

AGGIORNAMENTO PGTU E PUP 2022

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ED ORIENTAMENTO

Giugno 2022



Autorità Procedente

Comune di Milano
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità
Marco Cassin (Direttore)
(f.to digitalmente)



Autorità Competente per la VAS

Comune di Milano
Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale
Angelo Pascale (Direttore)
(f.to digitalmente)



Documento redatto da

Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio s.r.l.
Valentino Sevino (Direttore Generale)
(f.to digitalmente)



PGTU

Aggiornamento Piano Generale del Traffico Urbano

PUP

Aggiornamento Programma Urbano Parcheggi

DOCUMENTO DI INDIRIZZO E ORIENTAMENTO



Il presente Documento di Indirizzo e Orientamento per l'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano e l'Aggiornamento del Programma Urbano Parcheggi è stato elaborato dal Comune di Milano con la collaborazione di AMAT Srl

Assessora alla Mobilità

Arianna Censi

Direttore Direzione Mobilità

Stefano Fabrizio Riazola

Comune di Milano - Coordinamento tecnico- scientifico

MARCO CASSIN, *Direttore Area Pianificazione e Programmazione Mobilità*

CLAUDIA CECCARELLI, *Responsabile Unità Pianificazione Generale Mobilità*

Contributi ed elaborazioni

Comune di Milano

FEDERICO CONFALONIERI, *Responsabile Unità Mobilità Sostenibile*; **NICOLA NICOLIELLO** *Responsabile Unità Pianificazione Attuativa e Ciclabilità*; **ANNA MARIA ZANZONICO**

Responsabile Unità Provvedimenti Viabilistici e Segnaletica; **VERONICA BELLONZI** *Responsabile Unità Sviluppo Sistemi per la Mobilità*; **ROBERTO NOCERINO** *Area*

Pianificazione e Programmazione Mobilità; **GLORIA ASNAGO** *Unità Pianificazione Generale Mobilità*; **SILVIA DEMETRI** *Area Pianificazione e Programmazione Mobilità*.

AMAT Srl

VALENTINO SEVINO, *Direttore Generale e Direttore Area Pianificazione Mobilità ad interim*

ANTONELLA PULPITO, *Coordinamento Area Pianificazione Mobilità*

Mobilità Ciclistica: **VERONICA GAIANI**, Aurora Zeller, **Sosta**: **ELEONORA FRIGERIO**, Mirko Bonelli, Giordano Ricchiuti; **Trasporto Pubblico**: **ALESSANDRA PORRO**; Luca

Redaelli, Sara Boccia; **Logistica Urbana**: **ALESSANDRO GIOVANNINI**; Veronica Oppici, **Sharing e Mobilità Elettrica, Mobility Management**: **ROBERTA RIGHINI**;

Adriano Loporcaro; **Modellistica**: **ROBERTO PORTA**, Giorgio Dahò; Antonio Laiguigli; Antonio Corigliano; **Monitoraggio Trasporto Pubblico**: **ANDREA MEDICI**;

Trasporto Privato, Sicurezza, Pedonalità: **ANTONELLA PULPITO**; Stefano Grandis, Alberto Carangelo; **Monitoraggio Area C e Area B**: **DAVIDE NUCCIO**.

Autorità Procedente

Comune di Milano

Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Marco Cassin (Direttore)

Autorità Competente per la VAS

Comune di Milano

Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale

Angelo Pascale (Direttore)



INDICE

PREMESSA	4
PRESUPPOSTI PER LA REDAZIONE DEL PGTU E DEL PUP	6
FINALITÀ DELL'AGGIORNAMENTO	6
OBIETTIVI DEL PGTU	7
OBIETTIVI DEL PUP	7
PGTU E PUP PARTECIPATI	8
STRUTTURA DEL PIANO	9
STRATEGIE E OBIETTIVI PGTU E PUP	10
METODOLOGIA DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO	11
ORIZZONTE TEMPORALE	11
INQUADRAMENTO NORMATIVO	12
QUADRO DI RIFERIMENTO	13
AMBITI DI INTERVENTO	18
TRASPORTO PUBBLICO	19
MOBILITÀ CICLISTICA	25
LOGISTICA URBANA	30
TRASPORTO PRIVATO	35
MOBILITÀ PEDONALE	40
SOSTA	45
SHARING	50
APPENDICE	55



L'Amministrazione comunale, al fine di dare risposte alle esigenze emergenti della città, in termini di sviluppo sostenibile della mobilità dell'intero territorio metropolitano, ha individuato nelle Linee Programmatiche da realizzare nel corso del mandato le nuove azioni in tema di mobilità ed assunto gli impegni in materia di transizione ambientale; il Piano di Governo del Territorio (PGT), il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), il Piano Aria Clima (PAC) sono gli strumenti di pianificazione strategica, con orizzonte temporale di ampio respiro, attraverso il quale è possibile dare attuazione alle strategie definite nelle Linee Programmatiche.

