

Immagine:

PROPOSTA

Titolo

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Luglio 2012

Scala:

Tavola: PGT - DdP_01

Revisione:

DOCUMENTO DI PIANO
Prof. Arch. Angelo Bugatti
Prof. Arch. Riccardo Dell'Ossso
Dott. Andrea Membretti

PIANO DELLE REGOLE
arch. Giorgio De Wolf
arch. Claudio Scillieri

PIANO DEI SERVIZI
Servizio Urbanistica
arch. Massimo Stevenazzi
arch. Sergio Landoni
arch. Monica Elena Alberti

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
Prof. Arch. Angelo Bugatti
Prof. Ing. Roberto De Lotto

AGGIORNAMENTO STUDIO GEOLOGICO,
IDROGEOLOGICO E SISMICO
Studio Idrogeotecnico Associato
dott. Geol. Efrem Ghezzi
dott. Geol. Pietro Breviglieri
dott. Ing. Giovanna Sguera

PIANO URBANO GENERALE DEI SERVIZI NEL
SOTTOSUOLO
Settore Ambiente, Territorio e Opere Pubbliche
con Studio Idrogeotecnico Associato

COORDINAMENTO: Politecnico di Milano - responsabili scientifici: Prof. Arch. Federico Oliva, Prof. Arch. Paolo Galuzzi

il Dirigente del Settore
Ambiente, Territorio e Opere Pubbliche
Arch. Massimo Stevenazzi

l'Assessore
Pianificazione e Governo del Territorio
Arch. Giuseppe Campilongo

il Sindaco
Dott. Luciano Porro



CITTÀ DI SARONNO

PROVINCIA DI VARESE

PGT - DOCUMENTO DI PIANO



ISO 9001

QUADRO CONOSCITIVO e INTERPRETATIVO	5
Premessa	7
<i>Il piano di governo del territorio ai sensi della LR 12/05</i>	7
1. Gli atti del PGT	9
1.1 <i>Il Documento di Piano</i>	9
1.2 <i>Il Piano dei Servizi</i>	9
1.3 <i>Il Piano delle Regole</i>	9
1.4 <i>Piani di settore</i>	10
2. La Valutazione Ambientale Strategica	10
3. I Piani Attuativi e i Programmi Integrati di Intervento	10
4. I criteri attuativi: meccanismi perequativi, compensativi e incentivanti	11
5. Il percorso procedurale e le relazioni con la cittadinanza	11
6. Metodologia di redazione del PGT	12
7. Dal Prg al Pgt	14
7.1 <i>Il Prg, i documenti di indirizzo e gli strumenti attuativi</i>	14
7.2 <i>Il percorso procedurale per il PGT</i>	14
7.3 <i>L'avvio del PGT</i>	15
7.4 <i>Il processo partecipativo</i>	15
8. Il quadro di riferimento a scala vasta	25
8.1 <i>Strumenti di pianificazione territoriale</i>	25
8.2 <i>Piani di settore e altri vincoli</i>	27
9. I temi del Documento di Piano	28
9.1 <i>Il sistema paesaggistico</i>	28
9.3 <i>Stato delle risorse naturali</i>	30
9.4 <i>Il sistema insediativo e morfologico</i>	32
9.5 <i>Il sistema socio-demografico</i>	33
9.5.1 <i>Il sistema economico</i>	37
9.5.2 <i>Popolazioni, economia e territorio: nodi e temi</i>	43
9.6 <i>Il sistema infrastrutturale della mobilità</i>	54
10. I principali indirizzi per il territorio saronnese	55
SCENARI STRATEGICI	59
11. Scenari strategici	61
11.1 <i>Ambito unitario 1 / quadrante centrale – nucleo storico</i>	63
11.2 <i>Ambito unitario 2 / quadrante dell'espansione ovest</i>	65
11.3 <i>Ambito unitario 3 / quadrante di espansione est</i>	68
11.4 <i>Ambito unitario 4 / ambito industriale</i>	71
12. Compatibilità con le risorse economiche	73
SCHEMA DI PIANO	75
13. Gli obiettivi del piano	77

<i>13.1 Rafforzare il ruolo metropolitano della città di Saronno</i>	<i>77</i>
<i>13.2 Completare e ambientare il nuovo sistema viabilistico di connessione alla pedemontana</i>	<i>78</i>
<i>13.3 Riqualificare e rinaturalizzare l'affaccio urbano del fiume Lura</i>	<i>78</i>
<i>13.4 Potenziare e sviluppare una rete ecologica multifunzionale e capillare</i>	<i>79</i>
<i>13.5 Riconoscere e valorizzare il sistema dei tessuti e degli edifici di valore storico testimoniale</i>	<i>80</i>
<i>13.6 Potenziare, riqualificare e riorganizzare il sistema degli spazi pubblici di aggregazione e fruizione</i>	<i>81</i>
<i>13.7 Sostenere le politiche abitative sociali</i>	<i>82</i>
<i>13.8 Rafforzare e sostenere il sistema delle attività sul territorio comunale</i>	<i>83</i>
<i>13.9 Contenere il consumo di suolo</i>	<i>83</i>
<i>13.10. Potenziare e rafforzare il sistema della mobilità lenta e delle strade residenziali</i>	<i>85</i>
14. Temi di progetto	86
<i>14.1 Ambiti di trasformazione strategica metropolitana</i>	<i>86</i>
<i>14.2 Ambito di riqualificazione ambientale e fruitiva del Lura</i>	<i>88</i>
<i>14.3 Ambiti di trasformazione urbana a corona della città storica</i>	<i>89</i>
<i>14.4 Rete ecologica multifunzionale capillare</i>	<i>90</i>
<i>14.5 Sistema arteriale delle attività e del commercio</i>	<i>90</i>
<i>14.6 Asse delle quattro Chiese</i>	<i>91</i>

PARTE PRIMA

QUADRO CONOSCITIVO e INTERPRETATIVO

Premessa

Il piano di governo del territorio ai sensi della LR 12/05

Rispetto alla previgente disciplina, l'approvazione nel marzo del 2005 della LR 12 ha rappresentato un'innovazione dell'ordinamento in materia di programmazione e pianificazione territoriale con l'introduzione di un sistema che, coerentemente con i principi di sussidiarietà introdotti dalla riforma del Titolo V della Costituzione, ha superato la tradizionale impostazione gerarchica a cascata nei rapporti tra i diversi livelli di pianificazione (regionale e provinciale). La nuova disciplina consente che "il governo del territorio si attui mediante una pluralità di piani, fra loro coordinati e differenziati, i quali, nel loro insieme, costituiscono la pianificazione del territorio stesso" (LR 12/2005, art. 2, c.1).

Il sistema pianificatorio regionale risulta pertanto essere così articolato: Piano Territoriale Regionale (PTR), Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e Piano di Governo del Territorio (PGT).

Al livello comunale si introduce un nuovo strumento di pianificazione, il Piano di Governo del Territorio (PGT), e con una articolazione in tre atti, Documento di Piano (DdP), Piano delle Regole (PdR) e Piano dei Servizi (PdS), strumenti questi tra loro interrelati e coordinati ma anche autonomi nelle relative procedure di aggiornamento. Tale nuova impostazione si deve in parte al tentativo di rispondere in modo più agile e flessibile alle dinamiche di evoluzione del territorio.

La finalità del superamento della pianificazione tradizionale e dell'introduzione di un nuovo sistema pianificatorio è quella di assicurare alla pianificazione locale un'adattabilità in grado di tenere conto della complessità dei processi territoriali, pur garantendo un quadro di coerenza generale.

Per il Comune di Saronno la redazione del PGT rappresenta l'opportunità per dotarsi di una visione strategica dell'uso del territorio, che non contempli solo spazi per abitare, ma anche:

- spazi di relazione e incontro, che consentano ai saronnesi di non chiudersi nelle loro case ma di potersi rapportare, relazionare, crescere, formarsi (aree pedonali e piazze di quartiere, luoghi di incontro associativo, luoghi di fruizione e produzione culturale, parchi e giardini, spazi di qualità dedicati all'istruzione e al tempo libero ...);
- spazi per una mobilità alternativa, attraverso cui tutti i saronnesi ma specialmente bambini, mamme, anziani, persone diversamente abili possano muoversi in questa città, estesa solo 11Km², a piedi o in bicicletta, senza difficoltà e pericoli e senza inquinare (ciclabilità diffusa, percorsi pedonali protetti), un trasporto urbano meglio orientato alle necessità degli utenti e maggiormente sostenibile, aree di parcheggio (urbane e di interscambio con il mezzo pubblico);
- spazi per il lavoro e lo sviluppo, sia in termini economici che di ricerca di un'identità per il futuro di Saronno, che possano caratterizzare e rendere attrattiva la città per un vasto territorio, ridandole vivacità e qualità di vita nel rispetto della sostenibilità ambientale, che si basino sull'innegabile vantaggio competitivo dato dalla presenza e valorizzazione delle sue stazioni che la rendono un polo ferroviario di importanza regionale per il collegamento con Milano e con la rete aeroportuale;
- spazi per la natura, indispensabile componente della qualità della vita dell'uomo, base per recuperare un rapporto sano ed equilibrato con l'ambiente naturale (sviluppo di una cintura verde periferica e di una rete di parchi urbani, mantenimento delle aree agricole, degli spazi verdi per il tempo libero e lo sport, ...).

Tra gli elementi di maggiore novità introdotti dalla LR 12/2005 vi è il tema della gestione della città pubblica. Al riguardo è utile fare cenno alle origini ed alle motivazioni dei cambiamenti di

indirizzo. Si parte dal diritto, riconosciuto con la legge 765/67 e nel d.l. 1444/68, ad avere una città pianificata e dotata di quelle attrezzature pubbliche che la rendono vivibile. Da allora le considerazioni presenti nel dibattito e la situazione da cui ha tratto origine il concetto di standard sono profondamente mutati:

- si è passati da una concezione essenzialmente quantitativa ad una più attenta alla qualità delle prestazioni, inoltre il “bisogno” stesso, oggi, riguarda nuovi problemi molto più complessi;
- non è più attuale la definizione di standard; si è modificato, in generale, il rapporto pubblico/privato; lo sviluppo urbano è uscito dalla fase di espansione alla quale si addiceva la prassi dell'accrescimento urbano temperato dalla previsione di una certa quantità di aree pubbliche.

1. Gli atti del PGT

1.1 Il Documento di Piano

Il DdP stabilisce le strategie e gli obiettivi di sviluppo del territorio, attraverso i quali migliorarne le condizioni; determina obiettivi quantitativi, mirando alla riqualificazione urbana e territoriale, alla minimizzazione di consumo di suolo, tenendo in considerazione le risorse ambientali, paesaggistiche, energetiche e territoriali a disposizione.

Il DdP, a fronte di opportune indagini analitiche e conoscitive, acquisisce uno scenario condiviso. Stabilisce politiche di intervento per diversi sistemi funzionali (mobilità, attività produttive, insediamenti, servizi), individua puntualmente gli ambiti di trasformazione da assoggettare alla pianificazione attuativa, stabilendo in linea generale (con le modifiche previste dalla LR 4/08) gli indici urbanistici e le destinazioni funzionali; stabilisce criteri di riferimento per le procedure negoziali; definisce modi e campi di applicazione dei criteri di perequazione, compensazione e incentivazione.

Il DdP assume un ruolo di legame e raccordo tra la pianificazione di livello comunale e quella sovra comunale, di area vasta, territoriale o di settore. Il DdP si confronta con le indicazioni di questi strumenti di pianificazione che hanno talvolta carattere prescrittivo e immediatamente vincolante, che quindi recepisce. Altre indicazioni necessitano invece di un approfondimento di dettaglio alla scala comunale, per verificarne l'applicabilità rispetto allo stato dei luoghi e alla consistenza. In sede di redazione del PGT occorrerà tener conto e valutare quali previsioni sovra locali interessino il territorio comunale o incidano su determinati ambiti limitandone o condizionandone gli usi e, conseguentemente, occorrerà provvedere all'adeguamento della disciplina comunale definendo per detti ambiti usi compatibili e trasformazioni ammesse.

Il Documento non è conformativo del regime giuridico dei diritti proprietari. Quindi la definizione puntuale del perimetro degli ambiti di trasformazione, degli indici e delle quantità dello sviluppo è demandata in coerenza con le indicazioni/criteri contenuti nel Documento di piano agli strumenti attuativi (piani di attuazione o programmi integrati di intervento).

Il DdP ha efficacia quinquennale. E' evidente come le strategie e la programmazione in esso contenute, non si debbano però esaurire o limitare a tale arco temporale. Per questa ragione il DdP assume una duplice caratterizzazione: da un lato una dimensione strutturale e strategica, in grado di delineare lo scenario di sviluppo del comune nel medio - lungo periodo; dall'altro una dimensione programmatoria-operativa.

1.2 Il Piano dei Servizi

E' l'atto deputato a definire la struttura portante del sistema urbano e dello spazio collettivo, garantendo la preservazione e il mantenimento dei corridoi ecologici, sviluppando una corretta progettazione del verde di connessione tra territorio urbano e rurale, e assicurando una adeguata dotazione di aree e attrezzature pubbliche e di interesse collettivo.

E' lo strumento di governo del territorio volto ad individuare e programmare i servizi in funzione della domanda e delle linee di sviluppo dei singoli territori, attraverso criteri qualitativi (funzionalità, fruibilità e accessibilità, fattibilità), superando la tradizionale disciplina quantitativa degli standard urbanistici.

Al PdS spetta inoltre (legge 4/2008) l'individuazione delle aree eventualmente necessarie per l'edilizia residenziale pubblica, sulla base dei bisogni abitativi locali, prevedendone, coerentemente con il Documento di piano, modalità e forme di acquisizione e realizzazione.

1.3 Il Piano delle Regole

E' l'atto attraverso cui "governare" il territorio consolidato. Non ha vincoli temporali, è sempre

modificabile e ha carattere prescrittivo e vincolante, con effetti sul regime giuridico dei suoli. Concorre alla realizzazione degli obiettivi del DdP per la definizione di un assetto urbano per gli aspetti insediativi, tipologici, morfologici e paesaggistici.

1.4 Piani di settore

Alcuni dei contenuti dei tre atti che costituiscono il PGT derivano da ulteriori studi specialistici o da piani di settore rispetto ai quali la pianificazione comunale deve trovare coerenza. Occorre quindi confrontarsi, nella redazione del PGT, con:

- studi geologici e idraulici, al fine della definizione della componente geologica, idrogeologica e sismica e dell'adeguamento al PAI, ai sensi dell'art. 57 della LR 12/2005 (criteri e indirizzi di cui alla DGR 22 dicembre 2005, n. 8/1566, DGR 28 maggio 2008, n. 8/7374),
- il Piano Generale dei Servizi del Sottosuolo (PUGGSS),
- le previsioni relative al commercio,
- i contenuti in merito al Rischio di Incidente Rilevante (ERIR),
- il Piano cimiteriale,
- il Piano Urbano del Traffico (PUT),
- il Piano di Zonizzazione Acustica.

2. La Valutazione Ambientale Strategica

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) si definisce come un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali, che tiene conto anche degli aspetti economici e sociali della proposta di un piano o programma, con lo scopo di migliorarne e monitorarne le prestazioni (generali e specifiche) in ottica di sostenibilità.

Uno dei principali obiettivi della VAS del Documento di Piano di Saronno è di indirizzare le scelte di piano verso il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità specificamente definiti, a partire dagli obiettivi stabiliti al livello comunitario e nazionale, e legati al contesto comunale saronnese nel quadro e nel ruolo di fatto sovra locale in cui si trova.

Tale scopo si persegue attraverso la verifica dei potenziali impatti che le azioni messe in campo dal piano possono avere sull'ambiente, inteso in senso estensivo. Per azioni, si intendono metodi e/o operazioni ben definiti che servono per determinare e/o realizzare scelte operative del piano al fine di raggiungere un obiettivo. Per impatto, si intende il complesso degli effetti e/o ricadute sull'ambiente indotti da una determinata azione.

La VAS si configura come processo contemporaneo e parallelo a quello di formazione del piano nel quale i concetti relativi alla sostenibilità, alla valutazione ambientale e alla valutazione strategica trovano un momento di sintesi con le basi disciplinari, teoriche e gestionali dell'azione pianificatoria.

3. I Piani Attuativi e i Programmi Integrati di Intervento

Il rinnovato contesto legislativo regionale pone grande rilevanza ai piani attuativi e ai programmi integrati di intervento. Le previsioni contenute in questi piani e programmi attuativi hanno un carattere vincolante e producono effetti sul regime giuridico dei suoli: definiscono cioè indici e quantità di sviluppo coerenti con quanto previsto nel DdP. Assume quindi importanza il ruolo di programmazione ma anche operativo del DdP, come strumento in grado di disciplinare le negoziazioni.

4. I criteri attuativi: meccanismi perequativi, compensativi e incentivanti

La perequazione, la compensazione e l'incentivazione sono strumenti per l'azione urbanistica, come indicato nella LR 12/2005, art.11.

Secondo le modifiche introdotte dalla LR 4/2008 art.8 c.2 lett e) viene attribuito al DdP l'individuazione di ambiti di trasformazione e delle azioni di compensazione, perequazione e incentivazione.

Sembra quindi riferirsi al DdP l'indicazione di regole urbanistiche e procedurali di trasformazione, i criteri per l'acquisizione di aree e le politiche e gli obiettivi da supportare con forme di incentivazione, che trovano poi nel PdS, nel PdR e nelle convenzioni dei Piani attuativi o dei PII un livello necessario (prescrittivo/normativo) per renderli operativi.

Gli strumenti del DdP, del PdS e del PdR sono dunque strumenti indipendenti, ma complementari per la definizione dei contenuti per l'applicazione degli strumenti perequativi, compensativi e di incentivazione.

La LR 12/2005, all'art. 11, c. 4, prevede, inoltre, la possibilità di applicazione di forme di incentivazione urbanistica nel DdP, "a fronte di rilevanti benefici pubblici aggiuntivi rispetto a quelli dovuti (...), in misura non superiore ai 15% della volumetria ammessa per interventi ricompresi in piani attuativi finalizzati alla riqualificazione urbana". In modo analogo può essere prevista anche "ai fini della promozione dell'edilizia bioclimatica e del risparmio energetico". L'introduzione di meccanismi di incentivazione applicati a processi di trasformazione urbanistica definisce un principio di stimolo nel sostenere politiche "virtuose" di miglioramento della qualità urbana, consentendo al Comune di indirizzare con maggior forza ed efficacia gli esiti delle pratiche negoziali verso obiettivi di condiviso interesse collettivo.

5. Il percorso procedurale e le relazioni con la cittadinanza

Gli atti del PGT, unitamente ai documenti e agli elaborati prodotti ai fini della relativa valutazione ambientale, sono adottati dal Consiglio Comunale. Preliminarmente all'adozione il Comune consulta le parti sociali ed economiche, acquisendone il parere entro trenta giorni.

Per quanto riguarda la procedura di VAS, il Documento di Piano insieme al Rapporto Ambientale dovrà essere depositato per sessanta giorni, entro i quali si potranno far pervenire le osservazioni a tali documenti. L'autorità competente avrà a disposizione i successivi 90 giorni per esprimere il parere motivato necessario ai fini dell'adozione del PGT, secondo quanto stabilito dal DLgs n.4 del 16/01/2008.

Entro novanta giorni dall'adozione, gli atti del PGT sono depositati, a pena di inefficacia degli stessi, nella Segreteria Comunale per un periodo continuativo di trenta giorni, ai fini della presentazione di osservazioni nei successivi trenta giorni.

Più specificamente la Valutazione Ambientale Strategica, come processo di supporto alla decisione, è stato introdotto nello scenario programmatico europeo dalla Direttiva 2001/42/CE per consentire la valutazione degli effetti di determinati piani o programmi sull'ambiente.

All'art. 5 comma 1 della Direttiva, dove viene definito il contenuto del Rapporto Ambientale, si fa esplicito riferimento alla fase attuativa del Piano: "...deve essere redatto un Rapporto Ambientale in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente".

Il processo di VAS ha inizio con l'elaborazione del Documento di Scoping, che definisce l'ambito di influenza del piano e delinea l'approccio alla sostenibilità che si intende sviluppare per il contesto saronnese in coerenza con le potenzialità locali al fine di indirizzare obiettivi ed azioni di piano.

Si definiscono quindi alcune tematiche che in prima istanza possono configurarsi come linea

guida verso una declinazione locale della sostenibilità, con particolare riferimento alla vivibilità. Il Documento di Scoping definisce uno schema iniziale che necessariamente dovrà essere integrato ed arricchito attraverso l'intervento degli Enti che a diverso titolo partecipano al processo di VAS. Tale documento si propone di fornire ai soggetti chiamati a partecipare al processo di costruzione del Piano un primo passo per una efficace integrazione della dimensione ambientale e di sostenibilità nel PGT.

La Regione Lombardia con la L.R. 11 marzo 2005, n°12, ha recepito la Direttiva CE 42/2001 che ha introdotto al livello comunitario la Valutazione Ambientale Strategica di Piani o Programmi, ed all'art. 4 individua la necessità dei sottoporre a VAS il Documento di Piano del PGT.

La valutazione ambientale, letteralmente, compare all'art. 4 della L.R. 12/2005 che specifica al comma 2: "La valutazione ambientale di cui al presente articolo è effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura di approvazione".

Negli "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi" approvati con DCR VIII/351 del 13 marzo 2007, la Regione Lombardia recepisce la Direttiva Comunitaria e assume lo schema procedurale della VAS messo a punto durante il Progetto ENPLAN (terminato nel 2004).

Le quattro fasi principali individuate negli indirizzi sono le seguenti:

- FASE 1: Orientamento e impostazione
- FASE 2: Elaborazione e redazione
- FASE 3: Consultazione, adozione, approvazione
- FASE 4: Attuazione, Gestione, Monitoraggio.

In adeguamento al promulgato D. Lgs 152/2006, tutte le fasi coinvolte nel processo di integrazione tra formazione e costruzione del piano e valutazione ambientale sono state specificate successivamente con il DGR 27 dicembre 2007, n. VIII/6420.

Nonostante le diverse stesure (D. Lgs 152/2006, DCR VIII/351, DGR VIII/6420), le finalità, i concetti, i contenuti dei documenti riportanti gli esiti delle valutazioni e le procedure richiamano costantemente la Direttiva Europea.

Al capitolo 6 dell'Allegato 1A si legge viene specificata la sequenza delle fasi della Valutazione: "La VAS del DdP è effettuata secondo le indicazioni di cui al punto 5.0 degli Indirizzi generali, come specificati nei punti seguenti e declinati nello schema generale DdP - VAS:

- avviso di avvio del procedimento;
- individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
- elaborazione e redazione del DdP e del Rapporto Ambientale;
- messa a disposizione dei documenti
- convocazione conferenza di valutazione;
- formulazione parere ambientale motivato;
- adozione del DdP;
- pubblicazione e raccolta osservazioni;
- formulazione parere ambientale motivato finale e approvazione finale;
- gestione e monitoraggio.

6. Metodologia di redazione del PGT

Il percorso di redazione del Piano prevede l'articolazione in fasi successive di elaborazione, che evidenziano il metodo adottato dal gruppo di lavoro.

La relazione che ne descrive il percorso si suddivide in tre parti: la prima conoscitiva e interpretativa,

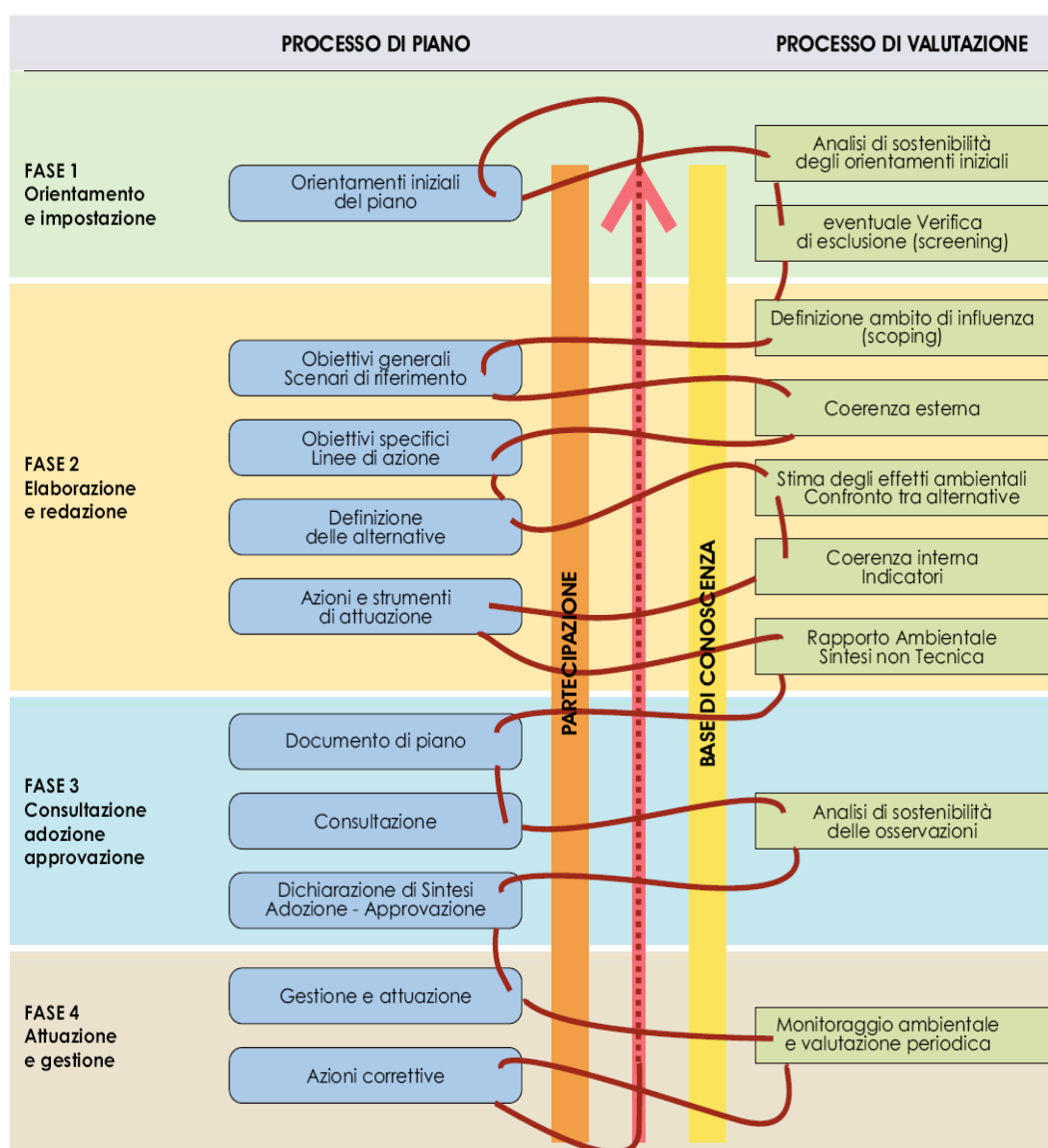
la seconda di scenari strategici e la terza di presentazione dello schema del nuovo Piano.

La prima parte è composta da due fasi: la prima di analisi conoscitiva, la seconda di carattere interpretativo. Tale articolazione è preceduta da una parte introduttiva che inquadra il Piano di Governo del Territorio (PGT) all'interno della legislazione regionale vigente.

La seconda parte articola i contenuti interpretativi introducendo gli ambiti unitari di paesaggio, mentre la terza focalizza nello specifico l'illustrazione degli obiettivi e dei temi del PGT.

La prima fase di carattere analitico conoscitivo ha previsto l'analisi dei precedenti strumenti comunali e documenti di indirizzo, la definizione del percorso procedurale e partecipativo e la definizione dell'inquadramento di area vasta.

La seconda fase di carattere interpretativo restituisce una lettura interdisciplinare dei macro sistemi che caratterizzano la città: sistema ambientale, sistema insediativo e morfologico, sistema socio economico e sistema infrastrutturale della mobilità, quale sfondo territoriale cui riferirsi nella identificazione degli indirizzi di piano e nella configurazione delle azioni progettuali ad essi sottese. E' composta da un sistema di macro indirizzi che trasversalmente possano incidere sull'intero contesto urbano, riguardando, quindi, l'insieme dei tre strumenti che compongono il PGT. Indirizzi implementabili con riferimento a un orizzonte relativamente breve di azioni, contestualizzate in relazione alle caratteristiche dei singoli ambiti.



Infine la terza parte relativa alla descrizione del progetto di piano è suddivisa in una prima parte in cui sono definiti i 10 obiettivi principali e una seconda in cui sono descritti i sei temi di progetto del nuovo PGT. Questa parte, raccoglie gli indirizzi e le strategie specifiche del DdP e i temi su cui vengono indirizzate le trasformazioni future; tali indirizzi sostanziano e specificano i contenuti delle tavole e degli elaborati del progetto del DdP.

7. Dal Prg al Pgt

7.1 Il Prg, i documenti di indirizzo e gli strumenti attuativi

La fase analitica propedeutica all'elaborazione degli obiettivi e dei contenuti del PGT ha tenuto in considerazione gli strumenti di programmazione già vigenti ed in particolare:

a. Piano Regolatore Generale, approvato con deliberazione G.R.L. n.6/32270 del 07.11.1997 - B.U.R.L. 04/02/98, comprese le Nta Variante parziale, ai sensi dell'art. 25, comma 1 della L.R. 12/2005 – modifiche e rettifiche all'azzoneamento ed integrazione delle N.T.A.; Precisazioni ed integrazioni all'art. 33 e all'art. 35-bis.

Relativamente allo stato di attuazione del PRG vigente il confronto tra le aree oggetto a piani PII secondo le indicazioni del vigente PRG coprono circa 1.257.052 mq. Allo stato attuale sono stati realizzati, o già convenzionati, 703.835 mq.

b. Documento di indirizzi per la formazione del P.G.T. fornito dall'Amministrazione Comunale (2010).

L'amministrazione comunale insediatasi in seguito alle elezioni amministrative ha prodotto un documento di indirizzo per la redazione del Piano di Governo del Territorio del quale si è tenuto conto in fase di revisione della bozza di Documento di Piano.

In particolare l'Amministrazione ha individuato alcune priorità così riassumibili:

- lo sviluppo di Saronno deve essere rispettoso dell'ambiente e garantire una migliore vivibilità;
- in termini esigenziali, la città deve garantire oltre agli spazi per abitare, spazi di relazione e incontro; spazi per una mobilità alternativa, spazi per il lavoro e lo sviluppo; spazi per la natura.

Dal punto di vista metodologico il documento individua stabilisce l'importanza della riqualificazione urbana come elemento partecipativo di uno sviluppo sostenibile, e afferma la volontà di interrompere il meccanismo che basa principalmente il reperimento di risorse per l'Amministrazione all'edificabilità dei suoli.

7.2 Il percorso procedurale per il PGT

Il percorso che si intende intraprendere per giungere all'approvazione del Piano può essere schematizzato secondo alcune fasi operative di seguito riportate.

La definizione degli indirizzi di Piano viene predisposta attraverso alcune strategie, delineate nella fase di avvio delle attività per la predisposizione del PGT, e costituiscono un elemento per la definizione degli obiettivi di Piano. In particolare gli strumenti e le iniziative messe in campo dall'Amministrazione sono:

- Analisi della raccolta dei documenti preliminari e dei documenti trasmessi dal Comune
- Incontri con le diverse parti politiche
- Messa a disposizione del testo sul sito web
- Raccolta di pareri via e-mail
- Raccolta di pareri e proposte in assemblee e incontri pubblici

- Raccolta di pareri, idee e osservazioni attraverso documentazione cartacea
- Avvio del procedimento di VAS

Contestualmente all'aggiornamento del quadro conoscitivo delle caratteristiche territoriali, urbanistiche e socio economiche della città e del contesto, è prevista la redazione dello schema di DdP, per la convocazione della prima conferenza di valutazione VAS e una proposta di DdP e Rapporto ambientale per la convocazione della seconda conferenza di valutazione VAS.

Una prima bozza di PGT (DdP, PdS, PdR) verrà predisposta per la presentazione alla Giunta Comunale. Le valutazioni che emergono consentono la predisposizione della Bozza di PGT da presentare e discutere con le parti sociali ed economiche, così come previsto anche dalla LR 12/2005, prima di giungere all'adozione.

A seguito degli esiti del percorso di presentazione/consultazione si giungerà così alla redazione degli elaborati definitivi del PGT da portare in adozione da parte del Consiglio Comunale.

Successivamente all'esame da parte dell'Amministrazione delle osservazioni e dei pareri pervenuti a seguito della pubblicazione del PGT adottato, sarà predisposto il PGT definitivo per l'approvazione da parte del Consiglio Comunale.

7.3 L'avvio del PGT

Nell'avvio del nuovo PGT si sono tenute in considerazione le proposte e i suggerimenti della popolazione. Dall'analisi di tali documentazioni, emergono alcune tematiche principali, di seguito organizzate per temi:

- cambio di destinazione d'uso di aree private. Si tratta della parte più consistente delle proposte cittadine, e riguarda la conversione ad area edificabile, per interesse privato.
- definizione ed attuazione di interventi. E' richiesta la reale attuazione di progetti per grandi funzioni pubbliche, che comprendono proprietà private, quali ad esempio la realizzazione del Parco Agricolo a nord di Saronno, o la Zona Speciale due, in corrispondenza della stazione sud.
- interventi infrastrutturali. A fronte di assi infrastrutturali ad elevato traffico, inseriti nel contesto residenziale, è richiesto lo studio di interventi mirati a conciliare il sistema infrastrutturale con il territorio urbano e le sue necessità. Si individua a riguardo l'asse di via Volonterio come elemento di criticità.
- mobilità lenta. La popolazione richiede maggiore fruibilità del territorio comunale a livello ciclopedonale, con l'eliminazione di barriere architettoniche ed interventi stradali atti a proteggere percorsi ed attraversamenti in corrispondenza degli istituti scolastici.

