

COMUNE DI SARONNO

RIUNIONE CONSIGLIO COMUNALE DI MERCOLEDI' 6 DICEMBRE 2017

Oggetto: Richiesta di Consiglio Comunale aperto, ai sensi dell'Art. 32 del vigente Regolamento di Consiglio Comunale sul tema "Ferrovia dismessa Saronno-Seregno, quali prospettive di riuso sostenibile".

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Buonasera a tutti, grazie di essere intervenuti così numerosi, un saluto al signor Sindaco, agli Assessori, ai Consiglieri Comunali e a tutto il pubblico che è presente in sala e che ci segue tramite Radio Orizzonti e tramite il collegamento in streaming con Saronno TV.

Questa sera a Consiglio Comunale aperto, rispetto ai Consigli ordinari ci sono alcune differenze, innanzitutto non è previsto il numero legale e quindi non serve l'appello dei Consiglieri Comunali. Tutti i cittadini presenti possono fare richiesta di intervento come se fossero dei Consiglieri Comunali, pertanto ogni cittadino ne facesse richiesta, ha a disposizione cinque minuti per il primo intervento ed eventualmente, massimo cinque minuti, ed eventualmente tre minuti di replica, ovviamente i cinque minuti sono il tempo massimo, se vogliamo dare più spazio a più cittadini è opportuno limitare quanto possibile la propria esposizione. I cittadini interverranno dalla postazione microfona estrema alla mia destra, che vedete già alzata, quindi la numero 22 lì nell'angolo.

La serata si svolgerà in questo modo, dopo la lettura della richiesta di convocazione del Consiglio Comunale, presentata da 7 Consiglieri Comunali, lascerò la parola all'Assessore Lonardoni per un'introduzione, dopodiché seguirà l'esposizione dei Funzionari del Comune, l'Architetto Gulizia, che esporrà il progetto di ciclo-metropolitana saronnese e dopodiché sarà aperto il dibattito tra i cittadini presenti in sala.

Saronno, 7 dicembre 2017, oggetto: Richiesta di Consiglio

Comunale aperto ai sensi dell'art. 32 del vigente Regolamento di Consiglio Comunale, sul tema "ferrovia dismessa Saronno-Seregno, quali prospettive di riuso sostenibile".

Premesso che in data 6 novembre è stato autorizzato l'avvio del cantiere per l'esecuzione dei lavori di abbattimento degli storici ponti di servizio alla tratta dismessa della ferrovia Saronno-Seregno, situati in Saronno nelle vie Filippo Arena e Don Luigi Monza, l'idea progetto "ciclo-metropolitana saronnese" di cui il Comune di Saronno è capofila e che è risultata assegnataria di un finanziamento all'interno del Bando promosso dal Ministero dell'Ambiente per incentivare percorsi sostenibili, casa-scuola e casa-lavoro, prevede tuttavia l'abbattimento degli storici ponti di via Filippo Arena e Don Luigi Monza, della massicciata e di tutte le strutture di armamento ferroviario, pali, linee elettriche, sistemi di insediamenti eccetera, nonché delle fondamentali opere per la realizzazione della pista ciclopedonale e del parco lineare, con costi in parte a carico del Ministero dell'Ambiente e di Ferrovie Nord Milano. Il Protocollo d'intesa per il riuso sostenibile di questa tratta ferroviaria dismessa, firmato in data 8 marzo 2015 tra i Comuni di Saronno, Solaro, Ceriano Laghetto e di Parchi del Lura e delle Groane, non contemplava alcuna delle opere di demolizione ora previste dall'idea progetto ciclo-metropolitana saronnese. L'idea di procedere alla demolizione dei ponti e allo sbancamento dell'intera massicciata e reti ferroviari per realizzare a piano campagna la pista ciclopedonale ed il parco lineare di connessione alle aree verdi esistenti, ha suscitato la contrarietà degli aderenti a 12 Associazioni saronnesi, firmatari di una lettera aperta indirizzata al Sindaco di Saronno e all'Assessore ai Lavori Pubblici. Tale lettera, inviata tramite Protocollo, forma parte integrante delle motivazioni della presente richiesta di Consiglio Comunale aperto.

I vari iscritti alle Associazioni firmatari della citata lettera aperta al Sindaco e numerosi cittadini, hanno partecipato in data 29 ottobre alla ricognizione presso la massicciata ferroviaria per valutarne le caratteristiche e le possibilità di riutilizzo, manifestando così il proprio interesse per una condivisione pubblica del progetto di riuso.

L'interesse manifestato dalla cittadinanza di Saronno e del

saronnese, è dimostrato anche dall'esito decisamente positivo della petizione on-line denominata "ferma demolizione della storica massicciata ferroviaria ex Saronno-Seregno" che serviva a superare le 2.000 firme in circa 10 giorni. E' in corso tra i cittadini di Saronno anche una raccolta firme per chiedere un Consiglio Comunale aperto sul tema in oggetto, per cui sono state già depositate circa 500 firme ad ulteriore conferma dell'interesse che suscita nella cittadinanza questo tema che unisce sensibilità di tipo affettivo, storico, culturali e di ambiente e paesaggio urbano, ad aspetti di tipo tecnico circa la sicurezza degli utenti della mobilità sostenibile. Non risulta che sia stato ad oggi prodotto o inviato al Ministero un progetto esecutivo a seguito dell'aggiudicazione del Bando citato. E' quindi possibile apportare modifiche anche significative all'idea progetto "ciclo-metropolitana saronnese" nel rispetto delle finalità del Bando e della previsione di tipo economico e finanziario in esso contenute.

Siamo informati che nella giornata del 6 novembre 2017, la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio, Varese, con la sua lettera a Protocollo 13610 ha ordinato l'immediata sospensione dei lavori predetti.

Evidenziato che moltissimi cittadini saronnesi hanno manifestato la volontà di essere informati e parteciparvi circa il destino di un'opera che caratterizzerà in misura significativa il volto di Saronno per gli anni a venire, ritenuto opportuno per tutto sin qui esposto di aprire un confronto tra l'Amministrazione Comunale e l'intera cittadinanza, in cui l'Amministrazione possa illustrare compiutamente le motivazioni della scelta esposta nell'idea progetto "ciclo-metropolitana saronnese" e nel contempo rispondere agli interrogativi e comprendere appieno le motivazioni desiderate dei cittadini in una logica di trasparente confronto, partecipazione e condivisione, per poter poi avviare, sulla scorta di tali informazioni e positivo scambio di idee, la fase esecutiva di un progetto che riguarda un bene comune di grande rilevanza e il futuro assetto ambientale e paesaggistico di una parte importante della città.

Ai sensi e per gli effetti dell'Art. 32, Comma 1c, del vigente Regolamento a Consiglio Comunale, i sottoscritti Consiglieri Comunali chiedono la convocazione del Consiglio Comunale in seduta aperta avente

ad oggetto il seguente argomento: "ferrovia dismessa Saronno-Seregno, quali prospettive di riuso sostenibile", a firma dei Consiglieri Casali, Vanzulli, Licata, Gilardoni, Pagani, Leotta e Bendini.

Terminata la lettura della richiesta di Consiglio Comunale aperto, lascio la parola all'Assessore Lonardoni per la sua illustrazione. Prego.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

Grazie Presidente, buonasera a tutti.

Vedo che la partecipazione è abbastanza numerosa. Il problema è senz'altro un problema sentito dalla città ma sentito in particolar modo anche da me che in qualche modo ho portato avanti questo progetto perché è un progetto che ci credo e ci credo con molta intensità.

Per progetto non intendo il progetto della Greenway che questo è un sottoinsieme del progetto generale, il progetto vero e proprio è il progetto della ciclo-metropolitana saronnese. E' un progetto al quale ci tengo perché è la prima volta che l'Amministrazione Comunale di Saronno alza l'orizzonte dei propri interessi al di là dei confini di Saronno, per coinvolgere le comunità che stanno attorno a Saronno per far sì che Saronno, assieme a queste comunità, comincino a realizzare dei progetti assieme, dei progetti condivisi, comincino a colloquiare su delle problematiche di interesse comune, ma fundamentalmente si riporti in questo progetto la possibilità di rimettere Saronno al centro del territorio, far convergere su Saronno quegli interessi che erano caratterizzati all'inizio del '900 dai trasporti, sia ferroviari, sia stradali, perché non, teniamo presente che lo sviluppo di Saronno è senz'altro dovuto alla presenza delle Ferrovie Nord ma è anche dovuto alla vicinanza delle autostrade e le autostrade dei laghi sono state le prime autostrade in Italia. Credo che questi due elementi siano stati quelli che nel '900 hanno caratterizzato e hanno in qualche modo concretizzato l'insediamento industriale a Saronno.

Ora questi due elementi non sono più sufficienti, o quantomeno, non sono gli unici che possono portare, apportare a Saronno un significativo interesse di centralità. Si è trasformato, quindi, il sistema, dobbiamo reinventare un sistema, dobbiamo portare Saronno a diventare, uso un termine forse inappropriato, ma diventare il centro

commerciale della zona e del territorio del saronnese. Per commerciale intendo un centro di servizi, un centro di attrazione. Noi abbiamo sempre valutato, o quantomeno, in molte occasioni valutato il pendolare come un qualcosa di negativo, come un qualcosa che, come un qualcuno che porta a Saronno una macchina, la lascia sul nostro suolo, occupa del nostro suolo per accedere a un servizio, io sostengo che la negatività, se siamo in grado di trasformarle in opportunità, compiamo assolutamente un passo molto più importante che ottimizzare un'opportunità già esistente, perché passiamo da una negatività a una positività, quindi vuol dire raddoppiare il delta tra da dove partiamo a dove arriviamo.

Evidente che come trasformare un'opportunità del pendolare in, trasformare la negatività del pendolare in opportunità, non è né un singolo progetto ma è un insieme di progetti, quindi bisogna avere ben chiara qual è il riferimento, l'obiettivo che vogliamo raggiungere. Per raggiungere questo obiettivo, evidente, si deve muovere l'aspetto commerciale, si deve muovere l'aspetto urbanistico, si deve muovere, come abbiamo cercato di muovere, anche la mobilità debole, mobilità debole che ci consente di raggiungere due obiettivi, uno, una riduzione dei mezzi, le automobili sulle strade, secondo, quello che, di riflesso e come conseguenza del primo, che è quello dell'inquinamento.

Abbiamo partecipato a questo Bando, abbiamo voluto forzatamente e con tutte le nostre risorse ed energie partecipare a questo Bando ed è stato un Bando non così facile come pensate, perché avevamo pochissimo tempo e dovevamo in qualche modo mettere insieme un progetto che non era quello di una strada o di una pista ciclabile o di un marciapiede o di una piazza, ma era un sistema, quindi trovare, quando definisco progetto ho usato due termini, non abbiamo il progetto della Greenway, ma abbiamo un progetto che deve diventare il progetto dei saronnesi che è quello della ciclo-metropolitana saronnese, questo è quello che credo. Nei particolari, come si svilupperà e come si realizzerà questo progetto, entra tutto nella volontà e nelle capacità di scegliere la soluzione migliore.

Io sono fermamente convinto, scendendo nel particolare e quindi valutando la Greenway, che noi abbiamo poco territorio ancora da utilizzare a Saronno e non dobbiamo sprecarlo. Quindi, l'opportunità che ci si presenta con la Greenway è quella di diamo una risposta alla

mobilità debole, ma diamola nel rispetto e nella possibilità di utilizzare al meglio quel territorio che abbiamo a disposizione.

Questa sera mi sarebbe piaciuto presentare il progetto, personalmente, purtroppo sono reduce da un intervento agli occhi che non mi consente, in questi momenti, in questi giorni, di visualizzare le slide presentate, per cui ho delegato, anche se devo dire con dispiacere, all'Architetto Stevenazzi e all'Architetto Gulizia, di presentare il progetto, scusate il progetto, di presentare la nostra idea, o quantomeno quello che noi riteniamo l'interpretazione più corretta di Greenway e parco lineare. Noi quando parlavamo di Greenway e parliamo di Greenway, parliamo di parco lineare, parliamo di quello che vi facciamo vedere questa sera. Non abbiamo mai parlato e non ci sono documenti ufficiali, da nessuna parte, come qualcuno invece ha fomentato nella cittadinanza che vogliamo fare strade, che vogliamo fare parcheggi, che vogliamo cementificare, questo non l'abbiamo mai detto e non lo abbiamo mai fatto e ve lo dimostriamo stasera con uno sforzo in più, perché pensavamo che anche la cittadinanza avesse interpretato Greenway e parco lineare come lo stavamo interpretando noi. Ci siamo accorti che invece era più facile seminare zizzania che cercare di convergere e aiutare a trovare la soluzione migliore. Vi ringrazio ancora e lascio la parola all'Architetto Stevenazzi, che ringrazio a priori. Direi, vorrei spendere due parole di ringraziamento di un nostro collaboratore e collega che ha realizzato con le poche risorse tecnologiche messe a disposizione dal Comune di Saronno, in termini di tecnologia informatica e che ha potuto realizzare questo video in 3D che fa percepire effettivamente quello che è la nostra intenzione e che fino adesso era difficile trasferirla in quanto in carenza di progetto, però le idee si possono in qualche modo trasformare in film e il film fa percepire quello che intendiamo noi, che intende l'Amministrazione perché Greenway è parco lineare. Grazie ancora, buonasera.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei Assessore Lonardoni, lascio la parola all'Architetto Stevenazzi, prego.

SIG. MASSIMO STEVENAZZI (Architetto)

Devo iniziare con una battuta, dispiace anche a me che non lo presenti l'Assessore perché è un progetto che sente molto e comunque devo dire che l'argomento è interessante anche per noi tecnici perché sviluppa un tema, quello delle ferrovie dimenticate, delle ferrovie dismesse che indubbiamente è interessante. Come abbiamo pensato di trattarlo? Prendo spunto dalle ultime parole dell'Assessore, cioè, o perlomeno, dalle parole di contenuto quando coniugando in concreto, cioè, che cosa significa l'ultimo tratto, 1 chilometro e 400 metri di Saronno-Seregno, significa anche 2 ettari, 2 ettari e mezzo di territorio che oggi sono sostanzialmente dismessi o sottoutilizzati e che invece potrebbero essere, con una certa forse facilità, anche destinati all'uso pubblico e alla fruizione pubblica complessiva.

Abbiamo iniziato, ce l'ho io, scusate ma abbiamo avuto qualche problema tecnico, insomma, pensavamo di avere un computer, dunque, abbiamo iniziato con un'immagine che è riassuntiva della concretezza con cui vogliamo e intendiamo realizzare la cosa, la concretezza è data da due fattori che si sono verificati, due risultati che abbiamo ottenuto nell'anno. Il primo, attraverso un ritrovato rapporto con le ferrovie, la disponibilità da parte di ferrovia a mettere finalmente a disposizione e, anzi, a intervenire a fianco del Comune sulla realizzazione di parte del progetto più generale che poi illustrerà l'Architetto Gulizia, il secondo l'ottenimento, e l'abbiamo già detto, da parte del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, di, e quindi, va beh, Ambiente e tutela del territorio richiama almeno alla memoria l'importanza insomma dell'intervento, che ci ha concesso 1.000.000 di Euro complessivamente, quindi una cifra veramente consistente, di cui 600.000 dal momento che eravamo coordinatori del progetto di 10 Comuni, che poi, va beh, entreremo proprio nel dettaglio, ma questi 600.000 sono destinati proprio alla realizzazione della Greenway, cosa significa? Che di fatto non tutta ma la parte che qui vedete in verde, è sicuramente possibile già renderla fruibile, ora poi sappiamo che la discussione verterà su come renderla fruibile, è l'ipotesi che noi portiamo in discussione evidentemente è quella che già 1 anno fa con il progetto del dicembre-gennaio 2016/2017, portammo poi in una riunione. Per parlare di ferrovie è abbastanza, cioè,

abbiamo trovato abbastanza, come dire, caratteristico, questo è lo schema, cioè, quello che vedete, magari da lontano si vede un po' male, però è lo schema del tracciato, del, come dire, dell'impronta ferroviaria sul territorio di Saronno. In passato, le ferrovie datano, fate conto, tra l'880 e l'890 e sicuramente hanno caratterizzato, come diceva l'Assessore, un pezzo di storia e anche lo sviluppo di Saronno, nell'880, fate conto che qui c'era la tramvia che poi venne destinata a un binario verso Como, la storia si ripete in qualche modo quasi subito dopo l'entrata in esercizio venne spostata all'esterno, fate conto nello spostamento del ramo verso Como in questa posizione, si generò quello che vedete, quella figura sinuosa non è altro che Viale Prealpi, cioè, il Viale Prealpi non era altro che la sede del primo binario della Saronno-Como e di una tramvia, quindi anche qui, in qualche modo, la troviamo molto simile all'operazione che è stata svolta poi qui e che vedremo sulla Saronno-Seregno. Che le ferrovie avessero un impatto e svolgano un servizio importante è evidente, tuttavia negli anni assistiamo a piccole opere, pensate, una volta sola è arretrato, qui non so se abbiamo segnato giusto, questo per la verità abbiamo segnato via Milano, comunque, una volta sola nel '30, è la strada che si è abbassata rispetto alle ferrovie e la ferrovia è rimasta in piano ma nel '90 con il sottopasso, cioè con l'inserimento in trincea della ferrovia verso Novara, si è eliminato, molti di voi lo ricorderanno mentre non ricorderemo nessuno di noi evidentemente la tramvia che andava a Como, ma ci ricorderemo sicuramente del passaggio a livello lungo via Varese, qui con l'eliminazione del passaggio a livello a raso, Ferrovie, in qualche modo ha cercato di mitigare l'impatto, cioè la caratteristica di cesura, di barriera che evidentemente le ferrovie rappresentano. Dicevo, la storia si ripete perché negli anni 2000, e questo è vero che la disponibilità ce l'abbiamo oggi ma le premesse vennero gettate poco dopo il 2000 quando con un finanziamento importante la Saronno-Seregno nel tratto di Saronno, venne deviata sulla stazione di Saronno sud con un intervento anche qui in trincea e anche qui per mitigare, cioè, come dire, la nuova versione delle ferrovie, non dico che arrivano a essere metropolitane ma evidentemente cerano di impattare il meno possibile con il territorio, lasciando scoperto che cosa? Lasciando scoperto proprio un tratto, quello di cui vi dicevo prima, 2 ettari di territorio, 1 chilometro e mezzo se

consideriamo anche i 250 metri su Solaro, in frazione Introini, e quindi un patrimonio, considerato anche l'urbanizzato, voi vedete che Saronno ha una quantità di urbanizzato su 11 chilometri quadrati arriviamo a circa 9 e mezzo, insomma, al 95% se si eccettua il chilometro quadro a nord dell'asta ferroviaria, non a caso e anche per la presenza del radio faro dell'aeroporto, tutto il resto, come vedete, è edificato e il quartiere che va a interessare, perché questo poi ci interessa in dettaglio, il quartiere che va a interessare il nuovo tracciato della Saronno-Seregno di fatto è un continuo che a parte questa frattura presenta un'edificazione assai simile sia nella parte sud che nella parte nord. Queste sono un po' le premesse.

Io adesso, poi, se riusciamo con i nostri potenti mezzi farei partire un video, giusto perché so che tutti la conosciamo però è bene, così, ripassarci in concreto di che cosa parliamo. Non abbiamo fatto volare un drone ma abbiamo messo semplicemente su Google art e ci facciamo un percorso, magari fermandoci ogni tanto perché è abbastanza interessante, fermiamoci, no, dobbiamo comandarlo da qua ma in realtà lo comandiamo a distanza. In questa posizione, ecco, siamo sulla frazione Introini, siamo ai margini, quella è Via Emanuella, se non erro, se ci siamo fermati in tempo, e fate conto che qui la ferrovia è leggermente, probabilmente lo sapete, ma riassumiamocelo insieme, il calibro è 10, 12 metri, cioè il nastro è più ristretto di dove abbiamo rilevato, e è leggermente in trincea, cioè la trincea varia da 80 centimetri, 1 metro, fino a arrivare a zero, più o meno in prossimità della via Emanuella, possiamo andare avanti, poi prosegue per un tratto ancora in leggero interrato fino a sfociare, e qui uno degli elementi, se ci possiamo fermare, uno degli elementi è piuttosto importante, che poi verranno anche meglio ripresi nel discorso che farà Adriana, in via Ungaretti e nella zona fronteggiante esistono due parchi, è un sistema del verde con collegamenti orizzontali che facilmente potrà collegare, per intenderci, alla Regina Pacis e alla zona sportiva. Quindi già qui abbiamo un primo traversante che vale la pena sviluppare. In realtà so benissimo che qui non si pongono problemi perché essendo sostanzialmente a raso non ci sarà il problema di la facciamo sopra, la facciamo sotto, tuttavia è piuttosto interessante capire che già qui ci sono forti possibilità di realizzare questo parco lineare. Andiamo un po' avanti e arriviamo in via Piave, dove evidentemente la via Piave ha

un unico vantaggio che avendo realizzato la tangenziale esterna al territorio di Saronno in lato, in mano est verso Ceriano, la tangenziale realizzata in parte dalla Pedemontana e in parte dal, possiamo andare un po' avanti, e in parte dalla ferrovia proprio, okay, via Piave consideriamo che abbia una leggera diminuzione del traffico, è comunque un via non prettamente residenziale, è comunque una via di attraversamento e tuttavia dovrebbe in parte essere scaricata, d'altro canto, oggi come oggi i binari sono perfetto a raso, vi ricordate che c'era il passaggio a livello. Da qui iniziano gli ultimi 700 metri che poi sono i 700 metri, se non erro, fermiamoci qui un attimo, che sono i 700 metri, se non erro, oggetto di due diverse impostazioni progettuali, sostanzialmente. In questo punto c'è una leggera depressione del terreno, tuttavia è bene considerare che da qui la ferrovia sale in maniera costante, circa l'1, l'1,2% perché il treno non supera... per 1000, scusa, certo, 1,2 per mille, cioè, un metro, no, 1,2%, sì, sì, no avevo detto giusto, scusate, perché? Perché il ponte che vedremo alla fine di questa tratta è a 7 metri e mezzo, cioè è altissimo, quindi da qui si parte con una rampa pressoché costante di circa l'1% e si raggiunge il ponte nella zona che poi vedremo. Qui inizia il rilevato e la sezione cambia, nel senso che qui siamo sui 20 metri di larghezza, larghezza che abbiamo, che troviamo nel primo manufatto in via Don Monza con un manufatto che, va beh, conosciamo, dove addirittura abbiamo l'acquedotto e il gas, che sta, viaggiano in banchina perché sotto avevamo un tubo di fogna e di più le ferrovie non ci facevano fare finché è stata in esercizio. Proseguiamo poi verso Via Reina dove incontriamo questo grande parco che attaccato agli altri 20, 25 metri, evidentemente, costituirebbe un grosso margine, qui abbiamo l'altro ponticello, questo ponticello è molto più stretto, è sui 3 metri di altezza e 3 metri di larghezza, e ha anche un'altezza maggiore, cioè ci sono circa 5 metri. I dislivelli hanno importanza per quello che vedremo dopo, nel senso che raggiungere i 5 metri con le rampe dell'handicappato, o con altri strumenti non perfettamente, con altre esigenze dei non perfettamente abili, evidentemente comporta rampe lunghissime. Da qui invece, da 5 metri, saliamo ai, adesso possiamo andare fino in fondo, ai 7 metri e 50 sulla via Reina, della rotaia, cioè dell'altezza della rotaia, cioè sopra la massicciata, in, va beh, era già andata bene fino adesso per cui non potevamo sperare di

più, della massicciata, sì, sì ma va beh, abbiamo finito, non... ecco, il ponte il ferro invece è rinnovato non ha niente di storico è probabilmente un... così va bene, in questo punto, ecco, in questo punto si crea poi l'altro vero problema, cioè, diciamo la verità, quello che abbiamo visto prima, il finanziamento di cui parliamo e la disponibilità di ferrovie arriva fino a qui, perché poi qui prosegue un secondo lotto oggi non finanziato, quindi quello che abbiamo visto fino adesso è quello che vedremo poi, che presenterà la Adriana, è effettivamente realizzabile. Da qui in poi ci sono ipotesi, evidentemente abbiamo pensato... ma non ci sono al momento i denari. Io lascerei a lei.

SIG.RA ADRIANA GULIZIA (Architetto)

Sì, buonasera, grazie. Ecco, vi presento il Bando Ministeriale. Il Ministero dell'Ambiente, quindi, il Ministero dell'Ambiente aveva come obiettivo quello di ridurre l'inquinamento soprattutto causato dal traffico e in particolare individuato la tratta casa-scuola, casa-lavoro, come quella in cui c'è la maggiore concentrazione di automobili e quindi anche le due tratte su cui intervenire. L'obiettivo era quello di incentivare l'uso dei mezzi pubblici, la bicicletta, il Pedibus, ecco, una cosa importante su cui vorrei farvi concentrare è il fatto che era destinato a 100.000 abitanti, cioè, una popolazione minima di 100.000 abitanti, come voi sapete Saronno ne ha 39.000 e di conseguenza, in un primo momento, mi sono un po' tremati i polsi quando l'Amministrazione mi ha chiesto di poter accedere a questo Bando. Devo dire che poi c'è stata una grande, come dire, un grande lavoro nei confronti di tutti i Comuni limitrofi a Saronno ed è stato talmente interessante per loro poter partecipare a questo progetto che siamo riusciti ad averne anche di più rispetto a quelli che sono proprio gli unici confinanti con Saronno, e poi vedremo quanti.

