comune. In questo caso il fabbisogno è stato stimato sulla base di dati assemblati, in assenza di un'indagine analitica che riveli le reali caratteristiche di ciascun alloggio rapportate a quelle della famiglia occupante, che eviti pertanto di incorrere nei tradizionali fenomeni di compensazione; il fabbisogno pregresso così valutato risulta purtuttavia attendibile.

#### ***a) fenomeni di coabitazione***

Famiglie in coabitazione al 1991: 62

componenti/famiglie: 2,74

vani/abitante (parametro regionale): 1

vani/abitante (parametro locale al 1991): 1,56

Il numero di vani necessari per risolvere i fenomeni di coabitazione riscontrati al 1991 ammonta a:

- con parametro regionale

$$62 \times 2,74 \times 1 = 170 \text{ vani per risolvere i fenomeni di coabitazione;}$$

- con parametro locale

$$62 \times 2,74 \times 1,56 = \mathbf{265 \text{ vani}} \text{ per risolvere i fenomeni di coabitazione.}$$

#### ***b) casi di sovraffollamento***

L'indice di affollamento del comune di Saronno al 1991, calcolato come rapporto tra la popolazione residente e totale stanze, si attesta su valori pari a 0,63. Se si considera il rapporto tra residenti e vani occupati, il valore che si ottiene è pari a 0,67.

Al 1991 si sono riscontrate abitazioni in condizione di sovraffollamento (indice superiore ad 1 abitante/vano), esclusivamente tra quelle costituite da un solo vano abitabile; plausibilmente, risultano interessate da situazioni di sovraffollamento 51 unità abitative, trattandosi per lo più di situazioni generate da famiglie costituite da due componenti.

Per il calcolo del fabbisogno si ha:

- con parametro regionale (1 vano/abitante)

$$51 \times 1 = 51 \text{ vani per risolvere i fenomeni di sovraffollamento;}$$

- con parametro locale (1,56 vani/abitanti)

$$51 \times 1,56 = \mathbf{79 \text{ vani}} \text{ per risolvere i fenomeni di sovraffollamento.}$$

**c) fabbisogno per inadeguatezza igienico-sanitaria**

Le abitazioni **occupate** sprovviste al 1991 di impianti igienico-sanitari (wc interno) ammontano a 224 abitazioni (per 14.033 abitazioni occupate ve ne sono 13.809 con wc interno). Supponendo per queste un intervento di ristrutturazione e/o di trasformazione tipologica che consenta di migliorarne le condizioni igieniche, e che pertanto determinerà la perdita di almeno un vano per abitazione, si valuta un fabbisogno pari a **224 vani** per adeguamento del patrimonio esistente.

Il **fabbisogno pregresso** in sintesi ammonta a:

- con parametro regionale (1 vano/abitante)  
(170+51+224)= 445 stanze
- con parametro locale al 1991 (1,56 vani/abitanti)  
(265+79+224)= **568 stanze**

**Fabbisogno insorto**

Dal 1991 al 1998 il numero totale delle famiglie residenti a Saronno è cresciuto di 773 unità, pari ad un incremento percentuale del 5,5%, che rappresenta una dinamica importante, seppur parzialmente più moderata, in conferma rispetto al trend del decennio precedente che presentava un incremento significativo pari a circa il 10%.

Questo fenomeno è ancora più significativo in quanto si manifesta a fronte di un decremento della popolazione residente, che passa da 38.643 abitanti al 1991 a 36.939 abitanti al 1998, corrispondente ad una variazione percentuale negativa pari al - 4,4%.

La crescita di nuove famiglie è spiegabile presumibilmente con il verificarsi di un fenomeno di disaggregazione delle famiglie già residenti all'interno del comune; questo è ipotizzabile considerando la pressoché costante negatività del saldo naturale e del saldo migratorio.

Pertanto, è possibile stimare un **fabbisogno insorto** di stanze, per le nuove famiglie formatesi, moltiplicando il numero medio dei componenti i nuclei familiari al 1998 (pari a 2,48) per il numero di nuove famiglie, e traducendo il prodotto in stanze equivalenti; ciò, o secondo il parametro regionale, oppure secondo il parametro locale al 1998 (1,7 stanze/abitante). Si ottiene così un numero di stanze per nuove famiglie, nell'arco temporale 1991-1998, pari a:

- secondo il parametro regionale  
(2,48 x 1 x 773) = 1.917 stanze
- secondo il parametro locale  
(2,48 x 1,7 x 773) = **3.259 stanze**

### ***Fabbisogno emergente***

Il trend di crescita di nuove famiglie verificato nei sette anni dal 1991 al 1998 (+ 5,5%), rende possibile stimare quale plausibile un andamento analogo per il prossimo decennio; ipotizzando, infatti, un comportamento stabile del trend di crescita (+ 0,8% annuo), si ottiene un incremento nel decennio considerato di 1.189 famiglie.

E' possibile così stimare, sulla base del numero di componenti medi per famiglia (valutato precedentemente, per il 2008, pari a 2,18) il **fabbisogno emergente**, che risulta:

- secondo il parametro regionale di 1stanza/abitante

$$(1.189 \times 2,18 \times 1) = 2.592 \text{ stanze}$$

- secondo il parametro locale (stanze per abitante residente pari a 2,0)

$$(1.189 \times 2,18 \times 1,8) = \mathbf{4.665 \text{ stanze.}}$$

### ***Fabbisogno totale***

In una situazione come quella saronnese, con caratteristiche recessive della dinamica demografica nell'ultimo decennio, non è possibile ipotizzare credibilmente un incremento della popolazione, a meno che non intervengano fattori esogeni di crescita, che in quanto tali non sono prevedibili.

E' tuttavia dimostrato che, nel decennio, si verificherà un fabbisogno di alloggi indotto dalla formazione di nuovi nuclei familiari, oltre che dal recupero di situazioni preesistenti inadeguate, per coabitazione, sovraffollamento e condizioni igienico sanitarie.

Schematizzando le ipotesi avanzate e le relative stime delle componenti principali, il fabbisogno residenziale complessivo risulta indicato nella tabella successiva.

**A tali valori sono state sottratte le 1.675 stanze realizzate dal 1992 al 1998.**

Piano di Inquadramento

Comune di Saronno

**Ipotesi di quantificazione del fabbisogno complessivo**

<b>Fabbisogno pregresso 1991</b>	eliminazione sovraffollamento	79
	eliminazione coabitazione	568
	adeguamento igienico-sanitario	265
<b>Fabbisogno insorto 1991 - 1998</b>		3.259
<b>Fabbisogno emergente 1998- 2008</b>		4.665
<b>Totale</b>		8.836

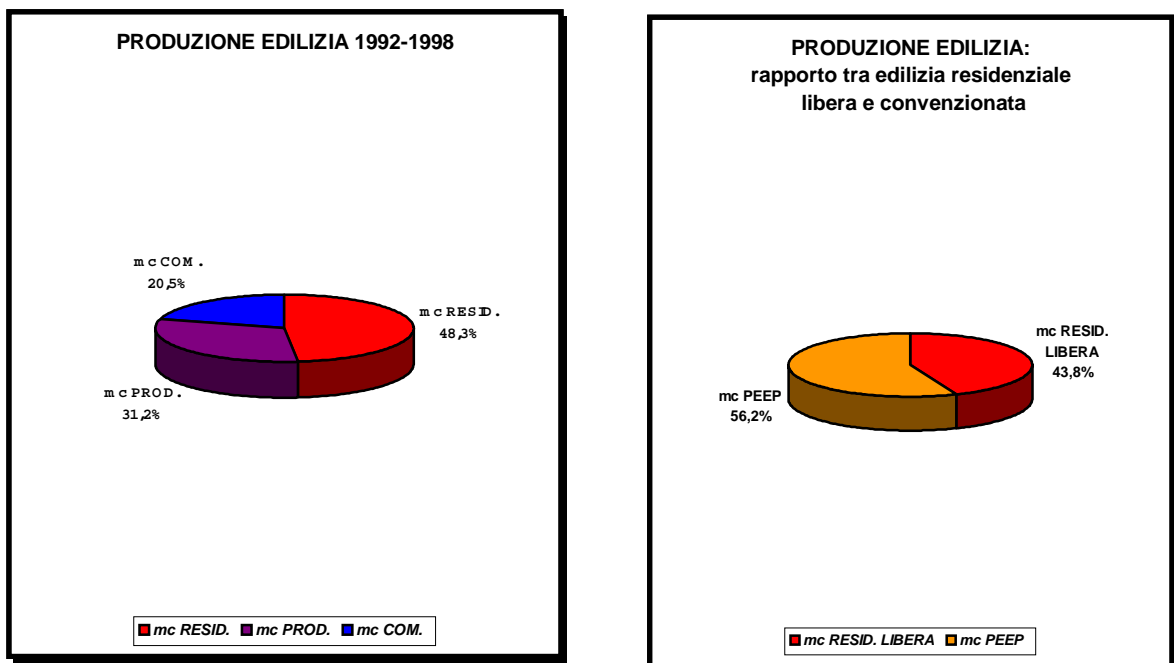
<b>Stanze realizzate tra il 1992 - 1998</b>	1.675
---	-------

<b>Totale fabbisogno residenziale</b>	<b>7.161</b>
---------------------------------------	--------------

### 1.4.3 SVILUPPI RECENTI DEL PATRIMONIO EDILIZIO (1992 – 1998)

Il periodo preso in considerazione nell'analisi dell'andamento complessivo della produzione edilizia va dal 1992 al 1998.

In questi sette anni notiamo una netta prevalenza della produzione edilizia residenziale (167.534 mc) che rappresenta il 48% delle volumetrie totali realizzate.



La disamina della dinamica della produzione edilizia nel **settore industriale** mostra infatti come ci sia stata una flessione costante nel periodo, passando dai 47.140 mc realizzati nel '92 ai 4.525 mc realizzati nel '98. Tale flessione è indice di un raggiunto livello di saturazione dell'offerta di spazi produttivi e dell'apparire di fenomeni di delocalizzazione di attività produttive già presenti sul territorio.

Meno chiara la lettura per ciò che concerne il **settore commerciale**. Osserviamo la presenza di un picco di produzione nel 1992, anno della realizzazione del supermercato Esselunga (via Novara), e l'assenza di nuovi interventi negli anni 1995, 1997, 1998.

Per quanto riguarda lo sviluppo del **settore residenziale** possiamo notare un trend



Piano di Inquadramento

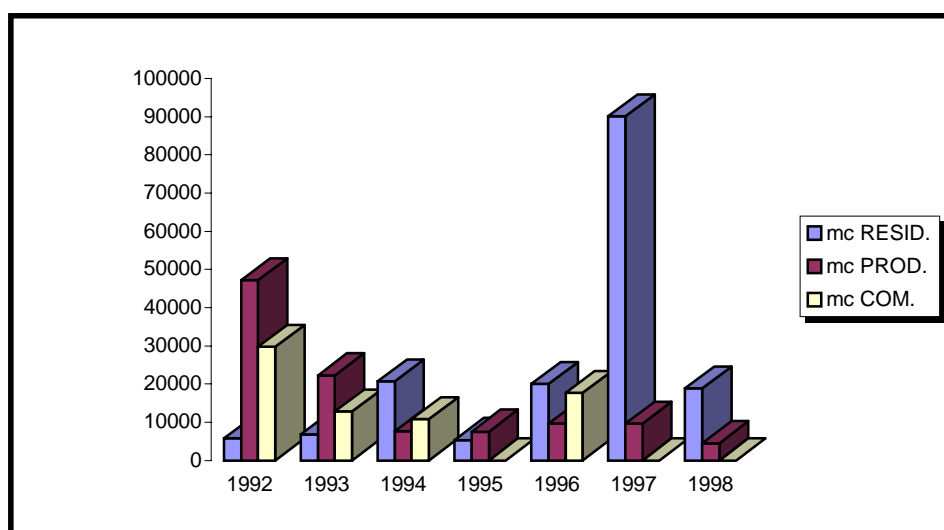
Comune di Saronno

crescente, con una flessione nel 1995 (anno, successivo all'entrata in vigore delle misure di salvaguardia della variante generale, caratterizzato complessivamente da una scarsa produzione edilizia) ed un picco positivo nel 1997, con ben 99.667 mc di residenza. Nella tabelle nel grafico che seguono è illustrato l'andamento della produzione nei tre settori considerati.