7.4 Il processo partecipativo

Obiettivi, soggetti coinvolti, strumenti

Nell'ambito delle azioni previste in merito alla formazione del PGT, ai fini di favorire il pieno coinvolgimento di tutti i portatori di interesse e della popolazione che insistono sul territorio in oggetto, l'Ufficio di Piano del Comune di Saronno, avvalendosi dell'apporto del team dei consulenti, ha approntato un percorso partecipativo con i seguenti obiettivi:

- a) informare la cittadinanza e gli attori sociali, economici e culturali presenti sul territorio, in merito allo strumento del PGT, alle sue finalità e alle possibilità di partecipazione offerte a tutti gli interessati, durante il processo di elaborazione di questo strumento
- b) coinvolgere i principali stake-holder locali in momenti di discussione focalizzata sui principali temi di rilievo per lo sviluppo locale, al fine raccogliere dati primari, contributi scritti, pareri e indicazioni relativamente alla situazione socio-economica, territoriale e culturale di Saronno
- c) coinvolgere la cittadinanza tutta, compresi potenzialmente anche i non residenti nel comune (ma che su di esso gravitano per ragioni lavorative, di studio o di fruizione di servizi), nella raccolta

di pareri e di indicazioni circa le criticità e le prospettive per la città di Saronno

d) diffondere, tramite i media locali e internet, i principali esiti del processo di partecipazione e i dati tramite di esso raccolti

Gli strumenti individuati per il percorso partecipativo sono di seguito presentati, distinti per categorie di intervento:

informazione:

- redazione di comunicati stampa, opuscoli informativi, pagine web sul sito del Comune
- incontri diretti con gli stake-holder e con i cittadini
- diffusione, tramite il sito web del Comune e altri media, degli esiti del processo partecipativo e dei dati tramite di esso raccolti

partecipazione diretta:

- coinvolgimento dei principali stake-holder locali in momenti appositi di confronto e di consultazione presso la sede municipale
- assemblee pubbliche con la cittadinanza

partecipazione mediata:

- invio ai principali stake-holder locali di schede per la raccolta di dati e di indicazioni rispetto alle criticità locali e alle priorità di intervento, in relazione alla costruzione del PGT
- costruzione di un blog sul sito del Comune di Saronno, distinto in aree tematiche, per la raccolta di pareri e indicazioni da parte di tutti i soggetti interessati
- elaborazione di un questionario sul PGT, posizionato sul sito del Comune di Saronno e distribuito nelle assemblee rivolto alla cittadinanza e a quanti gravitano su Saronno per motivi di studio, lavoro o fruizione di servizi

Le consultazioni con gli stake holders

Sin da ora si sono tenute una serie di consultazioni, presso la sede municipale, condotte dal team dei consulenti, in presenza dei membri dell'Ufficio di Piano, e finalizzate a coinvolgere attivamente i principali stake-holder locali in merito a:

- tracciare un quadro della situazione saronnese rispetto alle proprie tematiche di competenza e di intervento
- evidenziare criticità e risorse presenti sul territorio
- avanzare proposte e individuare tematiche di interesse generale e specifico, da prendere in considerazione in sede di analisi socio-economica preliminare alla redazione del PGT (e in particolare del Documento di Piano)

Per quanto riguarda il settore associativo, dato l'elevato numero di realtà presenti sul territorio e la difficoltà ad individuare rappresentanze di categoria unitarie da poter convocare direttamente, si è optato per un coinvolgimento tramite l'invio a tutte le realtà in questione di una scheda di rilevazione, finalizzata a raccogliere dati, pareri e proposte rispetto al settore di riferimento e in relazione al PGT. Per la raccolta di ulteriori informazioni e indicazioni, una scheda di rilevazione è stata inoltre inviata anche ad alcuni degli attori economici e sindacali del territorio, raccogliendo in questo modo dati integrativi.

Le consultazioni con gli attori politici

In data 17 Settembre 2009 si è tenuta una giornata di consultazioni dedicata a raccogliere i pareri,

le analisi e le proposte dei soggetti politici istituzionalizzati attivi sul territorio, con particolare riferimento alle liste elettorali che si erano presentate per l'ultima tornata delle locali elezioni amministrative. Hanno preso parte alle consultazioni (che si sono tenute separatamente, lista per lista) le seguenti liste:

- PDL-LEGA-UDC
- NOI PER SARONNO
- SARONNO SI-CURA
- SINISTRA SARONNESE
- TU@ SARONNO – SARONNO FUTURA – ITALIA DEI VALORI
- PD – PARTITO SOCIALISTA – VERDI

I principali temi emersi, pur nella diversità tra gli approcci degli intervenuti, possono essere raggruppati nelle seguenti aree:

Lo strumento del PGT e il percorso per la sua applicazione a Saronno

Lo strumento del PGT è stato individuato da tutti i soggetti politici come un importante elemento di novità rispetto al governo del territorio, a patto che se ne mantengano i caratteri di flessibilità e di adattabilità all'evoluzione del contesto urbano. Si sottolinea in merito l'importanza che le analisi e le indicazioni che saranno contenute nel PGT, e le conseguenti politiche territoriali, rimandino ad una visione di area più vasta rispetto ai confini amministrativi locali (in particolare riguardo ai settori sanità e istruzione), di tipo intercomunale e interprovinciale. Rispetto al percorso per l'applicazione di questo strumento sul territorio saronnese, una parte consistente delle forze politiche consultate ha espresso dissenso rispetto all'avvio del procedimento di formazione del PGT in un momento caratterizzato dal commissariamento del Comune.

Territorio e urbanistica

A prescindere dalle differenti priorità individuate da ciascuna, tutte le forze politiche si sono espresse contro qualsiasi ipotesi di sviluppo locale che comporti un ulteriore consumo del suolo; in questa direzione si evidenzia l'accordo generalizzato sul ruolo che devono avere le aree dismesse ex industriali (a partire dalla ex Cantoni) rispetto al futuro assetto territoriale e socio-economico della città: su tali aree di deve operare un intervento di riconversione radicale, che per molti dei soggetti politici dovrebbe essere focalizzato innanzitutto sulla risposta ai bisogni sociali e di verde pubblico non parcellizzato espressi a livello locale, senza dimenticare la possibile riqualificazione legata a produzioni tecnologicamente innovative. Un secondo elemento su cui le opinioni delle forze politiche convergono è rappresentato dalla mobilità (interurbana innanzitutto ma anche legata al pendolarismo da e verso Saronno) e dal correlato tema del traffico veicolare, da tutti evidenziato come criticità centrale da affrontare, per la qualità della vita, così come per lo sviluppo complessivo a livello locale. In merito emerge come particolarmente problematico il traffico automobilistico legato all'attraversamento urbano e la correlata questione del sistema dei parcheggi e delle infrastrutture viabilistiche (anche di quelle ciclopedonali), ad oggi ritenuti inadeguati dai più: si evidenzia in merito la necessità di concludere il piano del traffico e, parallelamente, di portare a termine la zonizzazione acustica. La questione della mobilità ricomprende il tema del pendolarismo rispetto non solo al traffico veicolare ed ai suoi effetti negativi, ma anche alla fruizione della stazione ferroviaria, che si caratterizza secondo alcuni come nodo sovrautilizzato (o comunque non razionalizzato) da parte di una consistente mole di persone in movimento da e verso Milano.

Un terzo tema su cui è puntata l'attenzione delle forze politiche è quello dell'edilizia e dell'abitare: in particolare si riscontra un comune interesse per la riqualificazione del centro storico (a partire dal "sistema dei cortili" e dal suo ruolo per la vita sociale urbana), previa la messa a punto di

regole condivise (semplificazione burocratica, Piano del colore, ...), adeguate a garantire la gestione coordinata delle iniziative puntuali, contrastando quella parcellizzazione della proprietà, che è spesso di ostacolo ai processi di recupero. Tale riqualificazione necessita inoltre di agevolazioni pubbliche (contributi comunali, riduzione oneri di urbanizzazione, abolizione TOSAP per ponteggi, ...). Da alcuni attori politici emerge la necessità di analizzare e monitorare le risorse abitative effettivamente disponibili sul territorio e ad oggi non utilizzate, al fine di indirizzare utilizzi differenti dal residenziale delle aree dismesse. Se si deve fornire una risposta a nuove esigenze abitative, si rileva l'indicazione di privilegiare lo sviluppo edilizio in altezza, così come la realizzazione di nuove quote di edilizia sociale solo se frammiste all'edilizia "libera". Infine è da segnalare l'attenzione comune per il tema ambientale, con particolare riferimento al recupero e alla riqualificazione del corso del Torrente Lura (estensione della porzione di territorio comunale ricadente nel Parco del Lura e aggregazione al PLIS del Parco Lura a sud), alla gestione oculata del sottosuolo, alla salvaguardia dell'Agro saronnese.

Economia, servizi e sviluppo locale

Le forze politiche convergono tutte sulla necessità di approntare strategie innovative in campo economico e produttivo, finalizzate a fornire un nuovo ruolo e un nuovo orizzonte a Saronno, dopo il tramonto definitivo dell'era industriale. Il tema della eco-sostenibilità dello sviluppo è ritenuto di grande rilievo, con particolare riguardo ad una riduzione dell'impatto ambientale legato alle attività e all'abitare sul territorio. Il sistema dei servizi - in particolare quelli alla persona e alle imprese, specialmente se di eccellenza - viene individuato dai più come motore potenziale del rilancio a livello locale; le aree dismesse ex industriali possono essere riqualificate proprio in questa direzione. Saronno è ritenuta un polo attrattore già oggi per l'offerta di servizi ad un bacino di utenza che si estende ben oltre i confini amministrativi e provinciali: si tratta di investire su questo sistema, favorendo le pratiche innovative e incentivando, anche con strumenti premianti, l'insediamento di nuove attività. In questa direzione va incentivata la collaborazione tra pubblico e privato, favorendo l'interconnessione tra i vari ambiti e verificando l'attuale localizzazione di alcuni servizi, a partire dall'ospedale, così come da alcuni plessi scolastici e della formazione, che si configurano come poli attrattori a livello extralocale.

Le consultazioni con gli attori economici e del lavoro

In data 11 novembre 2009 si sono tenute le consultazioni rivolte alle rappresentanze dei soggetti economici e del lavoro presenti sul territorio: tutti i soggetti appartenenti a queste categorie sono stati invitati a partecipare tramite una comunicazione scritta, indirizzata loro dal Comune di Saronno e accompagnata da una scheda di rilevazione, finalizzata a rilevare indicazioni e proposte, in rapporto alla base rappresentata. Alla consultazione presso la sede municipale hanno tuttavia preso parte solo alcune delle realtà contattate: i dati e le indicazioni forniti vengono di seguito riassunti per settori di riferimento.

Settore industriale-artigianale

Hanno partecipato alla consultazione:

- Ass. PICCOLE e MEDIE INDUSTRIE
- UNIONE INDUSTRIALI

Entrambi i rappresentati delle organizzazioni presenti si sono impegnati a consultare i propri associati ed a trasferire all'Ufficio di Piano il quadro riepilogativo inerente esigenze, criticità, segnalazioni e contributi provenienti dal settore secondario. L'Unione Industriali sottolinea l'importanza che per il settore rivestono le problematiche connesse alla mobilità: si evidenzia la necessità che le valutazioni/determinazioni inerenti l'impatto acustico delle attività localizzate sul territorio siano condotte con la dovuta attenzione. Elemento significativo che l'Unione

Industriali ritiene di evidenziare è la trasformazione della “base rappresentata” che ha subito una progressiva trasformazione da industriale in senso stretto a terziario e/o terziario avanzato. L’Associazione Piccole Medie Industrie concorda sulla valutazione critica rispetto al sistema della mobilità locale, che genera sfiducia in termini di vocazione del territorio saronnese riferita al settore manifatturiero; ulteriore elemento evidenziato è la tendenza consolidata che porta a delocalizzare la produzione sviluppando parallelamente le attività commerciali correlate.

Settore commerciale

Ha partecipato alla consultazione (integrando i dati forniti in sede di incontro con il successivo invio della scheda di rilevazione compilata):

- Ass. COMMERCianti SARONNO – A.S.C.O.M.

Le principali criticità rilevate rispetto al settore commerciale sono rappresentate innanzitutto dal sistema della viabilità, con riferimento tanto alla situazione viaria quanto ai parcheggi, soprattutto in relazione al centro storico e alle aree ad esse limitrofe. Gli spazi urbani (in primis le vie e le piazze) devono rivestire innanzitutto una funzione pubblica e sociale, senza essere confusi con mere strutture al servizio della circolazione automobilistica: ciononostante si sottolinea la parallela esigenza di agevolare i flussi di mobilità in ingresso, sebbene all’interno di una complessiva revisione dell’assetto viabilistico attuale. Più in generale, è necessario trovare un giusto equilibrio tra funzione residenziale e funzione commerciale, valorizzando il centro storico come ambito polivalente e caratterizzato da un mix di attività differenti; a tale scopo si sollecitano una serie di interventi da parte dell’Ente locale, sia strutturali (es. illuminazione stradale) sia di tipo socio-culturale (es. eventi serali), finalizzati a mantenere il centro cittadino come luogo della socialità, dell’incontro e della vita pubblica, sostenendo anche le iniziative promosse in questo senso dalle associazioni di categoria. Il mantenimento dell’attuale media struttura di vendita presente in centro è ritenuto in quest’ottica importante, per rispondere alle esigenze dei residenti che non desiderano o non possono utilizzare l’automobile per gli acquisti quotidiani.

Settore agricolo

Ha partecipato alla consultazione (integrando i dati forniti in sede di incontro con il successivo invio della scheda di rilevazione compilata):

- FEDERAZIONE COLDIRETTI VARESE

La principale criticità evidenziata nel settore riguarda l’utilizzo del territorio saronnese nei decenni passati, che non ha tenuto in alcun conto il ruolo produttivo del sistema agricolo, relegando questa funzione in spazi residuali: la competizione per l’uso del suolo, in un regime di scarsità, ha visto il settore primario come perdente, a fronte di pressioni e interessi molto più forti e organizzati. Tuttavia l’agricoltura ed i suoi imprenditori rappresentano una risorsa oggi potenzialmente importante per il territorio, non solo rispetto alla produzione di beni, ma anche in riferimento alla tutela e al presidio del territorio, alla promozione della qualità della vita, alla diffusione di una cultura rispettosa dell’ambiente. In questa direzione, la rappresentanza dei coltivatori diretti sottolinea l’importanza di salvaguardare gli ambiti agricoli oggi esistenti, come previsto dalle Norme di attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, e possibilmente di individuare nuovi spazi per questa attività, in relazione anche ad interventi innovativi che potrebbero essere sostenuti sul territorio, quali le fattorie didattiche, la produzione biologica e a Km zero, il consumo consapevole, l’educazione ambientale.

Sindacati dei lavoratori

Hanno partecipato alla consultazione (integrando i dati forniti in sede di incontro con il successivo invio della scheda di rilevazione compilata):

- C.I.S.L.

- U.I.L.

La C.G.I.L. non ha partecipato all'incontro presso la sede municipale, ma ha fornito ulteriori dati, tramite l'apposita scheda di rilevazione, compilata congiuntamente a C.I.S.L. e U.I.L.. Il quadro complessivo tracciato dai sindacati rispetto alla situazione di Saronno mette in luce le seguenti criticità:

- eccessiva densità abitativa (iperconsumo del suolo) e trasformazione progressiva della città in un "dormitorio" per pendolari che gravitano su Milano, con una crescente quota di cittadini anziani e di immigrati
- de-industrializzazione drammatica e perdita massiccia di posti di lavoro, accompagnata dal proliferare delle aree dismesse
- sviluppo del settore terziario e dei servizi non adeguato alle potenzialità del territorio, rappresentate innanzitutto da: nodo ferroviario, collegamento con aeroporto di Malpensa, vicinanza al polo fieristico di Rho, prossimità alla metropoli milanese
- sviluppo numericamente limitato di alcune realtà produttive tecnologicamente avanzate ma di piccole dimensioni, che offrono quindi scarse possibilità di occupazione.

A fronte di questo quadro critico, i sindacati individuano cinque principali aree di intervento su cui attivare le risorse locali, a partire dalla costruzione del PGT:

- sviluppo economico e lavoro: sostegno alle imprese innovative, che investono sulla produzione e sui servizi di qualità, a basso impatto ambientale; attivazione delle reti socio-economiche locali, nella direzione di sistemi integrati; investimento sul capitale umano presente e sulla formazione; politiche attive del lavoro; recupero delle aree dismesse ad uso anche produttivo
- vivibilità urbana: interventi radicali in tema di mobilità (incentivare trasporto pubblico e utilizzo della bicicletta, riorganizzare sistema dei parcheggi, investire sul polo ferroviario delle Nord, istituire il mobility manager, rimuovere le barriere architettoniche ancora presenti); contrasto delle forme di inquinamento dell'aria, delle acque e del suolo; riqualificazione del torrente Lura; arresto della cementificazione, anche rispetto al recupero delle aree dismesse
- servizi alle persona: avvio di politiche incisive per gli anziani, sia nel campo dei servizi, sia in quello della realizzazione di nuove strutture (RSA, ecc.); utilizzo degli anziani autosufficienti come risorsa a livello locale per progetti sociali ed educativi
- integrazione sociale: gestione di interventi ampi e diversificati, anche di tipo strutturale, per favorire l'inclusione sociale dei cittadini stranieri e per contrastare la costituzione di ghetti urbani
- cultura, scuola e giovani: investire sul settore, rafforzando innanzitutto il polo scolastico nei pressi del Santuario, dotandolo di spazi e strutture per ospitare attività culturali e realtà giovanili (campus).

Le consultazioni con gli attori dell'associazionismo

Secondo un censimento operato dal Comune di Saronno nel 2009, le associazioni culturali, socio-assistenziali, ambientaliste e sportive operanti sul territorio assommavano a 276 unità; di queste, tuttavia, alcune sono risultate essere non attive, oppure nel frattempo sciolte, o ancora di dimensioni minime.

La scheda di rilevazione approntata, finalizzata a raccogliere indicazioni e suggerimenti da parte delle realtà in questione, è stata inviata direttamente dal Comune a tutte le associazioni in elenco: il periodo di rilevazione è stato di 3 mesi. Al termine del periodo, le schede riconsegnate compilate agli uffici comunali sono state 79, pari a quasi il 30% del totale; le associazioni che hanno partecipato alla rilevazione rappresentano nel complesso un totale di circa 7.000 associati. Di seguito vengono riportati i principali dati raccolti, distinti per categoria di associazioni e organizzati secondo le indicazioni emerse in relazione alle tre aree di indagine previste dalla

scheda:

La partecipazione pubblica diffusa: strumenti ed esiti

Al fine di raccogliere indicazioni, proposte e pareri rispetto al PGT da parte del maggior numero possibile di residenti nel comune di Saronno, così come di soggetti che insistono su questo territorio per ragioni di lavoro, di studio o di fruizione di servizi, sono stati approntati due strumenti di partecipazione mediata, posizionati a gennaio 2010 sul sito del Comune:

Categoria associazioni	Criticità	Risorse da valorizzare	Priorità di intervento
Culturali	• Carenza di spazi per le attività o spazi poco adeguati • Supporto da parte dell'Ente locale non sufficiente • Scarso coordinamento tra le associazioni e mancanza di una visione sistemica) • Scarsa informazione a livello cittadino rispetto al ruolo e all'operato delle associazioni • Atteggiamento diffuso di ostilità nei confronti delle diversità e delle culture altre	• Insegnanti qualificati e desiderosi di aggiornarsi • Scuola e attività ad essa correlate, come ambiti di socializzazione e di inclusione delle diversità • Studenti da avviare al volontariato • Biblioteca, centri sportivi e lo "Spazio Anteprema" • Aree dismesse da destinare ad uso sociale	• Creazione di strutture polivalenti adeguate allo svolgimento di attività culturali e associative per grandi numeri; • Creazione di pagine web all'interno del sito del comune a disposizione delle associazioni • Realizzazione di eventi aperti alla cittadinanza finalizzati a fare conoscere le iniziative promosse dalle associazioni • Maggiori contributi finanziari, sulla base dell'utilità sociale delle associazioni • Collegamento fra associazioni e servizi comunali

Categoria associazioni	Criticità nel settore	Risorse da valorizzare	Priorità di intervento
Socio-assistenziali	• Carenza di spazi (mancanza di un polo unico per le associazioni di volontariato, di sedi appropriate, di spazi per aggregazione, di una sala convegni adeguata) • Carenza sistema informativo sui servizi • Frammentazione attività delle associazioni e scarsa incisività • Spazi pubblici e servizi di trasporto poco accessibili ai cittadini con disabilità • Mancanza di risorse economiche adeguate, in particolare rispetto agli interventi per i giovani	• Volontariato (soprattutto giovanile) • Strutture e realtà locali in grado di favorire momenti di socializzazione: comune, biblioteca, RSA, Informagiovani, scuole, parrocchie: risorse principali; • Aree dismesse da destinare ad uso sociale	• Coordinamento e messa in rete delle associazioni, anche con i servizi comunali • Sostenere l'informazione sui servizi al cittadino offerti dalle associazioni • Collegamento tra attività profit e non profit • Favorire le occasioni di incontro/divulgazione; • Realizzazione di una struttura dedicata a riunire/accogliere tutte le associazioni di volontariato operanti in Saronno e/o disponibilità di sedi adeguate • Sviluppo di percorsi di formazione • Interventi strutturali per la fruibilità degli spazi pubblici e del verde • Utilizzare a scopo sociale le aree dismesse • Realizzare centro convegni e centro diurno anziani in una RSA • Realizzare alloggi destinati all'affitto a canone calmierato o destinati a persone in difficoltà • Realizzare un punto di accoglienza temporanea per persone in difficoltà

Categoria associazioni	Criticità nel settore	Risorse da valorizzare	Priorità di intervento
Ambientaliste	• Consumo del suolo, inquinamento dell'aria e delle acque (Lura), densità abitativa • Assenza di qualsiasi struttura per l'accoglienza degli animali in difficoltà • Assenza di strutture che favoriscano il contatto tra umani e animali	• Parco del Lura • Aree dismesse ex industriali, da convertire in ampi spazi verdi • Volontariato	• Blocco delle possibilità edificatorie sui terreni agricoli o non edificati • Realizzare aree verdi di ampie dimensioni (polmoni verdi), a partire dalle aree dismesse • Utilizzo delle energie rinnovabili e riduzione dei consumi • Salvaguardia e ripristino dei corridoi ecologici • Predisporre un nuovo Piano Urbano del Traffico (riduzione traffico veicolare privato e aumento mobilità sostenibile) • Zonizzazione acustica • Miglioramento rete idrica pubblica e tutela qualità delle acque • Costituzione di una struttura per l'accoglienza degli animali randagi • Piano di comunicazione locale per favorire il rispetto per gli animali • Definire aree/colonie per la tutela e il controllo dei felini liberi censiti sul territorio

Categoria associazioni	Criticità	Risorse da valorizzare	Priorità di intervento
Sportive	• Strutture e impianti disponibili poco adeguati per numero, dimensioni e manutenzione • Condivisione, con altre associazioni o altri enti, del medesimo spazio • costi di gestione elevati • Ridotti finanziamenti comunali	• I giovani, principali promotori dell'attività fisica • Le scuole, con le quali collaborare per promuovere le attività • Oratori e parrocchie, dove spesso c'è un'attività sportiva non organizzata;	• Creazione di spazi adeguati allo svolgimento dell'attività sportiva e messa a norma di quelli esistenti • Informazione sui servizi disponibili per il cittadino • Realizzazione di manifestazioni finalizzate a sensibilizzare verso una cultura dello sport • Maggiori finanziamenti comunali

IL BLOG "PGT SARONNO":

- si tratta di uno spazio web caratterizzato dalla presenza di 4 aree tematiche di discussione, in cui gli utenti registrati possono lasciare commenti scritti e, nel caso, georeferenziati; le aree sono: Mobilità e accessibilità; Economia, commercio e lavoro; Servizi al cittadino e alla persona; Agricoltura e ambiente; Qualità della vita e territori
- inoltre il blog consente la possibilità di scaricare documenti e informazioni relativi al processo di costruzione del PGT

IL QUESTIONARIO ON-LINE:

- è uno strumento di raccolta dati e opinioni aperto a tutti i soggetti che si registrano sul blog del Comune
- le domande del questionario sono articolate secondo le seguenti aree tematiche:
 - PGT e territorio
 - Servizi e strutture di utilità pubblica
 - Mobilità e traffico
 - Partecipazione e vita sociale
 - Dati socio-anagrafici del soggetto che compila il questionario

La nuova maggioranza insediatasi nel 2010 ha proceduto ad organizzare i seguenti ulteriori momenti di partecipazione:

- una assemblea nel gennaio 2011 per illustrare il documento di indirizzi alla redazione del

- PGT, distribuito nel corso dell'incontro e messo a disposizione anche sul sito del comune
- Un incontro pubblico il 18 giugno 2012 sul tema "Aree dismesse – città' del lavoro"
 - Un incontro pubblico il 20 giugno 2012 sul tema "Qualità' dell'ambiente/qualità' del costruito"
 - Un incontro il 21 giugno 2012 sul tema dell'ERS
 - Un incontro pubblico il 25 giugno 2012 sul tema "Spazi di incontro e socializzazione – vivibilità della città"
 - Un incontro con i soggetti del mondo del lavoro (commercio, rappresentanti sindacali, agricoltura, artigianato, industria) il 26 e il 28 giugno 2012 sul tema "Spazi per il lavoro"

8. Il quadro di riferimento a scala vasta

Nel quadro normativo regionale, nel quale attraverso la sussidiarietà è garantito il ruolo delle autonomie locali, il PGT costituisce lo strumento attraverso il quale vengono stabiliti gli indirizzi per il governo e la pianificazione del territorio.

Nonostante questo il PGT non ha carattere di completezza su tutti i temi di programmazione del territorio, rispetto alle quali vanno verificate la compatibilità con quelli definiti a livello sovra comunale, quali ad esempio: vincoli paesistico ambientali di competenza statali, indicazioni e previsioni della rete infrastrutturale della mobilità.

In questo contesto il PGT si deve confrontare e deve trovare coerenza con un quadro di pianificazione e programmazione più ampio, che deve tenere conto degli strumenti di seguito descritti.

8.1 Strumenti di pianificazione territoriale

a. Piano Territoriale Regionale PTR – approvato nel 2011 e pubblicato sul BUR n.48 del 1 dicembre 2011.

b. Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) – approvato dal Consiglio Regionale il 6 marzo 2001 con DCR n. VII/197. È integrato dal Piano Paesaggistico, parte integrante del PTR.

c. Programma Triennale per lo sviluppo del settore commerciale 2006-2008 approvato con DCR n. VII/215 del 02.10.2006. Nel 2007 la Regione ha emanato gli "indirizzi generali per la programmazione urbanistica del settore commerciale" e i "criteri urbanistici per l'attività di pianificazione e di gestione degli Enti locali in materia commerciale".

d. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è l'atto di indirizzo della programmazione socio economica della Provincia, con efficacia paesaggistico – ambientale.

Gli elementi di maggiore rilevanza al fine della stesura del DdP sono riferibili al PTCP, che infatti affronta alcuni temi di grande rilevanza per la programmazione del territorio anche a scala comunale, tra i quali:

- La lettura della complessità del territorio e della sua strutturazione, come potenzialità operativa e non solo in chiave critica;
- Il tema del paesaggio, che tende a superare la tradizionale dicotomia città – campagna;
- La ricerca dell'equilibrio tra salvaguardia e sviluppo, riferite ad esempio al tema dell'infrastrutturazione.

In questo senso il PTCP individua alcune polarità urbane di rilievo provinciale che si configurano appunto come Poli Attrattori secondo quanto previsto dalla L.R. 12/2005 di Governo del Territorio: "nei comuni aventi caratteristiche di polo attrattore individuato dal piano territoriale di

coordinamento provinciale, in relazione al flusso di pendolari per motivi di lavoro, studio e fruizione di servizi e nei comuni caratterizzati da rilevanti presenze turistiche, il piano dei servizi contiene la previsione di servizi pubblici aggiuntivi, in relazione ai fabbisogni espressi della popolazione fluttuante. Nei comuni aventi caratteristiche di polo attrattore devono altresì, essere previsti i servizi di interesse sovracomunale necessari al soddisfacimento della domanda espressa dal bacino territoriale di gravitazione”.

Dalle analisi sulla popolazione fluttuante, il PTCP definisce Saronno quale nucleo di attrazione di flussi pendolari, grazie anche alla presenza di funzioni di interesse provinciale, e indica dunque le seguenti priorità:

- La garanzia di accessibilità sia tutelando la rete gerarchica proposta nel piano sia valorizzando le diverse reti di trasporto pubblico, in particolare il sistema della mobilità su ferro di cui tali comuni sono polarità di rilievo.
- Lo sviluppo delle funzioni di eccellenza a livello provinciale, nell’ottica di valorizzazione della sinergia tra servizi e di garanzia di un’accessibilità di rilievo provinciale.
- La gestione della complessità territoriale ed insediativa che supera i confini comunali privilegiando politiche di sistema che vedono, tra l’altro la possibilità di supportare localizzazioni alternative a servizi sovracomunali se verificate a livello di sistema urbano.

Dopo l’analisi socio economica globale del territorio provinciale, il PTCP individua macro aree tra le quali Saronno, per le quali delinea: le caratteristiche in essere, le dinamiche in corso e i rischi. Per quanto riguarda la “Caratterizzazione in essere” vengono evidenziati:

- dinamica occupazionale negativa nel settore manifatturiero con crescita del terziario; elevata specializzazione nel settore tessile e meccanico,
- buon orientamento alla competitività, manodopera e tecnici di elevato livello, buone competenze gestionali e di interlocuzione con sistemi esterni,
- elevata dotazione del sistema infrastrutturale, ottimo profilo di accessibilità su ferro, buono su gomma,
- sistema urbano di buona qualità, sia degli insediamenti sia per i servizi a popolazione e imprese nonostante la presenza significativa di aree dismesse.

Rispetto alle “Dinamiche in corso”:

- forte terziarizzazione, complementare ad una tenuta e specializzazione del settore manifatturiero,
- aumento dell’articolazione dei soggetti imprenditoriali e delle capacità di interlocuzione con sistemi sociali e produttivi esterni,
- significativo potenziamento del profilo di accessibilità dalle reti lunghe (Varesina, Pedemontana),
- qualificazione dei centri storici urbani con buona articolazione funzionale,
- erosione degli spazi aperti, compensata da istituti di tutela esistenti e in via di formazione riuso polifunzionale delle aree dismesse.

Rispetto ai “Rischi” vengono elencati i seguenti fattori:

- delocalizzazione delle lavorazioni mature,
- difficoltà di costruire relazioni efficienti e permanenti con la ricerca e con la formazione,
- l’aumento dell’offerta infrastrutturale può provocare una crescita dei flussi che aggrava la congestione esistente,
- progressiva compromissione delle componenti ambientali di area,
- risposte non selettive alle domande insediative, mancata qualificazione “allargata” dei contesti urbani, progressivo aumento dei fenomeni di degrado,

- banalizzazione dei processi di qualificazione delle aree dismesse.

Gli elementi di riferimento di tale scenario analizzati dal PTCP sono:

- trasporti e comunicazioni,
- scuole e università (attivazione ricerche e progetti con le università, attenzione alla formazione professionale),
- cultura e valori (dai valori industriali ai valori neo-industriali che penetrano nel tessuto culturale dell'Ambito senza particolari difficoltà),
- congiuntura internazionale (mercati di delocalizzazione, più che di sbocco).

Il PTCP si struttura più in particolare dettagliando gli obiettivi, anche riferiti a Saronno, di sviluppo economico e sociale, la mobilità e le reti di trasporto pubblico, le polarità urbane, il sistema produttivo e il commercio, il paesaggio.

Saronno, all'interno del PTCP, è riconosciuto come funzione generatrice di un sistema monocentrico tra le Province di Varese e Como, del quale è polo generatore. In questo contesto Saronno si distingue per peso insediativo e dotazione di servizi di scala di rango intercomunale, quali l'istruzione universitaria e superiore, l'ospedale, case di riposo, distretto ASL, musei, centro congressi, ecc

Il PTCP individua inoltre indirizzi specifici per il Governo del Territorio rispetto ai temi della mobilità, dei sistemi specializzati, degli ambiti agricoli.

Mobilità:

- Valorizzare il nodo come area ad elevata accessibilità, incrementando la rete di trasporti sovracomunali esistente, con particolare attenzione alla rete ferroviaria.
- Individuare interventi per ridurre le negatività presenti, legate allo sviluppo del territorio e le sue trasformazioni, prima di procedere ad ulteriori interventi di infrastrutturazione.
- Accentuare il ruolo di polo di interscambio tra le mobilità su ferro e gomma, senza interferire nello sviluppo della rete di mobilità urbana ed il sistema di mobilità lenta.
- Evitare di sovraccaricare i sistemi infrastrutturali esistenti, senza interventi di adeguamento e ampliamento delle reti già esistenti ed i servizi e le aree ad essi connessi, ormai parti del tessuto urbano consolidato.

Sistemi specializzati:

- Individuare le maggiori concentrazioni di aree dismesse, sulle quali prevedere interventi specifici, parti dell'obiettivo base di rigenerazione del tessuto urbano.

Ambiti agricoli:

- Occorre individuare a scala comunale le aree agricole, nonché norme di valorizzazione, uso e tutela.
- Occorre porsi obiettivi di conservazione dello spazio rurale e delle risorse agroforestali.

8.2 Piani di settore e altri vincoli

Nel seguito sono elencati i piani di settore e la vincolistica di cui tener conto nell'attuazione degli indirizzi del Piano:

- Piano per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Po (PAI)
- Piano regionale per la qualità dell'aria
- Piano tutela e uso delle acque
- Piano Cave

- Piano di Indirizzo Forestale
- Il quadro dei vincoli sovra ordinati:

- a. Vincolo ai sensi del D.Lgs. 42/04 art. 136 (Immobili ed aree di notevole interesse pubblico);
- b. Vincolo ai sensi del D.Lgs. 42/04 art. 142 (Aree tutelate per legge);
- c. Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.3267/1923;
- d. Monumenti Naturali e Parchi Naturali ai sensi della L.R. 86/83;
- e. Zone a Protezione Speciale ai sensi della Direttiva 79/409 CEE;
- f. Siti di Interesse Comunitario ai sensi della Direttiva 82/43/CEE.

