



## **7. CONCLUSIONI E MODALITA' DI ATTUAZIONE**

Il Comune di Brugherio ha affidato al Centro Studi Traffico di Milano l'incarico per la redazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), che rappresenta il 1° livello di pianificazione previsto dalla legge nel settore del traffico.

Questo rapporto, che conclude questo 1° livello di pianificazione, comprende il quadro conoscitivo, l'individuazione dei problemi, la definizione delle linee strategiche di intervento e la definizione delle proposte progettuali del PGTU.

Il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Brugherio, nel rispetto degli indirizzi legislativi, si prefigge l'obiettivo di dare una serie di proposte coordinate di intervento sul sistema viabilistico infrastrutturale, di circolazione, semaforico, dei parcheggi, dei punti intermodali, dei trasporti pubblici urbani, della ciclopiste e delle aree ambientali e pedonali.

Brugherio, come altre realtà urbane delle sue dimensioni, risente di problemi di traffico, ai quali contribuiscono da un lato un assetto urbanistico del Centro Storico che risale prevalentemente a tempi precedenti l'utilizzo dell'auto, dall'altro un aumento assai consistente di autovetture circolanti.

Se il primo aspetto rimane sostanzialmente immutabile nel tempo, il secondo impone comunque scelte di gestione ed organizzazione del traffico.

Brugherio presenta problemi di vivibilità del Centro nelle ore di punta del traffico, un utilizzo inefficiente della capacità di parcheggio esistente, l'incidentalità che cresce, e un degrado acustico da non sottovalutare troppo a lungo, specialmente se rapportati agli obiettivi di qualità ambientale contenuti nel Piano di Zonizzazione Acustica.

Questo quadro di riferimento dei problemi impone, nell'attesa di soluzioni infrastrutturali più complessive di medio - lungo termine, la definizione di un piano di breve termine che da un lato miri a gestire in modo più adeguato i traffici che gravitano sul Centro della Città, dall'altro attraverso la regolamentazione della sosta, faccia fronte alle situazioni più difficili del sistema dei parcheggi, e dall'altro ancora consenta di recuperare ambientalmente gli ambiti urbani più delicati e di maggior pregio.

Il 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.

Il PGTU di Brugherio rispetta questi obiettivi: esso è totalmente svincolato da interventi infrastrutturali viari pesanti e può essere attuato per fasi graduali e coerenti tra loro.

In concreto ciò significa che il PGTU di Brugherio, pur prevedendo un unico scenario, può svilupparsi secondo un programma di interventi attuabile in 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".

Il livello di gradualità funzionale e temporale degli stralci potrà essere deciso dall'Amministrazione Comunale; le modalità di applicazione delle priorità di intervento dovranno essere concordate a livello tecnico, affinché possa essere definito un "iter" di attuazione del PGTU che limiti il più possibile i disagi iniziali, che individui la sequenza tecnica più corretta degli interventi e che avvii in modo adeguato il monitoraggio dei fenomeni previsto dalla legge.

L'analisi dei problemi sui diversi aspetti che caratterizzano il sistema della mobilità di Brugherio e il confronto con l'Amministrazione Comunale ha portato ad individuare gli obiettivi di questa pianificazione e a definire la proposta di strategie per gestire la mobilità



urbana nel suo complesso e per affrontare temi specifici nel breve termine.

Il PGTU si propone di perseguire i seguenti obiettivi fondamentali:

- 1) riordinare i traffici all'interno del Centro Storico grazie alla regolamentazione dell'angolo di Via Tre Re, e alla regolamentazione della sosta che indurrà i pendolari ad attestarsi a corona nei parcheggi liberi disponibili;
- 2) mantenere una buona possibilità di accesso al Centro Storico per il traffico operativo;
- 3) ridurre in futuro grazie al completamento della maglia viaria il traffico di attraversamento del Centro Storico;
- 4) sviluppare un significativo processo di recupero ambientale delle strade di maggior pregio del Centro Storico, o a minore capacità ambientale, o più inquinate, attraverso una politica di regolamentazione del traffico comprendente limitazioni permanenti o non permanenti, e progetti coordinati e integrati di "Moderazione del Traffico" (MDT);
- 5) rendere più competitiva e appetibile la mobilità ciclabile attraverso un programma intenso di interventi sul territorio che punti a realizzare in pochi anni una rete di percorsi cicloviari continua, sicura, celere e funzionale su tutto il territorio comunale .