**DINAMICA DELLA PRODUZIONE EDILIZIA 1992-1998**

ANNO	mc TOTALE	mc RESID.	mc PROD.	mc COM.	
1992	82616	5788	47140	29688	
1993	41907	6839	22254	12814	
1994	39038	20709	7575	10754	
1995	12837	5358	7479	0	
1996	47211	19982	9596	17633	
1997	99667	90033	9634	0	
1998	23350	18825	4525	0	
<b>TOTALE 92-98</b>	<b>mc</b>	<b>346626</b>	<b>167534</b>	<b>108203</b>	<b>70889</b>
	<b>%</b>	<b>100%</b>	<b>48,3%</b>	<b>31,2%</b>	<b>20,5%</b>

DINAMICA DELLA PRODUZIONE EDILIZIA 1992 -1998



Piano di Inquadramento

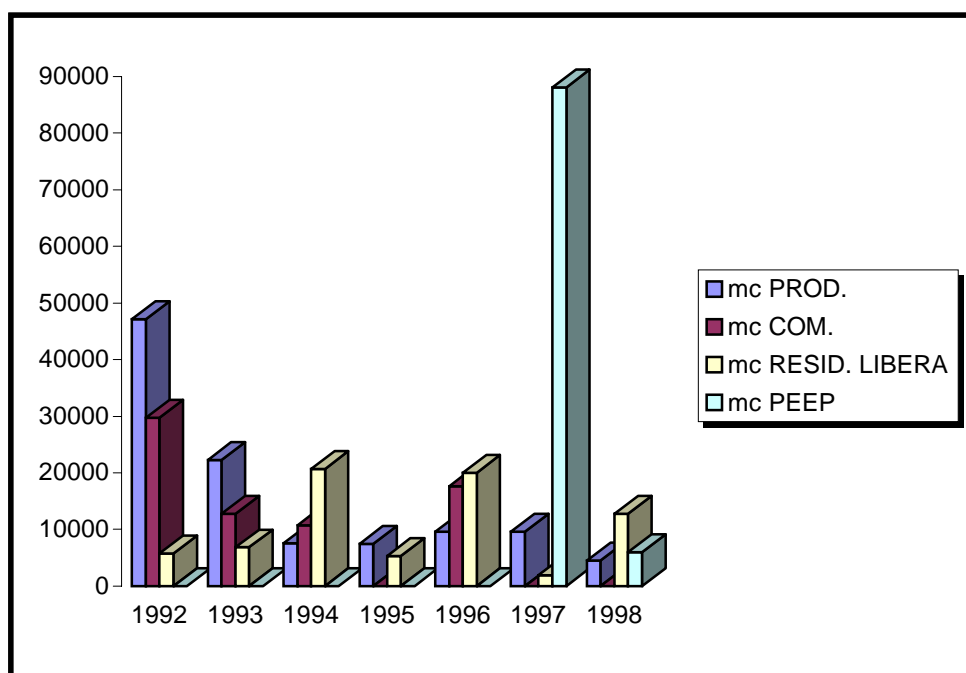
Comune di Saronno

Per meglio comprendere le motivazioni sottese all'andamento della produzione residenziale è interessante rilevare che **il 56% della volumetria realizzata** in questo settore è costituito da **edilizia residenziale convenzionata**.

**PRODUZIONE EDILIZIA 1992-1998: rapporto tra edilizia residenziale libera e convenzionata**

ANNO		mc TOTALE	mc RESID. LIBERA	mc PEEP
1992		5788	5788	0
1993		6839	6839	0
1994		20709	20709	0
1995		5358	5358	0
1996		19982	19982	0
1997		90033	1933	88100
1998		18825	12825	6000
<b>TOTALE</b> <b>92-98</b>	mc	<b>167534</b>	<b>73434</b>	<b>94100</b>
	%	<b>100%</b>	<b>43,8%</b>	<b>56,2%</b>

**DINAMICA DELLA PRODUZIONE EDILIZIA 1992-1998 – distinzione tra produzione residenziale libera e convenzionata.**



## Piano di Inquadramento

---

Comune di Saronno

Come possiamo notare il picco di produzione edilizia residenziale del 1997 è dovuto quasi esclusivamente a realizzazioni di edilizia convenzionata, non presenti dal 1992 al 1996. Infatti sono stati avviati in quell'anno cinque comparti di edilizia residenziale pubblica (via Donati, via Brianza, via Giuliani, via Lucini, via Sampietro).

## 1.5 LE ATTREZZATURE PUBBLICHE ED IL VERDE

La redazione della variante generale del PRG ha costituito l'occasione per definire un bilancio della dotazione degli spazi e delle attrezzature destinati alle attività sociali, ricreative e sportive, scolastiche e culturali, della quantità dei parcheggi e della loro sufficienza nell'ambito del territorio comunale. La disponibilità di tale bilancio, effettuato in adempimento al preciso obbligo di relazionare le dotazioni della città pubblica con il calcolo della capacità insediativa del nuovo strumento urbanistico, ha consentito inoltre di mettere a fuoco, mediante una rilettura in chiave qualitativa del sistema, gli elementi qualificanti dello stesso, le sue potenzialità di sviluppo, le criticità da affrontare in termini progettuali per garantire un'offerta soddisfacente di servizi e di spazi, al di là delle mere esigenze di conformità formale.

Nei paragrafi che seguono si dà conto della situazione esistente e delle previsioni vigenti per il settore, che, nella chiave di lettura indicata, sono state perciò ricondotte ad **ambiti urbani significativi** per localizzazione, densità di attrezzature presenti e per potenzialità di acquisizione di nuovi spazi. Tali ambiti rappresentano anche i rispettivi campi di applicazione delle proposte formulate nella seconda parte del presente Documento finalizzate alla definizione di una rete di luoghi fruibile, rispondente ai fabbisogni ed appoggiata sui capisaldi individuati.

In allegato è riportato invece il prospetto analitico delle superfici destinate a standard dal PRG vigente, aggiornato con le variazioni introdotte dalle varianti parziali intervenute.

### 1.5.1 IL VERDE DI RILEVANZA TERRITORIALE

La Variante generale al piano regolatore fonda la proposta per il disegno della città pubblica sul riconoscimento e la valorizzazione di alcuni elementi strutturali, in parte già anticipati al paragrafo 1.1.2.

Per ciò che riguarda il verde di rilevanza territoriale, si profila la definizione di “**corridoi ecologici**”, aree libere di consistente dimensione che si caratterizzano come residuali del processo di espansione dei centri edificati che ha determinato in molti punti del territorio la saldatura dell'urbanizzazione con i Comuni contermini e di cui, perciò, si pone la questione della salvaguardia nella loro integrità, a difesa del mantenimento di ampi varchi nel

costruito e di un conseguente equilibrio sotto il profilo dei carichi ambientali compatibili.

Come si è già detto, tali aree sono rappresentate essenzialmente da quelle, a nord del territorio comunale, interessate dalla previsione del Parco di interesse sovracomunale del Lura, già riconosciute con provvedimento regionale (Del. G.R. 24/11/95 n° 311, L.R. 16/9/96 n° 26) e dalle estese zone F individuate lungo i margini orientali del confine comunale, anch'esse con una rilevanza intercomunale, con la funzione di definire un parco territoriale tra il nucleo abitato di Saronno e quelli di Cogliate, Ceriano Laghetto e Solaro, speculari all'esistente Parco delle Groane.

La consistenza quantitativa delle aree comprese nel Parco del Lura è di 150.000 mq, mentre le zone F ad est dell'aggregato urbano misurano complessivamente circa 1.159.000 mq.

Alle aree direttamente interessate dalle ricordate previsioni possono inoltre essere connessi alcuni ambiti, di dimensioni limitate poste ai margini del tessuto urbanizzato, destinati a standard di livello comunale che, per la loro ubicazione, rappresentano luoghi di transizione tra città e campagna, e che perciò si qualificano come particolarmente necessitanti di attenzione nella definizione progettuale del verde. Si fa, ad esempio, riferimento ai poco percepibili ma ambientalmente rilevanti varchi inedificati lungo il corso del Lura, nella parte del suo corso già interna al centro abitato.

Completa il quadro del grande sistema del verde la previsione di un esteso **parco urbano centrale** da realizzare nell'ambito dell'intervento di trasformazione delle aree industriali dismesse a ridosso della ferrovia. Nonostante la caratterizzazione urbana di una tale previsione, si evidenzia che per la dimensione della stessa, per la sua localizzazione particolarmente strategica e per i suoi rapporti con il centro storico, essa incide in larga misura anche sul più complessivo assetto territoriale e sui più generali equilibri del sistema insediativo.

La previsione del parco centrale è legata all'attuazione della zona B6.2 secondo il dispositivo dell'articolo 26 delle NTA vigenti che prevede il coordinamento della progettazione con il comparto della zona SP1, mediante un Piano d'inquadramento che individui la viabilità e la distribuzione degli standard urbanistici, di cui almeno l'85% - pari al 51% della S.T. – da destinare a verde pubblico attrezzato.

## **1.5.2 CARATTERIZZAZIONE E VOCAZIONI DI ALCUNI AMBITI URBANI SIGNIFICATIVI DEL SISTEMA DEI SERVIZI E DEL VERDE DIFFUSO**

Il riconoscimento delle specifiche vocazioni dei diversi settori urbani consente di valorizzare al meglio, l'insieme delle aree verdi ed i plessi delle attrezzature pubbliche esistenti che, pur in un bilancio quantitativo soddisfacente (cfr. l'allegato elenco delle aree di standard urbanistico e delle zone F del PRG vigente) si presentano tuttavia spesso frammentati, scollegati e non pienamente fruibili in un sistema integrato.

L'articolazione minuta delle aree verdi e delle attrezzature pubbliche e la loro distribuzione sul territorio, in relazione agli insediamenti residenziali, devono infatti, in una corretta impostazione, tendere alla ricucitura degli spazi esistenti o potenzialmente utilizzabili all'interno del territorio comunale, mediante la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali e la progettazione di dettaglio di luoghi strategici.

In questa direzione si colloca la lettura qui operata della qualificazione di alcune parti urbane particolarmente significative per presenza e qualità delle dotazioni di verde e attrezzature, che nella situazione attuale non esplicano tuttavia tutte le loro potenzialità e che, pertanto, si prestano a costituire campo di sperimentazione per l'applicazione della programmazione integrata sulla progettazione dello spazio pubblico.

### **1.5.2.1 Cultura e istruzione superiore. L'ambito dell'ovest**

Nell'ambito nord occidentale che si estende, oltre il tracciato ferroviario, dalla via Legnanino al ramo della linea Milano-Novara sono localizzate alcune tra le più importanti attrezzature comunali di carattere culturale, civile e religioso.

L'ingresso al centro di Saronno dall'Autostrada avviene mediante **l'asta via Novara-via I Maggio**, lungo la quale si collocano: il complesso del **Teatro Giuditta Pasta** e della **Biblioteca comunale**, ospitata nell'edificio storico della "Casa Morandi", il **Tribunale**, all'angolo con la via Varese, e l'area verde adibita a feste e spettacoli all'aperto di via I maggio.

Da tale spina si articolano poi, a sud, il servizio della **Posta centrale**, con il relativo parcheggio in comune con il Tribunale e un'ampia area libera retrostante, di proprietà pubblica ma ancora inutilizzata, e, a nord, l'insieme del **Collegio Arcivescovile**, del **Santuario** della Beata Vergine e delle attrezzature scolastiche collocate a ridosso del viale Santuario (**la scuola media Aldo Moro, il Seminario** e al di là della barriera ferroviaria, **il liceo Classico**).

La quantità e la rilevanza delle attrezzature presenti potrebbe indurre a qualificare questo ambito come una realtà particolarmente pregevole nel complesso, ma le condizioni generali dell'accessibilità, le **limitazioni alla fruibilità pedonale** derivanti dalla presenza di trafficati assi di scorrimento viabilistico, **la scarsa qualità dello spazio pubblico di connettivo**, i problemi connessi alla **insufficienza della dotazione di parcheggi**, con il conseguente fenomeno dell'invasione degli spazi pedonali per la sosta abusiva, determinano un sottoutilizzo delle potenzialità e una cattiva percezione delle dotazioni esistenti.

Ciascuna delle funzioni presenti in questo ambito rappresenta al contempo un elemento di eccellenza nell'ambito delle attrezzature della città pubblica ed un polo attrattore di utenza variamente articolata nell'arco della giornata e della settimana. Seguendo l'approccio analitico della qualità prestazionale, emergono quindi due ordini di considerazioni.

La separatezza di tali poli e la frammentarietà degli spazi così come sono oggi configurati costituisce il limite per una piena integrazione, anche temporale, della fruizione dei servizi.

L'articolazione delle diverse fasce di utenza, che si caratterizzano per forme di trasporto e accessibilità diversificate (automobilistico, pedonale, ciclabile) necessita inoltre di un ripensamento generale sulla loro conciliabilità e di una valutazione sulla loro effettiva necessità di compresenza o, più opportunamente, sulla selezione delle forme di accesso in rapporto alle specifiche caratteristiche del servizio e dell'utenza servita.

#### **1.5.2.2 Ricreazione e attività sportive. L'ambito dell'est**

Il comparto sud-orientale che si estende **dalla via Miola a via Cattaneo** rappresenta l'altro ambito di grande valore sotto il profilo delle dotazioni della città pubblica.

La caratterizzazione di questo ambito e la vocazione che ne deriva è relativa alle attività dedicate alla ricreazione, allo sport ed al tempo libero. In un quadrilatero di circa 53.000 mq sono infatti concentrati lo **stadio comunale**, la **piscina**, una serie di **impianti sportivi** per il gioco del calcetto, del tennis e delle bocce, nonché due **scuole dell'obbligo (la elementare Pizzigoni e la ex scuola media di Via Biffi)** e le loro relative aree verdi.