Con riferimento all'area del Parco del Torrente Lura non si riscontrano vincoli ambientali, artistici-monumentali, né idrogeologici, apposti con specifici provvedimenti.

Vi sono taluni vincoli determinati dall'ordinamento generale. Fra questi, quello derivante dal D.lgs 42/2004 corrispondente a:

- fascia laterale al torrente - 150 m. dalle sponde
- aree boscate per cui detti ambiti sono sottoposti alla tutela ambientale del decreto stesso.

Inoltre lungo il torrente Lura sussiste anche la fascia di rispetto assoluto di dieci metri, di cui al Testo Unico sulle acque del 1904. I vincoli urbanistici sono quelli dettati dalle fasce di rispetto stradale, ferroviario, elettrico, gasdotti e cimiteri.

Va in oltre segnalato il nuovo vincolo, in fase di determinazione, discendente dal Piano d'assetto idrogeologico (PAI) previsto dalla legge 189/89 lungo il fondovalle del Lura (elaborazioni preliminari sono state effettuate dalla Regione Lombardia).

9. I temi del Documento di Piano

Nella redazione della fase interpretativa si è proceduto delineando i macro sistemi di riferimento territoriali che, a partire dalla lettura offerta dal PTCP, consentono un ulteriore passaggio di scala verso la dimensione comunale, al fine di enucleare i temi del Piano a livello macro.

9.1 Il sistema paesaggistico

Il territorio di Saronno è nel suo insieme densamente edificato e la percentuale di suolo occupato è molto rilevante, circa il 70%: la disponibilità di aree libere è limitata alle zone agricole residue lungo i confini del territorio comunale.

Il PTCP costituisce un riferimento significativo relativamente alle aree e agli elementi che nel loro complesso costituiscono il sistema paesaggistico e ambientale. Le previsioni del PTCP in materia di tutela dei beni ambientali e paesaggistici hanno, ai sensi dell'art. 18 del LR 12/2005, efficacia prescrittiva e prevalente sugli atti del PGT.

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.

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, per il mantenimento della attività agricola 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.

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 (Del. G.R. 24/11/95 n° 311, L.R. 16/9/96 n° 26).

Nella metodologia per la redazione del Piano sono stati evidenziati alcuni temi che emergono come prioritari nel passaggio dalla fase analitica a quella di definizione degli indirizzi di Piano:

- Salvaguardare il territorio agricolo in quanto elemento necessario per garantire, la sostenibilità ambientale attraverso la ricarica della falda acquifera e il mantenimento di elementi di naturalità, la produzione di alimenti, la fruizione da parte dei cittadini.
- Sviluppare una cintura verde tra il Parco Lura a nord e il Parco Lura a sud, in parte destinata a corridoio ecologico, in parte utilizzabile per il tempo libero e lo sport, dotata di piste ciclopedonali.
- Ampliare le aree destinate a verde, sia pubblico che privato, utilizzando in particolare il 50% della superficie delle aree industriali dismesse.
- Riquilibrare il torrente Lura recuperando spazio lungo il suo corso. E' infatti in via di approvazione il masterplan *"Azioni pilota per la salvaguardia delle sorgenti e recupero della continuità fluviale in corrispondenza dei nodi del torrente Lura"*, il cui obiettivo è la riqualificazione delle aree urbane (e non) lungo il corso del Torrente, collegando, attraverso un sistema verde, i due principali parchi urbani, rispettivamente a nord e sud di Saronno.

In relazione a questi studi sono stati definiti tre perimetri:

- l'ambito fluviale in senso stretto (alveo e ripe);
- le aree di trasformazione;
- l'area di sensibilità fluviale.

I primi due perimetri definiscono il comparto fluviale, mentre il terzo definisce un ambito perifluviale, comprensivo anche di ambiti non strettamente limitrofi al torrente ma comunque ad esso connessi.

L'ambito perifluviale e quello fluviale vengono evidenziati per il loro valore vincolistico rispetto il territorio, mentre le aree di trasformazione correlate hanno importanza in quanto oggetto di previsioni ed orientamenti di piano.

9.2 Il sistema ambientale

Alla scala vasta, nella ricostruzione del quadro conoscitivo del sistema urbano, il PTCP colloca Saronno nella conurbazione lineare minore del sistema della SP 233 e SP 527, individuando indirizzi per il Governo del Territorio nella "conferma della linearità del sistema, tuttavia senza che si inducano ulteriori pesi insediativi direttamente gravanti sulla s.s. 233" e nella "limitazione degli insediamenti con forte generazione di traffico lungo la s.s. 233 in assenza di sensibili miglioramenti delle condizioni di circolazione e di sensibili miglioramenti ambientali".

La SP 527, secondo il PTCP è l'elemento di legame tra Busto Arsizio, Castellanza, Saronno, ambiti solo apparentemente distinti tra loro.

Saronno si configura come un sistema monocentrico tra le province di Varese e di Como, per la presenza di attività rilevanti, e di servizi, quali infrastrutture, istruzione universitaria superiore, presenza di ospedale, distretto ASL, etc.

Il territorio comunale di Saronno presenta una densità abitativa molto elevata, pari a 3.536 abitanti per km quadrato. Inoltre esso 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 chiaro le diverse parti della città che possono essere considerati ambiti unitari e caratterizzanti:

- il nucleo storico, con il suo tessuto compatto e caratterizzato,

- l'espansione residenziale più recente nelle zone nord ed est,
- un tessuto periferico, morfologicamente sfrangiato e funzionalmente frammisto ad altre attività tra cui numerose attività produttive,
- le aree della dismissione industriale, ed in particolare il polo a sud della stazione ferroviaria.

Il sistema ferroviario, lambendo il centro storico in prossimità della stazione di Saronno Centro, isola dal centro la porzione occidentale del comune.

Dal rilievo della città consolidata presente nel PRG vigente, si evince come la densità dell'edificato sia decisamente alta rispetto all'estensione comunale, mentre il territorio non urbanizzato può essere misurato attorno al 13% del territorio comunale; per questo motivo la disponibilità di aree libere è limitata alle zone agricole residue lungo i confini del territorio comunale, a nord e a est. La descritta scarsità di suolo libero, insieme al verificarsi di processi di dismissione industriale che hanno reso disponibili al riuso diverse aree già urbanizzate.

Queste aree sono soprattutto agricole periurbane, non presentano particolari valori se non quello di costituire, 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.

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 (Del. G.R. 24/11/95 n° 311, L.R. 16/9/96 n° 26).

Il ritratto dello Stato dell'Ambiente viene stilato, ormai come prassi, a partire dalla selezione di indicatori ambientali significativi.

Gli indicatori ambientali, in particolare, sono uno strumento sintetico di informazioni che permette di rappresentare i diversi fenomeni ambientali e le relazioni tra le cause antropiche e l'ambiente stesso.

Nello corso dello sviluppo della metodologia, gli indicatori sono stati individuati tenendo conto degli studi realizzati negli ultimi anni presso enti nazionali quali l'Istat, presso gli organismi internazionali (Eurostat e OCSE) e presso le Agenzie e Istituti di ricerca nazionali ed internazionali. Le tematiche indagate e le variabili rilevate sono quelle più rappresentative della problematica ambientale in ambito urbano e sono: popolazione, acqua, aria, energia, rifiuti, rumore, trasporti e verde urbano.

Il comune di Saronno ha da tempo dato avvio ad un processo di Agenda 21 che comprende anche l'elaborazione di un rapporto di sostenibilità, in fase di redazione.

9.3 Stato delle risorse naturali

9.3.1 Aria

Nel rapporto sulla qualità dell'aria della Provincia di Varese riferendosi al comune di Saronno sono stati rilevati, dalle due stazioni presenti sul territorio, i valori critici delle seguenti sostanze inquinanti.

In particolare:

- Ossidi di azoto (NO₂)
- Monossido di carbonio (CO)
- Protossido di Azoto (N₂O)

- Polveri totali sospese (PTS) o polveri con diametro inferiori ai 10 µm (PM10)
- Ozono (O3)
- Particolato atmosferico aereo disperso (PM)

Principali inquinanti emessi (2007) nel Comune di Saronno:

Ossidi di azoto (NO2)

Le concentrazioni di NO2 non hanno mai superato le soglie previste per la media oraria per l'anno 2007, mentre è stata superata la media annua per l'anno 2007 (fissato in 46 µg/m³ considerando il margine di tolleranza di 6 µg/m³).

Monossido di carbonio (CO)

Le concentrazioni di CO non hanno mai superato il valore limite sulle 8 ore per la protezione della salute umana (valore limite: 10 mg/m³, valore raggiunto: 3,7 mg/m³).

Ozono (O3)

I rilievi del 2009 rilevano un superamento del valore limite di come soglia di allarme pari a 240 µg/m³, per un periodo di mediazione di 1 ora.

Dall'elaborazione dei dati grezzi di ARPA nel periodo febbraio 2009 – febbraio 2010 si evidenzia che il periodo di maggiore concentrazione di ozono, coincide con i mesi estivi, partendo dalla data di rilievo del 24/05, fino al 20/08.

Particolato atmosferico aereo disperso (PM)

Il Comune di Saronno, presenta, globalmente, una situazione di criticità dello stato dell'aria per quanto riguarda la presenza di Ossidi di azoto, ozono e particolato atmosferico aereo disperso.

I dati ARPA evidenziano la situazione critica che riguarda la concentrazione di PM10. Il valore limite fissato dalla legge è pari a 50 µg/m³, da non superar più di 35 volte per anno civile.

I rilievi eseguiti sul comune di Saronno rilevano un ampio superamento di tale soglia: si raggiunge il valor massimo di 183 µg/m³ e si rilevano 101 valori maggiori a 50 µg/m³.

Biossido di Azoto (NO2)

I valori di biossido di azoto non superano il limite previsto da legge, pari a 200 µg/m³ per un periodo di mediazione di 24 ore, i valori massimi raggiunti sono di 171 µg/m³ nel mese di novembre e 168 µg/m³ nel mese di dicembre.

Dai rilevamenti risulta che anche il Monossido di Carbonio (CO) presenta valori lontani al valore limite indicato dalla legge.

9.3.2 Acqua

Le indagini riguardano acquifero superiore, acquiferi miscelati e acquiferi profondi.

Il reticolo idrico di Saronno, è costituito dal torrente Lura, appartenente al reticolo idrico principale il cui stato qualitativo delle acque risulta essere pessimo.

I rilevamenti chimici effettuati sui pozzi della città per la verifica della situazione delle acque superiori hanno evidenziato una situazione di quasi tutti gli agenti chimici di classe 1 (impatto antropico nullo o trascurabile con pregiate caratteristiche idrochimiche), tranne che per i nitrati (NO3), che sono in classe 3 (impatto antropico significativo con caratteristiche idrochimiche generalmente buone ma con segnali di compromissione).

9.3.3 Biodiversità e natura

A nord del Comune di Saronno si inserisce il parco del Lura, che copre una superficie di 140.000 mq, costituendo la più ampia parte adibita a verde presente sul territorio comunale: è un parco di interesse sovracomunale per il quale esiste un piano pluriennale di intervento a livello regionale. Il comune di Saronno, inoltre, nel corso degli anni ha attuato politiche di potenziamento e miglioramento dell'ambito.

Con il presente PRG si vuole realizzare una riqualificazione anche degli ambiti urbani lungo il

corso del torrente all'interno della città.

9.3.4 Rumore

Il Comune di Saronno non ha ancora completato l'iter per giungere alla classificazione acustica del proprio territorio avendo solamente adottato la stessa, già prevista dal D.P.C.M. del 1 marzo 1991 e poi meglio definita dalla successiva legislazione nazionale e regionale, perciò risultano quindi ancora validi i limiti indicati all'articolo 6 del D.P.C.M. del 1 marzo 1991.

Il completamento di tale attività verrà condotto con riferimento all'assetto urbanistico proposto dal nuovo PGT.

Per valutare l'inquinamento acustico sono stati monitorizzati gli assi che presentano un flusso di almeno sei milioni di veicoli l'anno, ossia viale Lombardia, via Lazzaroni, viale Europa, via Novara. In particolare in viale Lombardia è stato rilevato il valore massimo di rumore compreso tra i 70 ed i 74 dBA in corrispondenza di un solo edificio, mentre in via Lazzaroni, v.le Europa e v. Novara questo range è stato raggiunto in quattro casi.

9.4 Il sistema insediativo e morfologico

A livello territoriale, nella ricostruzione del quadro conoscitivo del sistema urbano, il PTCP colloca Saronno nella conurbazione lineare minore del sistema della SP 233 e SP 527, individuando indirizzi per il Governo del Territorio nella "conferma della linearità del sistema, tuttavia senza che si inducano ulteriori pesi insediativi direttamente gravanti sulla s.s. 233" e nella "limitazione degli insediamenti con forte generazione di traffico lungo la s.s. 233 in assenza di sensibili miglioramenti delle condizioni di circolazione e di sensibili miglioramenti ambientali".

Nel caso della SP.527 le indicazioni del PTCP confermano l'importanza della relazione multipolare tra i comuni di Busto Arsizio, Castellanza, Saronno, che determina l'interrelazione tra più ambiti solo apparentemente distinti tra loro.

Oltre ad essere punto terminale dei sub-sistemi lineari afferenti la S.P. 527 e la S.P. 233, Saronno ha funzione generatrice di un piccolo sistema monocentrico a cavallo tra le province di Varese, Milano, Como e Monza Brianza, per la presenza di attività rilevanti e di servizi, quali le stazioni ferroviarie, gli istituti per l'istruzione universitaria e superiore, la presenza di un ospedale, del distretto ASL, di un teatro, etc.

Avendo definito Saronno quale conurbazione a carattere monocentrico, è possibile individuare dunque, in sintesi, indirizzi specifici per il governo del territorio in accordo alle indicazioni del PTCP, sulla base delle caratteristiche insediative e morfologiche sopraindicate:

- valorizzare il nodo di Saronno quale area con elevata accessibilità, di interrelazione tra il territorio della Provincia di Varese e l'alto milanese,
- non determinare ulteriori sensibili carichi di traffico sulle infrastrutture esistenti in assenza di interventi atti alla riduzione delle negatività esistenti,
- accentuare i ruoli di polo di interscambio tra mobilità su ferro e mobilità su gomma, senza indurre ulteriori pesi sui sistemi urbani esistenti.

A scala più di dettaglio il territorio comunale di Saronno si presenta quasi completamente urbanizzato e prevalentemente caratterizzato da un tessuto edilizio a bassa densità, in cui tuttavia si distinguono in modo sufficientemente chiaro le diverse parti della città che possono essere considerate ambiti unitari e caratterizzanti:

- il nucleo storico, con il suo tessuto compatto e caratterizzato,
- l'espansione residenziale più recente nelle zone nord ed est,
- un tessuto periferico, morfologicamente sfrangiato e funzionalmente frammisto ad altre attività tra cui numerose attività produttive,
- le aree della dismissione industriale, ed in particolare il polo a sud della stazione ferroviaria.

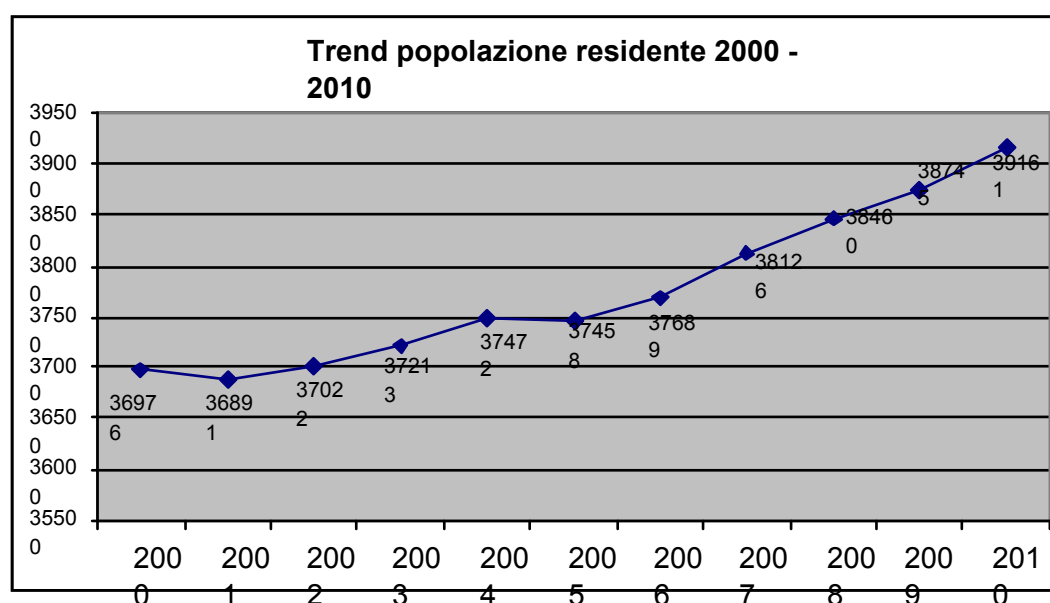
In questa configurazione insediativa si rileva quindi come il sistema ferroviario, lambendo il centro storico in prossimità della stazione di Saronno Centro, costituisca una vera e propria cesura territoriale che isola dal centro la porzione occidentale del comune, dove comunque è insediato quasi un quinto della popolazione saronnese.

Si definiscono così alcuni temi prioritari da sviluppare:

- Mantenere l'equilibrio insediativo, salvaguardare e incrementare il mix funzionale;
- Valorizzare le differenti parti urbane rispetto agli specifici caratteri morfologici e insediativi, individuare e salvaguardare le parti del territorio destinate alle attività produttive;
- Riconnettere le diverse parti di città, in particolare nella direzione nord – sud attraverso il fascio ferroviario e il torrente Lura;
- Definire una rinnovata qualità dello spazio urbano, degli spazi di relazione e incontro, attraverso politiche di riqualificazione urbana e paesaggistica;
- Definire un assetto morfologico definitivo per le aree di margine;
- Recuperare e riqualificare il nucleo storico consolidato, definendo i valori meritevoli di tutela.

9.5 Il sistema socio-demografico

Al 31/12/2010 la popolazione residente a Saronno assommava a 39.161 persone, di cui il 52,3% femmine e il 47,7% maschi, facendo della città una delle più popolate della provincia di Varese. Il rapporto di mascolinità (Maschi/Femmine x 100) relativo alla popolazione in oggetto è pari complessivamente a 91,0, con un netta prevalenza femminile nelle fasce di età più elevate. La piramide delle età (Tav. 1, in allegato), aggiornata al 2010, vede una importante presenza a livello locale di popolazione matura e anziana, con un indice di vecchiaia - che indica quante persone anziane vivono nella popolazione ogni 100 giovani [$Iv = \text{Popolazione } (65 \text{ e oltre} / 0-14) \times 100$] - decisamente elevato e pari a 170,5 (Tav. 2), in costante crescita negli ultimi trent'anni (dieci anni fa, nel 2001, era pari a 158,3). Altrettanto significativo, parallelamente, appare l'indice di dipendenza - ovvero la misura che indica il carico della popolazione non attiva su quella attiva [$Id = \text{Popolazione } [(0-14) + (65 \text{ e oltre})] / (15-64) \times 100$] - pari a 56,3 e anch'esso in crescita continua (Tav. 2). Questa composizione della popolazione, in linea peraltro con le tendenze generali della Lombardia, pone evidenti questioni rispetto da un lato al versante dell'economia locale e dello sviluppo, e dall'altro lato al versante dei servizi sociali e alla persona, che necessitano sempre



Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

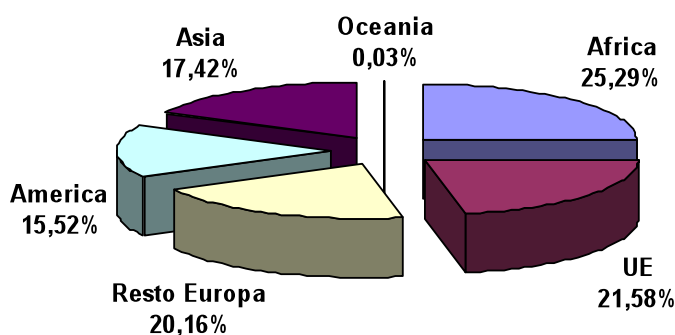
più di essere calibrati sui bisogni emergenti delle fasce di età più consistenti. A fronte di un complessivo invecchiamento della popolazione, il saldo totale della popolazione nel periodo 2000-2010 risulta decisamente positivo (+ 2185 abitanti, pari a + 5,9%), come si evince dai dati presentati nel grafico seguente.

Nel decennio considerato, e in particolare negli ultimi cinque anni, la popolazione saronnese risulta quindi in costante crescita: tale aumento è da imputarsi però unicamente alla variazione positiva del saldo migratorio, laddove il saldo naturale (rapporto tra nascite e morti) risulta invece tendenzialmente negativo nel periodo in oggetto (Tav. 3), in relazione al generale invecchiamento medio dei residenti storici.

Il fenomeno dell'immigrazione interessa innanzitutto soggetti italiani, che provengono da altri comuni, spesso anche limitrofi a Saronno, evidenziando come quest'ultimo sia un territorio dotato di un certo potere di attrazione residenziale rispetto alle aree circostanti, a cavallo tra Milano e Varese. Se il tasso di immigrazione e quello di emigrazione hanno avuto un andamento simile fino al 2005, anno in cui sono risultati equivalenti, dal 2005 in poi la forbice si è divaricata, vedendo un tendenziale aumento del primo e una parallela diminuzione del secondo (Tav. 4).

Restando nel campo dell'immigrazione, per quanto riguarda la presenza invece di cittadini stranieri, si nota un aumento costante del loro peso percentuale sulla popolazione residente, con un andamento nel periodo 2000-2010 sempre crescente (Tav. 5), che li vede quadruplicare, passando dall'2,3% al 9,4%. Nel 2010 gli immigrati stranieri erano in totale 3685: rispetto alla distinzione per sesso, nel 2009 si assiste per la prima volta al superamento della componente maschile da parte di quella femminile, che risulta in crescita anche nell'anno successivo, arrivando al 52,3%; tale situazione appare l'esito innanzitutto delle mutazioni nel mercato del

Stranieri residenti per continente - 2010



Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

lavoro a livello nazionale (che vede una crescente richiesta di personale femminile per ruoli di cura e di assistenza), oltre che del fenomeno dei ricongiungimenti familiari.

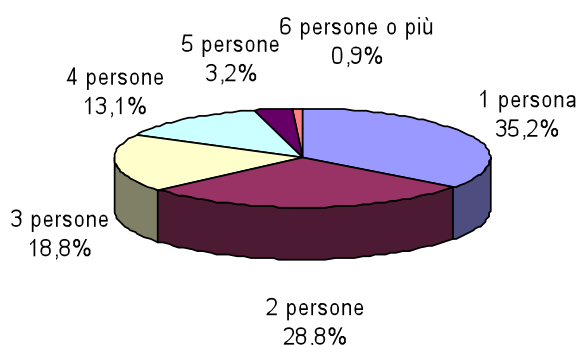
Rispetto al continente di provenienza (tav. 6), i cittadini stranieri presenti a Saronno nel 2010 sono ripartiti come da grafico seguente.

I dati mostrano come la maggioranza relativa degli stranieri (41,7%) provenga dall'Europa (per oltre la metà di essi si tratta di paesi UE, anche nuovi membri dell'Unione), mentre al secondo posto come continente di provenienza troviamo l'Africa, con un quarto del totale. Tra i paesi più rappresentati vi sono la Romania, il Marocco e l'Ecuador. Le donne appaiono maggiormente rappresentate tra gli immigrati dal resto d'Europa e dall'America Latina, laddove gli uomini sono

decisamente maggioritari tra quanti provengono dall'Africa e, anche se in modo meno marcato, tra gli immigrati dall'Asia: tali dati sono sostanzialmente da connettere alla strutturazione nazionale del mercato del lavoro immigrato, organizzata tradizionalmente su basi etnico-geografiche, laddove per esempio il comparto edilizio assorbe innanzitutto uomini di origine africana, e quello della cura/assistenza richiede tipicamente donne latino-americane e dell'Europa orientale. Rispetto all'età, in linea sempre con l'andamento nazionale del fenomeno migratorio, si evidenzia la preponderanza della componente giovanile, laddove il 22,7% sono soggetti minori di 18 anni (dato che può segnalare l'emergere di immigrati di seconda generazione, oltre che connettersi al fenomeno del ricongiungimento familiare), mentre il 63,4% sono nella fascia compresa tra i 18 e i 47 anni, ovvero tipicamente quella attiva dal punto di vista lavorativo (Tav.7).

Per quanto concerne invece i nuclei familiari rispetto alla popolazione residente nel suo complesso, si nota un loro consistente aumento numerico nel periodo compreso tra il 1971 e il 2010, che li vede crescere da 10.441 a 17.434 (Tav. 8); nello stesso arco temporale, la dimensione delle

Composizione nuclei famigliari 2010



Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

famiglie si è fortemente ridotta, con il passaggio del numero medio di componenti per famiglia da 3,1 a 2,2 e l'aumento progressivo dei nuclei monopersonali, dal 13,3% al 35,2% del 2010.

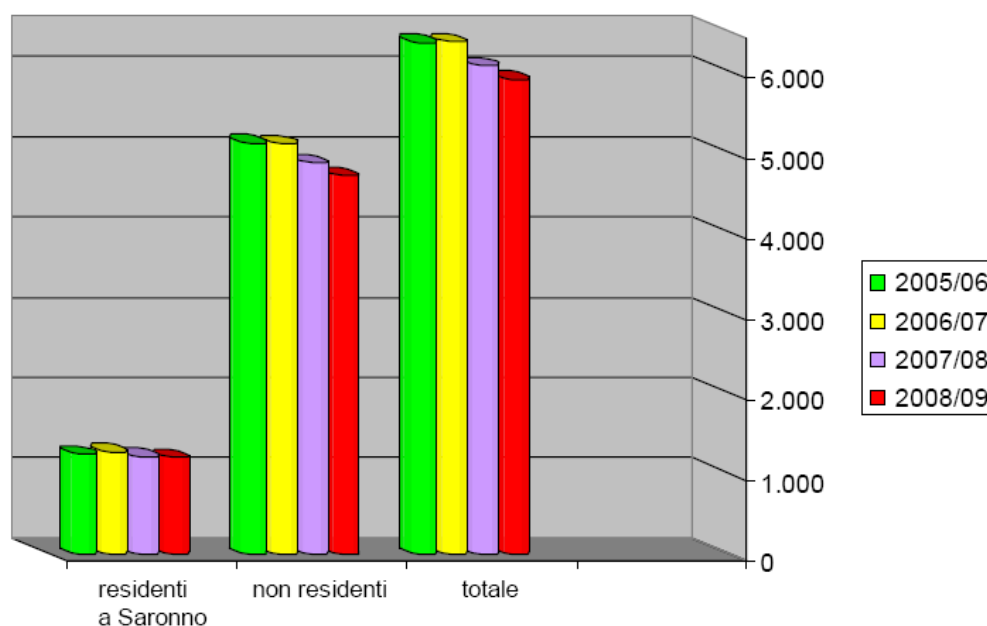
Nel grafico che segue è riportata la suddivisione dei nuclei familiari per numero di componenti nel 2010.

I nuclei monopersonali rappresentano oggi oltre 1/3 delle famiglie saronnesi e vedono al loro interno il prevalere dei celibi/nubili (41,6%), seguiti dalla categoria dei vedovi/e (33%); nel caso della popolazione straniera residente, i nuclei monopersonali sono numericamente ancora più rilevanti e pari al 46,5% (famiglie con capofamiglia straniero), anche se per converso appaiono molto più consistenti anche i nuclei con 4 o più componenti, in totale pari al 23,7%.

La forte presenza di nuclei monopersonali, indice di una trasformazione demografica in linea con le tendenze del Paese, pone da un lato la questione dei servizi e degli interventi rivolti in modo specifico a questa crescente fascia della popolazione, e dall'altro lato mette in primo piano il tema dell'edilizia residenziale (specie di quella agevolata), in relazione alla domanda sempre più parcellizzata e crescente di abitazioni. Il tema si connette inoltre con la questione della sostenibilità ambientale e sociale dello sviluppo, laddove questa parcellizzazione abitativa (e spesso anche relazionale, in rapporto a reti sociali deboli e sparse su ambiti spaziali sempre più vasti) può impattare significativamente sul territorio in termini di consumo del suolo, di diseconomie di scala, di richiesta crescente (e sempre più onerosa) di servizi ad personam e individualizzati: si evidenzia dunque in merito la necessità di considerare un intervento pubblico volto a ridensificare il tessuto abitativo e sociale, favorendo la condivisione attiva dei servizi tra gli utenti, la messa in rete delle risorse e il mutuo aiuto, così come l'implementazione di forme

innovative di co-housing e di riduzione dell'impatto ambientale connesso all'abitare. Un ultimo dato da considerare in merito alle dinamiche socio-demografiche locali riguarda il tema delle popolazioni temporanee, ovvero di quanti si recano quotidianamente o comunque frequentemente a Saronno per motivi di lavoro e di studio (pendolari) o per la fruizione di servizi (city-users). Saronno risulta polo attrattore di questo tipo di popolazioni, sia per la presenza di

Studenti iscritti alle scuole secondarie di 2° grado per residenza: variazione 2005-2009



Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

servizi di interesse per le aree limitrofe, sia la sua importante caratteristica di nodo ferroviario e di “porta d’accesso” alla metropoli milanese. In particolare, è significativa la presenza sul territorio di studenti delle scuole superiori che fruiscono degli istituti cittadini, come si evince dal grafico che segue.

I dati mettono in luce la consistente dimensione di questa popolazione temporanea – sebbene in lieve calo numerico negli ultimi anni, in relazione alle dinamiche demografiche generali più sopra analizzate (saldo negativo, pari a – 458) – che nell’anno scolastico 2008-09 assommava a quasi 5.900 unità, di cui l’80% non residenti a Saronno e provenienti dai comuni limitrofi, così come dalla provincia di Como e dall’area metropolitana milanese.

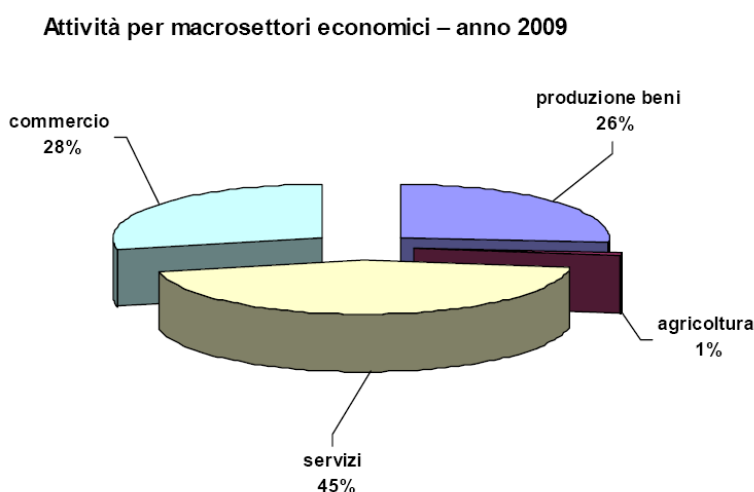
Ai bisogni di cui sono portatrici questa e le altre popolazioni di city-users e di pendolari che fruiscono del territorio e dei servizi saronnesi, a partire dal sistema della mobilità, puntano a rispondere gli interventi legati al locale Piano dei Tempi e degli Orari cittadino.

9.5.1 Il sistema economico

Macrosettore	N° attività
Produzione beni	1053
Agricoltura	39
Servizi	1773
Commercio	1127
TOT.	3992

Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

L'economia locale, con riferimento alle attività rilevate sul versante privato, può essere innanzitutto analizzata a partire dalla aggregazione delle attività stesse in macrosettori, come



Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

riportato nella tabella che segue.

Attività per macrosettori economici – anno 2009

Le attività economiche censite nel 2009 assommano pertanto a quasi quattromila (una ogni 9 abitanti di Saronno), con la distribuzione in termini percentuali evidenziata nel grafico che segue. I dati del 2009 mettono in luce la prevalenza in termini numerici del settore dei servizi, a cui sono riconducibili quasi la metà delle imprese censite; al secondo posto per numero di soggetti economici si colloca il settore del commercio (al dettaglio e all'ingrosso), seguito appena dopo

Settori economici – anno 2009

PRODUZIONE BENI	v.a.	%
alimenti e bevande	34	3,2
tessile e abbigliamento	29	2,8
metallurgia e lavorazione minerali	122	11,6
elettronica, computer e apparecchiature elettriche	119	11,3
fornitura energia e acqua	4	0,4
costruzioni	577	54,8
mobili, legno, carta e altre manifatture	115	10,9
chimica, gomma e materie plastiche	45	4,3
veicoli e mezzi di trasporto	8	0,8
TOT	1053	100,0

dalla produzione di beni. Minima, in termini numerici, appare infine la presenza di aziende nel settore dell'agricoltura.

Nelle tabelle che seguono i 4 macrosettori economici sono analizzati in relazione ai principali sotto-settori in cui è possibile riaggregare le attività al loro interno rilevate:

Sul versante della produzione, si nota la netta prevalenza numerica del settore delle costruzioni, che da solo rappresenta oltre la metà delle aziende operanti in questo ambito economico; rispetto

Settori economici – anno 2009

SERVIZI	v.a.	%
riparazione macchine, apparecchiature e beni di uso personale	64	3,6
smaltimento rifiuti	9	0,5
trasporti e servizi postali	103	5,8
alloggio e ristorazione	219	12,4
editoria e comunicazione video-radio-TV	26	1,5
software e informatica	95	5,4
servizi finanziari e assicurazioni	190	10,7
attività immobiliari	393	22,2
attività legali, gestionali e altri servizi professionali	389	21,9
assistenza socio-sanitaria, istruzione e altri servizi alla persona	244	13,8
intrattenimento e ricreazione	41	2,3
TOT	1773	100,0

alle manifatture, appaiono numericamente di un certo rilievo la produzione di mobili e lavorati del legno da una parte, e la lavorazione metallurgica e dei minerali dall'altra; un terzo ambito produttivo significativo è costituito infine dall'elettronica, dall'informatica e dalle apparecchiature elettriche.

