



3. PRINCIPALI PROBLEMATICHE ESISTENTI E OBIETTIVI STRATEGICI DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) deve essere per legge un “piano processo” di breve periodo, cioè deve prevedere un programma coordinato di interventi, integrato tra i diversi sistemi della mobilità, che deve poter essere avviato da subito e attuato gradualmente in un tempo massimo di 24-36 mesi (Figura 1.1.1).

Il PGTU di Brugherio rispetta questi obiettivi: esso è totalmente svincolato da interventi infrastrutturali viari significativi (si prendono in considerazione unicamente i progetti già previsti dall'Amministrazione Comunale, che hanno ormai raggiunto il necessario livello di maturazione e che quindi hanno tempi di realizzazione compatibili con quelli del PGTU, o la sistemazione strutturale di taluni incroci), e può essere attuato per fasi gradualmente e coerenti tra loro.

In concreto ciò significa che il PGTU di Brugherio fa riferimento ad uno scenario che può essere realizzato in pochi anni e a stralci, successivi e coerenti tra loro, che sono parte integrante di un “processo” che, una volta concluso, consentirà di realizzare l’assetto finale, che il PGTU individua nel possibile “Scenario Obiettivo”. Ogni stralcio rappresenta pertanto una tappa di avvicinamento allo “Scenario Obiettivo”.

Il livello di gradualità funzionale e temporale degli stralci potrà essere deciso dall'Amministrazione Comunale; le modalità di applicazione delle priorità di intervento appartenenti ad ogni singolo stralcio dovranno essere concordate a livello tecnico, affinché possa essere definito un “iter” di attuazione del PGTU, che contenga il più possibile i disagi iniziali, che individui la sequenza tecnica più corretta degli interventi e che tenga conto anche della fattibilità economica degli stessi, e che avvii in modo adeguato il monitoraggio dei fenomeni previsto dalla legge.

La redazione del PGTU consente di stabilire e di approvare le linee strategiche di intervento (Master Plan); successivamente sarà necessario procedere alla redazione dei Piani Particolareggiati (secondo livello di pianificazione) e infine dei Piani Esecutivi (terzo livello di pianificazione) (Figura 1.1.1).

Nell’ambito dei Piani Particolareggiati sarà indispensabile definire un programma operativo in grado da un lato di individuare le priorità temporali di intervento nel rispetto di fattibilità tecnica, criticità dei problemi, benefici indotti e risorse economiche disponibili, e dall’altro di sviluppare al massimo livello di dettaglio le scelte di indirizzo effettuate nel PGTU.

3.1 Principali Temi Problematiche Esistenti

La comprensione e l’interpretazione dei risultati delle indagini, nonché l’analisi di alcuni fenomeni in sede storica, hanno fornito durante lo svolgimento della prima fase del Piano, alcune indicazioni chiarissime circa i temi e le problematiche emergenti.

Il primo dato che risulta evidente è l’incompletezza della maglia viaria con funzioni territoriali.

Le carenze riguardano sia le relazioni Nord – Sud, sia le relazioni Est – Ovest: esse sono documentabili e si manifestano in modo palese attraverso i dati che caratterizzano la struttura Origine/Destinazione dei flussi di traffico.

Sotto l’aspetto della dotazione infrastrutturale la carenza è evidente in direzione Nord – Sud, per la quale esiste solo Viale Lombardia, strada che di conseguenza deve obbligatoriamente, ma in modo improprio, svolgere molteplici funzioni: di



attraversamento per i traffici extra comunali, di distribuzione urbana facendo parte dell'anello che comprende anche Via Marsala, Via Moro e Via San Giovanni Bosco, e di accesso al Centro.

La carenza è meno giustificata in direzione Est – Ovest, per la quale transitano sul territorio comunale, due importantissime infrastrutture: la autostrada A4 Torino – Milano – Venezia e la Tangenziale Est di Milano; la forte congestione che distingue costantemente queste due infrastrutture provoca consistenti travasi di traffico improprio sulla viabilità principale di Brugherio, con effetti molto dannosi sulla circolazione, sulla fluidità e sull'ambiente.

Il secondo dato riguarda, come si è già anticipato, le caratteristiche del traffico privato. Lo svolgimento delle indagini O/D con interviste agli automobilisti, ha consentito di definire con esattezza la struttura degli spostamenti effettuati con mezzo privato, all'altezza del Cordone comunale, e in particolare di confermare, anche numericamente, in modo chiaro, le criticità emerse dalla semplice analisi funzionale della rete. Infatti gli elementi conoscitivi più rilevanti ricavati da questa importante banca dati, con riferimento alla fascia oraria di punta del mattino, sono:

- i) il traffico specifico rappresenta circa il 45% del traffico totale;
- ii) il traffico di attraversamento complessivo del Cordone è pari a circa il 55% del traffico totale e la quota di questa componente interamente di attraversamento extracomunale è ben del 90%;
- iii) la quota di traffico di attraversamento extracomunale presenta picchi nei valori di Via San Cristoforo (72%), di Via Cà Secca (70%), di Via Quarto e di Via dei Mille con il 60%. Queste direttrici si collocano preferibilmente nei settori Ovest e Est, evidenziando anche nei numeri le sofferenze della maglia viaria soprattutto in questi settore del territorio;
- iv) in entrambe le sezioni di Viale Lombardia la quota di traffico di attraversamento oscilla intorno al 50%.

