



COMUNE DI SARONNO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO



DOCUMENTO DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

Revisione 09

31 Ottobre 2024

1 SOMMARIO

1	SOMMARIO	2
2	INTRODUZIONE	3
3	Sviluppo del documento	4
3.1	Criteri di codifica.....	4
3.2	Criteri di accoglimento	4
4	CATALOGO DELLE OSSERVAZIONI	6

2 INTRODUZIONE

Come previsto dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (art. 36 del DL 30/04/92 n. 285 Codice della Strada), a seguito della adozione da parte della Giunta Comunale del Piano Generale del Traffico Urbano (delibera n. 9 del 18/01/2024) e della relativa Pubblicazione dei documenti di Piano per 30 giorni, è stata data la possibilità alla cittadinanza di presentare le Osservazioni al Piano, dal 28 gennaio 2024 al 29 febbraio 2024.

Al termine di tale periodo si è provveduto all'analisi delle Osservazioni ricevute da cittadini, Enti, Associazioni, ed è stato quindi predisposto un rapporto che ha ben sintetizzato il contenuto di ogni Osservazione presentata e la relativa Controdeduzione.

Complessivamente sono pervenute 29 osservazioni, buona parte delle quali disarticolata in sotto osservazioni. Le controdeduzioni alle osservazioni hanno sostanzialmente confermato gli interventi di Piano.

Nello specifico, la revisione dei documenti di Piano è derivata dagli spunti e dalle istanze pervenute che, una volta verificate nell'ambito degli indirizzi e degli obiettivi del PGTU, sono state recepite ed integrate negli elaborati di Piano; queste principalmente, tra i vari suggerimenti puntuali proposti, hanno riguardato l'inserimento di strade scolastiche e zone 30.

Il presente documento costituisce parte integrante del PGTU ed è pertanto redatto al fine di fornire un dettagliato resoconto della fase di raccolta delle osservazioni e delle relative controdeduzioni emerse durante il periodo di pubblicazione dei documenti che compongono il Piano.

3 Sviluppo del documento

Nell'ottica di assicurare un'adeguata leggibilità, il documento è strutturato in due parti principali: la prima costituisce una premessa che sintetizza l'approccio metodologico utilizzato per dare risposta ai contributi pervenuti da cittadinanza e portatori di interesse durante la fase di pubblicazione del PGTU e offre una rassegna sulle tematiche principali emergenti, sulle categorie di proponenti e sulle modalità di accoglimento delle proposte di modifica ricevute, invece la seconda è dedicata alle controdeduzioni delle osservazioni, dettagliate per ciascuna tematica ed argomento di riferimento e analizzate singolarmente con apposita scheda.

In particolare, la presente premessa è dedicata a:

- la metodologia applicata per codificare univocamente le osservazioni pervenute;
- i criteri utilizzati per stabilire le modalità di accoglimento dei contributi e osservazioni.

Nello specifico, sempre nell'ottica di assicurare una maggiore leggibilità al documento, l'elenco dettagliato dei singoli proponenti è individuato dal numero di protocollo dell'osservazione e fornito un elenco che riporta la sezione delle tematiche delle osservazioni proposte, l'argomentazione trattata, oltre alla tipologia di accoglimento. Per quanto riguarda la seconda parte del documento, invece, è costituita dalle controdeduzioni relative alle singole osservazioni pervenute, riportate in apposite schede che ne riassumono il contenuto, la modalità di accoglimento e l'eventuale modifica da apportare ai documenti di Piano.

3.1 Criteri di codifica

Ad ogni contributo ricevuto dai proponenti è stato associato un numero progressivo corrispondente al Protocollo Generale ("PG") con cui il Comune di Saronno ha raccolto e catalogato ogni proposta pervenuta. Ne consegue facilmente che più osservazioni possono far riferimento ad un unico numero di PG qualora il proponente abbia richiesto plurime e differenti modifiche ai documenti di Piano. La codifica delle osservazioni è completata da un codice alfanumerico progressivo che è stato attribuito in funzione alle argomentazioni trattate nella stessa osservazione.

3.2 Criteri di accoglimento

I contributi ricevuti dai proponenti durante la fase di pubblicazione del PGTU sono stati analizzati e suddivisi in circa 60 singole osservazioni; tale operazione ha consentito di entrare in modo puntuale nel merito di ciascuna richiesta o proposta sia per la relativa controdeduzione sia per le modalità di accoglimento, di conseguenza, sia delle singole eventuali modifiche da apportare ai documenti di Piano. Nello specifico, la metodologia applicata per l'attribuzione della tipologia di accoglimento ha previsto tre categorizzazioni:

- **osservazione accolta**, quando le osservazioni sono considerate in linea con gli obiettivi del Piano (fluidificazione del traffico, miglioramento della sicurezza, sviluppo del TPL, implementazione delle zone ad alta mobilità sostenibile, ecc);
- **osservazione parzialmente accolta**, quando l'eventuale accoglimento di una parte dell'osservazione è

in linea con gli obiettivi succitati di Piano, scartando la parte che, al contrario, inciderebbe in maniera negativa;

- **osservazione non accolta**, quando l'eventuale accoglimento dell'osservazione implicherebbe una modifica alla rete viaria che potrebbe interferire in modo negativo sull'assetto viabilistico o sulla sicurezza, ovvero che potrebbe non essere in linea con gli indirizzi generali di Piano più sopra richiamati.

Le osservazioni accolte e parzialmente accolte, non contenute nel Piano, comporteranno la modifica e l'integrazione dei documenti di Piano.

4 CATALOGO DELLE OSSERVAZIONI

La tabella seguente riporta l'**elenco sintetico** delle osservazioni presentate; quest'ultime sono ordinate per numero identificativo dell'osservazione, argomento oggetto dell'osservazione e relativo esito.

ID OSSERVAZIONE	ARGOMENTO	SINTESI
1 – Protocollo Generale n° 2024/4331	Viabilità	Non accolta
2a – Protocollo Generale n° 2024/5558	Area 30	Non accolta
2b – Protocollo Generale n° 2024/5558	Sosta	Non accolta
2c – Protocollo Generale n° 2024/5558	Percorsi sicuri casa-scuola	Accolta
2d – Protocollo Generale n° 2024/5558	Viabilità	Non accolta
2e – Protocollo Generale n° 2024/5558	Viabilità	Non accolta
2f – Protocollo Generale n° 2024/5558	Ciclabilità	Parzialmente accolta
2g – Protocollo Generale n° 2024/5558	Ciclabilità	Non accolta
2h – Protocollo Generale n° 2024/5558	Percorsi sicuri casa-scuola	Parzialmente accolta
2i – Protocollo Generale n° 2024/5558	Percorsi sicuri casa-scuola	Accolta
2l – Protocollo Generale n° 2024/5558	Viabilità	Parzialmente accolta
2m – Protocollo Generale n° 2024/5558	Viabilità	Accolta
3a – Protocollo Generale n° 2024/6895	Varie	Non accolta
3b – Protocollo Generale n° 2024/6895	Ciclabilità Area 30 Percorsi sicuri casa-scuola	Parzialmente accolta
3c – Protocollo Generale n° 2024/6895	Varie	Parzialmente accolta
3d – Protocollo Generale n° 2024/6895	Varie	Non accolta
4 – Protocollo Generale n° 2024/7242	Mobilità dolce	Accolta

ID OSSERVAZIONE	ARGOMENTO	SINTESI
5 – Protocollo Generale n° 2024/7247	Viabilità	Accolta
6a – Protocollo Generale n° 2024/7253	Viabilità	Non accolta
6b – Protocollo Generale n° 2024/7253	Ciclabilità	Non accolta
6c – Protocollo Generale n° 2024/7253	Area 30	Accolta
6d – Protocollo Generale n° 2024/7253	Ciclabilità	Parzialmente accolta
6e – Protocollo Generale n° 2024/7253	Ciclabilità	Non accolta
6f – Protocollo Generale n° 2024/7253	Ciclabilità	Non accolta
7a – Protocollo Generale n° 2024/7255	Varie	Accolta
7b – Protocollo Generale n° 2024/7255	TPL Percorsi sicuri casa-scuola Ciclabilità Area 30 Sosta Mobilità dolce	Parzialmente accolta
7c – Protocollo Generale n° 2024/7255	Varie	Parzialmente accolta
8 – Protocollo Generale n° 2024/7366	ZTL	Non accolta
9a – Protocollo Generale n° 2024/7386	Sosta	Non accolta
9b – Protocollo Generale n° 2024/7386	Viabilità	Non accolta
9c – Protocollo Generale n° 2024/7386	Viabilità	Non accolta
9d – Protocollo Generale n° 2024/7386	Varie	Accolta
10 – Protocollo Generale n° 2024/7718	Viabilità	Parzialmente accolta
11 – Protocollo Generale n° 2024/7726	Viabilità	Non accolta
12 – Protocollo Generale n° 2024/7744	TPL Percorsi sicuri casa-scuola Ciclabilità Area 30	Parzialmente accolta

ID OSSERVAZIONE	ARGOMENTO	SINTESI
	Sosta Mobilità dolce Varie	
13a – Protocollo Generale n° 2024/7748	Viabilità	Non accolta
13b – Protocollo Generale n° 2024/7748	Viabilità	Non accolta
13c – Protocollo Generale n° 2024/7748	Viabilità	Non accolta
13d – Protocollo Generale n° 2024/7748	Sosta	Parzialmente accolta
13e – Protocollo Generale n° 2024/7748	Logistica urbana delle merci	Non accolta
13f – Protocollo Generale n° 2024/7748	Percorsi sicuri casa-scuola	Accolta
14 – Protocollo Generale n° 2024/7749	Viabilità	Parzialmente accolta
15 – Protocollo Generale n° 2024/7769	Qualità dell'aria	Non accolta
16 – Protocollo Generale n° 2024/7769	Viabilità	Non accolta
17 – Protocollo Generale n° 2024/7796	Viabilità	Non accolta
18 – Protocollo Generale n° 2024/7798	Viabilità	Non accolta
19 – Protocollo Generale n° 2024/7801	Viabilità	Accolta
20 – Protocollo Generale n° 2024/7802	Viabilità	Non accolta
21 – Protocollo Generale n° 2024/7806	Viabilità	Parzialmente accolta
22 – Protocollo Generale n° 2024/7940	Viabilità	Parzialmente accolta
23 – Protocollo Generale n° 2024/7942	Viabilità	Parzialmente accolta
24 – Protocollo Generale n° 2024/8114	Viabilità	Non accolta
25 – Protocollo Generale n° 2024/8144	Viabilità	Parzialmente accolta
26 – Protocollo Generale n° 2024/8417	Viabilità Area 30 Ciclabilità	Parzialmente accolta

ID OSSERVAZIONE	ARGOMENTO	SINTESI
27 – Protocollo Generale n° 2024/9765	Ciclabilità	Accolta
28 – Protocollo Generale n° 2024/9766	Viabilità	Non accolta
29 – Protocollo Generale n° 2024/10962	Viabilità	Non accolta

A completamento della tabella sopra riportata, si esplicitano tramite **schede descrittive** tutte le informazioni ricevute nell'ambito delle osservazioni presentate; quest'ultime sono ordinate per numero di Protocollo Generale, argomento oggetto delle osservazioni, contenuto sintetico di ciascuna osservazione, relativa controdeduzione con associata la sintesi della tipologia di accoglimento, ed eventualmente l'azione conseguente di modifica al Piano.