Lo scenario infrastrutturale viario preso come riferimento comprende essenzialmente la rete stradale esistente.

Le proposte relative al sistema di circolazione riguardano prevalentemente, come previsto dalle Direttive, la viabilità primaria urbana, e quindi sono in grado di disegnare uno scenario strategico che non può essere esaustivo rispetto a tutte le strade della rete; l'assetto delle strade di Categoria EF e F dovrà essere verificato e/o modificato nell'ambito della redazione di un Piano Particolareggiato specifico.

A macrolivello le ipotesi di intervento riguardano in particolare la viabilità di accesso al Centro Storico del settore Est, la viabilità del Centro Storico per gli spostamenti Ovest – Est, l'assetto di Viale Lombardia, a microlivello le ipotesi di intervento riguardano alcuni sistemi viari decentrati che sono stati riorganizzati nell'ambito di specifici Piani d'Area.

Per gli altri sistemi della mobilità il PGTU propone la politica di regolamentazione per gestire al meglio il sistema dei parcheggi del Centro, un programma articolato di limitazione non permanente del traffico privato di alcune strade del Centro, un programma corposo di interventi di moderazione del traffico, un forte impulso alla mobilità ciclabile con un Piano delle cicliste molto ambizioso, e una politica di forte sensibilità nei confronti della sicurezza stradale.

## **7.1 Attuazione e Monitoraggio del PGTU**

### **7.1.1 Programma strategico**

L'Ufficio Tecnico Traffico (UTT) del Comune è il soggetto previsto dalle Direttive dei Piani Urbani del Traffico deputato all'attuazione per stralci del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

Esse stabiliscono che l'UTT deve gestire l'attuazione del PGTU e le necessarie verifiche e aggiornamenti, trovando forme di coordinamento con gli altri uffici che intervengono comunque nella gestione della mobilità.

Il PGTU di Brugherio, una volta raccolto il necessario consenso (approvazione in Consiglio Comunale), potrà essere attuato gradualmente, per stralci successivi e coerenti tra loro, che in questa sede vengono definiti in via del tutto preliminare, ma che prima della loro realizzazione richiedono una necessaria verifica di fattibilità da effettuarsi nell'ambito di specifici Piani Particolareggiati



e/o Piani Esecutivi.

Il PGTU di Brugherio può essere attuato in 4 Stralci (ipotesi del tutto preliminare da verificare nell'ambito di Piani Esecutivi che dovranno anche tenere presente quali sono le disponibilità economiche dell'Amministrazione Comunale):

i) I° Stralcio, contenente interventi su:

- sistema dei parcheggi per i pendolari con piccoli adeguamenti funzionali dei parcheggi di Via Kennedy;
- sistema dei parcheggi per la sosta a rotazione del Centro con regolamentazione di una prima quota non elevata di parcheggi per i non residenti (per evitare ripercussioni gravi sulla sosta dei residenti del Centro Storico);
- sistema di circolazione e di regolamentazione del traffico,

In questa fase inoltre si dovranno definire a livello progettuale il Piano Particolareggiato del Centro con la regolamentazione del brevissimo tratto di Via Tre Re dall'uscita di Piazza Roma a Via Oberdan, il riassetto di Via Italia, Via Manin, Piazza Roma e di Via Tre Re, con l'adeguamento del loro sistema di circolazione, il Piano Particolareggiato di Viale Lombardia con il progetto Moncucco, e le linee guida di intervento sul tema della moderazione del traffico/sicurezza stradale con i primi progetti pilota.

ii) II° Stralcio contenente interventi su

- Implementazione degli interventi sul sistema di controllo e di regolamentazione del traffico;
- Sperimentazione dei primi interventi non permanenti di zone a traffico limitato;
- sistema dei parcheggi per la sosta a rotazione del Centro Storico con regolamentazione di una buona parte dei parcheggi per i non residenti;
- sistema dei parcheggi dei residenti del Centro Storico con eventuale gestione tramite "Pass-permesso";
- la moderazione del traffico e la sicurezza;
- sistema delle ciclo piste con primi interventi.

