

Introduzione

- 3) Ministero dei Lavori Pubblici - Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico. (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo Codice della Strada). Pubblicate sul supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 146 del 24 giugno 1995 - Serie Generale.
- 4) L.R. 22/98 "Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia".
- 5) L.R. 01/02 "Interventi per lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale".
- 6) "...Servizi comunali: svolti nell'ambito del territorio di un comune; servizi di area urbana: che collegano i capoluoghi di provincia con i comuni ad essi conurbati e che si caratterizzano per una forte penetrazione dei servizi nel territorio degli stessi con elevata frequenza e densità di fermate..." (L.R. 22/98).

Il Piano Urbano del Traffico, approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n° 36/00 dell'11 maggio 2000, ha, secondo le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico"³, esaurito la sua validità biennale e quindi necessita di essere aggiornato.

L'assetto della pianificazione della Città di Milano si è arricchito di un documento fondamentale: il Piano Urbano della Mobilità 2001-2010 (PUM), approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n° 30/01 del 19 marzo 2001.

La pianificazione decennale del PUM rappresenta un riferimento per gli strumenti di breve periodo che possono oggi avere, nell'ambito del proprio orizzonte temporale limitato, un chiaro indirizzo di pianificazione strategica di lungo periodo, predisponendo, dove necessario, gli interventi propedeutici al raggiungimento di obiettivi più ambiziosi: da un lato il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico (PTS) per quanto concerne la rete ed i servizi di trasporto pubblico, dall'altro il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) per quanto attiene la circolazione.

Il primo, con orizzonte triennale, predisposto secondo i riferimenti normativi della L.R. 22/98⁴ e della L.R. 01/02⁵, individua la pianificazione e la programmazione della rete dei servizi di trasporto pubblico comunale e di area urbana⁶; il secondo, con riferimento al D.Lgs. 285/92 "Codice della Strada" ed alle successive Direttive, traccia la pianificazione biennale sulla rete stradale urbana in termini di circolazione ciclo-pedonale, circolazione dei mezzi pubblici di superficie e veicolare nonché in termini di sosta.

Nel corso del 2002 l'Amministrazione Comunale è stata impegnata nella predisposizione degli studi preparatori per i Piani Particolareggiati del Traffico delle nove zone di decentramento.

Il grande lavoro ricognitivo, portato avanti a fronte di una crescente esigenza di conoscenza delle dinamiche non solo del movimento ma anche dello stazionamento dei veicoli, ha prodotto una base dati di grande importanza per la pianificazione del traffico, che, verificata ed omogeneizzata anche grazie a dati non disponibili in precedenza, ha costituito il quadro conoscitivo del nuovo PGTU 2003 il cui valore analitico è quindi proprio dei Piani Particolareggiati.

Da tali studi è emersa la necessità di una verifica critica del PGTU 2000, che è stato riferimento programmatico per l'avvio dei Piani Particolareggiati stessi.

A ciò si aggiunge che i riferimenti normativi nazionali per la redazione di PGTU sono oggi più chiari, seppure non esaustivi, soprattutto con l'emanazione del D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", che introducono alcune significative novità in merito alla classifica funzionale

delle reti urbane. Inoltre, in questo ambito, la sicurezza stradale è stata dall'Amministrazione già posta al centro delle scelte in materia di traffico e trasporti, con investimenti considerevoli in moderni sistemi per la regolazione del traffico, per il monitoraggio della sinistrosità e per la realizzazione delle isole ambientali.

Ma, soprattutto, la normativa in materia di sicurezza stradale a partire dalla L. 144/99, ha portato alcune innovazioni: in particolare con il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", di cui l'Ispettorato Generale per la circolazione e la sicurezza stradale ha pubblicato gli "Indirizzi Generali" nel febbraio 2000 e le "Azioni Prioritarie" nel marzo 2002 e con le "Linee guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana" dell'agosto 2001.

L'Amministrazione ha deciso quindi di avviare la stesura del nuovo PGTU al fine di:

- ottenere una maggiore coerenza tra la programmazione di lungo periodo (PUM) e la pianificazione di breve termine;
- adeguare gli strumenti di pianificazione alle indicazioni del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico (PTS);
- cogliere la disponibilità di dati conoscitivi esaustivi ed aggiornati forniti dagli studi preparatori dei PP;
- redigere in stretta sequenza i Piani Particolareggiati del nuovo PGTU;
- attuare l'integrazione con la normativa sulla sicurezza stradale.

