



# COMUNE DI SAN DONATO MILANESE

PROVINCIA DI MILANO

*Area Territorio, Ambiente ed Attività Produttive*

San Donato Milanese, 11.10.2010

Il Dirigente

Valutazione Ambientale Strategica del Documento di Piano del PGT

## **Verbale dell'incontro con ASL Milano Due - Dipartimento di Prevenzione Servizio Igiene e Sanità Pubblica 21 Settembre 2010**

Premesso che:

- lo scorso 3 Agosto 2010 si è svolta la seconda seduta della Conferenza di Valutazione nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Documento di Piano del redigendo Piano di Governo del Territorio (PGT), finalizzata all'illustrazione dei contenuti del nuovo strumento pianificatorio e di quelli dell'allegato Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), redatto contestualmente;
- non essendo stato possibile accogliere la richiesta di rinvio di ASL Milano 2 (nota del 13.07.2010 prot. n. 43246) stante l'impossibilità di parteciparvi, in sede di conferenza di valutazione si era dato atto della successiva organizzazione di un incontro dedicato con ASL nel mese di settembre per l'illustrazione del Documento di Piano e del relativo Rapporto Ambientale, onde consentire ad ASL la formulazione del proprio parere di competenza.

Ciò premesso, il 21 settembre 2010 alle ore 14.30 presso il Comune di San Donato Milanese, Saletta Consulta Stranieri sono presenti:

- l'arch. Alberto Schgor, Autorità procedente e l'arch. Rosanna Voce, per l'Ufficio di Piano;
- l'ing. Piergiorgio Dominici, ASL Milano 2;
- il Centro Studi PIM, incaricato della collaborazione per il completamento della redazione del Piano di Governo del Territorio e rappresentato dall'arch. Cristina Alinovi e dall'arch. Gabriele Calmanti

Vengono illustrati i principali contenuti del Documento di Piano, sviluppati a partire dalla lettura dello stato di attuazione del previgente strumento urbanistico, i quali qui si riassumono: a) previsioni di espansione insediativa negli ambiti di trasformazione e di miglioramento del sistema delle aree pubbliche; b) relativamente all'assetto della rete delle infrastrutture della mobilità, previsioni di realizzazione di nuovi interventi e infrastrutture per il miglioramento delle condizioni di accessibilità e di traffico nonché a supporto delle nuove previsioni insediative. Vengono di conseguenza illustrati i contenuti per gli Ambiti di Trasformazione, che in gran parte coincidono con le aree già destinate a piani esecutivi dal PRG ma che non sono state attuate, e alle aree già azionate ad AP, ma che non sono state acquisite dal Comune. Viene precisato che a queste ultime è stato applicato il principio della perequazione, anche per superare il problema della reitarazione dei vincoli, con attribuzione di capacità insediative ridotte a fronte delle quali è prevista la loro parziale cessione gratuita al comune.

Dall'illustrazione e dall'esame degli elaborati di Piano, dal punto di vista igienico-sanitario, l'ing. Dominici sottolinea che uno dei problemi principali che affligge la città è costituito dal traffico di attraversamento e



# COMUNE DI SAN DONATO MILANESE

PROVINCIA DI MILANO

dal traffico dai paesi limitrofi che ha come destinazione i cd. poli attrattori di presenze (l'ospedale, la stazione della M3, i palazzi uffici, le scuole, ecc.) in quanto portatore di inquinamento acustico e dell'aria.

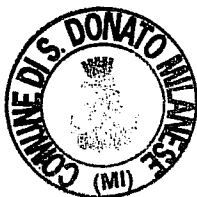
Il comune di San Donato è contornato da infrastrutture di viabilità extraurbana quasi completamente esterne alla città che consentirebbero uno scorrimento del traffico dei non residenti all'esterno del centro abitato. Le attività suddette, che richiamano molto traffico sono collocate, per lo più, abbastanza vicino alle arterie esterne, oppure a breve distanza.

L'Ing. Dominici propone i seguenti interventi per migliorare le condizioni di traffico cittadino creato dai non residenti sia con destinazione San Donato e sia di attraversamento, prevedendo quanto segue:

1. Il traffico con destinazione San Donato va dirottato sulle arterie esterne alla città, purché vengano previste e realizzate opere di raccordo tra queste e gli edifici e/o le attività destinatari del traffico, sfruttando i parcheggi già esistenti (eventualmente incrementandoli) vicini agli edifici sede di attività economiche ma al di fuori del centro abitato e raggiungibili attraverso brevi percorsi pedonali. In estrema sintesi, con tale modello di sviluppo, i non residenti arrivano esclusivamente dalle grandi arterie esterne, parcheggiano in parcheggi situati nei pressi di tali arterie e della meta prefissa, ma al di fuori o ai margini del centro urbano, infine a piedi coprono la breve distanza che li separa dalla destinazione prefissata (M3, stazione FS, palazzi uffici, ospedale, scuole, ecc.).
2. Il traffico di attraversamento dei non residenti va, invece, scoraggiato e bloccato in tutti i modi possibili su tutte le strade interne alla città deviandolo sulle arterie esterne, anche, ad esempio, mediante l'apposizione di divieti di transito temporizzati sulle fasce orarie dei pendolari. Tale vincolo è preferito dalle Amministrazioni e dai cittadini ed è oramai diffusissimo nei Comuni milanesi afflitti dal traffico di attraversamento.
3. Va valutata, ovviamente, la necessità di opere di insonorizzazione e mitigazione in presenza di abitazioni vicine a tali grandi arterie.
4. Sarebbe necessario dotare le strade di una certa importanza, interne alla città, di rotonde, eliminando tutti i semafori dal momento che le rotonde consentono un traffico a bassa velocità, ma scorrevole a velocità costante che realizza minor inquinamento possibile. Ad esempio, ma non solo, il Viale De Gasperi è dotato di semafori che rallentano troppo lo scorrimento del traffico, aumentano l'inquinamento per le frenate e le partenze, e creano traffico parassita sulle traverse limitrofe in quanto con meno semafori e quindi più scorrevoli.
5. Dal punto di vista igienico sanitario, la realizzazione del nuovo complesso uffici in corrispondenza dell'Ambito di Trasformazione denominato AT.S. "De Gasperi Est" viene vista positivamente considerando il ridotto impatto del traffico proveniente dalle auto dei dipendenti, visitatori, ecc. che si limiterebbe alla percorrenza autostradale con parcheggi da prevedere di massima nei pressi della stazione FS e residua percorrenza a piedi fino al nuovo complesso uffici, conseguentemente l'aumento di traffico auto nella città sarebbe praticamente molto contenuto.
6. Infine viene vista positivamente la realizzazione del collegamento tra SP Paullese e SS Emilia, in quanto utile a dirottare il traffico dei non residenti su strade esterne alla città impedendone o riducendo al minimo l'accesso al centro abitato.

Il Verbalizzante

(Arch. Rosa Anna Voce)



L'Autorità Procedente  
Dirigente Area Territorio, Ambiente  
e Attività produttive

(Arch. Alberto Schgör)