In termini strategici significa che il PGTU dovrà porsi un duplice problema: come gestire e soddisfare questa componente molto elevata di traffico di attraversamento del Comune, e come soddisfare la quota comunque non trascurabile di mobilità destinata in Area Centrale; esse si spartiscono in modo bilanciato le responsabilità dell'eccessiva pressione di traffico sulla Città. L'obiettivo consisterà nel cercare di ridurre il peso di queste componenti nella consapevolezza da un lato che i traffici di attraversamento sono impropri e che i traffici destinati a Brugherio non sono naturalmente trasferibili, e dall'altro che entrambi molto faticosamente potranno essere controllati o gestiti all'origine dello spostamento.

Il terzo dato riguarda la dinamica in sede storica dei flussi di traffico.

Su questo tema le risultanze appaiono decisamente positive.

Nel decennio 1999 – 2009 i traffici al Cordone sono diminuiti nell'ora di punta del mattino di circa il 15%. Questo dato di riduzione, variabile nei suoi valori, si conferma in tutte le sezioni prese in considerazione, ad eccezione di Via Quarto e di Via dei Mille, strade per le quali si sono registrati incrementi rispettivamente del 6 e del 63% . Nel quinquennio poi 2010 – 2015 i traffici, sempre sul totale del Cordone, sono addirittura leggermente diminuiti (-7,4%), per effetto probabilmente della crisi economica nazionale che in effetti ha causato una contrazione diffusa dei flussi, più che per interventi sul territorio o sui diversi sistemi della mobilità.

Il quarto dato riguarda il sistema dei parcheggi.



La situazione dei parcheggi dipende naturalmente dalla domanda di mobilità e dalle sue caratteristiche.

L'offerta di parcheggio dell'Area Centrale di Brugherio è pari a circa 3.620 posti – auto, di cui circa 3.180 (pari all'88%) non regolamentati, circa 440 (pari al restante 12%) regolamentati (circa 310 a disco orario (9%), circa 130 riservati (3%)).

L'occupazione reale media complessiva varia da circa 2.160 auto (fascia oraria 9.00 – 10.00 con coefficiente di occupazione pari a 0,60), a circa 2.290 auto (fascia oraria 17.00 – 18.00 con coefficiente di occupazione pari a 0,73) nell'arco di una giornata feriale tipo, riducendosi a circa 1.955 durante la notte (0,54 di coefficiente di occupazione).

Analizzando i dati a livello di singola zona emerge che i valori del coefficiente di occupazione salgono al massimo fino a 0,84 nella zona 8, zona di corona del settore Sud; in Centro, dove solitamente si manifestano le maggiori sofferenze, i coefficienti di occupazione variano da un minimo di 0,63 ad un massimo di 0,76 nella zona 3.

Il sistema dei parcheggi si trova quindi, rispetto a tanta altre realtà, in una situazione di chiaro privilegio potendo contare su una capacità (numero di parcheggi) che mediamente è sufficiente per soddisfare in modo adeguato la domanda di sosta che l'attuale organizzazione del sistema della mobilità genera, e su coefficienti di occupazione che in tutte le zone indagate raggiungono valori soddisfacenti.

Alcune lievi sofferenze o criticità si evincono dai dati ulteriormente disaggregati a livello di singola strada: le strade più centrali o più vicine ai più importanti poli di generazione dei traffici, non ancora regolamentate, si saturano velocemente e in alcuni casi restano tali per quasi tutto il giorno.

La soluzione di questi residui problemi passa inevitabilmente attraverso scelte strategiche opposte: o si opta per scenari che puntano a soddisfare tutta la domanda di sosta in Centro attraverso programmi infrastrutturali di lungo periodo, molto costosi sia sotto l'aspetto economico, sia sotto l'aspetto urbanistico - ambientale, con il rischio che i problemi non vengano risolti nel breve periodo e che l'offerta continui ad inseguire la domanda senza mai raggiungerla, o si opta per scenari di mediazione, che coniugano le soluzioni ottimali di lungo periodo con una virtuosa azione di regolamentazione della sosta nel breve periodo. L'adozione di una politica di regolamentazione differenziata ed equa potrà consentire di selezionare i flussi di traffico in accesso all'Area Centrale di Brugherio senza "blindare" la Città, e di affrontare da subito i limitati disagi esistenti.

La regolamentazione della sosta, se opportunamente articolata e calibrata sulle caratteristiche locali della domanda, elimina le sofferenze anche locali del sistema dei parcheggi, ha la capacità di "calmierare" i traffici entranti in Centro, e quindi crea le condizioni per razionalizzare e migliorare i percorsi di ingresso/uscita della Città.

In questo contesto il quinto dato che risulta di estrema utilità riguarda l'entità dei diversi tipi di domanda di sosta.