Il quadro definito dagli strumenti di pianificazione e programmazione ha dovuto confrontarsi con la necessità di far fronte ad un fenomeno tanto inatteso quanto perturbante per la collettività, la pandemia, la quale ha imposto in modo repentino ed estremamente incisivo nuove regole al vivere sociale, condizionando così, inevitabilmente, il sistema delle relazioni e della mobilità.

Per far fronte alle nuove esigenze determinatesi per la collettività sono state messe in atto una serie di misure emergenziali volte a sostenere la domanda di mobilità non solo a sostegno delle imprese commerciali ma anche a sostegno della socialità e a favore della conservazione del massimo livello di fruizione della città.

Il sostegno alla domanda di mobilità, soprattutto per gli spostamenti sistematici, è stato messo in atto dando un impulso allo sviluppo dei servizi maggiormente sostenibili mediante l'estensione della rete ciclabile ed il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico, quest'ultima atto a favorire il rispetto delle norme di distanziamento imposte dal Governo.

Il tema della socialità, certamente anche quale misura di sostegno per le attività economiche, è stato affrontato mediante il ricorso ad un processo amministrativo in grado di consentire l'ampia diffusione di concessioni dello spazio pubblico alle attività commerciali che ne facessero richiesta.

Tutti gli interventi emergenziali sono stati accompagnati dallo sviluppo di azioni a favore della riqualificazione degli spazi pubblici, ricorrendo anche ad interventi di urbanistica tattica, con l'obiettivo di sostenere la collettività in un periodo particolarmente complesso.

Gli interventi promossi e realizzati, ricorrendo anche a modalità attuative innovative, hanno potuto diffondersi e realizzarsi in quanto coerenti con le linee di indirizzo e gli obiettivi contenuti nei piani e programmi di più ampio respiro temporale ed hanno dimostrato di rispondere pienamente agli interessi della collettività in quanto si è registrato in questi anni un incremento della domanda di mobilità pedonale, nonché un'ampia rivitalizzazione dei quartieri avvenuta a seguito della realizzazione dei dehors e l'ampia diffusione di zone a velocità limitata.

Dal punto di vista della domanda di mobilità il periodo pandemico, tuttavia, ha fatto registrare una flessione nell'utilizzo del trasporto pubblico ed una conseguente crescita della domanda di mobilità veicolare privata e stazionamento.

Se si può quindi considerare positivo il recente bilancio, dal punto di vista della crescita della domanda di mobilità attiva, va tuttavia preso atto della necessità di produrre interventi atti a favorire il ribilanciamento degli altri spostamenti verso il trasporto pubblico con l'obiettivo di riportare la quota modale ai livelli che Milano registrava nel periodo precedente alla pandemia.

L'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) muove dalla volontà di consolidare l'andamento positivo dei trend a favore della domanda di mobilità attiva e della riqualificazione degli usi della città e, contestualmente di agire per modificare l'andamento dei trend negativi con interventi che favoriscano la libera scelta verso un utilizzo prevalente del mezzo pubblico per gli utenti che per ragioni diverse non possano spostarsi a piedi o in bicicletta.



Il PGTU è uno strumento di particolare efficacia in quanto è uno strumento di breve periodo e si esprime attraverso misure, politiche e interventi di immediata realizzazione e ad assetto infrastrutturale invariato, è pertanto in grado di contribuire sensibilmente allo sviluppo delle grandi strategie dei piani di maggiore orizzonte temporale condizionati, nel loro sviluppo, dalla necessità di ricorrere a specifici finanziamenti.

L'intento programmatico del PGTU che verrà sviluppato è quello di consolidare le migliori tendenze in atto e di sostenere il processo complessivo di transizione ambientale che Milano si è impegnata ad intraprendere, a tal fine l'aggiornamento del PGTU verrà predisposto in coordinamento con l'aggiornamento del Programma Urbano Parcheggi (PUP) in considerazione del ruolo strategico assegnato al tema del riequilibrio del rapporto domanda-offerta della sosta.