Osservazione n° 1

Protocollo Generale n° 2024/4331

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

VIA VOLONTERIO CIVICO 38:

All'altezza del civico 38, un dosso o un autovelox (magari meglio il primo) per limitare il traffico e ridurre il rumore causato da auto e moto inducendole a rallentare almeno nelle ore notturne.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta non è accoglibile per la destinazione funzionale della strada, per cui non è possibile installare dossi. Si potrebbero prevedere le bande sonore o altri mezzi di mitigazione della velocità meno invasivi; inoltre, sarà valutato con la Polizia Locale la possibilità di installare un autovelox. L'installazione di questi ultimi apparecchi non è però argomento proprio del PGTU.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 2a

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Area 30**Contenuto sintetico**

CITTA' 30:

Rendere Saronno “Città 30”, introducendo il limite di velocità di 30 km/h su tutte le strade urbane, salvo eccezioni da valutare caso per caso

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

L'idea progettuale inserita nel Piano si allinea alle indicazioni da Codice della Strada, infatti il limite di velocità esteso a tutte le strade cittadine non è propriamente aderente a tale norma e perciò l'osservazione non è accoglibile. Comunque, l'istituzione di zone 30 è stata prevista in tutte le aree/strade in cui è possibile un intervento mitigativo, come il centro storico, le aree sportive, le strade di completamento di itinerari ciclabili, valorizzando soprattutto quei tratti stradali progettati in sede non protetta.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 2b

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Sosta**Contenuto sintetico****PARCHEGGIO EX AREA FESTE (MATTEOTTI):**

Realizzare un parcheggio a raso in sterrato nella cosiddetta area feste (400 posti circa) con collegamento bus navetta da e per la stazione (circa 4 minuti anche in orario di punta).

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta è in contrasto con lo strumento urbanistico vigente; un eventuale progetto in variante al PGT non esime dalla preventiva verifica del cosiddetto bilancio zero: tanto quanto si consuma deve da un'altra parte essere restituito al territorio (rinaturalizzato). L'osservazione non è accoglibile.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 2c

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Percorsi sicuri casa-scuola**Contenuto sintetico****STRADE SCOLASTICHE:**

Individuare le scuole cittadine in prossimità delle quali chiudere temporaneamente al traffico e alla sosta una o più strade/piazze circostanti nelle fasce orarie di ingresso e uscita, e avviare una sperimentazione presso tali scuole al fine di valutare l'opportunità di adottare tale misura in modo permanente.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Accolta laddove possibile, in subordine alla verifica di sostenibilità/fattibilità degli istituti scolastici. Pertanto, il presente Piano recependo l'osservazione avanzata individua presso le seguenti scuole la possibilità di istituire delle strade scolastiche:

- Scuola primaria Damiano Chiesa: via Buraschi;
- Scuola dell'infanzia e primaria statale "San Giovanni Bosco: via don Davide Albertario (strada scolastica con accesso solo ai residenti);
- Istituto comprensivo "Aldo Moro": via Santuario;
- Scuola media inferiore "A. Bascapè": via Ramazzotti;
- Scuola media statale "Leonardo Da Vinci": via Gianetti.

Sintesi della controdeduzione

A

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e la Tavola 18.

Osservazione n° 2d

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico****RECUPERO PIAZZA SAN GIOVANNI BATTISTA A CASSINA FERRARA:**

Rendere via Larga a senso unico in uscita da Saronno. Ampliamento della piazza , allargare marciapiedi. Nuovi parcheggi sosta breve per negozi e oratorio. Togliere il semaforo dal centro e spostarlo prima e dopo per non avere la coda delle auto. Migliorare l'accesso al parcheggio di via Pozzo. Istituire sensi doppi interni al quartiere fino a via Caduti di Cefalonia/via Togliatti, per permettere di muoversi più facilmente e di raggiungere più agevolmente il centro di Saronno.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

A fronte dell'osservazione, è stato possibile verificare mediante il modello di simulazione del traffico veicolare che, con la modifica proposta, l'assetto della rete viaria limitrofa avrebbe un peggioramento. L'osservazione non è accoglibile sotto il profilo tecnico.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 2e

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Viabilità

Contenuto sintetico

INTERVENTI VIABILISTICI IN ZONA STAZIONE:

1. Rendere via Caduti Liberazione a senso unico in uscita dal centro, allargare i marciapiedi, fare corsia ciclabile. Rendere l'ultimo tratto di via San Giuseppe a senso unico, creare parcheggi e corsia ciclabile.
2. Invertire senso unico di via Carcano, inserire parcheggi e corsia ciclabile.
3. Invertire il senso unico di via Caduti Liberazione da via Carcano verso la stazione. Saldo parcheggi +25 posti circa.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si riscontra puntualmente alle proposte formulate:

1. L'ipotesi di rendere a senso unico via San Giuseppe era già stata avanzata in fase progettuale dal gruppo di lavoro al fine di riorganizzare il comparto della stazione. Tuttavia, dall'analisi del risultato ottenuto dal modello di simulazione, l'intero sistema della viabilità subiva un peggioramento dei flussi veicolari, per cui è stata scartata tale considerazione.
2. La proposta acquisisce valore nel momento in cui venga attuato il primo punto.
3. L'ipotesi proposta è stata valutata mediante il modello di simulazione del traffico veicolare, tuttavia, dai risultati ottenuti si riscontra un peggioramento viabilistico.

L'osservazione non è accoglibile sotto il profilo tecnico.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 2f

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Ciclabilità

Contenuto sintetico

SENSO UNICO ECCEP TO BICI:

Proposta istituzione dove già ci sono sensi unici e c'è ampiezza adeguata. Le strade proposte sono le seguenti:

Via Guanella tra Via Ramazzotti e Via Padre Reina;

Via Padre Reina tra Via Diaz e Via Guanella;

Via Pola tra Via Ramazzotti e Viale Rimembranze;

Via Bossi tra Via Pola e Via Diaz;

Via Pusterla tra Via P. Micca e Corso Italia;

Via Tommaseo tra Via Gianetti e Via Manzoni;

Via Volta dall'angolo con Via S. Francesco fino a Piazza Unità d'Italia;

Via Parini;

Via Manzoni;

Via Bergamo;

Via Carugati;

Via Legnani;

Via Baracca;

Via Di Vittorio;

Via D'Annunzio tra Via Randaccio e Via Concordia.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Alcune strade elencate nell'osservazione sono state già individuate all'interno del documento di Piano come strade Ebis, per le quali è ammesso l'inserimento del senso unico eccetto bici (Via Guanella tra Via Ramazzotti e Via Padre Reina, Via Pola tra Via Ramazzotti e Viale Rimembranze, Via Legnani, Via D'Annunzio tra Via Randaccio e Via Concordia, da valutare opportunamente in una fase successiva).

Le vie Parini, Manzoni e Carugati invece, sono state inserite come strade Ebis, ma non per l'intera lunghezza della via.

Per quanto attiene alle viabilità consigliate e di seguito riportate:

- Via Padre Reina tra Via Diaz e Via Guanella;
- Via Bossi tra Via Pola e Via Diaz;

- Via Pusterla tra Via P. Micca e Corso Italia.

saranno riconsiderate ed inserite nella successiva revisione degli elaborati del PGTU come strade Ebis, insieme ad altre non elencate, al fine di consolidare la rete ciclabile nel frattempo sviluppata.

Mentre le vie Tommaseo tra via Gianetti e via Manzoni, Volta dall'angolo con via S. Francesco fino a piazza Unità d'Italia, Bergamo, Baracca, Di Vittorio, vengono considerate marginali rispetto al perseguimento di tale obiettivo e dunque non apporterebbero rilevanti benefici nel sistema viario complessivo.

Sintesi della controdeduzione	PA
Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano	
Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-15-17 e 18.	

Osservazione n° 2g

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Ciclabilità**Contenuto sintetico****MISURE DI CONTRASTO AL FURTO DI BICICLETTE:**

1. Predisporre una velostazione di dimensioni adeguate, e dotata di dispositivi di sicurezza per il parcheggio delle biciclette, adiacente alla stazione ferroviaria di Piazza Cadorna, auspicabilmente in collaborazione con Ferrovie Nord.
2. Collocare, laddove mancano, o sostituire quelle esistenti ma inadatte ad un fissaggio in (relativa) sicurezza, rastrelliere per bicicletta nei punti di maggiore interesse e affluenza quali: uffici pubblici, scuole, luoghi di culto, farmacie, impianti sportivi ecc

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si riscontra puntualmente alle proposte formulate:

1. In stazione è già presente una velostazione di Ferrovie Nord Milano; invece nell'area di piazza Cadorna, al momento, non è presente lo spazio sufficiente per la realizzazione di un'ulteriore velostazione. In ogni caso, è competenza della proprietà (privata) mantenere e migliorare le condizioni dell'attuale struttura.
 2. Per quanto attiene alla collocazione delle rastrelliere, si precisa che all'interno del Piano sono già state individuate delle aree libere in corrispondenza di edifici e servizi di interesse comune.
- L'osservazione non è accoglibile.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 2h

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Percorsi sicuri casa-scuola**Contenuto sintetico**

MISURE VOLTE A RIDURRE L'USO DELL'AUTOMOBILE NEI PERCORSI CASA-SCUOLA:

"aree di interscambio" attorno alle aree più critiche, e a distanza adeguata rispetto agli Istituti scolastici.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La tematica è stata affrontata all'interno del documento di Piano con l'identificazione delle quattro aree di interscambio; inoltre, per l'individuazione delle strade scolastiche si rimanda lettura della controdeduzione dell'osservazione 2c; è stata fatta un'analisi della sosta presente, al fine di garantire in ogni caso, l'accompagnamento degli studenti col mezzo privato e l'arrivo in sicurezza presso l'istituto scolastico di destinazione.

