

***Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica
Seconda Conferenza di Valutazione
Milano, 20 Dicembre 2012, Acquario Civico della Città di Milano***

Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Milano

Stato di attuazione e aggiornamento

**Stefano Riazzola
Direttore Settore Pianificazione e
Programmazione Mobilità
e Trasporto Pubblico
Comune di Milano**

Milano



Comune
di Milano



Proponente e Autorità Procedente

Comune di Milano

Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e
Trasporto Pubblico

Direttore di Settore Stefano Riazzola

Autorità Competente per la VAS

Comune di Milano

Settore Politiche Ambientali

Direttore di Settore Carmine D'Angelo

Consulente incaricato

Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio s.r.l.

Amministratore Unico Maria Berrini

Milano



Comune
di Milano



OBIETTIVI

L'aggiornamento del PGTU che l'Amministrazione ha avviato, ferma restando la validità del PUT nel suo complesso, costituisce un processo finalizzato al soddisfacimento dei seguenti obiettivi:

- verifica della congruenza rispetto ai più recenti indirizzi di programmazione indicati dall'Amministrazione;
- monitoraggio e quantificazione degli effetti derivanti dall'attuazione di interventi previsti dal PGTU nell'orizzonte di breve e di lungo periodo
- aggiornamento del PGTU consistente nell'individuazione di temi progettuali e azioni di piano da attuare nel breve periodo e/o consistente nel riallineamento temporale di azioni già previste dal PGTU vigente.

Milano



Comune
di Milano



OBIETTIVI - congruenza di programmazione

Gli obiettivi programmatici dell'Amministrazione, anche in riferimento al tema della mobilità sono stati esplicitati attraverso l'approvazione di tre strumenti di programmazione che hanno valenza diversa, sia di breve che di lungo periodo:

- il Piano Generale di Sviluppo (PGS) 2011/2016, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 9 del 12.03.2012;
- la Relazione Previsionale e Programmatica (RPP) 2012-2014 approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 24 del 29.06.2012;
- il Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.45 del 22 maggio 2012.

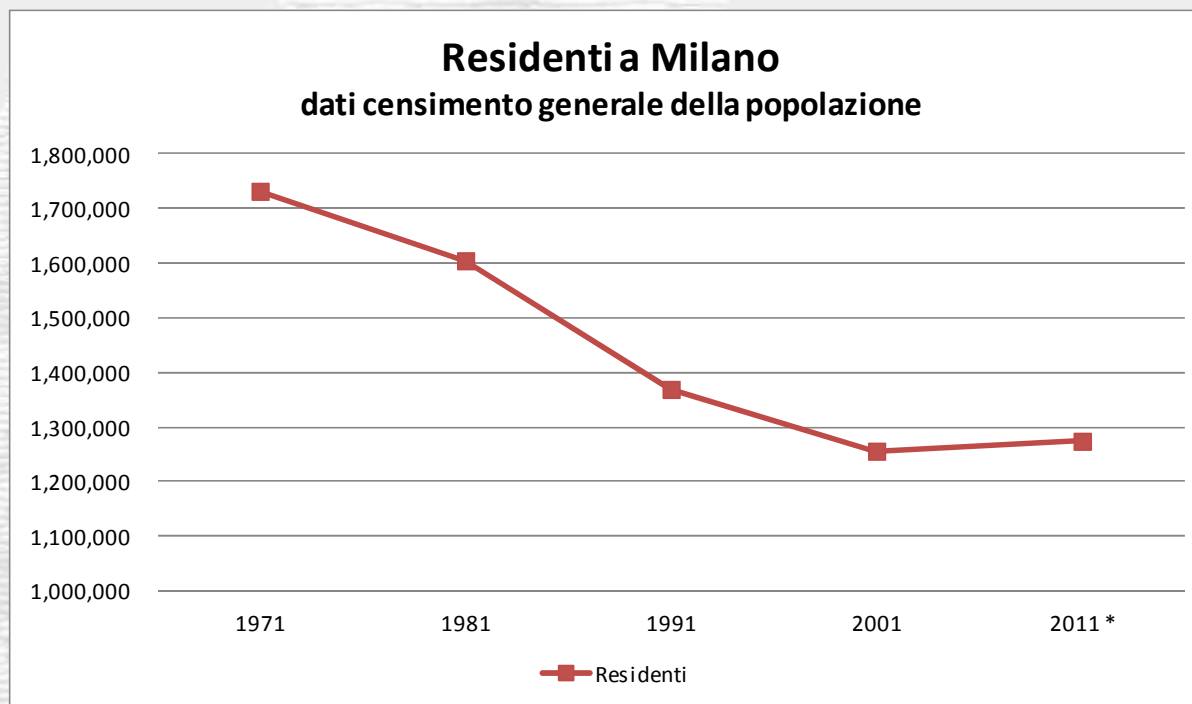
Milano



Comune
di Milano



POPOLAZIONE 2001-2011



Stabile nell'ultimo decennio,
Al 2011: 1.274.311 residenti,
Densità abitativa 7011 ab/km².

Milano

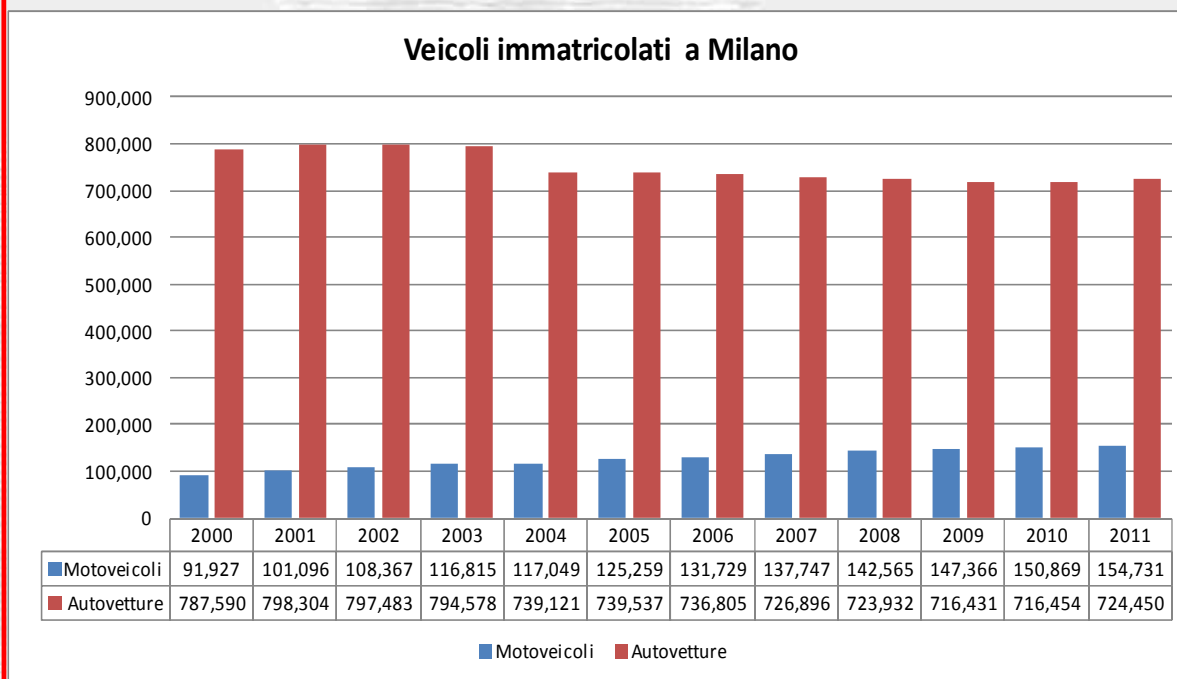


Comune
di Milano



AGENZIA
MOBILITÀ
AMBIENTE
TERRITORIO

TASSO DI MOTORIZZAZIONE 2001-2011



A fronte di una sostanziale invarianza della popolazione residente si registra un consistente calo del tasso di motorizzazione. Nel decennio il tasso espresso in autovetture ogni 100 abitanti passa da 63 a 56.

Tasso superiore a molte capitali europee (25 – 45 auto/100 ab)

I veicoli per il trasporto persone calano del 15% pari a circa 74.000 veicoli.

In controtendenza sono i motoveicoli che crescono del 53% pari a circa 53.000 veicoli.