La struttura del nuovo PGTU è quindi fortemente improntata, seguendo peraltro gli auspici delle Direttive, a realizzare più livelli di pianificazione coerenti tra loro ed in stretta sequenza sia per quanto concerne la scala di progettazione che, cosa solitamente più difficile da attuare, per quanto concerne la cronologia di approvazione ed attuazione.

Un provvedimento quindi che mira al riassetto dell'equilibrio globale della mobilità.

La città di Milano avrà, al termine dei percorsi progettuali ed approvativi, due strumenti di grande rilevanza, PGTU e PP che le garantiranno il governo della circolazione urbana e dei progetti ad essa connessi per i prossimi anni, alle diverse scale di dettaglio, correlate con un Piano Strategico, quale quello costituito dal PUM, già approvato, e in coerenza con la dinamica dei nuovi insediamenti urbanistici.

L'impianto del nuovo PGTU muove quindi da un assetto della pianificazione del trasporto e della mobilità in grande evoluzione.

- Il PUM (Piano Urbano della Mobilità) ne è il quadro strategico di lungo periodo; indica gli interventi in-

- frastrutturali che, secondo la normativa, sono invece esclusi dalle previsioni del PGTU.
- Il PTS (Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico) è invece il riferimento di programmazione per quanto attiene il trasporto pubblico, in una fase di grande trasformazione anche sotto il profilo normativo.
 - Il PUP 2002 (Programma Urbano dei Parcheggi) è lo strumento attuativo della politica dello stazionamento in struttura e costituisce un riferimento per le grandi trasformazioni in atto e le nuove disponibilità di stazionamento sia per i residenti che per l'interscambio.

Si basa su obiettivi precisi già dichiarati dalla politica del trasporto dell'Amministrazione:

- riduzione della congestione del traffico privato in linea con la tendenza in atto;
- miglioramento delle condizioni ambientali per la quota parte riferibile alla circolazione e al traffico;
- trasferimento modale verso l'obiettivo del 60% a favore del trasporto pubblico dichiarato nel PUM.

Il primo livello del disegno strategico è quello relativo all'incremento di capacità della grande rete del trasporto pubblico locale e regionale.

Innanzitutto il sistema su ferro che, con il completamento del primo Passante Ferroviario, previsto entro la fine del 2004 con l'apertura di Bivio Lambro verso Pioltello, permetterà l'attivazione di nuovi servizi ed una maggiore integrazione tra le relazioni di breve e medio raggio.

L'obiettivo di lungo termine è poi il secondo Passante Ferroviario di cui ci si appresta ad attivare gli studi.

L'aumento dell'offerta di trasporto pubblico si attuerà anche mediante lo sviluppo della rete metropolitana, sia nel breve che nel lungo periodo: prolungamenti delle attuali linee metropolitane nonché la costruzione delle nuove linee, M4 ed M5.

Forte attenzione è posta all'interconnessione tra ferrovie e metropolitane migliorando gli interscambi e creando nuove opportunità di integrazione.

La rete tranviaria è in forte sviluppo attraverso le metrotanvie, parte in costruzione e parte in progetto, che serviranno tutti i quadranti di accesso in città e le principali relazioni interperiferiche.

Allo stesso modo l'impegno costante è quello di migliorare il sistema di superficie tranviario e automobilistico di adduzione alla rete di forza sia dal punto di vista del servizio che da quello del comfort.

Nel corso del 2002 è stata avviata l'operazione di "revamping" delle vetture della linea 1 della metropolitana, consistente nell'ammodernamento dei treni mediante rifacimento degli apparati elettrici, introduzione dell'aria condizionata a bordo ed eliminazione delle separazioni tra le vetture delle unità di trazione di 3 pezzi.

È stata completata l'entrata in funzione dei 26 Eurotram della linea 14 e sono entrati in servizio sulla linea 15 i primi tram Sirio da 35 m destinati alle metrotanvie nord e sud e alla linea 7.

Le vetture attualmente in esercizio sulle linee 9 e 29/30 saranno gradualmente sostituite nei prossimi mesi dai nuovi tram Sirio da 25 metri.

Per quanto riguarda gli autobus, entro la fine del 2002 è stata completata la consegna dei 238 veicoli a piano ribassato dotati di climatizzazione estate/inverno e a basse emissioni gassose (motori Euro 3), che portano a circa 400 gli autobus innovativi in circolazione con un sostanziale svecchiamento del parco (vita media pari a 7-8 anni).

Uno sviluppo concomitante nella strategia della mobilità è quello della maglia viaria ai diversi livelli di gerarchia e funzione. Lo sviluppo infrastrutturale delle reti di trasporto pubblico non può infatti prescindere da un parallelo ammodernamento della rete stradale.