Tecnicamente l'osservazione non è perfettamente accoglibile in quanto gli argomenti sollevati non incidono sulla versione del PGTU adottata se non in ragione di quanto già indicato come possibile adeguamento degli elaborati in accoglimento dell'osservazione 2c.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Vedasi nota all'osservazione 2c.

Osservazione n° 2i

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Percorsi sicuri casa-scuola**Contenuto sintetico****MISURE VOLTE A RIDURRE L'USO DELL'AUTOMOBILE NEI PERCORSI CASA-SCUOLA:**

Costituire un percorso ciclabile (o, in subordine, ciclo-pedonale) protetto lungo il cavalcavia di Via Volonterio

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta è pertinente alle tematiche del PGTU, pertanto è stata avanzata un'analisi tecnica sviluppata con le tre soluzioni descritte di seguito.

Soluzione 1: Allargamento del cavalcavia in modo da garantire l'inserimento della pista ciclabile a doppio senso di marcia (soluzione che garantirebbe il miglior grado di sicurezza ai ciclisti su una strada molto trafficata).

Soluzione 2: Realizzazione delle corsie ciclabili sul bordo strada, in modo da guidare il posizionamento del ciclista all'interno della carreggiata. In questo caso si avrà una corsia per senso di marcia in parallelo all'andamento delle autovetture.

Soluzione 3: Eliminazione di un marciapiede al fine di garantire maggior spazio sulla carreggiata e realizzare corsie ciclabili come per la soluzione 2 ma con sicurezza maggiore.

Sintesi della controdeduzione

A

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-15-17-18-21.

Osservazione n° 21

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

INTERVENTI VIABILISTICI NELL'AREA DELLE VIE MONTOLI, GIOTTO, RAFFAELLO SANZIO:

1. Trasformare le suddette vie in sensi unici secondo il senso di marcia che si valuterà più adatto alla circolazione nell'area.
2. Introdurre stalli di sosta regolamentati.
3. Costruire marciapiedi su uno dei due lati delle vie.
4. Sistemare il ponticello sul Lura di Via Montoli, in modo da consentire il transito dei pedoni in condizioni di sicurezza.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si riscontra puntualmente rispetto alle proposte formulate:

1. L'ipotesi di trasformare le suddette viabilità, attualmente a doppio senso di marcia, in sensi unici, viene accolta in quanto garantirebbe un miglioramento alla viabilità di quartiere anche a livello di sicurezza.
2. In relazione a quanto riscontrato al punto precedente, si ritiene opportuno inserire gli stalli di sosta laddove possibile. In ogni caso, tale dettaglio sarà approfondito con il Piano della Sosta.
3. In relazione a quanto riscontrato al punto precedente, si ritiene opportuno l'inserimento dei marciapiedi sulle viabilità soggette a modifiche.
4. In relazione allo sviluppo della rete ciclabile, è stata prevista la sistemazione del ponte sul Lura. È imperativo tale intervento nel momento in cui dovesse svilupparsi tale itinerario ciclabile "ROVELLO PORRO - CERIANO LAGHETTO, PARCO DELLE GROANE".

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e la Tavola 13.

Osservazione n° 2m

Protocollo Generale n° 2024/5558

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico****INTERVENTI VIABILISTICI PER FLUIDIFICARE LA VIABILITA' DI QUARTIERE:**

Via Monte Podgora e Via Monte Pasubio, e Via Fiume e Via Einaudi, per segnalare la nostra contrarietà a tali interventi, che riteniamo non necessari e potenziali portatori di traffico aggiuntivo nei rispettivi quartieri. In particolare, Via Monte Podgora e Via Monte Pasubio sono già collegate tra loro, e quindi un ulteriore collegamento risulterebbe, a nostro avviso, del tutto inutile.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La segnalazione, riferita ad entrambe le viabilità in oggetto, ha permesso di effettuare ulteriori approfondimenti circa la viabilità menzionate nel corpo dell'osservazione; pertanto, è stato riscontrato un esiguo rapporto costi benefici che ha condotto a valutare l'intervento inserito nel Piano come marginale.

Sintesi della controdeduzione

A

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-14-15.

Osservazione n° 3a

Protocollo Generale n° 2024/6895

ARGOMENTO – Varie**Contenuto sintetico**

Richiesta di chiarimenti in merito ai dati sul traffico di attraversamento

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La richiesta non rappresenta un'osservazione di interesse pubblico ma ha una finalità informativa di carattere generale.

Non pertinente.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 3b

Protocollo Generale n° 2024/6895

ARGOMENTI:

- **Ciclabilità**
- **Area 30**
- **Percorsi sicuri casa-scuola**

Contenuto sintetico

1. Percorsi ciclabili interrotti da sottopassaggio o cavalcavia. Come risolverlo?
 2. Via Legnani: percorso ciclabile abbassando marciapiedi e mettendo i parcheggi in linea e non a pettine
 3. No parcheggio multipiano: potenziare p di via Milano e eventualmente P nuovo area circo (ex area feste)
 4. Istituzione strade scolastiche (ultimi 500 m)
 5. rastrelliere sicure vicino alle scuole
 6. Istituzione di zone 30km/h
- (Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

1. Il percorso ciclabile può essere esteso lungo il cavalcavia (per cavalcavia di via Volonterio si veda l'Osservazione 2i), mentre tale previsione nel sottopasso di via Primo Maggio risulta essere particolarmente critica dal punto di vista tecnico.
2. Soluzione già ipotizzata all'interno della relazione di piano del PGTU.
3. Il parcheggio multipiano, menzionato nell'osservazione, rappresenta un refuso contenuto nel documento di VAS di cui si prende atto e si aggiornano i documenti di Piano.
 Il parcheggio di via Milano è attualmente in gestione ad un operatore privato, il che rende impossibile interventi di potenziamento, nell'immediato.
 L'alternativa dell'ex area feste non è tecnicamente perseguibile in quanto non è funzionale in termini di distanza dalla stazione centrale di Saronno, il che renderebbe il parcheggio poco attrattivo e dispendioso in termini di costi di collegamento, si veda inoltre la nota all'osservazione 2b.
4. Sono state previste strade scolastiche in corrispondenza dei seguenti istituti:
 - Scuola primaria Damiano Chiesa: via Buraschi;
 - Scuola dell'infanzia e primaria statale "San Giovanni Bosco: via don Davide Albertario (strada scolastica con accesso solo ai residenti);
 - Istituto comprensivo "Aldo Moro": via Santuario;
 - Scuola media inferiore "A. Bascapè": via Ramazzotti;
 - Scuola media statale "Leonardo Da Vinci": via Gianetti.
5. Per quanto attiene alla collocazione delle rastrelliere, si precisa che all'interno del piano sono già state individuate delle aree in corrispondenza di edifici e servizi di interesse comune.
6. All'interno del Piano sono state individuate numerose zone 30 al fine di garantire il miglioramento della sicurezza sulla rete stradale comunale.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-15-17-18-21.

Osservazione n° 3c

Protocollo Generale n° 2024/6895

ARGOMENTO – Varie**Contenuto sintetico**

L'osservazione è la medesima già registrata al protocollo n. 5558 del 15/02/2024, qui rubricata come osservazione n.2 a, b, c, d, e, f, g, h, i, l, m

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si rimanda alla lettura delle controdeduzioni dell'osservazione 2 e degli annessi sottopunti.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Vedasi azioni di modifica dell'osservazione n°2 e degli annessi sottopunti.

Osservazione n° 3d

Protocollo Generale n° 2024/6895

ARGOMENTO – Varie**Contenuto sintetico**

1. Collegamento di via Monte Pasubio perché?
 2. Tangenziale a nord dell'abitato: quanto riduce il traffico uso nel primo tratto di viale prealpi e via gemelli, sono state studiate alternative?
- Il tracciato proposto non è perfettamente tangenziale rispetto all'abitato. Sono state fatte ipotesi di tracciati differenti?

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La richiesta non rappresenta un'osservazione accoglibile o meno; pone interrogativi derivati da una finalità informativa di carattere generale, senza indicare possibili alternative favorevoli ad un miglioramento del sistema infrastrutturale di interesse pubblico.

Non pertinente e pertanto non accolta.

Si precisa comunque che il collegamento di via Monte Pasubio con via Podgora è in effetti di carattere marginale e non necessario; per questa ragione è stata accolta la proposta di eliminazione già avanzata con altra osservazione (vedasi osservazione 2m).

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 4

Protocollo Generale n° 2024/7242

ARGOMENTO – Mobilità dolce**Contenuto sintetico**

VIA GOBETTI:

Attraversamento pedonale sopraelevato al civico 3 e incrocio tra via Gobetti e via Alliata creare spartitraffico, tipo quello che esiste tra via Gobetti e via Pasubio per convogliare correttamente i veicoli

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

In coerenza con la predisposizione di una zona 30 in tale area, è possibile inserire gli attraversamenti rialzati come elementi moderatori di velocità laddove necessario. Ulteriori approfondimenti su scala minore sono rimandati ad una progettazione di tipo viabilistico di dettaglio.

Al fine di migliorare l'efficienza della zona 30 di progetto, essa viene estesa sull'intera via Gobetti che viene simultaneamente riclassificata come strada urbana ciclabile E-bis.

Sintesi della controdeduzione

A

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-15-17-18.

Osservazione n° 5

Protocollo Generale n° 2024/7247

ARGOMENTO – Viabilità

Contenuto sintetico

PROLUNGAMENTO VIA FRANCESCO BARACCA:

Condominio proprietario delle aree da espropriare. Si chiede di non realizzare il tratto di strada previsto nel piano.

Nel caso fosse indispensabile la realizzazione si richiede la possibilità di predisporre una strada a senso unico, che garantirebbe la formazione di una quinta arborea predisposta come filtro tra la strada e l'edificio stesso.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

L'intervento segnalato dall'osservazione discende dal PGT vigente; tuttavia si sottolinea che il documento di Piano considera la proposta della viabilità a senso unico.

Sintesi della controdeduzione

A

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e la Tavola 13-14-15-17-18-21.

Osservazione n° 6a

Protocollo Generale n° 2024/7253

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico****AREA ISOTTA FRASCHINI**

Nuova strada adiacente ferrovia zona Isotta. Da pensare in trincea. Può migliorare anche il traffico lungo la via Caduti Liberazione.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta avanzata, per quanto possa essere pertinente agli obiettivi del PGTU, è formulata descrivendo un livello di dettaglio non contemplato in tale strumento di pianificazione.

Il PGTU, in questo caso, fornisce solo delle linee guida in merito al tracciato viario in oggetto, considerando che l'area Isotta Fraschini attualmente è di proprietà privata.