Il finanziamento era per massimo 1.000.000 di Euro e erano stati stanziati 35.000.000 di Euro, ad oggi, so da fonti del Ministero, che sono stanziati altri 30.000.000 di Euro perché evidentemente è un tema molto importante e quindi sono arrivati addirittura a 60.000.000 di Euro. Con moltissimo orgoglio devo dire che, nonostante 114 siano stati i progetti presentati al Ministero dell'Ambiente e nonostante ne siano

stati finanziati solo 39, noi 11 Comuni, Saronno è arrivata all'undicesimo posto quindi un grandissimo obiettivo e devo dire con grandissimo orgoglio abbiamo raggiunto questo obiettivo.

I Comuni che hanno partecipato, ve li elenco, sono: Saronno, Caronno Pertusella, Ceriano, Cislago, Gerenzano, Origgio, Rovellasca, Rovello Porro, Solaro, Turate e Uboldo, ma abbiamo anche 4 partner molto importanti, il Parco del Lura, la Fondazione Lombardia per l'Ambiente per quello che riguarda tutto l'aspetto ambientale, l'Ordine degli Architetti e Ferrovie Nord con il progetto E-Vai.

Andiamo avanti. Come vedete, da un limite abbiamo cercato di cogliere l'opportunità, anche nel declinare il progetto, perché in fondo la mobilità su questo territorio è molto complessa da gestire, anche perché siamo su tre province e una Città Metropolitana, di conseguenza anche il trasporto su gomma, non è gestito a livello comunale, non è gestito da un unico ente provinciale ma in qualche modo, come dire, c'è una difficoltà sotto questo aspetto. Noi abbiamo cercato di cogliere comunque l'opportunità rispetto a questo che appare un limite e l'idea era quella che questo territorio, che è vissuto invece da queste 140.000 persone in modo superato, in modo che supera i confini territoriali e i confini comunali, ecco, questo progetto vuole essere una risposta di questo territorio alle proprie esigenze di mobilità.

La strategia non poteva che essere quella di andare a dialogare, di attivare delle azioni sinergiche con gli stakeholder, come si chiamano adesso, ma comunque con tutti gli interlocutori che sono presenti sul territorio che si spostano su questo territorio e quindi, ovviamente i Comuni partner, ovviamente i Dirigenti scolastici, perché dobbiamo andare a immaginare la tratta scuola-casa-scuola e ovviamente le realtà produttive del territorio. Quindi, 11 Comuni, le attività produttive e gli Istituti scolastici.

Siamo partiti da ovviamente analizzare quello che è il territorio, abbiamo fatto un'analisi del territorio. Non dimentichiamo che l'Italia sta rischiando un'infrazione europea per l'emissione di NO₂, quei pallini che vedete lì concentrati purtroppo siamo proprio noi, è l'Italia, siamo proprio noi. Il traffico non incide solo sugli NO_x, incide anche sul PM₁₀, sull'ozono, che sono elementi dannosi per l'uomo ma anche sul CO₂ che è un clima alterante. Siamo andati a

verificare qual è il potenziale di trasporto pubblico di questo territorio, di questi 11 Comuni, abbiamo 7 stazioni ferroviarie su tutto il territorio dei 140.000 abitanti e da Saronno passano le principali destinazioni del Nord Italia, si va a Novara, si va a Malpensa, si va a Como, si va a Varese, si va a Milano, quindi si raggiunge molto comodamente tutto il Nord Italia. L'offerta formativa, casa-scuola, Saronno è un punto di attrazione enorme per tutto il territorio, questo in pochissimi metri quadrati, noi abbiamo 9 plessi di secondaria, secondo grado, quindi i ragazzi del liceo vengono qui a Saronno a formarsi dai Comuni limitrofi. Questa slide l'ho voluta mettere perché è un tema che si sta discutendo in questo periodo, i minori sotto i 14 anni da accompagnare a scuola, ma questo crea traffico, questo crea mamme col SUV che accompagnano i ragazzi al liceo.

Ecco qua, se voi vedete invece per quanto riguarda il traffico sul lavoro, Milano è il maggior punto di attrazione. Saronno 39.000 abitanti, 200.000 veicoli che ogni giorno entrano ed escono. E' vero che abbiamo un traffico di attraversamento, questo non c'è dubbio, ma molti entrano ed escono proprio in città.

Il sistema verde. Abbiamo, anche se lo percepite male perché è in giallino, ma andando in macchina noi non lo vediamo ma comunque abbiamo un bel territorio agricolo che ci circonda, questo va valorizzato, va focalizzato, ma non solo, abbiamo 2 parchi, il Parco del Lura che si colloca a nord e a sud, già si congiunge col Parco delle Groane a est, il parco del Ruvereto a ovest, quindi abbiamo un bacino di parchi, deve essere valorizzato.

Io passerei la parola in questo caso all'Assessore Lonardoni, se vuole, o vado avanti io? Okay. Allora, quello che vedete in blu è la pista ciclopedonale che già arriva da Solaro, già realizzata e ci collega con il Parco delle Groane. Ecco in verde invece la nostra Greenway, il tratto dismesso della Saronno-Seregno. Questo è quello che vorremmo fare, l'ipotesi futura, non c'è il finanziamento ma un progetto per arrivare fino in stazione e oltre, verso il polo delle scuole ovviamente c'è. Come vedete si sono accesi in basso un trattino verde e un trattino arancione, sono un ponte sul Lura che è già stato finanziato e verrà realizzato nel prossimo anno e un collegamento per congiungere a livello ciclopedonale verso sud, e poi ci innestiamo in

tutti i sistemi invece di, come vedete, c'è tutto l'arco delle ciclabili più importanti, nelle distrazioni nord-sud ed est-ovest.

Non va avanti? Okay. Ecco, noi abbiamo inteso strutturare questo progetto con tre concetti cardini, che sono l'intermodalità, quindi la facilità di raggiungimento della stazione, la sharing economy, quindi cercare di utilizzare mezzi, sharing, il car sharing, e le infrastrutture, quindi la nostra Greenway.

Qua vedete tutte le azioni di progetto, non è oggi la sede in cui dover, come dire, ampliare questo discorso, però le azioni di progetto che, come vedete, abbiamo schematizzato su quello che è quasi un tracciato metropolitano, quindi ciclo-metropolitano. Ogni stazione sono gli 11 Comuni, ogni Comune vedete quali sono le azioni che andremo a compiere in ognuno dei Comuni. Quindi, il car sharing, buoni mobilità, qualcuno avrà le infrastrutture, poi il portale dell'intermodalità, pedibus, car pooling, formazione ed educazione stradale, uscite didattiche, guida ecologica, manifestazioni e comunicazioni. Quindi è un progetto complesso che ha veramente una serie di attori.

Oggi ci focalizziamo sulle infrastrutture. Il progetto che abbiamo presentato al Ministero è da 2.080.000 Euro, 1.080.000 lo finanziamo noi, 4 Comuni, 4 degli 11 Comuni lo finanziano, con infrastrutture sui propri territori di ciclabili, marciapiedi, percorsi protetti. Questi 4 Comuni sono Caronno, Saronno, Solaro e Uboldo. Ecco la nostra Greenway invece, questa è totalmente finanziata dal Ministero. Il progetto in numeri, come vedete è 2.080.000, 1.000.000 di finanziamento, 300.000 sono le azioni che vi ho elencato in precedenza, 580 per la Greenway, 120 sui due altri Comuni che sono cofinanziatori, il progetto si realizza in 3 anni. Queste sono le procedure, non ve le elencherò tutte se no vi addormentate, però è importante secondo me leggere il grassetto, 2015, Protocollo d'Intesa tra i Comuni di Solaro, Saronno e Ceriano Laghetto, in più i due parchi del Lura e delle Groane, per realizzare le Greenway; nel 2016, Atto di Indirizzo dell'Amministrazione che conferma questa volontà, sempre nel dicembre '16 anche legato al finanziamento ministeriale l'Accordo di Programma tra gli 11 Comuni e 3 partner e poi con il quarto partner, che è le Ferrovie, un accordo di partenariato. Nel 2016 il Ministero dell'Ambiente, come abbiamo visto a dicembre, fa il Bando e nel '17 c'è la graduatoria dove noi risultiamo undicesimi. Nel '17 ancora Ferrovie

si attiva per la demolizione dei ponticelli, il 7 novembre viene protocollata, anche se il 6 è stata spedita ma è stata protocollata il 7 l'atto che blocca la demolizione dei ponticelli dalla Sovrintendenza, tenete conto che però oggi quel tratto dismesso delle ferrovie è di Ferrovie non appartiene al Comune, il 30 di novembre la Sovrintendenza dà notizia dell'avvio di procedura per la dichiarazione dell'interesse culturale ai sensi della Legge 42 del 2004. Al 30 marzo del '18 la scadenza per la conclusione del procedimento.

Vuole dare lei.

SIG. MASSIMO STEVENAZZI (Architetto)

Abbiamo poi predisposto, perché l'avevamo ragionata all'epoca, adesso l'abbiamo un po' schematizzata, i tre possibili scenari che potrebbero formare oggetto della discussione di stasera. Non abbiamo nessuna intenzione di esaurire così l'argomento, però sotto il profilo tecnico abbiamo individuato tre possibili scenari che sono quelli di cui si è parlato e sono quelli che anche all'epoca, cioè circa 1 anno fa, quando l'Amministrazione prese la decisione, erano stati oggetto di valutazione.

Il primo scenario, ovviamente, lo vedete in alto, non so cosa vedete dal fondo ma nessuna modifica, la nessuna modifica ha delle positività evidentemente, il mantenimento integrale della memoria, i costi solo per la manutenzione, una rinaturalizzazione sostanzialmente spontanea e il mantenimento della cesura, cioè il mantenimento della cesura urbana, per la verità nelle nostre schede l'abbiamo riportato sia nei positivi che negativi perché non c'è una vera e propria valutazione tecnica su questo, nel senso che possiamo essere dell'opinione che la cesura, e lo siamo in fondo, che la cesura urbana sia un limite, però c'è anche, o almeno, abbiamo raccolto opinioni in cui la barriera, come dire, strutturale possa in qualche modo preservare il quartiere, quindi l'abbiamo inserito tranquillamente sia tra i meno che i più. Le negatività evidentemente sono nessuna fruibilità, nessuna funzione, manutenzione difficoltosa e costosa, cioè il mantenimento delle scarpate comunque può creare un rischio di degrado e di pericolo e la cesura della continuità urbana che, come vi dicevo, riportiamo pari pari. Nell'ipotesi in quota, abbiamo valutato

come positivi, non ha nessun principio esaustivo eh, cioè, è solo un promemoria che magari può informare la discussione, come positivi il mantenimento della memoria, l'attraversamento in sicurezza per i ciclopedoni in quanto avviene in altezza per la Via Reina e la Don Monza, ovviamente non avviene in altezza per la Via Piave e la Cascina Emanuella, però, e ancora la cesura urbana. Tra le negatività, abbiamo nessuna funzione, nessuna fruibilità, no, scusate, ho letto la riga sopra, il costo più elevato, nel senso che rispetto a fare nulla, cioè il costo della demolizione e ricostruzione nel caso di rifacimento di ponticelli e perdita nella memoria di ponticelli. Questo nell'ipotesi in cui si pensasse comunque di mantenerla in alto ed allargare il passaggio veicolare.

La limitazione della fruizione delle scarpate, difficoltà di realizzazione, doppia pista pedonale, perché dobbiamo tenere conto che nella sezione, forse l'abbiamo ma non so dove, la sezione in sommità della... è una sezione che viaggia col ballast, che sarebbe il cassonetto ferroviario dove sono poggiate le rotaie, viaggia sui 3 metri e la massicciata intorno ai 4 e mezzo, 5, cioè, quindi comunque una misura abbastanza limitata per farci passare due piste, però è fattibile ma con qualche difficoltà, non vorremmo che si arrivasse poi a mettere dei parapetti. Questo andrebbe sviluppato più a livello di progetto che non di sensazione, ovviamente. L'inaccessibilità da Via Don Monza o via Reina, o meglio, l'accessibilità attraverso rampe lunghe, impattanti ed evidentemente onerose, la scarsa fruibilità degli accessi dei 5 parchetti, cioè, i 5 parchetti, i 3 che abbiamo visto a raso non cambia nulla, ma tra Reina, Don Monza, evidentemente non è così semplice scendere o salire, cioè, bisognerebbe fare delle opere. Il restringimento di Via Don Monza che verrebbe mantenuto, i costi da verificare nel senso che dipende, come vi dicevo, dal progetto. Difficoltà di manutenzione per quanto riguarda le scarpate o comunque scarsa fruibilità. In questa ipotesi, nei 700 metri che vanno dalla Piave al ponte, fate conto che ne avremo circa il 33%, cioè 1/3 in altezza, cioè in piano e i 2/3 in scarpata, sono conti evidentemente approssimativi ma danno l'idea, cioè circa 4.000 metri e dispari in piano, cioè fruibili e circa 8.000 sulla scarpata, quindi mi ricollego al discorso iniziale che faceva l'Assessore, cioè è un patrimonio anche in termini di area, cerchiamo di utilizzarla. Non voglio prendere parte

alla discussione, voglio solo schematizzare i concetti principali. Ecco, quando parliamo di scarpata ripida abbiamo qui il nostro Gianluca Moro che ce ne dà un esempio plastico. Ecco, per quanto invece riguarda il parco lineare, a raso, evidentemente noi abbiamo messo i costi finanziati, resta la memoria del tracciato, non così evidentemente la memoria del ponticelli, la facilità del percorso nord-sud, il parco lineare con la connessione di quei 5 spazi verdi che vedevamo e con l'ampiezza di 20 metri, fate conto che lavorando a terra 20 metri rappresentano, per darvi un'idea, più della larghezza di questa sala, comprese le navate, così vi fate un'idea, cioè, quindi, l'ho misurata, è circa 18 metri, quindi, posso sbagliarmi. Ma se vi fate l'idea di calare a terra il rilevato, cioè stiamo parlando di uno spazio così che è lungo 1 chilometro, quasi 1 chilometro perché poi si riduce a 12, è evidentemente uno spazio di grande fruizione. Mettiamo tra i pro e i contro la solita cesura urbana di cui vi dicevo. La perdita del concetto, nei negativi ci sono sicuramente due cose, la perdita del concetto di rilevato e la perdita, l'intersezione con le strade Don Monza e Reina che possono costituire un impedimento alla vita ciclopedonale e andrebbero risolte, comunque sono vie residenziali ma indubbiamente rispetto a passarci sopra è tutta un'altra cosa.

Qui è quello che vi dicevo, il conteggio dei 4.000, gli 8.000, se stiamo sopra o stiamo sotto e non so cos'altro abbiamo. E questa è nelle proporzioni più o meno corrette, cioè nel senso ma comunque non sono accentuate, quello che è la presenza del rilevato nella situazione di Reina e di Don Monza. Non so cos'altro abbiamo. Questo lo lascio a lei.

SIG.RA ADRIANA GULIZIA (Architetto)

Sì, beh, sì ma questa è semplicemente una schematizzazione delle funzioni che possono esserci, quindi il gioco dei bambini, l'area cani della via Petrarca che viene unita per i passeggi, insomma, si può camminare, sedere, leggere il giornale, fare jogging, insomma, è un riassunto delle attività che possono essere fatte se il parco fosse un parco lineare.

Ecco, qua ci sono, sono stati realizzati dei render per esprimere quella che può essere l'idea di trasformazione dalla, senza il rilevato

in un parco lineare. Questo, siamo in Via Filippo Reina, sulla destra c'è il parchetto col boschetto della via Filippo Reina e potrebbe trasformarsi invece, andando in piano, in una serie di funzioni, non prendetela così, cioè, potrebbe essere più sinuoso il percorso, può essere, insomma, ci vuole il progetto, il progetto ad oggi non c'è e verrà realizzato.

SIG. MASSIMO STEVENAZZI (Architetto)

Ecco, poi per finire abbiamo un render, che è quello di cui ci parlava l'Assessore, redatto dal nostro Michele Cutecchia, che non so se è in sala, però è giusto che... non è detto che parli. Ecco, come diceva Adriana, è evidente che non vuole essere un rettilineo così com'è schematizzato, però potrebbe, questo è reale, cioè gli edifici sono stati messi e hanno dimensioni, o almeno, ingombri reali e lì abbiamo tirato dritto proprio perché non è un progetto, però dà l'idea di quella che è la dimensione che si realizza, ed è tutta sostanzialmente pianeggiante. Qui incrociamo la Via Don Monza.

SIG.RA ADRIANA GULIZIA (Architetto)

Questo è il giardinetto di via Filippo Reina.

SIG. MASSIMO STEVENAZZI (Architetto)

E da qui comincia a salire, cominceremo a salire dalla Via Don Monza, una rampa sale e l'altra...

SIG.RA ADRIANA GULIZIA (Architetto)

Resta in piano sostanzialmente.

SIG. MASSIMO STEVENAZZI (Architetto)

... sì, qui si vede che sale ma perché, insomma, non siamo riusciti a abbassarla e scende sulla via Reina. La sezione del ponte è circa 5 metri e 50, probabilmente utili 5 metri, ma qui si trasforma in solo

ciclopeditone perché il passaggio successivo è un po' più complicato, insomma, e non porterebbe comunque a 5 metri di dimensione. Qui torniamo indietro giusto per apprezzare complessivamente la cosa. Va bene.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio gli architetti per l'illustrazione e adesso è aperta la discussione tra il pubblico. Chi ha intenzione di intervenire può alzare la mano. Signor Colombo, prego. Signor Colombo deve recarsi alla postazione che le indica... le ricordo che ha cinque minuti di tempo, prego.

SIG. COLOMBO

Me ne bastano di meno. Buenasera a tutti. Quando si parla da questo posto si corre il rischio di voltare le spalle a qualcuno e quindi, poiché però parlo nei confronti dell'Amministrazione penso di rivolgermi direttamente a loro.

Allora, il mio non è un intervento per proporre una soluzione, perché anche se l'avessi non avrei voglia di darla, di metterla a disposizione, perché è una regola che ho sempre utilizzato di lavorare con le persone con cui mi fido e in questo momento la mia fiducia non è molta. Il dottor Lonardoni, in precedenza, ha parlato di seminare zizzania, mah, è un'opinione, quello che io invece ho visto, e anche prima, ha rimarcato il fatto che tutto a un tratto la gente non fosse più d'accordo, ma per far che sia la gente sia d'accordo occorre informarla e su tutto quello che è accaduto mi sembra che l'informazione sia stata scarsa, mi sembra che segua la regola che più spesso in Italia è quella che il cittadino è un oggetto strano, per parafrasare quello che diceva Oreglio, grande comico, vota e sparisce. Ora, la partecipazione è qualcosa di interessante, questo Consiglio è arrivato perché la popolazione, qualcuno, ha fomentato per far sì che ci fosse, se no non ci sarebbe stato niente. Siamo parlando di un progetto che è sulla carta, stiamo parlando di, non sapendo come, arrivare alla stazione. Io credo che ci siano tanti elementi che avrebbero potuto portare ad una discussione e non a procedere

immediatamente all'abbattimento dei ponticelli e spendere i 580.000 Euro che sono a nostra disposizione per fare movimento terra. Mi sembra un dato interessante. Basta questo, non ci sono altre cose da aggiungere. Se qualcuno vuole replicare, se posso replicare replico, se no.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie signor Colombo, avrà a disposizione altri tre minuti per un'eventuale replica. Adesso può tornare al suo posto, prego. Lascio la parola all'Assessore Lonardoni, prego.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

Non so cosa intenda per informazione. Questa sera l'Architetto Gulizia e l'Architetto Stevenazzi, hanno utilizzato le stesse slide, escluso il filmato, che è stata presentata all'Aldo Moro quando abbiamo presentato il progetto ciclo-metropolitana saronnese. Ha utilizzato le stesse slide che abbiamo proiettato nella Conferenza Stampa, con la quale abbiamo informato la cittadinanza che siamo stati classificati undicesimi su 114 nel Bando nazionale. Io non so cosa intenda per comunicazione e informazione, in ogni caso le ricordo che tutti i martedì e tutti i giovedì io sono a disposizione e molti del territorio, del quartiere di cui stiamo parlando, sono venuti in gruppi di 20, 30, 10, tra mamme, abitanti, a chiedermi informazioni, a chiedermi di modificare la viabilità, a chiedermi di prendere dei provvedimenti. Il provvedimento che avevamo preso e che stava nel progetto, aveva un suo percorso. Il primo percorso, disponibilità di Ferrovie Nord in un ambito di un accordo molto più generale, che stiamo cercando di perfezionare e questo intoppo ci sta creando delle difficoltà, che era quello di abbattere a carico di Ferrovie Nord, perché si erano rese conto che quel sedime dismesso, non più utilizzato, creava un pericolo e creava una difficoltà di viabilità e hanno dato la loro disponibilità nell'ambito dell'accordo generale di abbattere quei ponticelli, allargare le strade e consentirci di valutare come si sarebbe sistemata, adeguata, la viabilità in maniera tale da poter, dopo l'abbattimento dei ponti, prendere quei

provvedimenti che erano necessari per rendere la viabilità fruibile per il quartiere perché l'input poi di progettazione sarebbe stato quello, impedire il traffico di attraversamento e facilitare il traffico locale di quartiere. Questi erano gli obiettivi, questo è quello che abbiamo comunicato, se qualcuno avesse voluto, invece di raccogliere firme, venire in ufficio, l'avrei accolto come ho accolto le mamme che si sono venute a lamentare per raggiungere le scuole elementari e l'asilo di via Don Monza, le quali si sentivano in pericolo nell'attraversamento dei ponticelli e che chiedevano un intervento dell'Amministrazione. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei Assessore Lonardoni. Signor Colombo prego. Ha tre minuti.

SIG. COLOMBO

Mi dispiace che il dottor Lonardoni con la voce che ha a disposizione si sia arrabbiato ma la partecipazione è qualcosa di diverso, non è una roba univoca per cui qualcuno si alza e va nell'ufficio dell'Assessore, è qualche cosa che è un po' più ampio. Le slide che avete presentato, l'ha detto anche lei, l'ha detto, come si chiama, l'Architetto Gulizia, l'ha detto... non sono un progetto, sono un'ipotesi. Se vuole, modestamente, ne posso fare anch'io così come queste. Allora, il punto è, questo è un progetto che riguarda la città di Saronno e che va ben oltre al mandato che avete voi, meritava un'attenzione diversa e una discussione diversa, una partecipazione che non c'è stata. Di chi sia la colpa? Probabilmente dei cittadini che non sono venuti nel suo ufficio, ognuno è libero di interpretare come crede.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Per cortesia, invito il pubblico a non battere le mani perché siamo in un Consiglio Comunale aperto ma non siamo a teatro, grazie. Ha chiesto la parola il signor Sindaco, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Grazie Presidente. Allora, innanzitutto credo che questa Amministrazione non abbia un mandato o abbia un pezzettino di mandato o pezzettini di mandato, questa Amministrazione ha piena facoltà di amministrare la città. Questo Bando tiene conto delle esigenze di più Comuni, di un territorio ampio, per la prima volta credo nella storia di questo Comune siamo capofila di un progetto così importante e questo è un successo che condividiamo con altre 10 Amministrazioni Comunali. Essere arrivati undicesima un Bando nazionale dove all'inizio, quasi come una sfida, abbiamo voluto accettare di partecipare e coinvolgere altri soggetti come le municipalità elencate in precedenza, fa sì di vedere Saronno che esce da quella specie di sonno profondo che ha avuto negli scorsi anni e che ha guardato esclusivamente, si è guardata, da una città che si è guardata addosso, e che con questo Bando dimostra le potenzialità di una città che è capofila nei servizi per i cittadini in un territorio più ampio, città che è capofila ma che purtroppo, a causa della frammentazione dei confini provinciali che divide questi abitanti, fa sì che non esistano dei tavoli istituzionali dove il Comune di Saronno, gli altri Comuni al di là delle province, possono dialogare, se non per iniziative come queste o ai tavoli quelli legati alle partecipate piuttosto che al Consorzio del Parco Lura.