Ad una tale densità di attrezzature si accompagnano tuttavia anche in questo ambito una serie di problemi legati all'accessibilità, al traffico ed agli spazi di connettivo, uniti ad altre specifiche problematiche connesse a carenze proprie degli impianti o, meglio, al loro parziale non adeguamento all'evoluzione della modificazioni dell'utenza.

Per ciò che riguarda la **questione dell'accessibilità**, si evidenzia in particolare la cesura rappresentata dall'asse via Piave-Miola-Larga sulla quale si riversa tutto il traffico di attraversamento in direzione nord-sud.

La congestione generata dal convogliamento sull'arteria - dalle caratteristiche geometriche e tipologiche di tipo urbano (sezione stradale contenuta, frequenza degli accessi carrai, frequenza delle intersezioni semaforizzate, ecc.) – dei flussi di attraversamento locali e di quelli da e per i Comuni posti a settentrione e meridione di Saronno costituisce un problema di difficile soluzione per l'impossibilità di individuare realistiche alternative di tracciato. La situazione risulta inoltre significativamente interessata dalla previsione del **sottopasso di via Piave** al ramo ferroviario Saronno – Seregno (intervento connesso al programmato potenziamento della stessa linea da parte delle F.N.M.).

Relativamente invece al possibile potenziamento delle attrezzature esistenti, si segnalano in particolare:

- la **ristrutturazione** in corso della **scuola elementare Pizzigoni**;
- la proposta di completare il plesso della piscina con un **impianto natatorio all'aperto**;
- l'esigenza di riorganizzare le **aree verdi** delle attrezzature esistenti, al fine di renderle maggiormente fruibili e integrate;
- l'opportunità di recuperare maggiori dotazioni di **parcheeggi** per lo stadio, localizzati in



## Piano di Inquadramento

---

Comune di Saronno

modo tale da essere utilizzati, nell'arco del giorno e della settimana, a servizio degli insediamenti residenziali al contorno.

**Allegato Elenco delle aree di standard urbanistico e delle zone F del PRG vigente e della variante in itinere**

## **2.1 I CONTENUTI GENERALI DEL DOCUMENTO PROGRAMMATICO**

### **2.1.1 IDENTITÀ LOCALE E QUALITÀ URBANA COME INDIRIZZI PRIORITARI DELLA PIANIFICAZIONE INTEGRATA**

Come illustrato nella prima parte, la città di Saronno costituisce, per condizioni localizzative, infrastrutturali e degli insediamenti, un "polo" di riferimento per circa 120.000 persone, variamente distribuite tra il capoluogo ed una decina di comuni contermini che sommano un potenziale di utenti urbani stimabile in circa 85.000 unità.

Se sotto il profilo amministrativo, Saronno si situa alla convergenza tra la Provincia di Varese, la Provincia di Milano e la Provincia di Como, dal punto di vista fisico e relazionale, la sua area urbana si caratterizza come fortemente integrata all'area metropolitana milanese.

In questo quadro è da evidenziare che il settore settentrionale dell'area metropolitana milanese si presenta oggi come un tessuto urbanizzato denso ed in gran parte indifferenziato, carico di problemi ambientali e infrastrutturali, ma in cui è tuttavia possibile riconoscere significative specificità delle Comunità locali, per le quali si pone la necessità di rifondare le basi di sviluppo sulla riorganizzazione e sulla trasformazione in senso qualitativo degli insediamenti esistenti.

Le condizioni generali dell'ambiente metropolitano delineano infatti uno scenario di risorse scarse e di una crescita che appare sempre più contingentata e guidata da logiche di localizzazione molto diverse da quelle del passato, all'interno delle quali si rafforza l'importanza, nelle scelte insediative della popolazione e delle imprese, di vantaggi comparati quali quelli legati alle condizioni locali dell'ambiente, all'immagine e all'identità storica e culturale degli spazi fisici.

La pianificazione integrata tenderà pertanto alla valorizzazione dei fattori di specificità di Saronno, costituiti dall'eccellenza delle condizioni di accessibilità e dall'esistenza di una radicata vocazione produttiva, ed alle potenzialità di sviluppo ad essi collegate.

Se, da una parte, i caratteri e le vocazioni locali costituiscono i fattori di una riaffermata

centralità, dall'altra, risulta comunque essenziale un'attività di interazione istituzionale per affrontare questioni di scala sovralocale, come il sistema dei parchi e del verde e quello delle infrastrutture per la mobilità, per le quali risulta anacronistico e del tutto inadeguato l'intervento mediante i soli strumenti urbanistici tradizionali.

Nel contesto così delineato, la condizione del territorio di Saronno evidenzia una situazione nel complesso positiva sotto il profilo dei livelli di urbanizzazione raggiunti, delle densità insediative e del rapporto tra spazio costruito e aree libere. I parametri quantitativi che esprimono sinteticamente tali profili non sono tuttavia sufficienti a descrivere una realtà articolata, dinamica e connotata da differenziazioni al suo interno, per affrontare la quale lo strumento della programmazione integrata appare particolarmente coerente ed efficace.

Dalle considerazioni che precedono sono scaturiti gli obiettivi e le linee guida della programmazione integrata che, come sarà meglio dettagliato nei successivi paragrafi, sono tutti riconducibili ad un indirizzo di **riqualificazione dell'ambiente urbano**, inteso in un'accezione ampia, comprendente la dotazione ed il progetto degli spazi pubblici, del verde e dei servizi, ma anche la caratterizzazione dei tessuti edificati, l'immagine della città nel suo complesso, la sua funzionalità per la popolazione ed il sistema delle imprese insediati ed il suo peso socioeconomico in rapporto con il contesto territoriale generale e con i comuni contermini in particolare.

A tale indirizzo sono pertanto informati sia le proposte per la città pubblica che la programmazione di intervento dei privati, in un approccio unitario e coordinato che costituisce il connotato essenziale della pianificazione integrata.

### 2.1.2 LA RILEVANZA STRATEGICA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E LE POSSIBILITÀ DI INTERVENTO NEL SETTORE MEDIANTE LA PIANIFICAZIONE INTEGRATA

Le infrastrutture per la mobilità costituiscono componenti strutturali della città, sia per la loro consistenza fisica, sia per le loro ricadute funzionali e per il loro impatto sull'ambiente fisico. La programmazione in questo settore risulta pertanto particolarmente incisiva per la definizione di interventi di rilievo sugli assetti insediativi ed, in tal senso, è quanto mai opportuno coordinare politiche e scelte operative settoriali nel più vasto quadro della programmazione integrata.

Come altri settori di intervento, quali il sistema dei parchi e del verde, quello delle infrastrutture per la mobilità rappresenta inoltre un argomento per il quale è necessario, e costituisce presupposto essenziale ad una corretta e realistica programmazione degli interventi a livello locale, ponderare ogni decisione in una prospettiva di scala sovracomunale e intensificare l'interazione delle relazioni tra i vari soggetti pubblici in cui sono frammentati le competenze ed i poteri decisionali in materia.

Effettuata una ricognizione sui principali programmi e progetti posti in essere dai vari enti cointeressati, sono stati così riconsiderati, alla luce delle rinnovate possibilità d'intervento che si sono aperte con la L.R. 9/99, gli obiettivi di sviluppo di medio-lungo periodo e le linee di forza del ridisegno della rete della mobilità comunale assunti nel Piano generale del traffico urbano.

La programmazione integrata raccoglie così le indicazioni provenienti dagli enti **sovraordinati** e dal **PGTU** ed opera una valutazione di compatibilità e congruità alla luce delle più generali prospettive di sviluppo urbanistico delineate, finalizzando gli interventi infrastrutturali all'obiettivo complessivo di riqualificazione assunto per la città.

E' il caso in particolare dell'intervento prefigurato per il **sottopasso alla sede ferroviaria** in corrispondenza della stazione di **Saronno Centro** che, oltre a costituire un importante nodo per la mobilità cittadina, possiede un respiro più ampio, con il ridisegno dello spazio pubblico di un'intera zona, la soluzione del problema **dell'attestazione delle autolinee** e l'allocatione di funzioni pregiate in grado di indurre anche una maggior vivacità al tessuto delle attività commerciali dell'intorno, e che dovrà coinvolgere, in un

percorso progettuale e finanziario articolato, le Ferrovie Nord Milano, i concessionari del trasporto su gomma, eventuali altri soggetti privati e, per l'apporto del finanziamento pubblico, la Regione Lombardia.

Con riferimento a tale intervento, è immediatamente percepibile il potenziale di innovazione della programmazione integrata non solo riguardo ai contenuti ma anche al metodo ed alle procedure, intendendo tali termini nella loro accezione più estesa non come prassi burocratica ma come processi di costruzione delle scelte. Il metodo della contestuale elaborazione sui diversi piani dell'insieme della città e delle sue parti ed, ancora, sul rapporto tra queste e la dimensione sovracomunale, è stato efficacemente utilizzato nella redazione di molti piani degli ultimi anni. Anche a Saronno è emersa la necessità di contributi di natura progettuale e, proprio con riferimento alla valenza fortemente strategica degli interventi sulla mobilità, sono stati compiuti approfondimenti connessi a situazioni particolarmente problematiche o rappresentative di puntuali occasioni di disegno urbano di dettaglio.

In questa prospettiva va inquadrata anche la particolare attenzione riservata ad altri interventi di adeguamento e potenziamento degli impianti ferroviari, connessi in particolare alla eliminazione dei passaggi a livello, il cui inserimento nel tessuto edificato rende necessarie numerose verifiche puntuali.

Le proposte vagliate dalla programmazione integrata nel settore della viabilità si riferiscono al quadro complessivo delineato dal PGTU e dal **modello generale della circolazione** in esso contenuto. Il modello di riferimento prefigurato si fonda essenzialmente sul convogliamento dei flussi intercomunali sugli **assi principali** sia per ciò che riguarda il **traffico nord-sud** che per ciò che concerne la **direzione est-ovest**, rinforzata mediante la realizzazione della nuova trasversale del **prolungamento del viale Lombardia** fino alla S.S.233 viale Europa.

La soluzione delle connessioni dei tracciati urbani principali con la viabilità di scala superiore presente all'interno del territorio comunale rappresenta un altro fondamentale obiettivo assunto dalla pianificazione di settore. Sotto questo profilo, sono stati perciò riconsiderati i **nessi degli assi fondamentali** (Autostrada Milano-Laghi, S.S.233 Viale

Europa, Viale Lombardia, Via Varese) **con la rete urbana di distribuzione**, valutando corrispettivamente in senso fortemente positivo le potenzialità, in termini di accessibilità, conferite alle aree interessate dagli interventi infrastrutturali previsti (rotonde, adeguamenti delle sedi stradali, altre misure per la scorrevolezza del traffico). La programmazione integrata considera perciò con particolare attenzione gli ambiti circostanti o collocati in relazione funzionale con i nuovi nodi prefigurati dal P.G.T.U. in cui, pervenendo a soluzione alcuni problemi di ingente impatto sul tessuto urbano e sull'ambiente, si concentrano ulteriori occasioni di riqualificazione e riorganizzazione degli insediamenti.

Tra tali ambiti un particolare rilievo assume quello dell'ingresso in città dallo svincolo autostradale, che, per le caratteristiche geometriche dello svincolo stesso e delle sedi viarie di approdo, per i livelli di traffico raggiunti (i flussi in ingresso città da viale Lazzaroni arrivano nella punta della mattina a 1450 veicoli/ora), per la sovrapposizione funzionale con il flussi di attraversamento locale, rappresenta uno dei punti più problematici della mobilità urbana. La sua soluzione si fa sempre più urgente e costituisce inoltre una pre-condizione molto importante per il pieno raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione prefigurati per il settore ovest del territorio comunale. Anche in questo caso, come per quello già segnalato della revisione del sistema di accesso alla stazione di Saronno centro, gli interventi sulla viabilità dovranno necessariamente integrarsi con gli sviluppi e le previsioni insediative sia in territorio di Saronno che in quello di Uboldo e la loro attuazione dovrà essere attenta nel coordinare la pluralità dei soggetti coinvolti nelle trasformazioni.

### **2.1.3 IL VERDE E LE ATTREZZATURE PUBBLICHE QUALI RISORSE ESSENZIALI PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AMBIENTE URBANO**

La dotazione degli spazi aperti e del verde urbano, l'offerta di servizi e attrezzature per la collettività, la loro integrazione in un sistema di più vasta scala articolato e costituito da elementi di dimensione e ruolo differenziati ma connessi fisicamente e percettivamente, rappresentano temi di essenziale importanza ai fini del disegno di riqualificazione complessiva della città e che, come già evidenziato per il sistema della mobilità, vedono l'Amministrazione impegnata di concerto con una pluralità di soggetti pubblici (i comuni confinanti, la Provincia, la Regione, per ciò che riguarda in particolare gli aspetti istituzionali, procedurali e finanziari).