L'osservazione non è accoglibile poiché non riferita alla programmazione generale che il PGTU affronta.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 6b

Protocollo Generale n° 2024/7253

ARGOMENTO – Ciclabilità

Contenuto sintetico

PREVISIONI DEL CODICE DELLA STRADA:

Casa Avanzata , Senso Unico Eccetto Bici, Corsia Ciclabile, Strada E Bis, ecc.

Non sono citate nelle premesse del documento quale punto di riferimento della futura progettazione della mobilità sostenibile, né ovviamente vi trovano applicazione pratica. La mancata citazione di questi riferimenti normativi costituisce una grave carenza di metodo.

A titolo di esempio:

Si può valutare la realizzazione di una casa in via San Giuseppe angolo via Verdi.

Senso unico eccetto Bici in via Legnani e segnaletica in ZTL.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Premesso che i temi avanzati nell'osservazione riguardano aspetti considerati per lo sviluppo del PGTU in linea con le modifiche al Nuovo Codice della Strada, si ritiene opportuno precisare che i casi specifici saranno definiti a scala urbana in una fase successiva di programmazione attuativa e progettazione esecutiva.

L'osservazione non è accoglibile poiché non riferita alla programmazione generale che il PGTU affronta.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 6c

Protocollo Generale n° 2024/7253

ARGOMENTO – Area 30**Contenuto sintetico****ZONE 30:**

Aree omogenee a velocità 30 km/h soprattutto nelle aree centrali

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

L'osservazione risulta essere in linea con gli obiettivi del PGTU. Verranno, dunque, implementate nella documentazione di Piano, ulteriori zone 30 tra cui, l'intera area identificata come ZTL ed altre viabilità centrali e periferiche repute idonee ad omogenizzare la proposta di Piano.

Sintesi della controdeduzione

A

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-15-17-18.

Osservazione n° 6d

Protocollo Generale n° 2024/7253

ARGOMENTO – Ciclabilità**Contenuto sintetico**

CICLABILE NEL SOTTOPASSO DI PRIMO MAGGIO:

Percorso ciclabile in sicurezza via Primo Maggio e via Volonterio

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta è pertinente agli obiettivi di piano del PGTU; nonostante ciò, attualmente la messa in sicurezza per i ciclisti del sottopasso di I Maggio risulta essere critica dal punto di vista tecnico. Per quanto riguarda il cavalcavia di via Volonterio, si rimanda alla lettura della controdeduzione dell'osservazione "2i" in cui vengono elencate le ipotesi di risoluzione rispetto a tale segnalazione.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-15-17-18-21.

Osservazione n° 6e

Protocollo Generale n° 2024/7253

ARGOMENTO – Ciclabilità**Contenuto sintetico****COLLEGAMENTI CICLABILI:**

Collegamento ciclabile tra Piazza Cadorna, Piazza San Francesco, Corso Italia , Primo Maggio

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

L'osservazione risulta essere pertinente allo sviluppo degli obiettivi del Piano. Nonostante ciò, come detto nell'osservazione precedente "6d" tale proposta risulta essere tecnicamente non eseguibile in ogni sua parte, data la conformazione del sottopasso di via I Maggio e le sue caratteristiche intrinseche (viabilità principale fortemente trafficata, attualmente non modificabile, forti pendenze ecc.).

La connessione tra le Piazze Cadorna, San Francesco e corso Italia è in effetti già prefigurata nei documenti afferenti al PGTU e non necessita di una esplicita accettazione.

Per quanto concernente la prima parte dell'osservazione si ribadisce che non può essere accolta.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 6f

Protocollo Generale n° 2024/7253

ARGOMENTO – Ciclabilità**Contenuto sintetico****CICLABILITA':**

Collegamenti tra le piste ciclabili esistenti, miglioramento della segnaletica e creare mappe stradali

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Premesso che l'analisi del territorio è stata orientata all'individuazione delle potenzialità e delle criticità della rete ciclabile attualmente esistente, lo sviluppo del Piano ha avuto come obiettivo finale quello di definire una rete quanto più omogenea e connessa ai principali poli attrattori. Da notare che le criticità emerse in fase di analisi sono state inserite nel Quadro Conoscitivo del PGTU. Per quanto attiene alle tematiche sulla segnaletica ed aspetti connessi, è opportuno specificare che saranno oggetto di piani a scala urbana da definire in una fase successiva.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 7b

Protocollo Generale n° 2024/7255

ARGOMENTI:

- TPL
- Percorsi sicuri casa-scuola
- Ciclabilità
- Area 30
- Sosta
- Mobilità dolce

Contenuto sintetico

1. Proposta di modifica ai tracciati di TPL;
 2. Sviluppo dell'infrastruttura per la mobilità motorizzata elettrica;
 3. Miglioramento delle infrastrutture per la mobilità ciclabile;
 4. Zone scolastiche;
 5. Sviluppo della mobilità condivisa con convenzioni TPL, ferrovie ecc.;
 6. Estensione della ZTL e aumentare zone 30;
 7. modifiche al sistema della sosta:
 - Riduzione della durata delle zone a disco muovendosi dalla periferia verso il centro;
 - Incremento della tariffa dei parcheggi muovendosi dalla periferia verso il centro;
 - Individuare aree di interscambio multimodali (automobile privata, treno, autobus, mobilità dolce, mobilità pedonale) in zone esterne della città che siano dotate di servizi o poli di interesse e, pertanto, di presidio naturale;
 - Applicare condizioni di posteggio specifiche e incentivanti per tali aree di interscambio;
 8. Abbattimento delle barriere architettoniche.
- (Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si riscontra puntualmente rispetto alle proposte formulate:

1. Non è accoglibile in quanto non è funzionale alla realtà territoriale poichè lo studio proposto si basa su una scala ridotta di utenti selezionati.
2. All'interno dello sviluppo del Piano sono state ipotizzate delle aree di sosta dotate di ricarica elettrica per incentivare l'utilizzo del mezzo elettrico.
3. La tematica della ciclabilità è stata approfondita nel dettaglio nei documenti di Piano includendo obiettivi e metodologia di progettazione. Si concorda che la velostazione adiacente alla stazione centrale di Saronno è effettivamente sottodimensionata, ma essendo di proprietà privata non è possibile intervenire su tale struttura. Inoltre, nell'area di piazza Cadorna non è presente lo spazio sufficiente per la realizzazione di un'ulteriore velostazione (vedi anche le note di controdeduzione all'osservazione 2g).

4. Si rimanda alla lettura della controdeduzione delle osservazione 2c e 3b.
5. Per quanto attiene alle convenzioni TPL, queste saranno oggetto di accordi tra gli operatori, da effettuare in una successiva fase operativa. Inoltre, all'interno della relazione di Piano, in riferimento ai parcheggi di interscambio, sono stati inseriti dei cenni per favorire l'alternanza tra le diverse modalità di trasporto.
6. L'estensione della ZTL non è programmabile nel breve periodo; dalle analisi effettuate non sono emerse elementi oggettivamente giustificativi per un generico ampliamento dell'area urbanisticamente rilevante. Tuttavia, si sottolinea che all'interno del Piano è stata proposta una migliore regolamentazione di tale area. Per quanto attiene le zone 30, si rimanda alla lettura delle controdeduzioni delle osservazioni 2a, 3b e 6c.
7. Le proposte inerenti alla sosta e all'intermodalità sono state già sviluppate all'interno del Piano, in particolar modo nei capitoli sulla gestione dell'area ZPRU e in quello dei parcheggi di interscambio. Per quanto concerne la tematica sulla tariffazione della ZPRU sono stati effettuati ulteriori approfondimenti ed integrazioni per una migliore regolamentazione dell'area.
8. L'abbattimento delle barriere architettoniche è stata affrontata a livello generale in una sezione dedicata del PGTU. L'analisi più approfondita sarà analizzata puntualmente con progetti attuativi.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-15-17-18-21.

Osservazione n° 7c

Protocollo Generale n° 2024/7255

ARGOMENTO – Varie

Contenuto sintetico

1. Considerazioni riguardo a: Viabilità Nord dell'Abitato;
2. Intervento su uscita A9 rotatoria SP527;
3. Viabilità ex Isotta Fraschini e indicazioni della proposta di PII;
4. Piazza Unità d'Italia: nuova classificazione in itinerario Fbis;
5. TPL in Colombara;
6. No parcheggio via de Balaguer sostituire con parco e ipotizzare trasferimento della funzione presso via Primo Maggio;
7. TPL esteso alla domenica;
8. Inserimento di zone scolastiche;
9. Nodi di interscambio: in particolare migliorare il collegamento tra stazione e l'autostazione di via Primo Maggio;
10. Rapporto ambientale preliminare: vengono date alcune indicazioni.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

1. Le osservazioni proposte sono state recepite nella misura in cui non erano già presenti nel documento di Piano. Inoltre, si precisa che l'ipotesi della viabilità a nord dell'abitato – il cui tracciato è da considerarsi puramente indicativo – rappresenta, in rapporto all'offerta infrastrutturale attuale, una valida alternativa per l'afflusso di traffico parassitario che attraversa la città, inoltre funge da bypass al percorso SP30-Via Volonterio molto trafficato durante le ore di punta.
2. Nel Piano viene riportato lo stato di avanzamento dell'intervento di riqualificazione dell'intersezione in oggetto e entro l'ambito delle risorse oggi a disposizione non è plausibile una previsione diversa da quella prefigurata anche se questa porti soltanto un vantaggio relativo. L'utilizzo specifico delle risorse economiche stanziata così come l'ambizione di una rivoluzione culturale relativamente all'uso dell'automezzo privato non sono esattamente argomenti del PGTU.
3. In merito all'osservazione ricevuta, il documento di Piano fornisce delle linee guida sul tracciato viario ipotizzato, tenuto conto del ruolo interpretato dal medesimo collegamento entro il modello sviluppato di simulazione del traffico veicolare. Considerando che l'area Isotta Fraschini attualmente è di proprietà privata ed è in corso la definizione di studi attuativi dal punto di vista della viabilità annessa al comparto solo in seguito a detta verifica si potrà eventualmente ipotizzare una soluzione differente.