La partecipazione. Allora, i documenti sono documenti pubblici, le Delibere sono, le Delibere di Giunta sono atti pubblici, le comunicazioni stampa vengono fatte regolarmente, se desiderate avere più comunicazione prendo l'impegno di attivarmi da gennaio a trovare soluzione affinché i cittadini, oltre che al sito web del Comune, oltre che la pagina Facebook del Comune dove mettiamo tutte le notizie che diamo alla stampa, trovare altri canali di informazione, magari anche attraverso dei manifesti in città o nei quartieri piuttosto che anche magari con delle lettere ad hoc a seconda delle iniziative. Però non ritengo che questa Amministrazione abbia dei limiti o dei vincoli sui termini e sui progetti che può portare avanti. Tant'è che viene continuamente citata nelle lettere aperte che vengono poi inviate anche al sottoscritto, che il principio di questa iniziativa nasce già dalla precedente Amministrazione, con quel famoso Protocollo d'Intesa tra 4

Comuni, se non erro. Questo progetto coinvolge 11 Comuni, è un ampliamento, sono passi in avanti, è una corsa in avanti. Per partecipare ai bandi non serve un progetto esecutivo, serve l'idea di progetto e una volta che vengono finanziati, allora a quel punto nascono i progetti, quelli che diventano esecutivi. Colombo, non faccia così, guardi, è così, si fa così, nei bandi pubblici è così, non si presentano i progetti esecutivi all'inizio, vengono dopo. E quindi dal punto di vista di vincolo di mandato, io ho pieni, questa Amministrazione, ha piena facoltà, non stiamo andando oltre al mandato o alle nostre competenze.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio il signor Sindaco, signor Barin, prego, può accomodarsi. Le ricordo che ha cinque minuti, il signor Barin ha chiesto di poter accompagnare il proprio intervento con delle immagini, quindi riprocediamo.

SIG. BARIN

Buonasera, partirei dal Power Point che dovrebbe essere già stato caricato. Allora, innanzitutto ringrazio i tecnici che hanno lavorato per riuscire a vincere, di fatto, questo Bando e hanno fatto sicuramente un buon lavoro. L'obiettivo che ho io, le Associazioni che rappresento in questo momento e penso tutti i cittadini, è quello proprio di cercare di fare il lavoro migliore possibile, visto che non è facile avere sempre il milione di Euro da poter spendere per queste importanti opere. Cerco di essere rapidissimo perché avendo cinque minuti non posso dire molto e poi molto, tra l'altro, è già stato detto da chi mi ha preceduto, parlando di vantaggi e svantaggi di una soluzione piuttosto che l'altra. Innanzitutto l'elemento che interessa è la richiesta dei cittadini, 12 Associazioni di Saronno, che oltre a Fiab e Ambiente Saronno Onlus, sono Circolo Culturale Saronnese Tramway, Società Storica Saronnese, Gas Gruppo Acquisto Solidale Uboldo

Saronno, Semplice Terra APS Saronno, Il Sandalo bottega del commercio equo e solidale, Uomo e Territorio Pro Natura, l'Isola che non c'è, Agesci, Acri Saronno e Acri Terra, provincia di Varese, oltre a Italia Nostra, che non è di Saronno ma ha aderito. E' importante questa cosa, se siamo arrivati al fatto di raccogliere firme, sentivo prima, è proprio perché questa lettera nella quale sono state fatte alcune richieste, non è stata, non ha avuto una risposta che noi fino a quel momento, perlomeno, abbiamo avuto dall'Amministrazione, nessuna risposta, quindi i cittadini hanno iniziato a raccogliere informazioni. Perché? Qual è l'obiettivo? L'obiettivo è quello di innanzitutto cercare di, come dicevo prima, raccogliere, arrivare al miglior progetto, quindi, questa presentazione non vuole assolutamente sostituirsi all'attività fatta dai tecnici e non vuole insegnare nulla ai tecnici, ci mancherebbe, è più che altro per poter spingere il dibattito, per far vedere ai cittadini presenti stasera che ci sono soluzioni alternative e secondo noi ovviamente sono anche migliori rispetto a quelle presentate finora.

Quindi, si parla di possibili soluzioni per il tracciato dismesso e il rilevato ferroviario, i ponti e gli arredi. Dobbiamo garantire, questo è l'obiettivo che ci siamo posti, sicurezza pedoni e ciclisti, continuità del percorso ciclopedonale, cioè noi in stazione vogliamo arrivarci, che sia chiaro, e soluzioni alternative per raggiungere la stazione Ferrovia Nord Milano, quindi, cercando di arrivare agli obiettivi del progetto, percorso casa-scuola e casa-lavoro.

Valorizzazione del tracciato nel modo migliore.

Ci sono varie problematiche di sicurezza, che sappiamo essere via Luigi Monza e Via Doberdò e vanno ovviamente affrontate con interventi mirati che non posso io star qui a definire nel dettaglio ma si possono trovare, e poi vediamo anche come, limitazione di velocità per quanto riguarda le aree interessate del quartiere, modifiche di viabilità perché di fatto attualmente in effetti, si è già detto, ci sono problematiche che vanno sicuramente affrontate. Riteniamo che si possano affrontare anche mantenendo la massicciata, tanto per fare un esempio. Quindi, si auspica che il progetto sia elaborato, tra l'altro, il nuovo progetto che noi vorremmo spingere e convincere l'Amministrazione a realizzare, sia elaborato con il supporto degli uffici tecnici comunali, ovviamente, ma anche da professionisti

specializzati. Qui rientra la proposta fatta anche dall'Ordine degli Architetti della Provincia di Varese di un concorso di idee per professionisti in modo tale da poter raggiungere alla soluzione migliore, anche perché di Greenway non tutti sanno tutto, ovviamente.

Ecco, se è possibile adesso farei partire le foto che sono state fatte, che danno un'idea di quali potrebbero essere delle possibili soluzioni per risolvere le criticità già enunciate prima dai tecnici che di fatto si riferiscono alla raggiungibilità di un percorso ciclopedonale sopraelevato. Quindi, queste le abbiamo già visti, salto quelle rapide che sono già state presentate prima, abbiamo, partendo da qui, che questo è il punto in cui finisce l'attuale ciclabile, in questo caso, che proviene da Solaro, questo è il percorso di cui si diceva, questo è il primo punto che è l'attraversamento a raso di Cascina Emanuella, l'idea è di non lasciarla libera ma visto che tra l'altro c'è anche un traffico abbastanza limitato, ma permettere alle biciclette che raggiungono questo punto, la precedenza con, potrebbe essere, qui è descritto, non si legge ma ve lo dico, un semaforo che in qualche modo si attiva nel momento in cui arriva un ciclista, sono sistemi assolutamente già adottati altrove.

Questo è il punto critico, già detto, Via Piave, Via Piave o si lascia così com'è però capite bene che è un problema grosso anche perché qui di auto comunque ne passano parecchie, l'idea è vedere se risparmiando tra virgolette il denaro che non si va a utilizzare per sbancare la massicciata, se si può ricavare o un sottopasso oppure una passerella in altezza in modo tale da saltare questa strada evitando in questo caso un semaforo che se no sarebbe veramente difficile da gestire.

Questo invece è un punto che risulta automaticamente risolto, che è via Don Luigi Monza, in questo punto rimarrebbe il ponticello, come si diceva, si tratta di fare dei percorsi per raggiungere la massicciata, la parte alta, e poi lo vediamo anche come, e questo è analogo il ponte di Via Reina, anche qui si tratta di poter raggiungere, da questo che è il parco di Via Reina, il collegamento, la ciclopedonale rialzata.

Vediamo di, ecco, questa è una vista dall'alto, sono i vari punti che ho indicato finora, sono questi, ripeto, anche qui abbiamo già visto con le slide prima queste immagini, distanza 1,7 chilometri,

allora, questa è un'altra vista da Nord, in questo caso, non cambia nulla, vedete il parco qui di Via Reina e qui il rilevato.

Qui sono i punti, ripetuti, i punti che ho già citato prima visti da questa prospettiva. Qui siamo in zona, qui, via Reina, esattamente, e qui si va verso Via Don Luigi Monza. Ecco, è chiaro che bisogna raggiungere questa area, questa ciclopedonale. Quindi, questa è una zona dove si potrebbe realizzare la rampa di accesso, abbiamo un parco molto ampio con circa 200 metri di dislivello si raggiunge benissimo da Piano Campagna il rilevato, il punto più alto, che sarebbe più basso di 7 metri e mezzo perché togliendo tutta la parte in ballast andremo a ridurre l'altezza, quindi con 200 metri c'è lo spazio da Ponte Reina, scendendo in questa direzione, per raggiungere la ciclopedonale. Altre immagini, cerco di andare più rapido, ecco, questa siamo nella zona via Don Luigi Monza, si vede il ponte, in basso, qui si vede dall'alto, si vede chiaramente il restringimento della, scusate, il restringimento della carreggiata, qui c'è quel tratto che è già stato citato con tubature che permetterebbe di guadagnare 80 centimetri che non sono pochi, se penso che adesso una bicicletta e un'auto, un pedone e un'auto sono piuttosto stretti, qui ci starebbe, quegli 80 centimetri in più per permettere sicuramente, ovviamente meglio se a raso rispetto alla strada, per aumentare la larghezza di questo ponte che è uno dei ponti segnalati come critici da alcuni abitanti del quartiere. Altri abitanti, può fermare, non segnalano tale criticità quindi è anche una questione soggettiva da questo punto di vista.

Qui è il punto in cui siamo in Via Don Luigi Monza dove si potrebbe fare una scala di accesso, si potrebbe pensare che in Via Don Luigi Monza faccio una semplice scala di accesso per pedoni e non per biciclette, è una scelta poi, ripeto, sono ipotesi che vanno valutate anche in base allo sviluppo delle rampe di accesso che si andrebbero a realizzare.

Ecco, questa è una possibile rampa, partendo quindi da Via Filippo Reina, potrebbe andare ben oltre, questo punto potrebbe arrivare fino a questo punto, tenendo conto dell'intero sviluppo di questa tratta, che siamo intorno ai 200 metri, quindi passare per quello che è il parco attuale..

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Signor Barin, siamo a 10 minuti.

SIG. BARIN

Ho finito. Passare per il parco attuale e raggiungere via Don Luigi Monza. Questa è un'altra immagine analoga, qui si tratta di fare delle rampe di uscita eventualmente anche le scalette. Questa è una possibilità di discesa dal Ponte di Via Reina al parco di via Filippo Reina, questa è un'altra che permette di avere uno sviluppo ancora maggiore, potete vedere, questa è un'altra ipotesi. Ecco, questa è interessante, chiaramente dal ponte bisogna raggiungere, ho finito eh, l'ultimo, 30 secondi, dal ponte in ferro devo raggiungere la stazione, ed è l'elemento che forse è mancato finora, questa struttura, questa possibilità di percorso è da valutare se ci sono le pendenze sufficienti, eventualmente si può fare un altro anello in questo senso e passare sotto la ferrovia, da qui siamo in via Morandi potremmo raggiungere quindi rapidamente via Milano da una parte verso il centro, e dall'altra la zona verso Caronno Pertusella. E questa è interessante perché senza diciamo andare a fare l'intervento che ho appena spiegato sotto la ferrovia, si potrebbe arrivare anche a dire benissimo, ci fermiamo al momento con i soldi disponibili nel parco di Via Reina, faccio un percorso che è quello attualmente veicolare per raggiungere vedo via Filippo Reina, via IV Novembre, via Stampa Soncino, questa è via Leopardi, Corso Italia, che dove ovviamente c'è tranquillità, dal punto di vista della viabilità ciclistica, e raggiungo la stazione, inversamente cerco di mantenere il percorso all'interno, sempre, il più possibile all'interno del Corso Italia, via Garibaldi, scendo in via Milano e via IV Novembre e arrivo in questo senso. Chiaramente questa è la soluzione che permette da domani, ipotizzando domani il momento in cui avremo la ciclopedonale realizzata, poter raggiungere la stazione fin tanto che non si penserà ad avere la soluzione, che sarà quella di raggiungere, dal ponte in ferro, Corso Milano, via Milano. Io avrei finito, grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio il signor Barin. Prego. Se ci può dire il suo nome, prego.

SIG. MASSIMO UBOLDI

Buonasera, sono Uboldi Massimo del Movimento 5 Stelle e anche membro della Commissione ai Lavori Pubblici dove Lonardoni ha presentato queste linee guida.

Devo fare un ringraziamento particolare al Presidente della Commissione, Veronesi, che mi ha invitato a venire a questo Consiglio Comunale. La mia reazione a quell'invito, come Movimento 5 Stelle, è la richiesta di convocare urgentemente la Commissione, in particolare sul tracciato Saronno-Seregno. Dico questo perché mi aspettavo che non fossero solo linee guida ma che ci fosse una base progettuale su cui confrontarsi. Questa base progettuale non c'è, nel senso che non c'è un progetto esecutivo e però non c'è un progetto esecutivo e parte l'abbattimento dei ponti. Mi sono fatto una domanda, ma come? Non c'è un progetto, non sappiamo ancora se c'è l'idea di farlo sopra o sotto però Ferrovie Nord Milano ha deciso che quei ponti sono pericolosi o non gli interessano più e noi Comune di Saronno diamo l'autorizzazione per abbattere i ponti. Mah, io penso che prima ci dev'essere un progetto esecutivo per capire bene cosa fare. E qui mi riallaccio ad alcune cose presenti all'interno del Bando Ministeriale, perché il Bando Ministeriale dà dei criteri, 100.000 abitanti, superamento nell'anno del 2015 per un lungo periodo del PM10, accordi territoriali per il contenimento degli inquinanti da fonti mobili nell'anno 2016 con progetti attuativi. Poi ha dei principi, il Bando, percorso casa-scuola, percorso casa-lavoro. Ma dice anche incentivi di scelte alternative all'uso dell'automobile privata col fine da ridurre traffico, inquinanti, sosta presso le scuole e sosta nei luoghi di lavoro. La priorità è la riduzione degli inquinanti atmosferici derivati da fonti mobili. Andiamo avanti. Tutto questo deve essere supportato a Piano mobilità sostenibile, che il Comune di Saronno non ha, Piano urbano della mobilità, che nei documenti presentati al Ministero non c'è, Piano di risanamento e tutela della qualità

dell'aria, che non abbiamo, l'unica cosa che abbiamo è degli accordi territoriali dovuti alle emergenze degli inquinanti atmosferici in particolare PM10. Poi andiamo al finanziamento. Il finanziamento dice testuali parole: verifica, attuazione, progetto e monitoraggio, ivi cui ci deve essere un progetto. Nel monitoraggio dice: obiettivi attesi con riferimento specifico ad azioni progettuali, benefici ambientali, riduzione degli inquinanti, consumo dei carburanti, flusso di traffico e sosta di auto presso scuole e sedi di lavoro, in generale miglioramento delle condizioni della mobilità. Questo è quello che prevede il bando. Qui stasera mi sento parlare di opportunità, è vero, questo bando è un'opportunità per Saronno, come per tutto il territorio, per l'amor del cielo, però quando guardo la presentazione e lì vedo ciclo-metropolitana saronnese, bello, un bel titolo, però dopo vado dentro e vedo tutto quel finanziamento di 1.000.000 di Euro che viene dato dal Ministero quasi 700.000 Euro vengono, no, 580, 580 solo ed esclusivamente per lo sbancamento. A me hanno sempre insegnato che se le parole hanno un senso, Ciclo-metropolitana saronnese vuol dire che i Comuni limitrofi si connettono con la città di Saronno per portare gli studenti nelle scuole in bicicletta e di andare a poter accedere alla stazione per poter andare a lavorare a Milano in bicicletta, mobilità sostenibile. Eh, ma se noi spendiamo tutto per fare lo sbancamento? Come facciamo a connettere con le piste ciclabili che arrivano dai paesi limitrofi? Prima domanda.

Costi e benefici. Io non sono un tecnico, non so dirvi se è meglio sopra o sotto, sottoterra, non lo so, però il buon senso dice se noi abbiamo 580.000 Euro e li spendiamo per fare lo sbancamento e fare una pista ciclabile da 18 metri, dai 15 ai 18 metri, avere un primato in Europa ad avere una pista ciclabile così larga, quello che mi domando è ma non si poteva magari pensare veramente a fare un discorso, un intervento un po' più economico per poi poter connettersi, faccio un esempio, con la pista ciclabile di Ceriano che arriva alla rotonda di Cristallo sulla strada che va in piscina, poi da lì non posso entrare in centro in bicicletta, cosa faccio? Come faccio ad andare a scuola? O da Rovello, Rovellasca-Rovello, che stanno realizzando la pista ciclabile, in collegamento, come fanno ad andare poi nelle nostre scuole? Altro aspetto che mi stavo dimenticando, noi stiamo parlando di 580.000 Euro per lo sbancamento, prima domanda, è stata fatta

un'indagine se ci sono presenti inquinanti, perché andiamo a sbancare 5 metri, degli inquinanti in quella sede che è un'area dismessa, un tracciato dismesso? Dico questo perché mi...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Signor Uboldi, la invito a concludere, prego.

SIG. MASSIMO UBOLDI

Finisco, finisco. Dico questo perché ho una buona memoria, mi ricordo che parecchi anni fa, mi sembra 10 o 15 anni fa, forse anche di più, c'è stato un episodio che, c'è stato un inquinamento da parte di... dovuto ad un utilizzo di un diserbante che si chiama Bromacil che Ferrovie Nord Milano utilizzava da buttare sulle proprie massicciate e c'è stato un Comune qua vicino che ha avuto questo problema e Saronno ha dovuto portare acqua a quel Comune che aveva questo problema, anche idrico, per i propri cittadini, eh, il Bromacil è usato, mi permetta signora Vanzulli, sto parlando di Gerenzano, del suo paese, si ricorderà bene questo episodio, non è un riferimento a lei però lei è di Gerenzano, sa benissimo che cosa è successo, sa benissimo che la causa era l'utilizzo di questo Bromacil, che è una sostanza altamente cancerogena per l'essere umano e questo è un tracciato ferroviario, non so se l'hanno usato, non voglio mettere il dubbio però...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Signor Uboldi, prego.

SIG. MASSIMO UBOLDI

... magari un'indagine di approfondimento va fatto. Questo comporta sicuramente un ulteriore costo, oltre i 580, perché sicuramente andrà conferito in un posto particolare, ivi cui un occhio di attenzione anche a questi aspetti.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie signor Uboldi. Avevo chiesto gentilmente di non applaudire ogni intervento, grazie. Prego signor Guaglianone.

SIG. ROBERTO GUAGLIANONE

Buonasera, Roberto Guaglianone, per l'Associazione Tax Saronno. Ci voleva per l'ennesima volta un Consiglio Comunale aperto, sostenuto da centinaia di cittadini, per riempire una Sala Consiliare regolarmente semivuota, da decenni, in occasione delle principali assemblee cittadini, che sono i Consigli Comunali. E' successo a suo tempo per l'acqua pubblica, è successo per la scuola, più recentemente per il futuro del teatro. Oggi per un tema di tipo ambientale come la Greenway sulla ex Saronno-Seregno. Succede che, quando i cittadini vogliono saperne di più, si organizzano e possono anche ottenere le informazioni che l'Amministrazione Comunale fatica un po' a fornire, non senza problemi per la dovuta trasparenza nei confronti della cittadinanza. Siamo dovuti venire a conoscenza dalla stampa dell'avvenuta conferma del fermo dei lavori e dell'inizio del procedimento di tutela dei manufatti dell'ex Saronno-Seregno e non da chi avendo, forse un po' frettolosamente, deliberato l'iter dei lavori, è stato ricordato anche prima, amministra il territorio in nome e per conto dei cittadini e che questi cittadini dovrebbe avvisare di ogni accadimento legato alla città, magari anche non essendone d'accordo. Un atteggiamento che non aiuta il confronto, che invece stasera c'è stato ed è produttivo perché l'energia della cittadinanza, quando si muovono, producono, su un tema come questo, non c'è stato oggi come il confronto poteva non esserci altre volte, ieri, e c'è stato grazie alla convocazione di un Consiglio Comunale, così come altri ve ne potranno essere domani. Perché? Perché interessano la cittadinanza. Bisogna solo capire se il confronto coi cittadini è nelle corde di chi ci amministra, a meno che non si tratti di quella cosa un po' univoca di cui abbiamo sentito parlare prima in occasione delle risposte date al signor Colombo. Lo dico perché, non so, siamo a metà della consiliatura ormai, più o meno, e questa è passata senza avere praticamente quasi nessuna Commissione Consiliare nominata, comunque poche, se nominate,

scarsamente convocate e le Commissioni Consiliari sono importanti e le sedute delle Commissioni Consiliari sono aperte al pubblico, in veste di uditoro un cittadino ci può partecipare in forma singola o organizzata. Questo infatti è avvenuto nel passato, grazie alla caparbia dei cittadini e delle Associazioni, per esempio sul tema dell'inquinamento idrico dell'area ex Cantoni, per cui la Commissione sull'acqua diede un contributo fondamentale per ottenere che la Conferenza dei Servizi chiedesse imperativamente all'Amministrazione Comunale, l'attuale appena insediata, era luglio 2015, di adottare misure urgenti per fermare l'inquinamento della falda acquifera, ma nessuna barriera idraulica è stata costruita, l'acqua continua a entrare nel circolo del nostro acquedotto in quelle condizioni. Da quel momento nulla più si è saputo della Commissione. Un caso? Sì, secondo noi un caso emblematico da questo punto di vista. Lo dico parlando a nome di un'Associazione, Tax Saronno, che con ogni Amministrazione finora alternatasi al governo della città, si batte per la trasparenza amministrativa, un'Associazione che chiede di applicare strumenti di democrazia partecipativa, ce ne sono ormai in mezza Italia se li si vogliono usare, dal bilancio partecipativo, al coinvolgimento dei cittadini in mille modi, nella decisione su comparti importanti della nostra città. Non basta rispettare le prescrizioni di un P.G.T., peraltro sarebbe da discutere in alcuni aspetti, l'abbiamo fatto a suo tempo, anche con altra Amministrazione che lo approvò, per essere a posto col piano di governo del territorio, bisogna coinvolgere la cittadinanza...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Stiamo parlando della Greenway però, signor Guaglianone, per cortesia.

SIG. ROBERTO GUAGLIANONE

... poi dopo queste osservazioni di metodo, ci arrivo, ci arrivo signor Sindaco, non si preoccupi. Vuol dire che per chiunque governi, l'ascolto della cittadinanza dovrebbe rappresentare un automatismo, quando riguarda argomenti di portata talmente generale da determinare

scelte importanti per il futuro della città e questa di cui si discute stasera è proprio una di quelle. Perché riguarda una scelta precisa sull'impostazione che si vuole dare al nostro territorio, cioè riguarda la scelta tra la salute dei cittadini oppure no, tra l'intendere una città davvero per tutte e per tutti, aumentando la possibilità di fruirla limitando l'uso dell'auto oppure ponendo questa inquinante e apparentemente comoda forma di mobilità davanti ad altre ovviamente chiamate deboli ma in realtà molto più salutari in una Pianura Padana che, come abbiamo visto anche dai vostri grafici e da quelli che ormai sono ufficiali, è altissimamente inquinata.

Abbiamo conferma anche oggi che questo..

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie signor Guaglianone, il suo tempo è scaduto, può accomodarsi al suo posto, prego.

SIG. ROBERTO GUAGLIANONE

Se è possibile ridarmi il microfono. Sappiamo dell'intenzione di far salire 600 firme, il numero di quelle necessarie per la convocazione dei Consigli Comunali, è ovviamente un ostacolo all'avvenimento di serate come questa, ritirate quell'intenzione, perché i cittadini sono una risorsa per questa città, non sono semplici utenti, sono persone con le idee che la città la vivono e hanno voglia di...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Sta continuando ad andare fuori tema signor Guaglianone, la invito ad accomodarsi, buonasera. Ho chiesto al pubblico di non applaudire, grazie mille.

SIG. GIGI BIFFI

Buonasera, Gigi Biffi. Io abito sulla Ferrovia dismessa, credo di

essere l'unico finora che abita per dire che aprendo la finestra, alla bisogna se ho necessità di un sasso lo posso prendere, sono talmente a ridosso che... quindi sono preoccupato per quello che succederà, sopra, sotto, non mi interessa moltissimo, però vorrei capire perché voi non ci avete convocati. Noi, sia quelli che abitano a sinistra che quelli che abitano a destra della Ferrovia, secondo me avrebbero dovuto essere convocati. Un'anticchia di polemica, entrando in questa sala chi abita vicino o nella zona è stato messo da quella parte di là, ma che vuol dire questa cosa? Perché? Cosa significa questo? Per guardarci meglio? Non lo so io.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Continuiamo con lo spettacolo teatrale, grazie eh, signori.

SIG. GIGI BIFFI

Ma credo nella mia vita di aver preso solo una volta gli applausi, oggi, grazie, scusate. Quello che chiedo è di essere messo, di, noi dovremmo essere messi al corrente, visto che poi subiremo, o perché no, vivremo anche meglio perché mica è detto che sia negativa questa cosa, però siate gentili, convocateci, spiegatecelo meglio. Qui abbiamo visto, a parte che nel rendering che ho visto casa mia è sparita, non c'è più, bella la pista, ma la mia casa non c'è più, cioè fatemi capire, c'è Google, c'è tutto, Barin ha fatto una cosa, la sua, lì ho visto casa mia, qui no. C'erano palazzoni pazzeschi. Vi chiedo di essere, noi che abitiamo lì, di essere convocati. Altra piccola cosa, sono tre Amministrazioni che io chiedo, visto che tutti parlano parlo anch'io, di intervenire su quel tratto di marciapiede in Via Piave, tra Via Bainsizza e il passaggio a livello che non c'è più, è una cosa indecente, la gente arriva e deve scendere e rischiare la vita per andare in Via Piave. Grazie e buonasera.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signor Biffi. Prego signora Sala.

SIG.RA MARIA ALBISA SALA

Buonasera, Maria Albisa Sala, leghista dal 1989. Vorrei parlare, scusi...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Scusi signora Sala, la interrompo un attimo, mi perdoni. Sta parlando una signora, sentire queste parolacce con queste offese verso una signora, non sono certo degne di questa sala. Prego.