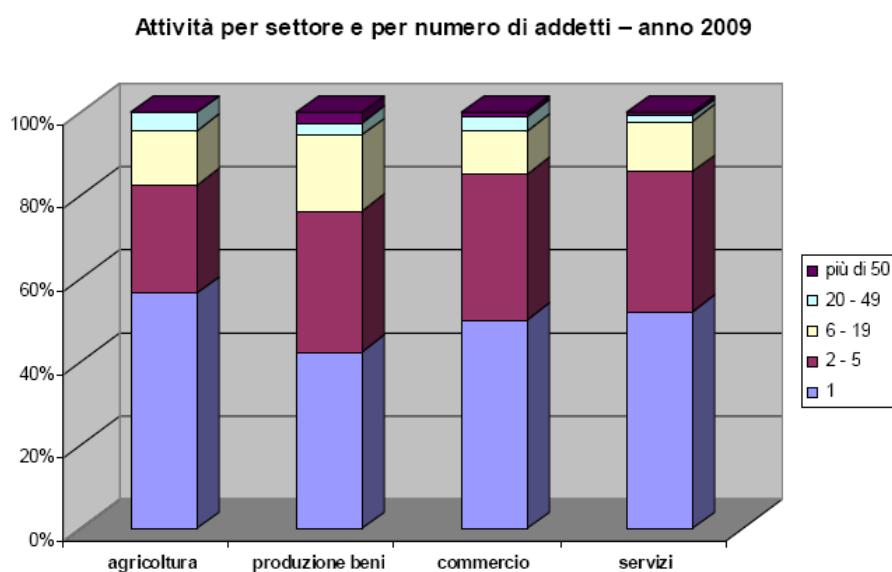
Per quanto attiene ai servizi, spicca la rilevanza numerica delle attività immobiliari e di quelle

COMMERCIO	v.a.	%
commercio all'ingrosso, al dettaglio e riparazione veicoli	110	9,8
commercio all'ingrosso	455	40,4
commercio al dettaglio	562	49,9
TOT	1127	100,0

legali, gestionali e professionali, a cui si possono avvicinare quelle finanziarie e assicurative, anch'esse con una significativa presenza; di un certo peso appaiono poi i servizi socio-sanitari, educativi e alla persona e, su di un altro versante, quello legati alla ristorazione e al settore alberghiero.

Infine il commercio si divide in modo pressoché uguale tra attività di commercio all'ingrosso e al dettaglio, con una lieve prevalenza di quest'ultimo, mentre l'agricoltura, come già ricordato, vede una presenza minima di aziende.

Con riferimento invece al numero di addetti, le attività in oggetto si caratterizzano per dimensioni molto diverse, sia per quanto riguarda il confronto tra settori, sia all'interno del medesimo settore; il grafico che segue riassume questo dato:

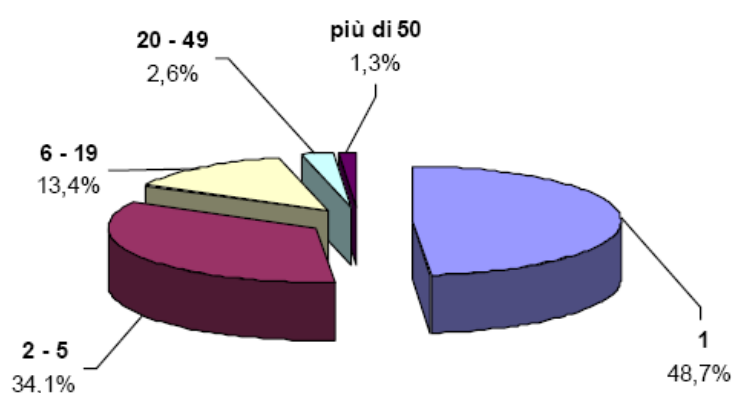


Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

In tutti i settori considerati si nota una fortissima presenza di attività con un solo addetto, sempre pari o superiore al 40%, accompagnata dalla presenza quasi altrettanto significativa di attività con un numero di addetti compreso tra 2 e 5: nel complesso, in tre dei quattro settori economici (agricoltura, commercio, servizi) le aziende con al massimo 5 addetti rappresentano l'80% circa dei soggetti attivi, mentre costituisce una parziale eccezione la produzione di beni; in quest'ultimo settore, per converso, troviamo infatti la presenza di alcune aziende (una ventina) con più di 50 addetti. La struttura economica locale si caratterizza dunque per una diffusa presenza di aziende e di attività economiche di piccole e di piccolissime dimensioni, in linea con la tendenza nazionale, non mancando tuttavia alcune realtà produttive di maggiori dimensioni, collocate per l'appunto sul versante manifatturiero.

Nel grafico che segue sono presentate la totalità delle attività, distinte per numero di addetti:

Attività per numero addetti – anno 2009

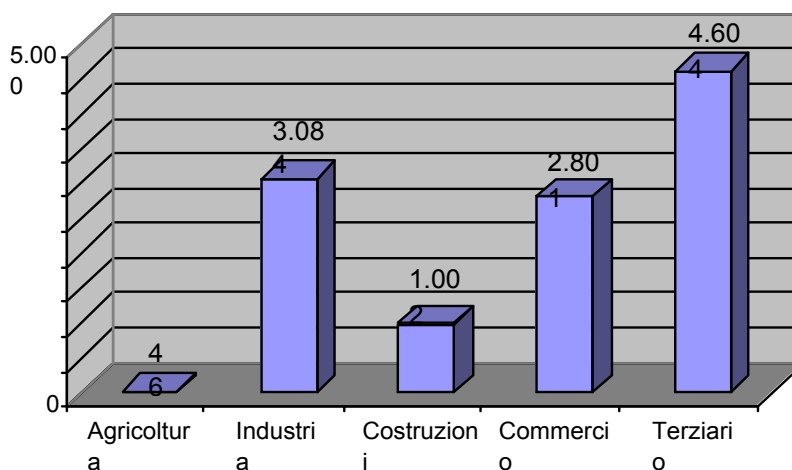


Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

Per quanto concerne le attività con più di 50 addetti, è utile precisare che in media esse ne contano circa 90, con poche realtà al di sopra dei 150 e una sola azienda che conta 800 addetti. Va ricordato inoltre che le aziende in questione sono registrate presso la Camera di Commercio della Provincia di Varese e hanno dichiarato la loro sede in Saronno: tuttavia il totale dei loro addetti non è necessariamente rappresentato da lavoratori operanti nelle sedi saronnesi, potendo al contrario essere impiegato anche presso filiali e sedi collocati in altri contesti territoriali.

Il grafico che segue riporta invece, nel dettaglio, i dati relativi al numero di addetti per settore:

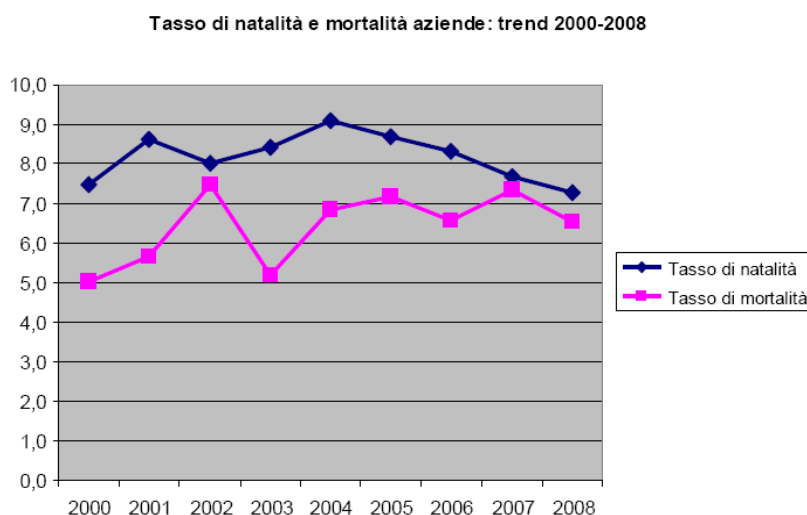
Addetti per settore – anno 2010



Fonte dati: SMAIL - CCIA Varese – Elaborazione: Andrea Membretti

I dati sopra riportati evidenziano innanzitutto il peso, in termini di addetti, del settore terziario, così come, nel contempo, la persistente rilevanza del settore industriale.

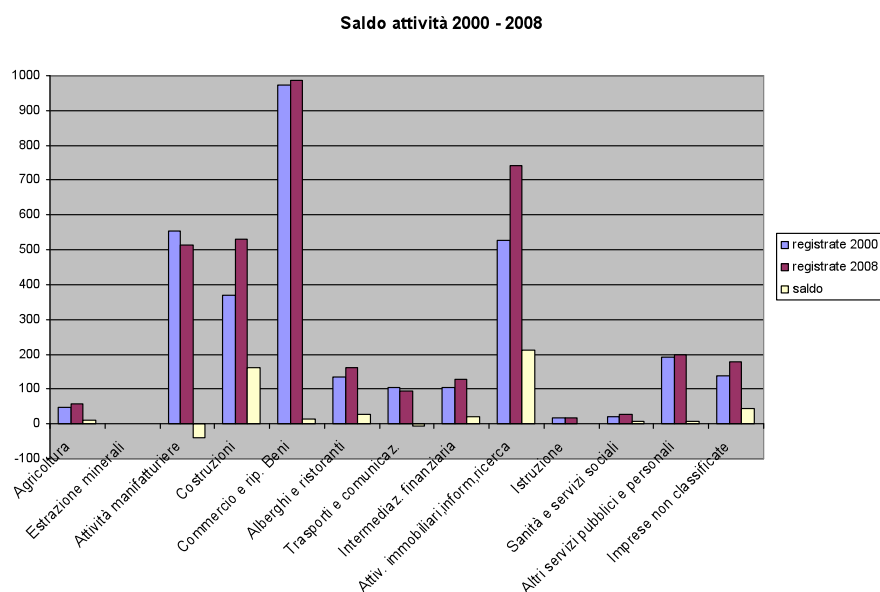
Passando a considerare l'andamento complessivo dei settori economici considerati, con riferimento al periodo compreso tra gli anni 2000 e 2008, nel grafico che segue è presentato invece il trend per quanto concerne il tasso di natalità e quello di mortalità delle attività economiche registrate nel comune di Saronno:



Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

I dati disponibili mostrano per i primi anni Duemila un trend sostanzialmente positivo, anche se non costante, con una crescita del tasso di natalità delle aziende che raggiunge un picco nel 2004 (9%), mentre dal 2005 in poi si registra un progressivo, anche se moderato, calo nella nascita di nuove attività economiche, che riporta la situazione del 2008 ai dati del 2000 (7%). Per quanto concerne il tasso di mortalità, dopo un andamento in crescita tra il 2000 e il 2002, si nota un picco negativo nel 2003 (dove le cessazioni si riducono al 5%), e a seguire, dal 2004 in poi, un andamento abbastanza costante, con leggere oscillazioni intorno al 7%.

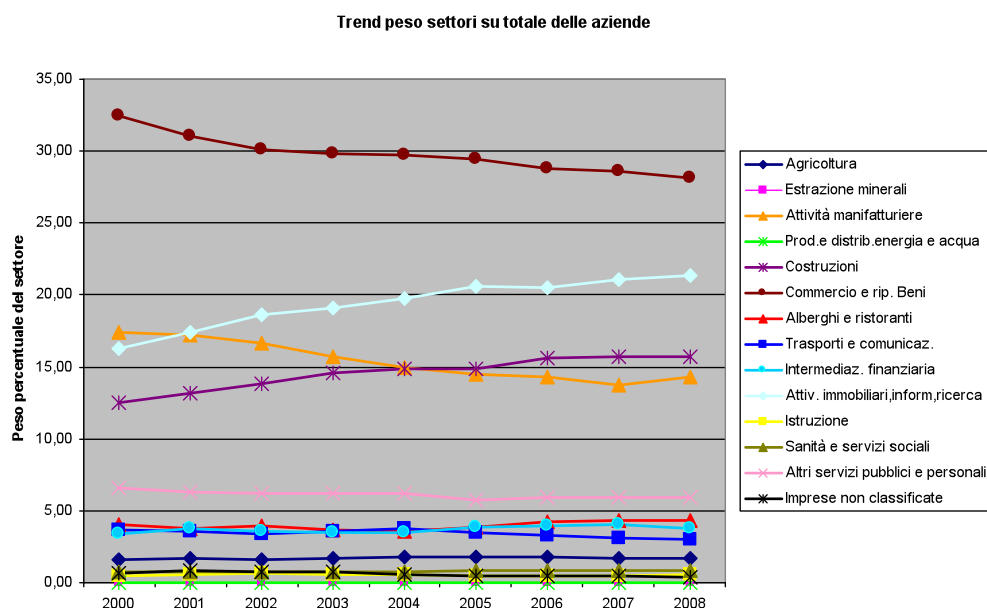
Analizziamo allora per settori il saldo finale delle attività registrate nel periodo 2000 – 2008, come da grafico che segue:



Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

L'analisi comparativa mette in luce il saldo nettamente positivo del settore delle costruzioni (+ 161), così come di quello delle attività immobiliari, informatiche e di ricerca (+ 213); mentre sul versante negativo si nota il calo complessivo della presenza del settore manifatturiero (- 41) e, in misura minore, di quello dei trasporti e del magazzinaggio.

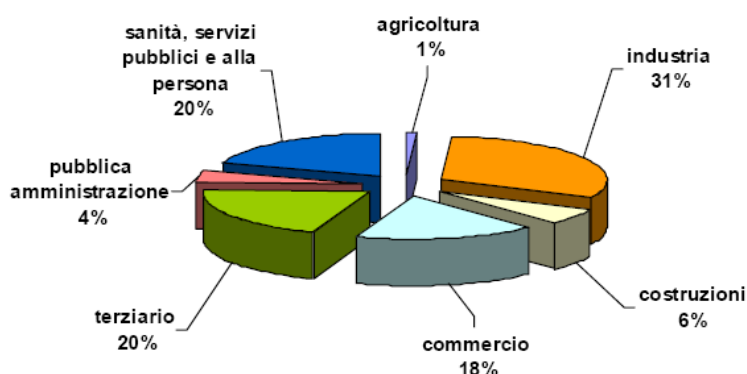
Parallelamente è utile considerare l'andamento, nel corso dei primi anni Duemila, dei differenti settori economici locali, per quanto attiene al loro peso relativo (in termini numerici, ovvero di attività economiche registrate) sul complesso delle attività presenti sul territorio; il grafico che segue mostra in modo comparativo i dati in oggetto:



L'analisi comparativa dei differenti trend, relativi ai vari settori considerati, evidenzia innanzitutto, partendo dagli ambiti a maggior presenza di aziende, da un lato il peso decrescente delle attività commerciali (all'ingrosso e al dettaglio), che tuttavia restano maggioritarie in termini relativi (pur scendendo nel 2008 ben al di sotto del 30% del totale) e di quelle manifatturiere (nel 2008 ormai sotto il 15%); dall'altro lato si nota invece il peso crescente delle attività legate ai servizi immobiliari, informatici e di ricerca (ormai numericamente assai più consistenti delle attività di manifattura), e di quelle inerenti all'edilizia (costruzioni).

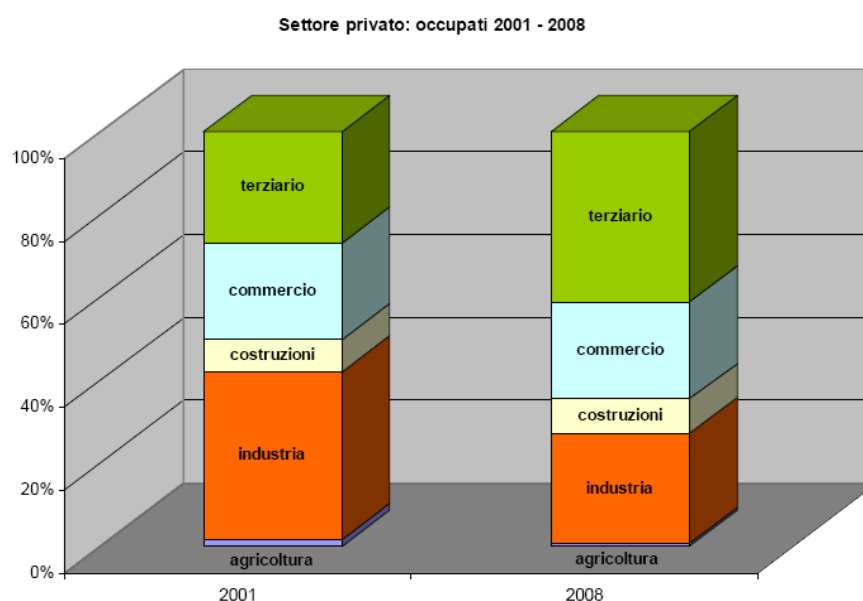
Si nota poi l'andamento relativamente costante del settore dei servizi pubblici, sociali e alla persona, tendenzialmente stabile intorno al 7%. I restanti settori, tutti al di sotto del 5% come peso sull'economia locale in termini numerici, mostrano tendenze molto simili e sostanzialmente costanti nel periodo considerato.

Per quanto riguarda, infine, gli occupati residenti nel comune di Saronno, i dati ISTAT relativi all'ultimo censimento (2001) registravano 15.587 occupati, suddivisi per settori come riportato nella seguente tabella:



La situazione occupazionale nel 2001 vedeva dunque l'industria assorbire ancora circa un terzo dei lavoratori, seguita dai settori terziario e dei servizi pubblici e sanitari. Rilevante appare anche la quota di occupati nel settore del commercio, mentre è già del tutto marginale quella dell'agricoltura.

Il raffronto tra i dati dell'ultimo censimento e i più recenti dati occupazionali (disponibili relativamente al 2008 per il solo settore privato per un totale di lavoratori pari a 12.192) mostra però delle sensibili variazioni, come si può osservare nel grafico che segue:



Fonte dati: Comune di Saronno – Elaborazione: Andrea Membretti

Dai dati appare evidente la sensibile contrazione del numero degli occupati nel settore dell'industria (in particolare rispetto alle attività manifatturiere), che si accompagna ad un aumento speculare nel settore terziario; poco significative appaiono invece le variazioni del numero degli occupati nei settori commercio e costruzioni.

Nel complesso il quadro economico-produttivo locale appare dunque oggi caratterizzato da una significativa presenza del settore delle costruzioni, con il correlato settore dei servizi immobiliari e di intermediazione, che ha in parte soppiantato la precedente dominanza della produzione manifatturiera, il cui peso, pur ridotto, resta comunque significativo, specialmente in certe aree ad alto contenuto di innovazione.

In linea con le tendenze lombarde, poi, l'economia saronnese vede lo sviluppo crescente del settore dei servizi, sia di quelli professionali, sia di quelli legati al settore dell'informatica e della conoscenza, così come, in una certa misura, anche di quelli rivolti alla persona e di carattere socio-sanitario.

9.5.2 Popolazioni, economia e territorio: nodi e temi

L'analisi socio-demografica effettuata sulla realtà del Comune di Saronno ha evidenziato negli ultimi dieci anni (2000 – 2010) un trend in costante aumento per quanto riguarda la popolazione residente; tale aumento è imputabile unicamente alla variazione positiva del saldo migratorio, laddove il saldo naturale risulta tendenzialmente negativo: il dato in questione esprime dunque un significativo potere di attrazione del comune di Saronno, rispetto ai comuni limitrofi, avendo riscontrato che il fenomeno migratorio riguarda principalmente soggetti italiani.

Parallelamente, risulta particolarmente rilevante il fenomeno delle "popolazioni temporanee": la città assolve infatti alla funzione di polo attrattore per numerose tipologie sociali (studenti,

pazienti ospedalieri, city-user che fruiscono del commercio locale, pendolari, ecc.), non solo per la presenza di importanti servizi che hanno bacini di utenza ampi e diversificati, ma anche per lo storico ruolo di nodo ferroviario di accesso alla metropoli milanese, e, più di recente, di transito verso l'aeroporto di Malpensa.

A fronte di questi importanti fenomeni sociali, portatori di risorse umane ed economiche per la realtà locale, è opportuno sottolineare nel contempo come questa pressione demografica (e veicolare) interessi un territorio, come quello di Saronno, caratterizzato per una densità abitativa decisamente elevata, unitamente ad un correlato utilizzo intensivo del suolo, che negli anni ha teso a saturare gli spazi disponibili, a discapito delle residue aree agricole e della qualità della vita urbana in generale (traffico, inquinamento, sovraffollamento, ...).

Il rapporto popolazioni-territorio appare dunque oggi per certi aspetti fragile e non privo di criticità, che richiedono interventi volti a riequilibrare tale assetto, nella direzione di una interazione più bilanciata e sostenibile, in termini di gestione tanto degli interventi insediativi, quanto dei flussi di attraversamento e di permanenza temporanea nell'area comunale.

Spostandoci sul versante economico, nell'ambito della provincia di Varese (che in quanto a concentrazione industriale è ancora tra le prime in Italia), il Saronnese si configura tuttora come uno dei maggiori poli industriali, per quanto in sensibile calo per addetti e peso complessivo del settore (in linea con più ampie tendenze regionali e nazionali): si deve inoltre considerare l'effettiva valenza dell'industria saronnese in termini comprensoriali, riferendosi quindi ad un polo industriale che resta non solo consistente ma anche diversificato.

Dal punto di vista territoriale, le attività industriali sono ormai prevalentemente localizzate nella zona industriale più recente, situata nel settore meridionale del territorio comunale, a cavallo 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.

Il sostegno allo sviluppo economico locale dovrà dunque 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.

Saronno è sede anche di altre importanti attività e servizi: oltre alle attività formative, organizzate in numerosi plessi scolastici in grado di attrarre un'ampia popolazione studentesca dal territorio dei comuni limitrofi, va rimarcata la presenza di un complesso ospedaliero di rilevanza sovra comunale. Ad oggi questa attività risulta inadeguatamente localizzata in un'area densamente costruita ai margini del centro storico, ma rappresenta una eccellenza del tessuto socio

economico locale che potrebbe assumere un ruolo ancora maggiore in ragione di opportunità di razionalizzazione degli spazi e di dotazione di adeguate aree di sosta.

In base al quadro di riferimento più sopra delineato, si individuano pertanto i seguenti temi:

a) sul versante economico-territoriale:

- Sostenere e valorizzare le vocazioni produttive locali, legate innanzitutto al settore industriale, nelle sue componenti più avanzate, in stretto raccordo con il sistema della formazione a tutti i livelli (ad esempio tramite l'attivazione di appositi percorsi di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore);
- Mantenere e implementare la varietà e l'equilibrio del tessuto produttivo locale, anche preservando e sostenendo settori oggi marginali, come quello agricolo (in chiave innovativa ed eco-compatibile: agricoltura biologica, Km zero, fattorie didattiche, ecc.) e monitorando nel contempo il crescente peso del settore delle costruzioni, con l'obiettivo di indirizzarne lo sviluppo verso un'edilizia eco-compatibile ed innovativa in termini di rispetto ambientale;
- Incentivare l'insediamento e lo sviluppo del tessuto produttivo locale, tra innovazione e nuove forme di produzione, con particolare attenzione ad un uso (ed un ri-uso) consapevole del territorio;
- Individuare luoghi e siti per forme di produzione innovativa, garantendo alle aziende la necessaria dotazione infrastrutturale e un adeguato sistema di incentivazione;
- Favorire ove possibile forme di aggregazione di imprese (consorzi, network, marchi comuni, ecc.), con l'obiettivo di contrastare la parcellizzazione in atto e di favorire invece la costituzione di "masse critiche" più significative, in grado di sviluppare economie di scala, di condividere oneri e risultati di attività di ricerca/innovazione condotte congiuntamente, e di risultare maggiormente competitive sui mercati di riferimento (secondo l'ottica dei distretti produttivi)

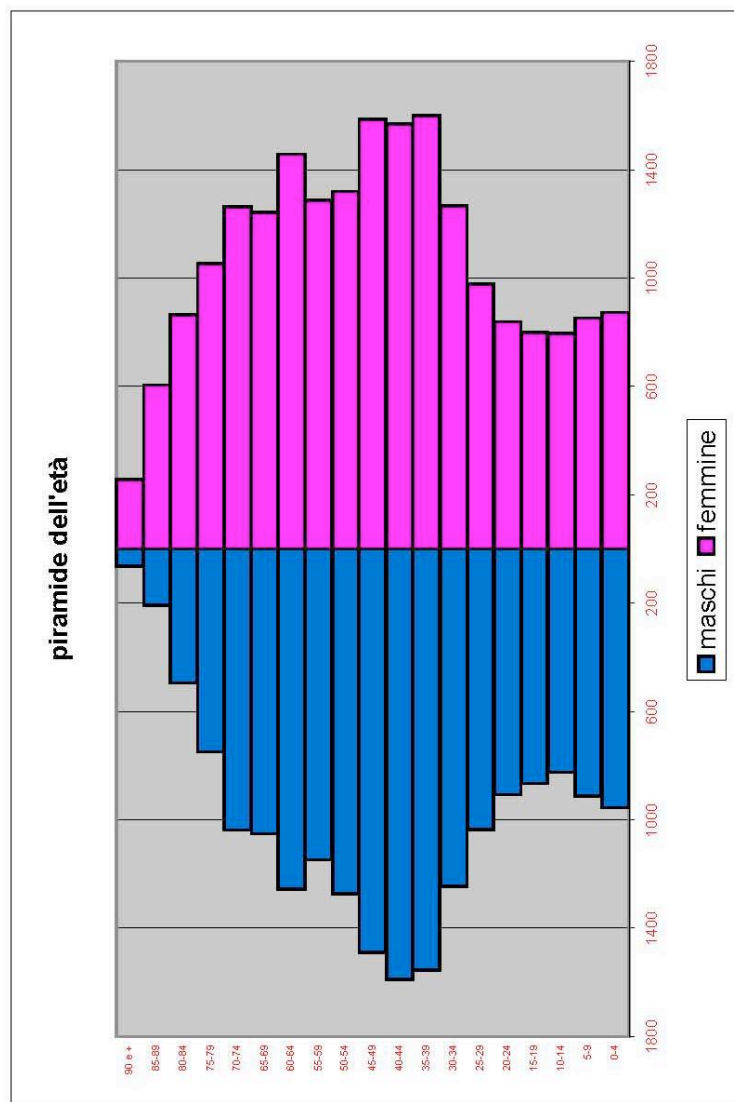
b) sul versante socio-territoriale

- Riqualficare i tessuti dismessi verso nuove centralità urbane, con particolare attenzione alle dimensioni aggregative e della qualità della vita (spazi pubblici, aree verdi, luoghi per associazionismo, ecc.);
- Favorire, tramite interventi mirati a livello di edilizia così come di servizi specifici (per l'infanzia, per i ragazzi, ecc.), l'insediamento sul territorio comunale da parte di giovani coppie e di soggetti giovani in genere, al fine di contrastare attivamente l'invecchiamento in atto nella popolazione locale e la correlata crescita dell'indice di dipendenza (peso della popolazione non attiva su quella attiva)
- Sostenere una offerta abitativa diversificata, attenta alle esigenze emergenti (famiglie mono-personali, anziani, immigrati, giovani coppie, ...) e innovativa nelle modalità realizzative (co-housing, housing sociale, riduzione impatto ambientale/consumo energetico, ecc.), favorendo ove possibile la densificazione insediativa e limitando il più possibile il consumo di suolo
- Innovare e diversificare ulteriormente l'offerta di servizi alla persona e per la qualità della vita, con particolare attenzione alle fasce sociali più fragili (anziani, immigrati, ecc.) e in stretto raccordo con le eccellenze del locale polo sanitario
- Favorire l'interazione positiva tra le popolazioni temporanee e il territorio, in un'ottica di sostenibilità diffusa, in raccordo con il locale PTO (Piano dei Tempi e degli Orari cittadino) e con i piani inerenti il settore della mobilità e dei trasporti
- Favorire l'inclusione attiva degli immigrati stranieri nella società e nel mercato del lavoro locali, in raccordo con le associazioni del territorio, con il sistema educativo/formativo e con le realtà economiche e sindacali.

POPOLAZIONE RESIDENTE PER SESSO E CLASSI DI ETÀ'

31 dicembre 2010

Classi di età'	Valori assoluti			Rapporto di mascolinità
	Maschi	Femmine	Totale	
0-4	956	872	1828	109,6
5-9	911	853	1764	106,8
10-14	825	795	1620	103,8
15-19	865	800	1665	108,1
20-24	906	839	1745	108,0
25-29	1036	979	2015	105,8
30-34	1245	1267	2512	98,3
35-39	1556	1598	3154	97,4
40-44	1590	1568	3158	101,4
45-49	1489	1584	3073	94,0
50-54	1274	1320	2594	96,5
55-59	1148	1286	2434	89,3
60-64	1256	1457	2713	86,2
65-69	1051	1241	2292	84,7
70-74	1037	1261	2298	82,2
75-79	750	1054	1804	71,2
80-84	495	863	1358	57,4
85-89	209	605	814	34,5
90 e +	63	257	320	24,5
totale	18662	20499	39161	91,0



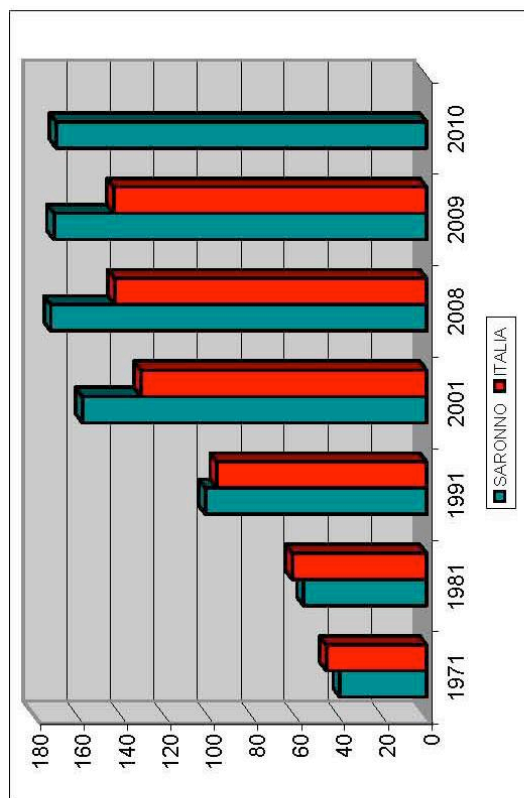
Fonte: Comune di Saronno - Servizi Demografici elaborazioni: Ufficio Statistica

Indice di vecchiaia

$\frac{\text{pop. con 65 anni e oltre}}{\text{pop. fino a 14 anni}} \times 100$

L'Indice di vecchiaia evidenzia il livello di invecchiamento raggiunto dalla popolazione. Si calcola moltiplicando per 100 il rapporto fra l'ammontare dei soggetti nelle fasce di età più anziana (convenzionalmente identificati con gli ultrasessantacinquenni) ed il numero degli individui nelle età giovanili.

	SARONNO	ITALIA
1971	39,9	46,1
1981	56,5	61,7
1991	101,8	96,6
2001	158,3	131,4
2008	172,8	143,4
2009	171,5	144,0
2010	170,5	

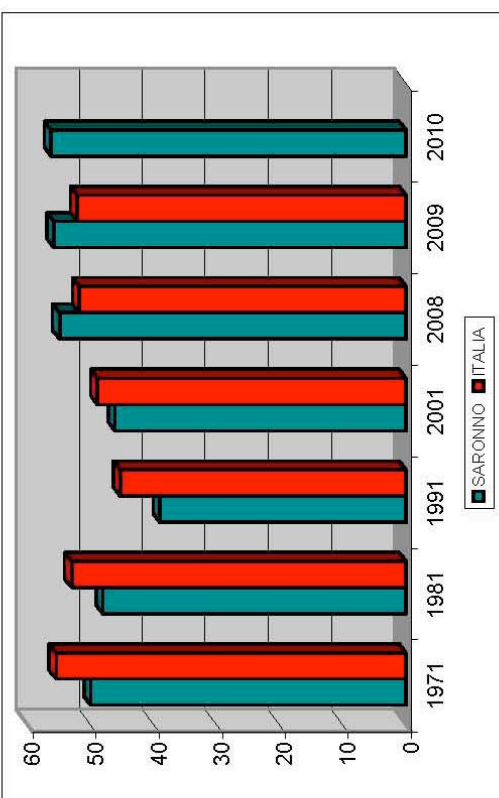


Indice di dipendenza

$\frac{\text{pop. fino a 14 anni} + \text{pop. con 65 e oltre}}{\text{pop. da 15 a 64 anni}} \times 100$

L'Indice di dipendenza misura il livello del carico sociale. Si calcola moltiplicando per 100 il rapporto fra l'ammontare della popolazione al di fuori del limite di età attiva (anziani e giovanissimi) ed il numero degli individui che si presume debbano sostenerli con la loro attività.

	SARONNO	ITALIA
1971	50,1	55,5
1981	48,1	53,1
1991	39,0	45,3
2001	46,2	49,0
2008	55,0	51,9
2009	55,9	52,2
2010	56,3	



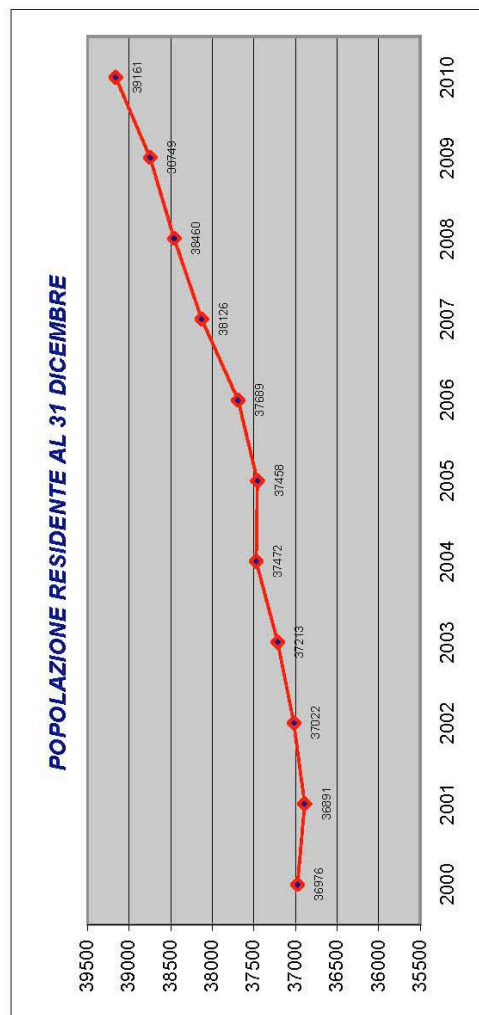
Per le rilevazioni censuarie (anni 1971-81-91-2001) i dati sono riferiti al mese di ottobre, mentre per il 2008, 2009 e 2010 il riferimento è al 31 dicembre. I dati nazionali al 31 dicembre 2010 non sono disponibili.

