



OSSERVAZIONI AL RAPPORTO FINALE DEL PGTU DI SAN GIULIANO MILANESE

Premessa

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 sul territorio 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, in quanto costituisce "l'ultimo miglio" fondamentale per permettere alle imprese di essere accessibili rispetto ai grandi flussi di persone e merci.

Sotto questo aspetto, il Piano Generale del Traffico Urbano, 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 sul territorio.

In linea generale, ci sembra che la proposta di PGTU di San Giuliano Milanese, nel tentativo di preservare i diversi centri abitati del Comune dal traffico di attraversamento e di privilegiare forme di mobilità lenta, tendi a sottovalutare le esigenze di mobilità dei pendolari e dei mezzi per il trasporto delle merci. Inoltre, se si eccettua il trasporto ferroviario regionale, non viene minimamente affrontato il tema del trasporto pubblico su gomma.

Ci sembra imprescindibile, invece, che uno dei temi fondamentali da approfondire per valorizzare le aree industriali di San Giuliano Milanese, e creare le condizioni affinché possano diventare degli "asset" di eccellenza a livello regionale, sia quello di garantire connessioni per la mobilità efficienti e plurimodali.

Inoltre, non appare comprensibile l'orientamento dell'Amministrazione di approvare il PGTU prima dell'adozione del PGT, in quanto si potrebbe determinare la rimessa in discussione di alcune scelte del PGTU in fase di adozione del PGT.

Osservazioni puntuali

- **Potenziamento della maglia infrastrutturale.** A pagina 4 il PGTU sottolinea il problema dei rilevanti carichi di traffico lungo le Vie Trieste e Risorgimento e, nello stesso tempo, mette in luce lo scarso utilizzo della Via Brigate Partigiane. Al fine di decongestionare le prime due arterie e consentire un maggior utilizzo della terza, che per le caratteristiche della sezione stradale si presterebbe a tale scopo, potrebbe essere presa in considerazione la realizzazione di un nuovo raccordo stradale tra la

Via Brigate Partigiane e la SP 157 verso Mediglia. Tale intervento, unitamente alla realizzazione di un nuovo scavalco del canale Redefossi in prossimità della rotonda prevista sulla Via Emilia, consentirebbe inoltre di realizzare un asse est-ovest di raccordo diretto tra la SP 164 e la SP 157.

- **Zone a traffico calmo e zone a traffico limitato.** Con riferimento alla proposta di individuare zone comunali in cui limitare la velocità dei mezzi (pag. 12), ci sembra forzato che le aree industriali di Sesto Ulteriano e Zivido vengano ricomprese all'interno di una zona 30 (con velocità massima pari a 30 km/h). Inoltre, appare non perseguibile e dannosa per la mobilità pendolare, la proposta di creare delle zone a traffico limitato lungo le vie Volturmo e Marignano e a Viboldone e Pedriano (pag. 16), che avrebbero un duplice effetto negativo: da un lato, la forzatura dell'uso di Via Po come unico asse di penetrazione da e per Sesto Ulteriano creerebbe fenomeni di grave congestione lungo la stessa Via Po, anche in vista dell'apertura di Ikea; dall'altro lato si toglierebbe la possibilità per i flussi pendolari verso Sesto Ulteriano e Civesio di utilizzare l'unica via alternativa per i collegamenti in direzione sud (Melegnano).
- **Aree di sosta.** La previsione di predisporre aree di sosta di brevissimo termine (max 30 minuti) a servizio delle stazioni e delle fermate ferroviarie (pag. 26) rischierebbe di compromettere la possibilità per i lavoratori pendolari di San Giuliano di utilizzare i parcheggi delle stazioni come punti di interscambio modale gomma-ferro, limitando di fatto l'uso del trasporto pubblico negli spostamenti casa-lavoro.
- **Mobilità sostenibile.** Non viene, infine, affrontato il tema dell'accessibilità con il trasporto pubblico delle aree industriali. La presenza di ben tre stazioni del trasporto ferroviario regionale all'interno del territorio comunale di San Giuliano Milanese, se fosse coadiuvato da un servizio regolare di trasporto pubblico su gomma, rappresenterebbe una grande opportunità per favorire l'uso del mezzo pubblico da parte dei dipendenti delle aziende, con benefici in termini di riduzione della congestione da traffico per tutta la viabilità comunale.

Milano, 16 dicembre 2008