SIG.RA MARIA ALBISA SALA

Vorrei parlare, allora, al signor Sindaco e ai leghisti del Consiglio Comunale. Il modello della Lega, a cui guardiamo, almeno, io vecchia leghista guardo tutt'ora, è in mezzo alle Alpi e si chiama Svizzera. Signor Sindaco, lei non avrebbe avuto tutte queste critiche se avesse portato a conoscenza, come fanno in Svizzera, anche la panchina che si sposta, la chiedono prima ai cittadini, se va spostata. Lei ha detto che è nei suoi poteri, non lo metto in dubbio, non si sarebbe mica messo nei guai da solo, però, ho sentito dal dottor Lonardoni dire che questo progetto lui ci tiene molto a questo progetto, padronissimo, per lui è un Assessore dei cittadini saronnesi, io capisco che sarà un progetto bellissimo, lo vedo per la prima volta quindi la colpa è mia che non mi sono interessata, però la Lega, questa informazione ai cittadini, è sempre stato uno dei suoi cavalli di battaglia. Grazie e buonasera.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signora Sala. Prego, prego.

SIG.RA ALESSANDRA FERRARIO

Buonasera, sono Alessandra Ferrario e faccio parte di due Associazioni firmatarie, la Fiab e GAS, Gruppi di Acquisto Solidale. Sono proprio pensieri sciolti che ho messo come cittadina rispetto a questa situazione.

Quindi, faccio parte di un GAS di Saronno, che si occupa sì di cibo sano e biologico ma a tutto campo di nuovi stili di vita, compatibili con l'ambiente e con la sopravvivenza del pianeta e dei suoi abitanti. Per questo motivo, una ciclabile che possa collegare la stazione alle abitazioni o ai luoghi di lavoro, è apprezzabile e vitale nella sua funzione. Ho seguito con interesse tutti gli eventi collaterali e sono davvero contenta che la Sovrintendenza abbia bloccato la demolizione della massicciata. Una ciclopedonale a raso è molto pericolosa per tutti, pedoni e ciclisti. Tra le varie iniziative ho partecipato alla serata alla Aldo Moro, due settimane fa, nella quale professori ed Architetti hanno esposto proposte davvero interessanti sul riuso delle Ferrovie dismesse e con ciclabili e ciclopedonali adatti a diversi tipi di utenti, studenti, anziani, famiglie, pendolari, con zone verdi, panchine, arredi urbani e possibilità di scendere e salire dalla stessa attraverso rampe per pedoni e ciclisti. Ci hanno mostrato esempi eccellenti di ciclabili realizzate su ferrovie dismesse in Italia, in Belgio, in Germania, a New York. Mi è sembrato per un momento di essere su un altro pianeta, un altro livello di discussioni di apertura ad un futuro davvero più sostenibile e a misura di tutti, meno inquinamento, meno auto, un riappropriarsi della città, della progettazione, costruzione e condivisione di un bene comune, di uno spazio di aggregazione e di forte utilizzo per le diverse fasce di età.

Questa sera abbiamo ottenuto di intervenire e spero di essere ascoltati, mi auguro sia il primo passo di molti altri nella visione di un progetto partecipato, che sta a cuore ai saronnesi e che vogliono che sia realizzato al meglio. Da ogni parte si sente lo sforzo di ridurre gli impatti ambientali negativi, di garantire spazi verdi lontani da strade, auto e parcheggi, di intervenire in maniera decisa sulla viabilità per renderla più sicura. Questa Amministrazione è intervenuta per togliere il 30 all'ora e riaprire la ZTL, 30 all'ora

deterrente per una circolazione decisamente più pericolosa e pesante. Non vogliamo interventi di questo tipo ma vogliamo iniziare un percorso che ci faccia riflettere e vedere a lungo termine quali sono le conseguenze delle scelte di oggi. Cosa vogliamo consegnare ai nostri figli e nipoti? Un futuro sempre più incanalato nel traffico e nello smog con tutte le conseguenze sulla salute fisica e psichica delle persone che ci abitano? Cosa diremo ai nostri nipoti quando ci chiederanno: "e voi dove eravate?". Ora che i lavori sono stati fermati ed è iniziato un percorso di ulteriore valutazione da parte della Soprintendenza perché non cogliere l'occasione e chiedere ad architetti e tecnici competenti nel settore di partecipare ad un concorso di idee, mettersi ad un tavolo con l'Amministrazione e riprogettare il tutto? Sono iscritta alla Fiab di Saronno e uso la bicicletta nel quotidiano percorso casa-lavoro da sempre, nonostante la viabilità metta davvero a rischio ciclisti e pedoni, ma amo la bicicletta anche per lo svago, il tempo libero, le vacanze e ho modo di apprezzare percorsi sicuri, panoramici, che diverse ciclabili sul territorio nazionale e europeo offrono. Fare una ciclabile richiede competenza tecnica che nasce dall'esperienza e da chi conosce i reali bisogni e esigenze, dobbiamo rivolgerci a chi è competente in materia, sa canalizzare al meglio le risorse. Le Ferrovie Nord avrebbero messo a disposizione 500.000 Euro per l'abbattimento della massicciata, ponte e sovrastrutture, e perché come cittadinanza non chiedere di mettere la stessa somma a disposizione per la costruzione della ciclabile sopra la massicciata? Diventerebbe un fiore all'occhiello oltre che per l'Amministrazione anche per le Ferrovie. Tutta la cittadinanza e la stampa che hanno seguito la vicenda saranno felici di divulgare un esito positivo e costruttivo anziché distruttivo. Dateci risposte propositive, aprite un dialogo costruttivo con la città e chiedete a professionisti competenti di progettare tutto il percorso in sicurezza, potremo così essere tutti orgogliosi di avere contribuito con un tassello importante per la nostra città e per le Amministrazioni limitrofe che vedono le ciclabili realizzate dai loro Comuni finire spesso tristemente proprio all'ingresso di Saronno, creando difficoltà e rischi per ciclisti e pedoni. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signora Ferrario. Ci sono altre richieste di intervento? Paleardi, prego.

SIG. ALBERTO PALEARDI

Buonasera a tutti, Alberto Paleardi cittadino di Saronno. Dunque, io faccio cose di idee, di progetti, di sensazioni. Ritrovo cosa bella che l'Amministrazione sia riuscita ad avere questo finanziamento ma com'è stato bello anche che il Governo ha messo a disposizione questi soldi e non li ha stanziati magari per fare altro, tappare un po' la Pedemontana che è un po' bucata, così. Detto questo, io sono stato un po' assente per quanto concerne lo studio di questa problematica. Quando è iniziato ho guardato un po' su internet, come fanno tutti, e ho trovato una serie di articoli strani che dicevano che c'era una strada, chi ci voleva fare una strada, chi ci vuole fare un posteggio. 1 mese e mezzo fa qualcuno che siede su quei banchi, in strada mi contava 18 passi dicendo: "ci potrebbe starci una strada, la valuteremo successivamente in base alle esigenze dei tecnici per facilitare la viabilità delle persone locali", ora mi compiaccio di sentire finalmente, e mi rifaccio a quello che diceva la signora della Lega prima, chiaramente che questa posizione non è più presente nella progettazione ma questo è grazie a voi che vi siete mobilitati, che siete venuti qua, avete firmato per avere conoscenza e chiarezza. Detto questo, un ultimo passaggio, mi piacerebbe capire quali sono gli ideali che muovono questo progetto? Quello che dovrebbe essere il compito della politica. Un ideale quello, penso condiviso da tutti, da andare a cercare i piccoli ritagli di verde che ancora sussistono in questa città per renderli fruibili ai cittadini e difenderli da una speculazione edilizia che a Saronno ha fatto quello che noi tutti vediamo. Ma ancora, mi aspetterei un altro passaggio e forse la mia posizione è un obiettivo, quello di permettere la fruibilità in sicurezza, una cara parola alla Lega, sicurezza, per far sì che i cittadini possano utilizzare quel pezzo di strada in sicurezza e allora in base all'obiettivo declinare quello che si vuole fare, sbancare non

sbancare, fare attraversare da quattro strade a doppio senso. Questo è il tutto e ringrazio voi che siete venuti, che avete partecipato a una serie di iniziative, avete sottoscritto una richiesta di Consiglio Comunale e siete venuti qua stasera numerosi. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signor Paleardi. Prego.

SIG. RA GIULIA AGLIATA

Sono Giulia Agliata. Un intervento brevissimo, prima di tutto volevo ringraziare l'Assessore Lonardonì perché è riuscito a vedere che i tempi erano maturi per un'esigenza, un'esigenza di Saronno che era quella di non avere strade ma di avere qualcos'altro, il verde. Mi scusi, non sono abituata a parlare. Volevo dire che questo è stata una grossa, mi complimento perché siete stati veramente bravi perché questo bando non era semplice da trovare, neanche Lega Ambiente Lombardia aveva capito, non sapeva dove cercare. Questo va un po' nella direzione di esigenze di tutta una cittadinanza non solo saronnese. Nel 2013 Lega Ambiente ed altre Associazioni del circondario avevano fatto uno studio molto empirico, facendo dei questionari dati agli studenti sull'utilizzo della bicicletta per il percorso casa-scuola, per identificare le difficoltà che gli studenti hanno a raggiungere dai loro paesi il polo saronnese e anche uno studio molto empirico però dell'utilizzo dell'auto o della bicicletta per andare a lavoro. E' risultato che dove c'era una pista ciclabile o comunque un percorso protetto, il numero di biciclette rispetto alle auto in entrata Saronno negli orari di punta, variavano da 17% oppure il mero 2% da Uboldo e Gerenzano, il 17 veniva da Solaro, quella zona lì. Per questo sottolineo il fatto che è molto importante andare verso questa direzione, è proprio una cosa molto giusta ed è per questo che mi chiedo con uno sbancamento di tutta questa massicciata che è obiettivamente, ma adesso magari ci saranno delle altre soluzioni, mi chiedo come arrivare in stazione, mantenendo una certa quota si può pensare di arrivare, di avere un collegamento casa-lavoro, sappiamo benissimo il polo della stazione cos'è per Saronno, altrimenti non

saprei proprio che soluzione trovare alternative, magari voi le avete trovate. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signora Agliata. Signor Rotondi, prego.

SIG. PAOLO ROTONDI

Sì, è già stato detto tutto, volevo solamente fare una domanda. Quando si prevede la presentazione del progetto esecutivo? Visto che non l'abbiamo visto, abbiamo visto un intento, se l'Amministrazione può prendere un impegno in tal senso, visto che c'è tanta gente che è qua ad aspettare, una risposta. Ce lo potete dire? C'è qualcuno che può dircelo di voi? Il resto è già stato detto tutto. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signor Rotondi. Ha chiesto la parola il signor Sindaco, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Grazie Presidente. Signor Rotondi le rispondo proprio in maniera sintetica, ora il futuro di quell'area è in mano alla Sovrintendenza, quindi anche oggi realizzare un progetto esecutivo nell'incognita di sapere se quell'area potrà essere toccata, o meno, diventa un problema anche per lo stesso finanziamento da parte del Ministero, del bando.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie, signor Sindaco. Prego. Signora Casalini, prego.

SIG.RA ELENA CASALINI

Elena Casalini, associazione... (1.52) Saronno. Allora, io credo che il dato più rilevante di questa vicenda e dell'aula così bella affollata di questa sera, sia il fatto che proprio ci sia stata paventata una strada e dei parcheggi. Saronno non ne può più. Credo che il risultato non sia tanto il tecnicismo, di costruire una Greenway piuttosto che sopraelevata o raso eccetera, è sicuramente una questione di costi economici, di bilancio, di opportunità e di utilizzo al meglio di una risorsa scarsa come è ormai il nostro territorio a Saronno. Mi fa piacere che Stevenazzi per la prima volta tu abbia detto che il 95% del nostro territorio urbanizzato, è la prima volta che te lo sento ammettere, visto che il mio 88 me lo sconfessavi, cioè, 95% vuol dire che non abbiamo più nulla. Questo Consiglio Comunale ha approvato il primo Piano di riqualificazione delle aree dismesse al Matteotti l'altra sera, il cui il 50% ottenuto con le firme di tanti cittadini, tanti anni fa, e molti di voi se lo ricorderanno, che è stato poi recepito al Piano Regolatore, questo 50% è diventato il 30 drenante, cosa che già tutti gli Enti coinvolti in sede di redazione di rinnovo del Piano Regolatore avevano fatto notare che Saronno non è più in grado di sopportare altro cemento, altro comunque copertura di suolo. Questo lo dico perché non è possibile continuare senza delle garanzie, anche in questo senso. Cioè, se il timore, il giusto timore, non solo dei cittadini, è che lì possa arrivarci una strada o altri parcheggi, è necessario che si faccia finalmente magari una variante a favore del territorio e non a detrimento come sono sempre state le varianti, allora lì, se avrete la cattiva intenzione di farla a raso, fate delle varianti che vincolino finalmente le parti a non edificare, urbanizzare l'aria adiacente. Ve lo chiedo come impegno a non costruire una strada, a mettere dei vincoli urbanistici che non prendano in giro la popolazione, perché non ne possiamo più, okay? Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signora Casalini, ha chiesto la parola il signor

Sindaco, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Allora, io continuo a sentire una serie di contraddizioni da parte anche di chi ha firmato la famosa lettera aperta. E' anche, ve lo dico, sgradevole ricevere lettere che nel momento in cui le trovo sulla scrivania sono già state pubblicate sulla stampa e quindi diventa anche un rapporto difficile poi da gestire perché lo trovo scorretto. Se si vuole intervenire sulla stampa si intervenga sulla stampa, se mi si vuole scrivere, si vuole un incontro, le porte sono sempre state aperte a tutti. Tant'è che, tra Via Reina, Via Don Monza, Via Doberdò, Via San Michele, penso che tra il sottoscritto, tra l'Assessore Lonardoni, tra i Consiglieri Comunali, abbiamo ricevuto, abbiamo ricevuto negli anni diversi, diverse rappresentanze di cittadini che hanno esternato una serie di difficoltà legate alla viabilità pedonale, per ciclisti e per automobilisti. Quindi la questione del ponticelli, tiene conto delle necessità di chi vive in quell'area, che ha una serie di difficoltà quotidiana, una serie di difficoltà quotidiane a vivere in quel luogo, ad attraversare quel ponticelli. Chi è presente dice che non è vero, chi è venuto negli uffici e ha chiesto appuntamento ha chiesto degli interventi. Dopodiché mi suona ancora particolarmente strano vedere proposte da chi di ambiente si occupa, che anziché vedere forse per la prima volta, una delle poche volte, smontare pezzi di città urbanizzata, smontare mattoni e fare erba, trovare chi vuole fare rampe aggiuntive, proposte che arrivano da studi, da esercizi didattici di universitari per fare rampe aggiuntive su dei pezzi di verde e quindi per poter garantire ai ciclisti che da Solaro vogliono arrivare fino in Stazione a Saronno, andare in sopraelevata. L'obiettivo di questa Amministrazione è quello di poter realizzare una Greenway che è una cosa diversa dalla High Line, un conto è parlare di strada a raso a verde che unisce diversi giardini, altra cosa è parlare di una sopraelevata che comunque non realizza l'unione di quei giardini. Quando si parla di una larghezza di quell'area, che va dai 10 ai 20 metri, i tecnici mi spiegano che 20 metri sono praticamente bosco urbano? La larghezza minima per il bosco urbano sono 20 metri. Allora, questa è l'Amministrazione che ha fatto partire tre bonifiche, in tre

aree dismesse, ed è l'Amministrazione che sta levando, o che almeno stava provando a levare dei mattoni, per risolvere le esigenze della viabilità di un quartiere, tutelando gli abitanti di quel quartiere, perché poi, signori, c'è chi quel problema non lo vive ma c'è chi il problema lo vive. Io mi ritrovo ad abitare in una via che è stata per l'ennesima volta ristretta e la viabilità è un problema e dove i ciclisti fanno ancora più fatica a passare ed è Via Varese.

Bisogna riuscire a coniugare le diverse esigenze dei cittadini e della città, quello che per ognuno di noi può essere la priorità, può darsi che sia all'ultimo posto delle priorità del nostro vicino di casa. Guardi, sono 2 anni che abbiamo persone che ci chiedono di cambiare la viabilità su quel quartiere e sono 2 anni che attendono l'intervento sui ponticelli, perché ai cittadini che si sono rivolti a noi, di quell'area, abbiamo detto: "verifichiamo come potrà cambiare il traffico e la facilità di utilizzo di quelle strade per pedoni, ciclisti e automobilisti potendo abbattere ponticelli e allargare il piano stradale", quindi, quello è un'operazione in attesa di capire come si sarebbe sviluppato poter verificare quale studio fare su quel quartiere, che è molto più ampio della questione di via Reina, Via Don Monza, per tutta la viabilità dell'area.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio il signor Sindaco, ha chiesto la parola per il secondo intervento, di tre minuti al massimo, la signora Agliata, prego.

SIG.RA GIULIA AGLIATA

Sarò molto breve. Mi spiace sentire dire che è stata una mossa politica l'aver scritto una lettera perché io, a nome di Ambiente Saronno, ho chiesto un colloquio con lei, signor Sindaco, per tre settimane e poi è partita la lettera. Mi spiace. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie signora Agliata, lascio la parola al signor Sindaco, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Signora Agliata, guardi, quando i cittadini chiedono appuntamento, chiedo sempre la cortesia di sapere qual è il motivo e l'argomento dell'appuntamento, se sono questioni di natura legata alle deleghe degli Assessori chiedo cortesemente che l'appuntamento possa essere preso con gli Assessori, perché se il problema lo possono risolvere gli Assessori delegati credo che sia un vantaggio per tutti e che tagli i tempi, come dire, riduca i tempi per tutti. Quindi, le assicuro che spesso e volentieri persone anche senza appuntamento che passano in Comune, i cinque minuti, dieci minuti ci sono sempre per tutti. Mi spiace per il suo caso, ma io non ho detto che è stata una mossa politica, da parte sua da parte di chi, ho detto che è sgradevole ricevere lettere quando sono già state inviate alla stampa. Credo che questo possa essere comprensibile da parte di tutti.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie signor Sindaco, prego.

SIG. MASSIMO VERGA

Buonasera, io sono Massimo Verga, un cittadino che abita vicino ai ponticelli. Non volevo intervenire perché in realtà secondo me avevano già detto tanto gli altri di quello che pensavo io, però sinceramente mi dà fastidio sentire quello che ha detto il Sindaco, perché secondo me mi sembra proprio una mancanza di rispetto. Ora, il problema dei cittadini del quartiere esiste, io ho partecipato a un incontro di cittadini di quartiere settimana scorsa, lunedì 26, e sono stato il primo, ed erano presenti gli altri, a dire che massimo rispetto per le problematiche di tutti, c'era anche qualche cittadino della zona che segnalava problematiche e io assolutamente dico massimo rispetto, però non mi posso sentir dire da un Sindaco che arrivano le richieste da parte di chi si lamenta, ma, scusi, io devo venire a fare la richiesta di mantenere tutto com'è? Ma quante volte riceve una richiesta di mantenere tutto com'è? Lei riceverà le richieste di chi

vuole qualcosa che venga cambiato, io le assicuro, sono certo, che, probabilmente 50 e 50, però io non vedo tutto questo problematica del quartiere che viene scritto non passano ambulanze, vi assicuro che non muore nessuno al di là del quartiere perché non arrivano le ambulanze, arrivano ambulanze, arrivano camper, parcheggiati costantemente, arrivano Vigili del Fuoco, arriva qualunque mezzo di soccorso e non di soccorso. Ieri sera c'era un camion che era un bilico, che è arrivato di fianco a casa nostra. Per cui, cioè, vi assicuro che questo problema non c'è. Ora, faccio riferimento a qualcosa che ha detto anche l'Assessore Lonardoni, ha parlato di Saronno come riferimento commerciale, punto attrattivo, trasformare le negatività in opportunità, cogliere un'opportunità, ma questo cosa c'entra col farla sopraelevata o non sopraelevata la Greenway? Può essere un'opportunità lo stesso, sopra o sotto, indipendentemente. Ha parlato di fomentare zizzania, questo è già stato citato. Poi ho sentito parole come soluzione migliore, interpretazione più corretta, speravamo che la cittadinanza avesse interpretato la Greenway come noi, si è parlato con gli stakeholder, i cittadini sono gli stakeholder del Comune, i cittadini sono gli stakeholder del Comune ricordatevelo, quindi dovevate parlare anche con noi, non l'avete fatto se non, mi viene detto, a febbraio dell'anno scorso? Nel frattempo è stato approvato un Bando, forse da febbraio al novembre, dicembre come siamo adesso magari un incontro... però forse questa è l'occasione, adesso onestamente anch'io sono molto incavolato però credo che questa sia un'ottima occasione, cioè io lo vedo come un punto di apertura, vi faccio i complimenti per aver proposto questo Consiglio, un po' venuto da noi, però in qualche modo lo vedo come un punto di partenza. Collegamento con stazione. Se non facciamo il collegamento con la stazione dov'è il collegamento col lavoro? Il lavoro di tutti quelli che arrivano dalla zona di Solaro certo che sì, ma il collegamento con la stazione in cui mi sembra che viene detto che per ora c'è un'idea di progetto che si ferma al ponte, c'è una prospettiva di arrivare alla stazione e poi mi vien da dire a me forse un sogno di quello di raccordarsi con gli altri tratti, perché, cioè, qua viviamo di, non abbiamo neanche un progetto di quello che doveva essere fatto adesso, son già partiti i lavori, vi son stati bloccati, però senza un progetto mi sembra già strano che partano i lavori. Ora vado all'ultimo punto, ci avete fatto vedere le

slide, ci avete detto che le slide sono le stesse identiche che avete presentato in occasioni passate? Ah beh, ma è passato un mondo, che cavolo serve farci vedere le slide in questo momento uguali, identiche da quelle che ci avete fatto vedere se la Soprintendenza ha bloccato i lavori? Scusate, ma non ho capito io eh? Magari sbaglio io, però ci avete fatto vedere un progetto che tanto adesso sembra non essere realizzabile? E fateci vedere un'ipotesi B, non avete un'ipotesi B? Ci avete fatto vedere solo una tabella coi pro e i contro della raso o non a raso, ma non esiste altra ipotesi, voi l'unico obiettivo era abbattere i ponti, abbattere tutto, difatti siete partiti ancor prima di avere un progetto. Scusate l'arrabbiatura.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie signor Verga, lascio la parola al signor Sindaco, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Grazie Presidente. Signor Verga, ricordo che quella proprietà e di Ferrovie Nord non è del Comune di Saronno, quindi, nel momento in cui con Ferrovie si concorda l'abbattimento di ponticelli per dei motivi, quello può anche essere slegato dalla Greenway, o dalla High Line come preferisce. Le faccio una domanda, ma lei ha desiderio di prendere e imboccare quella ciclopedonale qualora le interessasse che ci sia una ciclopedonale lì, la vuole andare a prendere in via Piave o la vuol prendere da Via Reina? La prende da dove è più comodo, ma se si mantenesse la sopraelevata bisognerebbe andare a costruire ulteriori rampe, occupare ancora più suolo, perché qui da un lato, quindi quando dico le contraddizioni, no, allora, vogliamo tenere su la massicciata, vogliamo tenere i ponticelli, tanto le ambulanze passano quindi gli altri cittadini che vengono a lamentarsi forse all'Assessore Lonardoni ci hanno raccontato balle, non so, forse ci hanno raccontato balle, può darsi, non lo so. Quindi, allora, le contraddizioni, vogliamo il verde o vogliamo ulteriori rampe di accesso e quindi più cemento, più occupazione di suolo? Facciamo le rampe che passano sopra i balconi o di fianco ai balconi o alle finestre di chi ci abita? Ma avete immaginato senza il ponticello di Via Reina come si apre la visuale come si vede bene il giardino dall'altra parte? Queste cose vanno, le

abbiamo valutate tutte. L'obiettivo di questa Amministrazione è realizzare una Greenway non la sopraelevata. Questo è l'obiettivo che ci siamo posti, per unire i giardini e portare avanti nell'insieme, insieme agli altri 10 Comuni e 4 partner, tra i quali c'è anche l'Ordine degli Architetti della Provincia di Varese, giusto per chiarire che c'è anche l'Ordine degli Architetti all'interno di questo progetto e quindi queste contraddizioni che emergono, perché, ripeto, ognuno di noi ha un proprio pensiero, ha una propria testa, ha delle proprie esigenze. Il nostro compito è quello di riuscire a fare una sintesi e si dice del progetto, arrivare fino alla stazione, a oggi abbiamo ottenuto questi quattrini tramite il Bando, non ne abbiamo di più per realizzare l'opera tutta insieme, ahimè, i quattrini sono questi, avessimo il modello svizzero dove i cittadini le tasse le pagano direttamente al proprio Comune anziché di mandarli allo Stato centrale che poi si dimentica di trasferirli agli Enti locali, e lo dico indipendentemente dai colori politici che si sono susseguiti ai Governi della Repubblica. Quindi, non è una questione politica, è una questione strutturale e organizzativa dello Stato, quindi il modello svizzero, ben venga il modello svizzero, ben venga. Quindi, allora, se pensate di poter avere un progetto che comincia oggi e finisce fra 6 mesi, 1 anno di lavoro, oggi che parte dal confine con Solaro e arriva fino alla stazione, questo non siamo in grado di farlo, questo non siamo in grado di farlo, non riusciamo a fare tutto e subito perché non ci sono i finanziamenti, non ci sono i quattrini, questo è un percorso in itinere, di volta in volta, di anno in anno, insieme ai bilanci che si susseguono, possiamo realizzare le opere. Poterlo fare tutto assieme vuol dire che dovremo utilizzare probabilmente gli oneri di urbanizzazione di 1, 2, 3 annualità per realizzare solo quell'opera dimenticandoci di asfaltare strade, asfaltare marciapiedi, sistemare tutto quello che va sistemato in città, scuole e edifici comunali, più tutti gli altri servizi. Quindi vorrebbe dire prendere e dimenticarci della manutenzione, del bene pubblico da qui ai prossimi anni per realizzare quell'area, tutta in una volta. I bilanci purtroppo sono così.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio il signor Sindaco, ha chiesto la parola il consigliere Casali.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Signori, ma se i soldi ce li manda il Ministero per fare lo sbancamento, noi i soldi li utilizziamo per fare lo sbancamento, non li usiamo per fare altro.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Per cortesia, è un Consiglio Comunale aperto, si può parlare al microfono, non fuori il microfono. Ha chiesto...