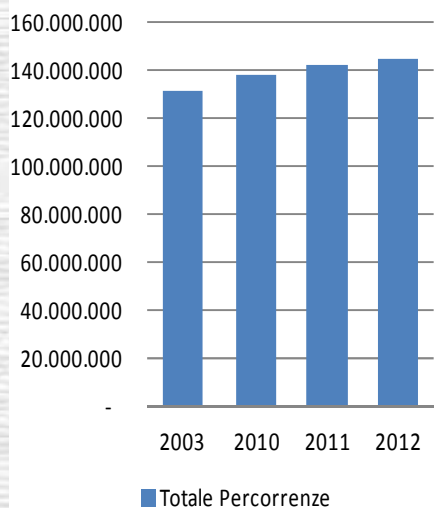
Milano



Comune
di Milano

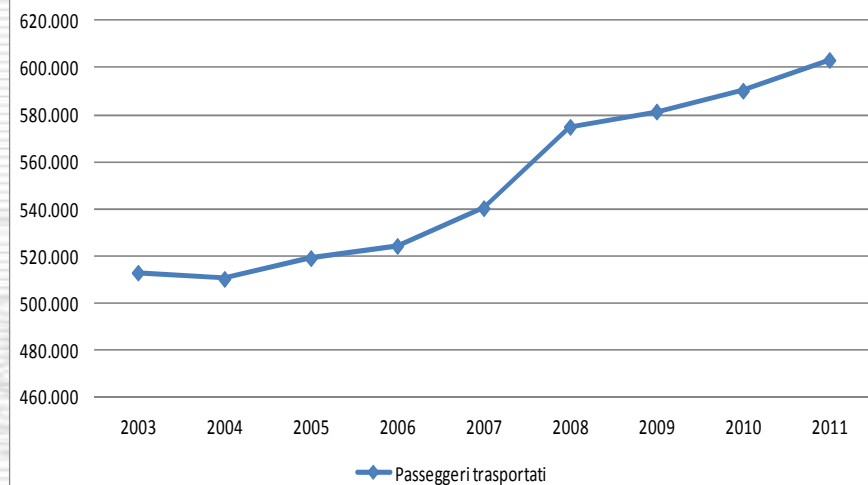
OFFERTA TPL 2003-2011

Offerta di servizio TPL (vett*km convenzionali/anno)



Incremento dell'offerta del 10,3%, pari a 13,5 milioni di vetture*km (aumentano metropolitane e bus, diminuiscono linee tranviarie). Si struttura il Servizio S (ferro e suburbano).

Passeggeri trasportati (totali annui in migliaia)

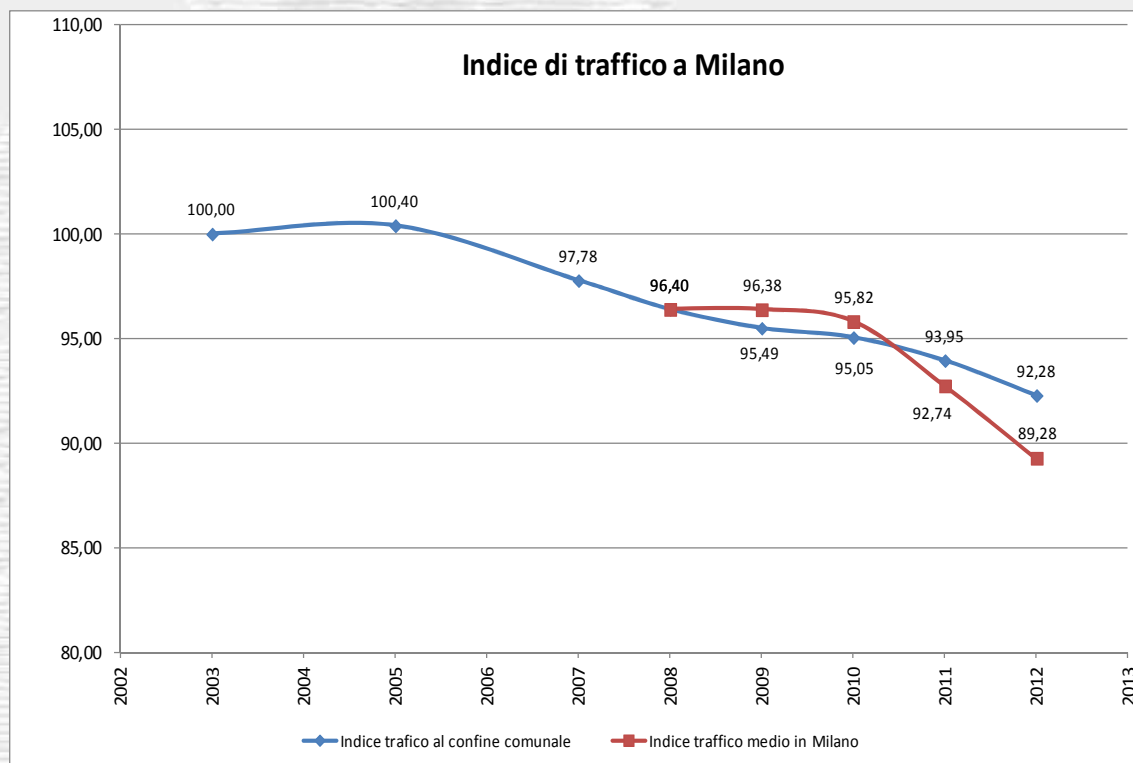


Milano



Comune
di Milano

FLUSSI DI TRAFFICO 2003-2012



Calo complessivo dovuto anche a dinamiche macroeconomiche.

Evidente effetto specifico di Area C nel 2012

Nel 2012: 750.000 veicoli in ingresso giornalmente (15% commerciali) – erano 813.000 nel 2003

