



VIABILITÀ & TRASPORTI

Una delle risorse più preziose di Saronno è la posizione strategica dal punto di vista della mobilità: nel cuore della rete ferroviaria lombarda, toccata da arterie stradali di primaria importanza, vicina all'aeroporto di Malpensa.

Questa posizione porta ricchezza al nostro territorio ma richiede di governare con intelligenza la mobilità da e verso Saronno, quella di attraversamento e quella interna alla città.

Innanzitutto non si potrà reintrodurre la già inefficace **politica della viabilità** centrata sui 30 km all'ora. Pur senza privilegiare il trasporto con le automobili, occorrerà realizzare un'ordinata ed **armonica coesistenza** tra veicoli, biciclette, pedoni e nuove forme di micromobilità (monopattini, monopattini elettrici, ecc.), con un sano realismo e con il ricorso ai più moderni suggerimenti per una **mobilità sostenibile**. Anziché i 30 all'ora generalizzati, si dovranno separare quanto più possibile i flussi dei diversi mezzi, prevedere velocità ridotte e **interventi mirati a proteggere i punti sensibili**, da presidiare con severità.

Saronno è una città di pianura con un territorio compatto: l'ideale per **favorire l'uso delle biciclette**, valutando l'opportunità di introdurre servizi di "sharing", posando rastrelliere e aumentando i parcheggi per le biciclette stesse, ma soprattutto progettando e realizzando una seria, coerente, efficace rete di percorsi protetti, ossia piste ciclabili ben connesse tra di loro e con quelle che giungono dai Comuni circostanti. Solo in questo modo la bicicletta potrà davvero competere come mezzo di trasporto alternativo. Spezzoni di piste, magari anche mal pavimentate; ostacoli continui; pericolose coesistenze con veicoli a motore (ma pure con i percorsi pedonali): tutto questo concorre a disincentivare e a provocare anche situazioni di pericolosità. Analogamente, anche i percorsi pedonali vanno tutelati. Troppo spesso oggi li vediamo o inesistenti (al massimo una striscia bianca anche lungo strade trafficate) o mal curati.

Tornare alla normalità è avere anche marciapiedi in ordine lungo tutte le vie e non solo in centro: di larghezza adeguata e con un fondo non sconnesso per garantire sicurezza ai nostri passi e a chi spinge una carrozzina o un passeggino.

La viabilità dev'essere al servizio del cittadino, non il contrario. Lo stesso vale anche per il **sistema dei parcheggi**.

Si rende necessario rivedere completamente la pesantissima **politica della sosta** dell'Amministrazione uscente, che ha esteso a dismisura le zone a strisce blu, a pagamento,



GILLI SINDACO

Torniamo alla normalità!



rendendo la sosta costosa e surrettiziamente una delle fonti di principale entrata per il bilancio del Comune (al pari delle contravvenzioni), con il risultato dell'ulteriore allontanamento dei consumatori rispetto al commercio locale.

Per questo, come riconosciuto dall'unanime giurisprudenza (cfr. da ultimo Cassazione, ordinanza n. 15678/2020), in zona contigua a quelle a pagamento si devono **individuare sufficienti aree destinate a parcheggio libero**, a pena di illegittimità dei provvedimenti comunali.

Quindi, dovrà essere rivisto e adattato alle esigenze attuali il piano dei parcheggi e completamente rimodulata la strategia attuata negli ultimi anni.

Per esempio, il parcheggio di piazzale Saragat, nei pressi dell'Ospedale, dovrà tornare, almeno in grossa parte, a un uso a rotazione (zona disco) e non più a pagamento, poiché all'Ospedale si accede non per divertimento, ma per la tutela di un bene di assoluta preminenza qual è la **salute**, sicché è vergognoso che la sosta venga fatta pagare salatamente e che sia, di fatto, disciplinata da *parcheggiatori abusivi* nullafacenti, che vi si sono installati fastidiosi e pericolosi.

Zone a disco e non a pagamento sono un elemento vitale nelle aree prossime al centro per **valorizzare e tutelare** anche il nostro centro commerciale naturale, costituito dal commercio nel **centro storico**.

Quanto alla **viabilità esterna ed intercomunale**, si studieranno soluzioni per evitare effetti negativi su Saronno del traffico in attraversamento, partendo dalla situazione di via Parma dove andranno studiati interventi, soprattutto sulle intersezioni, che fluidifichino il traffico; ciò tenuto conto dell'impatto della *tangenzialina* da Solaro (Cascina Emanuela) alla Pedemontana (Lomazzo) e di quello futuro della *Varesina-bis*, programmate anche per deviare fuori dalla città il traffico in direzione di Monza e della Brianza.

Si dovranno **rivedere le criticità della viabilità locale** disegnata a tavolino dall'Amministrazione uscente, studiando il migliore utilizzo della rete viaria di quartiere, che deve sì tener lontani flussi parassiti di attraversamento ma che **deve essere funzionale per chi abita nella zona**.

Per fare questo daremo la giusta importanza al **confronto con i residenti** il cui parere in questi interventi è fondamentale.

Quanto al **trasporto pubblico**, l'attuale sistema dev'essere rivisto per renderlo più efficiente.

I percorsi delle linee di autobus andranno rivisti rendendo più veloci i collegamenti tra i quartieri residenziali e i principali punti di interesse cittadino.



GILLI SINDACO

Torniamo alla normalità!



Sarà, inoltre, necessario discutere con gli Enti competenti sovraordinati (*in primis* l'Agenda per il Trasporto Pubblico di Como, Lecco e Varese):

- il prolungamento dei servizi urbani di Saronno ai comuni limitrofi per favorire la mobilità pubblica per i *cityuser* di Saronno;
- l'inserimento dei servizi urbani di Saronno nel sistema tariffario integrato di Milano per estendere l'interesse dei servizi urbani anche ai concittadini che si recano in stazione per andare a lavorare a Milano.

Infine, si studieranno soluzioni innovative per le **categorie più deboli** anche valutando apposite convenzioni con gli operatori dei servizi taxi presenti sul nostro territorio (**trasporto a chiamata**).