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Signori, una, però un'attenzione, cioè, chiariamoci, la sopraelevata, la ciclabile o ciclopedonale in sopraelevata non è una Greenway perché lì non c'è erba, non ci sono alberi, non ci sono panchine, quelli rimangono mattoni con su una pista.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Signor Uboldi, lei ha diritto dei tre minuti, il Consigliere ha prenotato l'intervento. Signor Uboldi, io la faccio parlare ma ha prenotato da diversi minuti il Consigliere Casali, prego, ha tre minuti.

SIG. MASSIMO UBOLDI

Sì, sì, ma guardi, sono molto... velocemente, io non riesco a capire se il nostro Sindaco ci fa o ci è. Perché qui il problema, no, no, ma non è un'offesa, attenzione, ma no, ma aspetta, il problema che qua tutti gli interventi... allora, posso parlare? Le spiego, perché qua

gli interventi dei cittadini non sono interventi sui tecnicismi di bilancio o di meno, loro lamentano la mancanza di informazione e la mancata partecipazione di gente che vive lì il problema e lo vivrà lì quando ci sarà anche il cantiere, che sia sbancamento o non sbancamento. Le ricordo, questo è un attacco anche politico, le ricordo che il buon senso ha una sua collocazione qua dentro, lei è stato eletto col 24% del consenso dei cittadini saronnesi e quando il Sindaco rappresenta anche quel 75% che non ha votato lei o che non è neanche andato a votare, ivi per cui, per cortesia un rispetto anche per gli altri cittadini, questa è la prima cosa. La seconda cosa, è stato detto da tutti, qua il problema non è capire se sopra o sotto, il problema è che è mancato un discorso di coinvolgimento dei cittadini, voi andate a cambiare l'assetto urbano di un territorio, dove i cittadini ci vivono, ivi per cui loro si aspettavano quantomeno non di venire in ufficio dall'Assessore o da lei, ma quantomeno, con una presentazione, non dico alla Aldo Moro, ma quantomeno un incontro in un luogo consono in quel quartiere. No, no, io sto parlando di fare, in quel quartiere, in quel luogo dove la gente risiede, un incontro pubblico. Va beh, abbiamo due concetti di partecipazione.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Per cortesia, silenzio. Veronesi, per cortesia.

SIG. MASSIMO UBOLDI

Veronesi, scusa eh, no, Veronesi, però ascolta una cosa, questa me la stai proprio a tirar fuori, voi utilizzate nelle vostre campagne elettorali padroni a casa vostra, sarà ma non è casa vostra, chiaro? E' dei cittadini. Basta e chiudo.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio il signor Uboldi, lascio la parola al signor Sindaco.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Grazie Presidente. Signor Uboldi, allora la domanda gliela pongo anch'io, lei ci è o ci fa? Perché io ho segnalato che all'interno di quella lettera ci sono le contraddizioni che stanno emergendo anche questa sera, ovvero, le stesse 12 Associazioni firmatarie in una lettera molto articolata dove da un lato si dice che il problema non è farla in alto o in basso, dall'altro si sollevano altre questioni, allora, il problema è la mancata comunicazione o la scarsa comunicazione o il coinvolgimento? Allora, questo bando è stato presentato mezzo stampa e attraverso un incontro pubblico in una delle sale a disposizione del Comune, una di quelle più ampie che ci sono a disposizione. Signor Uboldi, la questione era già stata presentata, lo sbancamento era stato presentato, l'iniziativa era stata presentata, dopodiché, signor Uboldi, io ricordo che a febbraio in Aldo Moro, qualcuno disse anche che noi stavamo vendendo fumo alla città per far vedere che ci stavamo occupando della mobilità sostenibile e che quel bando a cui stavamo partecipando, i nostri documenti, li avevamo depositati in ritardo e quindi non sarebbe neanche stato preso in considerazione, vero signor Uboldi che qualcuno ha detto questo? Vero che qualcuno ha detto questo? Vero che qualcuno ha detto questo signor Uboldi? E invece siamo arrivati undicesimi ed è stato finanziato, quindi tutti i documenti vuol dire che sono stati presentati in maniera corretta e puntuale. Quindi, anche quando ci sono questi interventi, poi andare a dire cose, far credere alle persone cose che non sono, attenzione, attenzione per cortesia, perché poi nell'opinione pubblica e nei cittadini, si verificano lamentele anche legittime ma l'informazione deve essere corretta. Non abbiamo informato i cittadini casa per casa? Non abbiamo informato i cittadini casa per casa. Tutto quello che è a nostra disposizione per poter informare i cittadini, incluso un incontro pubblico, è stato fatto. Appena è arrivata la segnalazione del finanziamento, abbiamo fatto comunicati stampa, abbiamo fatto i comunicati stampa e li abbiamo ripresi anche con una Conferenza stampa insieme ad alcuni degli Amministratori dei Comuni che hanno partecipato con noi a questo progetto. Quindi noi i comunicati alla città li diamo attraverso la stampa e attraverso i siti internet del Comune. Se ci sono, e io l'ho detto già prima, che se, come

cittadini, vivete una scarso passaggio di informazioni, mi impegno in prima persona a lavorarci per creare un ufficio, diciamo di comunicazione, in Comune più forte, se questo è quello che serve. Non abbiamo a disposizione sale pubbliche ampie in tutta la città, la città non è poi così grande in termini di superficie e quindi presentare un progetto che riguarda la città in Aldo Moro mi sembra sufficientemente adeguato.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio il signor Sindaco, ha chiesto la parola il Consigliere Casali, ha cinque minuti, prego.

SIG. FRANCO CASALI (Tu@ Saronno)

Grazie Presidente, grazie soprattutto a tutti i cittadini che hanno partecipato alle varie iniziative che le Associazioni hanno promosso, alle Associazioni che hanno sottoscritto la lettera, ai cittadini che sono qua questa sera e che sono intervenuti e agli altri che ascoltano e a quelli che non hanno potuto venire ma perché magari avevano altri problemi di salute e che ci ascoltano dalla radio o dalla televisione. Allora, prima di fare delle considerazioni di tipo un po' più strutturato, rispondo a osservazioni che sono venute in maniera sparsa dal Sindaco, dall'Architetto Stevenazzi, dall'Assessore Lonardoni. Allora, l'Assessore Lonardoni ha utilizzato il termine seminare zizzania, non poteva dire una cosa meno adatta, è decisamente fuori luogo, seminare zizzania quando uno chiede di essere informato, un cittadino, di partecipare. Quando io le ho chiesto in qualità non veste politica, al di là del fatto che un'Associazione ha sempre un ruolo politico, se si occupa di ambiente o di mobilità sostenibile, non è favorevole alle automobili, non è contraria alle automobili ma è favorevole all'uso della bicicletta, l'andare a piedi, mezzi pubblici e così via. Si parla di, io sono venuto, l'ho incontrata un paio di occasioni almeno e le ho detto quali erano le mie perplessità, io non sono un esperto in progettazioni Greenway, ma penso di saperne un po' più del Sindaco perché in bicicletta ci vado da 63 anni e ne ho 66 e ho

cominciato a 3 anni. Quando parla il Sindaco di rampa aggiuntiva, di consumo di suolo, la struttura è lì, quindi non si crea un consumo di suolo, si crea un consumo di suolo quando si costruisce su una struttura, anzi, su un prato verde, quando si utilizza un'area dismessa non si fa consumo di suolo, le rampe non vanno necessariamente sul verde, le rampe vanno in costa. Quell'ipotesi, che non è un rendering, perché fare rendering ci vogliono settimane e non avevamo tempo, ci vogliono un mucchio di soldi e le Associazioni di soldi non ne hanno, quel progetto che è stato presentato da Barin, come Lega Ambiente, Fiab e altre Associazioni, dà una serie di spunti, di idee e di iniziative, non è ...**(2:19:29)**, non è che abbiamo il Vangelo in mano e non ce l'avete neanche voi, però è una serie di spunti che indicano, a differenza di quanto è questa idea-progetto, che non è un progetto esecutivo ed è vero che si è iniziato a sbancare prima di avere un progetto esecutivo in mano, è vero anche che i bandi si fanno coi progetti-idee e poi vengono quelli esecutivi, lo so benissimo signor Sindaco, ma non si fa la demolizione in attesa di avere un progetto approvato. Seminare zizzanie, ritorno a quel tema, la cittadinanza non è stata coinvolta, la presentazione all'Aldo Moro, a cui erano presenti, c'ero anch'io, li ho contati, 70, 80 persone, di cui il 50% erano Fiab e il 50% di Lega Ambiente e altri di gruppi politici, c'è stata un intervento, un'opposizione al tema, ma non era un intervento di tipo politico, si diceva le stesse cose che avete sentito dire dai cittadini dal punto di vista tecnico e poi vado nell'aspetto cifre, chiedo di avere i cinque minuti più tre, non farò la replica. 4, 5 metri la misura limitata del sedime, ha detto l'Architetto Stevenazzi, forse non sa che le piste ciclopedonali devono avere 2 metri e mezzo almeno, quindi se ci sono 4, 5 metri vanno benissimo. Le Greenway non si fanno se c'è la, ma non è vero, se c'è la scarpata, la scarpata si utilizza, ci si mettono, se si vuole, in maniera adeguata, io non sono un progettista ma chi progetta le Greenway è capacissimo di farlo, se foste venuti alla serata in cui è venuto l'Architetto Gulizia, penso a titolo personale il Professor Senes ha presentato come si fanno le Greenway in Italia, nel resto d'Europa, nel mondo, e Albano Marcarini ha lanciato un'idea immaginifica, di fare una città della bicicletta in un'area dismessa con quanto ne consegue, se foste venuti vi sareste accorti che forse quello che pensate voi non è necessariamente la scienza, non è la mia

ma sicuramente non è la vostra. E' cambiato qualche cosa da quando c'è, prima c'è stato il fermo del Soprintendente adesso iniziate le valutazioni, io non so se alla fine della valutazione voi farete osservazioni, le faranno le Ferrovie Nord, si fermerà tutto, ripartiranno, non lo so, ma l'ha detto qualche cittadino giustamente è cambiato qualche cosa. E alla luce del cambiamento, alla luce di tutto quello che hanno detto le Associazioni, di quello che hanno detto i cittadini in questi giorni, di quello che ha rilanciato la stampa, che stanno dicendo le persone presenti questa sera, forse è il caso di ragionarci. Per quanto concerne il discorso che è uscito più volte, io sono informatissimo su questa cosa perché sono abituato a studiare, documentarmi e parlare. Il discorso della strada dei parcheggi non l'ho detto io, basta andare sul sito del Saronno, si fa il search: strade-parcheggi-Greenway e si trovano dichiarazione di Sindaco, di Assessore, dichiarazione del Capogruppo Veronesi con l'unica smentita dell'unico che non ha fatto dichiarazione, ed è Sala, nuovo Segretario della Lega. Le smentite che non si fanno dopo che avete detto si facevano strade e parcheggi, me lo ricordo perfettamente, me l'avete detto di persona, in tre, quando ho 20 metri, ho 18 metri perché non ci posso fare una strada e parcheggio, e questa vi sfido a dire che non è vero perché me l'avete detto voi, l'avete dichiarato sulla stampa e lo dice la presentazione, lo dice la presentazione, Veronesi non interrompermi, per cortesia, io sto zitto quando parli tu, fai altrettanto. Lo dice appunto, le dichiarazioni stampa hanno previsto queste cose. Allora, è vero, quando si ha tanto spazio si può pensare di fruirlo in maniera diversa, ma non è detto che sia la soluzione giusta, ma che senso ha fare una Greenway che vuole far sì che ci sia la mobilità sostenibile, il verde, i bambini, le mamme che usano, gli anziani e quant'altro e poi farci una strada vicino? Il fatto che il Ministero dell'Ambiente ha approvato il bando, non vuol dire assolutamente niente da questo punto di vista, perché il Ministero dell'Ambiente, l'ha detto l'Architetto Gulizia, rinfrescandomi la memoria, anche se ce l'ho abbastanza buona, ha avuto 114 progetti da esaminare, faldoni più grossi di questo che è già pesante in alcuni casi, hanno chiesto 6 mesi di proroga, tanto è vero che ad aprile doveva uscire la decisione su chi era vincitore e non vincitore, è arrivata a fine settembre, inizi ottobre. Quindi, non si sono messi a studiare il vostro progetto, hanno guardato che cosa?

Che c'erano 11 Comuni firmatari, l'avrei fatto anch'io, solo 4 peraltro hanno fatto qualcosa, qualche Sindaco si è lamentato con me, anche della Lega ha detto: "io c'ho messo la firma, zero Euro". Quindi, il Ministero non ha potuto analizzare tutto. L'apporto di Lega Ambiente. Sabato sono andato, per conto mio, come Fiab a un convegno organizzato dal FLA, uno dei vostri partner, a Seveso, c'era l'Assessore alla Mobilità, si parlava di In bici tutti i giorni, c'erano... sono intervenuto anch'io e ho raccontato cosa fa Fiab tutti i giorni per la mobilità sostenibile e ho raccontato della ex Saronno-Seregno, ed era un intervento di tipo tecnico, non politico, e la persona di Fondazione Lombardia per l'Ambiente, si è meravigliata e m'ha detto: "ah, la prossima volta vigileremo che il Bando sia completo in tutti i suoi aspetti da un punto di vista di sostenibilità ambientale", perché fare lo sbancamento...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Concluda Consigliere.

SIG. FRANCO CASALI (Tu@ Saronno)

Mah, io ho iniziato a seguire la cosa nel 2012, se mi concede Presidente qualche minuto in più di quelli che di solito non uso quando sono in Consiglio Comunale perché sono molto succinto, mi fa una grossa cortesia. Allora, quindi, ha detto vigileremo. L'ultima cosa e poi concludo, il Bando contiene delle cifre, butta lì delle cose, cose valide, il calcolo del CO2, cose valide il PLIS del Parco del Lura, per forza, l'ha fatto il Direttore del Parco del Lura, riconosco cosa scrive, l'ha fatto Ambiente Lombardia, però qua c'è una tabella che è allegata al progetto infrastrutture, tipologia 1101, scheda ...**(2:25:57)** 04, sommando le cifre, sbancamento di massicciata, rilevato ferroviario, smaltimento, abbattimento dei ponti, allargamento della strada, cubano 944.760,47 Euro, non lo dico io, è scritto qua, l'allegato ve lo potete trovare se andate in Comune. C'è scritto invece che per la ciclopedonale e il parco lineare, ci sono 156.000 Euro, soli, quindi 6,05 volte più per distruggere che per costruire, 120 Euro al metro lineare per 1.300 metri fa 156.000 Euro. Finisco, avrei potuto

parlare altri 10 minuti ma non ha importanza. Inviti per cortesia il pubblico a non fare critiche o interventi, sono state..

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Cioè, scusi, Consigliere Casali, è già due minuti oltre il tempo e mi dice anche cosa devo fare?

SIG. FRANCO CASALI (Tu@ Saronno)

Ma il pubblico non deve intervenire e criticare.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

E' tutta sera che lo dico, Consigliere Casali, cosa facciamo, sospendiamo la seduta?

SIG. FRANCO CASALI (Tu@ Saronno)

Concludo e dico, che come Fiab e Consigliere Comunale, come in altre occasioni perché collaboro in tutte le Commissioni e nella Commissione ai Lavori Pubblici non avete voluto parlare, portare questo tema, sono disponibile al confronto e alla collaborazione nelle sedi opportune, con la collaborazione con l'Amministrazione, nell'interesse della città. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei Consigliere Casali, ha chiesto la parola il signor Sindaco, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Consigliere Casali, di questo argomento mi è anche stata fatta domanda in diversi appuntamenti a Radio Orizzonti e la questione di avere delle idee che vengono... Consigliere Veronesi, per cortesia.

Quando...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Veronesi, per cortesia.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Se in sala si può avere un po' di silenzio, grazie. Quindi, Consigliere Casali, quindi riprendo quello che stavo dicendo. Allora, anche a Radio Orizzonti mi è stata fatta la domanda, ma allora la strada, non la strada, e visto che lei cita quello che ci si dice a porte chiuse, no, di solito quando si parla a porte chiuse, le cose dovrebbero rimanere a porte chiuse, perché altrimenti, Consigliere Casali, lei ha citato di incontri, cose dette nelle stanze o nei corridoi o per strada, io mi riferisco a quello, quello che è stato detto sulla stampa o non è stato detto sulla stampa, ho già risposto a Radio Orizzonti, glielo ripeto, e glielo ripeto qui, un conto sono le idee che si possono avere, un conto è la realizzazione di progetti o altre questioni. Lei vede lì nero su bianco qualche documento che parla di strade? Io non ne vedo, quindi di che cosa sta parlando di strade o non strade? Qui si sta parlando di che cosa? Si sta parlando di un progetto che coinvolge 11 Comuni e 4 partner, si sta parlando di un finanziamento ministeriale che è stato portato a casa da questi Comuni, con Saronno capofila di questo progetto, si sta parlando di andare a realizzare una Greenway a raso e il dibattito è Greenway a raso o High Line? Perché allora, cioè, vediamo di capire di che cosa stiamo parlando, perché se devo star qui a raccontare le robe di quando viene a parlarmi da 2 anni a questa parte, ci diciamo a porte chiuse, eh, allora, non sarebbe neanche bello nei suoi confronti, forse. Venirmi a dire che con la lobby di Fiab: "comunque non si preoccupi, non preoccuparti Alessandro, che con le influenze che abbiamo noi nei confronti del Ministero riusciamo comunque a mantenere il finanziamento per fare l'high Line invece che l'abbattimento della massicciata"? Perché questo lei è venuto a dirmi in ufficio e adesso io lo dico visto che lei va a citare le cose che diciamo a porte chiuse. Personale, anch'io ho dato una risposta personale, perché c'è anche una

correttezza quando si viene a parlare negli uffici e ci si dice certe cose, quindi citarle, allora poi dopo, apriamo il vaso, eh Consigliere Casali? Che i suoi unici interventi sono anche quelli del: "eh però Alessandro, potremmo trovare una sede ai TeLOS" perché anche questo lei è venuto a dirmi a margine della Ciocchina. E allora, Consigliere Casali, vediamo di mantenere, vediamo di mantenere quello che è il tema di dialoghi che vengono fatti a porte chiuse in termini di ragionamenti generali o anche specifici, ma che non si traducono poi in effetti pratici per la città, perché fa parte di uno scambio di idee e quando c'è lo scambio di idee a porte chiuse, mi aspetto che rimangano a porte chiuse. Venire a fare, come anche chi mi ha preceduto: "ah, ma io ho parlato con Tizio, ho parlato con Caio, Amministratori della Lega, al di fuori di Saronno che la pensano diversamente da voi" eh ragazzi, ma noi siamo a Saronno e mi ricollego al signor Uboldi, io sono saronnese, sono nato a Saronno, mio nonno è nato a Saronno, con questo non vanto priorità nei confronti di nessuno ma quando noi come, diciamo che questa è casa nostra, ma Saronno è casa nostra ed è la casa di tutti i saronnesi, di coloro che ci abitano, ci studiano, ci vivono, ci lavorano, sono pensionati, non m'interessa se sono nati a Saronno o non nati a Saronno, ma Saronno è nostra, di chi la abita, di chi la vive, di tutti e non mi interessa se ho preso il 28% al primo turno e il 59 al ballottaggio, è di tutti, non è mia, è di tutti. Ho, in questi 5 anni, l'onere e le difficoltà e anche il piacere di amministrare una città difficile e complicata. Devo fare sintesi delle idee in base a dei programmi elettorali per cui questa Amministrazione è stata votata e devo farne la sintesi anche delle esigenze di chi non mi ha votato. Guardate che non chiedo ai cittadini che chiedono un appuntamento se mi hanno votato o non m'hanno votato, non m'interessa, questo vorrei che ve lo metteste in testa tutti quanti. Quando un cittadino ha dei problemi, ha dei problemi punto. Se c'è la possibilità di risolverli, non mi interessa come si chiama, da dove arriva, perché, per come e chi ha votato. Questo vorrei che fosse chiaro per tutti.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio il signor Sindaco, ha chiesto la parola il signor Biffi, ha tre minuti, prego. Consigliere Casali, per cortesia.