Su questi temi è stata formulata, con il Piano regolatore generale, una ipotesi di revisione complessiva fondata sul riconoscimento e la valorizzazione di alcuni **elementi strutturali**, in parte già anticipati ai paragrafi 1.1.2 e 1.5: **il Parco di interesse sovracomunale del Lura** a nord; **le aree destinate a zona F lungo i margini orientali** del confine comunale, anch'esse con una rilevanza intercomunale, con la funzione di definire un parco territoriale tra il nucleo abitato di Saronno e quelli di Cogliate, Ceriano Laghetto e Solaro, speculare all'esistente Parco delle Groane; **il grande parco urbano centrale** da realizzare nell'ambito dell'intervento di trasformazione delle aree industriali dismesse a ridosso della ferrovia.

Per ciò che riguarda l'articolazione minuta delle aree verdi e delle attrezzature pubbliche, la corretta impostazione di un impianto appoggiato sui capisaldi sopra richiamati, che tende alla ricucitura di tutte le aree esistenti o potenzialmente utilizzabili all'interno del territorio comunale, si scontra con le necessità di conformità formale e quantitativa agli standard urbanistici. Se sotto quest'ultimo profilo, infatti, Saronno può vantare una situazione positiva e soddisfacente se comparata ad altre di comuni di dimensione analoga nell'area metropolitana, la mera verifica formale delle quantità non esaurisce tutte le problematiche connesse alla creazione di una rete di spazi e di servizi fruibile e rispondente ai fabbisogni, ai fini della quale risulta invece indispensabile sviluppare gli aspetti progettuali, ponendo le basi, in termini di analisi della domanda e



valutazione delle risorse, per un ridisegno realistico ed organico delle localizzazioni e delle caratteristiche prestazionali.

In aperta discordanza con una concezione quantitativa e meramente burocratica della questione, la programmazione integrata può contribuire in maniera significativa ad un disegno della “città pubblica” -espressione con la quale si intende indicare l’insieme degli spazi che costituiscono il supporto fisico all’offerta di tutti i servizi di carattere sociale forniti ai cittadini- articolato su un sistema di aree e attrezzature costruite, fisicamente e funzionalmente interconnesse che, a partire dal riconoscimento delle specifiche vocazioni dei diversi settori urbani illustrate al paragrafo 1.5.2 e dalla sostanziale conferma dell’impianto territoriale prefigurato dal PRG sopra richiamato, consenta di valorizzare al meglio, mediante la realizzazione di corridoi e la progettazione di dettaglio di luoghi strategici, l’insieme delle aree verdi, i plessi delle attrezzature pubbliche esistenti e le loro necessarie integrazioni, i poco percepibili ma ambientalmente rilevanti varchi inedificati lungo il corso del Lura ed i più vasti ambiti di parco previsti nella zona settentrionale e orientale del territorio comunale.

La questione del verde si integra inoltre con i temi, di respiro locale e sovralocale, della **riqualificazione delle aree periurbane**, del ridisegno dei margini del costruito e del contenimento del consumo di suolo a fini edificatori.

A questo riguardo particolarmente significativa appare la prospettiva, già assunta dal piano regolatore generale, di limitazione d'uso in senso edificatorio delle risorse territoriali attualmente disponibili. In linea con tale indirizzo, la programmazione integrata opera una attenta ponderazione dei futuri sviluppi edilizi alla luce delle articolate dinamiche dei fabbisogni illustrate al capitolo 1.4. Se nel complesso, si è inteso confermare la scelta di contenimento della crescita, privilegiando la trasformazione di aree già edificate e fisicamente degradate o funzionalmente obsolete, le specifiche linee di azione circa lo sviluppo degli insediamenti vengono ridefinite, ai par. 2.1.4 e 2.2.3, in rapporto alle caratteristiche delle aree, alla loro localizzazione e infrastrutturazione, al grado di densificazione raggiunto nelle diverse zone edificate al contorno ed alla contiguità con ambiti di parchi o di attrezzature pubbliche.

#### 2.1.4 GLI INDIRIZZI PER LO SVILUPPO EDILIZIO: RIUSO E MIGLIORAMENTO DELLA CITTÀ ESISTENTE E CONTENIMENTO DELLE PREVISIONI DI NUOVI INSEDIAMENTI

Gli indirizzi della programmazione integrata per il sistema degli insediamenti si fondano sulla lettura operata della situazione locale e delle sue problematiche specifiche, collocata alla luce delle considerazioni svolte in precedenza sulle logiche di **competitività in atto tra i diversi poli del settore metropolitano nord orientale** e sul ruolo di Saronno, con le sue vocazioni, all'interno di tali logiche. In questo quadro, l'indirizzo complessivo di riqualificazione dell'ambiente urbano, che informa tutti i settori dell'azione urbanistica, è assunto ai fini di un generale miglioramento della qualità di vita dei cittadini ma anche in funzione della **promozione della città** all'interno di una rete metropolitana che si dimostra sempre più selettiva.

Il tipo di sviluppo recente mostra ciascuna comunità locale impegnata ad attrarre quote dei sempre più scarsi investimenti disponibili, ed in tale competizione una sempre maggior importanza assumono fattori localizzativi non più riconducibili a quelli tradizionali: se l'accessibilità risulta ancora uno dei principali fattori, appaiono tuttavia non meno rilevanti le cosiddette *amenities*, sostanzialmente rappresentate dalla gradevolezza dell'ambiente e dall'offerta di dotazioni di carattere urbano.

La consapevolezza della eccellente posizione di Saronno nel quadro dell'accessibilità metropolitana, del suo livello di infrastrutturazione e della consistenza della sua base economica e sociale giustifica e rende realistico l'ambizioso obiettivo di assegnare un nuovo ruolo alla città quale nodo nella rete metropolitana, ma tale obiettivo implica necessariamente una riconsiderazione del suo sviluppo insediativo in termini di qualità e su questo terreno dovranno misurarsi gli interventi della programmazione integrata.

Il ricorso alla programmazione integrata risulta particolarmente opportuno per rispondere adeguatamente alla rapidità delle trasformazioni in atto ed alle novità che esse determinano sull'assetto urbano: la sua applicazione presuppone infatti il riconoscimento di diverse scale di problemi e di una graduazione delle possibilità di intervento in rapporto alle potenzialità di trasformazione delle diverse parti della città. Richiamando la distinzione anticipata nella premessa al presente Documento, si possono riconoscere **due tipologie di interventi**: quelli in ambito di **routine, di risistemazione e limitati completamenti**, e

quelli invece di **riassetto complessivo o di nuova edificazione di significativa incidenza urbanistica**. Da tale distinzione deriva la necessità di assumere procedure formali separate: per la gran parte delle zone costruite, per tutti i contesti non suscettibili di pesanti interventi di riordino fisico e funzionale, la regolamentazione dell'attività edificatoria trova adeguata disciplina nelle norme per le zone di completamento del piano regolatore che consentano i fisiologici adeguamenti del tessuto edificato, residenziale o produttivo; alcune aree industriali disattivate localizzate in posizioni centrali strategiche insieme alle residue aree libere all'interno o ai margini dell'urbanizzato costituiscono invece occasioni significative, in termini di ubicazione e relazioni con il contesto, di produzione di qualità urbana, che necessitano pertanto di strumenti di pianificazione attuativa adeguati a guidare il più generale disegno di riqualificazione della città.

Tali ambiti si qualificano infatti tra le **componenti maggiormente deputate a contribuire al complessivo miglioramento dell'ambiente e delle condizioni d'uso della città** e, mediante l'applicazione della programmazione integrata, su di esse può essere in gran parte scaricato l'onere di realizzazione delle nuove dotazioni pubbliche necessarie al perseguimento degli obiettivi assunti per l'intero territorio comunale.

All'esigenza di dar risposta alle proposte di trasformazione avanzate nell'ambito delle opportunità aperte dalla L.R.9/99, è stata perciò associata la considerazione del contributo da queste apportabile in termini di valorizzazione locale e sono stati assunti criteri di valutazione, più dettagliatamente descritti nel paragrafo 2.2.3 sugli specifici ambiti di intervento, connessi all'ubicazione, al rapporto con il contesto, alle relazioni con il sistema delle attrezzature pubbliche e con i più vasti ambiti dei parchi.

Con riferimento, infine ma non ultima, alla questione degli **usi della città** e della **disciplina delle destinazioni** consentite, si è assunto in termini generali, ed in sintonia con una delle connotazioni essenziali della L.R.9/99, di non predefinire categorie rigide e regimi di preclusione eccessivamente selettivi nelle diverse zone, sposando un'idea di città che trae la sua ricchezza dalla compresenza e dalla interazione di molte componenti funzionali.

Con particolare riferimento agli insediamenti non residenziali, infatti, è stata posta attenzione nel preordinare previsioni a utilizzi non banali, tali da qualificarsi in termini

strategici e da generare fenomeni consistenti di indotto per l'intera città.

## **2.2 PIANIFICAZIONE INTEGRATA E SETTORI DI INTERVENTO**

### **2.2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO E PRIORITÀ PER IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ**

L'accessibilità rappresenta, come più volte richiamato, una grande risorsa per lo sviluppo e la promozione di una maggior qualità urbana a Saronno. Presupposto essenziale ad una corretta e realistica programmazione degli interventi a livello locale è, come detto, inquadrare ogni decisione alla scala sovracomunale e intensificare le relazioni con i diversi soggetti pubblici in cui sono frammentati le competenze ed i poteri decisionali in materia.

Sulla trama larga dei principali programmi e progetti di scala sovracomunale sono stati definiti, nel Piano generale del traffico urbano, gli obiettivi di sviluppo di medio-lungo periodo e le linee di forza del ridisegno della rete della mobilità comunale.

Come anticipato al paragrafo 2.1.2, le proposte vagliate dalla programmazione integrata nel settore della viabilità si riferiscono al quadro complessivo delineato dal PGTU e dal modello generale della circolazione in esso contenuto. In questo capitolo ne vengono pertanto riconsiderati, alla luce delle rinnovate possibilità d'intervento che si sono aperte con la L.R. 9/99, i principali contenuti rilevanti sotto il più generale profilo della riorganizzazione degli insediamenti.

Ad essi si aggiunge la considerazione, evidenziata al paragrafo 2.1.2, dei nodi di connessione della viabilità urbana con la rete di grande scorrimento -le radiali dell'Autostrada Milano-Laghi e della S.S.233 Viale Europa e la trasversale di Viale Lombardia - con un particolare riferimento alla non più rimandabile questione dell'accesso in città dall'autostrada. Come già evidenziato, l'ingresso dallo svincolo autostradale rappresenta uno dei nodi di maggior criticità della mobilità urbana e la sua soluzione una componente essenziale per la riqualificazione del settore occidentale del territorio comunale. Nell'intorno dello svincolo si stanno tuttavia verificando una serie di eventi territoriali che si qualificano come opportunità di riorganizzazione dell'assetto insediativo - se adeguatamente coordinati, anche viabilistico- e che lasciano ben sperare circa il ricorso alla programmazione integrata quale, appunto, strumento di coordinamento. Gli eventi cui si fa riferimento sono la localizzazione della nuova Caserma dei Vigili del Fuoco, di cui

valutare il progetto in relazione al disegno complessivo di riorganizzazione, la ridestinazione dei fabbricati dello stabilimento Lazzaroni in Comune di Uboldo, anch'essa da inquadrare in uno schema generale, il potenziamento delle funzioni ricettive, con l'ampliamento e la trasformazione del Motel esistente. Una situazione particolarmente dinamica che vede aumentare la domanda di mobilità e di parcheggio ed il rischio di congestione ma che, se opportunamente contenuta entro i binari di uno strumento di pianificazione integrata, può trovare al suo interno gli spazi per la tanto auspicata soluzione dell'ingresso urbano dalla direttrice autostradale.

### 2.2.1.1 Il nodo della stazione

Richiamando il fondamentale ruolo territoriale del nodo della stazione di Saronno centro in un quadro di accessibilità di scala metropolitana, è altresì essenziale valutare le problematiche poste, in una dimensione locale, dalla **localizzazione e dall'inserimento nel tessuto urbano** dell'approdo ferroviario.

Per affrontare correttamente, ed in un'ottica sistemica, le questioni legate al nodo della stazione ferroviaria si impone preliminarmente la necessità di un'attenta analisi dell'attuale assetto di Piazza Cadorna.

Il contestuale attestamento dei terminali degli autobus urbani, delle autolinee extraurbane e dei taxi, oltre ad altre funzioni ad essi connesse, se da un lato contribuisce a delineare il profilo di "nodo di interscambio" della piazza, dall'altro concorre ad accentuare la congestione e ad abbassarne il livello delle condizioni di vivibilità ed, in generale, di qualità ambientale.

La soluzione che si propone tende ad affrancare il luogo dalla presenza di alcune funzioni, conferendo allo stesso un carattere maggiormente urbano. L'obiettivo da raggiungere è il recupero di un migliore equilibrio nel rapporto delle cosiddette esternalità negative (congestione, rumore, inquinamento, incidentalità), con evidenti benefici in termini economici e del più generale quadro di vita dei cittadini.