Fonti: ISTAT, Comune di Saronno - Servizi Demografici elaborazioni: Ufficio Statistica

BILANCIO DEMOGRAFICO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE AL 31 DICEMBRE

dal 2000 al 2010

anno	movimento naturale			movimento migratorio									variazione annua	popolazione residente al 31 dicembre	
	nati vivi	morti	saldo naturale	da altri comuni	dall'estero	altri	totale immigrati	per altri comuni	per l'estero	altri	totale emigrati	saldo migratorio			
2000	325	356	-31	917	185	12	1114	946	60	60	1066	48	36976		
2001	2001 anno del censimento popolazione dato pubblicato al termine di tutte le operazioni censuarie													-85	36891
2002	322	379	-57	850	132	92	1074	811	19	56	886	188	37022		
2003	306	347	-41	859	391	141	1391	958	33	168	1159	232	37213		
2004	325	356	-31	1009	353	39	1401	1075	23	13	1111	290	37472		
2005	327	353	-26	975	257	34	1266	1194	46	14	1254	12	37458		
2006	349	336	13	1216	179	22	1417	1094	48	57	1199	218	37689		
2007	339	377	-38	1199	353	26	1578	1047	46	10	1103	475	38126		
2008	351	429	-78	1219	318	30	1567	1060	34	61	1155	412	38460		
2009	358	392	-34	1098	308	38	1444	989	52	80	1121	323	38749		
2010	342	417	-75	1090	451	45	1586	947	72	80	1099	487	39161		

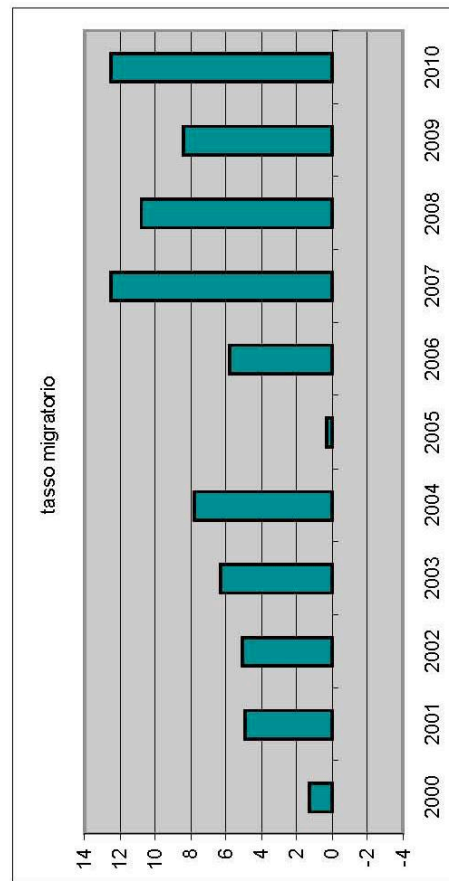
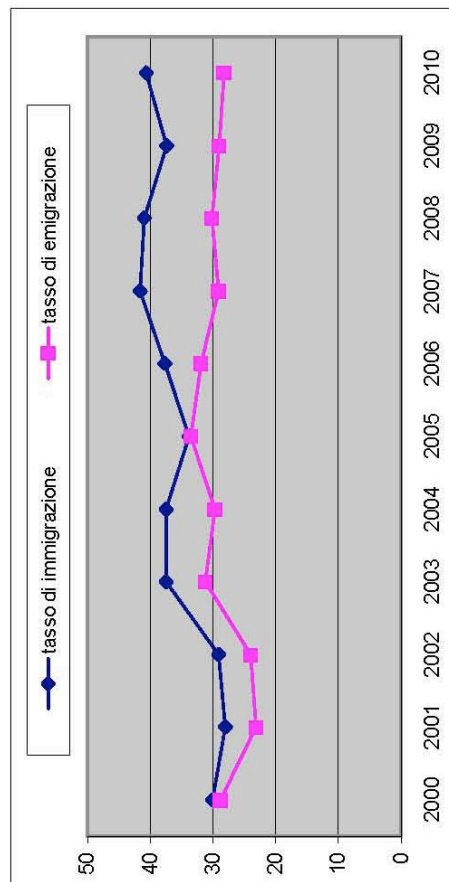


Fonte: Comune di Saronno - Servizi Demografici elaborazioni: Ufficio Statistica

MOVIMENTO MIGRATORIO DELLA POPOLAZIONE

DAL 2000 AL 2010

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
immigrati											
totale	1114	1035	1074	1391	1401	1266	1417	1578	1567	1444	1586
per 1000 abitanti	30,1	28,0	29,1	37,5	37,5	33,8	37,7	41,6	40,9	37,4	40,7
emigrati											
totale	1066	854	886	1159	1111	1254	1199	1103	1155	1121	1099
per 1000 abitanti	28,8	23,1	24,0	31,2	29,7	33,5	31,9	29,1	30,2	29,0	28,2
tasso migratorio											
totale	48	181	188	232	290	12	218	475	412	323	487
per 1000 abitanti	1,3	4,9	5,1	6,3	7,8	0,3	5,8	12,5	10,8	8,4	12,5



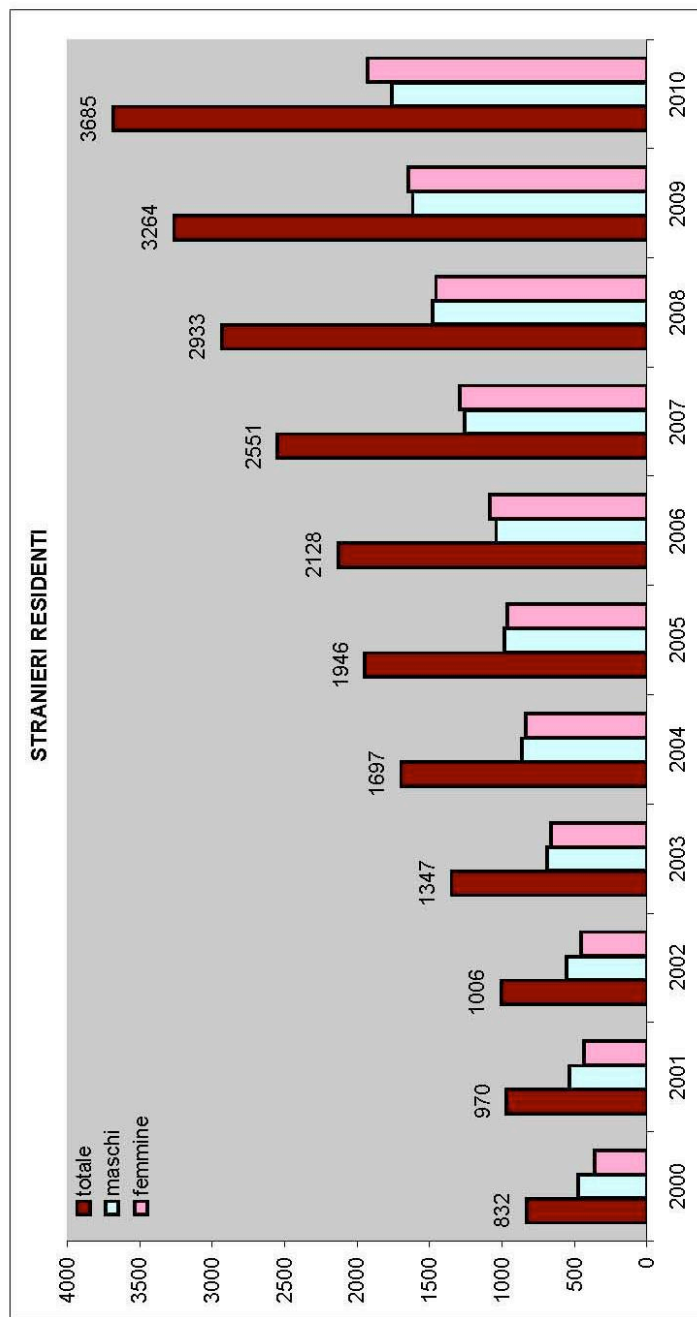
Per il calcolo dei tassi si è considerata la popolazione media annua.

Fonte: Comune di Saronno - Servizi Demografici elaborazioni: Ufficio Statistica

ANDAMENTO DEGLI STRANIERI RESIDENTI

dal 2000 al 2010

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
POPOLAZIONE TOTALE	36976	36891	37022	37213	37472	37458	37689	38126	38460	38749	39161
STRANIERI	832	970	1006	1347	1697	1946	2128	2551	2933	3264	3685
VALORE PERCENTUALE	2,3	2,6	2,7	3,6	4,5	5,2	5,6	6,7	7,6	8,4	9,4

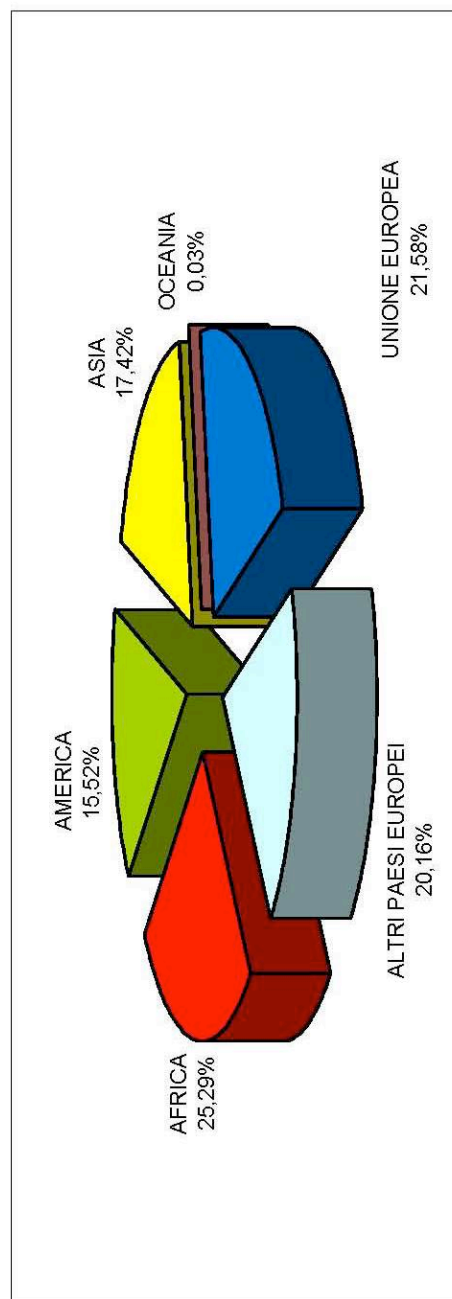


Fonte: Comune di Saronno - Servizi Demografici elaborazioni: Ufficio Statistica

STRANIERI RESIDENTI PER AREA DI PROVENIENZA E SESSO

31 dicembre 2010

	UNIONE EUROPEA	ALTRI PAESI EUROPEI	AFRICA	AMERICA	ASIA	OCEANIA	TOTALE	APOLIDI
MASCHI	370	257	571	215	345	0	1758	1
FEMMINE	425	486	361	357	297	1	1927	1
TOTALE	795	743	932	572	642	1	3685	2
	21,58%	20,16%	25,29%	15,52%	17,42%	0,03%	100%	

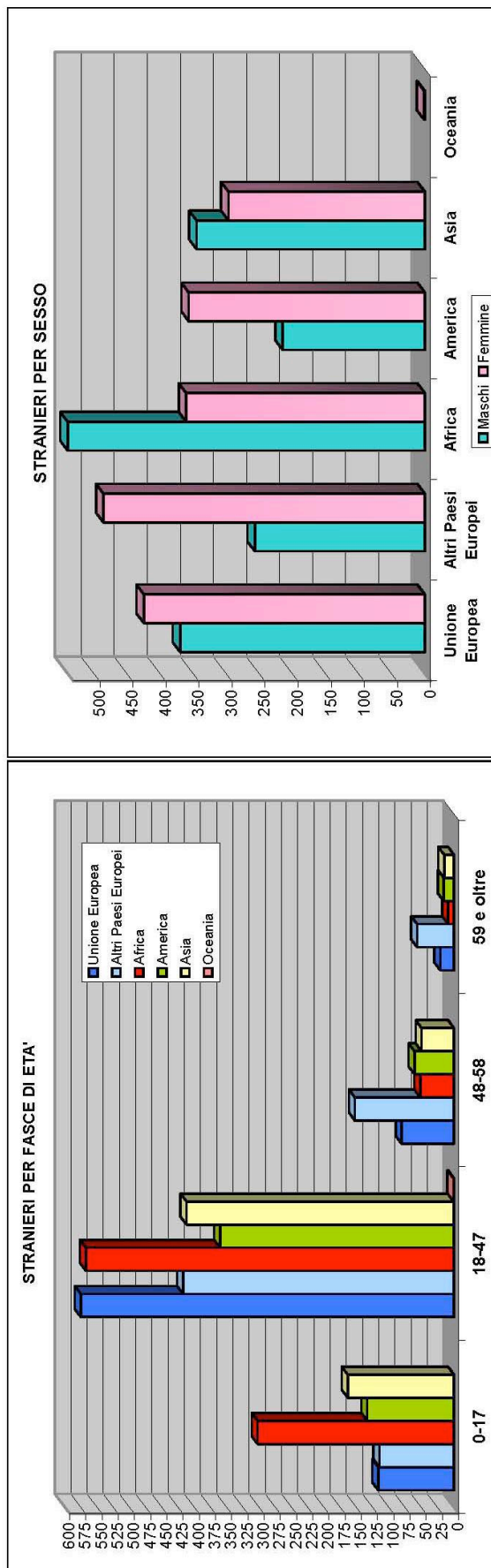


Fonte: Comune di Saronno - Servizi Demografici elaborazioni: Ufficio Statistica

STRANIERI RESIDENTI PER AREA DI PROVENIENZA, FASCE DI ETÀ' E SESSO

31 dicembre 2010

Area di provenienza	Classi di età					Distribuzione per sesso		Rapporto di mascolinità
	0-17	18-47	48-58	59 e oltre	Totale	Maschi	Femmine	
Unione Europea	117	576	81	21	795	370	425	87,1
Altri Paesi Europei	115	418	153	57	743	257	486	52,9
Africa	303	568	52	9	932	571	361	158,2
America	134	361	61	16	572	215	357	60,2
Asia	164	413	50	15	642	345	297	116,2
Oceania	1	1			1	1		0,0
totale	833	2337	397	118	3685	1758	1927	91,2

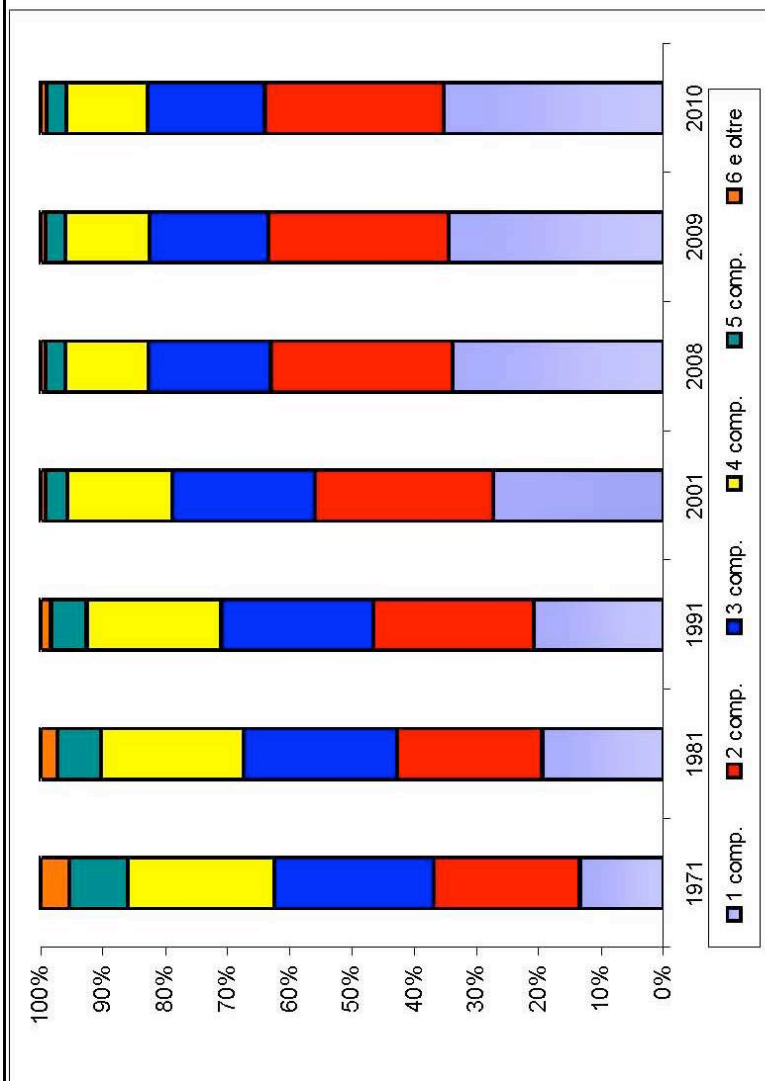


Fonte: Comune di Saronno - Servizi Demografici elaborazioni: Ufficio Statistica

FAMIGLIE PER NUMERO DI COMPONENTI

censimenti 1971-81-91-2001 (mese di ottobre) e anni 2008-2009-2010 (dati al 31 dicembre)

	1 comp.	2 comp.	3 comp.	4 comp.	5 comp.	6 e oltre	totale	nr medio di componenti per famiglia
1971	1390	2448	2678	2468	971	486	10441	3,1
1981	2483	2987	3148	2946	893	350	12807	2,8
1991	2923	3646	3440	3038	805	246	14098	2,7
2001	4097	4292	3445	2529	531	121	15015	2,4
2008	5738	4926	3326	2274	536	140	16940	2,3
2009	5903	4962	3276	2303	550	142	17136	2,2
2010	6143	5014	3278	2285	554	160	17434	2,2



Fonti: ISTAT, Comune di Saronno - Servizi Demografici elaborazioni: Ufficio Statistica

9.6 Il sistema infrastrutturale della mobilità

Il traffico di attraversamento e quello attratto dalle funzioni presenti nella città costituiscono un elemento di notevole criticità, inoltre auto e camion sono problematici anche quando sono fermi in quanto occupano molto spazio.

La mobilità ciclopedonale è resa difficoltosa dalla carenza di percorsi agevoli e sicuri.

A fronte di questa situazione il PGT, in accordo con il Piano Urbano del Traffico, dovrà trovare le soluzioni per migliorare la situazione e rendere le strade urbane sicure per pedoni e ciclisti, garantendo una ciclabilità diffusa e la dotazione di spazi per i pedoni protetti e privi di barriere architettoniche, ottenendo così una riduzione dell'inquinamento dell'aria e del rumore.

Nel quadro del sistema infrastrutturale ferroviario viene evidenziata, nel contesto degli strumenti di programmazione del territorio, la necessità di un'implementazione dei collegamenti esistenti, in modo da completare la maglia dei trasporti ferroviari che attraversa il territorio provinciale. Inoltre, in relazione al nuovo quadro trasportistico richiesto dalla Regione, legato all'approvazione della Legge Obiettivo dell'intervento "Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarate-Rho, accessibilità da Nord a Malpensa", si delineano nuovi progetti relativi al sistema ferroviario tra i quali la nuova bretella ferroviaria Saronno - Seregno con potenziamento della nuova stazione di Saronno Sud (FNME).

"Ulteriori passi a favore dello spostamento del traffico dalla gomma al ferro saranno conseguenti al potenziamento della stazione di Saronno Sud e la riqualificazione della tratta FNME "Saronno - Seregno": la prospettiva è quella di ottenere una maggiore fluidità dei collegamenti tra Varese e Bergamo (con particolare riferimento ai due aeroporti di Malpensa e Orio al Serio) senza transitare per il nodo di Milano.

Si porta l'attenzione sul tema delle attrezzature necessarie a sostenere il ruolo delle stazioni quali centri di cambio modale, a loro volta funzionali a tipi d'utenza e di percorrenza e capacità, tema fortemente sentito nel caso di Saronno, ove il tratto ferroviario ed in particolare la stazione nord, sono allo stesso tempo funzioni qualitative e di sviluppo, ma anche punti di criticità morfologica. Il PTCP classifica il centro Saronnese di "Media Percorrenza", dunque un centro di cambio modale tra linee ferroviarie interregionali, autolinee extraurbane, trasporto automobilistico, dunque nodi di importanza sovracomunale. Evidenzia però la carenza di aree attrezzate per servizi agli utenti, con accessibilità difficoltosa, scarsi parcheggi e servizi commerciali insufficienti.

Saronno infatti è posta all'estremo sud della Provincia di Varese ma è strettamente relazionata ai territori delle Provincie di Milano, Monza e Brianza e Como, e la sua area urbanizzata si relaziona fortemente con il nord dell'area milanese. Si stima che il bacino di utenza di carattere sovracomunale sia stimabile in 120.000 unità. Il rango e l'importanza di Saronno nel sistema infrastrutturale a scala sovra comunale è però da imputarsi all'elevata accessibilità al trasporto pubblico ed in particolare a quello ferroviario.

La città rappresenta un nodo di interscambio importante nell'organizzazione complessiva del Sistema ferroviario regionale, sul quale confluiscono diverse linee ferroviarie delle Ferrovie Nord, da Novara e da Malpensa, Varese, Como, più altri interventi di ammodernamento infrastrutturale. 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".

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.

Si evidenziano in relazione a questa tematica si individuano quindi i seguenti temi di progetto:

- Integrare la riqualificazione delle aree dismesse al sistema infrastrutturale in modo da

- ridurre significativamente il ruolo di barriera oggi assunto dal fascio ferroviario;
 - Rendere coerenti le previsioni di Piano fatte per ciascuna delle aree di trasformazione, al sistema infrastrutturale;
 - Riqualificare i comparti delle stazioni ferroviarie nord e sud, ridefinendone ruoli e funzioni;
 - Prevedere in corrispondenza delle stazioni adeguate aree per l'interscambio gomma ferro, pubblico e privato;
 - Coerenzare il sistema infrastrutturale con il sistema di mobilità lenta attraverso interventi di moderazione del traffico;
 - Prevedere apposite aree di sosta per il centro con collegamento attraverso percorsi pedonali.
- Il PUT analizza con precisione e dettaglio la situazione attuale del traffico nella città (su ferro, su gomma e la mobilità lenta) e propone temi e strategie per superarne le problematiche e potenziarne gli elementi di pregio, aspetti di cui il presente documento ha tenuto conto.

10. I principali indirizzi per il territorio saronnese

Il quadro all'interno del quale è concretamente possibile delineare il futuro assetto della città di Saronno è determinato dal presupposto di raggiungere differenti obiettivi largamente condivisi a livello territoriale – dalla salvaguardia dei valori ambientali, al contenimento del consumo di suolo, al riutilizzo delle aree dismesse fino all'ottimizzazione della rete infrastrutturale della mobilità in un'ottica di sostenibilità – insieme ad altri obiettivi finalizzati ad esigenze in termini di rigenerazione urbana. Si auspica, infatti, una maggiore cooperazione con i Comuni limitrofi nelle scelte di pianificazione territoriale, essendo la città di Saronno un crocevia di quattro Province. Più in particolare le previsioni del PGT non possono prescindere dal tenere in considerazione alcune invarianti territoriali, quali ad esempio la connotazione agricola di una porzione del territorio (agro saronnese), dalla dimensione paesistica in particolare legata all'ambito del torrente Lura e il ruolo di nodo infrastrutturale.

Partendo da queste considerazioni lo scenario che il PGT intende promuovere si basa su di elementi già esistenti e che occorre valorizzare e potenziare a servizio del territorio. In ragione di ciò le opportunità maggiori per attivare le trasformazioni necessarie possono essere così sintetizzate, secondo le linee di intervento ed azioni progettuali così riassumibili:

- riqualificare e rigenerare la città, individuare spazi di incontro e socializzazione
- salvaguardare e potenziare il mix funzionale presente in città
- valorizzare il paesaggio urbano e l'ambiente
- migliorare e individuare spazi per la mobilità sostenibile
- introdurre un sistema di incentivi per il miglioramento della qualità urbana

È possibile procedere attraverso una ulteriore disaggregazione delle linee di intervento sopra richiamate.

- riqualificare e rigenerare la città, individuare spazi di incontro e socializzazione
- Riaffermare il ruolo della città di Saronno come riferimento per il circondario e i centri abitati limitrofi, puntando al miglioramento dell'utilizzo e della vivibilità del contesto già edificato (sia il tessuto del centro storico, che i tessuti sfrangiati e marginali dell'abitato), anche attraverso meccanismi compensativi;
 - Far fronte al bisogno di spazi costruiti attraverso il riuso delle aree dismesse e dei cortili del centro storico. Occorre applicare ai nuovi interventi i principi di sostenibilità ambientale

previsti dalle leggi e derivanti dalla VAS, anche attraverso l'utilizzo di una particolare disciplina ecologico-ambientale per la trasformazione urbanistica.

- Recuperare e riqualificare il tessuto consolidato, con particolare riferimento al nucleo storico - il cui perimetro potrà essere riconsiderato a vantaggio della definizione degli altri strumenti normativi - inteso come una risorsa capace di garantire quell'insieme di servizi e funzioni capaci di migliorarne la vivibilità.
- Riconsiderare le previsioni residue del PRG vigente per insediamenti e servizi in base alle esigenze nel frattempo intervenute, ai disposti normativi ed al contesto disciplinare di riferimento.
- Attraverso l'analisi e l'individuazione dei differenti ambiti unitari di paesaggio, suggerire l'assunzione di alcune opzioni progettuali riferite alla valorizzazione della città, puntando anche sulla qualificazione della stazione ferroviaria principale attraverso un sistema di ricongiunzione tra le due parti di città;
- Riorganizzare il sistema dei servizi, pubblici e privati, per aumentare la qualità della vita in città. Per servizi si intendono quei luoghi e quelle azioni che assicurano il soddisfacimento dei bisogni (culturali, assistenziali, sportivi, oltre a quelli di relazione e di sopravvivenza) della popolazione afferente la città. Si tratta dunque da una parte di monitorare costantemente la coerenza con l'evoluzione della domanda, al fine di rendere il Piano dei Servizi strumento capace di interpretare le dinamiche sociali e di rispondere ad esse in modo adeguato. D'altra parte è necessario verificare i servizi per le utenze deboli, come disabili, infanzia e anziani. I temi della mobilità sostenibile e dei parcheggi in particolare guideranno la ricognizione e le proposte per la città, come quella del trasporto pubblico; il verde, poi, di quartiere e urbano deve costituire l'ossatura pubblica della città collettiva, per offrire agli abitanti e ai fruitori spazi per il riposo, il gioco, il piacere anche percettivo. Occorre inoltre individuare un progetto per il commercio che garantisca la presenza di negozi di prossimità/polifunzionali e dei servizi fondamentali per fronteggiare la desertificazione di intere aree urbane e ridurre il più possibile le situazioni di disagio sociale.
- Offrire una risposta ai fabbisogni del tessuto sociale: quello abitativo espresso da nuove tipologie di utenti, quali ad esempio le giovani coppie, o i single, di tutte le classi sociali; quello lavorativo e produttivo rappresentato dal piccolo commercio e da nuove attività produttive innovative da incentivare. La ricchezza del tessuto sociale e produttivo, manifestata anche attraverso l'esistenza di un corretto mix funzionale, va salvaguardata. Per quanto riguarda la residenza pubblica si ritiene prioritario l'adeguamento del patrimonio comunale di alloggi per l'affitto o l'introduzione di obblighi per il canone concordato e la realizzazione di alloggi di edilizia sociale.
- Recuperare spazi per socializzare e realizzare uno spazio pubblico collettivo riconoscibile quale "unità di misura" del tessuto esistente e delle trasformazioni urbane. È necessario connotare gli spazi pubblici e gli edifici per le funzioni collettive (aree pedonali, piazze di quartiere, luoghi di incontro associativo, luoghi di fruizione e produzione culturale, ecc) in modo da valorizzare l'aspetto simbolico. Funzionale a questo obiettivo è la riqualificazione del tessuto del centro storico, in particolare attraverso l'asse delle "quattro chiese" al cui completamento manca un sottopasso.
- Riqualificare il territorio per ambiti e tessuti omogenei individuabili all'interno degli ambiti unitari di paesaggio, secondo qualità basate su aspetti insediativi e morfologici, infrastrutturali e paesaggistici, e valorizzandone i caratteri identitari. L'individuazione di ambiti omogenei permette di favorire l'accessibilità dove necessario e viceversa configurare comparti quali isole ambientali opportunamente progettati con interventi di moderazione del traffico, configurazione di "porte" di accesso a tali ambiti all'interno dei quali il disegno dello spazio pubblico, la rete della mobilità lenta e la riqualificazione del sistema paesaggistico

rappresentano nuovi elementi in grado di definire una migliore qualità urbana.

b. salvaguardare e potenziare il mix funzionale presente in città

- Rafforzare la struttura economica e produttiva, con una disponibilità a soddisfare le esigenze di trasformazione delle funzioni presenti. In particolare occorre incentivare nuove forme di produzione, più flessibili e meno impattanti sul territorio, che possono essere definite “innovativo produttivo”. Si tratta prevalentemente di laboratori artigianali o produttivi legati all'innovazione tecnologica o alla tradizione tecnica, ma con la possibilità di legame con il territorio attraverso la distribuzione o la vendita al dettaglio. Anche gli operatori privati dovranno in questo senso contribuire allo sviluppo della città investendo in un insieme di funzioni che siano allo stesso tempo remunerative ma che possano anche contribuire a caratterizzare e rendere attrattiva la città. Particolare attenzione dovrà essere posta nell'individuazione di spazi per aziende che si vogliono caratterizzare per la loro attenzione all'ambiente e che siano gestite a basso impatto ambientale.
- Rigenerare e riqualificare le aree ancora dismesse, favorendo il recupero e il riuso che dovrà dare risposta ai bisogni della città in termini di spazi necessari per uno sviluppo equilibrato e sostenibile, ed evitando insediamenti monofunzionali verso soluzioni multifunzionali nelle quali vi sia anche la previsione della residenza sociale. Il processo di riqualificazione ha il compito di riconnettere gli ambiti dismessi al tessuto circostante, evitando sovraccarichi insediativi e salvaguardando le potenzialità paesaggistiche ed ambientali. In tal senso, le aree di rango urbano minore rappresentano contesti strategici per dimensione e ruolo di potenziale rigenerazione del sistema urbano per il complesso di obiettivi di riequilibrio delle risorse perseguibili. Le aree di rango e dimensioni minori appartengono al tessuto consolidato con il quale entrano in relazione di densità morfologica.

c. valorizzare il paesaggio e l'ambiente

Il processo di valorizzazione e tutela del paesaggio e dell'ambiente individua degli elementi del progetto paesaggistico e ambientale che distinguono i seguenti macro sistemi:

La rete ecologica infrastrutturale:

- Individuare la rete ecologica a scala comunale;
- Valorizzare gli assi urbani introducendo filari alberati, o parterre verdi, realizzando dei sistemi lineari di connessione ecologica;
- Individuare opere di mitigazione relativamente al tratto della tangenziale sud di connessione alla pedemontana che intercetta il parco territoriale ad est;
- Individuare e valorizzare spazi pubblici di fruizione del paesaggio che, compatibilmente con la rete ecologica e le previsioni di aree a verde già esistenti, rappresenti un sistema integrato agli obiettivi di valorizzazione e fruizione del territorio;
- Valorizzare i percorsi sterrati all'interno degli ambiti sia del parco dell'agro saronnese che del parco territoriale, valorizzando gli aspetti strategici di cui al punto successivo, attraverso l'introduzione di filari alberati;
- Provvedere ad individuare delle relazioni paesaggistiche territoriali che a livello sovra comunale definiscono un sistema integrato di elementi ambientali;
- Individuare un sistema verde lineare ed ecologico, definito da un anello che metta in relazione i nuclei verdi di paesaggio urbano, attraverso i sistemi lineari ambientali definiti sia dalle piste ciclopodali che dagli assi urbani di verde;

La sostenibilità ambientale:

- Migliorare la qualità del costruito dal punto di vista architettonico, estetico, della salubrità e della sostenibilità ambientale, utilizzando materiali naturali e tecniche costruttive ecologiche;
- Prevedere l'utilizzo di fonti rinnovabili di energia e di tecnologie ad alta efficienza energetica per tutte le nuove costruzioni e le ristrutturazioni;
- Promuovere iniziative di risparmio energetico e la diagnosi energetica degli edifici al fine di definire interventi di ottimizzazione e adeguamento.

