

SaronnoNews

Le note di Azione Saronno su mobilità e bilancio

Valentina Rizzo · Monday, April 4th, 2022

Riceviamo e pubblichiamo la nota di Azione Saronno.

Il Bilancio Previsionale dovrebbe essere il documento strategico e programmatico di un'Amministrazione. Non per niente è l'unico atto sul quale il Consiglio è chiamato a confermare o meno la sua "fiducia" all'operato del Sindaco. Per questo motivo il Bilancio, così come il Documento Unico di Programmazione, non può e non deve ridursi a un documento tecnico, ma deve esprimere con chiarezza al Consiglio e alla cittadinanza come l'Amministrazione intenda operare nel triennio successivo.

Da questo punto di vista troviamo il documento approvato dal Consiglio Comunale, per il secondo anno consecutivo, deludente. La maggior criticità, a nostro avviso, risiede nel fatto che il DUP è un documento vago, che riporta un elenco di obiettivi astratti elencati in modalità "programma elettorale", privi, in molti casi, del "foglio del come". Spesso si dà rilevanza a interventi poco strategici ("ordinaria manutenzione del parco cestini"?), mentre il riferimento, per esempio, all'"Isotta Fraschini" compare solo 1 volta e incidentalmente.

Per questo motivo, abbiamo deciso di approfondire attentamente vari aspetti di questi documenti, avanzando, come nel nostro stile, anche qualche proposta. Il primo di questi riguarda la mobilità.

Su questo tema, il DUP fornisce qualche elemento di maggior dettaglio rispetto ad altre tematiche. In esso si legge che nel 2022 sarà finalmente redatto il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU); nel frattempo si valuterà l'allargamento della ZTL (non è chiaro in quale direzione, anche considerando il recente rifiuto di valutare questa ipotesi per via Roma), un servizio di car sharing, la revisione del piano della sosta, la realizzazione di nuove ciclabili, l'allargamento della SP527 e, infine, lo spostamento del capolinea del trasporto extraurbano in via 1° Maggio. Non capiamo bene come si tengano queste cose: il PGTU dovrebbe incidere sulle diverse componenti della mobilità in maniera integrata. Se, mentre si redige questo studio, si realizzano interventi "spot", senza un quadro di sistema e senza valutarne prima gli effetti sul contesto complessivo, si rischia di ripetere gli errori del passato, che hanno portato Saronno a essere oggi soffocata dal traffico.

A marzo 2021 e ancora a dicembre, richiamavamo la necessità di un piano integrato di mobilità. Ora che il piano è in programma, riteniamo che sia quella la sede in cui

debbano trovare il giusto inquadramento temi come il piano della sosta, la realizzazione di nuove ciclabili, l'allargamento della ZTL; su questi argomenti siamo disponibili a dare un contributo, purché ci sia occasione di confronto. Ciò non è avvenuto per quanto riguarda via Roma e sembra che non avverrà neppure in merito alla prosecuzione della ciclabile verso Solaro. Su quest'ultimo progetto, per esempio, prendere decisioni prima di conoscere la reale fattibilità della ciclabile sulla ex Saronno-Seregno e i piani definitivi di sviluppo dell'area ex-Parma potrebbe facilmente portare a risultati non ottimali.

Tra le questioni che ci lasciano perplessi, segnaliamo anche il tema della SP527. Se si vuole favorire la mobilità dolce in città, il primo obiettivo deve essere spostare quanto più possibile il traffico di attraversamento nella parte periferica. Intervenire sulla SP527 è fondamentale, ma la soluzione non può essere un mero "allargamento" del tratto all'uscita dell'autostrada, come riportato nel DUP; per sgravare il centro di Saronno dal traffico è indispensabile intervenire drasticamente sulle intersezioni presenti nel territorio comunale, che sono oggi inadeguate, anche valutando, se necessario, soluzioni a livelli sfalsati. Tentare di risolvere la situazione allargando il "tubo" in cui scorre il traffico senza sciogliere al contempo la strozzatura all'intersezione temiamo si riveli inefficace.

Allo stesso modo, riteniamo che si debba allontanare il traffico veicolare dal centro e non gli autobus interurbani, posizione sostenuta tra l'altro anche dal Comitato dei viaggiatori del nodo di Saronno. Suscita in noi, quindi, qualche perplessità la proposta di spostare il capolinea delle linee in via 1° Maggio, col rischio di scoraggiare l'utilizzo del trasporto pubblico per raggiungere la nostra stazione.

Infine, poco o nulla si prevede nel DUP su altri interventi che abbiamo sollecitato nel recente passato per quanto riguarda la messa in sicurezza dei percorsi di accesso alle scuole e l'estensione di linee piedibus. Speriamo che almeno nel PGTU questi interventi trovino spazio, se possibile prima di valutare se, in una realtà di piccole dimensioni come Saronno, abbia senso un servizio di car sharing (immaginiamo non ci si riferisca al già esistente "e-vai"), che anche a Milano ha avuto un buon impatto solo su aree centrali.

Confidiamo, in conclusione, che il percorso di questo PGTU consenta una reale condivisione, almeno con chi – come noi – volentieri desidererebbe collaborare per la città e con i cittadini.

Il responsabile "infrastrutture e mobilità" di Azione per la Provincia di Varese, Fabio Pagani

This entry was posted on Monday, April 4th, 2022 at 11:09 am and is filed under [Varesotto](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