In questa fase inoltre si dovrà completare i percorsi progettuali inevasi, definire a livello progettuale l'assetto del completamento della Circonvallazione Urbana, per procedere ulteriormente con l'attuazione del PGTU, e si dovrà definire il Piano Esecutivo delle ciclo piste.

iii) III° Stralcio, contenente interventi su

- la moderazione del traffico, la sicurezza e il risanamento acustico
- ciclo piste

iv) IV° Stralcio contenente tutte le attività necessarie da un lato per monitorare gli effetti del PGTU e per portarlo a regime, e dall'altro per aggiornare il PGTU stesso

### **7.1.2 Monitoraggio**

Un aspetto fondamentale dell'attuazione e della gestione del Piano riguarda le attività di monitoraggio degli interventi, cioè il controllo dell'efficacia degli interventi previsti sulla base di analisi di specifiche banche dati relative al



“prima e dopo” l’attuazione degli interventi.

Il monitoraggio del Piano deve avvenire in tempo reale e deve prevedere la raccolta dei dati relativi essenzialmente ai seguenti parametri:

- flussi veicolari sulle intersezioni e su alcune sezioni tipo della viabilità principale, allo scopo di controllare la validità dei programmi semaforici, dei metodi previsionali e l’evoluzione della mobilità;
- velocità di percorrenza veicolare sui diversi itinerari della viabilità principale, allo scopo di controllare sia il mantenimento dei livelli di fluidità auspicati con l’attuazione degli interventi del Piano sia eventuali punti critici di congestione e quindi di caduta delle velocità medesime;
- occupazione dei parcheggi nelle diverse zone urbane e in diverse fasce orarie del giorno e della notte, allo scopo di controllare gli effetti degli interventi sulla sosta;
- incidenti stradali, che evidenziano gli eventuali punti critici dell’assetto funzionale della viabilità;
- livelli di inquinamento acustico nelle strade più delicate allo scopo di verificare i benefici attesi in termini di recupero ambientale e di vivibilità della Città.

L’insieme di questi dati ed il confronto con quelli della situazione precedente consentono di valutare la situazione dello stato funzionale della rete stradale, delle aree di sosta, e dell’ambiente, sia per calibrare le fasi successive di applicazione del Piano, sia per approfondire gli aspetti progettuali nell’attuazione degli interventi, sia per attivare eventuali “campagne di informazione” e di sensibilizzazione, sia per aggiornare il Piano (con basi informative aggiornate, ai sensi del Nuovo Codice della Strada).

La prescrizione di aggiornamento biennale del PGTU riguarda, in particolare, l’obbligo di riepilogo biennale dei risultati del suddetto monitoraggio sul traffico, accompagnato dalla relativa relazione tecnica per gli aggiornamenti progettuali necessari e per l’eventuale necessità di revisione del PGTU.

Da ciò deriva la fondamentale importanza di mantenere in efficienza ed aggiornati costantemente gli archivi manuali ed informatici dei dati raccolti per la predisposizione del PGTU.

## **7.2 Ufficio Traffico**

Le Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico stabiliscono che le Amministrazioni comunali costituiscano l’Ufficio Traffico, che deve gestire l’attuazione del PUT e le necessarie verifiche e aggiornamenti, trovando forme di coordinamento con gli altri Uffici che intervengono comunque nella gestione della mobilità.

Al livello indicativo si suddivide l’Ufficio Traffico in 5 sezioni:

- 1 - Indagini, statistiche e programmi
- 2 - Controllo e segnaletica
- 3 - Sistemazioni infrastrutturali
- 4 - Segreteria e relazioni pubbliche
- 5 - Giuridico - amministrativa.



Vengono quindi definite, sempre a livello indicativo, le attività che le diverse sezioni devono svolgere.

La sezione indagini, statistiche e programmi si occupa di:

- statistiche sul traffico
- statistiche di incidenti e contravvenzioni
- indagini origine/destinazione
- catasto degli spazi pubblici stradali
- servizi e frequentazione dei mezzi pubblici collettivi
- monitoraggio del traffico
- banca - dati e modelli
- analisi "prima e dopo"
- analisi economico - finanziarie
- ricerche operative varie
- previsioni e programmi di intervento
- rapporti con organismi per l'inquinamento ambientale
- aggiornamento del PUT.