Dall'elaborazione delle informazioni sui parcheggi della banca dati O/D, emerge che la domanda potenziale di sosta del Centro (zone 1-3) con durata superiore alle 3 ore è pari a circa 380 posti – auto, mentre quella a rotazione (durata della sosta inferiore alle 3 ore) è pari in prima approssimazione, a circa 290 posti – auto, per un totale di circa 670 posti – auto. Se a questa quantità si somma la domanda di sosta permanente dei residenti (640 posti – auto in prima approssimazione), si ricava una domanda totale complessiva diurna (1.310 posti – auto) nettamente inferiore all'offerta disponibile su suolo pubblico (2.635 posti – auto).

Potrà essere interessante analizzare le provenienze della domanda di sosta con durata superiore alle tre ore ai fini di un suo possibile parziale attestamento a distanza pedonale dal Centro, per riuscire a recuperare capacità lungo quelle strade



oggi saturate anche perché non regolamentate.

Una riflessione progettuale sul sistema dei parcheggi appare infatti quanto meno opportuna, in quanto è vero che i dati sono soddisfacenti, ma la analisi in sede storica documentano un incremento del 45% del coefficiente di occupazione medio complessivo nell'ultimo decennio.

Il sesto dato che merita grossa attenzione riguarda l'incidentalità.

L'elaborazione delle banche dati dal 2004 al 2013 evidenzia che il fenomeno dell'incidentalità non è ancora sotto controllo: nel decennio il numero di fenomeni è diminuito (-19%), ma non secondo il ritmo indicato dalle linee di indirizzo della UE. Questi elementi dovranno essere sfruttati per primi per avviare un programma che eliminando gradualmente i punti più pericolosi della rete viaria consenta da un lato di invertire la tendenza, e dall'altro di allinearsi con gli obiettivi imposti dalla UE che prevedono la riduzione del 40% degli incidenti in un decennio.

Il settimo dato riguarda la mobilità con mezzi alternativi al mezzo privato: il trasporto pubblico e la mobilità ciclopedonale.

Entrambe queste modalità svolgono un ruolo trascurabile nell'attuale sistema della mobilità.

Il trasporto pubblico una volta soddisfatta la domanda priva di alternative (studenti e persone anziane), non riesce ad incidere quasi per nulla, sia perché la domanda in realtà urbane di queste dimensioni non riesce a giustificare livelli di servizio interessanti, cioè appetibili e competitivi, sia perché l'accessibilità a Brugherio con il mezzo privato ancora oggi è molto favorevole.

Il sistema ciclopedonale presenta numerose carenze a tutti i livelli: in molte strade non sono presenti strutture minime per i pedoni, e l'utilizzo della bici non viene in nessun modo incoraggiato dalla prospettiva di dover quasi sempre transitare negli spazi automobilistici per l'assenza di percorsi, anche brevi, loro riservati.

Su questi temi potrà essere importante attraverso il PGTU scegliere una strategia che consenta, con una concentrazione delle risorse, di individuare su quale modalità di trasporto puntare oltre al mezzo privato.

L'ottavo ed ultimo dato riguarda l'inquinamento da traffico, l'elemento che per le normative di settore esistenti dovrebbe rappresentare l'elemento guida per governare il sistema della mobilità.

A Brugherio si dovrebbe puntare ad una Area Centrale collocata in Classe II o III, con livelli "medi" di rumore dovuto al traffico entro limiti di 55-60 dB(A).

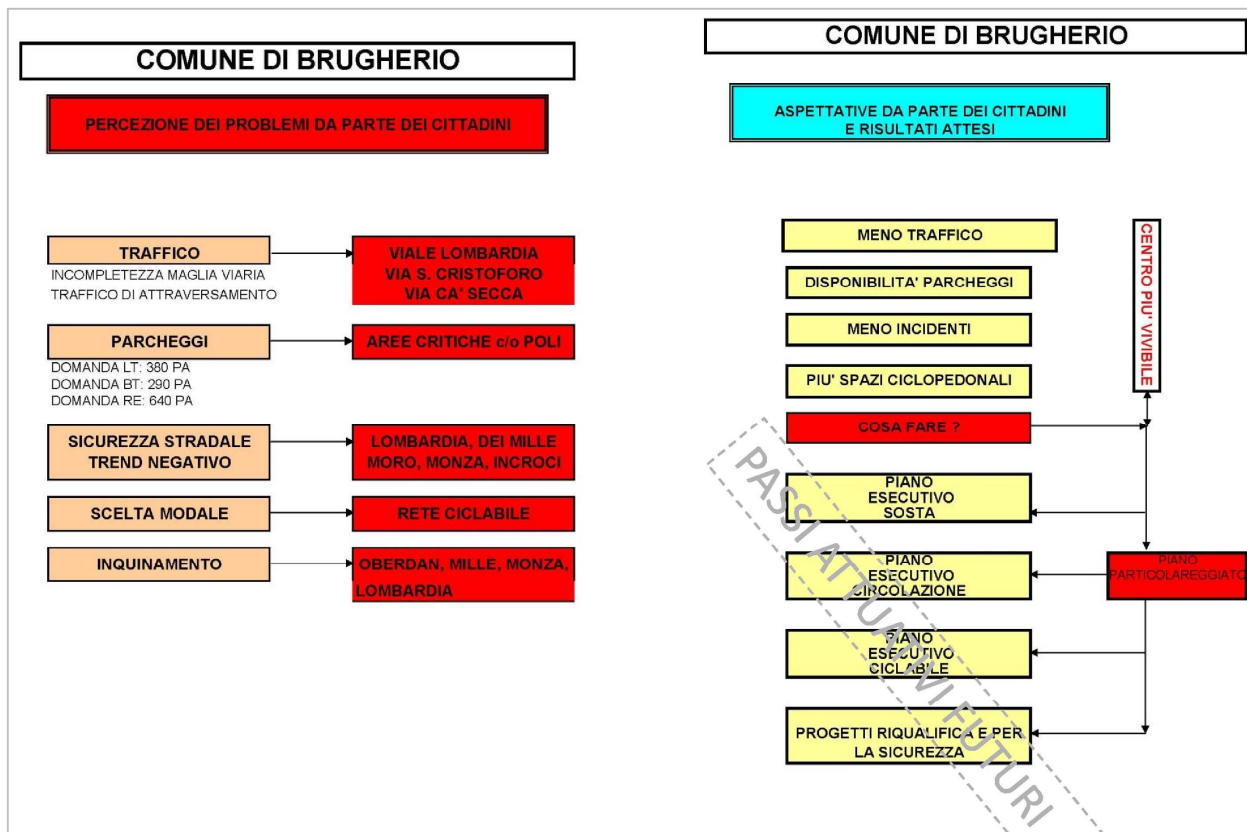
Ciò è sicuramente perseguibile, ma solo se si ha "il coraggio" di coinvolgere nel processo di risanamento anche il sistema della mobilità nel suo complesso, visto che oggi in diverse strade si superano ampiamente questi valori.