Nella Cerchia Bastioni (Area C): - 30%

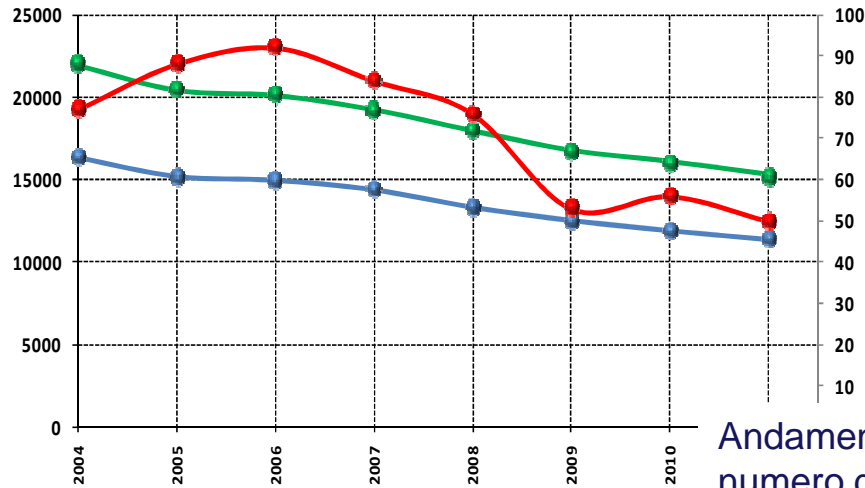
Milano



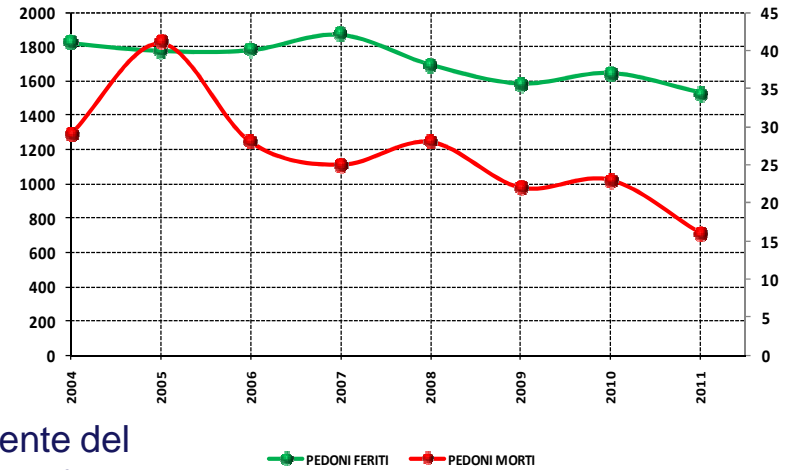
Comune
di Milano



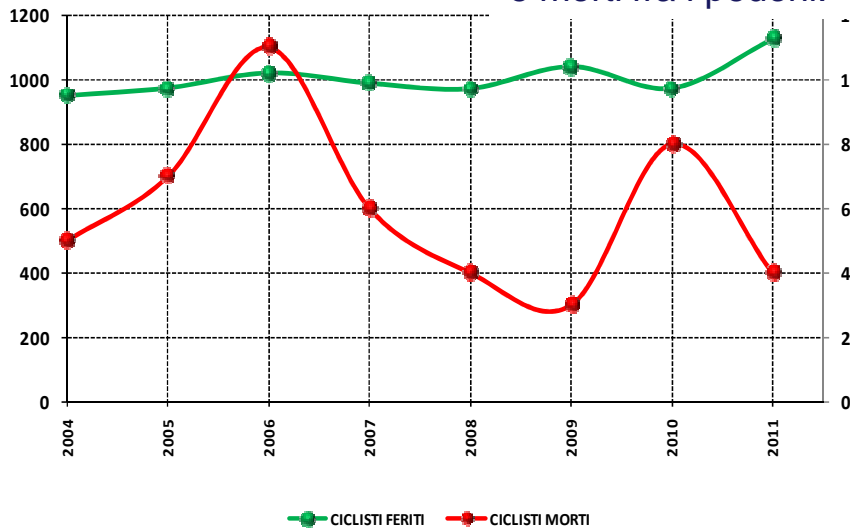
SICUREZZA STRADALE 2004-2011



Andamento decrescente del numero di incidenti e di feriti e morti fra i pedoni.



● PEDONI FERITI ● PEDONI MORTI



● CICLISTI FERITI ● CICLISTI MORTI

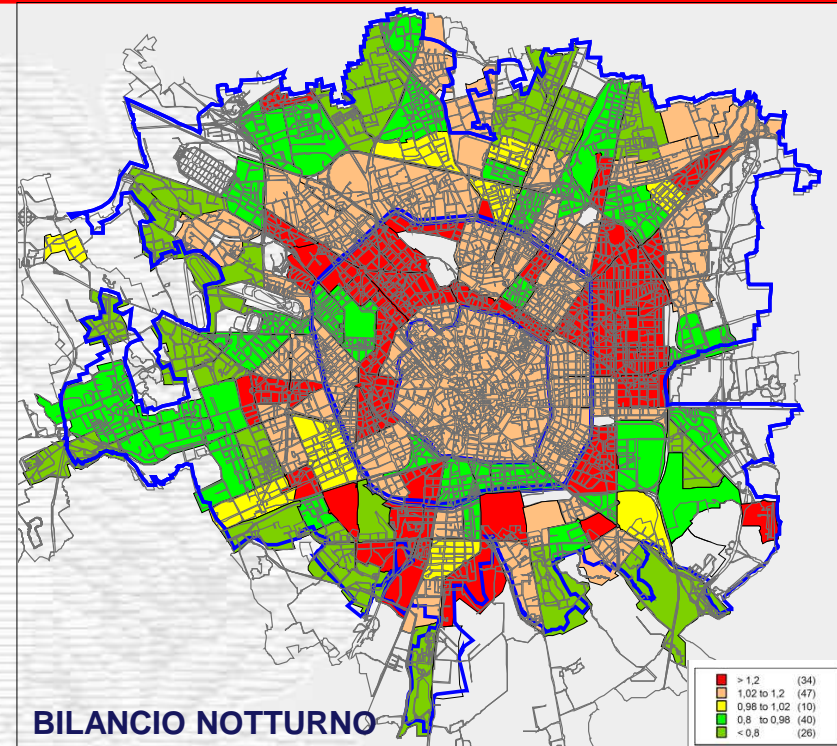
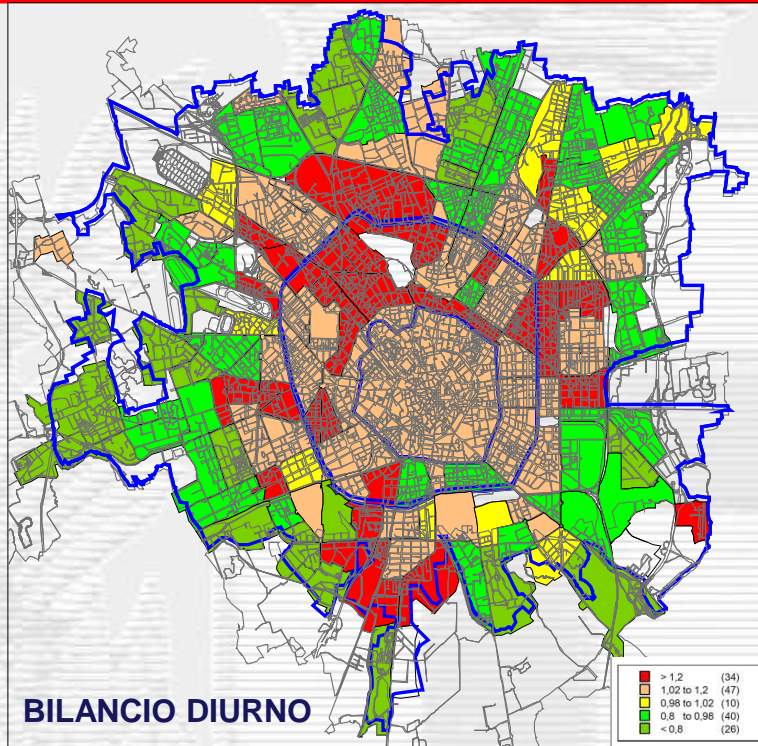
Riguardo ai ciclisti il trend del numero dei feriti è in lieve crescita, associato ad un trend complessivo lievemente decrescente del numero di morti (seppur caratterizzato da sensibili valori di picco). Il dato va relazionato però a quello relativo agli spostamenti, in sensibile crescita nel periodo di riferimento.

Milano



Comune di Milano

SOSTA SU STRADA – SITUAZIONE DIURNA DATI 2008



Il deficit nella Cerchia dei Bastioni è stato risolto con attuazione Area C
Quote rilevanti di sosta irregolare in tutti gli ambiti urbani (fra il 20% e il 28%), indipendentemente dalla presenza o meno di condizioni di deficit di offerta (in particolare moto e veicoli commerciali)

Milano



Comune
di Milano

AGGIORNAMENTO

Strategie dell'aggiornamento di Piano a seguito della verifica dello stato di attuazione e della congruenza con linee programmatiche Amministrazione

Riqualificazione Ambientale

- | | |
|---|--|
| 1 | Estendere nel territorio comunale gli ambiti riservati alla mobilità dolce, con interventi a favore della pedonalità e della ciclabilità, della sicurezza stradale e di una migliore fruibilità dello spazio urbano |
| 2 | Riqualificare, in termini di fruibilità e di qualità ambientale, l'ambito del centro storico, riducendo il traffico veicolare e garantendo l'accessibilità prevalentemente mediante il trasporto pubblico, anche con il ricorso a sistemi innovativi di governo della mobilità |

Trasporto Pubblico

- | | |
|---|--|
| 3 | Migliorare il sistema complessivo della mobilità urbana, in termini di sicurezza e accessibilità, attraverso interventi di protezione della circolazione dei mezzi pubblici e di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico |
|---|--|

Interventi sulla circolazione

- | | |
|---|--|
| 4 | Realizzare, in attuazione della classificazione funzionale della rete stradale e dello schema di circolazione delineati dal PGTU vigente, un sistema di rete continuo e interconnesso, attraverso interventi di riqualificazione degli ambiti locali e delle intersezioni. |
| 5 | Razionalizzare ed efficientare il sistema distributivo delle merci in ambito urbano, con l'obiettivo di migliorare le condizioni complessive della circolazione veicolare e ridurre l'impatto ambientale dovuto al traffico delle merci. |

Sistema della sosta

- | | |
|---|---|
| 6 | Estendere progressivamente gli ambiti di regolamentazione della sosta, attuando forme di razionalizzazione dell'uso della strada che inducano una diminuzione del numero di spostamenti veicolari e favoriscano il trasferimento modale verso il trasporto pubblico. |
| 7 | Valorizzare e favorire l'offerta di parcheggio in struttura, riducendo l'occupazione di suolo pubblico dovuta alle auto in sosta, al fine di incrementare la capacità della rete stradale portante e di recuperare spazi da destinare alla protezione del trasporto pubblico e alla mobilità dolce/ciclistica e pedonale. |

Il quadro di aggiornamento del PGTU è stato redatto a partire dall'individuazione di quanto inserito nel Programma Triennale delle Opere e/o attualmente sottoposto a valutazione di fattibilità.