**L'interramento di via 1 Maggio**, dall'incrocio con via Varese a via 1 Maggio e la realizzazione nel sottosuolo di una parte del piazzale 1 Maggio di un **parcheggio interrato per gli autobus extraurbani** possono costituire un'interessante opportunità per

il riassetto di piazza Cadorna e per la sistemazione urbanistica di una delle aree di massimo pregio, dal punto di vista monumentale e culturale, della città, con riferimento a quanto evidenziato al paragrafo 1.5.2.1.

Tale ipotesi pone, peraltro, una serie di problemi di diversa natura che richiedono specifici approfondimenti analitici in ordine alla loro fattibilità, da porre allo studio nell'ambito della pianificazione integrata. Tra essi si sottolineano in particolare:

- gli aspetti tecnici connessi alla realizzazione dell'opera (profondità dello scavo per il recupero dell'altezza utile per il transito degli automezzi) e quelli economici (investimento di circa trecento milioni di lire per posto autobus);

- la delicatezza del contesto dell'innesto del sottopasso in corrispondenza dell'attuale incrocio Varese-Novara-1 maggio e quindi in prossimità del Santuario. La riconfigurazione dell'assetto dell'intera area renderebbe, se non necessario, sicuramente opportuno intervenire anche sulla **piazza del Santuario**. Le ipotesi avanzate a riguardo in occasione del Concorso di idee concordano quasi unanimemente sulla limitazione, o addirittura sulla inibizione, al traffico veicolare davanti alla chiesa. I due interventi andrebbero pertanto coordinati in tale direzione;

- le particolari condizioni del sottopasso di via 1 maggio (degrado edilizio, inquinamento acustico e atmosferico, sicurezza), che determinano una vera e propria cesura tra l'area centrale e un ambito in cui, oltre alla residenza, sono ubicati, come già più volte richiamato, una serie di attrattori urbani di rilievo (la Pretura, la Posta centrale, i centri scolastici, il Teatro, la Biblioteca). Di qui la necessità di potenziare e **valorizzare il collegamento con il centro anche per l'utenza "debole" (pedoni e ciclisti)**, offrendo loro una valida alternativa di percorso;

- i vincoli derivanti dalle necessità di manovra degli autobus e dalle caratteristiche della rete viaria nell'ambito considerato. Con riferimento alla viabilità, si pone in particolare la questione della **riprogettazione delle vie Lanino e Legnanino** e dell'incrocio fra quest'ultima e via Varese.

### 2.2.1.2 Gli interventi prioritari per la viabilità

Il miglioramento dell'efficienza della rete viabilistica urbana rappresenta un obiettivo complessivo e largamente condiviso, perseguito sia attraverso strumenti di pianificazione

generale, che implicano anche il coordinamento e la concertazione con diversi livelli istituzionali, sia attraverso una costante e dettagliata azione di monitoraggio e gestione delle criticità locali.

Su questo secondo e molto rilevante versante, nel marzo del 1999 l'Ufficio comunale del Traffico ha elaborato un **documento tecnico** al fine di individuare gli **interventi da attuare nell'ambito della sicurezza stradale di livello urbano**, definendo l'ordine di priorità da assegnare agli interventi stessi. Sono state raccolte tutte le segnalazioni, le interpellanze, le considerazioni riferite al P.G.T.U. giunte all'Amministrazione a partire dal 1997, quando è stato affidato l'incarico di redazione del P.G.T.U fino al marzo 1999, comprese le osservazioni presentate dopo l'adozione del piano.

A ciascun punto oggetto di segnalazione sono stati associati, in relazione alle caratteristiche specifiche delle situazioni e dei contesti analizzati, i parametri (con corrispondente attribuzione di indici numerici) sotto elencati:

- incidentalità
- flussi veicolari
- classificazione stradale
- lunghezza delle strade interessate
- presenza di poli attrattori.

Il prodotto dei singoli parametri determina un valore rappresentativo della **priorità** da associare ad ogni intervento, al fine di valutare la sequenza delle iniziative da porre in essere per il miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'ambito analizzato.

Il risultato delle analisi condotte trova rispondenza con le diagnosi e le strategie del P.G.T.U che prevede interventi di riassetto delle strade e dei nodi di traffico in punti particolari del territorio comunale, agendo anche sul miglioramento della mobilità ciclistica e pedonale.

### **2.2.1.3 I parcheggi urbani**

Il P.G.T.U prevede l'adozione generalizzata, **in tutta l'area centrale**, della **tariffazione della sosta** quale strumento di razionalizzazione e di dissuasione, al fine di diminuire la pressione della domanda di parcheggi e, conseguentemente, di recuperare le superfici occupate dai veicoli privati in sosta ad usi e funzioni più confacenti per le aree centrali



urbane.

L'attuazione di tale politica, contestualmente alla **ristrutturazione del servizio di trasporto pubblico urbano** ed al **miglioramento della mobilità ciclopedonale**, può contribuire in modo rilevante al raggiungimento del principale obiettivo del piano di riduzione del traffico del 25%.

L'Amministrazione Comunale si è perciò dotata di un **Piano Parcheggi** che, coerentemente alle previsioni del P.G.T.U, ha definito una prima ipotesi progettuale in cui sono stati valutati i fattori di cambiamento delle caratteristiche della sosta nelle aree interessate e la necessità di pervenire, mediante gli interventi prefigurati nelle stesse, non solo alla soluzione dello specifico problema ma anche ad una riqualificazione urbanistica e ambientale. Operativamente tali istanze di riqualificazione si traducono in attenzioni progettuali quali la previsione di marciapiedi ove mancanti o insufficienti o la realizzazione di "golfi" per migliorare le immissioni nel flusso veicolare, ma attraverso la programmazione integrata, e le relative potenzialità legate allo "standard qualitativo" potranno essere individuate opere e interventi di maggior consistenza e con rilevanti ricadute sul contesto urbano di riferimento.

## 2.2.2 I PROGRAMMI DI INTERVENTO SULLE ATTREZZATURE PUBBLICHE ED IL VERDE

Il riconoscimento delle specifiche vocazioni dei diversi settori urbani illustrate al paragrafo 1.5.2 e l'assunzione degli obiettivi espressi al paragrafo 2.1.3, di valorizzazione e messa a sistema -mediante la realizzazione di una rete di connettivo e la riorganizzazione complessiva di alcuni luoghi strategici- delle aree e delle attrezzature della città pubblica, costituiscono i presupposti delle proposte che seguono, la cui attuazione può trovare, per la natura complessa delle proposte stesse e per la pluralità dei soggetti interessati, valido supporto nelle possibilità di concertazione offerte dalla legge 9/99.

Le proposte, pur caratterizzandosi diversamente per gerarchia nella rilevanza urbana degli ambiti investiti e per livello di approfondimento, rappresentano i capisaldi di riferimento per la più complessiva progettazione dello spazio pubblico, in un disegno che eviti la polverizzazione e dispersione delle risorse. La mobilitazione di risorse pubbliche e private per l'attuazione di queste proposte si inserisce pertanto tra gli obiettivi prioritari della programmazione integrata.

Un discorso a parte merita il programma di interventi per l'attuazione del **Parco del Lura**. In questo caso il riconoscimento del Parco di interesse sovracomunale, fortemente voluto dai Comuni interessati ed avvenuto come si è detto con provvedimento regionale (Del. G.R. 24/11/95 n° 311, L.R. 16/9/96 n° 26), ha rappresentato la premessa per una serie di iniziative messe in atto dalle varie Amministrazioni Comunali interessate e dall'Ente di gestione che, nel caso di Saronno, si inquadrano in un più complessivo programma di sostegno e promozione alla diffusione di una "**coscienza dell'ecosostenibilità**".

Si è già detto circa la definizione di "corridoi ecologici", cioè di quelle aree libere da preservare al fine di evitare la saldatura dell'urbanizzazione tra i vari centri dei Comuni contermini; a tale indicazione programmatica sono seguite molte iniziative concrete, sia relative al verde di rilevanza territoriale che ad altre aree, di dimensioni più limitate che, per la loro ubicazione, rappresentano luoghi di transizione tra città e campagna, e che perciò si qualificano come particolarmente necessitanti di attenzione nella definizione progettuale.

Si fa in particolare riferimento al già richiamato programma di attuazione, a mezzo di

acquisizione della proprietà e di successiva progettazione e attrezzatura, delle aree del parco del Lura (iniziativa congiunta Comune-Ente gestore), ai parchi attrezzati di via Grassi, via Reina e Carlo Porta, “alla Casa delle Vigne”, sede degli Scout, alle piste ciclabili, per finire con iniziative di carattere partecipativo e sociale quali il Consiglio dei Ragazzi, il coinvolgimento delle Associazioni giovanili nella progettazione, la promozione delle domeniche ecologiche e la segnaletica indirizzata all’infanzia.

### **2.2.2.1 La proposta per l’ambito dell’ovest e la connessione con il nodo della stazione**

A partire dalla considerazione della grande ricchezza dell’ambito individuato al paragrafo 1.5.2.1, in termini di dotazioni e di qualità delle attrezzature pubbliche esistenti, dell’evidenziata separatezza delle stesse e della frammentazione dello spazio che le circonda, è stata sviluppata una proposta tesa alla ricucitura ed alla riconduzione a sistema delle aree verdi e dei servizi presenti che assume ed integra anche le già illustrate previsioni relative alla riorganizzazione della mobilità.

La proposta si fonda sul **recupero dell’asse storico** fondamentale della città, di collegamento delle tre più importanti chiese: SS. Pietro e Paolo, S. Francesco ed il Santuario. L’asse di viale Santuario-via Diaz - corso Italia, un tempo diretta connessione tra il centro urbano ed il complesso del Santuario, ha subito nel corso del tempo, successive fratture: la prima, percettiva e funzionale, con l’avvento della ferrovia e l’introduzione del passaggio a livello, la seconda, morfologica, con la realizzazione del sottopasso e la riorganizzazione viabilistica di via I maggio.

La memoria e la percezione dell’asse delle tre chiese vengono così recuperate alla mobilità pedonale tramite una passerella, che permette la ricucitura di ambiti storicamente connessi ed unitari mediante il superamento della forte cesura costituita dalla presenza del tracciato ferroviario FNM.

La **pedonalizzazione di piazza Santuario** in prosecuzione con il viale Santuario è un

passaggio fondamentale nel recupero della fruibilità dell'asse storico individuato. Procedendo dalla passerella pedonale verso il centro sono previsti interventi di risistemazione dei sedimi stradali, che vanno ad estendere il **percorso pedonale da piazza Cadorna a piazza S.Francesco fino a congiungersi a Corso Italia**.

Gli interventi descritti si propongono quindi di ricostruire un percorso che da piazza Santuario giunga, senza soluzione di continuità, a piazza Libert .

Il progetto di pedonalizzazione descritto induce ad un complessivo ripensamento della viabilit , che tenga conto degli indirizzi generali e della volont  di valorizzare le aree contermini, eliminando barriere che frazionano l'ambito unitario individuato.

Un primo intervento previsto   **l'interramento di via Varese**, tra via Dalmazia e via Lainati, per permettere la pedonalizzazione ed il ridisegno di piazza Santuario, uno dei fulcri dell'intervento di riqualificazione.

L'attuale collegamento con il centro urbano di via I  Maggio viene eliminato con la copertura del sedime e la realizzazione di un nuovo grande parco centrale. Questo intervento, necessario al fine di ricostruire l'unit  dell'ambito di riqualificazione, comporta lo spostamento del collegamento con il centro urbano su **via Legnanino**, che viene **riqualificata in sede** e interrata nel suo tratto terminale per connettersi all'attuale sottopasso di via I  Maggio e quindi a via Diaz.

I nodi del nuovo sistema vengono razionalizzati mediante la realizzazione di tre rotonde.

Gli interventi descritti si inseriscono nel pi  ampio ridisegno della viabilit  urbana, richiamato al paragrafo 2.2.1, che in particolare prevede la **rigerarchizzazione di via Varese** come viabilit  locale e il conseguente spostamento di gran parte dei flussi di traffico di scorrimento nord-sud sull'asse viale Europa-via Milano. L'ambito di intervento risulta quindi scaricato di parte dei flussi di traffico che oggi su di esso insistono.

L'accessibilit  veicolare agli insediamenti residenziali ed ai servizi esistenti lungo via Santuario viene garantita attraverso il mantenimento di una sezione della stessa (6 m) a viabilit  ad accesso limitato.

L'accessibilit  all'area di riqualificazione viene garantita, oltre che dal sistema viabilistico poc'anzi descritto, integrato da una serie di **parcheggi**, dalla **stazione delle Ferrovie Nord Milano**, localizzata in prossimit  dell'area e connessa al sistema pedonale.

La presenza della stazione e la vicinanza con l'autostrada A9 Milano-Como, rendono il nuovo spazio pubblico fortemente accessibile anche alla scala metropolitana.