Le aree a parco:

- Valorizzare gli ambiti verdi a nord-est e sud-est, incrementando le relazioni con il parco territoriale, come previsto da PTCP;
- La necessità di una migliore definizione degli ambiti verdi posti a nord-ovest e sud-ovest attraverso la caratterizzazione degli ambiti agricoli, in particolare per quanto riguarda l'agro saronnese;
- Definire un sistema di interventi coerenti con le caratteristiche ambientali sia dell'agro saronnese sia quello del Torrente Lura anche a scala territoriale, per la valorizzazione paesaggistica e culturale del suo ambito, oggi in parte interrato e nascosto. Tale sistema ambientale e paesaggistico rappresenta una risorsa anche in termini di riconoscibilità e identità del territorio, oltre che un elemento di continuità nord (Cassina Ferrara) - sud (Caronno Pertusella) del centro abitato;
- Incrementare le aree a verde, a partire dalla realizzazione del "Parco Isotta";
- Delineare un progetto paesaggistico e morfologico verso un assetto definitivo delle aree di margine anche in funzione delle indicazioni del PTCP e degli altri strumenti vigenti;

Ambiti puntuali:

- Individuare degli spazi pubblici di fruizione delle aree a parco, come elementi di connessione dei margini verdi. Inserendo aree attrezzate in cui sono presenti funzioni ludiche per i bambini, padiglioni per le manifestazioni stagionali, punti di bike sharing, orti urbani;
- Accrescere il rango e la connessione a scala anche sovra comunale delle aree di rilevanza paesaggistica ed ambientale, attraverso azioni di salvaguardia e valorizzazione.

d. migliorare e individuare spazi per la mobilità sostenibile

- Affrontare e risolvere il tema dei collegamenti e delle connessioni nord – sud del centro abitato attraverso il fascio infrastrutturale definito dalla ferrovia. Obiettivo prioritario è quello di ridurre il ruolo di cesura che l'infrastruttura ancora riveste, sia attraverso interventi mirati di mitigazione che attraverso un progetto più ampio che riguardi tutta l'area urbana;
- Rafforzare e razionalizzare il sistema infrastrutturale viario, all'interno di un disegno di ambiti omogenei ovvero di "isole ambientali" correlate al grafo della rete della mobilità;
- Valorizzare e incrementare il sistema della mobilità ferroviaria, tenendo in considerazione la differenziazione dei due ambiti a stazione, quello nord e quello sud, e il possibile sviluppo delle aree limitrofe secondo specifiche caratteristiche legate al territorio. In particolare occorre prevedere parcheggi di scambio, per auto e per biciclette, in entrambe le stazioni;
- Prevedere aree di sosta esterne al centro con collegamento delle stesse attraverso percorsi pedonali;
- Prevedere una maggiore dotazione di posti auto privati nelle nuove costruzioni;
- Incrementare e valorizzare il sistema della mobilità lenta e ciclabile, sia nel tessuto compatto che nelle aree esterne, utilizzando anche il sedime dei fasci ferroviari come lungo la Saronno Seregno ad est del centro abitato, e dotando delle attrezzature necessarie le "Zone 30" istituite in tutte le aree prevalentemente residenziali della città.

PARTE SECONDA

SCENARI STRATEGICI

11. Scenari strategici

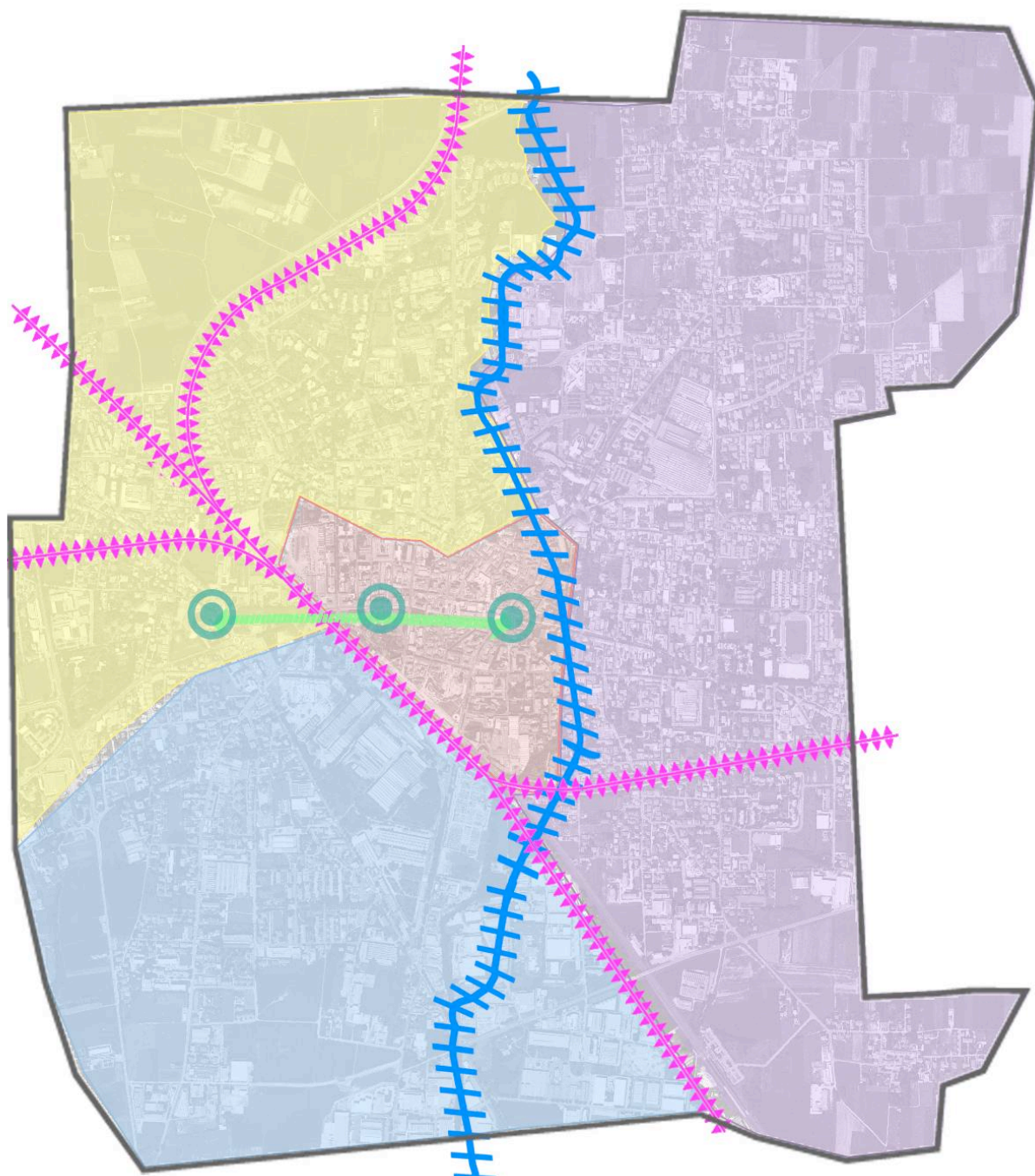
Coerentemente con gli indirizzi e le linee di intervento enunciati precedentemente, il Documento di Piano individua uno scenario strategico descritto attraverso gli elaborati grafici delle pagine successive che individuano in modo complementare la sintesi delle principali azioni strategiche di Piano e gli elementi di progetto del paesaggio urbano.

L'elaborazione di questa sezione segue l'individuazione di "ambiti unitari di paesaggio urbano", per ciascuno dei quali sono state redatte apposite schede analitiche, che ne riassumono le caratteristiche, le circostanze che le definiscono come ambiti unitari e i possibili esiti strategici sugli obiettivi e sui temi di piano (parte terza). Partecipano alla definizione di ambito unitario anche le vocazioni e le potenzialità più o meno evidenti che esprimono tali ambiti. Ciascuna scheda delinea sia interventi e strategie comuni ad altri ambiti unitari, sia riferibili al solo ambito. Peraltro la stessa metodologia analitica del territorio adottata già dal PTCP individua unità di paesaggio ad una scala differente, di natura eco sistemica. Il Documento di Piano, come detto, organizza alla scala comunale ambiti urbani, infrastrutturali o paesaggistici riconducibili a caratteri di omogeneità per caratteristiche insediative e morfologiche, socio-economiche e funzionali, vocazionali e potenziali espresse attraverso la lettura analitica dello stato di fatto e del quadro programmatico definito anche attraverso gli strumenti di programmazione del territorio esistenti. In fase di stesura del Documento di Piano, l'individuazione di questi ambiti unitari del paesaggio urbano è avvenuta tramite un'analisi puntuale di tutto il territorio comunale, nelle sue parti urbanizzate come in quelle a valenza paesaggistica; così talvolta più che alla natura omogenea in termini di caratteri insediativi l'ambito viene definito unitario in quanto unità territoriale che stabilisce il rapporto tra margine urbano e tessuto consolidato, quel tema ancora oggi riferibile, seppure con modalità differenti, al rapporto tra città e campagna.

In particolare si è tenuto conto anche dei fattori urbani legati alle grandi fasi di sviluppo storico della città, determinate soprattutto dall'esistenza di limiti, quali ad esempio i grandi assi infrastrutturali che caratterizzano il territorio saronnese.

Analizzando quindi la morfogenesi della città, sono stati definiti quattro ambiti unitari, evidenziati nelle elaborazioni grafiche delle pagine successive, che fanno riferimento a porzioni urbane estese secondo la seguente articolazione:

- a. Quadrante centrale - nucleo storico
- b. Quadrante di espansione ovest
- c. Quadrante di espansione est
- d. Ambito industriale



Quadrante centrale
nucleo storico

Quadrante di
espansione ovest

Quadrante di
espansione est

Ambito industriale

Ambiti lineari

Asse ferroviario

Torrente Lura

Asse delle tre chiese

Ambiti unitari del paesaggio urbano: quadro di unione

11.1 Ambito unitario 1 / quadrante centrale – nucleo storico

Caratteristiche urbane e morfologiche

Il nucleo urbano centrale si caratterizza per un impianto morfologico compatto e riferibile a tracciati stradali di impianto storico e consolidato, come nel caso di via Roma. Il tessuto urbano presenta caratteristiche di omogeneità riferibili tanto ai fronti urbani continui quanto al rapporto tra cortine edilizie e interni urbani.

In questo contesto trovano collocazione importanti funzioni collettive e luoghi pubblici. Emerge con evidenza la specifica caratterizzazione architettonica dei luoghi, riferibile tanto alle funzioni di rango urbano quanto anche ai caratteri linguistici ed espressivi diffusi nel patrimonio costruito. Il sistema degli spazi pubblici inoltre, soprattutto di quelli a priorità pedonale, rappresenta una caratteristica determinante del paesaggio urbano: la qualità dei materiali e dell'arredo segnala il ruolo identitario che tali spazi rivestono rispetto al contesto comunale.

L'ambito è stato identificato anche a partire dal tessuto antico urbano, assieme alle aree strettamente limitrofe ad oggi definite dal vigente PRG quali zone ad omologazione urbanistica: ad est, un'ampia area verde, ed un'area soggetta a piano attuativo, a ovest. Questo ultimo ambito è definito dal precedente PRG quale "comprensorio Saronno centro". Si tratta di una zona destinata ai sistemi di trasporto su ferro e loro pertinenze per le quali sono previsti interventi di riassetto complessivo con previsioni di destinazioni funzionali articolate corredate da dotazioni di standard pertinenziali.

Caratteristica comune a questi ambiti è la stretta relazione con il tracciato ferroviario centrale, sul quale, dal lato opposto, si affaccia la vasta area ad uso industriale ormai dismessa.

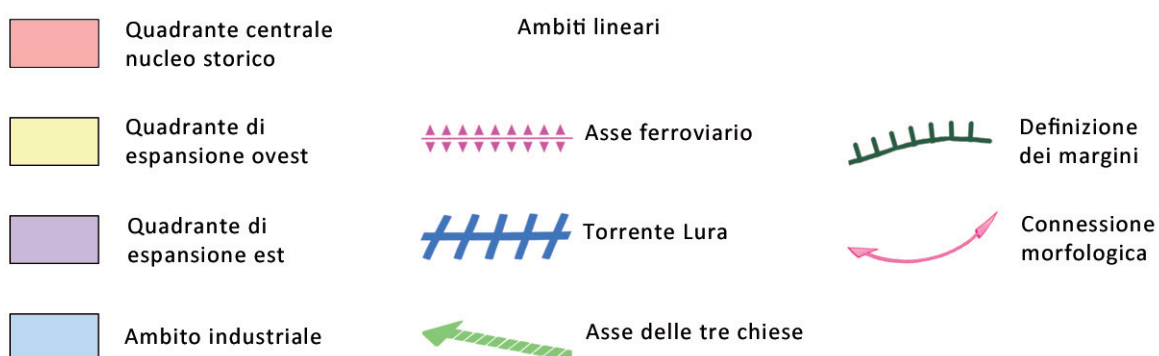
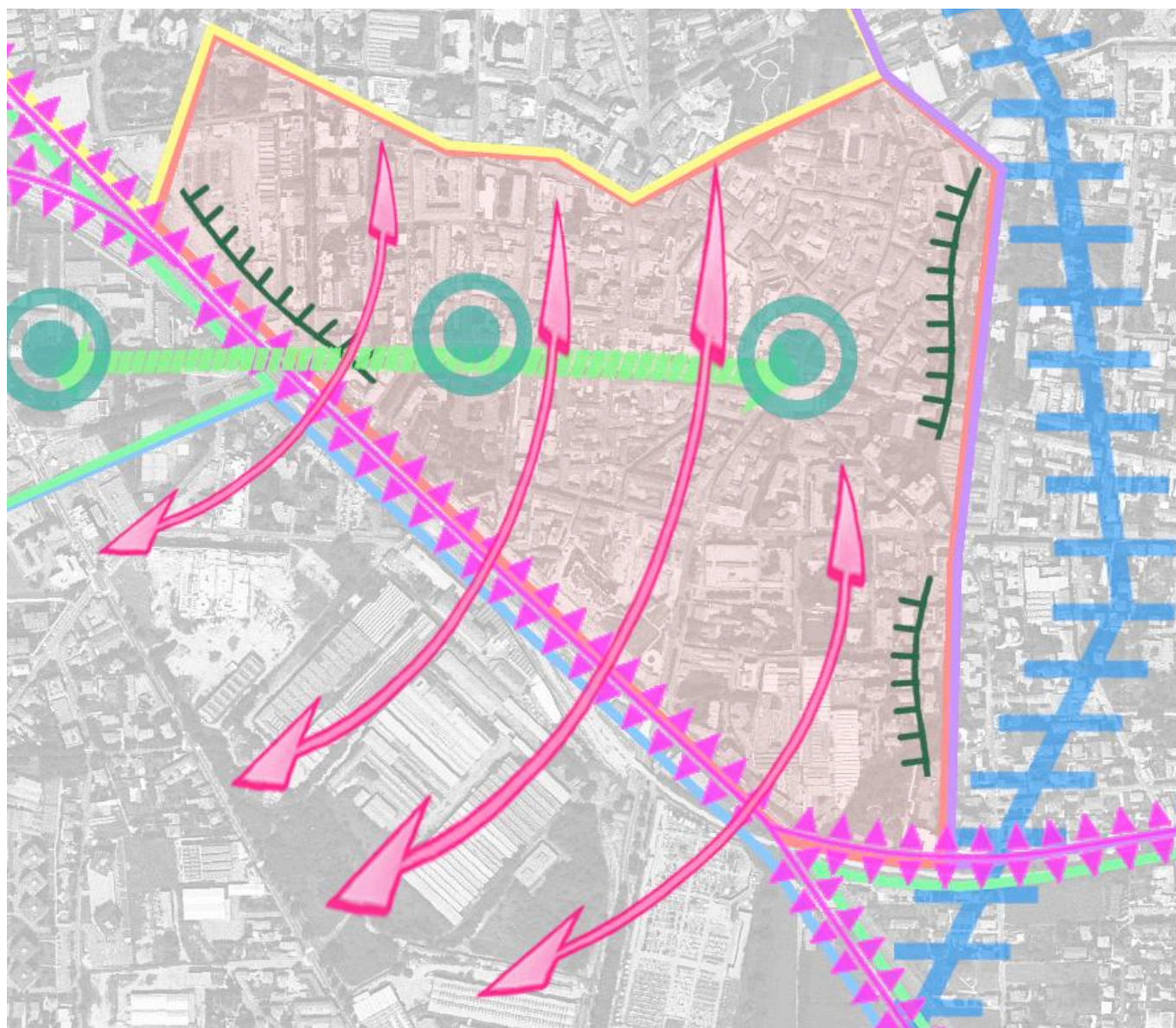
Criticità e potenzialità

La principale problematica dell'ambito è la netta separazione che il sistema ferroviario crea nei confronti del tessuto comunale a sud del fascio dei binari, vera e propria barriera urbanistica, soluzione di continuità del tessuto urbano, delle relazioni fisiche e funzionali. La distinzione funzionale esistente tra il nucleo storico, adibito al commercio ed a residenza, e le zone produttive accentua tale distanza nonostante la stretta contiguità.

Il ruolo che assume il nucleo storico centrale, quale polo attrattivo per varie attività urbane, può essere la spinta alla necessaria riconnessione con l'ambito oltre la ferrovia, in modo da creare un sistema di scambi tra il mix funzionale del centro storico e l'assetto insediativo e funzionale, esito della possibile trasformazione delle aree industriali.

Strategie:

- Recuperare e riqualificare il territorio e il patrimonio edilizio esistente, attraverso la valorizzazione dei caratteri insediativi, morfologici e architettonici in parte già esistenti.
- Valorizzare il sistema degli spazi pubblici, come elemento connettivo e di riconoscibilità del paesaggio urbano, anche attraverso l'individuazione di linee guida, abachi di materiali e di arredo urbano coerenti con il ruolo dell'ambito.
- Salvaguardare la ricchezza e la varietà del tessuto corrispondente ad un mix funzionale nel quale a funzioni collettive si affiancano servizi e residenzialità.
- Potenziare le connessioni di mobilità lenta, attraverso la continuità dei percorsi e dei collegamenti che interessano il nucleo più denso ma che si sviluppano anche al suo esterno.
- Definire in modo appropriato, anche attraverso interventi morfologici o paesaggistici, le porzioni più esterne dell'ambito con particolare riferimento ai comparti dismessi e alle aree a valenza paesaggistica.
- Relazionare le strategie specifiche espresse per l'ambito con quelle degli ambiti lineari, riferibili tanto all'asse delle quattro Chiese quanto all'infrastruttura ferroviaria.



*Ambito unitario del paesaggio urbano 1/ quadrante centrale – nucleo storico
Schema grafico*

11.2 Ambito unitario 2 / quadrante dell' espansione ovest

Caratteristiche urbane e morfologiche

Il secondo ambito urbano è costituito dall'area nord ovest del territorio comunale, ed è definito entro l'alveo del torrente Lura ad est, dal nucleo storico a sud e dal tracciato ferroviario, in particolare quello più a nord in direzione di Como. Si tratta di un tessuto di espansione urbana, formatosi dopo gli anni '50, nello specifico è una area di espansione del PEEP del 1965.

Sono riconoscibili due sottoambiti: il tessuto urbano, destinato a funzioni residenziali, produttive, a verde, servizi e istruzione, localizzate oltre il tracciato ferroviario, e l'ambito dell'agro saronnese. Il sistema insediativo è caratterizzato da una prevalenza di densità abitativa da 0-3 mc/mq, mentre la zona a sud, confinante con il nucleo antico, presenta una densità di 3-6 mc/mq.

La ricca dotazione di aree destinate a servizi e la diffusa presenza di aree destinate a produttivo caratterizzano l'ambito di un discreto mix funzionale pur mantenendo una certa unitarietà morfologica. Tale caratteristica è accentuata dalla posizione di margine rispetto al contesto edificato, essendo la parte urbana racchiusa da confini ben delineati che sembrano averne bloccato l'espansione.

Criticità e potenzialità

La ferrovia in questo caso ha costituito ad un tempo barriera all'espansione e barriera alle relazioni urbane. In questo senso va riconsiderata verso un nuovo assetto che, pur tutelando l'agro saronnese, riesca a stabilire nuove e più complesse relazioni con il tessuto esistente. Vi è una ricca dotazione di servizi, quali la posta centrale, le aree per l'istruzione, le numerose aree destinate a verde. La presenza invasiva di sistemi di accessibilità viabilistica e la scarsità delle aree a parcheggio creano una criticità ambientale e accentuano il carattere di marginalità dell'area.

Inoltre, la scarsa qualità degli spazi pubblici e destinati a verde, e la frammentarietà di tali aree, rappresenta un'ulteriore criticità

Le principali potenzialità dell'area sono riferibili alla posizione di margine rispetto al contesto edificato, proprio a confine con la trama agricola dell'agro saronnese che si sviluppa oltre l'infrastruttura ferroviaria, ed il parco del Lura. Inoltre si rileva come potenzialità la presenza diffusa di ambiti di servizi urbani e di aree a verde.

L'alta valenza ambientale dell'agro saronnese, unitamente all'ambito del Lura e alle aree ancora in edificate presenti all'interno del tessuto, rappresentano una significativa potenzialità verso indirizzi di riqualificazione.

Strategie

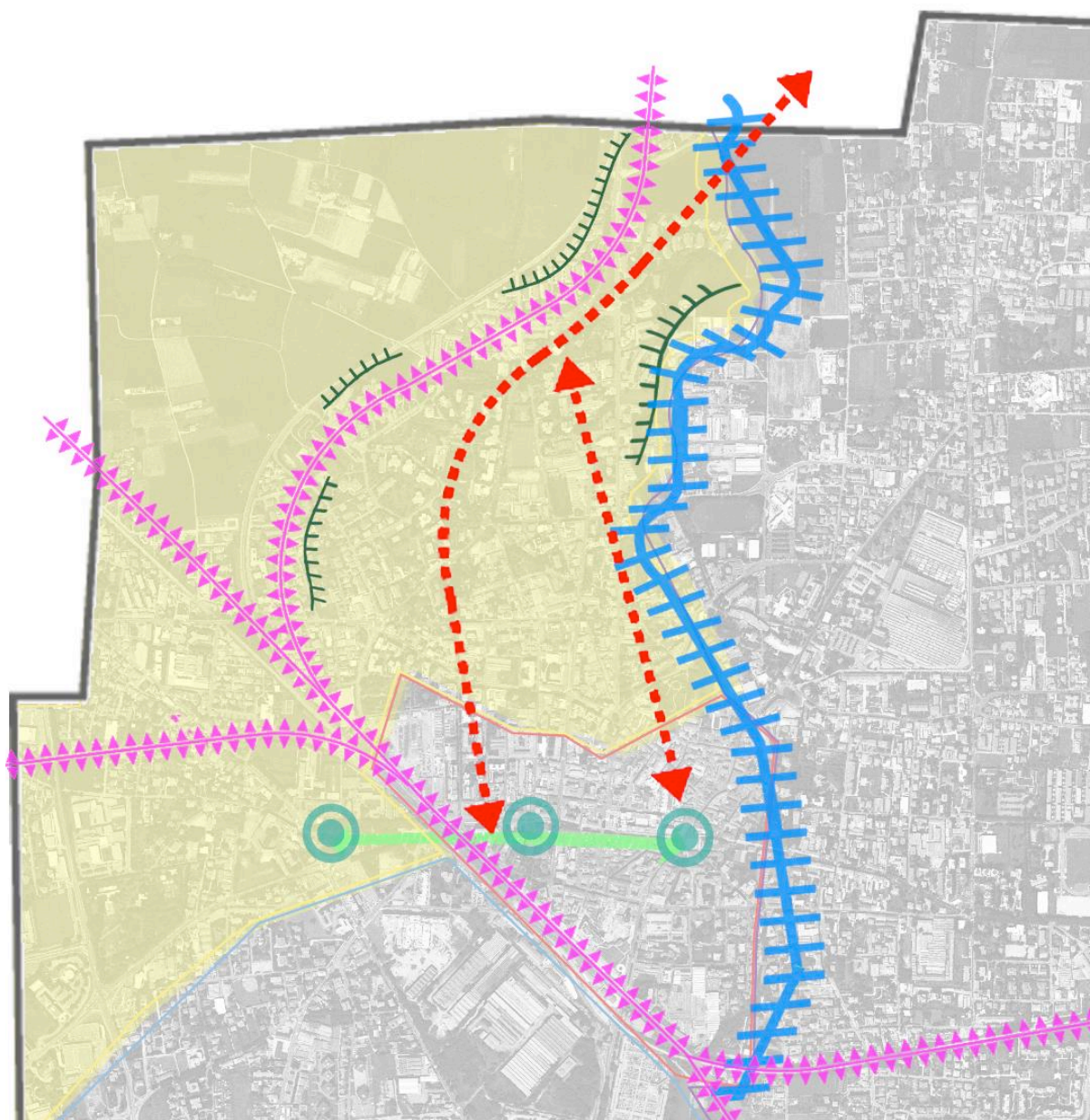
Uno degli obiettivi principali è rappresentato dalla definizione morfologica e paesaggistica dei due sotto ambiti dell'agro saronnese e del contesto edificato più baricentrico.. Si tratta di valorizzare le caratteristiche e le vocazioni del territorio per superare la configurazione dicotomica provocata dalla netta cesura operata dal tracciato ferroviario che attraversa l'ambito, verso soluzioni che mantengano i sotto ambiti distinti ma correlati secondo una logica di relazioni e di connessioni più opportunamente definite.

Un ulteriore obiettivo è riferibile alla riqualificazione urbana e paesaggistica del contesto costruito attraverso progetti capaci di riconfigurare assetti infrastrutturali, paesaggistici ed architettonici. Si prefigura cioè la possibilità di individuare specifici contesti di intervento, variamente definiti all'interno degli ambiti di paesaggio, nei quali prevedere specifiche disposizioni viabilistiche, paesaggistiche, di arredo urbano, di mobilità lenta, ecc. È possibile, così, individuare ambiti urbani che richiedono maggiore accessibilità, distinguendoli da quelli a carattere prevalentemente residenziale che necessitano di interventi differenti; la lettura del sistema della mobilità

permette di leggere la rete dei collegamenti e di prefigurare interventi di miglioramento. Una rete paesaggistica di connessione tra i numerosi spazi adibiti a verde, anche tra quelli di carattere residuale o frammentario, renderebbe maggiormente fruibile la porzione urbana, declinandosi inoltre quale occasione di collegamento diretto tra ambiti differenti o verso l'ambito lineare del Torrente Lura.

Di seguito sono elencati gli indirizzi progettuali:

- Riqualicificare il comparto urbano, attraverso un progetto in grado di tematizzare il territorio sulla base di un complesso di indicazioni insediative e morfologiche, infrastrutturali, paesaggistiche. Tale operazione consente di individuare comparti omogenei all'interno dell'ambito urbano nei quali operare secondo principi di riqualificazione e qualità urbana (valorizzazione degli spazi pubblici, messa a sistema del verde, arredo urbano), messa in sicurezza (attraversamenti pedonali, moderazione del traffico, piste ciclabili). È possibile individuare, compatibilmente con il grafo della rete stradale, comparti o porzioni di territorio nei quali privilegiare l'accessibilità da altri nei quali valorizzare il carattere residenziale e la qualità degli spazi pubblici e della mobilità lenta.
- generare una rete paesaggistica di connessione tra le aree di valore ambientale: la riprogettazione di spazi verdi residuale o a standard, che costituiscono parte di tale rete, rappresenta uno strumento per valorizzare l'intero sistema ambientale.
- Rafforzare la connessione e la fruibilità tra le diverse porzioni di territorio: l'area dell'agro a nord ovest e la porzione urbanizzata verso sud est.
- rafforzare il sistema della mobilità lenta e ciclopedonale: per quanto riguarda la fruizione e la connessione tra le porzioni e le parti urbane presenti, è necessario implementare sulla rete infrastrutturale esistente un sistema di mobilità alternativa.



Quadrante centrale
nucleo storico

Quadrante di
espansione ovest

Quadrante di
espansione est

Ambito industriale

Ambiti lineari

Asse ferroviario

Torrente Lura

Asse delle tre chiese

Definizione
dei margini

Rete di
mobilità lenta

*Ambito unitario del paesaggio urbano 2 | quadrante di espansione ovest
Schema grafico*

11.3 Ambito unitario 3 / quadrante di espansione est

Caratteristiche urbane e morfologiche

Il terzo ambito unitario rappresenta il margine urbano est dell'ambito territoriale di Saronno: è delineato ad ovest dal Torrente Lura e dal secondo ambito urbano, a sud ovest con il tessuto urbano consolidato del nucleo centrale ed è attraversato dalla linea ferroviaria per Seregno. Il paesaggio dell'agro saronnese costituisce il margine verso nord ed est, e rappresenta una significativa porzione di aree ancora in edificate da preservare.

All'interno dell'ambito sono riconoscibili due sotto ambiti: il paesaggio agricolo ancora esistente, in particolare a nord e a sud e gli insediamenti urbani verso l'ambito consolidato. In quest'ultimo caso il tessuto edificato è prevalentemente adibito a residenze con media-bassa densità con significativa presenza di aree verde a standard, sebbene frazionata e frammentata.

Dal punto di vista insediativo il tessuto produttivo è integrato con quello insediativo, sebbene sia possibile individuare alcune porzioni con concentrazioni di attività di significative dimensioni.

La grande funzione urbana ospedaliera è fortemente penalizzata dal carico antropico esistente cui si somma, e dalla scarsa accessibilità di cui gode.

Criticità e potenzialità

La presenza del polo ospedaliero in tale area risulta problematica per il grande traffico attratto. Le funzioni ed i servizi ad esso correlate, in mancanza di un adeguato sistema infrastrutturale a supporto, possono contrapporsi allo sviluppo e la integrazione dell'ambito, unitamente alla sua collocazione all'interno di un tessuto già consolidato.

La ricca rete di aree residuali a verde e ad attività sportive e la presenza di aree in edificate e a valenza paesaggistica in prossimità del corso del Lura rappresentano una risorsa da mettere a sistema. Il tracciato ciclopedonale esistente può essere implementato in una rete di mobilità lenta più estesa nel territorio, ricongiungendosi anche a sistemi lineari già esistenti, come nel caso dell'asse delle quattro chiese.

Se le aree agricole ancora libere costituiscono una potenzialità da preservare verso un assetto definitivo, i tasselli ineditati all'interno del tessuto costituiscono un sistema da riconnettere e valorizzare. Le aree industriali rappresentano una potenzialità, anche verso la configurazione di grandi funzioni urbane.

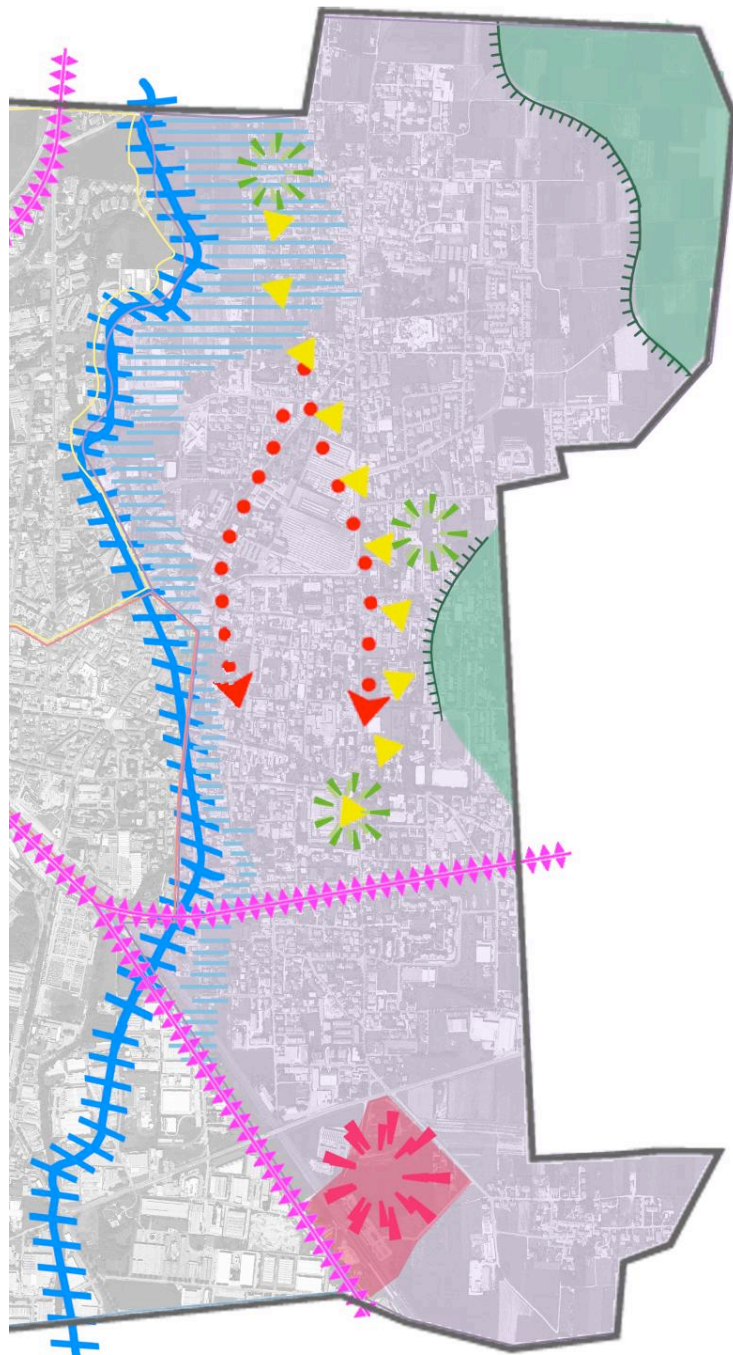
Strategie

Obiettivo principale è la riqualificazione del comparto urbano attraverso una serie di interventi distinti ma interconnessi: la valorizzazione del tessuto esistente e la salvaguardia dei caratteri insediativi e morfologici verso un assetto definitivo, la definizione del ruolo delle grandi funzioni urbane verso possibilità di sviluppo, riqualificazione, la salvaguardia delle aree libere e a valenza ambientale.

Le strategie progettuali sono così sintetizzabili:

- Riqualificare la città, individuando attraverso la lettura dei sistemi morfogenetici e insediativi le vocazioni e le potenzialità di comparti ricompresi nell'ambito unitario. Si tratta di gerarchizzare il territorio attraverso i sistemi insediativo, infrastrutturale, paesaggistico, distinguendo aree nelle quali privilegiare una elevata accessibilità da quelle in cui operare a favore della residenzialità, anche con interventi di moderazione del traffico e di riqualificazione del sistema a mobilità lenta o dello spazio pubblico. Il mix funzionale già esistente rappresenta una opportunità, e non una criticità, da preservare: i comparti a prevalenza industriale, sebbene diffusi, sono ben individuabili all'interno del tessuto residenziale.;

- Riqualificare il comparto della stazione ferroviaria sud, verso il potenziamento dell'interscambio gomma ferro pubblica e privata, compatibilmente con il contesto;
- Generare una rete paesaggistica estesa e unitaria, comprendendo le aree verdi a standard frammentate e disperse nel tessuto edificato, gli ambiti più marginali ma riferibili al comparto costruito, le aree a valenza ambientale e paesaggistica verso il Torrente Lura. Le aree inedificate dell'agro saronnese, frammentate a nord e a sud delle porzioni edificate, rappresentano una specificità e un carattere paesaggistico da preservare e da riconnettere adeguatamente alla rete ecologica e paesaggistica complessiva;
- Rafforzare e valorizzare i tracciati esistenti di mobilità lenta, tramite la riqualificazione di due grandi assi viari a nord ed il completamento dei percorsi esistenti a sud.