Ulteriori interventi pertanto potranno essere previsti qualora emergessero specifiche esigenze locali o si rendessero disponibili ulteriori risorse economiche, derivanti per esempio da riqualificazioni urbanistiche, dai proventi di Area C, da fondi europei, nazionali e regionali mirati a tale scopo.

Milano



Comune
di Milano



INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE

- **Classifica funzionale della rete stradale:** si conferma la classifica funzionale della rete del PGTU vigente recependo le modifiche introdotte dal PGT rispetto alla strada Interquartiere Nord e la Nuova Paullese.
- **Interventi ai nodi:** previsto l'approfondimento progettuale mirato ad un intervento di riqualificazione del nodo di piazzale Loreto.
- **Trasporto merci:** si conferma il piano di interventi finalizzato alla razionalizzazione delle aree carico/scarico e l'introduzione di nuove localizzazioni (previsto un incremento da 1.350 a 2.400) e tecnologie di gestione per favorire l'utenza, migliorare il controllo e la gestione delle piazzole di sosta.

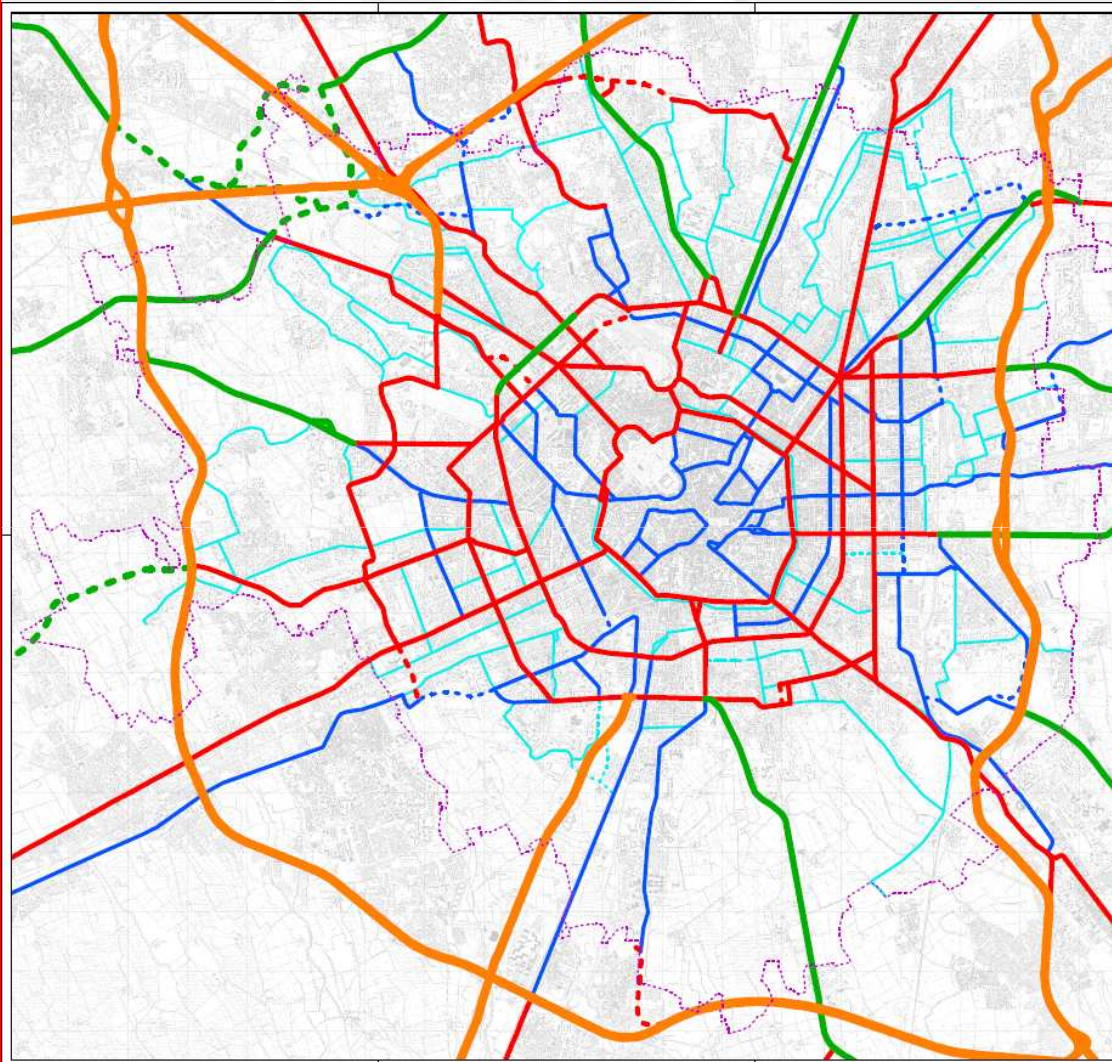
Milano



Comune
di Milano



CLASSIFICA FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE



LEGENDA

Esistente	Previsto	
		Rete primaria (autostrade)
		Rete principale (scorrimento)
		Rete principale (Interquartiere)
		Rete secondaria (quartiere)
		Rete secondaria (locali Interzonali)
		Confini
		Confine comunale

Gli interventi rappresentati costituiscono quanto inserito nel Programma Triennale delle Opere e/o effettivamente sottoposti a valutazione di fattibilità, pertanto possono essere considerati quale prima fase di attuazione, ma non esecutivi.
(Integrazione di ulteriori interventi sarà possibile in coerenza con le strategie indicate nel PGTU.)

Milano



Comune
di Milano

TRASPORTO PUBBLICO

Interventi di protezione del trasporto pubblico

- **Corsie riservate:** si conferma, quale priorità, l'estensione del sistema di protezione del TPL con l'obiettivo di migliorare la sicurezza del trasporto e aumentare la velocità commerciale, la regolarità e l'efficienza del servizio.
- **Preferenziamiento semaforico:** si prevede il completamento del preferenziamiento semaforico per la metrotranvia sud (15) e l'attuazione del provvedimento sulle linee 7 e 31.

Incremento della capacità del trasporto pubblico

Confermando l'implementazione delle linee di forza del trasporto pubblico previste nell'ambito di specifici strumenti di pianificazione (PGT-PUM-PTS), per quanto di competenza l'aggiornamento prevede:

- **Evoluzione della flotta:** la prosecuzione degli interventi mirati all'introduzione di vetture a grande capacità per il collegamento della periferia cittadina con il centro città.
- **Potenziamento area C:** si confermano i potenziamenti delle linee metropolitane e delle linee di superficie, rispetto alle quali proseguiranno le campagne di monitoraggio finalizzate a garantire all'ottimizzazione dell'offerta.