4. La classificazione delle viabilità di Piazza Unità d'Italia è stata ipotizzata con l'inserimento di strade urbane ciclabili Ebis. Tale scelta, infatti, permette di associare ulteriori due ipotesi di miglioramento dell'area, sia dal punto di vista della sicurezza degli utenti deboli che della fluidificazione del traffico.
5. La proposta è stata recepita all'interno del PGTU; tuttavia, non è di competenza dello strumento stesso intervenire su orari e gestione della flotta del TPL, aspetti che sono di esclusiva competenza dell'Agenzia di Bacino. Il gestore del servizio potrà definire in fase di attuazione gli orari di attività della flotta veicolare, riferendosi a quanto lo strumento di Piano fornisce come linee di indirizzo per migliorare il servizio.
6. La proposta di trasferimento del parcheggio è pertinente, ma non accoglibile nell'immediato poiché è attiva una convenzione urbanistica che prevede la realizzazione da parte del Comune di Saronno del parcheggio di via Escrivà de Balaguer. Sarà valutato in una seconda fase, rispetto ai due principali interventi adiacenti (ciclabile di via Varese ed interventi di trasformazione dell'area ex Isotta Fraschini) l'eventuale conversione funzionale dell'area in oggetto trasferendo in altro luogo la previsione del parcheggio. I documenti di Piano, perciò, contemplano una duplice possibilità di insediamento del parcheggio.
7. Considerata l'attinenza della tematica esposta nell'osservazione, si rimanda alla lettura del punto 5 sopra descritto.
8. Si rimanda alla lettura delle controdeduzioni delle osservazioni 2c, 3b e 7b.
9. Le osservazioni proposte sono state recepite all'interno del documento di Piano.
10. Le indicazioni proposte sono state recepite all'interno del documento di VAS.

Sintesi della controdeduzione	PA
Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano	
Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 17-18 ed il documento di VAS.	

Osservazione n° 8

Protocollo Generale n° 2024/7366

ARGOMENTO – ZTL**Contenuto sintetico****MODIFICA VIABILITA' IN ZTL:**

Inversione senso di marcia in via Pasta, creazione di senso unico in via Padre Monti e Tommaseo.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta di modifica alla viabilità è pertinente ma non è giustificata da un obiettivo miglioramento del sistema viario circostante.

Comunque la regolamentazione di dettaglio potrà essere eventualmente rivalutata in seguito alla riorganizzazione generale degli accessi alla ZTL ed all'estensione delle "Zone 30 km/h".

(vedasi controdeduzione all'osservazione 6 punto c ed il capitolo 11.5 della relazione di Piano). In questo frangente appare prematuro accogliere la proposta avanzata.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 9a

Protocollo Generale n° 2024/7386

ARGOMENTO – Sosta

Contenuto sintetico

NUOVO PARCHEGGIO EX CEMSA:

nel PGTU adottato non appare più chiaramente identificato un fabbisogno di sosta né un dimensionamento di massima dell'area di parcheggio. L'intenzione della programmazione in merito appare quindi non chiara, benché si mantenga attivo il perimetro del parcheggio. Lo stato attuale del fabbisogno di sosta a livello urbano, analizzando i dati presenti nel PGTU, non appare particolarmente critico. La zona urbana in cui si trova il parcheggio Ex Cemsa, infatti, presenta un tasso di occupazione medio dei parcheggi complessivamente del 64%, ben lontano dai livelli di saturazione descritti in premessa, cui sembra dover rispondere la previsione del nuovo parcheggio. Si è osservata una consistente disponibilità residua, soprattutto tenendo in considerazione la presenza di alcune aree di sosta oggi scarsamente utilizzate come l'autosilo di Via Milano, il cui scarso utilizzo è probabilmente dovuto alle tariffe di sosta a pagamento troppo alte.

non sussiste uno squilibrio tra domanda e offerta tale da rendere necessaria la realizzazione del nuovo parcheggio Ex Cemsa.

Il parcheggio Ex Cemsa, quindi, oltre a non rispondere a una reale ed effettiva esigenza, dato che si è dimostrato che l'offerta attuale già soddisfa la domanda esistente, ostacola la rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini proposta secondo quegli stessi criteri di sostenibilità ambientale e qualità urbana espressi dagli strumenti urbanistici del Comune di Saronno, incluso il PGTU.

Il progetto di rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini include la realizzazione del parco passante in estensione all'area Ex Cemsa e prevederebbe, quindi, la eliminazione di tre bacini di sosta attuali, oltre alla rimozione dei posti auto lungo Via Varese. Si stima, quindi, la necessità di ricollocazione di circa 330 posti auto. Considerando la disponibilità residua nello stato di fatto della sola sosta per pendolari, pari a 493 posti auto, appare chiaro che l'offerta attuale a livello di quadrante urbano potrebbe riassorbire interamente la ricollocazione della domanda. In particolare, circa 250 posti auto potrebbero essere ricavati da un intervento di efficientamento e miglior sfruttamento dell'autosilo di Via Milano.

L'analisi condotta, tenendo conto anche della futura possibile rimozione di alcune aree di sosta (Ex Cemsa, via Ferrari, via Luini, via Varese) legata alla realizzazione del masterplan Ex Isotta Fraschini secondo la proposta attuale, fa emergere che l'offerta di sosta attualmente disponibile è sufficiente ad ovviare alla riduzione delle aree di sosta, rendendo non necessaria la realizzazione del nuovo parcheggio Ex Cemsa. Si richiede, di stralciare la previsione del parcheggio Ex Cemsa e di conseguenza non identificarne in planimetria l'area di estensione in quanto si ritiene che l'offerta attuale insieme al parcheggio di via Milano risulta essere sufficiente.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione	
<p>La proposta del “nuovo parcheggio ex Cemsas” è pertinente, ma si segnala che è attiva una convenzione urbanistica che prevede la realizzazione da parte del Comune di Saronno del parcheggio di via de Balaguer; pertanto, al momento, è necessario considerare tale area. Tra le soluzioni alternative si ipotizza nel Piano un miglioramento del servizio del parcheggio di via Primo Maggio. L'ipotesi sviluppata all'interno del PGTU è basata sulla previsione dell'indotto dovuto allo sviluppo dell'area Isotta Fraschini e all'eliminazione della parte della sosta su strada di via Varese. (Vedasi anche controdeduzione all'osservazione 7c punto 6).</p>	
Sintesi della controdeduzione	NA
Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano	
<p>Nessuna modifica ai documenti di Piano.</p>	

Osservazione n° 9b

Protocollo Generale n° 2024/7386

ARGOMENTO – Viabilità

Contenuto sintetico

NUOVA VIABILITA' DI PREVISIONE:

1. Isotta Fraschini quartiere car free:

Il progetto di rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini non avrebbe, quindi, alcun beneficio dalla realizzazione di una nuova viabilità in quanto il masterplan si basa sullo sviluppo di una forte connessione pedonale e ciclabile verso la stazione e il centro urbano. Gli indotti veicolari previsti in relazione allo sviluppo dell'area Ex Isotta Fraschini sono molto contenuti, e non richiedono di implementare la viabilità esistente. Si chiede di stralciare la previsione di una viabilità a traffico elevato di connessione tra Via Ferrari e Via Milano e delle due rotatorie previste, e di considerare piuttosto l'asse viario in oggetto come viabilità di quartiere a servizio delle funzioni del progetto di rigenerazione dell'area Ex Isotta Fraschini. Il tratto centrale, adiacente all'edificio c.d. "Cocodrillo" di cui si propone il mantenimento, sarebbe monodirezionale e funzionale all'accesso all'area di nuovo sviluppo, così da evitare l'impatto del traffico di attraversamento e consentire il disegno di uno spazio urbano dotato di percorsi pedonali e ciclabili e verde e alberature al lato della strada. Il tratto finale sarebbe, invece, nuovamente a doppio senso di marcia, così da consentire l'accesso al comparto di nuovo sviluppo anche da Via Milano, oltre che permettere una riconfigurazione dell'accesso all'autosilo esistente, che potrebbe essere disimpegnato innestandosi sulla nuova viabilità interna all'area Ex Isotta Fraschini.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La nuova viabilità ed i suoi collegamenti con la viabilità esistente, pensati e proposti nel PGTU per il comparto in esame che si insedierà, appare funzionale - in questa fase preliminare di sviluppo del Piano attuativo - alle esigenze dello stesso comparto e della collettività proveniente e transitante dall'area sud-ovest del territorio comunale.

La viabilità monodirezionale, proposta nell'ambito dell'osservazione al PGTU, non sembra in linea con l'espansione di un'area di ben 12 ettari che in base al masterplan si avvale in prevalenza di connessioni pedonali e ciclabili, che è vero che conducono verso la stazione e il centro città, ma non sono da sole adeguate a supportare il notevole indotto previsto. Al contrario, una nuova viabilità a doppio senso di circolazione agevolerebbe i movimenti trasversali tra quest'area e le sue future funzioni e il centro città.

Un ulteriore aggiornamento fornito a supporto della proposta di intervento rappresenta una viabilità caratterizzata sostanzialmente da un senso unico alternato, senza dubbio migliorativa rispetto alla prima versione e vantaggiosa rispetto alle esigenze del comparto, ma che ancora non assolve alla necessità di mitigazione degli elevati flussi presenti nell'area circostante.

Al fine di sviluppare un intervento che si armonizzi dal punto di vista trasportistico sia con l'intorno urbano esistente, sia con il nuovo insediamento previsto al confine sud dell'intervento attuativo in oggetto (area Ex Fonderia di Saronno dell'Isotta Fraschini), sarà opportuno un **confronto diretto** attraverso un tavolo tecnico

di lavoro coordinato tra i due principali soggetti attuatori, al fine di individuare una soluzione comune viabilistica che consenta la **permeabilità e lo sviluppo dei collegamenti trasversali all'intera area**, evitando così la formazione di più accessi diretti sulle due viabilità principali di Via Varese e Via Milano e le manovre di potenziale conflitto.

In particolare la soluzione della viabilità a senso unico, come proposta da Saronno Città dei Beni Comuni, potrebbe infine mostrarsi accettabile e non si esclude che una gronda intermedia a cavaliere (del resto prefigurata nella scheda del Documento di Piano dedicata all'ambito ATUab1) tra le proprietà possa consentire la praticabilità di detta soluzione, fatto salvo che ne sia dimostrata l'efficacia in relazione al miglioramento della fluidità del traffico e del grado di sicurezza del sistema cittadino.

Nella fase attuativa del Piano sarà pertanto d'obbligo uno Studio specifico della viabilità da parte del soggetto proponente, con adeguata micro simulazione, che sviluppi un'ipotesi progettuale più puntuale in ordine alla gestione e risoluzione dei nodi viabilistici necessari al corretto inserimento dell'area nel contesto cittadino a sud della ferrovia. Tale Studio è opportuno che sia fondato su valutazioni di interesse generale improntate ai principi di permeabilità/ porosità da e verso il comparto in esame e la città.

In fase di approvazione del PGTU, nelle more di poter disporre degli approfondimenti di cui sopra, non si ritiene di dovere variare la configurazione di progetto adottata e, pertanto, è doveroso respingere l'osservazione del proponente.