	Quadrante centrale nucleo storico		Parco del Lura		Sistema verde-mobilità
	Quadrante di espansione ovest		Asse ferroviario		Definizione dei margini
	Quadrante di espansione est		Torrente Lura		Rete di mobilità lenta
	Ambito industriale		Asse delle tre chiese		Ambito da valorizzare

*Ambito unitario del paesaggio urbano 3 | quadrante di espansione est
Schema grafico*

11.4 Ambito unitario 4 / ambito industriale

Caratteristiche urbane e morfologiche

La fase analitica e interpretativa ha permesso di individuare due sotto ambiti unitari nel comparto produttivo o dismesso attestato al fascio ferroviario, e nel comparto sfrangiato che si sviluppa più esternamente, con funzioni residenziali e significativo mix funzionale.

La vocazione industriale del Saronnese ha radici nella prima fase dell'industrializzazione lombarda, sul finire dell'800, quando si insediarono in città le prime aziende che si sono sviluppate a ridosso della stazione, formando un consolidato tessuto produttivo che si estende lungo il tracciato ferroviario in analogia a molti contesti urbani dell'epoca.

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 mutazione dei processi produttivi.

Tale processo ha condotto alla ricollocazione di insediamenti industriali, con la conseguente creazione di un'ampia area dismessa in particolare in prossimità della stazione ferroviaria nord. Nel patrimonio costruito di carattere industriale non si rilevano, ad eccezione di pochi esempi, significativi valori di architettura industriale. Un comparto produttivo risulta ancora insediato nella porzione sud dell'ambito, a ridosso della ferrovia.

Il Viale Lombardia, che delimita il comparto industriale, particolarmente congestionato, costituisce per altro verso il fronte urbano sfrangiato composto da comparti misti a carattere prevalentemente industriale, ma con presenza di attività di servizio.

Criticità e potenzialità

Il tracciato ferroviario principale, e l'asse di via Varese, risultano nette cesure che impediscono la fruizione agevole dell'area, sia per i collegamenti interni all'ambito, sia per quelli con il nucleo urbano centrale. Nonostante l'ambito e il nucleo centrale di Saronno confinino per gran parte della loro estensione, risultano scollegati, per mancanza di collegamenti fisici, ma anche funzionali.

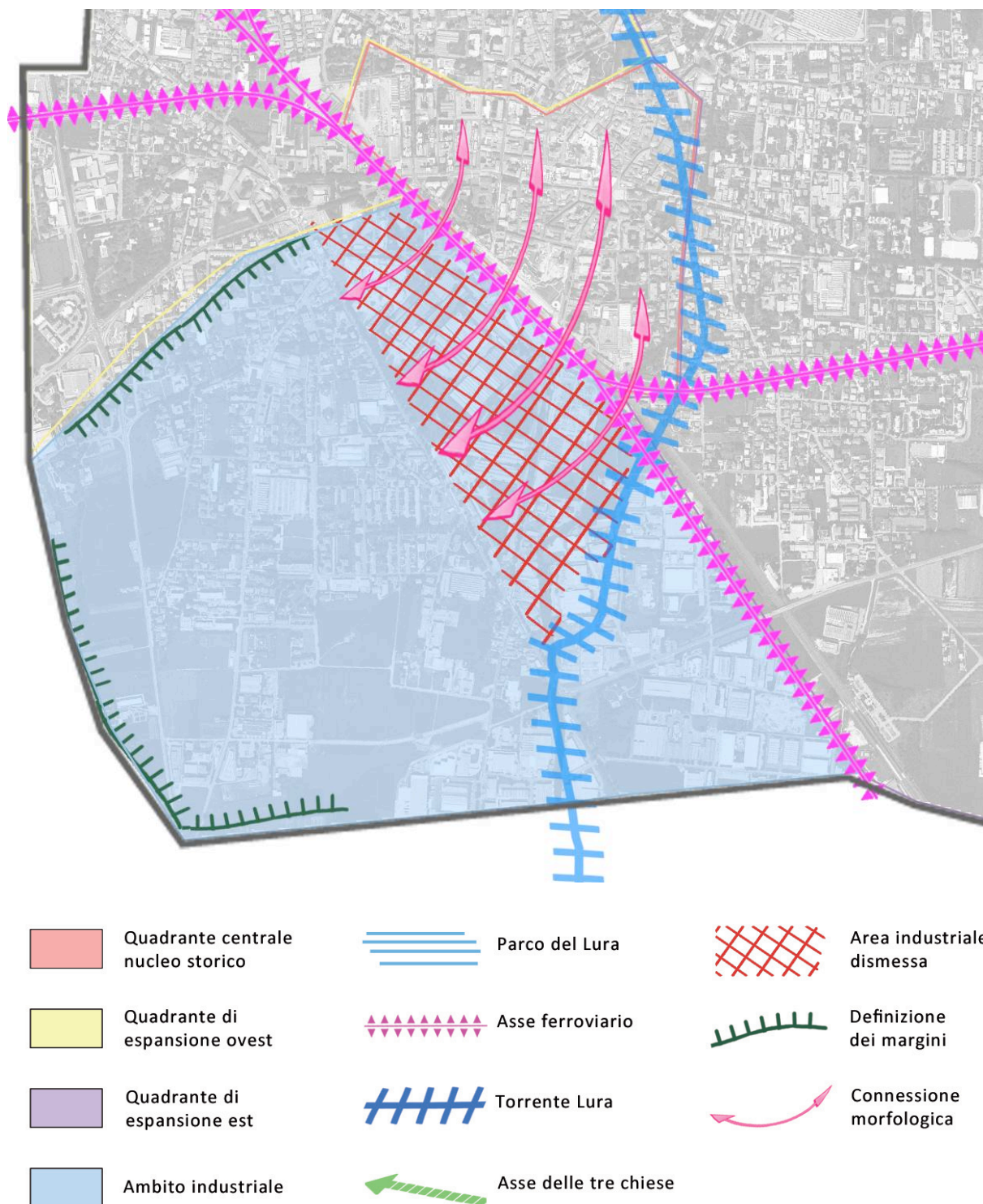
La posizione a ridosso della rete infrastrutturale Saronnese e l'alta accessibilità rendono l'ambito industriale dismesso particolarmente adatto ad attività di interesse sovra comunale, che possono anche superare la sola funzione produttiva. Il tessuto produttivo esistente, viceversa, rappresenta un sotto ambito da valorizzare proprio in relazione all'alta accessibilità di cui gode. I restanti comparti a prevalenza residenziale, caratterizzati da un significativo mix funzionale, appaiono sfrangiati e necessitano quindi di essere integrati in un processo di riqualificazione urbana.

Strategie

È possibile individuare due macro obiettivi prioritari che derivano dalla lettura analitica e interpretativa del territorio urbano: riqualificare e riconfigurare il sistema della produzione; riqualificare il tessuto minuto e sfrangiato della città:

- Rispetto al comparto produttivo dismesso la progettualità a scala urbana non può prescindere dall'obiettivo di ricucitura con il resto della città, attenuando l'attuale cesura rappresentata dal fascio dei binari ferroviari e la conseguente parzializzazione del territorio. Sotto il profilo morfologico occorre immaginare un sistema plani volumetrico in grado di superare la barriera, integrando il tessuto consolidato del centro storico con il nuovo impianto morfologico dell'area dismessa, lavorando per la definizione di un grande parco, dove possono trovare spazio anche alcune funzioni pubbliche, generando un nuovo paesaggio urbano.
- La grande accessibilità dell'area rende possibile insediare funzioni produttive o di servizio di livello sovra comunale, purché compatibili con il contesto.

- Rispetto al comparto edificato più esterno occorre individuare invece le modalità per operare una riqualificazione urbana diffusa, attraverso interventi coordinati ed estesi di: moderazione della viabilità accompagnati dalla messa in sicurezza dei percorsi di mobilità lenta; riqualificazione paesaggistica dei tasselli verdi o a standard da riconnettere in una rete estesa anche oltre i confini dell'ambito.



*Ambito unitario del paesaggio urbano 4 | ambito industriale
Schema grafico*

12. Compatibilità con le risorse economiche

Il Documento di piano ha il compito di stabilire la compatibilità delle politiche di intervento individuate con le risorse economiche attivabili dall'Amministrazione Comunale (art.8 comma 2, lettere d), che comporta la definizione di una scala di priorità da parte dell'ente locale, tenendo conto anche delle risorse potenzialmente attivabili attraverso il coinvolgimento di risorse private. Nonostante le logiche attuali di crescente decentramento amministrativo e l'incremento del ruolo e delle responsabilità degli enti territoriali, non sono conseguentemente aumentati i trasferimenti e i finanziamenti economici, che anzi seguono una trend decrementale.

Il problema del reperimento delle risorse per far fronte a spese correnti e investimenti è dunque di cruciale importanza e lo è in particolare modo per i comuni di piccola e media dimensione: in questo quadro la possibilità di acquisire aree mediante cessione gratuita, anche secondo modalità perequative e compensative, risulta di significativa importanza per la fattibilità degli interventi. Inoltre la realizzazione delle opere legate in gran parte agli interventi di trasformazione individuate dal Documento di Piano è operata attraverso le risorse attivate entro gli stessi interventi di trasformazione.

Il quadro delineato evidenzia quindi come le risorse attivabili siano congruenti con i costi di realizzazione delle attrezzature e dei servizi come programmati nel Piano dei Servizi cui si rimanda per una trattazione sistematica dei costi del Piano.

PARTE TERZA

SCHEMA DI PIANO

13. Gli obiettivi del piano

13.1 Rafforzare il ruolo metropolitano della città di Saronno

La città di Saronno per il suo ruolo di nodo strategico della mobilità sia su ferro che su gomma, è indiscutibilmente legata allo sviluppo dell'assetto metropolitano milanese e regionale.

Infatti, la città è centrale rispetto al suo contesto territoriale, facente parte di ben 4 province e per la facilità di relazione con i relativi capoluoghi e inoltre risulta essere baricentrica anche nei collegamenti aeroportuali tra Milano e Malpensa e, in futuro, tra gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio.

Esistono alcune tematiche legate allo sviluppo di questo assetto che la città di Saronno deve affrontare trasversalmente, integrando gli aspetti della progettualità urbana locale legati alla continua riqualificazione della città, con alcune questioni di più ampio respiro e di carattere metropolitano.

Saronno è interessata da tre grandi sistemi relazionali metropolitani e regionali: le linee ferroviarie per Milano, Como, Malpensa, Varese, Laveno, Novara e Seregno-Bergamo, l'autostrada A9 dei laghi MI-CO, e il nuovo asse pedemontano, il cui approfondimento tematico rappresenta un'ulteriore opportunità di connessione con il territorio metropolitano e regionale con cui la città deve interfacciarsi, determinando una propria posizione all'interno dell'assetto delle nuove centralità metropolitane e regionali.

La presentazione dei sistemi relazionali è propedeutica e necessaria alla definizione degli scenari strutturali del PGT, nonché alla definizione di una strategia chiara per la città futura che rapporti la trasformazione urbana con un lettura e una dinamica di cambiamento su scala non solo metropolitana, ma anche regionale.

Il PGT propone una strategia di sviluppo volta a valorizzare il ruolo che la città di Saronno "giocherà" all'interno di un continuo processo di metropolizzazione il quale tende progressivamente a omologare i centri abitati, restringendo progressivamente gli spazi aperti e compromettendone la loro connessione e continuità.

Definire la città di Saronno all'interno di un disegno di riorganizzazione dei sistemi relazionali metropolitani è necessario anche per riuscire a indirizzare intenzionalmente la definizione di un assetto urbano policentrico.

È in tale contesto che Saronno deve affrontare il riassetto del proprio territorio sulla base della creazione di nuove centralità con carattere metropolitano, in grado di interfacciarsi con la dimensione sovra locale del territorio metropolizzato e l'accentramento di funzioni in grado di far acquisire specificità e centralità ai luoghi.

La grande occasione è data dalle aree di trasformazione che si snodano lungo il tracciato ferroviario tra le due stazioni di Saronno centro e Saronno Sud.

Per questi grandi ambiti di trasformazione l'Amministrazione Comunale intende promuovere un Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 del d.lgs. 267/2000 e dell'art.6 della LR 2/2003 in coerenza alle indicazioni del DdP. Gli interventi riguardanti le tre aree strategiche (FNM Nord, Ex Isotta Fraschini, FNM Sud) dovranno essere coordinati tra loro e dovranno garantire la sostenibilità ambientale, sociale ed economica delle trasformazioni, dei servizi e degli interventi di interesse generale e metropolitano.

La scelta delle destinazioni d'uso da insediare in queste aree dovrà essere attentamente calibrata in modo da creare comunque in tutte le aree insediamenti in grado di rafforzare l'identità metropolitana di Saronno, sfruttandone la grande accessibilità regionale e nello stesso tempo garantire qualità urbana e ambientale attraverso la previsione di spazi urbani vivibili in tutte le ore e adeguate cessioni pubbliche destinate al verde.

13.2 Completare e ambientare il nuovo sistema viabilistico di connessione alla pedemontana

Al nuovo PGT di Saronno spetta il completamento della rete viabilistica principale verso la pedemontana, nota come opera di connessione tronco TRC011 o variante alla SP 233, che connette il nuovo svincolo della A9 a sud di Saronno, attraverso il potenziamento di viale Lombardia, con la pedemontana a nord passando sul margine est del territorio comunale.

Per il PGT, il completamento di quest'opera non è solo un obiettivo di infrastrutturazione territoriale che aiuterà nelle relazioni sovracomunali e regionali e collaborerà nello sgravare il traffico di attraversamento e che si attesta nella città, oggi, molto consistente (200.000 veicoli al giorno in ingresso e in uscita), ma anche occasione di politiche ambientali.

Le strategie ecologiche e ambientali impongono, infatti, la necessità di ripensare anche la progettazione e realizzazione delle nuove infrastrutture di viabilità all'interno di un'ottica di integrazione tra ambiente e territorio.

Il disegno delle infrastrutture viarie oltre, a rispondere a ragioni di accessibilità urbanistica e trasportistica diviene anche occasione di promozione di progetti di ambientazione e compensazione ecologica, che dovrebbero essere realizzati, se possibile, contestualmente alla fase di progettazione delle infrastrutture stesse.

Abbandonando il concetto di strade intese quali manufatti efficienti dal punto di vista esclusivamente funzionale e di opera pubblica ingegneristica, risulta necessario adottare un modello progettuale attento alle relazioni che si innescano tra infrastrutture e contesti/qualità ambientali e territoriali.

In sostanza l'obiettivo è quello di cercare di superare il tradizionale concetto di corridoi infrastrutturali, proponendo una progettazione integrata, come parte strutturale del progetto e del costo dell'opera, che enfatizzi le potenzialità di creazione di corridoi ambientali ed ecologici con funzione, non solo di mitigazione degli impatti, ma anche di miglioramento ambientale e paesaggistico dei contesti attraversati e di potenziali network ecologici.

La realizzazione della nuova viabilità territoriale connessa alla Pedemontana viene pertanto reinterpretata e progettata, conferendo ad essa un ruolo rilevante nella infrastrutturazione ecologica del territorio, attraverso interventi di forestazione, realizzazione di fasce alberate, diversificazione e arricchimento della vegetazione già presente.

Il PGT propone infatti che questo sistema viabilistico venga realizzato come un progetto integrato di ambientazione, con connotazioni ecologiche, sia per il tratto da potenziare, che per quello di nuova realizzazione.

La realizzazione di questa ambientazione è di fondamentale importanza per costruire un potenziale corridoio ambientale ed ecologico che connetta il sistema della valle dell'Olona e del torrente Bozzente attraverso il parco del comune di Uboldo con il parco del Lura a nord e il Parco delle Groane a est, attraverso il varco libero tra i comuni di Ceriano Laghetto e Solaro.

Inoltre la realizzazione di nuove strade con criteri ecocompatibili e la riqualificazione di quelle esistenti mediante interventi di mitigazione degli impatti, sono tra gli interventi prioritari per uno sviluppo sostenibile del territorio secondo le linee tracciate dall'Unione Europea.

In questa sede si sottolinea anche l'importanza di considerare le opere di mitigazione di sistemi viabilistici di questa portata anche come un'opportunità per valorizzare il paesaggio, attraverso la realizzazione di una cosiddetta "fascia di ambientazione" allargata, nella quale si intende migliorare la leggibilità dell'assetto paesaggistico sottolineando i segni storici del territorio e il rapporto con il tessuto agricolo esistente, che in alcuni punti viene completamente interrotto con una netta cesura come avviene nel caso di Saronno nella parte nord est del territorio comunale.

13.3 Riqualificare e rinaturalizzare l'affaccio urbano del fiume Lura

Uno degli obiettivi principali del nuovo Piano è quello di includere l'ambito lineare del Torrente Lura nei processi di riqualificazione paesaggistica e ambientale del territorio comunale, secondo

strategie specifiche riferibili al contesto attraversato.

Infatti il rapporto con il Lura oggi è quasi del tutto negato e risulta ostacolato da un'evoluzione dell'edificato priva di attenzione per il corso d'acqua, per le sue sponde e per le sue aree di rispetto previste dalla normativa idraulica, che vedono insistere edifici direttamente affacciati sul fiume (LUS) o in stretta vicinanza ad esso, tanto da provocarne l'interramento.

Nel tratto urbano del comune di Saronno attraversato dal torrente Lura le modificazioni dello spazio pubblico urbano, nella loro continua evoluzione, hanno negato o ostacolato un qualunque rapporto con l'acqua, fisico o visivo, giungendo in alcuni tratti a tombinare completamente il fiume per la costruzione di strade o di altri spazi pubblici, come avviene nel tratto dell'Ospedale e di via Gianetti.

Il PGT esprime la volontà di recuperare il rapporto con il torrente migliorando la qualità delle sponde e degli spazi urbani limitrofi.

In particolare per questo ambito il DdP si propone quattro obiettivi:

- la creazione di spazi di relazione e incontro per migliorare la qualità di vita dei cittadini, attraverso il recupero e la creazione di nuovi spazi pubblici come piazze, parchi, spazi per l'intrattenimento, spazi per il tempo libero;
- il recupero e la riconfigurazione ambientale, paesaggistica e ove possibile anche naturalistica degli argini e delle sponde, attraverso la riqualificazione delle aree antropizzate, eliminando ove possibile le parti tombinate e creando nuovi spazi pubblici aperti alla fruizione;
- la creazione di un sistema di continuità lungo il corso del torrente, attraverso la realizzazione di percorsi ciclopeditoni lungo le sponde per tutto il suo percorso urbano, che in alcuni punti incrocia e si apre a spazi pubblici e parchi di maggiore estensione;
- il recupero e la riorganizzazione dei volumi edilizi, sia pubblici che privati, abbandonati e sottoutilizzati, localizzati a ridosso del torrente, così come la riconfigurazione degli spazi pubblici presenti in prossimità del corso d'acqua per recuperare il rapporto tra città e fiume e realizzare un nuovo affaccio acqueo urbano.

Nella tavola di Piano DdP_07 "Sistema ambientale ed ecologico" e nella tavola DdP_09 "Schema strutturale e strategico locale" viene indicato un ambito urbano periferuale a ridosso delle sponde del torrente, comprensivo anche di fondi non strettamente limitrofi al torrente ma comunque ad esso connessi, che segue il suo corso attraverso la città da nord a sud, dove si dovranno concentrare sia le azioni di riqualificazione ambientale e paesaggistica sia quello di recupero e trasformazione urbana.

Gli strumenti normativi che permettono oggi di perseguire tali obiettivi sono rintracciabili nella legge per il governo del territorio LR 12/2005 attraverso le operazioni di perequazione e compensazione, che consentono l'acquisizione di nuove aree e la riqualificazione degli spazi pubblici esistenti ritenuti significativi.

Nel DdP di Saronno pertanto tali obiettivi sono strategicamente coniugati alle trasformazioni individuate dal DdP lungo il corso del torrente e denominate ARU Ambiti di riordino e riqualificazione urbana lungo il Lura e alla possibilità di acquisizione gratuita, attraverso il meccanismo compensativo individuato dal PdS, di alcune aree spondali e di aree del residuo per servizi del Prg vigente (PCS).

13.4 Potenziare e sviluppare una rete ecologica multifunzionale e capillare

Parte essenziale della struttura urbana della città moderna è data dagli spazi verdi, non solo intesi come aree di fruizione incluse nell'edificato, ma come trama ambientale che pervade e struttura la città.

La trama del verde di Saronno è costituita da parchi, viali e piazze alberate e da aree naturali che connettono la trama urbana al paesaggio agrario. Sono elementi di diversa natura ma con la funzione unificante dell'elemento naturale, il verde, una componente essenziale della forma

urbana e del rapporto tra città e territorio agricolo e naturale circostante.

La città di Saronno è caratterizzata dalla presenza di spazi verdi pubblici (parchi, giardini, verde sportivo, pertinenze verdi dei principali servizi pubblici collettivi) interclusi nel tessuto edificato e diffusi su tutto il territorio comunale, ma concentrati a ridosso dei principali viali alberati (a singolo filare, a doppio filare o a doppio filare laterale) esistenti lungo i principali assi di ingresso e di servizio ai quartieri residenziali. A queste aree si aggiunge la programmazione di nuove aree verdi previste all'interno degli ambiti di trasformazione del DdP e delle piccole pertinenze compensate nel PdS residuo di servizi non attuati.

Per queste aree il PGT propone, non solo un'operazione di riqualificazione attraverso il potenziamento delle presenze arboree e di sviluppo attraverso la programmazione delle nuove aree verdi derivanti dalle cessioni previste nelle aree di trasformazione e di compensazione, ma anche di ricucitura e messa in rete, attraverso la ricerca di connessioni dirette che ne enfatizzino la contiguità, la riqualificazione e il potenziamento degli impianti vegetali dei viali alberati esistenti e, infine, attraverso l'ambientazione residenziale di alcuni tratti stradali interni al tessuto consolidato, in modo tale da creare percorsi ecologici e fruitivi che le connettano, costituendo un sistema a rete.

La continuità di tale trama ne potenzia il valore fruitivo, percettivo, biologico e paesaggistico. Questi elementi (viali, strade-cortile, verde pubblico) costituiscono la base per la realizzazione di una rete ecologica, multifunzionale capillare. Una rete, quindi, non solo di carattere ambientale e di connessione ecologica, capace di rafforzare le diversità e il collegamento alle risorse territoriali a maggior potenziale ecologico di rigenerazione naturalistica, ma anche fruitiva, capace cioè di collegare e connettere in modo continuo attraverso, viali alberati, percorsi ciclopeditoni e strade cortile, i servizi pubblici della città, tra loro e con i tessuti residenziali.

13.5 Riconoscere e valorizzare il sistema dei tessuti e degli edifici di valore storico testimoniale

Negli ultimi anni sono stati condotti molti studi e ricerche sul recupero e conservazione dei tessuti storici delle città italiane che hanno portato alla consapevolezza di dover estendere l'attenzione e il riconoscimento della qualità storica ad una città e ad un territorio più ampio rispetto al "centro storico", così come tradizionalmente è inteso.

Da qui la necessità di un'evoluzione del concetto di centro storico verso quello di "città storica". Ciò comporta inevitabilmente l'abbandono di un concetto, spesso solo difensivo, per concentrare la massima attenzione alle potenzialità evolutive di un sistema di valori storici da riconoscere nella sua diffusione territoriale e nella molteplice varietà. Questo diverso atteggiamento si basa sulla consapevolezza che, anche oltre il perimetro fisico della città di antico impianto, la città e il territorio costituiscono un sistema caratterizzato da un tessuto continuo e discontinuo di luoghi storici, derivato da un processo evolutivo di stratificazione storica, fisica, funzionale e sociale, profondamente radicato e riconosciuto dalle stesse comunità locali.

Ciò porta, da un lato ad attribuire a questa ampia parte di città un ruolo centrale nelle politiche di riqualificazione coinvolgendo, non solo il centro storico, ma anche parte della città da consolidare e trasformare, stimolando una progettualità più consapevole della storia dei luoghi e attenta ai valori dei contesti; dall'altro a riconoscere le differenze che caratterizzano le diverse parti, a saperle interpretare e tutelare, ma anche a saper suggerire, ove occorre, modificazioni compatibili con quelle differenze. Infine stimola la ricerca di nuove relazioni tra le diverse parti della città storica e fra questa e la città da consolidare e trasformare.

L'applicazione di tale principio a Saronno si è tradotta nel riconoscere il valore e la dignità di tessuto di origine storica, non solo al centro storico di più antica formazione, ma anche al tessuto urbano della sua prima espansione storica, fino al limite del torrente Lura ad Est e della ferrovia a ovest, oltre ai nuclei storici di origine rurale della Cassina Colombara e della cascina Ferrara. A questi si aggiunge il riconoscimento e individuazione nel PdR di beni e edifici monumentali o

di valore storico, artistico o testimoniale, censiti e schedati, e per i quali la relativa normativa del PdR indicherà oltre le categorie di intervento anche i principali elementi di vulnerabilità e di rischio e le categorie compatibili di trasformazione. La disciplina di questi ambiti cercherà di guidare i progetti di manutenzione e di trasformazione in modo tale da consentire un reale e effettivo recupero, legato ad una conservazione e valorizzazione delle qualità e dei valori artistici e tipologici.

In quest'ottica, il PGT ha ritenuto anche opportuno individuare alcuni tessuti con caratteristiche morfo-tipologiche particolari o unitarie, come i quartieri pubblici e i quartieri Ina Casa, o come il comparto ad ovest del Santuario e a nord del Parco di Villa Riva, caratterizzato dalla presenza di verde privato di valore storico e paesaggistico; o ancora come la porzione urbana a sud del complesso Ex Isotta Fraschini che, pur non essendo caratterizzata da un impianto storico vero e proprio, presenta caratteristiche particolari sotto il profilo dei caratteri di formazione storica e dei tipi edilizi. Per questi ultimi le disposizioni normative potrebbero contribuire, da una parte a riconoscerne le specificità costitutive e dall'altra a valorizzarle, ricostruendo e preservandone in alcuni casi l'unitarietà di impianto e in altri il paesaggio urbano caratterizzato dalla presenza di verde privato di alta qualità e consistenza arborea.

Si riconosce anche l'opportunità di evidenziare, quali ulteriori ambiti con particolare specificità e riconoscibilità, i "villaggi operai" progettati con impianto unitario (Villaggio Matteotti, Villaggio Frua, l'insediamento di Via Marx e quello di Via Parini) per i quali la normativa del PdR potrebbe contribuire a tutelarne la riconoscibilità, evitando interventi di sostituzione o alterazione dell'impianto urbanistico.

Per il centro storico propriamente definito nucleo di antica formazione, risulta invece necessario sostenere il processo di rilancio, di riorganizzazione e riqualificazione urbanistica che investe innanzitutto il ruolo funzionale e il sistema degli spazi aperti.

Gli interventi effettuati in questi ultimi anni dal Comune, uniti a quelli dei privati, hanno sostanzialmente modificato la percezione di quanti si trovano a contatto con il centro storico di Saronno: non sono soltanto i suoi edifici di maggior pregio ad attrarre, ma, oggi, è l'insieme urbanistico ed edilizio dell'intero nucleo del centro storico che, recuperato e adeguatamente valorizzato, costituisce la sua vera forza attrattiva, mentre i suoi monumenti caratterizzano un ambiente urbano già di per se suggestivo, anche se alcuni interventi di sostituzione non hanno avuto la capacità di relazionarsi coerentemente con il contesto.

In considerazione di quanto sopra, sarà compito del PGT creare le condizioni affinché l'intero nucleo del centro storico possa essere conservato e valorizzato per favorire sempre di più le sue naturali vocazioni, residenziali, culturali ma soprattutto commerciali, non dimenticando l'obiettivo prioritario che rimane quello di garantire livelli di vivibilità e di abitabilità del centro che ne incentivino il carattere ancor oggi prevalente ovvero quello residenziale.

13.6 Potenziare, riqualificare e riorganizzare il sistema degli spazi pubblici di aggregazione e fruizione

Non in tutte le zone di Saronno si riscontra una dotazione adeguata di servizi di base e, in generale, la distribuzione dei servizi appare complessivamente sufficiente, anche tenuto conto della dimensione piuttosto concentrata del territorio urbano, che rende meno significativo un approccio esclusivamente alla scala di quartiere.

Si rileva pertanto la necessità di realizzare alcuni nuovi servizi e connettere e migliorare alcuni spazi pubblici nei quartieri per rafforzarne la centralità e la capacità di aggregazione sociale, sia nelle zone più centrali che in quelle periferiche.

Compito del DdP è innanzitutto quello di creare le nuove condizioni per la creazione di spazi aperti della città pubblica, alla quale il PdS attribuirà compiti specifici per la riorganizzazione urbana e l'assetto funzionale e qualitativo dei servizi.

Questo è un obbiettivo generale del PGT, cui convergono alcuni degli ambiti di trasformazione del DdP: in particolare quelli di più piccole dimensioni rappresentati sia da aree dismesse (ATUb) che da aree libere del residuo di Prg per servizi, localizzate in modo diffuso nel tessuto consolidato della città.

Lo spazio pubblico diffuso nel tessuto consolidato è un elemento essenziale della forma urbana. La continuità e la relazione tra gli spazi e gli edifici pubblici rende più percepibili la struttura e la forma della città e ne costituisce elemento di qualità.

Il DdP nella tavola DdP_07 "Sistema ambientale e ecologico" insieme al PdS pur non scendendo alla scala della progettazione architettonica indica comunque le principali direttrici di relazione tra gli spazi pubblici, la rete dei percorsi ciclopeditoni, le grandi aree verdi e i principali percorsi di condivisione (auto, bici e pedoni) della mobilità lenta nella forma delle strade-cortili di origine nordica e gli spazi pubblici di aggregazione e connessione della città storica.

13.7 Sostenere le politiche abitative sociali

La città di Saronno possiede sul suo territorio un patrimonio abitativo a canone sociale abbastanza robusto in particolare:

- 940 unità di alloggi Erp di cui 820 circa di proprietà Aler e 120 comunali assegnati a canone sociale che costituiscono un sistema saturo con un'occupazione praticamente pari al 100%;
- una quota minima di 72 alloggi di proprietà comunale assegnati attualmente ad un canone diverso dal canone sociale anche se si sta definendo una delibera che prevede l'estensione del canone sociale anche per tali alloggi;
- 1.100 alloggi di edilizia convenzionata realizzata in diritto di superficie per il 35% dei quali è già stato perfezionato il procedimento di trasformazione del diritto di superficie in diritto di proprietà e questo progressivamente immetterà nuove unità nel mercato libero;
- 30.000 mc di edilizia convenzionata ai sensi della legge 10/77 realizzata all'interno dei programmi integrati di intervento;
- 130 alloggi legati al contratto di quartiere in corso nel quartiere Matteotti;
- la disponibilità di circa 70 posti letto per residenza temporanea destinata a studenti e/o lavoratori non residenti a Saronno localizzati nell'ex seminario di prossima disponibilità.

Questa dotazione, seppur considerevole per un comune come Saronno, non esaurisce la domanda di abitazioni a canone sociale attuale e futura.

Essa è soprattutto inadatta a rispondere alla necessità di abitazioni ad affitto moderato con un valore sensibilmente più basso di quello di libero mercato, che potrebbe soddisfare una fascia di mercato (giovani coppie, persone singole, nuove famiglie straniere) che non riesce ad accedere al canone sociale e che rappresenta un segmento di domanda che negli ultimi anni sta emergendo in misura sempre più significativa.

La volontà dell'Amministrazione, in questo momento storico, è quella di cercare di soddisfare le esigenze di quella fascia di popolazione che non possiede i requisiti per beneficiare del canone sociale, ma che non dispone neanche della capacità economica per entrare nel libero mercato.

Per rispondere a questa esigenza è altrettanto chiaro come non sia percorribile la strada della creazione di nuovi comparti Erp su aree libere per la mancanza di specifici finanziamenti regionali e nazionali per questo segmento abitativo.

Nel PGT invece, questa domanda potrebbe essere assolta dalla previsione di adeguate quote di Edilizia residenziale sociale di proprietà privata, realizzate in diritto di superficie su suolo pubblico e orientate principalmente verso le tipologie del patto di futura vendita e dell'affitto moderato.

Il meccanismo scelto dovrà innanzitutto agire attraverso il contenimento dei costi riducendo principalmente quello dell'area. Appare quindi indispensabile valutare attentamente il parametro della sostenibilità economica, predisponendo un meccanismo in cui, preferibilmente, il comune acquisisce gratuitamente le aree da destinare all'edilizia sociale e le assegna agli operatori

titolati a realizzare edifici di edilizia residenziale sociale.

A Saronno, in particolare, il DdP propone di assegnare a tutti gli ambiti di trasformazione urbana (aree dismesse o sottoutilizzate) ATUa e ATUb e a quelle derivanti dal residuo per insediamenti del Prg vigente, una quota obbligatoria di potenzialità edificatoria pari a 0.15 mq/mq alla realizzazione di edilizia residenziale sociale da riservare prevalentemente all'affitto moderato o al patto di futura vendita (ATUa e ATR) e all'edilizia convenzionata agevolata (ATUb) da realizzare nel 10% della superficie territoriale ceduta al comune.

13.8 Rafforzare e sostenere il sistema delle attività sul territorio comunale

Uno degli obiettivi che il PGT si pone riguarda anche la capacità di rafforzare e sviluppare il sistema economico delle attività presenti sul territorio comunale.