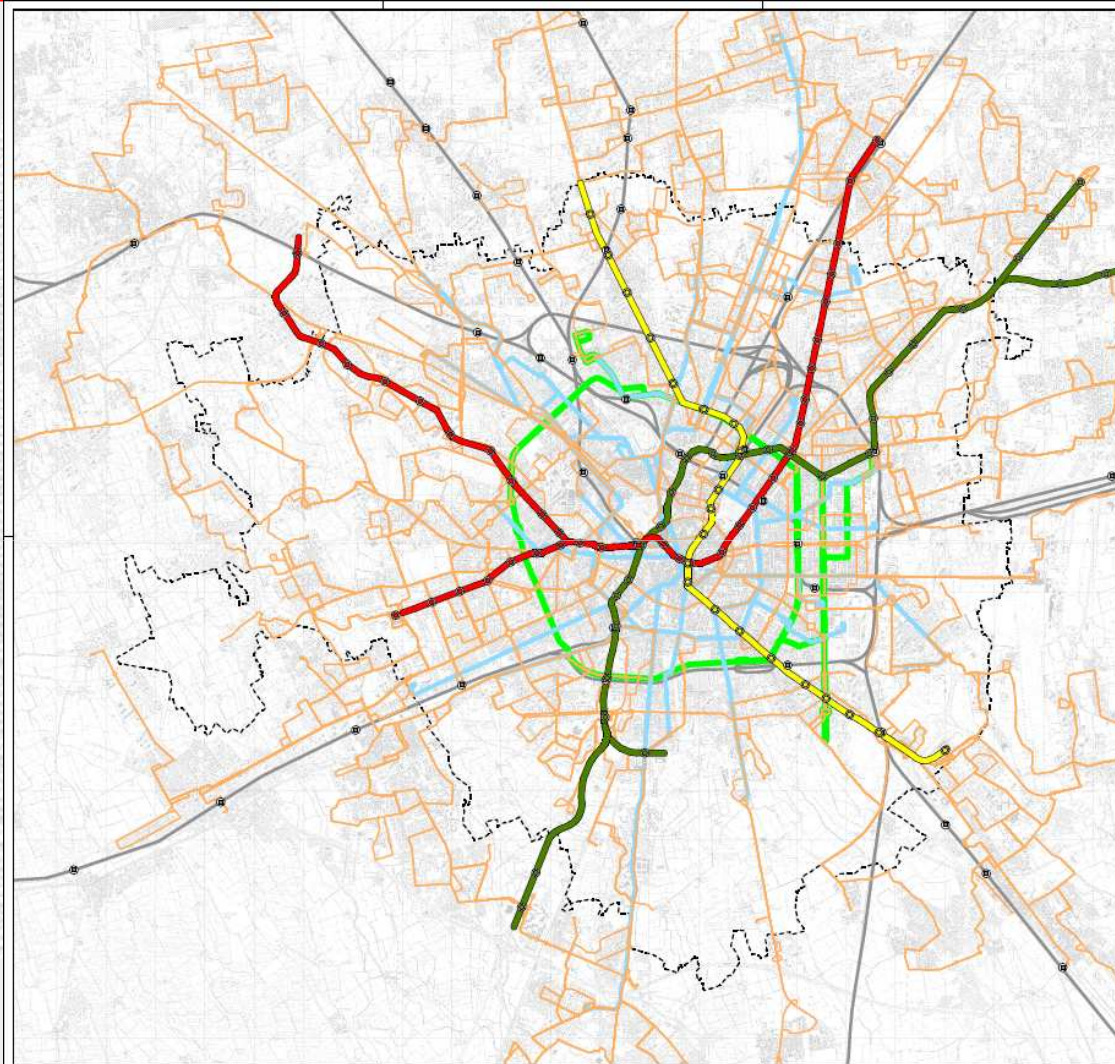
Milano



Comune
di Milano



TPL – Rete esistente



LEGENDA

Linee di TPL

- Linea Metropolitana M1
- Linea Metropolitana M2
- Linea Metropolitana M3
- Rete automobilistica
- Rete filoviaria
- Rete tranviaria
- Rete ferroviaria

Fermate linee metropolitane

- Fermate linea metropolitana M1
- Fermate linea metropolitana M2
- Fermate linea metropolitana M3

Stazioni ferroviarie

- Stazioni ferroviarie esistenti

Confini

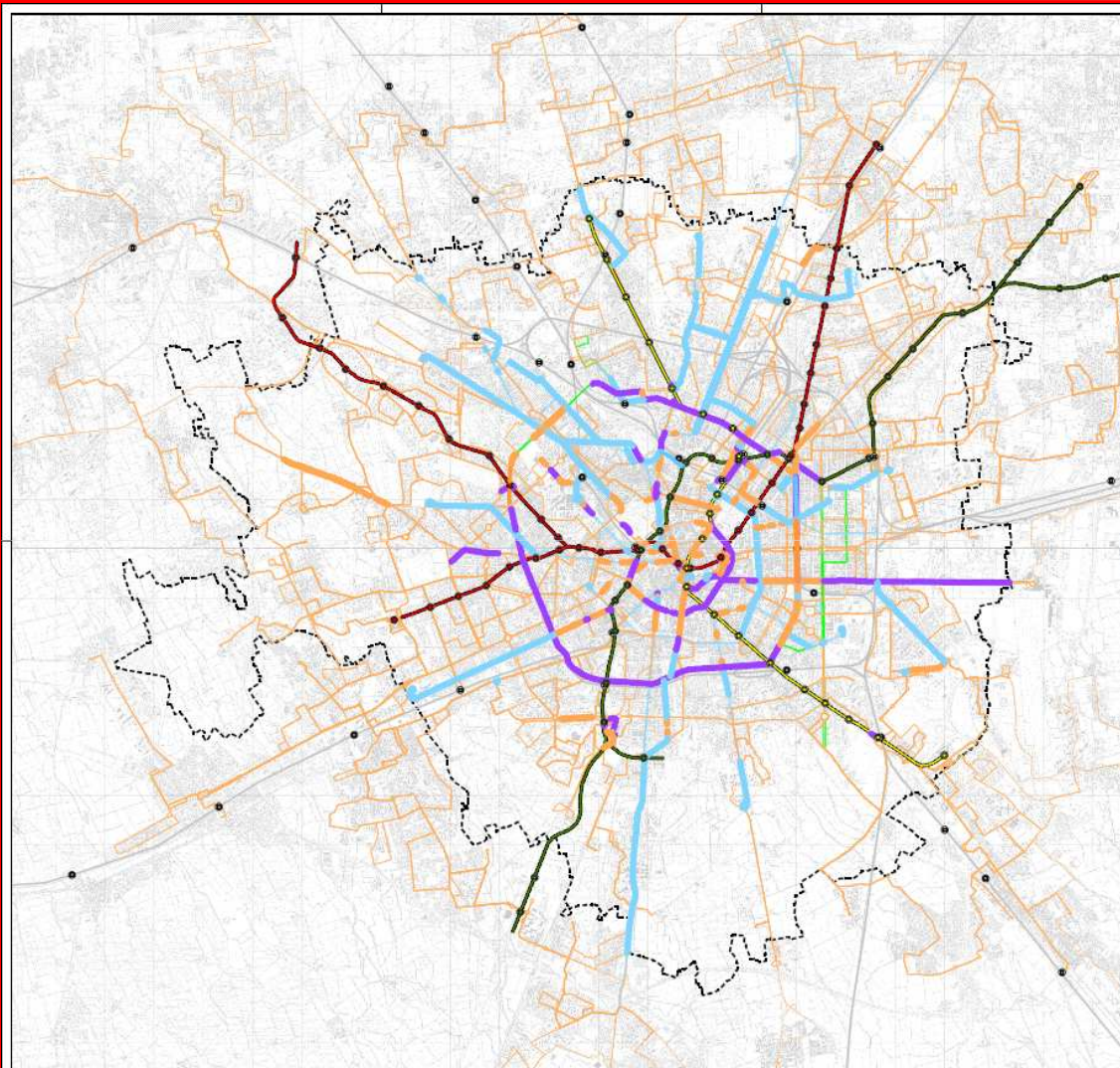
- Confine Comunale

Milano



Comune
di Milano

TPL – Corsie riservate/protette esistenti



LEGENDA

Linee di TPL

- Linea Metropolitana M1
- Linea Metropolitana M2
- Linea Metropolitana M3
- Rete automobilistica
- Rete filoviaria
- Rete tranviaria
- Rete ferroviaria

Fermate linee metropolitane

- Fermate linea metropolitana M1
- Fermate linea metropolitana M2
- Fermate linea metropolitana M3

Stazioni ferroviarie

- Stazioni ferroviarie esistenti

Confini

- Confine Comunale

Protezione rete mezzi pubblici

- Carreggiata riservata
- Sede solo tranviaria
- Corsia delimitata (striscia gialla o limitazione di accesso)

Milano



Comune
di Milano

TRASPORTO PUBBLICO - INTERVENTI

Corsie riservate:

PTO 2012 2013 2014:

- Bellini tra P.zza Frattini e via Don Milani;
- Gorizia/Col di Lana/Bligny/Sabotino;
- Monti tra P.zza Virgilio e Largo d'Ancona;
- Schievano;
- Cermenate – Antonini;
- Ripamonti tra Ortless e Noto;
- Vitruvio tra Lepetit e Settembrini.

altre tratte:

- Bacula;
- Coni Zugna;
- Largo Callas;
- completamento c.so XXII Marzo;
- itinerario Certosa-Bovisa-Maciachini.
- Solari Montevideo;
- Ripamonti tra Toscana e Bligny;
- Settembrini;
- Meravigli Camperio;
- Tunisia;
- Don Milani;
- protezione 90/91;
- completamento 92.