La centralità di Milano nel tessuto socio-economico lombardo in cui le esigenze di mobilità si sviluppano parallele da un lato alla crescita economica e dall'altro alle grandi trasformazioni del territorio, induce al miglioramento delle grandi relazioni stradali di accesso ed alla individuazione di una precisa gerarchizzazione della rete.

Gli svincoli autostradali quindi, che mettono in connessione la maglia regionale con quella urbana, sono oggetto di numerosi progetti di riqualificazione: piazza Maggi, Cascina Gobba, Lambrate, la nuova Paullese, gli accessi dall'area del Sempione, sono solo alcuni degli interventi in progetto o in corso di realizzazione.

Dal disegno di rete previsto dal PGTU 2000, ripreso e approfondito nella sua nuova accezione dal PUM, si mutua poi la centralità della gerarchia delle strade.

Il processo di pianificazione passa infatti attraverso una chiara classificazione funzionale della viabilità che nella definizione della gerarchia individua da un lato le strade che, necessarie allo scorrimento ed alle relazioni di media-lunga distanza, devono essere salvaguardate per la loro funzione di servizio al traffico veicolare, dall'altro le strade locali che, per la loro vocazione di servizio alla residenza, devono invece essere protette dal traffico di transito e garantite per la sosta residenziale, per la sosta operativa di relazione col contesto urbano e per la fruizione di pedoni e ciclisti.

Vi è poi la presenza del trasporto pubblico che, non secondario quale "fruitore dello spazio stradale", dovrà essere privilegiato: nella gerarchia stradale, laddove si riscontrino conflitti tra trasporto pubblico e traffico privato, sono risolti mediante la specializzazione delle carreggiate con la finalità di proteggere e rafforzare proprio la rete di trasporto pubblico.

In linea con quanto impostato già nel PGTU 2000 e con la definizione dei progetti pilota indicata nel PUM, il piano è indirizzato alla definizione delle "isole ambientali" nel pieno rispetto della normativa e della crescente sensibilità nei confronti della vivibilità urbana da parte delle utenze pedonali, così da valorizzare il principio sancito dalle Direttive secondo cui l'ordine assunto nella scala di valori delle quattro componenti del traffico⁷ privilegia la circolazione dei pedoni e il trasporto pubblico urbano in modo da garantire le condizioni per il consistente trasferimento modale posto come obiettivo prioritario dallo stesso PUM.

Ciò è anche condizione per una "mobilità sostenibile" in quanto garantire il mantenimento degli attuali livelli di accessibilità alla città ed alle sue parti e, per quanto possibile, aumentarne l'attrattiva senza pro-

7) Circolazione dei pedoni; movimento dei veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani; movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, moto-veicoli, autobus turistici e taxi); sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

durre ulteriore traffico e congestione, significa proprio puntare sulle potenzialità del trasporto pubblico. Aspetto non secondario nella strategia di pianificazione è quello legato alla sosta in tutti i suoi aspetti: di interscambio, di corrispondenza, operativa e per residenti. Le problematiche sono state affrontate e le soluzioni proposte devono ora trovare piena applicazione per raggiungere gli obiettivi: riduzione della congestione e pareggio nel bilancio della sosta. Si tratta quindi di agire su due fronti vale a dire la stretta regolamentazione della sosta e l'incremento di offerta.

I due aspetti sono facilmente riconducibili ai dati rilevati:

- l'estensione della regolamentazione della sosta a tutta l'area interna alla cerchia dei Bastioni, portata a termine nel 2002, ha indotto una diminuzione del traffico complessivo in ingresso alla cerchia di oltre il 10% rispetto al medesimo periodo del 2001, allontanando le relazioni "non necessarie";
- il deficit di sosta rilevato nel periodo notturno, considerando regolarizzabile molta parte della sosta di fatto tollerata in alcuni ambiti particolari, si attesta a circa 37.000 stalli mentre quello diurno supera di poco le 50.000 unità: gli oltre 23.000 posti auto previsti dal PUP ed in fase di realizzazione unitamente ad una maggiore spinta all'utilizzo delle risorse esistenti porta verso un pareggio progressivo del deficit.

Particolare attenzione è posta alla disciplina di circolazione e sosta nel centro storico sia per la grande attrazione che questa porzione di territorio genera per le funzioni pubbliche insediate, per il tessuto commerciale, per il sistema legato al tempo libero e al turismo, sia per l'elevato valore simbolico che l'area interna ai Bastioni assume nella visione di grande "isola ambientale".