Tutti i precedenti dati evidenziano con coerenza sorprendente la possibile diagnosi: i problemi sono chiari e devono essere risolti riorganizzando in modo coordinato e integrato il sistema della mobilità urbana, perché esso deve essere gestito in modo differente; il traffico non urbano, che non ha relazioni con il Comune, rappresenta una quota senza dubbio molto elevata, equiparabile a quella che ha relazioni con l'Area Centrale di Brugherio. E' obbligatorio intervenire prioritariamente sulla componente di traffico di attraversamento se si vuole incidere positivamente sulla soluzione dei diversi problemi.

Ciò che è stato appena esposto trova una sua sintesi meno tecnica nei principali problemi percepiti dai Cittadini e raccolti durante le interviste e nella esemplificazione delle loro aspettative (Figura 3.1.1).



Figura 3.1.1 – Problemi percepiti e aspettative



3.2 Obiettivi Strategici

L'analisi dei problemi sui diversi aspetti che caratterizzano il sistema della mobilità di Brugherio e i confronti con l'Amministrazione Comunale hanno portato a definire gli obiettivi e le strategie di questa pianificazione che si prefigge di gestire la mobilità urbana nel suo complesso e di affrontare temi specifici nel breve termine.

La scelta degli indirizzi strategici per la gestione della mobilità dei prossimi anni, è stata ricavata dall'analisi dei Piani e Progetti, dalle normative settoriali di riferimento, e dall'interpretazione critica dei dati, che consente di individuare le problematiche e le priorità, da verificare queste ultime alla luce degli obiettivi di pianificazione dell'Amministrazione Comunale.

Gli elementi programmatici di medio lungo termine che hanno consentito di maturare gli obiettivi generali e le linee strategiche di intervento e di caratterizzare lo scenario progettuale per il breve periodo del PGTU comprendono:

- i) la Tangenziale Ovest, confermata anche di recente nei redigenti documenti per la revisione del PGT;
- ii) il nuovo nodo di interscambio modale della metropolitana milanese;
- iii) un sistema differenziato di parcheggi in grado di soddisfare in modo adeguato i residenti, la sosta a rotazione, la sosta dei pendolari;
- iv) un sistema di aree pedonali che valorizzi i diversi contesti urbani e che garantisca la continuità per i movimenti pedonali e ne affermi diritto e ruolo;



- v) il potenziamento e il rilancio della mobilità ciclabile;
- vi) uno sviluppo insediativo coerente con lo sviluppo del sistema della mobilità.

Il PGTU rappresenta uno strumento di pianificazione di breve termine che deve porsi obiettivi specifici da perseguire che siano coerenti con gli obiettivi strategici di più lungo periodo; gli interventi di breve periodo devono trovare sede per legge in un "piano processo", cioè in un programma coordinato di interventi, integrato tra i diversi sistemi della mobilità, che deve poter essere avviato da subito e attuato gradualmente in un tempo di 24-36 mesi.