SIG. GIGI BIFFI

Franco, già mi diventa difficile fare questo intervento dopo questo... se ti metti anche te siamo fatti. Faccio un passo indietro, 2007-2006-2008, adesso non ricordo la data precisa, progetto delle Ferrovie Nord per fare un sottopasso in Via Piave. Abito lì, sarà un posto sfigato ma io abito lì, tra la Ferrovia e... sono lì. No, no, sto benissimo lì, se poi adesso fan la Greenway, beh, ancora meglio. 2002? Allora, i cittadini, 300 e passa cittadini si sono ritrovati e abbiamo fatto un'azione nei confronti della Ferrovia Nord e della Giunta all'epoca. Io però ebbi una sensazione, che purtroppo ho anche questa sera, noi siamo stati strumentalizzati. A suo tempo fummo strumentalizzati perché Gilli, o chi per esso, cavalcò quelle riunioni, venne sbandierando vittorie contro vittorie e il mio timore che anche questa riunione sfocerà in uno sbandieramento di qualche cosa che in qualche modo, grazie a noi, voi otterrete. Io spero che non sia così, grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signor Biffi. Ha chiesto la parola l'Assessore Lonardoni, prego.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

Mi rivolgo all'ultimo intervento del Consigliere Casali. Forse non era lei, non era ben visibile, ma mi sembrava fosse assolutamente lei dietro quel megafono quando va in giro sulla Greenway da sistemare nella quale diceva: "vogliono fare la tangenzialina, vogliono fare parcheggi, vogliono creare, no, basta tirar via la massicciata per poter realizzare la Greenway sopraelevata". Allora, le faccio, prima abbiamo visto una fotografia, che per gentilezza l'Architetto Stevenazzi o l'Architetto Gulizia me la può riprendere, era la foto del nostro, era la foto sua sulla massicciata. Bene, allora, guardate, scusate la voce, bevo un po' d'acqua, guardate questa foto, allora, se si vuol fare una pista ciclopedonale da 2 metri e 50, guardate un

attimino, a parte lo scartamento, 1,45, lasciamo da parte i millimetri, ma tra testa di traversa e testa di traversa, e ve lo garantisco, sono metri 2,20. Se vogliamo fare 4,50, come prevedeva il tanto sbandierato progetto dell'Università, degli Studi di Milano, qua bisogna come minimo portarsi dove, ai piedi, il nostro collaboratore e lì bisogna fare muri di sostegno per tener su quella cosa. Non è vero che lì passava il treno e che quella massicciata tiene su anche la bicicletta, perché il treno trasferisce il suo peso sui due denti della traversa, il mezzo che per motivi di manutenzione, per motivi di soccorso, deve salire a quella quota e con le gomme per poter lavorare sul ciglio della massicciata, deve operare con tagliaerba oppure con tutto quello che è necessario per una manutenzione, scarica il peso tutto sul ciglio laterale, per questo deve essere rinforzata, quindi non è vero, Casali, che è sufficiente tirar via il ballast per realizzare la cosa. E lassù i bambini non ci vanno con la bicicletta, se non si fanno delle protezioni opportune. Questo per quanto riguarda Casali. Per quanto riguarda le critiche sul Bando, portate avanti da, no, scusate, stiamo qua perché altrimenti continuiamo a spegnere e accendere la... per quanto riguarda la continuità, che non fa parte di questo bando, il bando l'avevamo organizzato sul progetto complessivo e quando parlavano, non so chi era il signore che è intervenuto, parlavo di opportunità, di trasformare delle negatività in opportunità, non era riferito alla Greenway, era riferito al progetto complessivo, quello che collegava con le piste ciclabili le varie realtà attorno a Saronno, della Greenway non ho parlato, se è opportunità o meno, ci credo, non ho bisogno di parlarne ma ci credo nel modo che l'abbiamo espressa noi non nel modo che l'ha espressa Casali. Il modo che ha espresso Casali ha licenziato in maniera superficiale, se lo valuti in termini tecnici, il fatto di dire che 200 metri di pista per arrivare nel parco della, utilizzando il parco della Filippo Reina, ma non si occupa suolo pubblico per fare una pista di quel tipo? Sono 200 metri, l'avete detto voi e altri 200 metri li fate sul parco dall'altra parte, di Filippo Reina, per poter arrivare lassù, un povero disgraziato che con la carrozzina deve andar lassù per non so far cosa, deve farsi 400 metri. Casali, questa non è ingegneria, questo è buon senso.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio l'Assessore Lonardoni. Ha chiesto la parola il signor Sindaco, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Allora, signor Biffi, a me fa piacere dei suoi interventi perché è uno dei residenti della zona, non che gli altri non siano interessanti per carità, però vive il problema quotidianamente e può segnalare se è un problema o non è un problema. Ad ogni modo le rispondo sì, io non so se l'altra volta, in altre occasioni, come abitanti dell'area siete stati strumentalizzati, questa volta, purtroppo, devo dire siete stati strumentalizzati, perché l'obiettivo di qualcuno è realizzare una ciclabile in altezza e non permettere di fare una ciclopedonale che unisca i diversi giardini, perché anche il progetto citato e ripresentato alla Aldo Moro qualche giorno fa, primo è uno studio, mi è stato spiegato che è uno studio didattico, realizzato da degli studenti dell'università qualche anno fa, quindi definirlo un progetto esecutivo, anche in quel caso, è un'ipotesi di idea, che prevedeva sul giardino di Via Reina una rampa a ferro di cavallo che andava a occupare comunque suolo e superficie, quindi nuovo cemento su quello che oggi è un giardino. Una piattaforma in cemento sopra il ponticello, che sarebbe andata a consolidare ancora ulteriormente il ponticello, e che per poter risolvere il problema dell'attraversamento a raso del ponticello, si costruiva un'ipotetica altra rampa a scale o senza scale, dall'altro lato, no, dal lato del giardino una rampa a ferro di cavallo che quindi occupa erba, occupa suolo, occupa verde e dall'altra parte un'altra rampa forse in testa a qualche balcone, in testa a qualche casa. Allora, ci sono le questioni di principio e di idee da condividere. A me sembra che tutti qui presenti vogliono avere un collegamento ciclopedonale in più a Saronno. Tutti condividono la volontà di avere del verde in più su Saronno, ci sono delle soluzioni tecniche percorribili che garantiscono questi principi di partenza e altre soluzioni tecniche che non le garantiscono o le garantiscono di meno, o che magari per questioni tecniche di consolidamento della massicciata, di consolidamento e realizzazioni di

nuove opere, probabilmente ne aumenterebbero anche i costi, ma questo io oggi, sulla questione dei costi, non ne ho la certezza perché manca ancora l'esecutivo. Ad ogni modo, ripeto, signor Biffi, secondo me, e mi prendo parte di responsabilità, perché se non vi sono arrivate le informazioni in maniera corretta, da parte dell'Amministrazione, non posso fare altro che esserne responsabile e me ne scuso di questo, ma vi assicuro che in questa partita siete stati strumentalizzati perché ogni interlocutore che si è avvicinato ad oggi, parlo di chi è, faceva o fa parte dell'attività politica e di partiti politici o di liste presenti qui a Saronno, del presente o del passato, quegli interventi so già più o meno dove vanno a parare, perché ci si conosce nella vita politica saronnese da anni, ma mi interessano di più gli interventi di chi di solito non interviene o non fa parte dell'attività politica cittadina. Quindi, gli altri interventi, cioè li tengo tutti da conto, ma soprattutto tengo da conto quelli che di solito non sono ascoltati o non hanno modo di esternare il proprio pensiero pubblicamente o anche a titolo personale. Quindi, l'altro aspetto, va beh, mi tornerà in mente dopo, ve lo dico dopo. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signor Sindaco. Signora, prego, ci dica il suo nome.

SIG.RA PAOLA FERRARESI

Sono Paola Ferraresi e sono, abito nel quartiere. Io a proposito di strumentalizzazioni, non mi piace che il mio pensiero venga strumentalizzato e io sono una di quelle persone che ha espresso nel corso degli anni parecchie lamentele, mandando mail, ho anche organizzato una petizione nel 2012 perché il tratto di strada che passa sotto il ponte di Via Don Monza, effettivamente è molto pericoloso per i pedoni e per le biciclette. Però questo non vuol dire che non è una scusa per abatterli i ponti o per, diciamo, avallare l'idea che una ciclopedonale debba essere fatta a raso invece che sopraelevata, perché quel tratto di strada può essere messo in sicurezza, come ho ripetuto molte volte anche nelle mail e anche nella petizione, non si diceva di certo di abbattere un ponte ma si diceva soltanto che esiste un

terrapieno che ha delle utenze delle Ferrovie Nord, ormai inutilizzate, che può diventare benissimo un marciapiede e così mettere in sicurezza quel tratto di strada, che per i pedoni è veramente pericoloso. Non c'è bisogno di allargarlo quel tratto di strada perché non c'è traffico, non c'è mai un rallentamento, si aspetta magari un'auto, si aspetta, 10 secondi e capita, il 10% delle volte che si passa sotto quel ponte. Quindi non è indispensabile abbatterlo il ponte e mi dispiace tanto che una protesta oppure un consiglio, una critica costruttiva, sia stata però strumentalizzata, strumentalizzata ai fini di una vostra idea, un vostro pensiero. Questo non è assolutamente quello che era intenzione mia, con le mie mail, ma credo anche magari altri interventi, altre considerazioni di altri cittadini, abbiano fatto per quel tratto di strada.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie. Ha chiesto la parola il Consigliere Licata, prego.

SIG. FRANCESCO DAVIDE LICATA (Partito Democratico)

Grazie Presidente, Francesco Licata quasi residente nel quartiere. Io faccio un discorso più semplice perché non sono né un Ingegnere né un Architetto, purtroppo ho studiato economia, per cui. Allora, vorrei che questo Consiglio Comunale si concludesse, quando si concluderà, in una maniera produttiva, magari dopo aver chiarito alcune posizioni con alcuni impegni da parte dell'Amministrazione. La prima osservazione o richiesta che mi sento di fare, è basata sull'osservazione di un dato oggettivo, ovvero Trenord non è un Ente benefico, non è né l'Opera San Francesco né la Caritas, è una società per azioni, società per azioni quindi vuol dire che risponde a un Consiglio di Amministrazione. Trenord ha fine di lucro, genera utili. Per cui mi domando per quale ragione, ma penso che la mia domanda sia legittima e condivisibile, per quale ragione Trenord che si è completamente disinteressata del sedime per decenni, con l'Amministrazione precedente e con l'Amministrazione precedente alla precedente, e un giorno con l'altro decida di mettere sul piatto circa, mal contati, 700.000 Euro? Penso che sia una domanda legittima chiedere

qual è la contropartita che Trenord Società per Azioni, avente fine di lucro, pretende per concedere un sedime che come avete ricordato giustissimamente più di una volta oggi, non è di proprietà del Comune, se no avremmo, in questo caso avreste, fatto chissà da già da quanto tempo chissà che cosa ma è giustamente, come ricordato, di proprietà di Trenord. Per cui mi permetto di sottolineare questo aspetto, è importante fare quello che è meglio per Saronno non per Trenord. Primo punto. Secondo punto, la questione strada. Accolgo con favore le dichiarazioni che ho recepito questa sera, soprattutto quelli in esordio in fase di presentazione da parte dell'Assessore Lonardoni che mi sono scritto, mi permetto di rileggerla, che dice: "non vogliamo fare strade" per cui è a verbale, Assessore. Prendo atto di questa dichiarazione perché penso che sia un primo punto, rispetto a quello che dicevo di una chiusura produttiva di questo Consiglio Comunale, perché la questione della strada è uno degli argomenti che ha infiammato il dibattito e che ha portato poi verso questo Consiglio Comunale aperto, perché ci sono state delle dichiarazioni da parte di questa Amministrazione sulla costruzione di una strada, che lì non serve assolutamente a nulla, dichiarazioni che non sono mai smentite, fino ad oggi quando l'Assessore Lonardoni, Assessore ai Lavori Pubblici del Comune di Saronno, ha dichiarato che lì non ci saranno strade, ne prendiamo atto e ci fa veramente piacere. Terzo punto, la questione della partecipazione. Anche qui accolgo e raccolgo con favore l'intenzione del signor Sindaco di voler colmare quello che è stato probabilmente una lacuna, ma dico probabilmente una lacuna perché se non fosse stata una lacuna oggi non ci sarebbero qui tutte queste persone, a me fa piacere vederle, ma soprattutto perché è innegabile che il sedime ferroviario della ex Saronno-Seregno, quei ponti, siano una parte di città per cui per mille ragioni, che possono essere ragioni affettive, perché ci sono persone che passano lì sotto da 90 anni, ci sono persone che hanno scritto la dichiarazione d'amore alla fidanzata del liceo, poi magari ne ha cambiate 10 di fidanzate però, per ragioni affettive, per ragioni sentimentali, hanno una ragione di esistere, per cui non è possibile disinteressarsi di questa cosa. I muri non si imbrattano, però magari una scritta piccolina va bene, lasciamola passare. Dunque, no adesso, a parte un attimino di battute per sdrammatizzare. Io penso che sia, non possa essere dimenticato, non

possa essere sottaciuto, non può passare in secondo piano il fatto che ci siano state 2.000 persone che hanno sottoscritto una petizione on-line, sì, forse è vero, non ha valore legale la petizione on-line, forse le, 2.000 e passa, forse le 600 persone, e non mi ricordo a quanto sono arrivate, che hanno sottoscritto una dichiarazione cartacea, è vero, forse doveva essere presente il Consigliere Comunale ad autenticarle, però non si può far finta di nulla davanti a queste cose. Quando a noi è arrivata la richiesta per richiedere un Consiglio Comunale aperto, io sinceramente, che ho chiaramente la mia posizione sul tema, che lo dichiaro qui è molto simile a quella che ho visto espressa dall'Ordine degli Architetti, cioè, io penso che, giusto in un'ottica di partecipazione, debba esserci un concorso di idee per definire qual è il progetto migliore perché l'avete ricordato voi adesso che non c'è ancora un progetto, non c'è nulla di esecutivo, per cui il processo che ci condurrà, perché è una cosa che riguarda la città, verso un processo partecipato, è una cosa che può essere simile a quello che è successo a quella riqualificazione della stazione di Varese, dove con un bando di idee, uno studio di Architettura, si è aggiudicata la ristrutturazione, una ristrutturazione che se non sbaglio vale 200.000 Euro. E' questo che auspico io per questo tratto, poi ripeto, ripeto quello che ho detto in esordio, io non sono né un Architetto né un Ingegnere, non so qual è la soluzione migliore, effettivamente sì, il ponte è stretto, è pericoloso, però effettivamente è anche vero che lì di incidenti non ce ne sono, io guido le ambulanze da 15 anni, non ho mai avuto problemi ad andare dall'altra parte della città. E' vero, è vero, il problema di sicurezza è che lì non c'è quel tipo di problema di sicurezza, però effettivamente...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Consigliere, concluda.

SIG. FRANCESCO DAVIDE LICATA (Partito Democratico)

... sto concludendo, grazie Presidente. Mettendo insieme tutte queste cose, penso che sia indispensabile coinvolgere la città su quello che è un aspetto che andrà a caratterizzare l'immagine per i prossimi anni. Grazie e scusate se sono andato lungo di qualche secondo.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei Consigliere Licata, ha chiesto la parola il Consigliere Indelicato. Prego.

SIG. ALFONSO INDELICATO (Fratelli d'Italia)

Allora, ho preso appunti ascoltando con attenzione tutti quanti. Mi rendo conto che se avessi fatto questo intervento qualche giorno fa, mi avrebbero, molti avrebbero detto: "beh per forza, fai parte della Maggioranza e quindi difendi la Maggioranza", adesso non faccio più parte della Maggioranza e non ne farò mai più parte e pertanto mi sento libero di dire quello che voglio, quello che ritengo giusto, oh dio, ero abbastanza libero anche prima ma adesso lo sono ancora di più. Anch'io come l'amico Licata, non ho fatto studi tecnici inerenti alla questione e questo però è anche un pochino un vantaggio perché mi permette, secondo me, di cercare di toccare il cuore del problema, cuore non nel senso che ho la pretesa di capire qual è il punto chiave, ma perché forse riesco a capire quali sono gli aspetti che toccano il cuore delle persone che abbiamo sentito, che hanno parlato. Allora figuriamoci se io non sono per la conservazione di usi, costumi, tradizioni e quindi anche dei ponticelli e di altre vestigia di questo tipo, però bisogna anche valutare che cosa si conserva e che cosa non necessariamente si deve conservare. Anche il lavoro dell'Archeologo è fatto così, l'Archeologo scava, trova magari dei reperti di 2000 anni fa ma non è che raccoglie tutto quanto, valuta, vede, dice: "questa è una cosa di valore la tengo, questa è una cosa che non è di valore e allora la possiamo buttare via" guardate che il lavoro dell'Archeologo è questo, non è che l'Archeologo prende tutto quanto e viviseziona tutto quanto. Quindi, sul fatto dei ponticelli io, nessuno si offenda, è una battuta, però mi sembra che questo amore per il ponticello sia

simile a una forma di feticismo, che è una perversione tra le meno gravi ma è pur sempre una perversione, certo, non ha basi sadico-anali ma comunque anche se è qualche cosa che va un pochino oltre la normalità, se ha senso ancora il concetto di normalità. Quindi, il ponticello, mi sono informato, io ho telefonato a un mio caro amico Architetto di Como, che è la culla poi dell'Architettura italiana, perché è la terra che ha dato i natali a Terragni, grandissimo Architetto, e quindi c'è una scuola, e ho chiesto: "senti Architetto - non posso dire il nome perché mi ha detto di no - ma questo ponticello, se lo si prende, lo si taglia a cubi e lo si sposta da qualche altra parte così ce lo ricordiamo, lo mettiamo in un'aiuola, lo circondiamo del nostro affetto, no, nel Parco del Lura, in una piazzola, si può fare o non si può fare? Costa molto o costa poco?" l'Architetto mi ha detto si può fare non costa neanche tanto. Io questa cosa che mi è stata detta, tale e quale, ve la riferisco. Mi direte ma non è la stessa cosa, lo so che non è la stessa cosa, ecco. Poi, quanto agli interventi che ho sentito, io ho apprezzato molto l'intervento duro ma puntuale, e nel merito delle cose, da parte di Casali che stimo, che è un galantuomo, ecco, però altri interventi da parte del pubblico, scusatemi, mi sono sembrati un po' preconfezionati e anche, come dire, aperti a raggiera su tante altre cose che non c'entravano nulla con l'argomento di cui dovevamo parlare stasera, quindi, in presenza di questi atteggiamenti, quella che poteva essere una critica costruttiva, alla fine sembra essere una critica politica e quindi perde, secondo me, gran parte del suo valore.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio il Consigliere Indelicato, ha chiesto la parola il Consigliere De Marco, prego.

SIG. AGOSTINO DE MARCO (Forza Italia)

De Marco. Io ho apprezzato l'intervento di Indelicato, come Indelicato anch'io non sono in Maggioranza, ho dichiarato all'inizio di questo percorso amministrativo, che avrei votato a favore o contrario a

seconda di come queste, a seconda delle varie proposte che questa Amministrazione avesse proposto, ma sempre nell'interesse credo dei cittadini secondo coscienza. Mi chiedo se a Saronno, per ritornare al discorso di Como, scusate per la voce, mi chiedo se a Saronno saremmo riusciti a fare quello che hanno fatto a Como, quel bellissimo parcheggio sugli scavi archeologici, sarebbe certamente, a Saronno sarebbe successo di tutto e di più, ma oggi si riesce ad andare a Como, a parcheggiare, visitare la città senza nessun problema, certo, pagando una certa cifra, però perlomeno uno ci va perché sa che trova il parcheggio, la stessa cosa è anche a Varese, Varese centro, ma non vorrei divagare. Indubbiamente questa Amministrazione, ma più che questa Amministrazione, i professionisti tecnici comunali, gli Architetti, il Dirigente del settore urbanistica, insieme all'Architetto Gulizia hanno fatto un ottimo lavoro riuscendo a portare a casa, a confezionare un bando che poi è riuscito, un bando di cui sono, il Comune di Saronno è arrivato all'undicesimo posto. Però io vorrei affrontare delle, diciamo dei discorsi forse più tecnici che politici questa sera, perché il filmato virtuale è stato estremamente chiaro ed esplicativo, cioè, nel momento in cui noi vediamo l'immagine di com'è oggi il ponticello e la Via Reina e quello che può essere l'immagine senza il ponticello e le aperture, cioè, è una cosa che parla da sola. La possibilità, voglio fare alcune considerazioni che sono già state dette questa sera però non sono state evidenziate con degli aspetti tecnici perché effettivamente l'intervento che ha fatto Lonardoni quando ha spiegato, in maniera chiarissima, da Ingegnere, cosa significa fare una pista ciclabile su quel tracciato ferroviario, dove ci vogliono secondo me 4 metri e mezzo o 5, perché la pista è 2 e mezzo ma ci vuole sempre 1,25, 1,25 a destra e sinistra più le protezioni, per cui lì significa che bisognerà certamente, se si volesse mantenere a raso, bisognerà certamente togliere quel metro, 1,20, fare una C in cemento armato, riempirla di contenimento eccetera, per cui certamente, io non so quali sarebbero, non li ho calcolati, ma credo che i costi sarebbero certamente superiori che eliminare tutta la massicciata. Per cui, attenzione, il discorso fatto da Casali su come fare per la pista ciclabile, è totalmente sbagliato ed errato, è chiarissimo il discorso che ha fatto Lonardoni, scusate se lo sottolineo, però. Perché io certe volte ho la sensazione che certe

persone abbiano la propria, abbiano la verità in tasca, io faccio questo lavoro da tantissimi anni, quasi 40, dico la verità, e anche quando progetto, e ho progettato piste ciclabili, a Saronno la pista ciclabile che va dalla Cascina Ferrara fino quasi in centro l'ho fatta io, abbiamo fatto, sono tutte intersezioni a raso, problemi in questi, in tutti questi anni non abbiamo mai avuto incidenti particolari, non ho mai sentito di un ciclista che è stato investito in quell'area lì e praticamente non penso, non abbiamo avuto mai grossi problemi in queste piste ciclabili, però, vi ripeto, tante volte anche quando uno ha un'idea chiara di qualcosa, ma col tempo il progettista la mette sempre in discussione, può anche cambiare. Vado avanti altrimenti non vorrei perdermi in discorsi che, vorrei tornare sui particolari tecnici. Cioè, la possibilità di potersi mettere in piano sulla pista ciclabile a raso, sia dalla Via Don Luigi Monza che dalla Via Reina, mantenendo la pista ciclabile chiaramente su un tracciato in piano, permetterebbe chiaramente di poter accedere alla pista ciclabile da queste due vie, non so come si possa fare se noi abbiamo una pista ciclabile in rilevato. La rampa di raccordo per portarsi alla quota attuale della massicciata, dalla quota stradale attuale, non sarebbe facilmente realizzabile, infatti mi sembra di aver visto uno studio, di cui forse ne citava prima il Sindaco, in cui parlava di un'eventuale pista di raccordo circolare che doveva passare da quota zero a quota, non lo so, 3 metri, 3 metri e 50, potete capire le difficoltà per arrivarci.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Concluda Consigliere.

SIG. AGOSTINO DE MARCO (Forza Italia)

Purtroppo le altre cose, ce ne sono, poi vedremo. La pista ciclabile comporterebbe, come dicevo prima, una serie di lavori strutturali, e questo qui, ma il problema è che anche dopo la realizzazione, la gestione e la manutenzione di una pista ciclabile di quel tipo lì sarebbe certamente molto più onerosa di una pista ciclabile a raso. L'eliminazione dei due ponticelli, strutture ormai fatiscenti, comporterebbe l'allargamento della Via Reina e Via Monza, e

l'abbiamo già detto, ed eviterebbe questa strozzatura che c'è in quella zona lì e le difficoltà di passaggio che sono state già dette. L'eliminazione della massicciata e di conseguenza la ciclabile con la pedonale a raso, perché noi parliamo di ciclopedonale e anche di una ciclabile e di una ciclopedonale, verrebbe a ricucire due parti della città fino ad oggi separate per effetto della Ferrovia, tra l'altro anche in sopraelevata. Ho la sensazione che certe volte ci si innamori di soluzioni che hanno senso quando noi parliamo di Greenway su sedi ferroviarie dismesse ma sono sedi ferroviarie che sono in quota, come a New York, è chiaro che il recupero di una sede ferroviaria come quella che hanno fatto a New York è tutta in piano ed è a 6 metri di altezza, è diversa da quella che può essere chiaramente qui a Saronno. Non vogliamo accettare delle ipotesi normali, direi quasi banali per la loro semplicità.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie Consigliere. Prego.

SIG. IVANO CASTELNOVO

Allora, buonasera, sono l'Ingegnere Ivano Castelnuovo. Mi ero segnato alcune criticità. Allora, intanto sono contento di sentire stasera, in una riunione ufficiale, che sicuramente né la strada né i parcheggi verranno fatti su eventualmente sbancando e portando a raso il tutto. La seconda cosa è che in generale, anche per quanto riguarda la Regione Lombardia, bisognerebbe evitare comunque di consumare suolo, in questa regione, già ne è stato consumato parecchio, abbiamo visto prima il Comune di Saronno com'è conciato per consumo di suolo. Quindi, anche fare una pista ciclabile consumerebbe suolo, quindi auspico che se venga fatta questa pista ciclabile venga fatta o in calcese o comunque in materiale che sia drenante, sia che venga fatta in quota, sia in basso. Mi domando però, per portare tutto a raso, intanto non ho sentito stasera se siano stati fatti eventuali carotaggi per capire se ci sono degli inquinanti, che quindi farebbero aumentare di parecchio il costo dello sbancamento. Seconda cosa, l'intera opera, che poi sono 500 metri, forse 800, se non arriva a Ferrovia Nord a poco serve,

quindi cominciare senza aver risolto questa domanda, questo nodo progettuale, sarebbe abbastanza inutile. Rimane il problema che il sedime ferroviario è di Ferrovie Nord, quindi, quali sono le contropartite che devono essere date a Ferrovie Nord? Prima di cominciare a fare qualunque cosa penso che tutti i cittadini vorrebbero sapere a cosa vanno incontro perché o sarà un esborso finanziario, oppure probabilmente sarà una concessione di qualche cos'altro, ci piacerebbe sentire stasera almeno cosa, in linea di principio è stato un inizio di concordato. Rimane il fatto, io non so, non ho ancora ben capito, se la Soprintendenza abbia messo oppure no il vincolo, se ha messo il vincolo ovviamente non si può fare nulla, nel caso avesse messo il vincolo, avevo sentito nella registrazione della conferenza stampa, il Sindaco dire che all'Amministrazione non interessa assolutamente andare avanti a fare qualunque cosa, se c'è il vincolo in quota non si fa nulla, quindi le mie due domande sarebbero queste qua, qual è la contropartita di Ferrovie Nord e eventualmente se il Sindaco ci conferma che quindi rinunciarebbe al Bando, rinunciarebbe al tutto nel caso in cui si dovesse fare in quota la cosa.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie signor Castelnovo, Assessore Lonardoni, prego.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

Rispondo a Castelnovo, l'Ingegnere Castelnovo. Cosa stiamo trattando con Ferrovie Nord? Con Ferrovie Nord stiamo trattando tutte le problematiche inerenti la presenza della Ferrovia sul territorio di Saronno. Abbiamo messo sul tavolo tutti i nostri problemi, hanno messo sul tavolo tutti i loro problemi. Li stiamo, li stavamo perché adesso ovviamente il tutto si è interrotto, loro, noi, avevamo il problema della Bernardino Luini, noi avevamo il problema di avere quell'area che ci consentiva di superare Via I° Maggio, noi avevamo il problema di dotare il sottopasso centrale di Saronno di ascensori in grado di essere utilizzati con le biciclette per il trasporto da una parte all'altra, noi avevamo la necessità di fare un parcheggio per le biciclette molto più grande di quello che è stato fatto all'altro