Tale politica di sostegno, rilancio e valorizzazione riguarda sia i tessuti consolidati (con particolare riferimento sia al centro storico ed alla sua caratterizzazione e vocazione di "centro commerciale naturale" che il sistema arteriale delle attività e del commercio localizzato a ridosso di via Varesina, viale Lombardia e via Parma), sia gli ambiti di trasformazione e rigenerazione urbana. Il DdP, infatti, riconosce un ruolo fondamentale al sistema delle attività e al sistema del commercio che si sono sviluppati nel tempo lungo i principali assi viabilistici territoriali, le prime, e nel nucleo di antica formazione, il secondo, e per essi indica azioni di qualificazione, sostegno e razionalizzazione.

Il DdP, inoltre, sostiene il ruolo economico del territorio di Saronno, non solo individuando nuovi ambiti di trasformazione esclusivamente destinati ad attività, gli ambiti ATA, ma prevedendo anche negli ambiti di trasformazione urbana integrata, quote considerevoli di funzioni per attività; in particolare il 40% della SIp in tutti gli ambiti ATUa e in alcuni ambiti di tipo ATUb e lungo il Lura. In questo modo il DdP di Saronno sceglie di trasformare le aree su cui si è fondata la sua crescita economica legata allo sviluppo industriale e artigianale, non solo per rigenerare e riqualificare da un punto di vista urbano ed ambientale la città, ma anche per rilanciare il ruolo economico metropolitano e regionale del suo territorio.

13.9 Contenere il consumo di suolo

Un approccio aggiornato al progetto urbanistico nei territori della città metropolizzata muove dalla necessità di limitare il consumo di suolo previsto dalle nuove espansioni contenute nei Piani di Governo del Territorio. Il consumo di suolo si determina ogni qualvolta un terreno libero viene trasformato in urbano, compromettendo, senza soluzione di ritorno, la capacità biologica del suolo di "fissare" anidride carbonica e "rilasciare" ossigeno secondo le caratteristiche proprie dei suoli liberi e di essere habitat funzionali al mantenimento della biodiversità, siano essi naturali o agricoli.

L'approccio più corretto con il quale il progetto urbanistico può tentare di consumare meno suolo possibile non è quello di vietare, in toto, la possibilità trasformativa della città, che deve necessariamente e continuamente modificarsi e riadattarsi alle esigenze delle società contemporanee, ma quella di rendere meno irreversibile il processo di trasformazione urbana, ovvero facendo in modo che le parti di territorio che modificano uno stato esistente di un suolo lo facciano, in primo luogo, laddove l'urbanizzazione è già avvenuta o su suoli compromessi, e in secondo luogo facendo in modo di non alterare, irreversibilmente, le potenzialità biologiche di quella risorsa.

Le modalità tecniche con le quali si può sviluppare un corretto approccio di reversibilità delle trasformazioni degli usi del suolo sono:

- la densificazione e riconversione dell'esistente;
- l'utilizzo di tecniche e materiali biocompatibili per le nuove trasformazioni;
- la compensazione ambientale di ogni intervento di trasformazione;

- la garanzia di un elevato livello di permeabilità delle nuove trasformazioni e una robusta politica di accrescimento della copertura arborea.

In particolare, la principale strategia scelta dal PGT di Saronno, per il contenimento degli effetti ambientali derivati dal consumo di suolo è quella di realizzare i nuovi insediamenti previsti o attraverso trasformazioni di aree già insediate e urbanizzate o, come nel caso delle ATR, in aree rese già urbanizzabili dagli strumenti di pianificazione vigenti o comunque compromesse dal punto di vista della loro naturalità anche se non ancora interessate da processi di edificazione. Per gli ambiti ATP, aree libere perché residui di previsioni a standard del PRG vigente, la scelta prioritaria del DdP è quella di consentire l'acquisizione pubblica per destinarle a parco urbano attraverso il trasferimento delle potenzialità edificatorie maturate sull'area. Solo nel caso in cui questa operazione risultasse di difficile realizzazione, prevarrà l'ipotesi del sacrificio di una porzione non superiore al 20% della superficie territoriale (in totale 3 ettari di territorio comunale) per concentrare le potenzialità edificatorie maturate in cambio della cessione dell'80% della St. Inoltre in ogni ambiti di trasformazione, inclusi quelli caratterizzati dalla presenza di industrie dismesse e pertanto caratterizzati da una quasi totale copertura e impermeabilizzazione dei suoli, il DdP chiede la cessione per verde pubblico pari ad almeno il 40% della superficie territoriale, che sale al 50% nel caso degli ambiti industriali dismessi.

La strategia scelta dal DdP per la trasformazione pertanto, porta, una volta che le previsioni fossero tutte attuate, ad aumentare rispetto ad oggi la dotazione di aree libere permeabili e la tabella seguente ne riporta i dati più significativi.

Dalla precedente tabella risulta che l'impronta urbana del nuovo PGT risulta assai inferiore

Superficie totale aree a standard con vincolo decaduto (1)	50 ettari
Superficie aree a standard ridestinate agricoltura	21 ettari
Superficie aree a standard destinate a verde privato inedificabile	2,4 ettari
Superficie aree a standard cedute dal privato (2)	20 ettari
Superficie aree verdi permeabili recuperate da aree dismesse (3)	16 ettari

rispetto a quella proposta dal precedente PRG, che già si misurava con attenzione rispetto al consumo di suolo. In particolare la tabella evidenzia come rispetto ad una dotazione di aree libere, prevalentemente rappresentate del residuo di piano per servizi (pari a 50 ettari), 21 ettari vengono ridestinati dal PGT ad ambiti agricoli, 2,4 ettari a verde privato inedificabile e 20 ettari ceduti al Comune dal privato negli ambiti di trasformazione (ATP, ATA, e PC). I risultanti 6,6 ettari di territorio rappresentano la dimensione massima possibile di consumo di suoli liberi interstiziali, ma nell'operazione complessiva si recuperano 16 ettari di nuove aree verdi permeabili dalle aree dismesse oggi impermeabili e costruite. Pertanto il bilancio finale è di quasi 10 ettari di nuove aree libere permeabili e pubbliche, recuperate alla rigenerazione ambientale dalle operazioni di trasformazione proposta dal DdP.

Tra le aree libere programmate per insediamenti dal Prg vigente che vengono confermate e rimodulate dal PGT spicca l'ambito ATR 1, soggetto ad Accordo di Programma in quanto strettamente connesso alle questioni ferroviarie precedentemente ricordate.

Tale aree risulta strategica in funzione di un potenziamento del ruolo della stazione di Saronno Sud e contemporaneamente per la continuità delle relazioni ambientali tra il sistema del Lura e il sistema del Parco delle Groane.

Pertanto la sua trasformabilità, che non potrà comunque interessare per gli insediamenti e servizi più del 50% della sua superficie territoriale, sarà attivata solo in ragione del nuovo ruolo

della stazione di Saronno Sud, che richiede di promuovere un presidio urbano a supporto della nuova stazione e dei servizi di trasporto che la interessano, evitando un suo controproducente isolamento. In caso contrario la soluzione promossa con l'Accordo di Programma dovrà garantire la salvaguardia ambientale in misura prevalente, anche valutando il trasferimento delle potenzialità edificatorie nelle aree di trasformazione nelle adiacenze della stazione di Saronno Centro (ATUa 3)

13.10. Potenziare e rafforzare il sistema della mobilità lenta e delle strade residenziali

Per quanto riguarda il tema della mobilità sostenibile l'Amministrazione Comunale di Saronno ha adottato, in parti consistenti del territorio, le isole ambientali o ZONE 30.

In queste parti di città la limitazione di velocità a 30 Km/h consente di far coesistere la circolazione delle auto con quella delle bici e dei pedoni in condizioni di maggiore sicurezza, senza dover obbligatoriamente individuare appositi percorsi ciclopeditoni.

I vantaggi di questa scelta, che riguardano l'aumento della sicurezza stradale, il minor inquinamento acustico e atmosferico, si riflettono, più in generale sulla vivibilità della città.

La possibilità di poter fruire dello spazio pubblico normalmente destinato alle auto, riducendo i rischi che la loro circolazione comporta, ci consente di estendere i benefici derivanti dalla individuazione di piazze pedonali o aree verdi di quartiere, rendendo di fatto più ampi gli spazi entro cui si crea un clima di vivibilità della città più a misura d'uomo.

Le strade inserite nelle ZONE 30 possono avere inoltre la funzione fondamentale di collegamento e continuità fruttiva per la rete del verde pubblico, così da realizzare una maglia capillare diffusa e fortemente connessa, come le "strade cortili" adottate in diversi paesi del nord Europa che, insieme ai principali percorsi ciclopeditoni strutturati, consentono il prolungamento verso il territorio agricolo di alcuni di questi spazi di relazione, collaborando a creare dei collegamenti importanti tra la rete verde multifunzionale urbana e la rete dei percorsi rurali del territorio agricolo.

Inoltre, nel merito di una maggiore razionalizzazione della mobilità generale e di uno sviluppo sostenibile, la costruzione di una rete di percorsi ciclopeditoni, oltre a ridurre l'inquinamento dell'aria per il minor traffico veicolare, consente di migliorare la mobilità generale della città e di diminuire l'incidentalità. Lo sviluppo della mobilità lenta può produrre un notevole risparmio energetico e migliorare la qualità degli spostamenti nei percorsi scuola, lavoro, per attività sportive e tempo libero e la creazione di nuovi itinerari turistico culturali.

A Saronno, la costruzione di una rete di viabilità lenta ciclopeditona strutturata su percorsi ciclabili rappresenta un tema non secondario del nuovo Piano, non solo perché sostiene le ragioni di uno sviluppo sostenibile della mobilità cittadina e promuove una mobilità alternativa, la riduzione delle emissioni inquinanti, la riqualificazione del territorio e il miglioramento della qualità della vita, ma anche perché rappresenta una componente fondamentale della rete ecologica multifunzionale capillare del territorio comunale.

Attraverso la previsione di percorsi della viabilità lenta, infatti, si crea una sorta di rete di connessione tra i diversi servizi pubblici della città e tra casa-servizi, funzionale non solo alla fruizione più agevole dei servizi, ma anche alla loro connessione dal punto di vista ambientale ed ecologico.

La città di Saronno è già dotata, in alcune parti di città, di alcuni tratti di questa rete e l'obiettivo del nuovo piano, rappresentato nella tavola DdP_07 "Sistema ambientale e ecologico", così come nella tav. DdP_09 "Schema strutturale e strategico locale", indicando la rete principale di percorsi ciclopeditoni esistenti e previsti, è quello di completare e estendere questa rete a tutto il territorio cittadino e comunque ovunque possibile, per garantire la fruizione degli spazi della città in condizioni di piena sicurezza da parte delle utenze ciclopeditoni, naturalmente messa a sistema anche con le aree pedonali centrali della Ztl del centro storico e di quelle di futura

programmazione del PGTU.

Alcuni nuovi tratti di questa rete si possono ottenere dalla cessione pubblica prevista negli ambiti di trasformazione del DdP, mentre altre si potranno costruire attraverso progetti di risagomatura e riassetto funzionale di alcuni assi stradali in relazione alle funzioni e al carattere degli insediamenti che vi insistono, con azioni di potenziamento dell'impianto vegetale, di riorganizzazione e riqualificazione degli spazi per la sosta e delle sedi riservate a pedoni e mezzi ciclopeditoni.

Il DdP nella tavola DdP_07 "Sistema ambientale e ecologico" individua alcuni di questi percorsi residenziali definiti percorsi di condivisione della mobilità lenta o anche mutuando un termine utilizzato nel nord Europa "strade cortili" che, insieme ai principali percorsi ciclopeditoni strutturati, hanno la funzione fondamentale di collegamento e continuità fruitiva per la rete del verde pubblico, così da realizzare una maglia capillare diffusa e fortemente connessa.

Il prolungamento verso il territorio agricolo di alcuni di questi spazi di relazione potrebbe collaborare a creare dei collegamenti importanti tra la rete verde multifunzionale urbana e la rete dei percorsi rurali del territorio agricolo.

14. Temi di progetto

Gli orientamenti strategici generali e la struttura di riferimento: tre sistemi e sei temi

L'approccio con cui il DdP definisce le modalità di progettazione della città di Saronno intende essere sintetizzato in un disegno chiaro e semplice, che giunge ad una rappresentazione selettiva dei temi sui cui si imposta il disegno trasformativo delineato dal DdP.

La rappresentatività del disegno contenuto nella tavola progettuale a scala locale del DdP (DdP_09 Schema strutturale e strategico comunale) è di seguito approfondita mediante la presentazione dei temi, sui quali si regge la proposta di disegno del Piano.

Tali temi nascono però dall'incrocio e dall'integrazione delle informazioni e delle progettualità presenti nelle tre tavole strutturali relative ai principali sistemi urbani: il sistema infrastrutturale della mobilità (tav. DdP_06), il sistema ambientale ed ecologico (tav. DdP_07) e il sistema insediativo e dei servizi (DdP_08).

I sistemi costituiscono lo schema e la struttura di riferimento, a partire dai quali è stato possibile operare una gerarchizzazione e razionalizzazione delle azioni territoriali selezionate dal DdP. La lettura mediante sistemi della città consente di concentrare ed astrarre il progetto trasformativo focalizzando l'attenzione su singole tematiche selezionate e relazionate ad un disegno organico ed efficiente.

Da tale integrazione nasce il metodo con il quale si intende presentare la componente progettuale del DdP.

I "temi" rappresentano la trama compositiva del DdP, mentre i "sistemi" costituiscono la metodologia progettuale mediante la quale il disegno selettivo delle trasformazioni è stato impostato. I due elementi non sono contraddittori ma anzi consequenziali, e vengono saldamente legati nel DdP.

La selezione chiara ed evidente della strategia progettuale illustrata dalla tavola schema strutturale e strategico comunale (DdP_09) nasce dalla rappresentazione e descrizione dei "temi di progetto"

nei quali si sviluppa meticolosamente lo scenario compositivo delle singole azioni per la città di Saronno.

14.1 Ambiti di trasformazione strategica metropolitana

Saronno rappresenta un nodo ferroviario strategico di rango metropolitano e regionale nel

sistema della mobilità a scala territoriale.

La forte infrastrutturazione ferroviaria, data dalla presenza di numerose linee ferroviarie ramificate verso direzioni differenti (Milano, Como, Varese, Laveno, Novara, Seregno, Malpensa) e la presenza di due stazioni distinte, Saronno Centro e Saronno Sud, ne rappresenta l'esito più evidente.

Grazie a queste infrastrutture Saronno rappresenta una centralità rispetto al suo contesto territoriale, per la facilità di relazione che garantisce con i capoluoghi provinciali limitrofi. Inoltre Saronno risulta essere baricentrica anche nei collegamenti aeroportuali tra Milano e Malpensa e in futuro tra gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio

Tali infrastrutture hanno condizionato fortemente lo sviluppo del territorio, sia dal punto insediativo, attraverso l'accentramento e la localizzazione delle funzioni produttive in luoghi ad elevata accessibilità, sia dal punto di vista morfologico, rappresentando spesso una barriera che impedisce, ancora oggi, relazioni morfologiche e funzionali tra i brani urbani adiacenti ai fasci ferroviari.

Proprio su questo sistema ferroviario, di grande accessibilità regionale, sono localizzati i tre ambiti di trasformazione strategica della città: l'area Ex Isotta Fraschini (ATUa 1) e l'area logistica delle Ferrovie Nord (ATUa 3) e l'area contigua alla stazione di Saronno Sud (ATR 1).

Le prime due aree fanno parte di un ampio comparto, esteso quasi quanto il centro storico, interessato nel passato da attività produttive ora dismesse, mentre la terza si presenta come un'area libera, residuo del Prg vigente per insediamenti.

La rilevanza strategica di questi ambiti è data, non solo dall'adiacenza alle stazioni ferroviarie di Saronno Centro e Saronno Sud e dalla vicinanza di alcuni importanti assi portanti della viabilità (autostrada A9, SS 527 e SS 231), ma anche, per le aree a Nord dalla posizione di cerniera tra il centro storico e il quartiere Matteotti e per quella Sud, dalla vicinanza e continuità con l'ambito agricolo di potenziale connessione ecologica tra il Parco del Lura e quello delle Groane.

Gli interventi su queste tre aree saranno regolati da un Accordo di Programma e da un connesso Piano Attuativo, i cui contenuti dovranno essere coerenti con gli obiettivi del PGT e che dovrà ridefinire la funzione delle due stazioni nel contesto urbano e sovra comunale, al fine di potenziare e migliorare il servizio offerto e, di conseguenza, il ruolo di Saronno come nodo di primaria importanza del servizio ferroviario regionale

Per queste aree gli obiettivi del PGT prevedono l'individuazione di spazi di socializzazione e incontro, spazi per il verde, spazi per la mobilità sostenibile, spazi per il lavoro sulla base di una progettazione unitaria e coordinata attraverso un unico elaborato planivolumetrico o masterplan, ma con la possibilità di attuazione diversificata nel tempo attraverso unità minime di intervento. In particolare l'intervento, nelle aree prossime alla stazione di Saronno Centro, dovrà consentire la ricucitura delle due parti di città (Centro e Matteotti), ora separate dalla ferrovia e dall'insediamento produttivo dismesso, attraverso la creazione di un adeguato tessuto urbano costituito dagli edifici destinati alle diverse funzioni e da aree a verde pubblico. La ricucitura deve avvenire anche attraverso una infrastruttura che consenta di superare la barriera costituita dalla ferrovia, che sia adeguatamente animata da pubblici esercizi, attività di servizio e commerciali. Elemento qualificante dell'intervento potrebbe essere l'individuazione di funzioni che possano consentire di partecipare all'evento EXPO 2015 o che comunque permettano alla città di Saronno di sfruttare le positività di tale intervento. Comunque le destinazioni funzionali di queste aree devono riconoscere la strategicità anche metropolitana e regionale e quindi essere orientate verso un mix che garantisca la presenza di una quota minima di funzioni non residenziali commerciali o terziarie e una quota minore lasciata alla scelta del libero mercato.

La trasformazione di queste aree a ridosso del centro storico e del tessuto della prima espansione rappresenta un'occasione unica, da una parte per insediare servizi e attività di ruolo metropolitano e regionale e dall'altro per recuperare vaste aree di cessione pubblica in grado di potenziare

l'armatura verde urbana e la dotazione di edilizia sociale della città.

Per quanto riguarda invece l'ambito ATR1 a Sud, esso risulta strategico in funzione di un potenziamento del ruolo della stazione di Saronno Sud e contemporaneamente per la continuità delle relazioni ambientali tra il sistema del Lura e il sistema del Parco delle Groane.

Pertanto, la sua trasformabilità, che non potrà comunque interessare per gli insediamenti e servizi più del 50% della sua superficie territoriale, sarà attivata solo in ragione del nuovo possibile ruolo della stazione di Saronno Sud, che, se conseguito, richiederà di promuovere un opportuno presidio urbano intorno alla nuova stazione e dei servizi di trasporto che la interesseranno evitando un suo controproducente isolamento. In caso contrario la soluzione promossa con l'Accordo di Programma dovrà garantire la salvaguardia ambientale in misura prevalente, anche valutando il trasferimento delle potenzialità edificatorie nelle aree di trasformazione nelle adiacenze della stazione di Saronno Centrale ATUa

14.2 Ambito di riqualificazione ambientale e fruitiva del Lura

Il percorso del torrente Lura, attraversando l'intero territorio comunale, si configura in modi diversi: una porzione più a Nord è inserita in un sistema di spazi aperti in parte già riqualificati e di carattere più esteso in prossimità dell'alveo fluviale; una porzione centrale, prevalentemente tombinata o comunque nella quale l'alveo rimane strettamente confinato ai margini del tessuto edificato; un ambito a Sud nel quale l'alveo è confinato tra ambiti residuali definiti dalle infrastrutture o dagli insediamenti produttivi, prima di ritrovare nel tratto meridionale una configurazione ricompresa negli spazi agricoli.

L'espansione che ha caratterizzato l'insediamento urbano di Saronno trova uno stretto rapporto con il Lura fino a tutto il XIX secolo di cui il torrente costituisce il limite orientale.

A partire dal 1934 inizia però un'operazione di tombinatura di alcuni tratti del torrente, in particolare delle aree interessate dalla realizzazione dell'ospedale; e nel 1950 è già possibile rilevare la trasformazione di Saronno da borgo rurale a centro industriale con una conseguente espansione dell'insediamento oltre la sponda orientale del torrente stesso. Il rapporto con il Lura viene quasi completamente a perdersi, il torrente viene da questo momento in poi identificato come un'ostacolo all'espansione della città e le sue acque risultano peraltro inquinate.

Il PGT esprime la volontà di recuperare il rapporto con il torrente, migliorando la qualità delle sponde e degli spazi urbani limitrofi.

Nelle tavola di Piano DdP_07 "Sistema ambientale ed ecologico" e nella tav. DdP_09 "Schema strutturale e strategico comunale" viene pertanto indicato un ambito urbano perifluviale a ridosso delle sponde del torrente, comprensivo anche di aree non strettamente limitrofe al torrente, ma, comunque, ad esso connesse, che segue il suo corso attraverso la città da Nord a Sud, dove si dovranno concentrare sia le azioni di riqualificazione ambientale e paesaggistiche ma anche di recupero e trasformazione urbana.

L'ambito del Lura così recuperato rappresenta un elemento integrato al sistema della rete ecologica multifunzionale che permette di operare efficacemente verso una ricucitura dei brani oggi separati del tessuto costruito di Saronno.

Gli strumenti normativi che permettono oggi di perseguire tali obiettivi sono rintracciabili nella legge per il governo del territorio LR 12/2005 attraverso le operazioni di perequazione, compensazione e incentivazione che consentono l'acquisizione di nuove aree e la riqualificazione degli spazi pubblici esistenti ritenuti significativi.

Nel DdP di Saronno pertanto tali obiettivi (ampiamente descritti nei capitoli precedenti) sono strategicamente coniugati alle trasformazioni individuate dal DdP lungo il corso del torrente e denominate ARU Ambiti di riordino e riqualificazione urbana lungo il Lura e alla possibilità di acquisizione gratuita, attraverso il meccanismo compensativo individuato dal PdS, di alcune aree spondali residuo per servizi del Prg vigente (PCS).

L'individuazione di questi ambiti fa riferimento principalmente allo studio predisposto dal Politecnico di Milano denominato Masterplan di riqualificazione fluviale del nodo di Saronno all'interno del "Progetto pilota di riqualificazione del sottobacino torrente Lura" che già in quella fase proponeva una serie di interventi capaci di trattare in modo integrato e differenziato i problemi di riqualificazione del rapporto tra il torrente e la città.

Il PGT pertanto promuove, attraverso gli interventi di trasformazione degli ARU, processi di riconfigurazione degli spazi aperti di interesse pubblico da riqualificare e integrare a quelli esistenti che si snodano lungo l'asse fluviale percorrendo verticalmente tutta la città, con l'intento di metterli in rete con una pluralità di percorsi che ne garantiscano continuità nella fruizione.

Il tentativo, così come evidenziato anche dal citato Masterplan di riqualificazione fluviale del nodo di Saronno, è quello di proporre azioni sia di recupero paesaggistico, ambientale e naturalistico, ma anche di trasformazione urbanistica e rigenerazione insediativa.

In particolare gli ambiti localizzati nella parte più settentrionale del torrente, come l'ARU1 (zona mista) e l'ARU2 (zona prevalentemente residenziale), sono caratterizzati da ampie aree libere a ridosso del corso d'acqua e gli interventi di trasformazione proposti sono orientati alla cessione di quote importanti di spazi pubblici che garantiscano l'accessibilità e la creazione di parchi urbani vicino all'acqua con obiettivi di riqualificazione naturalistica e ambientale, confinando le potenzialità edificatorie maturate, in luoghi maggiormente accessibili dal punto di vista viabilistico, ma meno strategici dal punto di vista ambientale e fruitivo.

Altri ambiti, localizzati invece immediatamente a ridosso dei tessuti di prima espansione, come l'ARU 4 e l'ARU 5 sono caratterizzati da ampi spazi ed edifici pubblici abbandonati (palazzo Visconti e la ex Biblioteca comunale) e gli interventi proposti sono volti, da una parte a permettere il recupero e la riorganizzazione funzionale dei volumi esistenti e dall'altra costruire una nuova e diversa connessione tra il centro storico e il fiume, attraverso la previsione di piazze, corti e percorsi, in funzione di un altro modo di vivere e abitare gli spazi pubblici e di confrontarsi con un segno importante attorno a cui la città stessa è nata si è sviluppata.

Gli ambiti localizzati nella parte più meridionale del corso d'acqua all'interno del triangolo per attività delimitato da viale Lombardia, la ferrovia e il cimitero, come l'ARU 7 e l'ARU 8, pur essendo inseriti in un contesto per attività e quindi meno suggestivo e ricercato, sono fondamentali per recuperare, anche in questa parte di territorio al confine con il Parco del Lura Sud, una continuità verde e fruitiva lungo le sponde del corso d'acqua. In particolare l'ARU 8 è caratterizzata da servizi tecnologici comunali per si propongono azioni di riorganizzazione e innovazione funzionale.

14.3 Ambiti di trasformazione urbana a corona della città storica

La tavola DdP_09 illustra inquadra come la maggior parte degli ambiti di trasformazione urbana derivanti da aree industriali dismesse (ATU) si localizzi nel tessuto consolidato a corona intorno al centro storico e ai tessuti della sua prima espansione.

In questa posizione si trovano, sia gli ambiti industriali dismessi di maggiore estensione come gli ATUa, sia gli ambiti di più modeste dimensioni, come gli ATUb.

Questa localizzazione, naturalmente, deriva dal fatto che tutte le aree industriali dismesse rappresentano la prima espansione industriale di Saronno, cresciuta proprio a ridosso del primo nucleo storico della città e della ferrovia. Queste aree, oggi, si trovano in una posizione urbana strategica unica, compresa tra la città storica e la città di recente formazione.

La loro trasformazione è un'occasione importantissima per la rigenerazione urbana e ambientale del territorio e per dotare questa parte di città di nuove dotazioni territoriali.

In particolare, il DdP, per le aree a ridosso del centro storico e della sua prima espansione, propone insediamenti con un mix funzionale maggiormente orientato verso funzioni per attività, in modo da sostenere le condizioni per insediare quelle polarità urbane di servizio terziario o commerciale, capaci di creare alternative localizzative rispetto al centro cittadino.

La trasformazione degli ambiti di più piccole dimensioni costituisce inoltre una grande occasione di riqualificazione diffusa del tessuto urbano, sia dal punto di vista delle dotazioni territoriali che del completamento del tessuto edilizio, con l'obiettivo generale di cercare di sfruttare l'occasione di una rigenerazione insediativa attraverso la progettazione di piccoli spazi verdi, piazze, spazi di aggregazione o di passaggio da valutare con riferimento ad ogni contesto, sulla base di un disegno condiviso con il Comune e adeguato alle qualità del paesaggio urbano circostante.

14.4 Rete ecologica multifunzionale capillare

Il tema della rete ecologica è chiaramente delineato nella tavola DdP_07 "Sistema ambientale e ecologico" del Documento di Piano.

La città di Saronno è caratterizzata dalla presenza di numerosi spazi verdi pubblici rappresentati da parchi, giardini, verde sportivo, pertinenze verdi dei principali servizi pubblici collettivi, interclusi nel tessuto edificato e diffusi su tutto il territorio comunale, ma prevalentemente concentrati a ridosso dei viali alberati (a singolo filare, a doppio filare o a doppio filare laterale) esistenti lungo i principali assi di ingresso e di servizio ai quartieri residenziali. A questi elementi esistenti si aggiunge la programmazione di nuove aree verdi previste all'interno degli ambiti di trasformazione del DdP e delle piccole pertinenze compensate del PdS, residuo di servizi non attuati del Prg del 97. Il tessuto connettivo di questi sistemi verdi è rappresentato dalle aree verdi di proprietà privata le quali costituiscono un importante sistema poroso nei tessuti urbani edificati.

La trama del verde quindi è costituita da parchi, viale e piazze alberate e da aree naturali che connettono la trama urbana al paesaggio agrario. Sono elementi di diversa natura, che contribuiscono a fare del verde una componente essenziale della forma urbana e del rapporto tra città e territorio agricolo naturale circostante. La continuità di tale trama rappresentata principalmente dai viali alberati, dai percorsi ciclopeditoni e dalla previsione di spazi di condivisione della mobilità lenta, ne potenzia il valore fruitivo, percettivo e ecologico.

Per la città di Saronno, il termine che meglio esplicita le caratteristiche e le relazioni tra i sistemi verdi esistenti e programmati e i suoi elementi di continuità, è quello di rete ecologica multifunzionale capillare, che rimanda al fatto che non si tratta solo di una rete ecologica e ambientale, ma anche ludica e fruitiva, capace cioè di collegare e connettere tra loro e con i tessuti residenziali in modo continuo attraverso, viali alberati, percorsi ciclopeditoni e strade cortili i servizi pubblici della città e che penetra profondamente nei tessuti consolidati.

La dorsale principale di questa rete capillare è rappresentata dal sistema naturalistico e ambientale che si snoda lungo il tratto urbano del torrente Lura. La riqualificazione e rinaturalizzazione di questo ambito è di fondamentale importanza anche per dare a questa parte di territorio il ruolo di corridoio ecologico di connessione con gli ambiti naturali posti a nord e a sud di Saronno.

La rete ecologica urbana dovrà quindi cercare, in più punti, con percorsi ambientalmente attrezzati, la continuità di spazi verdi e viali alberati di connettersi alla dorsale ambientale del Lura che rappresenta l'elemento di collegamento con le reti ecologiche extraurbane.

Secondo il medesimo approccio si dovranno cercare elementi di collegamento, soprattutto attraverso il potenziamento dell'impianto vegetazionale dei viali di ingresso, con il sistema di ambientazione ecologica prevista in corrispondenza della nuova viabilità territoriale di connessione alla pedemontana.

14.5 Sistema arteriale delle attività e del commercio

Sulla viabilità territoriale di via Varesina e viale Lombardia-Via Parma si è nel tempo strutturato un sistema di attività, prevalentemente commerciali ma anche terziarie e artigianali, che ha fatto del legame con la viabilità territoriale la sua caratteristica urbanistica principale in termini, non solo di accessibilità, ma anche di visibilità. Caratteristica che verrà enfatizzata dalla realizzazione, su

questa arteria, della connessione viabilistica territoriale alla pedemontana, che metterà queste aree a sistema con nodi urbani di importanza regionale.

Per questo sistema, fortemente riconoscibile e ormai consolidato, il PGT propone, anche alla luce del potenziamento viabilistico territoriale previsto e in parte realizzato, obiettivi e azioni, non solo di rafforzamento e sostegno, ma anche di riorganizzazione urbanistica e funzionale.

La disciplina proposta per questo sistema dovrà porre particolare attenzione, da una parte alla ricerca di una multifunzionalità delle attività già insediate e dall'altra a promuovere, negli spazi aperti ancora disponibili, interventi di riqualificazione ambientale. Inoltre la realizzazione e l'ambientazione della viabilità di connessione alla Pedemontana impone anche di affrontare un tema di riorganizzazione dei fronti rispetto all'infrastruttura da potenziare.

Questa particolare disciplina di riqualificazione ambientale, di multifunzionalità e di riorganizzazione dei fronti, sarà perseguita principalmente dalla normativa del Piano delle Regole in quanto l'ambito si presenta come esistente e consolidato in quasi tutte le sue parti.

In questo vasto sistema di attività, il DdP prevede però anche alcuni ambiti di trasformazione: alcuni destinati ad attività artigianali e di servizio (ATA), altri di trasformazione perequata in particolare l'ambito ATP 1 e ATP2. Agli ambiti per attività ATA, l'Amministrazione Comunale chiede una cessione pubblica minima pari al 40% della superficie territoriale, minore rispetto ad altri ambiti, ma comunque capace di innescare, in alcune zone degradate, importanti elementi di rigenerazione ambientale e qualità urbana.

In questo sistema, continuo e consolidato, il DdP riconosce l'importanza strategica, dal punto di vista paesaggistico e ambientale, di garantire un corridoio libero tra l'ambito agricolo meridionale di Saronno e quello settentrionale di Origgio in corrispondenza dell'ATA 1 (previsione per insediamenti del Prg vigente non attuata). Per questo, all'ambito ATA 1, viene richiesta una cessione pubblica di carattere paesaggistico e ambientale, leggermente più alta che negli altri ambiti della stessa tipologia, nell'ordine di una percentuale che si avvicina al 70% della St, ma che si ritiene fondamentale per garantire la continuità del varco tra le due aree agricole a cavallo di viale Lombardia - via Parma, che manterrà caratteristiche naturalistiche e agricole.

14.6 Asse delle quattro Chiese

Questo ambito lineare strategico, individuato in corrispondenza di un asse storico della città, rappresenta il collegamento delle tre più importanti chiese della città (il Santuario Beata Vergine dei miracoli, chiesa di S. Francesco, chiesa dei SS. Pietro e Paolo) e della più recente chiesa della Regina Pacis).

Questa direttrice storica, che in passato rappresentava l'elemento di connessione del nucleo storico con il complesso del Santuario, ha subito nel corso degli anni interruzioni e modifiche, perdendo dunque la peculiarità di asse di collegamento. Il sistema ferroviario, e l'interramento dell'asse via Primo Maggio ne hanno determinato i cambiamenti funzionali e morfologici attuali. L'obiettivo del PGT è quello di rafforzarne il ruolo nel contesto urbano consolidato, attraverso:

- la ridefinizione morfologica e il completamento del percorso originario, oltrepassando il fascio ferroviario da un lato e dall'altro estendendolo verso la quarta chiesa, Regina Pacis, più ad est;
- la riqualificazione del sistema dei percorsi a mobilità lenta e ciclopeditone lungo e attraverso gli ambiti interessati dall'asse;
- la riconnessione dell'asse ad un sistema di percorsi a scala urbana
- Questo asse, una volta recuperato in parte come percorso qualificato a priorità pedonale, potrebbe anche assumere il ruolo di elemento di collegamento tra ambiti urbani separati.