L'obiettivo è quello di impostare un piano incisivo, quale strumento operativo, e quindi di rappresentare essenzialmente il pacchetto delle misure, azioni, progetti che potranno essere messe in atto nel breve periodo e di definire coerentemente le misure di disciplina della circolazione ed uso delle sedi stradali che risulteranno essere propedeutiche alla prosecuzione delle previsioni del PGTU nell'immediato futuro.

Così, anche nella forma il PGTU verrà sviluppato come un documento consultabile per schede tematiche, a tal fine, l'apparato di norme, dati, descrizione dei processi progettuali verrà elaborato in appendice.

Particolare attenzione verrà dedicata alla redazione della classifica funzionale della rete stradale, in quanto la sede stradale è lo specifico campo di applicazione della disciplina propria del PGTU, al fine di mettere a sistema tutte le componenti di mobilità.



Si è reso necessario procedere ad avviare l'aggiornamento della pianificazione della mobilità di breve periodo con Deliberazione n. 467 del 08/04/2022. L'aggiornamento del PGTU è ritenuto essere strumento strategico, data la sua natura di piano di breve periodo, anche per consolidare, mettere a sistema e razionalizzare quella serie di misure che l'Amministrazione ha dovuto assumere per far fronte al periodo emergenziale. Tali misure hanno riguardato la sperimentazione di diversi usi delle sedi stradali, ad esempio mediante la diffusione di interventi di occupazione del suolo pubblico (dehor) per supportare le imprese nella fase di lockdown, o di attuazione di interventi di modifica alla disciplina della circolazione per incrementare celermente ed efficacemente l'offerta di servizi alternativi alla mobilità privata (in particolare le corsie e piste ciclabili). Tali interventi emergenziali sono entrati a far parte dell'assetto del sistema urbano e pertanto si ritiene necessario adeguare la pianificazione di riferimento mediante la definizione degli indirizzi progettuali che porteranno alla redazione dell'aggiornamento della classifica funzionale della rete stradale e relativo regolamento viario. Sempre nell'ottica di una revisione del sistema dei servizi alla mobilità, il periodo emergenziale ha posto il tema di riconsiderare la domanda di mobilità sui mezzi di trasporto pubblico in quanto le restrizioni alla mobilità individuale, poste in periodo pandemico, ne hanno determinato una riduzione. Tale riduzione, benché i dati di monitoraggio facciano registrare un progressivo incremento, ha determinato una regressione rispetto alla quota modale che Milano aveva raggiunto nel periodo antecedente la pandemia.

FINALITÀ DELL'AGGIORNAMENTO

Il PGTU prevede la corretta organizzazione del traffico urbano attraverso un'ampia serie coordinata di interventi, su tutto il territorio urbanizzato e su tutte le componenti della circolazione stradale e solo grazie ad una preventiva valutazione dei fabbisogni è possibile individuare le azioni necessarie al miglioramento delle condizioni di circolazione composto da movimento e sosta. Il PUP indica le localizzazioni ed i dimensionamenti dei parcheggi sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno e tenendo conto del Piano Urbano del Traffico.

L'Amministrazione comunale con l'aggiornamento del PGTU intende sviluppare le condizioni per riequilibrare la domanda di mobilità orientandola verso le forme di mobilità più sostenibili: trasporto pubblico, mobilità attiva e quindi una razionalizzazione delle risorse disponibili, sia infrastrutturali, sia economiche, al fine di convogliarle nello sviluppo di interventi e azioni a favore del potenziamento dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico ed alla realizzazione della rete e dei servizi a favore della domanda di mobilità ciclistica e pedonale. Le misure di accompagnamento, ai fini dello sviluppo di tale obiettivo, intercettano il tema del riassetto del sistema della sosta, sia in termini di bilancio fra domanda e offerta, sia in termini di regolamentazione. A tal fine la stesura del PGTU verrà condotta in sinergia con l'aggiornamento del PUP.

L'aggiornamento del PUP contestualmente all'aggiornamento del PGTU, consentirà l'efficientamento delle attività, non solo in termini economici, ma anche di utilizzo delle risorse, in quanto l'analisi del fabbisogno di sosta individuato dal PGTU sarà assunto come riferimento per l'aggiornamento del PUP. Tale attività è da riavviare sulla base dell'aggiornamento delle linee di indirizzo disposto con il presente provvedimento, in coerenza con le azioni previste dal PGTU, al fine di ottemperare ai principi di efficienza ed economicità; poiché il processo di VAS del PUP si può avvalere del processo di VAS del PGTU sarà pertanto avviata un'unica procedura di VAS.