Bernardino Luini, fatto da questa parte, noi avevamo la necessità di portare il mercato all'interno delle loro aree, noi avevamo la necessità di eliminare il sottopasso che porta sotto il Como, che porta al liceo e alle scuole e al santuario e quindi fare un qualcosa di più agibile, di più sicuro di quello che c'è. Tutte queste cose messe insieme sono state messe sul tavolo, si stava iniziando a dividere queste cose in colonne, la colonna di dove Ferrovie Nord diceva okay, li metto io, la colonna dove il Comune diceva okay, do il benessere, la colonna in cui si diceva dobbiamo andare a cercare i quattrini da qualche altra parte, in Regione, allo Stato, partecipando a Bandi. Questo è quello che stiamo trattando con Ferrovie Nord, certo che tutto questo si è complicato, tutto questo si è bloccato, perché è sembrato a Ferrovie Nord che noi li stessimo prendendo in giro. Per quanto riguarda invece, se questi sono i problemi per poter arrivare a una soluzione finale, è evidente che in questo momento nessuno ha la bacchetta magica per dire quale sarà la soluzione finale, però Ferrovie Nord seguendoci sta tentando un Bando di concorso di idee per dare una risposta complessiva a tutti questi problemi. Per quanto riguarda la sottolineatura fatta di come si arriverà ad avere il collegamento, che abbiamo spiegato quando è stata fatta la presentazione alla Aldo Moro, tra la pista ciclopedonale che viene giù dal santuario e che dovrebbe sbarcare a Saronno centro e la pista ciclopedonale che viene da sud, o viene da Caronno, abbiamo dato la risposta, l'ha detto l'Architetto Gulizia, siamo andati a cercare i soldi in regione e abbiamo avuto il finanziamento per risolvere il problema della rotonda del Decathlon, abbiamo avuto i quattrini con risorse interne per realizzare il ponticello, per dare una continuità alla pista sul Lura. Tutto questo stava nel progetto generale. Abbiamo avuto il finanziamento dello Stato per fare la Greenway ma non perché eravamo innamorati della Greenway, perché qualcuno prima aveva indicato la Greenway come necessaria e noi abbiamo seguito questo percorso perché non abbiamo mai buttato via niente di quello che è stato pensato prima, al massimo cerchiamo di migliorarlo e quando, o metterlo in ordine di priorità. Questo è il nostro modo di agire, questo è il nostro modo di fare. Certo non abbiamo la risposta a tutto in questo momento e non l'avremo neanche fra 1 anno, però abbiamo la certezza di avere intuito come si devono risolvere i problemi, abbiamo la certezza di avere indicato una

strategia e quella non ce la ruba nessuno.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio l'Assessore Lonardoni, ha chiesto la parola il signor Sindaco, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Allora, la signora Ferraresi Paola, guardi, non è nessun tentativo di strumentalizzare quelle segnalazioni o raccolte firme, non sono arrivate solo da lei e sono arrivate anche altre raccolte firme anche da altri cittadini, quando si parla di un disagio si parla di un disagio reale e complessivo della zona e del quartiere. Poi le soluzioni tecniche sono soluzioni tecniche. Allora, innamorarsi, una cosa che ho imparato facendo amministrazione pubblica, negli anni, o comunque anche lavorando, che non bisogna innamorarsi di un progetto ma bisogna portare a soluzione un problema. Qui di problemi, su quell'area, ce ne sono molti e sono molto articolati e se andiamo nel dettaglio, ricordo e come avete anche ricordato voi, parliamo di un'area che non è di proprietà del Comune quindi stiamo parlando di un qualcosa dove abbiamo bisogno di un interlocutore, non ci sono mercificazioni e scambi di chissà quale natura con Ferrovie Nord, con Ferrovie Nord l'abbattimento di ponticelli l'avremo potuto ottenere a marzo ma hanno avuto un cambio ai vertici della Direzione Generale per cui si è dovuto ripartire e riaprire un dialogo. Azienda Ferrovie Nord nei confronti del Comune di Saronno, non importa di quali Amministrazioni e di quali colori politici abbiano guidato la città, non avevano, come dire, un buon dialogo, c'era una mancanza di dialogo reciproco, abbiamo dovuto lavorare per instaurare un dialogo sereno, mettendo tutto sul tavolo senza fare giochini, senza fare il giochino ti faccio vedere l'asso ma poi ti metto il 2 di picche, no, abbiamo messo sul campo esattamente quello che noi vediamo che serve alla città, per migliorare la stazione, per riqualificare la stazione, per rendere più agibile il passaggio delle Ferrovie, perché anche chi oggi porta avanti la questione dell'High Line, qualche anno fa in una campagna elettorale, quella lista civica, portava avanti il tema

dell'interramento delle Ferrovie perché erano e sono una ferita per la città, ma se Ferrovie sono una ferita per la città quando le tratte sono funzionanti, una tratta che è stata dismessa di quanto, Architetto Stevenazzi, è lunga 700 metri in tutto? Dal confine di Saronno fino alla stazione? 1 chilometro e mezzo? Su quel chilometro e mezzo non è che possiamo farne il turismo, cioè di certo non possiamo fare come in altre ferrovie dismesse dove ci mettiamo il trenino turistico per fare 1 chilometro e mezzo è assurdo. E mi ha sorpreso l'intervento della Soprintendenza perché è un caso più unico che raro che una Soprintendenza intervenga su una tratta ferroviaria. Abbiamo visto prendere, smantellare tutte le stazioni della Milano-Saronno facendo nuove tratte, nuovi interventi, nuove stazioni e non è stato detto nulla. Il pezzo di binari che da Saronno va verso Solaro o verso Ceriano, è stato smantellato, non c'è più e lì la Soprintendenza dov'era? E' il loro mestiere, non entro nel merito perché è il loro mestiere, sono questioni della Soprintendenza ma dobbiamo sempre mettere sul piatto della bilancia qual è l'interesse complessivo e pubblico e qual è l'interesse di un singolo aspetto. Anche tutelare i ciclisti, ma non è che possiamo e dobbiamo tutelare i ciclisti soltanto sulla tratta est-ovest ma sulla tratta nord-sud di Via Reina, di Via Don Monza non dobbiamo pensare. In diverse occasioni ho detto che è una soluzione romantica fare in altezza la ciclopedonale, è bello, un bel sogno, ma non va a risolvere i problemi di un'area che ha problemi più complessi. Se per un attimo ci dimenticassimo di avere lì i ponticelli e la massicciata, saremo tutti ben felici di farla a raso, soltanto che sembra quasi di impuntarsi e voler tenere su i ponti e come battuta, l'ho anche detto pubblicamente, vi invito una persona alla volta chi vuole tenere i ponti, io passo in macchina a 15 chilometri orari, vediamo se stando sotto i ponti vi scansate o rimanete lì, quella è la dimostrazione che è un tratto insicuro, allora non si può.. guardi, io frequento quelle zone dai tempi che andavo a scuola perché avevo i compagni di scuola e ci andavo a giocare, quindi non è che la città non la conosco. Guardi..

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Silenzio per cortesia, signor Verga, per cortesia, silenzio.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Allora, si è disponibili ad aspettare l'auto che passi su un ponticello largo 3, sotto, che è largo 3 metri, ma non si è disponibili ad aspettare l'auto che passa se si fa l'attraversamento est-ovest da un tratto di ciclopedonale all'altro, quindi, bisogna sempre avere la capacità di soppesare e mettere...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Per cortesia, silenzio.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Bisogna riuscire a mettere sui piatti della bilancia i pro e i contro di tutto e capire quali sono le soluzioni tecniche che portano all'obiettivo perché, ripeto, mi pare di capire da tutti gli interventi che l'obiettivo di avere una ciclopedonale, la possibilità di avere quei giardini messi a rete, tra di loro, e questo lo si può fare in diversi modi. A noi risulta che quello più conveniente, quello più fattibile sia farlo a raso, questo è la questione. Tutto il resto, comunicazione, vi dico già, come l'ho già detto in due occasioni precedentemente, vedrò di rafforzare l'ufficio comunicazione del Comune così almeno ci saranno più notizie che vi arriveranno magari anche più frequentemente o in maniera più capillare, poi per il resto, signori, se la Soprintendenza confermasse l'iter di rendere quella tratta non utilizzabile, signori, non è proprietà del Comune di Saronno, è proprietà di Ferrovie, io personalmente rinuncio ad acquisirla per conto dei cittadini saronnesi quell'area perché rimane un'area intoccabile e sarebbe un'area di che cosa ce ne facciamo di un'area intoccabile? Bisognerà anche capire se vi sarà un vincolo, quali saranno magari le modalità per bypassare un vincolo o come intervenire per garantire la storicità di quell'area, ma questi documenti ancora non li abbiamo e quindi non possiamo neanche dare una risposta, non abbiamo i documenti e le decisioni della Soprintendenza come facciamo a sapere quale può essere una via d'uscita? La prima che viene in mente è signori, dalla ciclabile che arriva da Solaro si troveranno altri

percorsi che non siano su aree di proprietà che non sono comunali.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio il signor Sindaco, Assessore Lonardoni, prego.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

Volevo fare un inciso sull'intervento del Consigliere Licata. Lei erroneamente, Consigliere, ha parlato di Trenord, non è Trenord è Ferrovie Nord, sono due società diverse. Ha parlato che Trenord ha degli interessi perché deve fare utili, Trenord sì, Ferrovie Nord no, ha un contratto di servizio, punto e basta. La Regione Lombardia gli dà... come? E' una società...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Consigliere Licata, per cortesia.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

E' una società per Azioni che ha come scopo quello di attuare un contratto di servizio, punto. Non ha scopo di lucro. Primo passaggio. Secondo passaggio, quando parlate di salvaguardia del territorio, l'Amministrazione, non so quale, non me la ricordo, ero dall'altra parte del tavolo, ma quando si è deciso di modificare il percorso del Saronno-Seregno si è occupato il territorio di Saronno e in cambio non è stato dato niente, neanche il vecchio sedime. Non so chi era l'Amministrazione e non mi interessa, però questi sono i risultati, che stiamo parlando di un qualcosa che non è nostro perché qualcuno non l'ha richiesto a tempo opportuno.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio l'Assessore Lonardoni, signor Sindaco, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Ecco, sì, nei vari interventi, vorrei fare alcune precisazioni, sull'intervento di riqualificazione di Via Varese e Via Fermi, attenzione, lì non c'è un'area destinata a verde, nel senso a parco o un'area agricola, è un'area destinata a servizi, servizi non vuol dire prettamente verde, vuol dire parcheggi, strade, scuole, piscine, cioè servizi è un qualcosa che va a 360° nell'attività di riferimento e fruibile ai cittadini. Ma ricordo anche che su un'area agricola la precedente Amministrazione ha fatto realizzare, su un'area agricola ha fatto realizzare una pompa di benzina, grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signor Sindaco. Signor D'Urso, prego, ha cinque minuti.

SIG. MASSIMILIANO D'URSO

Massimiliano D'Urso, libero cittadino un po' di qua dalla staccionata. Dunque, chiedo scusa perché c'ho il cellulare in mano ma semplicemente ho preso qualche appunto, così mentre, perché non mi sono molto informato della cosa, è un po' che non... come cittadino io mi sento un po' che tutta la questione sia avulsa un po' da contraddizioni e le sento molto dal punto di vista dell'Amministrazione verso noi cittadini che siamo qua insomma un po' a sentire. In primo luogo sono i tempi, cioè, i tempi su come è stata presentata la cosa, perché andando su web, no, sul sito del Comune o sulla pagina Facebook le prime notizie riguardano il 13 di novembre, sebbene, scorso, quindi a già, a lavori iniziati, sebbene c'è stato quell'incontro e quant'altro. Da questo punto di vista io cosa vedo? Io vedo prevalentemente un problema non tanto di partecipazione, che è a un passo successivo, quanto di informazione, cioè, il Sindaco, di cui apprezzo tanto che ha detto di avere dei problemi di informazione, esatto, l'informazione è il primo stadio, dopodiché c'è la partecipazione, l'informazione è a senso unico, la partecipazione magari è uno scambio di opinioni. E quindi vedo tre problemi in tutta questa storia qua, il metodo, cioè c'è un

problema di metodo che l'informazione è arrivata molto tardi su questo tipo, perché io mi sono seduto qua e ho visto un film stasera, no, ho visto il film di una bella Greenway, a raso, alto, non importa come venga, però è un film diverso, quindi c'è il problema del metodo, della partecipazione e della comunicazione. Ho apprezzato anche molto l'Architetto Stevenazzi che a un certo punto ha detto: "ci sono tre ipotesi" se ci sono tre ipotesi vuol dire che una scelta ancora non è stata fatta, in realtà questa scelta sembra che sia stata fatta se i lavori sono già partiti. La cosa che non è, cioè, come cittadino, poi chiederò, farò anche la mia proposta in finale su come si potrebbe, cioè, proseguire questo discorso, la cosa bella, dicevo, che è stata fatta l'ipotesi pensando che la scelta non è stata fatta per andare avanti, poi sempre come vi dicevo non ero molto informato quindi adesso mentre stavano parlando sono andato un po' a vedere le notizie che c'erano, e leggo: "la nostra idea è quella di eliminare la massicciata ferroviaria, riportando così l'area a livello delle abitazioni, in questo modo si eliminerebbero i due ponticelli, che creano anche qualche problema viabilistico, e si otterrebbe lo spazio non solo per il percorso ciclopedonale, ma anche per parcheggi e per far passare le auto". E' una dichiarazione che leggo del Sindaco, Alessandro Fagioli, il 24 agosto 2016, quindi, cioè, quello che non è stato molto bello, come la grande partecipazione in questo caso delle persone che sono qua, è proprio quello di essere un pò presi per il naso da questo punto di vista, perché se ad agosto 2016 si dicono queste cose qua e poi si dice: "no, anzi, guardate il film, non c'è più nessuna macchina", eh, questa cosa non funziona molto nella comunicazione, che è una partecipazione, è biunivoca, a doppio senso di marcia, allora, la partecipazione. Poi non voglio fare assolutamente lezione da questo punto di vista, quello che volevo dire come proposta, se è una cosa che può piacere tutti in sala, compreso chi sta al governo della città in questo momento, è di allacciarsi a quello che dell'Assessore Lonardoni aveva detto proprio all'inizio, che era l'unica cosa che mi è sembrata degna di... trasformare un qualche cosa che è fallimentare, insomma, ha qualche problematica, in un problema, invece in qualche cosa che sia positivo, e questa cosa è molto importante da fare e voi avete la possibilità qua di trasformare questa energia che in questo momento è un vostro problema, perché è un problema di comunicazione e di

partecipazione, che non è stata fatta evidentemente, se no la gente non era qua, in un'energia positiva per proporre qualcosa, per esempio, pubblicare il progetto, ai tempi, quando c'era, poteva essere esposto a critiche ma anche a proporre progetti propositivi da chi ne sa magari anche più di me e di chi, insomma, sta qua al governo. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei signor D'Urso. Signor Sindaco, sì. Il Consigliere Pescatori ha chiesto la parola, prego.

SIG. CARLO PESCATORI (Lega Nord Lega Lombarda per l'Indipendenza della Padania)

Sì, aspetta, allora, no, una semplice riflessione fra le tantissime cose sentite stasera. Carlo Pescatori, Lega Nord. Il Consigliere Licata ha detto dall'altra parte della città. Riflettiamo un momentino su questa cosa, anch'io sono a Saronno da 50 anni e i due ponticelli tante volte li ho attraversati ed è sempre a volte un'operazione complessa, quando passo sotto i ponticelli, che ritengo orrendi, ve li regalo, mi sento dall'altra parte della città. Il progetto che abbiamo presentato, se andrà avanti, cambia completamente quella zona di Saronno, cioè, è liberare questi quartieri, renderli comuni, vicini, cioè, è proprio una liberazione cittadina. In questo caso invece mi sento una parte delle forze politiche cittadine, avversarie a questa Giunta, che ricordo, da leghista, perché è da un po' che volevo ricordarvelo, viene sempre insinuata come una Giunta Lega, ricordatevi che noi siamo una Giunta, Lega Nord, e con altre forze politiche di Centro Destra, per cui un po' di rispetto anche per le forze politiche che con noi camminano in questi 2 anni giorno per giorno, perché voi politicamente continuate a insinuare che questa è solo una Giunta Lega, di questa cosa prendo spunto per ricordarlo spesso. No, no, questo è comune da parte di tutti voi e da parecchi mesi. Ma comunque alla fine di tutto, quello che voleva essere un mio piccolo, veloce intervento, è che qui c'è la possibilità, ideologicamente parlando da sinistra, di togliere un muro, di togliere una barriera, di rendere vicini i Comuni cittadini e mi trovo

incredibilmente le forze di sinistra che sinistramente dicono no, questo muro lo vogliamo mantenere, questo muro deve rimanere con tutte le difficoltà che comporta, con la speranza poi un domani di farci salire qualche bicicletta, non pensando a tutti gli altri contesti che potrebbero essere utilizzati da questa pista ciclabile. Sono stupito, sono amareggiato, tra qualche minuto comunque lascio questo Consiglio Comunale perché domani mattina mi devo alzare presto perché devo lavorare, se poi voi volete continuare a sognare di piste volanti, vi faccio i migliori auguri e mi auguro che questa Giunta non cambi di una virgola il progetto che è stato presentato, lo migliori ma che continui in questa direzione. Grazie mille.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei Consigliere Pescatori, ha chiesto la parola il Consigliere Gilardoni, prego.

SIG. NICOLA GILARDONI (Partito Democratico)

Nicola Gilardoni, Partito Democratico. Tento di mettere insieme alcune cose che ho ascoltato fino a questo momento. La prima è Saronno di tutti. Ma per far sì che Saronno sia di tutti, il compito di chi amministra e di chi siede in questo Consiglio Comunale è quello di ascoltare, la principale caratteristica di chi fa politica è ascoltare. E allora questa sera, questo Consiglio Comunale, spero che possa permettere all'Amministrazione di ascoltare, ma ascoltare significa anche avere rispetto da entrambe le parti eh, questa sera credo che in alcuni momenti si siano prevaricati i toni e soprattutto non avere arroganza perché chi ha arroganza vuol dire che non è capace di ascoltare, allora è meglio che non faccia politica, per quello che intendo io naturalmente fare politica. Questa sera io credo che noi abbiamo, stiamo sperimentando un momento di forza dei cittadini, come lo ricordava Biffi negli anni 2000 ci fu la forza dei cittadini di Saronno che vivevano lungo la Via Piave che si oppose al progetto del duplicamento dei binari, della tratta su cui oggi stiamo tentando di ragionare, e quindi poi si arrivò per tutta una serie di meccanismi che non ricordo, al discorso dello spostamento nel nuovo tracciato, ma

tutto prese avvio da una protesta di tipo popolare per cui non possiamo sottovalutare quello che i cittadini vogliono comunicarci, lo dico a voi ma lo dico anche a me stesso, nel senso che penso che sia davvero una peculiarità di chi fa politica tenerne conto. Allora, se noi questa sera siamo qui ad ascoltare, dobbiamo anche comprendere che la partecipazione non è quella che noi possiamo auspicare ma la partecipazione è quella che noi stessi creiamo e provochiamo, perché se noi non provochiamo la partecipazione il cittadino o rimane a casa sua, sul divano, o altrimenti alla fine si arrabbia e non produce qualcosa di utile, soprattutto se inascoltato. Ma al di là della questione di, che questa sera credo che sia un momento importante, se riusciremo ad ascoltare, il P.G.T. ci dice una cosa chiara, che cosa si può fare su quel sedime, che cosa non si può fare, poi qualcuno dirà ma tanto il P.G.T. si può cambiare, no? Tanto la Giunta Leghista con Fratelli d'Italia non c'è più, SAC, no, ma ci sono 14 Consiglieri su 16 della Lega per cui, Pescatori, cioè i numeri sono numeri, quando si decide in un Consiglio Comunale, comunque il P.G.T. si può cambiare. Però io credo che questa sera una cosa è emersa, una cosa positiva, che tutti qui, Giunta, Consiglieri Comunali da una parte e dall'altra, cittadini, hanno espresso un parere positivo sull'utilità dell'opera e non è una roba di poco conto, non lo dobbiamo mica buttare via, il fatto che tutti siamo d'accordo che quel tracciato vada riutilizzato in modo positivo per la città, poi Lonardoni forse ha dato un po' troppa enfasi a quello che attraverso questa cosa, questo progetto della ciclo-metropolitana saronnese, può diventare per Saronno in termini di centralità, di riacquisizione, di posizioni perse, io credo che invece l'utilità vera siano gli obiettivi che stanno dentro nel Bando, cioè una migliore qualità della vita e soprattutto meno auto. Arriviamo al clou del problema, il clou del problema è nelle idee progettuali, l'Amministrazione dice, per tutta una serie di motivazioni già espresse parecchie volte, che sarebbe meglio mantenere a raso quella ex linea ferroviaria per costruirci una Greenway o comunque un collegamento casa-scuola, casa-lavoro, come si dice nel Bando, e quello credo che sia il problema, e quello credo che sia la sottovalutazione dell'Amministrazione nell'andare a ragionare sul problema. Però credo che ci siano delle contraddizioni che vadano chiarite. Prima contraddizione, noi parliamo di ciclo-metropolitana, la ciclo fa venire

in mente la bicicletta e quindi percorsi per un certo tipo di utenti, la metropolitana fa venire in mente dei tracciati ben precisi, cioè, la metropolitana corre in un tunnel, corre comunque in un posto dove non trova ostacoli, in questo caso noi invece troviamo degli ostacoli, è questo, ribadisco, il problema, qui si tratta di conciliare quello che è il concetto fondamentale espresso dal Bando e recepito dall'Amministrazione andando a trovare quelle che sono le soluzioni per scavalcare...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Consigliere, deve concludere, grazie.

SIG. NICOLA GILARDONI (Partito Democratico)

... non sono la via Don Luigi Monza e la Via Filippo Reina, molto probabilmente, i veri problemi, il vero problema è la Via Piave, nel progetto non c'è nessuna proposta per la Via Piave, io credo che questa sia una lacuna che vada superata in qualche modo in quello che sarà il percorso di progettazione esecutiva, perché se no veramente è rischioso quel posto. Nonostante Stevenazzi abbia detto che c'è lo scarico rispetto a quando non c'era la tangenzialina di sopra della cosa. Allora...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Consigliere, deve concludere, grazie.

SIG. NICOLA GILARDONI (Partito Democratico)

... un'altra faccenda che è una contraddizione è l'andare a spendere fiumi di parole, di carta nel testimoniare quello che è l'obiettivo del percorso casa-scuola, casa-lavoro e non riuscire ad arrivare in stazione, cioè, il percorso è cieco, no, e non possiamo neanche ipotizzare di rimandarlo chissà a quando questa cosa. L'ulteriore cosa che non possiamo neanche dare la colpa alla

Soprintendenza, piuttosto con la Soprintendenza bisognerà sedersi a un tavolo perché quando nel Bando si risponde ai quesiti e alle domande del Ministero, e si dice no vincoli, no vincoli, no vincoli, vuol dire che evidentemente c'è stata una sottovalutazione dell'eventuale problematica emergente. Come, io credo, che la questione delle Ferrovie Nord dove l'Assessore Lonardoni si è un po' impizzato, no, vada risolta, questa è un'Amministrazione pubblica, nel momento in cui io mi metto al tavolo con quello che è stato definito il proprietario dell'area, non posso mica ipotizzare che questa cosa mi caschi da un momento all'altro perché lui ha fatto l'elenco di tutte quelle che sono le nostre necessità, come Comune dico non come Amministrazione, perché le cose che ha detto sono note a tutti per cui non sono parte di un'Amministrazione ma sono parte di tutti, ma dall'altra parte non ci ha detto l'elenco delle cose che una qualsiasi società del gruppo Ferrovie Nord, non mi interessa capire se è la S.R.L., la S.p.A. o la Fondazione caritativa, ma quali sono le cose che le Ferrovie Nord chiedono a noi, Comune di Saronno, tal per cui arriviamo a scrivere un atto e una Convenzione dove si dice esattamente perché loro ci regalano 2 ettari e mezzo di territorio e dove spendono 700.000 Euro per fare tutta una serie di cose che stanno all'interno di questo programma? Queste cose vanno scritte, anzi, vi direi che forse dovevano essere scritte ancor prima di partecipare al Bando, proprio per non rimanere nel cul de sac che invece oggi l'Assessore, di sac, potrebbe rimanerci, no. Io credo che comunque...

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Complimenti al Consigliere Gilardoni che ha strappato l'ennesimo applauso della serata. Ha già parlato nove minuti, ha già esaurito tutto il suo tempo. Lascio la parola all'Assessore Lonardoni per la risposta, prego.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

Gilardoni, lei ha una capacità oratoria che senz'altro non la accomuna almeno a me. Le devo dire però che per quanto riguarda, lei ha citato come si fa ad arrivare in stazione, perché non vi siete

preoccupati di Via Piave? Questi sono lotti di intervento, con il finanziamento che avevamo proposto risolvevamo il lotto che parte dalla fine della ciclopedonale che viene da Solaro ed arriva al ponte in ferro, questo era l'oggetto e questo abbiamo risposto in termini di idee. Per quanto riguarda invece l'arrivare in stazione, noi come avevamo l'idea di superare via I° Maggio, abbiamo l'idea di come arrivare in stazione. Lo possiamo far vedere per gentilezza? Come si arriva in stazione. Per quanto riguarda, Gilardoni, per quanto riguarda quello che richiede Ferrovie Nord, non faccia finta di non saperlo, Ferrovie Nord chiede un cambio di destinazione della Bernardino Luini, è evidente, la Ferrovie Nord chiede che lì, se vogliamo portar dentro il mercato sulla loro area, venga concesso la possibilità di ristrutturare quello che hanno dentro. Queste sono, ma sono tutte cose che vanno perfezionate ovviamente, non posso dire cosa vale la... tenga presente che Ferrovie Nord, il fatto di cedere il sedime ferroviario della Saronno-Seregno, guardate che tutto sommato quello che gli costa per mantenerlo in sicurezza e quello che gli costerà se per caso non l'acquistiamo, perché devono anche garantire la sicurezza, devono impedire le passeggiate su quel rilevato pericoloso, devono impedire di portare su quelle passeggiate i bambini, devono impedire l'arrampicata sui pali di qualcuno, perché quello è sicurezza, devono impedire di andare sul ponte in ferro dove a 50 centimetri dell'estradosso del ponte passa la linea a 3.000 volt, e questo glielo chiediamo e questo Ferrovie Nord sa che ha un costo, è per quello che in cambio è ben contenta, o spero che lo sia, di darci quel sedime perché la manutenzione di quel sedime, solo per il taglio dell'ambrosia, solo per il taglio delle piante degli infestanti, solo per quello che gli si chiede, di mantenere quel minimo di decenza, ha un costo. Ora vediamo un attimino quella che è la soluzione che noi abbiamo ipotizzato, che da tecnici riteniamo si possa realizzare.