Un elemento estremamente importante all'interno del ripensamento dell'area è la realizzazione di un **nuovo parco urbano** (circa 80.000 mq), centrale rispetto agli spazi pubblici esistenti. La creazione del parco risponde alla volontà di ricreare un tessuto connettivo dei vari servizi di cui è ricco l'ambito di intervento ed all'esigenza di uno spazio verde dimensionalmente apprezzabile in un'area centrale che, come già sottolineato nel paragrafo 1.5, risulta storicamente carente di spazi verdi realmente fruibili da parte della popolazione residente.

La creazione del parco rende necessaria la delocalizzazione del distributore di benzina su via Varese e del supermercato GS , che potranno essere convenientemente ricollocati rispettivamente lungo viale Europa e nella limitrofa "zona di omologazione urbanistica – B 6.2" di via Varese.

Ai margini del grande parco centrale si rendono disponibili alcune aree residuali ove si prevedono interventi di riqualificazione dell'esistente e/o ricostruzione di un nuovo assetto volumetrico per dare spazio ad attività private integrative alle funzioni pubbliche presenti.

A completamento del sistema dei servizi gravitanti attorno a piazza Santuario ed al nuovo parco si prevede **l'acquisizione del Seminario alle proprietà comunali** e la sua rifunzionalizzazione per servizi a livello metropolitano; l'area pubblica adiacente le poste viene destinata a funzioni amministrative e servizi socio-assistenziali.

Un ruolo importante nella riqualificazione dell'area viene giocato dal sistema dei **parcheggi**, poiché ne garantiscono l'effettiva fruibilità.

Essi vengono localizzati ai margini esterni dell'ambito di intervento ed in particolare si prevede:

- la realizzazione di un nuovo parcheggio pubblico a nord di piazza santuario.
- la risistemazione a parcheggio attrezzato dell'area pubblicaadiacente le poste ed il tribunale.
- la realizzazione di due nuovi parcheggi a nord-est e nord-ovest dell'ambito di trasformazione B 6.2 di via Varese.

### 2.2.2.2 La proposta per l'ambito dell'est

Ad un meno dettagliato livello di approfondimento è la proposta per l'ambito dell'est, per la quale risultano ad oggi in campo molte opzioni ed opportunità di sviluppo. Proprio la concorrenza di tali opzioni rende opportuna la preventiva definizione di una serie di indicazioni prioritarie e linee guida.

Come illustrato al paragrafo 1.5.2.2, il settore urbano in esame è interessato da una serie di interventi, alcuni dei quali in fase di attuazione, altri in discussione sulla base della registrazione di esigenze diffuse o dell'accoglimento di più precisate istanze.

Il **Settore Sport e Verde**, in particolare ha sviluppato una **proposta di riorganizzazione** degli spazi e delle attrezzature del plesso piscina comunale, **aree ex scuola Biffi**, stadio, che pone particolare attenzione alle esigenze di integrazione e di fruizione diversificata e articolata delle dotazioni.

Il progetto – che prevede la pedonalizzazione della v Biffi, la riconversione per attrezzature sportive (campi da calcetto, basket ed edificio servizi e ristoro) dell'area della ex scuola Biffi e la sistemazione del verde con alcune aree di sosta e per il gioco – costituirà pertanto uno dei capisaldi cui riferire le indicazioni su ulteriori elementi del sistema di aree pubbliche considerato.

Nella prospettiva di una riqualificazione degli spazi di connettivo alle attrezzature presenti, va collocata anche la più generale questione dell'accessibilità.

La rilevata problematicità del traffico lungo la via Miola impone infatti di indicare, tra gli interventi da promuovere nell'ambito della programmazione integrata, la prosecuzione della pista ciclabile già esistente nel tratto settentrionale della stessa via o l'individuazione e la realizzazione di un sistema di **percorsi ciclo-pedonali** attrezzati alternativi, utili a connettere il vasto ambito delle attrezzature ricreativo-sportive con il centro della città,

nonché a definire una rete di relazioni interne al quartiere per rendere più piacevoli e sicuri i collegamenti con gli impianti e con la scuola Pizzigoni.

Un altro elemento da considerare riguarda l'eventuale integrazione delle attrezzature ricreativo-sportive esistenti con altri **impianti realizzabili nel quadro di programmi integrati di intervento** a compartecipazione pubblico-privato. La specifica vocazione dell'ambito, unitamente al profilarsi di una sempre crescente domanda di nuove attività ludiche, suggeriscono di recuperare, all'interno di soluzioni insediative funzionalmente articolate, nuovi spazi per il gioco e lo sport nonché per esercizi commerciali e di ristoro ad essi relazionati.

Tra i nuovi impianti integrabili nell'ambito di iniziative edificatorie promosse da privati con destinazioni miste possono essere indicate alcune ipotesi realisticamente proponibili quali una **pista per il pattinaggio**, il potenziamento del **bocciodromo** e, più impegnativamente, la stessa **piscina scoperta**.

### 2.2.3 LA PIANIFICAZIONE INTEGRATA PER GLI INSEDIAMENTI

Alla luce dei generali obiettivi di riqualificazione urbana illustrati al precedente capitolo 2.1, nella pianificazione del sistema degli insediamenti si evidenziano oggi quali temi di grande rilievo la **promozione di processi di riconversione funzionale** di aree già industriali inutilizzate o impegnate da attività economicamente marginali, il **riordino dei tessuti residenziali a media e bassa densità** e la **riqualificazione dei quartieri di edilizia pubblica** -concretamente operabili soprattutto mediante interventi di ridisegno degli spazi collettivi e del sistema delle attrezzature pubbliche e delle loro connessioni quali quelli illustrati nei paragrafi che precedono-, ma anche, pur nella generale prospettiva di un contenimento dell'impiego di nuovi spazi liberi a scopo edificatorio, la **previsione di nuove aree di sviluppo** localizzate in posizioni strategicamente funzionali ad un riassetto complessivo della struttura urbana.

Con riferimento alla lettura operata dell'attuale configurazione dell'assetto insediativo e nell'ambito dell'attuale disciplina urbanistica del territorio comunale sono state così individuate le zone che per condizioni oggettive, per vocazione e potenzialità si qualificano come i luoghi in cui i temi richiamati trovano espressione, costituendosi così come i **campi di sperimentazione prioritaria della programmazione integrata**.

Circa le proposte di intervento sul sistema dello spazio pubblico si è già riferito. Di seguito vengono quindi illustrate le proposte per le aree di potenziale trasformazione urbanistica rappresentate dai comparti attualmente connotati da sottoutilizzo e degrado -in gran parte già occupati da attività produttive dismesse e localizzati all'interno del tessuto urbano in posizioni semicentrali- disciplinati come zone B6.2 e gli orientamenti relativi a nuovi insediamenti su aree libere, con particolare riferimento sia al settore dell'edilizia residenziale, ed ancor più precisamente alla sua componente pubblica rispetto alla quale si propone un ripensamento, che al quadro delle disponibilità per l'insediamento di attività produttive e commerciali, non particolarmente dotato nel PRG vigente (in cui gran parte delle zone a tali destinazioni risulta già attuata) e che necessita pertanto anch'esso di essere sottoposto ad una revisione per fornire adeguate risposte alla domanda generata dalle nuove dinamiche dello sviluppo economico.



In ultimo si definiscono gli indirizzi per le zone speciali, che, pur nella loro particolarità derivante dalla forte interrelazione e parziale coincidenza con le aree del sedime ferroviario, costituiscono un'altra componente significativa delle risorse urbane attivabili ai fini della riqualificazione della città già costruita.

### **2.2.3.1 Gli indirizzi per le zone di trasformazione B6.2 del PRG vigente. Riqualificazione e compresenza di funzioni.**

Le zone B6.2 del vigente PRG interessano, come anticipato, quei comparti, prevalentemente edificati con tipologie produttive caratterizzati da fenomeni di dismissione o sottoutilizzo e localizzati in diverse parti del territorio comunale -alcune anche in prossimità del centro- ma comunque inserite in contesti consolidati sotto il profilo dell'urbanizzazione.

Oltre alla **grande zona B6.2** che interessa le aree dismesse adiacenti alla ferrovia e già sede degli stabilimenti Isotta -per la quale è prevista **un'attuazione coordinata con la zona speciale SP1** e di cui si tratterà nel successivo paragrafo 2.2.3.4-, il piano individua **dieci comparti** come elencati nel relativo prospetto sintetico, da cui si deve tuttavia ritenere escluso l'ambito di via Milano, già oggetto del cospicuo intervento attuato mediante un Piano integrato di recupero ex L.R. 4/7/86 n.22 nel corso degli anni Novanta.

La **disciplina del PRG** per questi comparti prevede, per la loro attuazione, il ricorso alla pianificazione particolareggiata di iniziativa pubblica e detta pochi ma abbastanza rigidi parametri urbanistici di riferimento comuni a tutte le zone, indifferentemente dalla loro localizzazione e dalle loro condizioni specifiche. Le norme tecniche del piano dispongono in particolare:

- un indice di utilizzazione territoriale di 0,6 mq/mq;
- un'altezza massima di 24 m;
- una cessione di aree per standard non inferiore al 60% della superficie territoriale, con la possibilità tuttavia di monetizzazione fino ad un massimo tale da garantire comunque cessioni corrispondenti al fabbisogno indotto dal carico insediativo del comparto;
- un'articolazione funzionale che prevede un massimo del 75% di residenza ed un minimo del 25% di attività terziarie e commerciali.

La varietà delle situazioni delle aree individuate in questa categoria, in termini dimensionali, localizzativi e di condizioni urbanistiche di contesto, ha imposto un ripensamento sulla correttezza dell'omogeneità dei parametri urbanistici attribuiti, che, pur traendo giustificazione da un'omologa consistenza del patrimonio edilizio e dello stato di degrado, non risulta sufficientemente adeguata a **valorizzare le articolate potenzialità di rinnovo peculiarmente caratterizzate per ciascuna area.**

Si rileva in particolare che le disposizioni circa la quantità di aree a standard e le quote delle destinazioni d'uso ammesse non possano prescindere da una più dettagliata analisi che tenga nel dovuto conto le effettive superfici disponibili (i comparti hanno infatti dimensioni molto varie che vanno dai circa 3.800 mq del comparto di via Reina ai 23.000 mq di quello di via Miola coincidente con parte dell'ex cotonificio Cantoni) e le specifiche vocazioni delle parti urbane in cui i comparti si collocano.

E' così possibile individuare un primo insieme dei comparti in cui è ravvisabile, per la contenuta dimensione delle rispettive superfici e per l'ubicazione in adiacenza al centro storico, l'opportunità di attivare la facoltà, accordabile nell'ambito dell'applicazione della programmazione integrata, di soddisfare la dotazione di standard mediante la realizzazione di opere, con particolare riferimento alle dotazioni di parcheggi e ad interventi di sistemazione e arredo degli spazi pubblici in continuità ed in relazione morfologica con quelli già attuati nel centro storico. I comparti che presentano queste caratteristiche sono quelli di **via Volta** (circa 5.100 mq di superficie), **via Monti** (circa 5.800 mq) e **via Pier Paolo Reina** (circa 3.800 mq), che, sotto il profilo funzionale si qualificano per una spiccata vocazione residenziale, in coerenza con il tessuto consolidato del contesto, dove peraltro l'eventuale integrazione con la collocazione di attività commerciali potrebbe determinare un consistente contributo alla sua rivitalizzazione.

Ad essi si possono inoltre associare i comparti, incuneati tra il centro storico ed il tracciato della ferrovia e occupati da immobili in parte già oggetto di svariate forme di riuso comunque non residenziale, di **via IV Novembre** (circa 6.800 mq) e **via Banfi** (circa 8.900 mq), per i quali si rileva un'analogia applicabilità dello standard qualitativo, ma con specifiche valenze legate alla prossimità dell'importante attestazione ferroviaria, e con un

indirizzo sulle destinazioni anch'esso fortemente segnato dalla presenza della stazione. Per queste due aree infatti la revisione degli usi ammessi in senso prevalentemente produttivo-direzionale rappresenta un interessante tema, da affrontare nel quadro di una più generale riflessione sull'eccellenza del nodo ferroviario di Saronno e del tipo di attività, anche ad alto contenuto di innovazione, localizzabili sfruttando al meglio tale condizione di eccellenza.

Ancora in una prospettiva di ridestinazione produttiva, si qualifica il comparto di **via Fermi** (circa 15.000 mq), localizzato all'estremo meridionale del grande compendio di aree dismesse posto tra la ferrovia e la via Varese, ai margini della zona industriale, in un contesto di frangia caratterizzato da un diffuso disordine urbanistico ma anche da ampi spazi ancora ineditati e da un'ottima accessibilità, che costituiscono risorse significative per una riqualificazione complessiva. Proprio le condizioni di accessibilità e la contiguità con il grande comparto delle aree dismesse di via Varese determinano l'opportunità di una composizione articolata per quanto riguarda le funzioni da insediare, con l'attenzione a usi non banali in grado di generare positive ricadute sulla qualità dell'intorno.