Per quanto attiene agli interventi connessi alla mobilità, ricadenti nei punti di approfondimento delle presenti osservazioni al PGTU, analizzando entrambi i Piani per come, allo stato, sono stati presentati ai tavoli tecnici dell'Amministrazione, un'impostazione progettuale coordinata ed omogenea consentirà di giungere a soluzioni tecniche che, sia pur nelle differenti impostazioni urbanistiche ed edilizie dei due Piani attuativi, dovranno sviluppare un'impostazione della viabilità organica - mediante la previsione di nuovi nodi ed aste di collegamento in numero sufficiente a smaltire e diluire la nuova utenza attesa - che possa soddisfare le esigenze di entrambi gli attuatori e che si possa inserire altresì in maniera armonica nel contesto viabilistico comunale, privilegiando i temi specifici e prioritari anche del PGTU, quali la migliore gestione e fluidità della circolazione, la sicurezza stradale, la disponibilità di sosta, nei limiti dei vincoli connessi anche ai progetti in essere, relativi soprattutto alla mobilità dolce (l'inserimento di nuove piste ciclabili).

L'amministrazione comunale di Saronno, in particolare gli uffici tecnici, dovrà fungere da mediatore tecnico affinché si possano conseguire gli obiettivi sopra delineati.

Di seguito, si allega un'ipotesi di layout che include le due proposte allo stato pervenute da entrambi gli attuatori, nonché le ipotesi di possibili nodi di accesso al comparto e possibili viabilità di collegamento interne/esterne allo stesso.



LEGENDA

	Perimetro area ATUab1
	Ipotesi di possibili nodi di accesso alle aree
	Ipotesi di possibili viabilità di collegamento interne/esterne

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 9c

Protocollo Generale n° 2024/7386

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico****ROTATORIE ALLE INTERSEZIONI DELLA NUOVA VIABILITA' AREA EX ISOTTA FRASCHINI:**

Visto il punto 2 nell'intersezione Via Ferrari / Via Balaguer non ci sarebbe più necessità di una rotatoria. Anche il nodo di connessione della nuova viabilità con Via Milano potrebbe essere gestito con una intersezione a T.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Dal punto di vista tecnico si ritiene che, allo stato, in termini di maggiore sicurezza per la gestione della viabilità sia preferibile la configurazione proposta nel Piano rispetto alle intersezioni a T.

Sarà cura semmai del proponente, nella fase di sviluppo del Piano attuativo, delineare una migliore definizione puntuale dei nodi di collegamento della nuova viabilità nell'area Isotta Fraschini con quella esistente.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 9d	
Protocollo Generale n° 2024/7386	
ARGOMENTO – Varie	
Contenuto sintetico	
<p>MODIFICARE IL RAPPORTO AMBIENTALE: Per quanto riguarda parcheggi multipiano 6 piani in area ex Isotta.</p> <p>(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)</p>	
Controdeduzione	
Il parcheggio multipiano, menzionato nell'osservazione, rappresenta un refuso contenuto nel documento di VAS di cui si prende atto e si aggiornano i rispettivi documenti.	
Sintesi della controdeduzione	A
Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano	
Modifica del documento di VAS	

Osservazione n° 10

Protocollo Generale n° 2024/7718

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

VIABILITA' CASSINA FERRARA ZONA VIA TOGLIATTI:

Criticità della proposta aumento del traffico in via Trieste non ci sono marciapiedi, non ridurrebbe il passaggio delle auto di attraversamento per evitare via Larga. Proposta di interrompere il senso unico di via Togliatti con deviazione su via Cefalonia, Trento e poi di nuovo Togliatti fino a via Prampolini.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

In merito all'abbattimento delle barriere architettoniche è stata prevista una sezione dedicata nel PGTU, che affronta la tematica a carattere generale, ma dovrà essere analizzata puntualmente con successivi piani di dettaglio.

Invece, rispetto alla proposta di variazione della viabilità, è stato possibile verificare con l'ausilio del modello di simulazione un peggioramento generale del flusso di traffico su via Bellavita e via Larga, per le quali vie già si riscontrano situazioni di criticità.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 11

Protocollo Generale n° 2024/7726

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

ELIMINAZIONE SEMAFORO IN VIA MIOLA E CON CREAZIONE SENSO UNICO TRA VIA STOPPANI E VIA FRUA crea problema all'uscita dalla via privata via Miola 53/77, incrocio via Frua Stoppani stop e lunghe code di chi deve svoltare verso via Stoppani.

L'osservazione propone in alternativa la creazione di una rotatoria via Miola Brianza Frua.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

L'intervento inserito nel PGTU deriva da un Piano attuativo in corso e previsto all'interno del PGT vigente. È stato verificato, attraverso l'utilizzo del modello di simulazione del traffico veicolare che l'ipotesi di progetto risulta essere valida e garantisce il deflusso veicolare del comparto.

Sarà cura del proponente, nella fase di sviluppo del Piano attuativo, la definizione puntuale del progetto coadiuvata da un'analisi della viabilità e del flusso veicolare del comparto, in funzione alla previsione dell'indotto.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 12

Protocollo Generale n° 2024/7744

ARGOMENTI:

- TPL
- Percorsi sicuri casa-scuola
- Ciclabilità
- Area 30
- Sosta
- Mobilità dolce
- Varie

Contenuto sintetico

L'osservazione n. 12 protocollo Generale n° 2024/7744 coincide con l'osservazione n° 7 Protocollo Generale n° 2024/7744 già argomentata e perciò è inopportuno replicarne la controdeduzione.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Vedasi controdeduzioni dell'osservazione n° 7 Protocollo Generale n° 2024/7744.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Vedasi azioni di modifica dell'osservazione n° 7 Protocollo Generale n° 2024/7744.

Osservazione n° 13a

Protocollo Generale n° 2024/7748

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico****VIABILITA' NORD:**

Si chiede di verificare la possibilità di realizzare un nuovo sottopasso veicolare tramite nuova viabilità che si stacchi direttamente dalla SP30, sfruttando lo spazio che si crea tra la stessa provinciale e la ferrovia laddove queste si separano, tutelando maggiormente l'area residenziale interessata dalla soluzione proposta, con l'obiettivo, inoltre, di creare una connessione dell'agro saronnese alla rete ciclabile del Parco del Lura.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta è tecnicamente condivisibile, ma nei limiti di una più approfondita valutazione da parte dell'Amministrazione comunale che non esclude la necessità di raggiungere accordi di carattere sovracomunale.

Pertanto, in questa fase non può essere formalmente accolta.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 13b

Protocollo Generale n° 2024/7748

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' TRA L'A9 E LA SP 233 CREAZIONE DI SVINCOLO A LIVELLI SFALZATI:

Pur consapevoli che gli interventi proposti possono trascendere i limiti di un PGTU e necessitano di risorse che non possono essere solo a carico dell'Amministrazione Comunale, si ritiene che quelli sopra esposti siano gli unici interventi abilitanti per perseguire realmente gli obiettivi preposti dall'Amministrazione alla base del PGTU e debbano, pertanto, essere quantomeno analizzati e inseriti nel PGTU come scenario a cui tendere nel medio periodo.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta è tecnicamente giustificata, ma come rilevato dallo stesso osservante, in questo momento, travalica gli obiettivi che il PGTU si pone nell'arco della sua validità (due anni). Nel Piano viene riportato lo stato di avanzamento dell'intervento sull'intersezione stradale così come allo stato attuale (per questo si rimanda anche la controdeduzione all'osservazione 7b).

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 13c

Protocollo Generale n° 2024/7748

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico****INTERVENTI CONNESSI ALLA SICUREZZA:**

Nuova viabilità Isotta Fraschini a riduzione del traffico passante per via 1° Maggio che potrebbe essere resa a senso unico come via Caduti della Liberazione.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

A fronte dell'osservazione, è stato possibile verificare mediante il modello di traffico che, le previsioni degli indotti dei nuovi progetti, generano un peggioramento sugli altri assi viari della città. Tuttavia, non essendo in possesso di uno studio di fattibilità tecnico economico dettagliato per l'area Isotta Fraschini, si ritiene di dover mantenere l'attuale configurazione di progetto contenuta nel Piano.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 13d

Protocollo Generale n° 2024/7748

ARGOMENTO – Sosta

Contenuto sintetico

SISTEMA DELLA SOSTA:

1. Compartimentazione della ZPRU;
2. Aumento dei costi sosta vicino ZTL contrari in quanto riduce l'attrazione del centro e delle attività commerciali;
3. Costi sosta non solo in base alla distanza dal centro ma anche rispetto alla distanza dalla stazione;
4. Eliminare la sosta sulla carreggiata negli assi viari principali per aumentare la sicurezza e ampliare i marciapiedi incentivando la sosta nei parcheggi ad area esterni alla carreggiata e mancanza di aree di sosta vicino alle aree centrali non sono individuate.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

1. L'osservazione viene accolta e in merito a ciò si propone la ripartizione del secondo e terzo livello della ZPRU in modo da rendere quanto più omogeneo possibile la suddivisione delle aree interne.
2. La strategia è quella di disincentivare il traffico veicolare nelle zone centrali in favore della mobilità dolce, garantendo di conseguenza anche maggiore sicurezza nei confronti dell'utenza debole. Pertanto, si ritiene di dover mantenere l'attuale configurazione di progetto contenuta nel Piano.
3. In riferimento all'aspetto economico dell'osservazione si accoglie quanto descritto e si suggerisce per Piazza Cadorna un sistema della sosta con tariffazione simile alla ZPRU I per i non residenti, in modo da disincentivare la sosta nelle zone adiacenti alla suddetta piazza e via Diaz. Questa configurazione fungerà da incentivo all'utilizzo del parcheggio ad area vicino alla stazione in via Luini, inoltre sarà possibile sostare in tale area con l'utilizzo del disco orario, favorendo contestualmente il ricambio della sosta.
4. In considerazione degli interventi di riassetto della sosta su strada già previsti all'interno del documento di Piano ed alla configurazione urbanistica del centro urbano già satura, non è stato possibile individuare nuove aree di sosta in tale area, bensì si conferma la scelta di Piano che è orientata a migliorare l'offerta di sosta attuale.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 19 e 21.

Osservazione n° 13e

Protocollo Generale n° 2024/7748

ARGOMENTO – Logistica urbana delle merci

Contenuto sintetico

CITY LOGISTICS:

Contrari agli HUB logistici perché avrebbero effetto negativo sul commercio locale.

Si riterrebbe più funzionale una regolamentazione del traffico commerciale non destinato a servire le aree commerciali, ma alla distribuzione delle consegne degli acquisti via web, la cui incidenza è sempre più destinata ad aumentare; su questa tipologia di traffico bisognerebbe incentivare la consegna in determinati punti strategici della città.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta è tecnicamente accoglibile nei limiti di una valutazione da parte dell'Amministrazione comunale. L'individuazione di ipotetici hub logistici deriva esclusivamente dallo stato di fatto della rete infrastrutturale e degli spazi a disposizione.