La predisposizione dell'aggiornamento del PGTU e del PUP contestualmente alla procedura VAS si caratterizza anche per la partecipazione attiva dei principali portatori di interesse, che saranno coinvolti nei processi decisionali in ogni fase del Piano/Programma. Il processo di partecipazione è parte integrante nella costruzione del Piano/Programma, che si connota come un processo continuo con il coinvolgimento il più qualificato e ampio possibile dei cittadini nella costruzione e gestione delle misure d'intervento, affinché le scelte siano condivise dalla popolazione e si aumenti la consapevolezza delle opportunità connesse all'attuazione delle misure individuate.



OBIETTIVI DEL PGTU

In considerazione della natura del PGTU, in quanto piano di breve periodo orientato al raggiungimento degli obiettivi riguardanti il miglioramento delle condizioni di circolazione e sosta, della sicurezza, della riduzione dell'inquinamento e del rispetto dei valori ambientali, si ritiene che le azioni prioritarie dovranno convergere sull'ottenimento di risultati rispetto a:

- **Orientamento della domanda di mobilità privata**, da sviluppare mediante la valutazione delle seguenti possibili linee di azione:
 - Ridurre l'impatto del traffico veicolare privato
 - Riequilibrare il tasso di motorizzazione
 - Incrementare la sicurezza stradale
 - Ridurre la dipendenza dal mezzo privato
- **Trasporto pubblico**, da sviluppare mediante la valutazione delle seguenti possibili linee di intervento:
 - Migliorare la connessione con la scala vasta e le aree in cui non sono presenti sistemi di trasporto pubblico di forza (servizio ferroviario e metropolitano)
 - Migliorare l'accessibilità ai territori
 - Migliorare la libertà di movimento con sistemi sostenibili
- **Rete ciclabile**, da sviluppare mediante la valutazione delle seguenti possibili linee di intervento:
 - Aumentare il numero di utenti che utilizzano la bicicletta/monopattino per gli spostamenti quotidiani
 - Aumentare gli spostamenti in bicicletta/monopattino rendendoli sicuri, efficaci, veloci, riconoscibili e attrattivi
 - Introdurre misure e servizi complementari a supporto della rete di itinerari
- **Orientamento della domanda connessa alla logistica urbana**, da sviluppare mediante la valutazione delle seguenti possibili linee di intervento:
 - Migliorare le condizioni di circolazione dei veicoli commerciali adibiti al trasporto delle merci in ambito urbano
 - Migliorare la sicurezza stradale riducendo i fattori di rischio connessi ai veicoli adibiti al trasporto merci
 - Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico indotto dai veicoli commerciali adibiti al trasporto di merce in ambito urbano
 - Sostenere la transizione verso l'utilizzo di mezzi di trasporto merci che favoriscano il raggiungimento della neutralità climatica

Relativamente al monitoraggio ambientale le Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico specificano che la misurazione degli effetti derivanti dall'attuazione degli interventi previsti dal Piano dovrebbero ricondurre i dati dell'inquinamento acustico ed atmosferico ai limiti di soglia. A tal fine i target di riferimento sono riportati nel documento di scoping.

Per quello che attiene la componente socio economica, il Piano, per sua natura non ha effetti specifici ai fini della variazione della componente stessa per la quale dovrà semmai essere verificato in fase di monitoraggio che la realizzazione degli interventi non vada a determinare effetti in contrasto con quanto previsto dai Piani di riferimento di medio e lungo termine, PUMS, PGT e PAC.

OBIETTIVI DEL PUP

Gli obiettivi sono l'individuazione di nuovi criteri di identificazione delle aree che garantiscano la compatibilità ambientale e paesaggistica degli interventi, nonché l'aggiornamento della ricognizione della domanda di sosta, la ridefinizione degli ambiti di influenza, l'effettiva rispondenza alla domanda rilevata, informazioni derivanti dal PGTU.



Processo di Valutazione Ambientale Strategica

Come previsto dal decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 e successive modificazioni, i Piani e i Programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, quali PGTU e PUP sono soggetti alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), quale strumento di valutazione delle scelte di programmazione e pianificazione.