La sezione controllo e segnaletica si occupa di:

- segnaletica orizzontale
- segnaletica verticale e complementare
- segnali luminosi
- segnali a messaggio variabile
- sistemi di parcheggio
- nuovi sistemi tecnologici
- segnaletica di fermata e capolinea mezzi pubblici
- catasto della segnaletica orizzontale e verticale
- catasto della regolazione semaforica
- rapporti con vigilanza urbana
- pronto intervento
- banca - progetti di regolazione del traffico.

La sezione sistemazioni infrastrutturali si occupa di:

- marciapiedi e spartitraffico
- aree di fermata e capolinea dei mezzi pubblici
- intersezioni canalizzate
- aree di sosta (anche in struttura)
- sistemazione di accessi e viabilità di servizio
- supervisione dei progetti di nuove linee di trasporto collettivo
- supervisione dei progetti di nuove arterie e svincoli
- esame progetti urbanistici interessanti la mobilità
- arredo urbano
- rapporti con gli uffici verde, illuminazione, pubblicità stradale e difesa beni ambientali
- banca - progetti di infrastrutture e di arredo.

La sezione segreteria e relazioni pubbliche si occupa di:

- protocollo ed archivio della corrispondenza
- rapporti con altri uffici pubblici, aziende trasporti, F.S., A.N.A.S. ed Ispettorato



generale

- campagne informative per il conseguimento del pubblico consenso sul PUT
- conferenze stampa per singoli interventi di attuazione del PUT
- documentazioni sul traffico (studi e planimetrie)
- "sportello pubblico" per informazioni ed osservazioni
- campagne preventive di educazione e sicurezza stradale.

La sezione giuridico - amministrativa si occupa di:

- protocollo ed archivio delle ordinanze
- pareri giuridici e relativi rapporti con altri uffici pubblici
- licenze taxi e permessi di circolazione
- concessioni trasporto pubblico ed aree di parcheggio
- concessioni occupazioni stradali e passi carrabili
- tariffazione sosta ed accesso
- controllo pubblicità ed insegne stradali
- bilancio e gestione fondi e personale dell'Ufficio
- corsi qualificazione personale
- insegnamento scolastico e parchi - scuola del traffico.

La suddivisione in sezioni e l'accorpamento delle attività risultano essere indicativi, e devono evidentemente essere adattati alle diverse realtà, ma rappresentano una traccia per l'organizzazione dell'Ufficio.

Sulla base di tali indicazioni si può individuare un primo schema di massima, da approfondire, delle funzioni nel campo della pianificazione e della gestione di competenza dell'Ufficio Traffico.

All'Ufficio Traffico sono in generale demandate le seguenti funzioni:

- Provvede alla gestione efficiente ed efficace delle risorse umane, della dotazione finanziaria e strumentale, finalizzata all'attuazione del Piano nell'ambito delle funzioni e dei compiti istituzionali dell'Ufficio.
- Svolge funzioni di Segreteria a supporto del Responsabile dell'Ufficio, cura la ricezione, lo smistamento e la spedizione della corrispondenza, redige il protocollo per l'intero Ufficio.
- Presta consulenza ai singoli Uffici, sia in fase preventiva che durante la gestione di eventuale contenzioso, su problematiche di particolare rilevanza e complessità.
- Svolge funzioni di coordinamento per assicurare uniformità di indirizzi nella trattazione di pratiche che interessino più di un Ufficio.
- Organizza convegni, conferenze ed altre iniziative sia in forma diretta che in collaborazione con Enti Pubblici e/o soggetti privati nelle tematiche di competenza dell'intero Ufficio.
- Formula proposte ed esprime pareri ad uffici comunali, enti pubblici e soggetti privati.

Nell'ambito della pianificazione l'Ufficio espleta le seguenti funzioni:

- In forma autonoma e/o in collaborazione con soggetti esterni ad elevata specializzazione tecnica, svolge attività di studio e progettazione in tema di mobilità urbana.
- In forma autonoma e/o in collaborazione con soggetti esterni ad elevata



specializzazione tecnica, cura la redazione di strumenti di pianificazione della mobilità cittadina (es. Piano Urbano del Traffico, Piano Urbano dei parcheggi, Piano delle piste ciclabili).