Le azioni che la strategia di intervento delinea si articolano in uno schema di circolazione canalizzata che rafforzi la precedente disciplina della circolazione per "spicchi" e impedisca gli attraversamenti mantenendo le relazioni di penetrazione su assi forti ben individuati. A ciò si affianca un sistema di indirizzamento ai parcheggi che possa dare risposte in tempo reale alla domanda, allontanando il traffico "parassitario" di ricerca del posto auto.

L'intero sistema degli interventi programmati volti all'incremento dell'offerta di trasporto pubblico, alla riduzione della congestione, alla creazione delle isole ambientali, è fortemente connotato da un'intrinseca attenzione alla sicurezza. Il tema della sicurezza è affrontato nella maniera più ampia, con un'approfondita analisi delle cause di ogni incidente stradale, volgendolo l'attenzione sia all'automobilista con interventi strutturali di riqualificazione di archi e nodi che al pedone ed al ciclista con interventi puntuali e con lo sviluppo e la salvaguardia delle reti protette. Ma soprattutto è forte la volontà di ridurre la congestione ed il traffico come fattori di rischio indirizzando l'utenza verso il trasporto pubblico.

La strategia esposta è il filo conduttore di una pianificazione che ha, nel rispetto dei valori urbanistici ed ambientali, un elemento di forte connotazione e che, al tempo stesso, individua gli strumenti e le azioni per

un grande potenziamento del sistema urbano comprendente Milano ed il territorio ad essa strettamente connesso.

L'orizzonte temporale del PGTU non può certo contemplare tutte le grandi opere che la Città ha in cantiere, quali le nuove metropolitane (linee 4 e 5), ed i prolungamenti delle linee metropolitane esistenti ma, in parte, coincide con l'attuazione delle metrotranvie nord e sud, con il completamento del primo Passante Ferroviario, con l'attuazione di parte dei programmi relativi alla sosta residenziale, di interscambio e operativa in struttura di iniziativa pubblica e privata (project financing) e con la realizzazione di alcuni progetti viabilistici oggi in corso di attuazione.

Questo comporta comunque una prima rivisitazione del sistema della mobilità urbana soprattutto perché si possa garantire un livello di servizio adeguato, da una parte agli utenti del trasporto privato che abbiano ragioni per continuare a scegliere l'automobile, dall'altro agli utenti attuali e futuri del trasporto pubblico, affinché trovino condizioni di regolarità e comfort adeguate alle aspettative dei cittadini, non solo del territorio comunale, ma dell'intera area urbana.

Non si nasconde, d'altro canto, il fatto che la struttura urbana ha una rete stradale storica consolidata, che offre pochi margini di manovra, considerando le caratteristiche geometriche stradali in rapporto alle funzioni assolute dai diversi livelli gerarchici previsti dalla normativa e alla necessità di garantire percorsi protetti o esclusivi al trasporto pubblico.

In relazione all'offerta di mobilità sulla rete privata è quindi necessario indurre un miglioramento dei livelli di servizio, oggi molto bassi sia nelle ore di punta che in quelle di morbida; mentre per quanto attiene la domanda occorre introdurre sistemi di regolazione che possano imporre una selezione delle motivazioni di viaggio nelle fasce orarie a maggiore congestione e, in definitiva, indurre una quota di utenza a trasferirsi su mezzo pubblico e, all'occorrenza, interscambiare alle porte dell'area urbana con una maggiore incentivazione dell'integrazione modale.

È però innegabile che l'attuale saturazione del trasporto pubblico, con particolare riferimento alle linee metropolitane e tranviarie di forza, non concede molti spazi a politiche vincolistiche nei confronti del mezzo privato. Questo deve portare ad attuare prioritariamente quei progetti infrastrutturali che aumentano l'offerta sia sulle piccole relazioni e sui sistemi alternativi, che, soprattutto, sulle grandi direttrici di traffico.

Fattore di grande rilevanza è poi il monitoraggio ed il coordinamento nell'attuazione del Piano che non possono prescindere da un lato dalla copertura finanziaria degli interventi e dall'altro dalla definizione di rigide modalità di controllo della disciplina da tutti condivisa. Attraverso il progetto della Centrale di Controllo del Traffico, in fase di realizzazione avanzata, è possibile attuare un monitoraggio costante che, grazie alla collaborazione tra Agenzia Mobilità e Ambiente e la Direzione Centrale Ambiente e Mobilità del Comune di Milano, potrà fornire dati in tempo reale sull'efficacia dei provvedimenti e garantire un adeguato livello di informazione per lo sviluppo dei modelli a supporto delle scelte da attuare.