SIG. MASSIMO STEVENAZZI (Architetto)

Facciamo noi da voce narrante. Quella che vediamo è la situazione esistente. Siamo partiti, anzi, cerchiamo di partire adesso dal ponte che abbiamo lasciato, chiariamo subito che da qui in poi è chiaro che va ricercato il finanziamento. Questo è il punto più problematico,

siamo in zona Carugati, la proposta che abbiamo visto prima, che era stata illustrata da Barin, prevedeva sostanzialmente di scendere qui e poi con un tunnel portarsi sulla via Morandi, noi abbiamo verificato con la ditta Carugati, che c'è il margine, non vuol dire che c'è la soluzione certa, sicura, bisognerà concordarla con la ditta, però ci sono dei margini per proseguire e quindi scendere molto lentamente, perché ci vogliono circa 200 metri, lì ce ne sono 170, cioè i 170 metri sono quelli giusti per scendere in questa posizione, ed è di gran lunga il punto più problematico. Qui, al cimitero, abbiamo la rotonda dove passeremo necessariamente a raso, difficile passare con ponti o altra sopraelevata perché l'intreccio qui delle vie è assai complicato e poi resterebbero sempre, cioè, resterebbero solo 300 metri problematici perché sono all'interno delle aree dismesse della società Galileo che è tutt'ora in stato fallimentare quindi non è un operatore con cui si può al momento avere un contatto. Tuttavia stiamo parlando di, ecco, fermiamoci qui, in questo punto dove vediamo adesso è dove stiamo realizzando ora la bonifica, cioè, è iniziata lunedì e con i fondi che abbiamo escusso dalla Regione stiamo intervenendo direttamente per bonificare questi 2000 metri, è presumibile che con i soldi che, non dico avanzaeremo, però insomma con la sistemazione superficiale che riusciremo a fare, fino a questo punto non sarebbe difficile arrivare e quindi stiamo parlando in fondo di 300 metri. Proseguendo, abbiamo, va beh, la zona di Escrivà Da Balaguer dove ancora troviamo una proprietà delle Ferrovie, l'ex Bernardino Luini, poi seguiamo qui, ecco qui è abbastanza interessante perché l'ipotesi che avevamo già presentato a febbraio, prevedeva la possibilità di utilizzo, vedete come il fascio binari qui si stacca dalla sede, dal confine della sede ferroviaria e quindi in questo punto, è possibile, non dico per tutta l'area che adesso sto disegnando, ma almeno per una parte è possibile riutilizzare per un proseguimento della banchina del settimo binario, per dire, del Malpensa, e arrivare in questa zona. Qui la grafica non ci aiuta perché bisognerebbe fare un ingrandimento, però è dove c'è il ponte della vittoria, insomma, il ponte di I° Maggio, ecco, il ponte di I° Maggio che rappresenterebbe l'unico vero punto problematico dove ci servirebbe un'opera, non dico uno scavalco in vetro o un qualcosa, ma veramente è pochissima ormai distanza e siamo sul viale del Santuario, per cui non vi sfuggirà che da questo punto, con un passaggio che vi ripeto è

problematico ma per pochissimi metri, per un punto piccolissimo sul ponte, potremo sbarcare in quota dalla stazione al viale del Santuario e quindi tutte le nostre scolaresche, tutti i 2000 studenti che normalmente frequentano i nostri istituti superiori, potrebbero viaggiare in assoluta sicurezza senza l'attraversamento che ora hanno, se non stanno a fare tutto il giro. Questo ve l'ho descritto intanto che vedevamo l'esistente, adesso molto più rapidamente, grazie al nostro Michele Cutecchia, abbiamo realizzato anche un video, abbiamo un video, che è una simulazione, non ha la pretesa di essere... è un po' come prima, cioè è un metaprogetto non, uno studio di fattibilità non un progetto esecutivo e tuttavia può informare bene i professionisti che poi vorranno con noi partecipare a una progettazione più raffinata. Questo è il punto dove vi dicevo, è il punto più stretto, è il punto dolens, potremmo anche trovare una compensazione con questa proprietà perché noi fortunatamente siamo proprietari, si fermi un attimo se riesce, siamo proprietari di un pezzettino di terreno qua che attualmente è sottoutilizzato per cui si potrebbe probabilmente trovare anche una compensazione che non sia di danno alla ditta, insomma, e permutare i medesimi spazi. Non è così alberato allo stato attuale, è proprio un pezzettino di verde ma è solo un'ipotesi di lavoro non è che ci sia un accordo, però ci sono perlomeno le premesse. Quando saltiamo dall'altra parte, possiamo proseguire, ecco, certo, mi dimenticavo una cosa importante, in questa discesa, sì, sì, hai ragione, me lo dimenticavo, in questa discesa, immaginando il 2,50, e qui rispondo anche a Casali, non è che non sappia che le piste ciclabili sono 2,50, semplicemente sulla massicciata pensavo che in un percorso così lungo abbiamo sempre ipotizzato sia il percorso pedonale che il percorso ciclabile, quindi, sicuramente lei sa che almeno 1,50, 2 metri di percorso pedonale, 50 di separazione e 2,50, che è quello che poi normalmente ci viene eccetto quando facciamo la pista ciclopedonale, i ciclisti si lamentano che il pedone con la ciclopedonale, le due cose non funzionano insieme, comunque, fuori di polemica, qui non possiamo realizzare senz'altro niente di più che il 2,50 più il parapetto, quindi useremo il calibro minimo, ma 1,25 è già di proprietà di Ferrovie Nord perché quando hanno realizzato il muro, questa idea era già maturata in qualche modo, era già vista come unica possibilità e Ferrovie mi hanno anche confermato di recente che l'1,25 è di loro

proprietà, quindi si tratterebbe di trovare un accordo con Carugati che non gli penalizzi l'utilizzo della parte retrostante ma solo per 1,25, o 1,75, insomma col parapetto, non stiamo a fare i farmacisti. Va bene. Da qui poi abbiamo da tempo, e questo l'abbiamo forse da una decina d'anni il progetto della rotatoria del Sagrato del cimitero, mai finanziato, però prevede tra l'altro la possibilità di girare con la pista e il resto, adesso quando finiamo sul Toboga, poi, vedremo, ah siamo fermi? No, no possiamo andare, perché poi attraversiamo le aree dismesse che è la parte... niente, da qui poi c'è il tratto di aree dismesse, quei famosi 300 metri che attualmente sono di proprietà della società Galileo che è in, non so se è in concordato o ammessa al fallimento, e va beh, vedremo come operare su quelli, però diciamo lì, da un punto di vista tecnico, non c'è nessuna difficoltà, lavoriamo in piano in mezzo a spazi industriali esistenti. Il rendering si ferma qui per cui non posso farvi vedere la restante parte.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ha chiesto la parola il Consigliere Bendini, prego.

SIG. PIERLUIGI BENDINI (Unione Italiana)

Grazie signor Presidente. Pierluigi Bendini, Unione Italiana. L'ora è tarda e cercherò di essere brevissimo ma lo sarò. Unione Italiana era in Minoranza nella passata Amministrazione e lo è anche in questa Amministrazione, questo sta, lo dico semplicemente per chi non lo sapesse magari del pubblico. La nostra funzione, la mia funzione qua è sempre stata, così come ha dichiarato il Consigliere De Marco, una funzione di un'opposizione costruttiva, nel senso che avendo fatto tante battaglie nella passata Amministrazione, a fianco alla Lega contro l'Amministrazione che adesso è qua di fianco a me essere in Minoranza, è chiaro ed è palese che mi trovo un po' nel mezzo e la nostra opposizione costruttiva sta a significare, come diceva De Marco, che affrontiamo punto per punto delibera per delibera, mozione per mozione quello che può essere all'Ordine del Giorno e ci riteniamo liberi di appoggiarvi o ci opponiamo a quello che proponete. Questo lo

dico per spiegare velocemente questo, sono stato contattato ed è stato un piacere per me firmare la richiesta per questo Consiglio Comunale aperto, perché da non tecnico, non ero per nulla informato, e ci tenevo da Consigliere e principalmente da cittadino, come tutti loro, ad avere una serata come questa, e secondo me questa serata, nonostante qualche screzio, che spero che poi venga chiuso perché soprattutto gli screzi fra Consiglieri, Assessori o Sindaco devono essere risolti perché fondamentalmente il vostro percorso è anche il nostro percorso, cioè 5 anni amministrati voi però noi abbiamo una funzione di aiuto o di contrasto, dicevo, al di là di qualche screzio è stata una bellissima serata e soprattutto una serata utile. I cittadini volevano semplicemente sapere e conoscere e secondo me è stata una grandissima opportunità per loro venire a esprimere le loro idee ed è stata ancor più una grandissima opportunità per l'Amministrazione spiegare quelle che erano le vostre idee. I cittadini li ho ascoltati, mi sono divertito su questo foglio, come faccio solitamente, li ho ascoltati tutti e a ognuno penso di poter tirare fuori qualche idea, ma veramente mi sono segnato gli appunti, quello che hanno detto tutte le persone, da Colombo, Uboldi a Guaglianone, a Biffi, a Sala, a Ferrario, a Paleardi, Agliata, Rotondi a Casalini, a Verga, a Ferrarese a Castelnuovo, tutti li ho... e D'Urso, secondo me mi viene da parlare da cittadino in questo momento, l'importanza di questa serata è prendere le idee di tutti e trasformarle per quelle che possono essere la forza di un progetto, cioè, sembra una banalità quella che dico, ma sono convinto, ed è molto più importante che ne siate convinti anche voi, che è stato molto importante ascoltarli e cercare di captare da ognuno qualche idea che potrebbe servire a migliorare quella che è la vostra idea di progetto. Avete già un'idea abbastanza chiara e delineata però secondo me qualcosa può saltare fuori. Io chiudo qua perché nel tecnico non riesco ad andare, però mi sono permesso di segnare due cose che per me erano fondamentali e sono due cose che tra l'altro ha detto anche Nicola Gilardoni, le ho cerciate ma le ha anticipate lui. La prima cosa fondamentale per me era veramente un handicap di questa presentazione dire arrivavamo al ponte di ferro e da lì in poi non sappiamo cosa fare, mi avete già risposto, ma mi viene quasi da dire ma a mezzanotte dobbiamo tirare fuori una cosa che per me era fondamentale? Dire alla cittadinanza arriviamo lì e da qua in poi il

Bando finisce lì poi vedremo, ma caspita, ma tiriamolo fuori alle 9 di sera questa cosa, perché veramente è stato bello questo che avete detto adesso eh, non è stato... è vero che non è che uno schiocca le dita e domani lo fate, però dire che delle idee ci sono è fondamentale, a mio parere. Nicola Gilardoni l'ha detto e voi l'avete tirato fuori, me l'ero cerchiato anch'io, non si può arrivare qua stasera e dire arriviamo lì al ponte e poi vedremo, perché la finalità è quella di andare oltre, e delle idee le avete. L'altra cosa, anche questa un po' tecnica è legata a Via Piave, l'aveva già detto anche Gilardoni, secondo me la cosa fondamentale, legando il discorso alla sicurezza, poi possiamo ascoltare tutti, possiamo ascoltare la signora col passeggino che magari dice che è bene tenerlo, quello che dice che bisogna abbattere i ponti, così, però attenzione che secondo me la cosa fondamentale, e sarebbe una cosa importante che voi magari pensate a destinare dei soldi di parte del Bando, a trovare una soluzione a Via Piave, a mio parere una presentazione fatta con una Via Piave risolta, il semaforo intelligente può esserlo, però fondamentalmente se noi riusciamo a trovare una soluzione fondamentale in quel punto, vi dà un non so che di un qualcosa in più, di un'attenzione fondamentale legata a questa Greenway. Grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei Consigliere Bendini, ha chiesto la parola l'Assessore Lonardoni, prego.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

Mi scusi ma guardi che alla Aldo Moro, quando abbiám presentato il progetto, escluso l'aspetto scenografico di questa sera, erano state dette queste cose, adesso non voglio ripetermi, però continuare a sentirmelo ripetere tutta sera che non avevamo in mente di come arrivare in stazione, che non avevamo in mente di come superare via I° Maggio, questo mi scusi, ma noi né disinformazione, né mancanza di trasferire conoscenza, l'abbiamo fatto.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio l'Assessore Lonardoni. Bendini.

SIG. PIERLUIGI BENDINI (Unione Italiana)

Assessore, non era una critica, la mia è stata semplicemente una cosa da dire. Lo dicevate a inizio serata, secondo me era una cosa bellissima, ma non stavo accusando di nulla, nel senso che non avevate progetti, che non avevate... cioè, io non ero presente in quella serata ma era, forse sono andato fuori da quello che sono i miei compiti, però secondo me questa serata, presentata, avete fatto la mezz'ora, dire che quando ..., siccome mi ricordo la frase che il Bando arriva qua, da lì in poi non sappiamo, invece sapete, ma sono contento eh, sono veramente contento di quello che avete detto adesso, non era polemica, non era nulla.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Assessore Lonardoni, prego.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

Questa sera abbiamo parlato di quello che stava nel Bando, dopodiché quello che era fuori dal Bando l'ha sollevato il Consigliere Gilardoni o qualcun altro e nel momento che è stato sollevato l'abbiamo presentato.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Consigliere Gilardoni, ha trenta secondi, prego.

SIG. NICOLA GILARDONI (Partito Democratico)

Non ero preparato.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Se vuole anche meno.

SIG. NICOLA GILARDONI (Partito Democratico)

No, pensavo che non mi dessi la parola. No, io veramente credo che gli stimoli usciti questa sera dal dibattito siano tanti e invito l'Amministrazione ad ascoltare le cose che sono uscite soprattutto la questione legata alla sicurezza in qualsiasi delle ipotesi che poi verranno decise e che verranno anche concordate, io credo che si possa, con la Sovrintendenza. Le due domande, una, io prendo atto che le Ferrovie Nord hanno un costo nella gestione di quel sedime, però siccome purtroppo ci ho, inizio ad avere qualche capello bianco, so che in certi momenti bisogna scriverle le cose, soprattutto nel momento in cui noi dovremo procedere a realizzare quello che abbiamo scritto nel Bando che vogliamo fare, per cui quella roba lì va scritta che loro ce la cedono, dopodiché vorranno altro piuttosto che ci devono dare altre soluzioni per altre cose che non c'entrano col Bando? Ci avete un sacco di tempo per quello, ma l'atto di cessione di quell'area va scritto. Non è un rapporto tra me e le Ferrovie Nord o tra Lonardoni e le Ferrovie Nord, è un rapporto tra l'Amministrazione e una società terza. La seconda questione, io credo che una delle preoccupazioni uscite dalle persone che abitano il quartiere, perlomeno quelle che hanno parlato, quelle che non hanno parlato non lo sappiamo, sia quella di non vedere che il quartiere si trasforma in un qualcosa di attraversamento piuttosto che in un qualcosa che oggi non abbiamo visto, ovvero le ipotetiche strade e quant'altro, io penso che il signor Sindaco debba chiudere questa querelle e dare una risposta ai cittadini, dicendo che il suo impegno è quello di fare quello che c'è in quel Bando, null'altro, grazie.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie a lei Consigliere Gilardoni, De Marco ha tre minuti, prego.

SIG. AGOSTINO DE MARCO (Forza Italia)

Velocissimo. Agostino De Marco. Questa sera io ho sentito in più di un intervento, che questa Amministrazione avesse degli accordi con le Ferrovie Nord e in cambio di questi accordi chissà cosa stesse cedendo, cosa stesse promettendo, non sapevo del cambio di destinazione d'uso della Bernardino Luini, credo magari se l'Assessore Lonardoni mi vuol dare qualche delucidazione nel merito ne sarei grato, ma nello stesso tempo io direi che se anche con le Ferrovie Nord, finalmente dopo 30 anni che se ne parla, di venire a Saronno a realizzare, da quando avevo 30 anni adesso ne ho purtroppo più di 60, venire a realizzare gli uffici nella zona dove hanno il deposito, automezzi eccetera, e che in quella zona si potesse anche un domani sviluppare, traslare il mercato di Saronno, ma se questa Amministrazione riesce a fare queste cose, a muoversi, io sono contentissimo e credo che anche la maggior parte dei cittadini di Saronno, poi c'è sempre chi a Saronno non vorrà far fare mai niente, perché a non far fare niente non si sbaglia mai, a fare purtroppo bisogna avere il coraggio di fare, tante volte metterci anche i propri soldi, i propri risparmi, parlo dei privati ma lo stesso può essere le Ferrovie Nord, però se facciamo, se riusciamo a fare, noi porteremo anche attività, lavoro a Saronno. Magari, ecco, sul discorso della destinazione della Bernardino Luini, la vogliono trasformare ad uffici credo, o sbaglio? Non lo so, ecco, se mi dà qualche indicazione anche se andiamo fuori da quello che è il discorso della serata.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Grazie Consigliere De Marco, Assessore Lonardoni, prego.

SIG. DARIO LONARDONI (Assessore ai Lavori Pubblici)

E' evidente che la vogliono trasformare in uffici, se vogliono, se noi vogliamo tutta l'area che c'è in corrispondenza dai servizi, parliamo lato taxi, lato stazione vecchia, lato stazione attuale, laddove ci sono i servizi igienici, le scale, ad arrivare fino ai binari tronchi, ci sono degli edifici di uffici. Nelle trattative, nelle chiacchierate, nei discorsi che devono essere concretizzati, non lo metto in dubbio, per adesso è stato uno scambio di opinioni rispetto a delle necessità. Se vogliamo quell'area per creare un deposito biciclette, è evidente che gli impiegati, i tecnici che sono all'interno di quegli edifici, devono andare da qualche altra parte, quello che chiedono è di portarli alla Bernardino Luini e noi su questo stiamo trattando, su questo stiamo lavorando, stiamo verificando. La necessità che Saronno abbia, anche da questo lato, un deposito biciclette, lo riteniamo importante, lo riteniamo indispensabile, quantomeno per evitare che i ciclisti saronnesi attacchino le biciclette a tutti i pali che ci sono in giro e agli alberelli che ci sono in giro, fosse solo questo avremo ottenuto l'obiettivo di avere almeno un po' di decoro intorno alla stazione.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Ringrazio l'Assessore Lonardoni, lasciamo la parola al Sindaco per le conclusioni, prego.

SIG. ALESSANDRO FAGIOLI (Sindaco)

Grazie Presidente. Allora, innanzitutto ringrazio tutti i cittadini presenti, anche quelli che si sono allontanati e coloro che eventualmente hanno ascoltato via radio. Ripeto che quello che emerge questa sera ci sia un interesse complessivo a voler prendere quell'area e trasformarla in un qualcosa di utile per la città e non lasciarla più

com'era dismessa. Dei vari progetti io continuo a rimanere legato alla soluzione a raso perché dal nostro punto di vista va a risolvere più problemi, rispetto a che tenerla in superficie, in alto, in quota. Questa Amministrazione ha tante idee che sta sviluppando, in linea generale, non è mia abitudine però anticipare i tempi, perché non mi piace vendere fumo e dire che stiamo pensando o stiamo, siamo al punto di realizzare determinate cose che poi, a seconda degli interlocutori o degli eventi, come in questo caso, accade che non si possono realizzare o vengono bloccate. Quando, come Amministrazione pubblica, possiamo intervenire direttamente su aree della città, operiamo e agiamo anche velocemente, prendo l'esempio di Via De Balaguer che è stata completata da Via Varese fino alla stazione, alla parte del retro stazione. Anche in quel caso ci sono degli sviluppi ancora da effettuare e uno di questi è la bonifica di quell'area che diventerà un parcheggio temporaneo per i pendolari, con una futura rotonda che si svilupperà tra Via Ferrari e Via Luini, ma dove possiamo agire da soli agiamo da soli, dove servono Bandi, servono risorse o ci sono degli interlocutori, ci sono tempi che si allungano e bisogna riuscire a coniugare le esigenze di più parti. Sul discorso della comunicazione penso di aver già dato risposta che mi impegno a migliorare quello che sono gli interventi nei confronti, le comunicazioni nei confronti della cittadinanza. Per quanto riguarda le azioni amministrative, c'è una Giunta, c'è un Consiglio Comunale, ci sono delle Commissioni e poi dopo si possono fare degli incontri pubblici o come se richiesto in questo caso anche Consigli Comunali aperti. Sul fatto di ascoltare, io sono uno che ascolta tutti però poi alla fine bisogna arrivare a una sintesi e trovare delle soluzioni. Poi dopo le scelte possono piacere o non piacere, si può essere a favore, si può essere contrari, ma a delle scelte bisogna arrivare altrimenti si parla, si parla, si parla ma si perdono i treni, si perdono i tempi, si perdono le opportunità. In questo caso, magari, non sollevare questioni sarebbe stato meglio, non sollevare polveroni sarebbe stato meglio per poter andare avanti con una certa soluzione, una certa direzione. Oggi con interventi esterni, ci troviamo nelle condizioni di avere una serie di incognite alle quali oggi non siamo in grado di dare risposte perché ancora tutti quei punti di domanda delle incognite ancora non sono lì e non sono stati scritti. Nella responsabilità e nel ruolo che ricopro, io non me la sento di

prendere e acquisire un'area dismessa sopra la quale o sulla quale non ci si può far nulla se non mantenere ciò che c'è. Se dev'essere mantenuto in maniera totale quello che esiste oggi, credo che non ci serva a nulla. Ho proposto anch'io, durante un sopralluogo di valutare se vi fosse la possibilità di mantenere una traccia storica a raso o di prendere degli elementi esistenti e inserirli in fase di progettazione, come i pali, infatti li avete visti poi nei rendering, quei pali sono i pali già esistenti che potrebbero essere riutilizzati per mantenere la memoria storica del tracciato, ma se dovessi andare a guardare la vera utilità di quella tratta ferroviaria, negli anni, io non ero ancora nato mi si dice che già non funzionava più, se non pochi treni merci di tanto in tanto, o forse una o due volte al giorno, una al giorno. Quindi non è una tratta che ha avuto chissà quale importanza storica per lo sviluppo della città, mi si dice che ha funzionato in maniera consistente tra il '58 e il '60, sì, però nella maniera più consistente tra il '58, 1958 e il 1960, poi dal 2009 mi pare più nulla. Dal '58 era già merci. Quindi, però queste, ripeto, da un punto di vista pratico, non è mai stata una linea utilizzata come altre tratte. La storicità la possiamo mantenere, ripeto, mantenendo degli elementi di ricordo, mantenendo il tracciato, prendendo anche elementi fisici e riposizionarli sul tracciato magari per utilizzarli come elementi, proprio della costruzione del marciapiede, piuttosto della ciclabile. Questo è un qualcosa che secondo me dobbiamo valutare e mantenere. Ma sposare il progetto di farlo in sopraelevata è molto rischioso e soprattutto prendere possesso di un'area, a nome di cittadini, e poi non poterlo utilizzare per il meglio del quartiere e della città stessa e anche per esperienze di natura sovracomunale, quindi la famosa ciclopedonale che prende, attraversa e incrocia il quartiere e serve anche il quartiere, perché dobbiamo guardare ai problemi di tutti e le soluzioni tecniche, ripeto, possono accontentare alcuni ma non accontenteranno mai tutti. C'è chi mi chiede di inserire dei dossi in alcune strade e altri residenti mi chiedono di non metterli, c'è chi vuole parcheggi blu e chi vuole parcheggi bianchi a disco orario, chi non vuole del tutto i parcheggi. Ognuno di noi ha una testa, ognuno di noi ha delle esigenze ma bisogna riuscire anche a convivere civilmente tra tutti. Mi auguro che vi saranno ancora margini di manovra per poter andare avanti con questa idea su quell'area, altrimenti troveremo

soluzioni alternative per collegare la ciclabile che arriva da Solaro e portarla fino in centro, su percorsi alternativi. Non vedo altre soluzioni in questo momento in quanto non abbiamo risposte certe da chi sta mettendo i vincoli su quell'area. Io vi ringrazio, ringrazio tutti gli interventi, mi sarebbe piaciuto sentire più cittadini che di solito non sono attivi magari politicamente, liste civiche o liste di partito, presidenti di associazioni che magari hanno fatto Assessori o Consiglieri Comunali o altro, alcuni di voi comunque hanno parlato, è stato interessante e vi ringrazio nuovamente tutti. Buona serata.

SIG. RAFFAELE FAGIOLI (Presidente)

Mi unisco ai ringraziamenti del signor Sindaco, la seduta è terminata. Grazie, buonanotte.