Milano



Comune
di Milano

Infrastrutture:

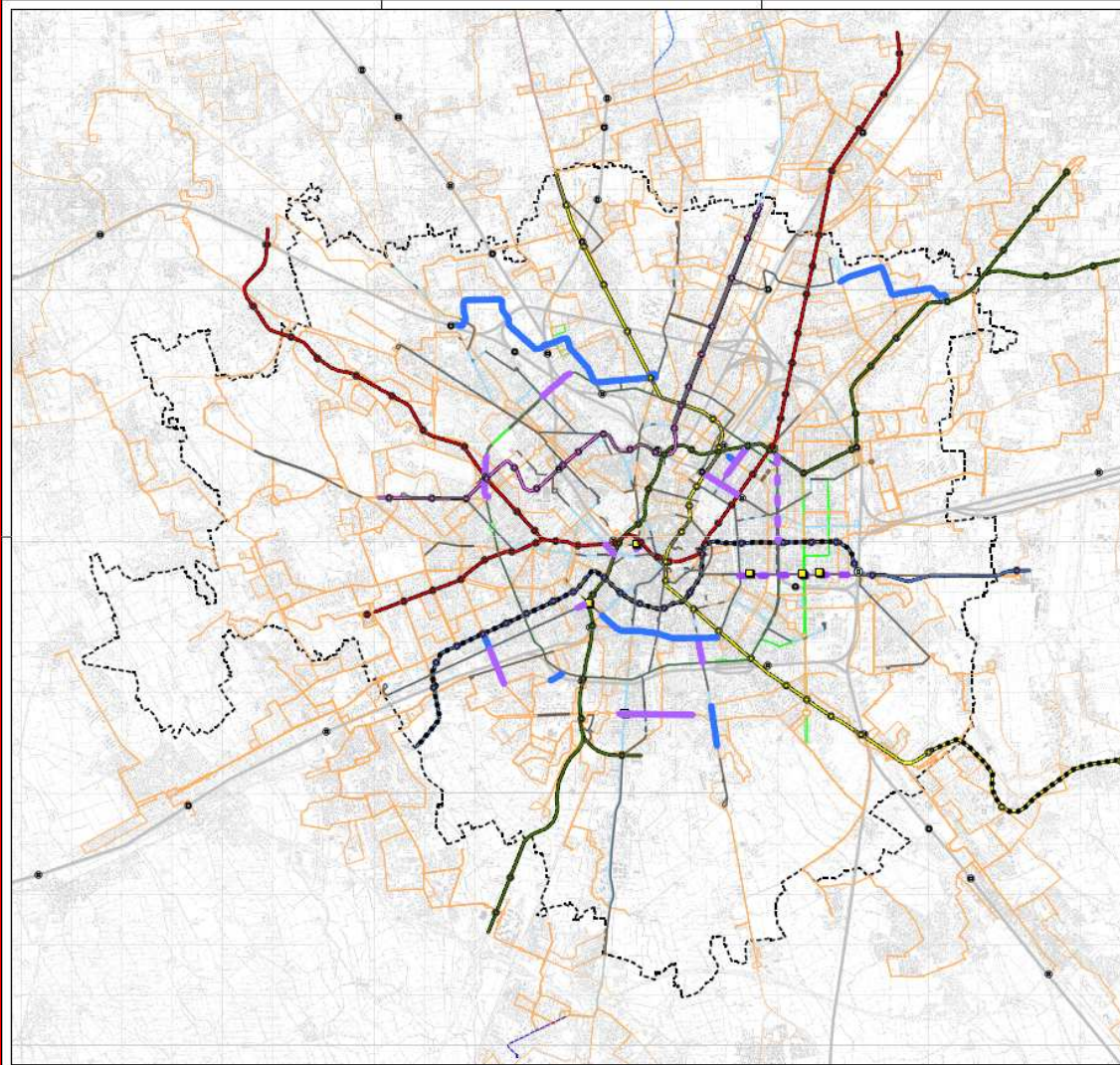
PTO 2012 2013 2014:

- Prolungamento M3 San Donato – Paullo;
- Realizzazione fermate Forlanini lungo ramo del passante ferroviario;
- Realizzazione metro tranvia Certosa – Bovisa – Maciachini;
- Estensione linea tranviaria da Anassagora a via Adriano;
- Nuovo collegamento via Adriano – C.na Gobba.

Altri interventi:

- Prolungamento linea metropolitana 1 a Monza;
- Realizzazione linea metropolitana 5;
- Realizzazione linea metropolitana 4;
- Riqualificazione tranvia extraurbana Milano – Limbiate;
- Riqualificazione tranviaria extraurbana Milano – Desio
- Prolungamento metro tranvia sud a Rozzano Cabrini.

TPL – Sviluppo della rete e delle corsie riservate/protette



LEGENDA

Linee di TPL

- Linea Metropolitana M1
- Linea Metropolitana M2
- Linea Metropolitana M3
- Linea Metropolitana M4
- Linea Metropolitana M5
- Rete automobilistica
- Rete fluviarla
- Rete tranviaria
- - - Interventi infrastrutturali

Stato di attuazione

- Linee esistenti
- - - Linee in costruzione

Protezione mezzi pubblici

- Corsie protette SDF
- Interventi di materializzazione e protezione della corsia riservata con opere infrastrutturali atte a fluidificare il traffico
- - - Interventi di materializzazione e protezione della corsia riservata con opere infrastrutturali atte a fluidificare il traffico - completamento
- Interventi di materializzazione e protezione della corsia riservata con opere infrastrutturali atte a fluidificare il traffico - completamento
- Telecamere

Fermate linee metropolitane

- Fermate linea metropolitana

Stazioni ferroviarie

- Stazioni ferroviarie esistenti
- Nuova stazione ferroviaria - Forlanini
- Rete ferroviaria

Gli interventi rappresentati costituiscono quanto inserito nel Programma Triennale delle Opere e/o attualmente sottoposti a valutazioni di fattibilità; pertanto possono essere considerati quale prima fase di attuazione, ma non esecutivi.

L'integrazione di ulteriori interventi sarà possibile in coerenza con le strategie indicate nel PGTL.

Milano



Comune
di Milano

IL SISTEMA DELLA SOSTA

Regolamentazione della sosta su strada. Si confermano i criteri di regolamentazione adottati e si prevede l'estensione della regolamentazione della sosta su strada nelle Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica individuate, in particolare:

- negli ambiti limitrofi agli assi di penetrazione della metropolitana: ZPRU M5 Zara –Testi, ZPRU M2 Abbiategrasso ZPRU M1 Bisceglie, ZPRU M3 Rogoredo, ZPRU M2 Gobba;
- ambiti interni alla Cerchia filoviaria: ambito 23 Piero della Francesca (già parzialmente attuato), ambito 24 Mac Mahon, ambito 25 Arcole;
- ambiti universitari di Bovisa e Città Studi, (già parzialmente attuato).

Sosta in struttura.

Con riferimento al PUP vigente, nell'orizzonte temporale del Piano si prevede la realizzazione di seguenti parcheggi in struttura:

- attualmente in costruzione: Sant'Ambrogio; Novelli; Maffei; Bazzini;
- avvio dei lavori nei prossimi mesi e ultimazione entro il 2015: Aporti / Varanini; Primaticcio / Legioni Romane; Celio; Repubblica Ovest; Volga / Senna; Montello; Zarotto; Tarvisio / Gioia.