In questa cornice in parte legislativa e in parte strategica per il lungo periodo, **il futuro PGTU di Brugherio, in un lasso temporale limitato, propone di implementare i seguenti principali obiettivi strategici** (Figura 3.2.1):

- i) la riduzione della pressione del traffico sull'Area Centrale, sia attraverso una gestione più efficace dei suoi parcheggi e quindi del suo sistema di accessibilità, sia attraverso il trasferimento graduale di quote di traffico di attraversamento del Centro stesso;
- ii) la rigerarchizzazione della rete viaria attraverso una nuova classificazione funzionale delle strade che, passando attraverso il potenziamento di incroci ben precisi, consenta di ridefinire ruolo e livelli di traffico delle strade e di affrontare le situazioni di maggiore sofferenza tipo quelle di Via della Vittoria a San Damiano, o di altre strade centrali, o di strade particolarmente delicate;
- iii) un utilizzo più razionale dei parcheggi centrali, con minori coefficienti di occupazione nelle strade del Centro che presentano coefficienti di occupazione superiori a 0,85 , tutelando prioritariamente le esigenze dei residenti e della sosta a rotazione;
- iv) il miglioramento delle condizioni di vivibilità e di pedonalità della Città, con particolare riguardo alle situazioni più a rischio, promuovendo per la viabilità azioni progettuali che possano contribuire concretamente alla creazione di un Centro di vita di pregio e più vivibile, in area centrale ma non solo, attraverso progetti coordinati e integrati di "Moderazione del Traffico" (MDT);
- v) l'aumento dell'utenza delle due ruote;
- vi) un grosso sforzo nella direzione della sicurezza stradale, puntando con decisione su interventi mirati all'eliminazione dei siti più pericolosi con una azione estesa a tutto il territorio comunale, che consentano di consolidare un trend storico fortemente decrescente nell'incidentalità, con risultati da monitorare anno per anno (incidenti gravi, punti neri specifici), in linea con le Direttive Europee e del Piano Nazionale della Sicurezza, che propongono di ridurre gli incidenti del 40% in un decennio.

3.3 Una Proposta di Riassetto della Viabilità Urbana

Il PGTU propone prioritariamente di migliorare il sistema della viabilità, affrontando in particolare due evidenti problemi: un assetto di circolazione che non consente una distribuzione corretta dei flussi di traffico e l'eccessiva presenza di traffico di attraversamento all'interno dell'Area Centrale, fattore quest'ultimo da interpretare come effetto dovuto in gran parte alle carenze del sistema infrastrutturale sia comunale sia sovracomunale.

Per affrontare in termini soddisfacenti questi problemi il PGTU definisce :



Figura 3.2.1 – Obiettivi strategici del PGTU

MANIFESTO DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI TECNICI

- 1) RIDISEGNARE L'ACCESSIBILITA' E L'ATTRAVERSAMENTO MEDIANTE LA RIGERARCHIZZAZIONE DI STRADE E INCROCI**
- 2) RIDURRE LA PRESSIONE DEL TRAFFICO**
 - i) Disincentivare traffico attraversamento extra comunale
 - ii) Governare l'accessibilità con la gestione dei parcheggi
- 3) QUALIFICARE UN CENTRO VASTO**
 - i) Moderazione del Traffico
 - ii) Progetti di riconversione funzionale degli spazi e di arredo
 - iii) Recupero ambientale e vivibilità del Centro (Progetti Pilota di limitazione del traffico)
- 4) SODDISFARE I DIVERSI TIPI DI SOSTA ATTRAVERSO:**
 - i) regolamentazione parcheggi più saturi
 - ii) strade a senso unico per recuperare parcheggi e/o ciclopiste
- 5) POLITICA DELLA SICUREZZA STRADALE**
- 6) INCENTIVARE LA MOBILITA' ALTERNATIVA**
 - i) Ciclabilità
 - ii) Varie forme di Sharing
 - iii) Ruolo del trasporto pubblico
- 7) MIGLIORARE LE CONDIZIONI AMBIENTALI**
 - i) Interventi di pianificazione
 - ii) Interventi di risanamento acustico

Stato avanzamento 10 Dicembre 2014

- 1) interventi sullo schema di circolazione e sul sistema di controllo del traffico atti a ridefinire i percorsi di accesso/uscita del Centro e a risolvere situazioni di potenziale elevata pericolosità stradale;
- 2) interventi sullo schema di circolazione atti a "spingere" gradualmente quote parziali di traffico di attraversamento del Centro a non utilizzare la viabilità del Centro per i suoi spostamenti, bensì, quando esistenti, percorsi più esterni.

Le proposte privilegiano le soluzioni e/o agli assetti che da un lato disincentivano l'utilizzo delle strade più centrali da parte dei traffici esterni attraverso progetti di declassamento viario e di forte rallentamento dei flussi, e dall'altro migliorino la funzionalità e la capacità delle strade e dei nodi viari più critici appartenenti alla rete viaria primaria di contorno della Città.

Il PGTU propone quindi un assetto che da un lato allontani gradualmente quote di traffico di attraversamento dal Centro, e dall'altro consenta al traffico specifico del Centro stesso di arrivare a destinazione nel più breve tempo possibile e attraverso le "porte" storicamente principali della Città, cioè attraverso i percorsi più facilmente identificabili.

La riduzione del traffico di attraversamento del Centro passa inevitabilmente attraverso il declassamento graduale di alcuni percorsi, che in futuro devono funzionalmente diventare parte integrante dei percorsi di ingresso/uscita del Centro, cioè dovranno agevolare al massimo la mobilità specifica del Centro, mentre dovranno risultare sconvenienti troppo lenti e discontinui per il traffico che non ha



origine né destinazione all'interno del Centro della Città.