La regolamentazione del traffico commerciale è argomento che attiene semmai all'applicazione del Codice della Strada e che può essere adeguatamente trattato a margine del presente documento; il tema specifico non è perfettamente pertinente alla fase di osservazioni al PGTU.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 13f

Protocollo Generale n° 2024/7748

ARGOMENTO – Percorsi sicuri casa-scuola**Contenuto sintetico****STRADE SCOLASTICHE:**

Non inserite nel PGTU. In questi casi, ci aspettiamo che le auto siano allontanate dall'ingresso, soprattutto negli orari di ingresso e uscita, creando un'area dove i ragazzi si possano avvicinare in tutta sicurezza a scuola, marciapiedi di dimensione adeguata, zone a 30 km/h e attraversamenti pedonali rialzati laddove non ci siano spazi per soluzioni più radicali di separazione tra traffico e bambini. Collegato e funzionale ai precedenti, l'estensione di linee pedibus a tutte le scuole elementari, valutando il contributo non solo di volontari e mondo associativo, ma anche di percettori del reddito di cittadinanza e volontari del servizio civile.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si rimanda alla lettura delle controdeduzioni delle osservazioni 2c, 3b e 7b in cui vengono date argomentazioni alla medesima tematica.

Sintesi della controdeduzione

A

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavola 18 e 21.

Osservazione n° 14

Protocollo Generale n° 2024/7749

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico****INTERVENTO IN VIA DALMAZIA:**

1. No stalli di sosta sfalsati per evitare incidenti per riduzione posti auto; richiesta di dissuasori di velocità;
2. Interventi per deflusso delle acque meteoriche.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si riscontra puntualmente rispetto alle proposte formulate:

1. Si accoglie l'osservazione proposta, per cui si inserisce per tutta la lunghezza della strada la riduzione della velocità a 30 km/h, in cui è possibile prevedere opportuni moderatori di velocità.
2. Osservazione non pertinente al PGTU.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavola 18 e 21.

Osservazione n° 15

Protocollo Generale n° 2024/7769

ARGOMENTO – Qualità dell'aria**Contenuto sintetico**

PIANO DI DECENTRAMENTO ANNUALE DELLE GIORNATE DI SFORAMENTO:

1. Zona ecologica domenicale
2. Domeniche ecologiche
3. Zona ad accesso controllato
4. Ecopass ponderato

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Dall'analisi dei dati ambientali emerge che i tassi prevalenti di inquinamento della città, i cui valori registrati sono inferiori alle soglie nazionali annuali, non provengono esclusivamente dalle autovetture ma incide anche l'attività produttiva condotta nel territorio circostante al comune di Saronno nonché l'emissione dovuta dal riscaldamento domestico.

In generale i suggerimenti avanzati con l'osservazione sono prevalentemente estranei agli argomenti propri del PGTU.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 16

Protocollo Generale n° 2024/7771

ARGOMENTO – Viabilità

Contenuto sintetico

VIABILITA' ISOTTA FRASCHINI:

Nuova Viabilità parallela alla ferrovia considerata non funzionale. Si propone una strada di penetrazione tra via Milano e via Varese con relative rotatorie in posizione baricentrica rispetto ai due ambiti di trasformazione urbanistica dell'area ex Isotta Fraschini.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Rispetto ai contenuti di tale osservazione si rimanda alla lettura della controdeduzione dell'osservazione 9b. La proposta descritta nella presente osservazione è quella di realizzare una strada di connessione tra via Varese e via Milano che funga da smistamento est-ovest del flusso veicolare e che sia funzionale al collegamento del comparto con le viabilità principali di Via Varese e Via Milano che lo delimitano; quanto sopra, in relazione alla rilevanza della superficie e alla dimensione dei nuovi insediamenti previsti nell'area. Obiettivo di tale viabilità trasversale sarà quella di evitare la "parcellizzazione" dovuta alle decine di accessi privati che, in caso di mancata realizzazione di tale collegamento, necessariamente dovrebbero essere previsti per scaricare i flussi della nuova utenza insediata.

Gli scriventi redattori del PGTU sono favorevoli a tale nuova viabilità il cui progetto dovrà però necessariamente coordinarsi con quello previsto nel comparto immediatamente più a Nord (area ex Isotta Fraschini); tale nuova previsione non esclude automaticamente la realizzazione della viabilità trasversale parallela alla ferrovia, comunque funzionale alle esigenze dei nuovi insediamenti.

Qualsiasi scelta viabilistica, attualmente in corso di presentazione preliminare all'Amministrazione comunale, dovrà essere supportata da uno studio di viabilità più approfondito da parte del soggetto attuatore, che contempli un'ipotesi più puntuale legata alla gestione e risoluzione dei nodi viari e dei raccordi con il sistema infrastrutturale generale.

L'inserimento del nuovo asse viario intermedio, alternativo alla organizzazione di sistema già prefigurata nel PGTU adottato, così come proposto da Immobiliare GB Saronno, non avrebbe sostanziale impatto nell'ambito del modello di macro-simulazione rappresentando di fatto più una viabilità di distribuzione interna che un'arteria significativa della rete generale, apportando questa nuova bretella un parziale beneficio al solo nodo a rotatoria tra via Varese e via Milano; ciò dovendo mantenere la destra in uscita, in entrambe le viabilità.

Nella fase attuativa del Piano sarà pertanto d'obbligo uno Studio specifico della viabilità da parte del soggetto proponente, con adeguata micro simulazione, che sviluppi un'ipotesi progettuale più puntuale in ordine alla gestione e risoluzione dei nodi viabilistici necessari al corretto inserimento dell'area nel contesto complessivo cittadino a sud della ferrovia. Tale Studio è opportuno che sia fondato su valutazioni di interesse generale improntate ai principi di permeabilità/ porosità da e verso il comparto in esame e la città. In fase di approvazione del PGTU, nelle more di poter disporre degli approfondimenti di cui sopra, non si ritiene di dovere variare la configurazione di progetto adottata e, pertanto, è doveroso respingere

l'osservazione del proponente.




Per quanto attiene agli interventi connessi alla mobilità, ricadenti nei punti di approfondimento delle presenti osservazioni al PGTU, analizzando entrambi i Piani per come, allo stato, sono stati presentati ai tavoli tecnici dell'Amministrazione, un'impostazione progettuale coordinata ed omogenea consentirà di giungere a soluzioni tecniche che, sia pur nelle differenti impostazioni urbanistiche ed edilizie dei due Piani attuativi, dovranno sviluppare un'impostazione della viabilità organica - mediante la previsione di nuovi nodi ed aste di collegamento in numero sufficiente a smaltire e diluire la nuova utenza attesa - che possa soddisfare le esigenze di entrambi gli attuatori e che si possa inserire altresì in maniera armonica nel contesto viabilistico comunale, privilegiando i temi specifici e prioritari anche del PGTU, quali la migliore gestione e fluidità della circolazione, la sicurezza stradale, la disponibilità di sosta, nei limiti dei vincoli connessi anche ai progetti in essere, relativi soprattutto alla mobilità dolce (l'inserimento di nuove piste ciclabili).

L'amministrazione comunale di Saronno, in particolare gli uffici tecnici, dovrà fungere da mediatore tecnico affinché si possano conseguire gli obiettivi sopra delineati.

Di seguito, si allega un'ipotesi di layout che include le due proposte allo stato pervenute da entrambi gli attuatori, nonché le ipotesi di possibili nodi di accesso al comparto e possibili viabilità di collegamento interne/esterne allo stesso.



LEGENDA

	Perimetro area ATUab1
	Ipotesi di possibili nodi di accesso alle aree
	Ipotesi di possibili viabilità di collegamento interne/esterne

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 17

Protocollo Generale n° 2024/7796

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

VIA LEGNANI:

Renderla a senso unico eccetto bici (parcheggio in linea all'allargamento del marciapiede)

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

L'osservazione proposta contempla una soluzione già ipotizzata all'interno della relazione di piano del PGTU.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 18

Protocollo Generale n° 2024/7798

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

VIA SAN GIUSEPPE:

Renderla a senso unico in direzione sud nord via Solferino a corso Italia.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

L'ipotesi di rendere a senso unico via San Giuseppe era già stata avanzata in fase progettuale dal gruppo di lavoro al fine di riorganizzare il comparto della stazione. Tuttavia, dall'analisi del risultato ottenuto dal modello di simulazione, l'intero sistema della viabilità subiva un peggioramento dei flussi veicolari, per cui è stata scartata tale considerazione.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 19

Protocollo Generale n° 2024/7801

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

CAVALCAVIA VIA VOLONTERIO:

Completare il collegamento ciclabile verso il comparto est della città

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si rimanda alla risposta data all'osservazione 2i.

Sintesi della controdeduzione

A

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 17-18-21.

Osservazione n° 20

Protocollo Generale n° 2024/7802

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

VIA LARGA TRA VIA TRENTO E VIA BUSNELLI:

Renderla senso unico in uscita da Saronno deviando il traffico nelle vie limitrofe via Togliatti.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta di rendere a senso unico via Larga tra via Trento e via Busnelli è stata analizzata attraverso il modello di simulazione del traffico veicolare, pertanto, con tale modifica è stato osservato che una parte del sistema della viabilità subisce un peggioramento dei flussi veicolari.

Inoltre, via Togliatti non ha una sezione adeguata ad accogliere il flusso di traffico proveniente da via Larga che andrebbe inevitabilmente a confluire sull'incrocio con via Stoppani, non adeguato che presenterebbe delle criticità per la sua conformazione.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 21

Protocollo Generale n° 2024/7806

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

MODIFICHE ALLA VIABILITA' DEL QUARTIERE PARCO DEGLI ALPINI:

1. No chiusura di via D'Annunzio;
2. No strada Ebis via Randaccio e via Concordia;
3. No all'eliminazione della sosta sulla via san Francesco. Problema da risolvere e non risolto mancanza di stalli di sosta.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si riscontra puntualmente rispetto alle proposte formulate:

1. La proposta di pedonalizzare via D'Annunzio nel tratto antistante la chiesa Sant'Antonio nasce dall'esigenza di allineare tale intervento al Piano Attuativo dell'area dismessa ex Enel (Atub8). Pertanto, non è accoglibile l'osservazione presentata.
2. All'interno del Piano è stato proposto il cambio di funzione stradale per via Randaccio e via Concordia da strada locale a strada Ebis, in quanto migliorerebbero le caratteristiche stradali dal punto di vista della sicurezza stradale. Pertanto, non è accoglibile l'osservazione presentata.
3. L'inserimento degli stalli di sosta in via San Francesco è funzionale a garantire la sicurezza della mobilità dolce, in considerazione dell'inserimento di una pista ciclabile o ciclopedonale. Inoltre, tale viabilità è anche attraversata dal TPL. Pertanto, non è accoglibile l'osservazione presentata.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-15-21.