Di taglia maggiore, con una potenzialità di incidere in maniera consistente sulla riconfigurazione di notevoli parti urbane, in stretta interrelazione con i programmi di intervento sullo spazio pubblico promossi dall'Amministrazione Comunale e illustrati al punto 2.2.2, risultano infine i comparti di **via Grassi-via Rossini** (circa 17.000 mq), di **via Miola** (circa 23.000 mq) dell'ex cotonificio Cantoni, e di **via Parini** (circa 13.800 mq).

Tutte localizzate in contesti prevalentemente residenziali, la sostanziale conferma della destinazione di PRG si pone quale scelta di consolidamento di tale qualificazione, in zone che non presentano particolari carenze sotto il profilo delle dotazioni di verde e servizi diffusi ma in cui, tuttavia, attraverso gli interventi di trasformazione può determinarsi un notevole salto di qualità nell'architettura degli edifici, nel disegno degli spazi collettivi, nella effettiva disponibilità di una trama di connessioni ciclo-pedonali, nella consistenza e nel trattamento paesistico del verde.

La dimensione di questi comparti e le loro richiamate potenzialità impongono perciò un attento esame delle proposte di intervento proprio in relazione al loro inserimento in un disegno generale delle aree pubbliche ed alla loro coerenza con i programmi di

riqualificazione sostenuti dal Comune. La definizione delle proposte non potrà quindi prescindere da alcune indicazioni di tipo morfologico e prestazionale già maturate nella riflessione sulla riorganizzazione degli spazi pubblici.

In particolare riguardo l'area di **via Grassi-via Rossini** si segnalano le seguenti esigenze:

- configurare l'assetto del nuovo insediamento secondo un criterio di ricucitura dei disomogenei tessuti preesistenti;
- concentrare il verde in una zona al centro dell'area, protetta dal traffico ma accessibile da tutte le parti dell'isolato, con lo scopo di aprirlo alla fruizione pubblica;
- istituire un doppio ordine di connessioni ciclo-pedonali, in senso nord-sud (da attuare preferibilmente con un viale alberato di ampia sezione precluso al traffico veicolare e segnato da occasioni di fruizione del verde) di collegamento con l'esistente parco pubblico di via Grassi, e in senso est-ovest, con la funzione di connettere l'area degli impianti sportivi ubicati in via Sabotino;
- concentrare le funzioni complementari ai piani terra degli edifici, ed in particolare nella zona lungo la via Volta, in corrispondenza della quale è auspicabile l'apertura di una piazza di invito all'asse di attraversamento est-ovest.

Per l'intervento sull'area dell'ex stabilimento Cantoni, lungo la **via Miola**, le indicazioni emerse riguardano:

- l'utilizzo dell'occasione del nuovo insediamento per la riqualificazione complessiva della sede di via Miola, con la prosecuzione del percorso ciclabile verso cascina Ferrara;
- la creazione di un varco nel grande isolato compatto, con il recupero di spazi pubblici all'interno protetti dal traffico veicolare e adeguatamente attrezzati con arredo;
- l'eventuale integrazione funzionale con quote di attività commerciali a scala di quartiere (attualmente carente sotto tale profilo), adeguatamente supportate da consistenti aree di parcheggio, da progettare con elevati standard di qualità morfologica.

Circa l'area di **via Parini**, localizzata in diretta adiacenza con l'impianto della piscina comunale, si evidenziano:

- la necessità di istituire un collegamento, di percorsi ciclo-pedonali protetti e segnato da

occasioni di fruizione, fra il polo delle attrezzature sportive e scolastiche e il centro cittadino;

- l'opportunità di integrare la funzione residenziale con attività commerciali o di servizio al polo sportivo per rendere maggiormente vitale la zona;
- la concentrazione del verde in una zona al centro dell'area, protetta dal traffico della via Miola ed in auspicabile continuità con gli eventuali spazi commerciali;
- l'esigenza di mascheramento degli incombenti frontespizi ciechi di due edifici residenziali posti nel lotto d'angolo tra la via Miola e la via Parini.

Nell'articolato quadro così delineato, è possibile inoltre avanzare una ipotesi generalizzata, tesa ad un maggior apporto in termini di vantaggi pubblicistici, circa la promozione di interventi di realizzazione di quote di edilizia convenzionata.

Tale ipotesi, consolidata per il settore dell'edilizia residenziale secondo le forme della **convenzione ex articoli 7 e 8 della legge 10/77**, potrebbe trovare un interessante campo di applicazione anche per ciò che concerne l'insediamento di attività produttive e direzionali, proprio al fine di attirare l'impianto di imprese ad alto contenuto innovativo, utili all'innescio di positivi fenomeni di indotto e di generazione di nuova occupazione.

In entrambi i casi, della **residenza** e delle **attività economiche**, le obbligazioni di carattere pubblicistico (quote di alloggi da locare a determinate condizioni e a determinati soggetti, prezzi di cessione imposti, quote di spazi produttivi da locare ad aziende con determinate caratteristiche merceologiche e a determinati soggetti dell'imprenditoria giovanile, femminile, ecc. da sostenere) potrebbero trovare ampia diffusione, a fronte della concessione di contenuti premi volumetrici nel limite massimo di quanto consentito alla lettera c) del primo comma dell'art.3 della L.R. 9/5/92 n.19 (piani attuativi in variante per maggiori volumetrie, rapporti di copertura e superfici lorde di pavimento nel limite massimo del 10%).

### 2.2.3.2 L'aggiornamento delle previsioni di edilizia economica e popolare

Nel quadro generale del patrimonio e della produzione edilizia recente illustrato al capitolo 1.4, la questione "casa" investe un insieme variegato di problematiche che vanno dal recupero di situazioni, peraltro molto limitate, di inadeguatezza e degrado, al

miglioramento della qualità dell'abitare nelle zone consolidate, alle risposte infine nei riguardi della domanda residenziale aggiuntiva prevista negli anni a venire, in relazione sia agli incrementi della popolazione residente che alla modificazione della struttura demografica e sociale analizzata.

Il **Piano per l'edilizia economica e popolare** vigente rappresenta ad oggi il principale strumento di riferimento delle politiche del settore abitativo ma, alla luce delle tendenze evidenziate nell'aggiornamento dell'analisi del fabbisogno e delle sue varie componenti, nonché di un bilancio operato sull'attuazione dei primi interventi di edilizia convenzionata realizzati dal 1996 ad oggi, si rende opportuna una riconsiderazione generale di tali politiche che tenga conto dei fenomeni più recentemente emersi e delle potenzialità offerte, anche nell'ambito del settore residenziale ed anzi qui con maggior incidenza, dalla programmazione integrata per definire risposte articolate e calibrate nei riguardi di una domanda che appare sempre più differenziata e selettiva.

Le risultanze emerse dalla stima del fabbisogno operata al capitolo 1.4 evidenziano infatti una situazione sempre più caratterizzata dalla tendenza ad un **generale miglioramento dello standard abitativo** (con un parametro vani/abitante al 1998 di 1,70), **un'incidenza crescente di nuclei familiari di piccole dimensioni**, con 1 o 2 componenti, in gran parte giovani che si staccano dalle famiglie d'origine o anziani che ne rappresentano il nucleo residuo, ed una **modesta quota di casi di sovraffollamento, di coabitazione o di alloggi con carenze nelle dotazioni igienico sanitarie**.

L'attuazione dei primi cinque comparti del piano di zona ha dato luogo ad una consistente produzione edilizia, che come già rilevato ha inciso per il 56% sul totale della produzione di edilizia degli ultimi otto anni. Con tale produzione si è soddisfatta gran parte della domanda abitativa che, nello spirito dell'edilizia convenzionata, si colloca su un **livello reddituale medio**, tale cioè da risultare non più tanto basso da poter essere soddisfatto mediante la locazione di alloggi pubblici (i quali sono destinati ad una fascia d'utenza a basso reddito secondo i limiti definiti dalla normativa sull'edilizia residenziale pubblica) e non ancora tanto elevato da trovare una risposta autonoma sul mercato dell'edilizia libera. Si tratta cioè di quella particolare fascia d'utenza, costituita in gran parte

da **nuclei familiari tradizionali** e **giovani coppie**, che dispone già di risorse, volontà e ambizione per acquisire la casa in proprietà ma che incontra difficoltà nelle disponibilità del mercato immobiliare.

La realizzazione recente degli oltre 300 alloggi nell'ambito del PEEP ha fornito la possibilità di acquisto della prima abitazione a un corrispondente numero di famiglie, generando inoltre un indiretto effetto di calmierazione sui valori del mercato libero che si può ragionevolmente supporre abbia consentito ad una ulteriore parte di questa fascia di utenza di accedere alla casa in proprietà al di fuori dell'edilizia convenzionata.

Per supportare le necessità future di tale utenza, che rappresenta solo una componente, seppure consistente, del fabbisogno stimato, si profilano inoltre con la programmazione integrata nuovi strumenti e nuove opportunità che suggeriscono di riesaminare il consistente dimensionamento del piano di zona. Si fa in particolare riferimento alla lett.b) dell'art.2 della L.R.9/99 che individua tra gli elementi caratterizzanti i Programmi integrati di intervento la "*compresenza di tipologie e modalità di intervento integrate*", riferito, nell'interpretazione fornita dalla circolare regionale di attuazione della legge, alla gestione ed alle modalità di attuazione, all'interno delle quali si tende a promuovere il concorso di più soggetti operatori, privati, pubblici, della cooperazione sociale, ecc.

In questa direzione si potrà così articolare maggiormente l'offerta di edilizia convenzionata, ad oggi circoscritta alle previsioni del piano di zona, in una gamma più varia di proposte. Le localizzazioni del piano di zona interessano infatti espansioni in aree libere, anche se individuate in un disegno di ricomposizione dei margini dell'edificato e di ricucitura delle frange periferiche. Recuperando una quota delle realizzazioni di alloggi convenzionati all'interno dei programmi integrati di intervento, mediante l'applicazione, ad esempio, delle facoltà previste agli articoli 7 e 8 della legge 10/77, si garantirà una diversificazione ubicazionale e tipologica -con interventi realizzati su aree più centrali o all'interno di quartieri consolidati, con iniziative di nuova costruzione o di recupero del patrimonio edilizio esistente- sicuramente più aderente alle diverse espressioni della domanda.

L'offerta di alloggi convenzionati localizzati in ambiti più centrali appare inoltre particolarmente efficace a soddisfare il fabbisogno abitativo di quella consistente **fascia d'età anziana** che tenderà ad aumentare nei prossimi anni. Sempre più frequentemente infatti si verifica il caso di famiglie formate da coppie o singoli anziani che, con una situazione reddituale di medio livello, lasciano l'abitazione di proprietà, non più proporzionata alle esigenze di un nucleo familiare che si è ridotto per la fuoruscita dei figli, per trasferirsi in alloggi di più modesta dimensione ma più accessibili sotto il profilo dei servizi pubblici e delle dotazioni commerciali.

Una diversa e più debole componente dell'utenza residenziale è rappresentata dalle **fasce a più basso reddito**, con problemi abitativi anche di sovraffollamento, di coabitazione o di alloggi con carenze nelle dotazioni igienico sanitarie, la cui soluzione è rinvenibile esclusivamente nella locazione di alloggi di edilizia residenziale pubblica. Considerate le tendenze recessive della dinamica demografica ed il progressivo miglioramento del patrimonio abitativo, si può ipotizzare che il tipo di fabbisogno qui esaminato, derivante da situazioni ambientali insoddisfacenti, sia contenibile a quello pregresso al 1991 e insorto tra l'ultimo censimento e la data di aggiornamento 1998, con un possibile verificarsi di nuovo fabbisogno emergente nella domanda di stanze generata da fenomeni di immigrazione extranazionali.

Pur nella limitatezza delle situazioni critiche rilevate, sotto il profilo dell'inadeguatezza degli alloggi, è necessario pertanto inserire, nel quadro delle politiche abitative future, la previsione di una quota di alloggi di edilizia residenziale pubblica, da collocare nell'ambito dei comparti del piano di zona e rispetto ai quali attivare la promozione di sovvenzioni regionali.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si rende opportuno rivisitare le previsioni del piano di zona o, quantomeno, valutare, in un confronto aperto anche con le associazioni di categoria degli utenti e degli operatori del settore immobiliare, la effettiva necessità di confermare il regime della L.167/62 per tutti i comparti in esso compresi. La diversificazione delle forme di gestione e delle modalità di attuazione di edilizia abitativa a controllo pubblico o parzialmente pubblico (edilizia sovvenzionata, agevolata,



convenzionata) corrisponde all'esigenza di soddisfare le varie componenti, in termini reddituali e di capacità di spesa, della domanda residenziale e può conciliarsi con una altrettanto diversificata richiesta di tipologie di alloggi, per ciò che concerne localizzazioni, tagli dimensionali e servizi all'intorno.

Lo sviluppo previsto dal PEEP si colloca su aree libere, in parte in ambiti di espansione di transizione tra l'urbano e le residue zone agricole, in parte a ricucitura delle frange periferiche, con una prevalenza di realizzazioni di alloggi convenzionati, in parte destinati alla assegnazione in proprietà in misura minore destinati alla locazione.