Il nuovo assetto del Centro proposto dal PGTU dovrà essere perseguito attuando stralci funzionali successivi e coerenti tra loro; in particolare si potranno valutare tempi diversi di intervento per rendere alcuni importanti provvedimenti contestuali alla realizzazione di alcuni piccoli interventi di adeguamento della viabilità urbana (concentrati soprattutto in corrispondenza di alcuni nodi viari critici), che l'Amministrazione Comunale dovrà realizzare se vuole rendere attuative e operative le proposte progettuali del PGTU .

3.4 Una Strategia per l'Accesso alle Aree Centrali

Il Piano Generale del Traffico Urbano propone di soddisfare la domanda di accessibilità al Centro con le diverse modalità di trasporto con una equilibrata ripartizione modale incentivando le modalità di trasporto a minore impatto ambientale, che è quanto si fa ormai diffusamente in Europa e in Italia attraverso la redazione e l'attuazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).

In particolare il PGTU propone:

- i) di razionalizzare l'accessibilità con l'auto privata privilegiando la domanda di sosta a rotazione rispetto a quella pendolare, senza però penalizzare quest'ultima, attraverso l'ampliamento della politica di regolamentazione dei parcheggi dell'Area Centrale già intrapresa dall'Amministrazione Comunale ma in termini troppo timidi, e la individuazione di parcheggi di attestamento a distanza pedonale dal Centro;
- ii) di rendere in prospettiva più competitivo il trasporto pubblico extraurbano (specialmente su ferro con la attuale (e futura) stazione della metropolitana), incoraggiandone l'utilizzo integrato con il trasporto pubblico su gomma e con i mezzi a due ruote;
- iii) di rendere in prospettiva più competitiva la mobilità ciclabile per gli spostamenti urbani attraverso lo sviluppo di una rete cicloviaria diffusa e continua e attraverso l'offerta delle nuove tecnologie "Smart" in grado di incentivare l'uso della bicicletta.

3.5 La Classificazione della Rete Stradale

Il PGTU, sulla base di quanto previsto dalle Direttive, propone:

- i) la ridefinizione della rete stradale primaria;
- ii) la ridefinizione della rete stradale secondaria e locale, comprendente le isole ambientali e le zone a 30 km/h;
- iii) l'individuazione di standard progettuali, partendo dalle norme e direttive esistenti, con l'identificazione di schemi di tipo definitivo e di tipo provvisorio, e di esempi progettuali da sviluppare nell'ambito dei Piani Particolareggiati;
- iv) la verifica dello schema di circolazione e la definizione di proposte finalizzate alla risoluzione delle principali criticità di strade e incroci.

3.6 Una Strategia per il Sistema della Sosta

Il PGTU propone di regolare l'accessibilità nelle aree centrali integrando gli interventi



sul sistema di circolazione e di controllo del traffico con un pacchetto di provvedimenti sul sistema dei parcheggi.

L'accessibilità in Centro non viene limitata attraverso provvedimenti coercitivi, ma viene orientata operando sul controllo rigoroso della sosta.

Questo significa regolamentare l'accesso al Centro nel suo complesso attraverso una efficace politica di regolamentazione della sosta che disincentivi l'utilizzo dei parcheggi più centrali da parte dei pendolari senza però penalizzare il traffico operativo.

Per raggiungere questo obiettivo è indispensabile da un lato intervenire sulla gestione della sosta del Centro della Città, e dall'altro mettere a disposizione dei pendolari una capacità adeguata di parcheggi gratuiti a corona dell'area regolamentata.

Per altro una corretta gestione della sosta può consentire, già nel breve termine, di far fronte ai disagi più acuti cui oggi sono soggetti i residenti ed il traffico operativo o legato alle attività commerciali.

I criteri che vengono proposti per affrontare con il PGTU questa importante tematica comprendono alcuni standard qualitativi (ormai adottati in tutta Europa) che riguardano la distanza pedonale e la tariffa:

- i) il Piano deve mirare a soddisfare interamente la domanda di sosta dei residenti entro 100 m al massimo dal luogo di residenza;
- ii) la domanda di sosta a rotazione dovrà essere soddisfatta entro 200 m dal luogo di destinazione;
- iii) la domanda di sosta dei pendolari dovrà essere soddisfatta nei parcheggi di attestamento posti a corona dell'area regolamentata ad una distanza pedonale non superiore a 400 m dalla destinazione finale, con un graduale trasferimento di spazi di sosta dal Centro alla periferia;
- iv) i residenti che non possiedono un posto - auto in sede propria (box, cortile, ecc.) potranno lasciare la propria automobile su strada nei parcheggi regolamentati della loro zona di residenza, godendo della possibilità di avere un "permesso", le cui modalità di rilascio andranno definite di comune accordo con l'Amministrazione Comunale nell'ambito di un Regolamento di Attuazione;
- v) la sosta pubblica del Centro allargato dovrà gradualmente essere regolamentata, in parte a disco orario (fascia più esterna), in parte a pagamento. Il sistema tariffario potrà prevedere (se la capacità del sistema lo consentirà) anche abbonamenti a tariffe preferenziali e/o agevolate per i pendolari.