Osservazione n° 22

Protocollo Generale n° 2024/7940

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico****CONSIDERAZIONI GENERALI:**

1. No alla variazione dei sensi di marcia delle vie Prampolini, Larga e Trieste e al nuovo semaforo. Si alla creazione di dissuasori e restringimento della carreggiata di via Togliatti per creare pista ciclabile fino al cimitero;
2. No alla strada a Nord dell'abitato - ritenendola non giustificabile per costi e benefici
3. No al COLLEGAMENTO TRA VIA MONTE PODGORA E VIA MONTE PASUBIO _ pochi residenti per giustificare un intervento simile.
4. COLLEGAMENTO TRA VIA FERRARIS E VIA LEONARDO DA VINCI
non ha una funzione strategica, sembra inutile , potrebbe poi creare qualche criticità in più all'intersezione con la via Varese, Operazione con esigenza di esproprio su area privata, non essenziale per la viabilità interna al quartiere.
5. No RING IN VIA FRUA-STOPPANI-MIOLA per difficoltà degli attraversamenti pedonali
6. NO ALLA NUOVA STRADA NELLE AREE DISMESSE DELL'ISOTTA _ La nuova via di scorrimento porterebbe via suolo a possibili aree verdi, meglio quindi NON INSERIRLA
Nel PGTU e valutare a progetto ultimato sull'area Isotta, come e se programmare la viabilità interna a questo comparto, senza oggi arrivare a scelte che potrebbero creare conflitti con i progetti in itinere sui tavoli urbanistici.
7. No alla strada di scorrimento nelle aree dismesse della ex Cantoni con una sola corsia a senso unico, evitando proprio di diventare una nuova via di scorrimento sino al parcheggio di piazzale Saragat.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si riscontra puntualmente rispetto alle proposte formulate:

1. A fronte dell'osservazione, è stato possibile verificare mediante il modello di simulazione del traffico veicolare che, con la modifica proposta, l'assetto della rete viaria limitrofa avrebbe un peggioramento. Inoltre, la proposta di Piano prevede l'inserimento di zone 30 caratterizzate da moderatori di traffico, quali i dissuasori di velocità.
2. Si rimanda alla lettura della controdeduzione dell'osservazione 2c.
3. Si rimanda alla lettura della controdeduzione dell'osservazione 2m.
4. Il collegamento tra via Ferraris e via Leonardo da Vinci è utile al miglioramento ed alla fluidificazione della viabilità di via Varese; inoltre funge da bypass tra via Varese e via Parma. Pertanto, non è accoglibile l'osservazione presentata.
5. L'osservazione è pertinente, tuttavia dalla verifica del modello di traffico si osserva un peggioramento sugli assi viari limitrofi.
6. Non accolta, si rimanda alla nota relativa alla controdeduzione all'osservazione 9b.
7. Si segnala che la viabilità in oggetto, a doppio senso di marcia, fa parte dell'esistente progetto di riqualificazione dell'area ex Cantoni, supportata anche dalla simulazione modellistica e non è pertanto accoglibile. Inoltre, il parcheggio nell'area di sosta in piazza Saragat deve essere incentivato in alternativa alle aree di sosta su strada limitrofe al centro, in quanto futuro parcheggio di interscambio.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-14-15.

Osservazione n° 23

Protocollo Generale n° 2024/7942

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico****CONSIDERAZIONI GENERALI:**

1. TAV. 13 CIRCOLAZIONE STRADALE - No al senso unico tra via Miola e Stoppani, per difficoltà di svolta da via Stoppani Miola soprattutto dei mezzi pesanti tipo autobus.
2. In considerazione della recente realizzazione, da parte del Comune di Solaro, della pista ciclabile che costeggia il lato nord della SS527 fino al confine comunale, si ritiene opportuno prevedere la sua prosecuzione sul territorio di Saronno lungo viale Lombardia fino all'incrocio con via Varese.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si riscontra puntualmente rispetto alle proposte formulate:

1. Si rimanda alla lettura della controdeduzione dell'osservazione 11. In merito al transito dei mezzi pesanti si ritiene che la larghezza stradale sia sufficiente a contenerli, in alternativa è possibile considerare la SP31 bis oppure via Frua per raggiungere le aree a sud di Saronno.
2. L'osservazione è pertinente e si accoglie nell'ambito di tale Piano, considerando altresì la criticità dal punto di vista della sicurezza della SS527 (strada di connessione tra Saronno e Solaro, in cui si rilevano elevati flussi veicolari). L'accoglimento della proposta di prolungare la pista ciclabile esistente nel territorio di Solaro fino al territorio di Saronno è subordinata alla progettazione di una pista ciclabile in sede propria.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 17 e 18.

Osservazione n° 24

Protocollo Generale n° 2024/8114

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

Proposta di creare una rotatoria tra via Parma e via Brodolini con collegamento alla via Saronnino di Origgio

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

L'osservazione è tecnicamente accoglibile solo in subordine a un sistema circolatorio da valutarsi con un'ottica sovracomunale.

L'osservazione in questa fase non può essere formalmente accolta.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 25

Protocollo Generale n° 2024/8144

L'osservazione n. 25 protocollo Generale n° 2024/8144 coincide con l'osservazione n° 14 Protocollo Generale n° 2024/7749 già argomentata.

Contenuto sintetico

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Vedasi controdeduzioni dell'osservazione n° 14 Protocollo Generale n° 2024/7749.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Vedasi azioni di modifica dell'osservazione n° 14 Protocollo Generale n° 2024/7749.

Osservazione n° 26

Protocollo Generale n° 2024/8417

ARGOMENTI:

- **Viabilità**
- **Area 30**
- **Ciclabilità**

Contenuto sintetico

1. "V.le della Costituzione": Si conferma l'opportunità del tracciato, meritevole di approfondimento l'ipotesi di un tracciato con pista ciclabile, di calibro non invasivo, con piantumazione anche a schermo di entrambi i lati;
2. Tangenziale Nord: Il tratto iniziale e finale del tracciato proposto potrebbe essere migliorato, aumentando però i tempi di realizzazione e le risorse necessarie, si propone di rinviare alla Variante Generale di PGT attualmente in corso valutazioni definitive circa la sua realizzazione;
3. Parcheggio multipiano retro stazione: proposta Saronno bene Comune potrebbe portare alla chiusura del parcheggio ex Cemsas: Ad esperire tutte le possibili opzioni che consentano di realizzare un parcheggio multipiano in v. Primo Maggio in sostituzione dei due precedentemente citati (ex Cemsas-De Nora e v. Varese) - ad adottare gli atti conseguenti in sede di Variante Generale di PGT e qualora necessario, di modifica della convenzione con il privato, a suo tempo stipulata per la realizzazione del parcheggio allora previsto in zona ex Cemsas-De Nora;
4. ZONA 30: prolungarli nelle aree già previste a 30 in modo da creare zone omogenee;
5. Via Podgora e Pasubio: previsione di collegamento rinviarlo alla eventuale realizzazione della tangenziale Nord se gli interventi fossero collegati;
6. Via Escrivà de Balaguer: doppio senso su tutto il tratto;
7. Via Piave interventi di moderazione della velocità tra via Quasimodo e rotatoria viale Lombardia;
8. Collegamento ciclabile Corso Italia e stazione.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Si riscontra puntualmente rispetto alle proposte formulate:

1. La realizzazione della pista ciclabile è già stata ipotizzata all'interno del PGTU.
2. La proposta è tecnicamente accoglibile tuttavia in merito alla previsione della strada all'interno del PGTU si rimanda a quanto già controdedotto all'osservazione 7c punto 1.
3. Il parcheggio multipiano, menzionato nell'osservazione, rappresenta un refuso contenuto nel documento di VAS di cui si prende atto e si aggiornano i documenti di Piano.
4. L'osservazione è tecnicamente accoglibile.
5. Si rimanda alla lettura della controdeduzione dell'osservazione 2m.
6. L'osservazione è tecnicamente accoglibile.
7. Non è sufficientemente esplicitato l'oggetto dell'osservazione. (Non accoglibile)
8. L'ipotesi di collegamento ciclabile tra Corso Italia e la stazione è già stata inserita all'interno del PGTU.

Sintesi della controdeduzione

PA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 13-15-17-18-21 ed i documenti di VAS.

Osservazione n° 27

Protocollo Generale n° 2024/9765

ARGOMENTO – Ciclabilità**Contenuto sintetico****CICLABILITA':**

Introdurre prolungamento pista ciclabile dal Mc Donald's di Solaro al minigolf.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Dall'analisi della tavola 18 "Mobilità dolce" emerge che l'area prossima al minigolf è inserita nella rete ciclabile comunale saronnese mediante un percorso ciclabile che attraversa il parco di via Petrarca e prosegue con la definizione di una strada urbana ciclabile "Ebis" avente le caratteristiche necessarie per il transito combinato di veicoli e bici.

Inoltre, considerando la criticità dal punto di vista della sicurezza della SS527 (strada di connessione tra Saronno e Solaro, che presenta elevati flussi veicolari), si accoglie la proposta di prolungare la pista ciclabile esistente nel territorio di Solaro fino al territorio di Saronno, progettandola necessariamente in sede propria.

Sintesi della controdeduzione

A

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Aggiornare la relazione di Piano e le Tavole 17 e 18.

Osservazione n° 28

Protocollo Generale n° 2024/9766

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

VIA UNGARETTI:

Pericolosa per mancanza marciapiedi e alto traffico furgoni Amazon.

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

Osservazione non pertinente alle tematiche del PGTU, bensì in linea con studi successivi come lo Studio delle Barriere Architettoniche.

L'osservazione non può essere formalmente accolta.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.

Osservazione n° 29

Protocollo Generale n° 2024/10962

ARGOMENTO – Viabilità**Contenuto sintetico**

SOTTOPASSO VIA PRIMO MAGGIO CONGESTIONATO:

Renderlo a senso unico verso il centro Città portando il senso unico anche su via Caduti Liberazione e fino alla rotatoria via Milano

(Si rimanda all'integrale lettura dell'osservazione pervenuta)

Controdeduzione

La proposta di modifica alla viabilità è pertinente ma non è giustificata da un miglioramento del sistema viario circostante, com'è stato possibile verificare con l'ausilio del modello di simulazione.

Sintesi della controdeduzione

NA

Azione conseguente ed eventuale modifica al Piano

Nessuna modifica ai documenti di Piano.