

Milano, 6 aprile 2010  
Prot. n. 51 AGR/cb

**Oggetto: Piano Generale del Traffico Urbano di San Donato Milanese**

Gentile Sindaco,

da molti anni Assolombarda svolge nei confronti delle Istituzioni e degli Enti competenti un'intensa azione di sensibilizzazione sull'urgenza di realizzare le infrastrutture necessarie per garantire la mobilità delle persone e delle merci e per permettere al nostro sistema economico e produttivo di rimanere competitivo rispetto ai principali concorrenti internazionali.

Accanto alle opere prioritarie, tuttavia, riveste sempre più importanza l'organizzazione e il potenziamento della rete e del servizio di mobilità di livello comunale, che costituiscono "l'ultimo miglio" fondamentale per permettere alle imprese di essere accessibili rispetto ai grandi flussi di persone e merci.

Sotto questo aspetto, il Piano Urbano del Traffico, in quanto strumento di tipo tecnico-amministrativo di breve e medio periodo finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione comunale, può aiutare a preservare e migliorare l'accessibilità delle imprese e dei suoi lavoratori sul territorio.

Pertanto, nell'ambito del processo di redazione del PUT del Suo Comune, riteniamo utile e opportuno inviare alcune considerazioni in merito alla bozza del Piano Generale del Traffico Urbano del marzo 2010, anche sulla base delle segnalazioni ricevute dalle nostre aziende associate di San Donato Milanese.

In linea generale, pur condividendo gli obiettivi di ridurre la pressione da traffico e l'incidentalità stradale, di ottimizzare la politica dei parcheggi, di rilanciare il trasporto pubblico e di sostenere la mobilità ciclopedonale, sembra opportuno segnalare la scarsa attenzione del piano – sia nella fase analitica che in quella progettuale – verso le problematiche e le esigenze delle aree produttive.

Nello specifico, nelle aree produttive di Via Buozzi, Via Grandi e Via XXV Aprile riscontriamo la mancanza di linee di trasporto pubblico, e le ipotesi progettuali non prevedono soluzioni migliorative in questo senso. Per contro, alcune vie cittadine presentano il passaggio di tre o anche quattro linee di trasporto pubblico.

A nostro avviso, in una situazione di scarsità di risorse, andrebbero valutate attentamente ipotesi di razionalizzazione di linee esistenti a favore di aree oggi non servite dal TPL attraverso, ad esempio, deviazioni di percorso che abbiano come punto di interscambio le fermate sia ferroviaria che metropolitana e l'istituzione di servizi a chiamata.

La revisione dei percorsi delle linee di TPL genera benefici economici e ambientali: diminuire la mobilità automobilistica privata ed il congestionamento, specialmente negli orari di apertura e chiusura delle attività industriali, aumentando la fruibilità dei mezzi pubblici, genera un beneficio in termini di minori emissioni, diminuisce i tempi di percorrenza e aumenta l'attrattività del sistema industriale e commerciale, con conseguente miglioramento della qualità della vita dell'intero territorio comunale.

Relativamente alle aree produttive di Via Buozzi e Via Grandi, inoltre, la mancanza di proposte progettuali di miglioramento del trasporto pubblico e di risoluzione dei problemi di carenza di spazi per la sosta dei veicoli su strada è ancora più preoccupante, anche in relazione al progetto di realizzazione del "Polo Artigiani", che sorgerà a breve nell'area e che avrà significative ricadute in termini di aumento del traffico veicolare.

Rispetto alla proposta contenuta nel piano di istituire un servizio di bike sharing, si riscontra la mancata previsione di stalli per biciclette in corrispondenza delle principali aree industriali. A questo proposito si rileva come il successo dell'iniziativa nelle città in cui è stata avviata è dipeso anche da un elevato gradimento da parte dei lavoratori per gli spostamenti casa-lavoro. Pertanto, nel proporre il servizio di bike sharing come reale alternativa alla copertura "dell'ultimo miglio" nel percorso casa-lavoro delle migliaia di dipendenti che quotidianamente affollano il territorio, risulta indispensabile coprire tutti i punti di interscambio modale, oltre che le aree di maggiore affluenza degli addetti (come, ad esempio, Quartiere Torri Lombarde, Via XXV Aprile, Bolgiano, Via Buozzi, Via Grandi, ecc.).

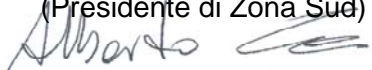
Inoltre si sottolinea che, rispetto alle ipotesi di riorganizzazione della viabilità attraverso i restringimenti delle carreggiate, la realizzazione di rotatorie e la definizione di ZTL interdette ad alcune categorie di veicoli, occorre prestare attenzione all'esigenza di garantire l'accessibilità alle imprese presenti sul territorio per tutti i mezzi necessari all'espletamento dell'attività lavorativa.

Infine, per quanto riguarda l'ipotesi di regolamentazione della sosta in alcune aree cittadine, si osserva che questa può diventare un disincentivo all'utilizzo del mezzo privato solo nel caso in cui il trasporto pubblico copra effettivamente le esigenze di mobilità dei dipendenti; in caso contrario, il provvedimento rischia di rappresentare solo un ulteriore elemento di costo per i lavoratori.

Ritengo che queste osservazioni possano costituire un importante contributo ai fini della realizzazione del Piano Urbano del Traffico del Suo Comune e auspico, pertanto, che vengano prese in debita considerazione dall'Amministrazione Comunale per migliorare la mobilità di San Donato Milanese.

Rimanendo a Sua completa disposizione per ogni eventuale approfondimento che ritenesse opportuno, e in attesa di un cortese riscontro, porgo i miei migliori saluti.

Alberto Cervi  
(Presidente di Zona Sud)



Gentile  
Sig. Mario Antonio Dompè  
Sindaco  
Comune di San Donato Milanese  
Via Cesare Battisti, 2  
20097 San Donato Milanese

**e p.c.** Gentile  
Sig. Claudio Severo Monti  
Vice Sindaco,  
Ambiente Attività Produttive e Commercio, Mobilità e Trasporti  
Comune di San Donato Milanese  
Via Cesare Battisti, 2  
20097 San Donato Milanese