Il PGTU considerando l'arco biennale di sua validità, propone pertanto le seguenti azioni:

- i) tariffazione della sosta nelle aree centrali, con eventuali possibili agevolazioni per i residenti nella propria zona di residenza;
- ii) rafforzamento e realizzazione di parcheggi di attestamento a corona delle aree centrali per la sosta di lunga durata dei pendolari che lavorano in Centro;
- iii) potenziamento del sistema di parcheggi attraverso il completamento di eventuali parcheggi in corso di realizzazione o la realizzazione dei parcheggi già programmati dall'Amministrazione Comunale. I nuovi parcheggi, a parte casi specifici ed evidenti di carenza locale di capacità di sosta, dovrebbero inserirsi sul territorio nella logica di parcheggi sostitutivi di quelli esistenti su strada; in questo contesto la disponibilità di nuova capacità di sosta supporta in modo assolutamente efficace le strategie del PGTU che puntano a recuperare alla ciclopedonalità e all'ambiente gli ambiti di maggior pregio della Città.



In presenza di nuovi parcheggi il numero di spazi di sosta pubblica su sede stradale potrà, se lo si riterrà opportuno, lentamente ridursi consentendo di recuperare alla ciclopeditività e alla Città strade e piazze di pregio, che oggi vengono purtroppo utilizzate permanentemente come contenitori di automobili.

Per altro, le importanti risorse che possono essere introitate attraverso questa manovra andranno reinvestite, come previsto dalla legge, nel settore, per realizzare nuovi parcheggi, per arredare la Città, per offrire eventualmente il trasporto pubblico a condizioni di utilizzo particolarmente vantaggiose, anche da un punto di vista economico.

Il futuro sistema dei parcheggi dovrà innanzitutto quindi mettere a disposizione dei pendolari, cioè di coloro che hanno sosta superiore alle 3 ore, le alternative di parcheggio gratuito sufficienti per soddisfare in modo adeguato i livelli della domanda. Ciò sarà possibile da subito mantenendo gratuiti i parcheggi posti a corona del Centro allargato, o rendendo più appetibili parcheggi già esistenti ma quasi completamente inutilizzati, o avvicinando al Centro, attraverso la realizzazione di percorsi pedonali competitivi, parcheggi già esistenti ma leggermente troppo lontani e quindi oggi poco appetibili, o ancora sfruttando aree libere poste a corona dell'area regolamentata per ricavare immediatamente parcheggi per pendolari (anche provvisori, per i prossimi 2-3 anni).

Contestualmente al potenziamento del sistema esterno di parcheggi per i pendolari, sarà possibile procedere con la regolamentazione di una quantità sempre più consistente di parcheggi del Centro.

In particolare è auspicabile tenere conto che l'incremento del numero di spazi di sosta regolamentati dovrà procedere parallelamente al potenziamento dei parcheggi gratuiti a corona per i pendolari (sia in termini di quantità che di maggiore fruibilità), e che il programma di realizzare percorsi ciclabili o eventuali limitate pedonalizzazioni e/o ZTL, dovrà essere perseguito gradualmente anche per non eliminare parcheggi che possono essere necessari fino a quando non sono disponibili tutti i parcheggi esterni gratuiti.

3.7 Una Strategia per il Sistema dei Trasporti Pubblici

Nel medio periodo si dovranno creare le condizioni per ampliare il ruolo del trasporto pubblico extraurbano su ferro, mentre se si vuole incrementare il ruolo del servizio pubblico urbano si dovrà puntare in futuro su un suo forte riassetto e un suo significativo potenziamento attraverso un impegno maggiore di risorse che possa garantire un livello di servizio più elevato rispetto ad oggi e che privilegi in particolare l'interscambio modale con la futura metropolitana.

In questo possibile scenario strategico il trasporto pubblico, per acquisire nuova domanda, dovrà puntare ad offrire un servizio più efficiente, diffuso e frequente, e quindi più competitivo; ciò sarà possibile se da un lato sfrutterà la migliorata fluidità del traffico che sarà possibile conseguire grazie all'attuazione dei provvedimenti proposti dal PGTU, e dall'altro se razionalizzerà il servizio, se migliorerà le sue tecnologie e se potenzierà la sua rete attraverso l'istituzione di servizi frequenti per il Centro e la metropolitana, legandoli mediante operazioni tariffarie vantaggiose, anche alle esigenze della mobilità sistemica.

Il ruolo del trasporto pubblico urbano potrà diventare molto più significativo, se si avrà il coraggio di rimettere in discussione completamente l'attuale assetto, che abbia l'obiettivo di riorganizzare la rete per offrire un servizio migliore, più appetibile e più corrispondente alle aspettative dei potenziali utenti e più in linea con i mutamenti previsti sul territorio.



3.8 Una Strategia per il Sistema Ciclabile

Anche per il trasporto a due ruote, così come per il trasporto pubblico, si devono creare le condizioni per un possibile significativo sviluppo.

Questa opportunità potrà essere colta appieno solo però se sarà possibile dare un forte impulso alla realizzazione di ciclopiste sicure.

Il PGTU assegna un ruolo molto significativo alla bicicletta perché in una Città delle dimensioni di Brugherio, la lunghezza media dello spostamento è ottimale per diffondere sempre più l'utilizzo della bicicletta.

Oggi l'utilizzo di questo mezzo non è diffuso: sul totale del traffico delle radiali di accesso al Centro, la bici incide circa l'1% sui flussi veicolari totali.

