

# 1 Premessa

## 1.1 Collocazione del PGTU 2018

Parallelamente alla riflessione legata a una variante dello strumento urbanistico generale, l'Amministrazione Comunale vuole dar corso ad un approfondimento delle politiche settoriali sulle infrastrutture e sulla mobilità, dotandosi del PGTU e soprattutto avvalendosi di un adeguato "modello di traffico".

Questa scelta è già di per sé qualificante ed ha consentito un proficuo dialogo tra i diversi specialisti coinvolti; non solo, ma mette l'Amministrazione comunale nelle condizioni di operare scelte di carattere infrastrutturale, sia adeguatamente valutate sul piano tecnico attraverso le "simulazioni" del modello, sia in grado di "condividere" con Enti, Parti sociali e Cittadini gli scenari prospettati con precisi parametri di valutazione e confronto.

Si tratta cioè di una metodologia approfondita e innovativa.

Bisogna anche sottolineare che il quadro di riferimento delle politiche urbanistiche della Città di Oggiono – così come dell'intera realtà territoriale lombarda – è complessivamente mutato negli ultimi anni in riferimento al perdurare della crisi e di una accresciuta consapevolezza della centralità della questione del cosiddetto "consumo di suolo".

La legislazione lombarda si è già fatta carico, mediante la LR 31/2014, di un lungo processo di adeguamento normativo che pone appunto al centro la tendenziale riduzione del consumo di suolo.

Il PGTU come documento settoriale si inserisce in questo contesto con le sue specifiche competenze e limiti (cfr. paragrafo successivo).

Malgrado le *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani di traffico* del '95 prevedano una validità biennale, misurata su una attuazione ottimisticamente legata a prevalenti misure di ottimizzazione della circolazione, l'esperienza concreta della Pubblica Amministrazione ha consolidato il fatto che gli orizzonti di breve e medio-lungo periodo siano riportati ai 5 e 10 anni circa. In una dimensione di sostanziale coincidenza con le politiche urbanistiche comunali.

Il PGTU di Oggiono, strumento quadro del PUT, assume questi termini come quelli significativi per un'azione reale ed efficace sul territorio comunale.

## 1.2 Riferimenti normativi

Dal punto di vista normativo, il Piano del Traffico può essere definito come "strumento quadro" all'interno del quale trovano collocazione sia i contenuti di pianificazione generale del breve termine (Piano Generale del Traffico Urbano), sia gli strumenti attuativi ad esso coordinati (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano e Piani Esecutivi del Traffico Urbano).

In questo senso, le *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del Traffico* (Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale", n. 146 del 24 giugno 1995) e ssmi, stabiliscono l'articolazione e i contenuti generali di tale strumento, affermando che "il Piano urbano del Traffico (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo - arco temporale biennale - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In particolare il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo - mediante interventi di modesto onere economico - le criticità della circolazione; tali criticità - specialmente nelle aree urbane di maggiori dimensioni - potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi di trasporto pubblico