- In forma autonoma e/o in collaborazione con soggetti esterni ad elevata specializzazione tecnica, svolge attività di studio e progettazione relativamente ai criteri ed alle tecnologie di gestione e controllo del traffico, anche con funzioni di indirizzo per gli uffici dei settori lavori pubblici, infrastrutture e urbanizzazioni.
- Svolge, anche avvalendosi di consulenze esterne, funzioni di monitoraggio anche tramite predisposizione di apposite statistiche sul traffico, sugli incidenti e sulle contravvenzioni elevate.
- Predisporre e tiene costantemente aggiornato il Catasto degli spazi pubblici stradali nonché banche dati e modelli sulla circolazione.
- Intrattiene continui e costanti rapporti con l'ufficio preposto alla tutela dell'ambiente per affrontare in modo coordinato le situazioni di emergenza e per individuare linee di indirizzo comuni per la prevenzione dei fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico.

Nell'ambito della gestione l'Ufficio espleta le seguenti funzioni:

- Gestisce gli strumenti di pianificazione adottati e ne verifica la completa e corretta attuazione, intrattenendo costanti rapporti con gli uffici preposti alla pianificazione urbanistica, garantendo altresì idonei meccanismi di comunicazione e collaborazione con altri uffici comunali interessati.
- Riceve, istruisce ed emana provvedimenti finalizzati all'attuazione degli strumenti di pianificazione della mobilità cittadina (es. autorizzazioni provvisorie e definitive per la circolazione nelle zone a traffico limitato, ordinanze sindacali sulla mobilità, provvedimenti temporanei per l'esecuzione di lavori in sede stradale, etc.).

Nell'ambito della segnaletica l'Ufficio espleta le seguenti funzioni:

- Cura l'attuazione degli strumenti di pianificazione adottati e ne verifica la completa e corretta attuazione per quanto attiene in particolare l'installazione, la gestione e la manutenzione della segnaletica stradale, sia orizzontale che verticale, e delle attrezzature tecnologiche su strada.
- Cura l'installazione, la gestione e la manutenzione della segnaletica stradale, sia orizzontale che verticale, e delle attrezzature tecnologiche su strada richieste dai provvedimenti finalizzati all'attuazione degli strumenti di pianificazione della mobilità cittadina (es. autorizzazioni provvisorie e definitive per la circolazione nelle zone a traffico limitato, ordinanze sindacali attuative, etc).
- Predisporre e mantiene costantemente aggiornato il Catasto della segnaletica orizzontale e verticale ed il Catasto della regolazione semaforica (ivi compresi schemi di fasatura, di temporizzazione, di coordinamento, etc.)
- Svolge attività di pronto intervento per consentire la circolazione in caso di evenienze particolari (lavori stradali, manifestazioni straordinarie, etc.) approntando progettazioni inerenti, a titolo esemplificativo, deviazioni del traffico, restringimento delle sedi stradali, utilizzo di semafori mobili, etc..
- Intrattiene costanti rapporti con la Polizia Municipale.

La struttura dell'Ufficio Traffico, identificabile nell'Ufficio Mobilità e Qualificazione Urbana, diventa quindi il soggetto principale che deve seguire tutte le fasi di redazione del Piano ai diversi livelli (Piano Generale, Piani Particolareggiati, Piani



---

Esecutivi) di attuazione e gestione del Piano, oltre che i diversi piani e progetti che comunque interessano il settore della mobilità.

Si ricorda, tra le altre attività demandate all'Ufficio Traffico, l'importanza del coordinamento tecnico con gli altri Uffici comunali e con gli altri organismi preposti alla gestione della mobilità.

La definizione dei diversi Piani Particolareggiati ed Esecutivi potrà vedere anche la collaborazione e il coinvolgimento di professionisti esterni, che presentino la necessaria esperienza e competenza.

Le Direttive prevedono per la struttura in precedenza definita, per una città di 300.000 abitanti una forza lavoro di 20-30 unità, escluso il personale per le indagini e per l'apposizione della segnaletica.

Considerando che Brugherio conta circa 33.000 abitanti, è evidente che la struttura per poter effettuare le diverse attività previste, deve essere adeguatamente dimensionata, proporzionalmente a quanto stabilito dalle direttive (circa 3-4 persone).