E' necessario incentivare fortemente l'utilizzo della bicicletta attraverso il potenziamento delle ciclopiste, che devono essere realizzate perseguendo innanzitutto un disegno di rete.

Solo l'effetto rete consente di acquisire quote consistenti di domanda di mobilità e solo la continuità e la diffusione dei percorsi protetti e riservati crea una percezione nuova nei non ciclisti, cioè l'idea di un mezzo di trasporto che oltre ad essere economicamente vantaggioso, è anche sicuro e competitivo.

Il PGTU rivede ed integra il Piano Comunale delle Piste Ciclabili, individuando le seguenti priorità:

- iv) realizzazione di piste ciclabili protette lungo le direttrici dove più alta è la domanda e maggiore è la conflittualità con il traffico automobilistico;
- v) interventi di moderazione del traffico che privilegiano come principio le utenze più deboli, nelle zone residenziali e di salvaguardia ambientale;
- vi) realizzazione di aree di sosta attrezzata per biciclette a servizio dei principali poli generatori di traffico e diffuse nelle aree centrali.

3.9 Le Aree Pedonali e le Zone a Traffico Limitato

Il PGTU propone i criteri e le indicazioni progettuali per creare, eventualmente in modo sperimentale, le aree regolamentate della Città o in alternativa a salvaguardare gli ambiti urbani ambientalmente più critici attraverso il contenimento e la regolamentazione del transito dei veicoli.

Il PGTU, sulla base dell'analisi della situazione esistente, propone:

- i) la verifica dei sensi di circolazione e dei percorsi di ingresso e uscita delle aree centrali;
- ii) la verifica della presenza e della consistenza di parcheggi ad uso pubblico nelle aree centrali, e la valutazione di possibili Zone a Traffico Limitato, con mantenimento dell'accesso agli utilizzatori dei parcheggi;
- iii) l'individuazione di spazi da recuperare pedonalmente con arredo nel breve termine.

Si possono proporre alcuni criteri che si ritiene dovrebbero essere seguiti nella definizione delle zone pedonali e/o a traffico limitato:

- i) gli elementi guida nella selezione di queste zone dovrebbero essere: la capacità ambientale, la funzione urbana, il tipo di attività, il numero di pedoni presenti, il ruolo nella mobilità dei trasporti alternativi (pubblico, su due ruote);
- ii) allorché le caratteristiche di una strada o di una piazza sono tali da rendere



- incompatibili anche la presenza di auto in sosta, si dovrà cercare di istituire una zona pedonale o una ZTL con divieto di sosta anche per i residenti;
- iii) allorché le caratteristiche di una strada o di una piazza sono tali da rendere incompatibile la presenza di flussi di traffico non di residenti, si dovrà cercare di istituire una ZTL;
 - iv) allorché la presenza di flussi di traffico non residenziale risulta compatibile come volume con le caratteristiche di una strada o di una piazza o di zone urbane rese accessibili da questa strada o piazza, è preferibile evitare una limitazione del traffico optando, se richiesto, per misure di limitazione della sosta: questa scelta risulta ancor più necessaria allorché le funzioni presenti richiedono comunque una forte accessibilità per il traffico operativo.

3.10 La Riqualifica Ambientale e la Sicurezza

Il PGTU, riconoscendo la necessità di una tutela ambientale e della sicurezza non solo del Centro ma anche delle periferie, propone una serie di azioni diffuse che comprendono in particolare:

- i) l'adozione delle "Zone 30" in tutta la viabilità residenziale o da tutelare per la presenza di particolari funzioni insediative o di forti movimenti pedonali; nelle zone a traffico moderato, si riuscirà altresì a garantire adeguata sicurezza alla mobilità ciclopedonale che non dovrà essere fisicamente separata dal restante traffico;
- ii) la realizzazione di "progetti pilota" per la riqualifica ambientale di alcune strade o piazze a "30 Km/h", attraverso l'allargamento dei marciapiedi e opere di arredo urbano;
- iii) l'utilizzo di asfalto fonoassorbente lungo direttrici di forte traffico con presenze insediative da tutelare;
- iv) l'individuazione di interventi mirati per migliorare la sicurezza in incroci o tratti stradali dove i dati sull'incidentalità denunciano situazioni di pericolo.

3.11 Il Sistema Informativo della Mobilità e il Monitoraggio degli Interventi

Nell'ambito degli studi per il PGTU si sono raccolte e analizzate Banche Dati sui diversi fattori che concorrono a caratterizzare il problema del traffico.

Queste Banche Dati comprendono in particolare:

- i) conteggi di traffico;
- ii) matrici origine/destinazione;
- iii) dati sulla offerta e sulla domanda di sosta;
- v) dati sull'inquinamento;
- vi) dati sull'incidentalità.

Queste Banche Dati, supportate da modelli matematici di simulazione del traffico e dell'inquinamento, consentono di monitorare l'evolvere dei fenomeni e i risultati raggiunti nell'attuazione delle diverse proposte di Piano.

Queste Banche Dati, unitamente a quelle già presenti o in corso di realizzazione in materia urbanistica ed ambientale, rappresentano altresì un patrimonio prezioso di conoscenza anche per la redigenda Variante del PGT e per il governo complessivo della Città.