La proposta del Documento di inquadramento per l'edilizia abitativa, ed in particolare per le politiche di sostegno pubblico ad essa, si inquadra in un più vasto contesto, che considera gli indirizzi generali della programmazione integrata per lo sviluppo della città e la sua riqualificazione. La proposta è riconducibile alle linee sopra tratteggiate e qui di seguito sinteticamente richiamate:

- ricorso alla *"compresenza di tipologie e modalità di intervento integrate"*, nell'attuazione dei Programmi integrati di intervento con il concorso di più soggetti operatori, privati, pubblici, della cooperazione sociale, ecc. e l'applicazione dell'edilizia convenzionata ex articoli 7 e 8 della legge 10/77;
- attivazione di procedure di richiesta di agevolazioni regionali per gli alloggi da destinare alla vendita, realizzati nell'ambito di convenzioni con operatori privati
- ridimensionamento delle previsioni del PEEP, con potenziamento, all'interno di esso della componente dell'edilizia residenziale pubblica, da destinare alla locazione;
- attivazione di procedure di richiesta di sovvenzioni regionali per gli alloggi da destinare alla locazione.

Assumendo tali orientamenti nelle politiche del settore abitativo, in termini più operativi, l'ipotesi di revisione del piano di zona si pone l'obiettivo di riconsiderare le quantità e le localizzazioni previste a valle di un confronto con le componenti sociali ed economiche interessate secondo un modello di cooperazione-concertazione che attribuisce all'Amministrazione Comunale il ruolo di definire principi generali e regole di intervento, criteri di valutazione delle proposte e indicazione di soluzioni preferibili, nonché di promozione e sostegno delle iniziative migliori rispetto ai canali dei finanziamenti pubblici.

La definizione preliminare di principi e regole e dei criteri di valutazione trova già collocazione all'interno del presente documento, ma la loro validazione, sia in termini di effettiva attuabilità da parte degli operatori, sia in termini di coerenza normativa, dovrà essere oggetto di verifiche e atti successivi, in cui dar sostanza e contenuti all'auspicata integrazione di cui alla lett.b) dell'art.2 della L.R.9/ (*"compresenza di tipologie e modalità di intervento integrate"*).

Fin da ora, come detto, si tratteggiano principi, regole e criteri di valutazione delle proposte di intervento, considerando opportuno definire anche un intervallo di tempo limitato - un biennio - entro cui circoscrivere il confronto con i soggetti interessati, al fine di disporre in breve di un quadro programmatico aggiornato del settore residenziale e di consentire l'avvio di un'azione incisiva e tempestiva nell'attuazione dello stesso.

I principi ed i criteri rispetto ai quali i soggetti interessati dovranno misurarsi in questo periodo nel formulare proposte di intervento sono i seguenti:

- **soggetti:** le proposte potranno essere formulate dai proprietari delle aree incluse nei comparti, da loro consorzi, da cooperative e imprese, da soggetti terzi, purchè in grado di assumere in toto la responsabilità e di garantire la piena e completa attuazione delle iniziative;
- **soglie dimensionali:** le proposte dovranno avere ad oggetto realizzazioni edilizie complessivamente di non meno di 30.000 mc di volume residenziale, da ripartire anche su comparti non contigui e secondo una percentuale tra regime libero e convenzionato per cui quest'ultimo corrisponda alla quantità minima del 25% del volume totale da realizzare; nel quadro complessivo delle politiche abitative più sopra delineato, si potrebbe, ad integrazione delle previsioni del piano di zona, considerare positivamente anche il recupero di alloggi degradati di proprietà comunale o da assegnare in disponibilità all'Amministrazione per i fini dell'edilizia residenziale pubblica;
- **dotazioni di standard:** l'allocazione delle dotazioni di standard sarà orientata a dar luogo a realizzazioni significative per consistenza e localizzazione; anche per le aree di standard si individua la non contiguità come una opzione progettuale che può contribuire in modo consistente alla qualità delle realizzazioni: il vigente piano di zona comprende infatti alcuni comparti di contenuta dimensione, ubicati all'interno di

tessuti consolidati, le cui potenzialità edificatorie potrebbero essere trasferite, ai fini di un loro più conveniente utilizzo a verde o attrezzature pubbliche di quartiere, su altri comparti. Inoltre, nel limite dell'indice territoriale definito dal PRG, potrebbe essere riconsiderata una maggiore o minore densità dei diversi comparti in relazione alla situazione di contesto, favorendo anche in questa direzione la formazione di aree di standard effettivamente fruibili e non residuali. Il cosiddetto "standard qualitativo" introdotto dalla legge 9/99 rappresenta infine un ulteriore strumento di progetto cui avvalersi per promuovere le iniziative, anche rispetto al quale l'Amministrazione potrà valutare l'utilità pubblica e la bontà urbanistica delle singole proposte;

- **controllo dei prezzi:** le iniziative dovranno, come già detto, essere garantite nella loro attuazione complessiva; risulta pertanto essenziale la questione di ponderare la loro sostenibilità economica con le limitazioni poste dall'Amministrazione Comunale in materia di prezzi di vendita e di locazione. In questo senso l'Amministrazione inciderà sulla quota di edilizia convenzionata, fissando valori massimi e criteri di revisione omologhi ai parametri regionali per l'edilizia agevolata, mentre la quota di edilizia libera costituirà l'elemento di compensazione e di sostegno per i proponenti, rispetto al quale tuttavia sarà il mercato stesso, governato secondo le politiche di settore illustrate, ad evitare eccessi e turbative.

### 2.2.3.3 L'aggiornamento delle previsioni di edilizia produttiva e commerciale

La situazione, sostanzialmente positiva della base economica di Saronno, la sua articolazione che evidenzia significative integrazioni funzionali tra i diversi settori produttivi presenti nel territorio del Comune ed di quelli circostanti, impongono la definizione di linee d'intervento urbanistico utili al governo ed alla migliore valorizzazione delle risorse della stessa base economica.

A fronte di una domanda di spazio generata da imprese sempre più connotate dalla piccola dimensione e da attività settorialmente molto diversificate, in cui una parte rilevante è ascrivibile alla componente del terziario, il Documento di inquadramento fornisce una risposta che, in termini di estrema sintesi, può essere definita di

qualificazione, accessibilità e sviluppo controllato.

Come evidenziato al paragrafo 1.3.1, infatti, l'attività del secondario nel Saronnese ha subito, a partire dagli anni Settanta, un ridimensionamento che ha condotto da un lato alla crescita in città della attività terziarie, e dall'altro alla ricollocazione degli insediamenti industriali nell'ambito dei comuni limitrofi. Quest'ultimo fenomeno, finora compensato dal verificarsi di uno sviluppo più articolato delle attività economiche, rischia di in assenza di politiche di orientamento e promozione, di penalizzare occupazione e creazione di reddito sul territorio comunale in favore di localizzazioni esterne ma prossime allo stesso e che beneficiano delle sue economie di scala. Tra queste, l'accessibilità, che nei contesti fittamente interrelati quali quelli metropolitani detiene ancora un grande valore nella scala di importanza dei fattori localizzativi delle imprese.

L'accessibilità non esaurisce tuttavia le condizioni per una significativa promozione delle attività economiche, che sembrano essere sempre più orientate verso contesti in cui sono presenti adeguate attrezzature di servizio e dove si riscontra una migliore qualità dell'ambiente. Per fronteggiare la concorrenza dei Comuni limitrofi, che possono disporre di maggiori estensioni di aree libere da destinare a edilizia produttiva (a costi anche inferiori), Saronno deve dunque promuovere politiche in questo settore finalizzate da una parte, ad ampliare il quadro delle disponibilità -valutando la ridestinazione di alcune aree libere e rendendo operativi interventi su aree che, già destinate a questi scopi, risultano di fatto bloccate da congegni procedurali del piano regolatore- e, dall'altra a generare una riqualificazione degli insediamenti produttivi esistenti mediante un innalzamento delle dotazioni infrastrutturali e del verde.

Anche per le zone industriali, e più in generale per gli insediamenti destinati ad ospitare attività economiche, la sfida urbanistica si gioca infatti non più solo sul terreno della quantità ma coinvolge in misura determinante aspetti qualitativi dell'offerta. In tal senso anche gli indirizzi per le zone produttive risultano rivolti ad uno sviluppo coerente con un generale miglioramento delle condizioni ambientali.

Le imprese esistenti sono prevalentemente localizzate nel settore meridionale del territorio comunale, in un ambito costituito da un tessuto prevalentemente occupato da

capannoni di varie dimensioni, dove sono presenti le aziende più rappresentative dei settori tradizionali. Riguardo tali zone, propriamente qualificabili come industriali, il Documento di inquadramento si pone in una direzione di conferma e consolidamento della compattezza esistente, da incentivare al fine di recuperare maggior spazi per dotazioni infrastrutturali quali parcheggi o verde di protezione ambientale. Con lo stesso obiettivo si valutano anche le ipotesi localizzative per le espansioni, seppur limitate, necessarie a far fronte alla domanda di insediamenti produttivi tradizionali, contenendola all'interno del territorio comunale.

Per ciò che concerne invece gli insediamenti localizzati nel centro abitato, aree già produttive dismesse od occupate da complessi direzionali, l'intendimento è quello di promuovere, mediante adeguata flessibilità dei mutamenti d'uso, l'insediamento di attività imprenditoriali variamente articolate ed in grado di garantire mantenimento e vivacità a strutture la cui rigidità edilizia, associato a condizioni di mercato immobiliare di livello metropolitano, ne ha determinato in gran parte il sottoutilizzo.

#### **2.2.3.4 Gli indirizzi per le zone speciali**

Il PRG vigente individua due zone speciali, da attuarsi mediante piani attuativi di iniziativa pubblica, in corrispondenza di ciascuna delle due stazioni ferroviarie di Saronno Centro e Saronno Sud. Dal riconoscimento del grande valore dell'accessibilità per la promozione di Saronno nella rete dei poli metropolitani discende infatti una condizione di eccellenza delle aree poste in immediata adiacenza agli approdi del trasporto pubblico.

Per la zona SP1, contigua alla stazione centrale, è prevista una attuazione coordinata, mediante un Piano di inquadramento di iniziativa pubblica, con la zona B6.2 corrispondente all'esteso comparto di aree dimesse compreso tra la ferrovia e la via Varese. La significativa occasione di riqualificazione rappresentata dal vuoto urbano individuato come zona speciale si trova così ad essere collocata in una prospettiva di coordinamento con l'altrettanto rilevante risorsa connessa al riuso del comparto di aree

dimesse.

Nella zona SP1, la cui caratterizzazione funzionale è prevalentemente residenziale (con un massimo del 70% di tale destinazione), è inoltre prevista l'individuazione di un ambito di verde pubblico attrezzato non inferiore a 18.000 mq da localizzare in contiguità con il parco comunale di via Carlo Porta.

Il presente Documento, nel dettare gli indirizzi per lo sviluppo di questa area così strategica per il riassetto dell'intera città, condivide e conferma gli obiettivi assunti nella Variante Generale ma, rilevando le difficoltà procedurali derivanti dal congegno attuativo previsto dalla stessa, individua nelle novità introdotte dalla L.R. 9/99 gli strumenti per promuovere e attivare percorsi di concertazione che possano superare l'impasse determinata dalle difficoltà di far confluire soggetti, azioni e tempi diversificati nell'ambito di un unico piano di inquadramento di iniziativa pubblica. La complessità degli interventi di trasformazione necessita di disporre di meccanismi gestionali e consensuali che, garantendo il pieno controllo sulla utilità pubblica e la massimizzazione dei vantaggi per la collettività, si caratterizzino tuttavia per un ampio grado di flessibilità, indispensabile per il governo di processi attuativi così articolati.

Nel quadro di tale flessibilità potranno così essere riconsiderate, sulla base di proposte concertate con i diversi soggetti, le fasi di intervento, la tempistica di realizzazione, il mix funzionale e le priorità di ciascuna fase, mantenendo comunque ferme le indicazioni fondamentali preordinate dal PRG circa le dotazioni di spazi pubblici da recuperare al servizio della città.

Su aree libere in corrispondenza della stazione di Saronno Sud è invece ubicata la zona SP2, che si configura come un vasto comparto di nuova urbanizzazione, a destinazione terziaria, a ridosso dell'antico nucleo di Cascina Colombara. La priorità assegnata al recupero ed alla riqualificazione rispetto alla messa in gioco di nuovi suoli per iniziative edificatorie, le esigenze di riqualificazione del borgo di Cascina Colombara, la caratterizzazione verso cui indirizzare tale riqualificazione, nonché il ripensamento sul ruolo assunto dalla stazione di Saronno Sud nell'ambito dei programmi del Servizio ferroviario e sulla qualità della domanda di nuovi spazi per il terziario costituiscono tutti elementi di valutazione alla luce dei quali si impone una riconsiderazione delle previsioni di

PRG ed un differimento della loro operatività.