Si prevede inoltre:

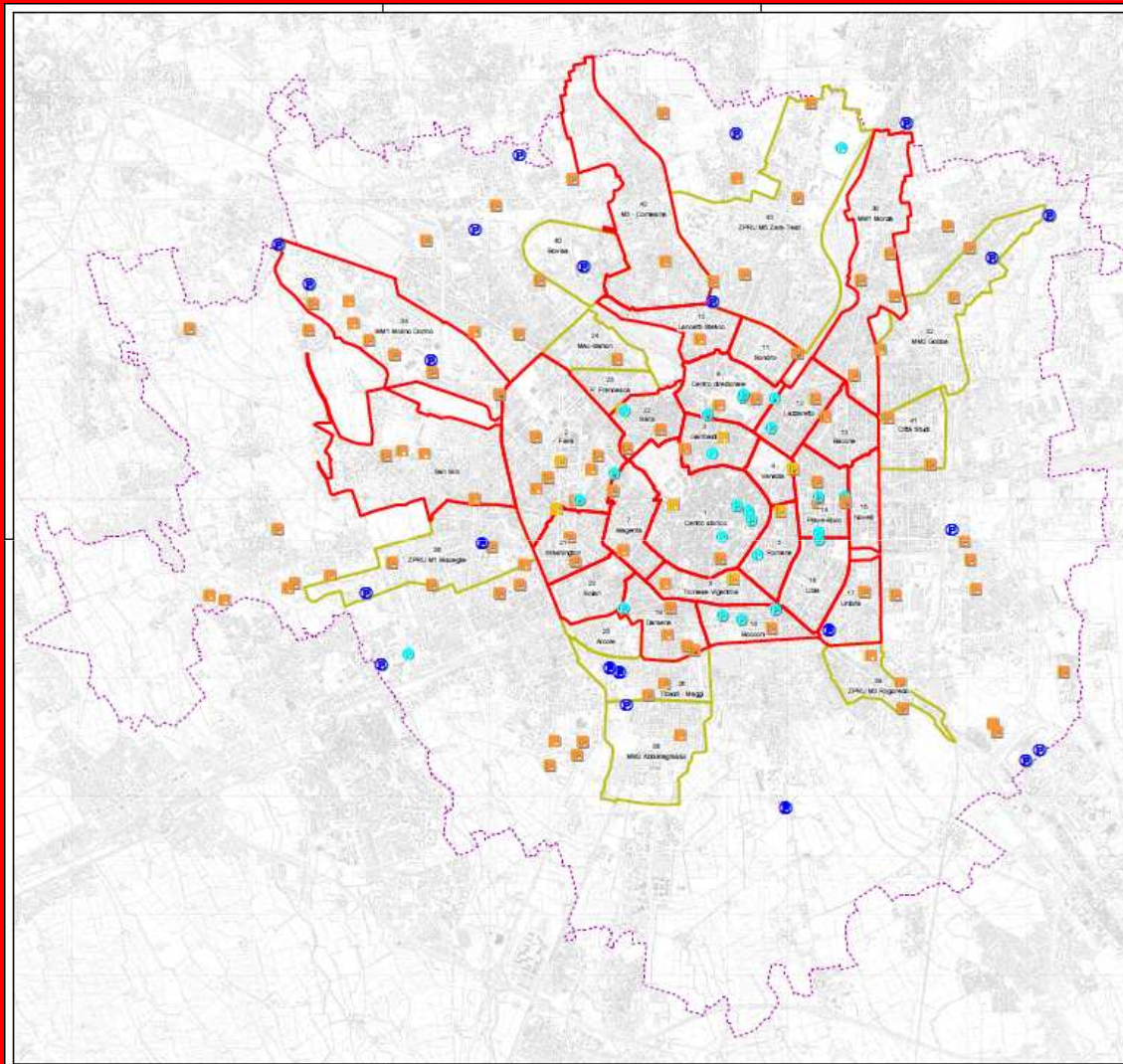
Un approccio integrato alla pianificazione della sosta su strada volto a promuovere il pieno utilizzo della sosta in struttura e l'ottimizzazione del sistema di controllo per liberare il suolo pubblico dalla sosta di lunga durata e dedicarlo alla protezione del TPL, alla mobilità ciclistica e pedonale.

Milano



Comune
di Milano





LEGENDA

- Sistema della sosta**
- Regolamentazione della sosta su strada
 - Ambiti sosta attuale
 - Ambiti sosta programmati
- Sosta in strutture**
- Parcheggi di interscambio
 - Parcheggi pubblici
 - Parcheggi residenti

Gli interventi rappresentati costituiscono quanto inserito nel Programma Triennale delle Opere edo attuazione anticipata e variazioni di bilancio, pertanto possono essere considerati pure prima fase di attuazione ma non esecuti.
L'integrazione di ulteriori interventi sarà possibile in coerenza con le strategie indicate nel PGT.

Milano



Comune di Milano



RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Isole ambientali e interventi a favore della pedonalità.

Zone 30:

Baggio;	Isola;
Bellezza;	Lazzaretto;
Bottego;	Martinengo;
Città Studi	Melzo;
Colonna;	Morivione;
Conservatorio;	Morosini;
Colletta;	Muratori;
Damiano Chiesa;	Napoli;
Dergano;	Paruta;
Fiamma;	Pisacane;
Figino;	Sarfatti;
Frattini;	Stadera;
Gallaratese;	Trenno;
Governo	Villaggio dei Fiori;
Provvisorio;	Zona Tortona-
Iseo;	Solari

ZTL e Aree a Pedonalità privilegiata

Piazza Oberdan
Via dei Fontanili
Piazzetta del Liberty
Via Santa Radegonda
Via Montenapoleone

Milano



Comune
di Milano



RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Mobilità ciclistica

L'aggiornamento individua le seguenti principali linee d'azione:

- › dotare la città di una rete di ciclabilità diffusa, continua e sicura per favorire gli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-scuola)
- › riqualificare ed estendere la rete esistente per creare un sistema di itinerari (ricucire la rete frammentata e migliorare la sicurezza)
- › favorire l'integrazione con il trasporto pubblico (bicistazioni), realizzare e migliorare i parcheggi per biciclette e ampliare l'offerta di bike sharing
- › migliorare i servizi e individuare una strategia di comunicazione;
- › diffondere la cultura della mobilità ciclistica

Si prevede la realizzazione dei seguenti interventi prioritari:

- › Sistema Maciachini-Fermi-Comasina
- › Sistema QT8 Gallaratese
- › Sistema Lotto-Triennale
- › Cavalcavia Bussa e via Quadrio
- › Sistema Duomo-Monforte
- › Sistema Duomo-Porta Nuova
- › Sistema Portello-Molino Dorino, raggio verde in costruzione
- › Raggio verde Medaglie d'Oro-Chiaravalle, in costruzione

BikeMI

Prevista l'estensione del servizio lungo gli assi radiali e all'intorno dei principali urbani poli di attrazione

Milano



Comune
di Milano



RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Mobilità ciclistica

Si prevede la realizzazione dei seguenti interventi prioritari:

I principali progetti di itinerari ciclistici, tra nuove realizzazioni e interventi di collegamento, oltre tutti gli interventi previsti a scomputo oneri degli interventi privati, riguardano le seguenti tratte:

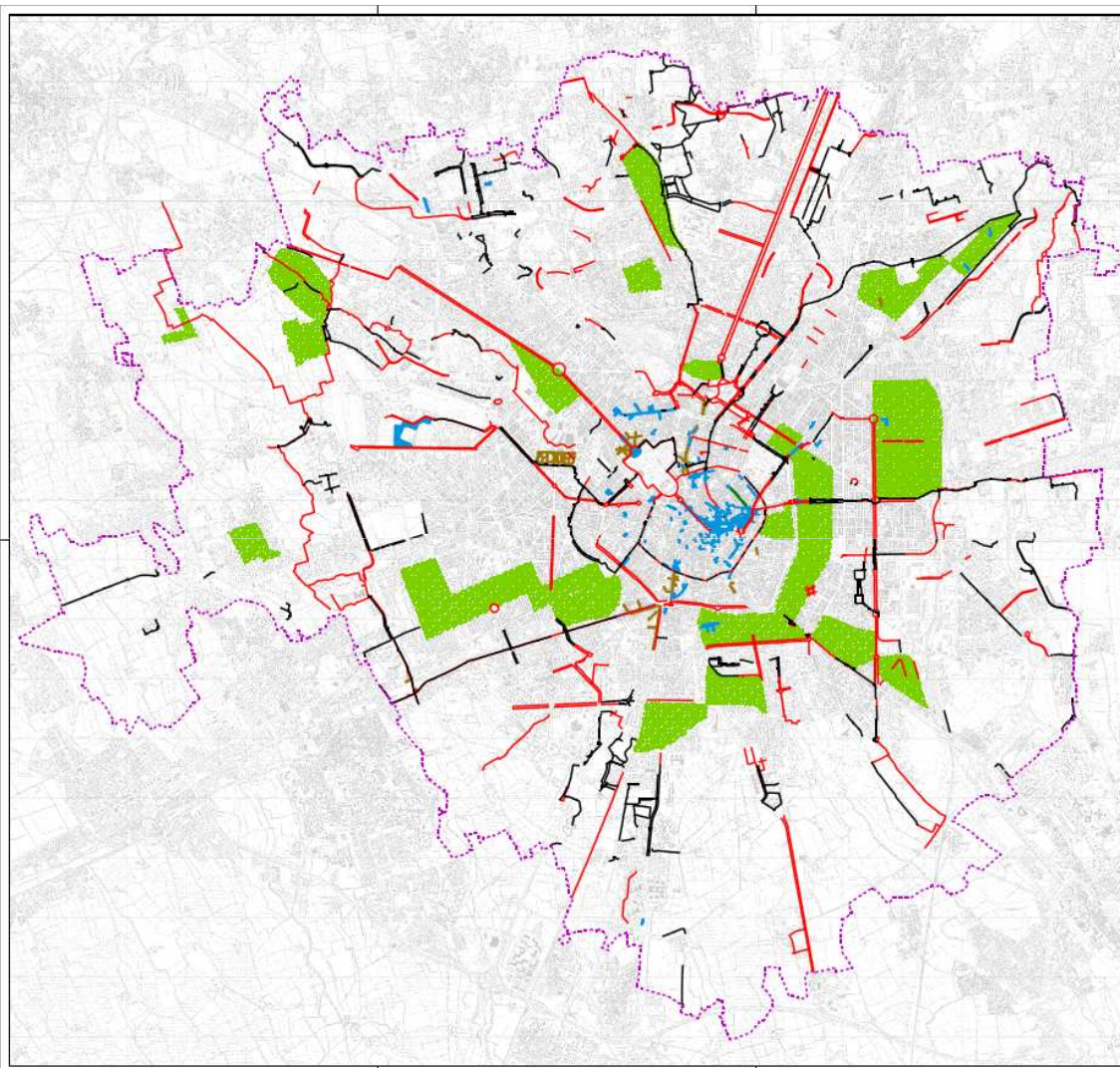
- Sistema Maciachini-Fermi-Comasina. Vie interessate: viale Fermi, viale Rubicone e via Comasina. A questo intervento si aggiunge la realizzazione della corsia ciclabile su viale Lunigiana e viale Marche per la connessione con la Martesana.
- Sistema QT8-Gallaratese. Vie interessate: via Terzaghi, via Natta e via Cechov.
- Sistema Lotto-Triennale. Vie interessate: viale Monterosa, piazza Buonarroti, via Giotto, via del Burchiello, via Guido d'Arezzo e piazza della Conciliazione.
- Cavalcavia Bussa e via Quadrio. Vie interessate: via Quadrio, cavalcavia Bussa, via Borsieri e via Massimo d'Azeglio.
- Sistema Duomo-Monforte. Vie interessate: piazza Tricolore, corso Monforte, piazza San Babila, corso Europa, largo Bersaglieri, via Verziere e piazza Fontana. Intervento Cofinanziato.
- Sistema Duomo-Sempione. Vie interessate: via Orefici, piazza Cordusio, via Dante, largo Cairoli, via Beltrami, piazza Castello, viale Alemagna, via Pagano, Arco della Pace, viale Elvezia, via Legnano e viale Gadio. Intervento Cofinanziato.
- Sistema Duomo-Porta Nuova, via Verdi. Intervento Cofinanziato in realizzazione.
- Sistema Portello-Molino Dorino, Raggio Verde in costruzione. Zone interessate: Bonola, San Leonardo e Molino Dorino.
- Raggio Verde Medaglie d'Oro-Chiaravalle, in costruzione. Vie interessate: piazza Medaglie d'Oro, corso Lodi, piazzale Corvetto, viale Omero, via San Dionigi e via Chiaravalle.

Milano



Comune
di Milano





LEGENDA

- Estensione della rete
- Rete ciclabile esistente
- Rete ciclabile programmata
- Area di intervento per la mobilità sostenibile
- Area pedonale
- Zona a traffico limitato
- Zona 30
- Confini
- Confine comunale

Gli interventi rappresentati costituiscono quanto inserito nel Programma Triennale delle Opere e/o attualmente sottoposti a valutazioni di fattibilità, pertanto possono essere considerati quale prima fase di attuazione, ma non esecutivi.
L'integrazione di ulteriori interventi sarà possibile in coerenza con le strategie indicate nel PGTU.

Milano



Comune di Milano



RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Road Pricing

Si conferma come strategica di riqualificazione ambientale del Centro, e si assume come intervento strutturale da adottarsi al termine della sperimentazione in corso, nelle forme e nei modi che l'esito della stessa individueranno come maggiormente efficaci, efficienti e sostenibili, fermi restando alcuni elementi chiave fin d'ora individuabili in:

- applicazione di ZTL a pagamento per l'accesso al centro nelle ore diurne dei giorni feriali dal lunedì al venerdì;
- applicazione di un divieto di accesso per le tipologie veicolari maggiormente inquinanti;
- definizione dei limiti ottimali della ZTL in corrispondenza della Cerchia dei Bastioni, per la struttura della rete stradale e delle linee di trasporto di superficie, per la conformazione storica dell'edificato e la densità di presenze nelle ore diurne, per l'adeguato livello di servizio del trasporto pubblico ai fini di garantire una buona accessibilità.
- applicazione dell'obbligo del pagamento di una somma generalizzata a tutti i veicoli in ingresso alla ZTL, ad eccezione di quelli autorizzati per legge all'accesso gratuito o da esentarsi per particolari ragioni di pubblico interesse. Il valore della somma dovuta potrà essere diversificato per particolari categorie di utenti, in funzione di valutazioni puntuali precisamente motivate.

Il confine dell'area di applicazione del road pricing alla cerchia dei Bastioni è comunque da intendersi come puramente indicativo, potendosi prevedere anche a breve termine estensioni locali della ZTL, ad esempio ad inglobare aree limitrofe già interessate da provvedimenti di limitazione della circolazione o richiedenti particolari azioni di salvaguardia dell'ambiente urbano.

Milano



Comune
di Milano



RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Azioni collaterali

Si prevede che per esplicarne l'efficacia il provvedimento di road pricing possa essere accompagnato, nella fase di attuazione definitiva, da un insieme di azioni collaterali volte a rafforzarne l'efficacia come strumento di riqualificazione ambientale del Centro, fra le quali si può fin d'ora indicare:

- l'attuazione del sistema di indirizzamento ai parcheggi attraverso pannelli a messaggio variabile, per ridurre il traffico parassitario dovuto alla ricerca di sosta;
- la revisione della regolamentazione della sosta su strada all'interno della ZTL Cerchia dei Bastioni, con riduzione dell'offerta su strada destinata alla sosta operativa, in funzione della riduzione degli accessi veicolari e, in particolare, nelle aree in prossimità dei parcheggi pubblici in struttura con capacità non completamente utilizzata;
- la prosecuzione di un continuo monitoraggio degli effetti del provvedimento, con particolare attenzione alle ripercussioni sul servizio di trasporto pubblico, per il quale dovrà essere prevista una periodica revisione del programma d'esercizio volta a garantire il soddisfacimento della domanda indotta e l'efficiente utilizzo delle risorse.

Milano



Comune
di Milano



RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Mobilità sostenibile e Mobility Management

L'aggiornamento prevede:

- car-sharing: sviluppo del sistema oggi sul territorio, attraverso l'introduzione di modalità di gestione innovative (one way/free parking);
- ulteriori servizi di sharing all'interno del territorio: sperimentazione di modalità di trasporto in sharing da affiancare ai servizi oggi presenti di car e di bike-sharing, al fine di aumentare il ventaglio di offerta di mobilità sostenibile sul territorio;
- pedibus: estensione dei percorsi casa-scuola protetti, anche attraverso l'integrazione con il progetto scuole car free;
- integrazione con politiche sui tempi e orari della città: sviluppo della trasversalità delle azioni di mobility management attraverso l'integrazione con le politiche legate ai tempi e orari della città.

Milano



Comune
di Milano