Nell'ambito della procedura di VAS occorrerà garantire il processo di informazione, confronto, partecipazione e concertazione con tutti i soggetti competenti in materia ambientale, gli Enti territorialmente interessati e gli altri soggetti interessati.

Possibili scenari alternativi

Al fine di valutare gli effetti dell'attuazione dell'aggiornamento del PGTU e l'aggiornamento del PUP, rispetto agli obiettivi prefissati, verranno presi in considerazione i seguenti scenari:

- Scenario di riferimento (stato di fatto con l'aggiunta delle azioni già programmate e finanziate ai fini della realizzazione)
- Scenario di Piano



STRUTTURA DEL PIANO

L'aggiornamento del PGTU verrà sviluppato coerentemente con gli obiettivi posti dai Programmi e Piani di riferimento in materia di riqualificazione ambientale e mobilità.

In particolare gli atti di riferimento (indicati per esteso in appendice) sono:

- Le Linee Programmatiche relative alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato
- Il Piano di Governo del Territorio (PGT)
- Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Città Metropolitana il quale ha recepito integralmente il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Milano
- Il Piano Aria Clima (PAC)

Nel rispetto delle suddette direttive le strategie generali di intervento verteranno su:

- Interventi sull'**offerta di trasporto**
- Interventi sulla **domanda di mobilità**

Per **offerta di trasporto** è da intendersi l'apparato di analisi e soluzioni necessarie ad ottimizzare l'utilizzo delle sedi stradali così da garantire geometrie opportune e adeguate condizioni di circolazione a ciascuna delle componenti della mobilità, con particolare attenzione alla conservazione di un equilibrio che non penalizzi i sistemi più favorevoli al raggiungimento degli obiettivi di transizione ambientale.

La trattazione consisterà nella definizione della classifica funzionale della rete stradale definita a partire dalla considerazione delle funzioni ammesse; l'intento programmatico consiste nella volontà di definire la classifica funzionale considerando imprescindibile il sistema delle reti di trasporto pubblico e ciclistiche definite negli strumenti di pianificazione vigenti.

Per **domanda di mobilità** è da intendersi ciò che afferisce alla realizzazione di interventi o alla attivazione di misure a favore dell'orientamento della domanda verso forme di mobilità che producono meno esternalità quali quella collettiva, in sharing e attiva.

Ai fini dell'orientamento della domanda il PGTU svilupperà le analisi e le azioni afferenti ai seguenti temi principali:

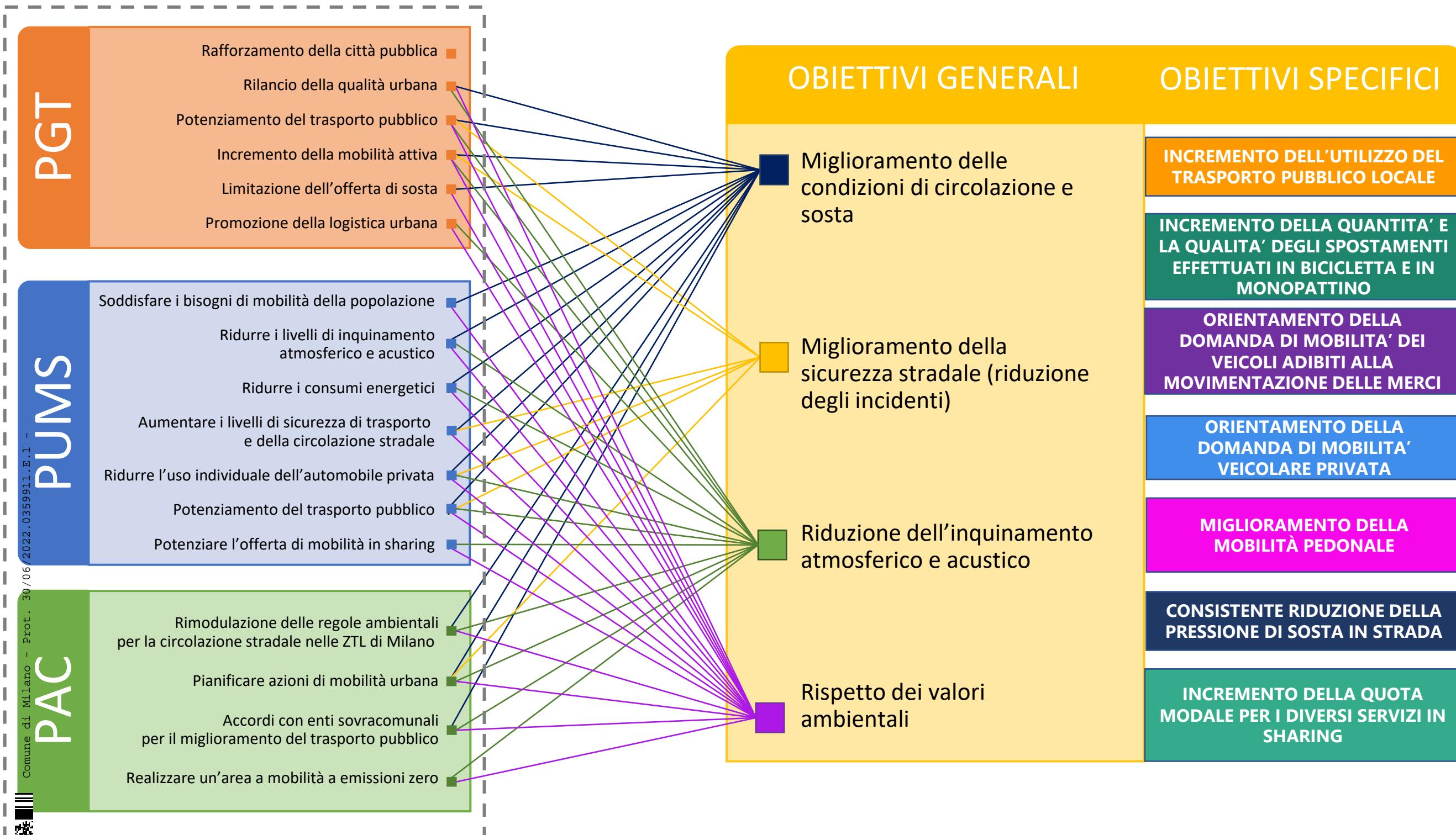
- Trasporto pubblico
- Mobilità ciclistica
- Logistica
- Trasporto privato
- Mobilità pedonale
- Sosta
- Sharing

Ambiti di intervento

La definizione degli ambiti di intervento, relativi allo sviluppo delle strategie sopra descritte, trova approfondimento nelle pagine seguenti le quali definiscono il quadro di Obiettivi/Strategie/Azioni che verranno sviluppati nell'aggiornamento del PGTU e nel PUP.



LINEE PROGRAMMATICHE DI MANDATO



Comune di Milano - Prot. 30/06/2022.0359911.E.1 -

Verifica degli effetti previsti dalla proposta di piano

La definizione del PGTU verrà sviluppata a partire dalla ricognizione dei dati salienti riguardanti lo stato di fatto che dovranno essere posti a confronto con gli effetti stimati per le previsioni contenute nello scenario di Piano.

Ai fini dell'impostazione dei target e del set degli indicatori da sviluppare per la determinazione dello scenario di Piano e relativo monitoraggio, con riferimento alle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione di Piani Urbani del Traffico l'aggiornamento del PGTU dovrà fare riferimento alla seguente dotazione minima, la quale potrà essere implementata da ulteriori indicatori ritenuti utili a descrivere la proposta di piano purché gli indicatori selezionati possano essere ritenuti sicuramente oggetto di monitoraggio costante e possano garantire quindi lo svolgimento del monitoraggio, con cadenza biennale come previsto dalle citate direttive.

Indicatori essenziali ai fini del monitoraggio assunti dalle Direttive:

- I flussi veicolari alle intersezioni e su alcune sezioni della viabilità principale, ai fini del controllo di validità della regolazione semaforica e dei metodi previsionali e di simulazione adottati per la redazione del PUT
- Le velocità di percorrenza veicolare per i mezzi pubblici e privati sui diversi itinerari della viabilità principale, ai fini del controllo del mantenimento dei livelli di fluidità recuperati con l'attuazione del PGTU
- Le presenze di sosta veicolare nelle diverse zone urbane, ai fini del controllo della politica di ripartizione modale degli spostamenti adottata (in correlazione ai dati dei passeggeri dei veicoli adibiti al trasporto collettivo pubblico) e come controllo dei possibili nuovi punti di innesco della congestione della viabilità principale
- Il numero di passeggeri su tratte significative della rete urbana di trasporto collettivo
- Gli incidenti stradali che – in correlazione alla entità dei diversi tipi di infrazione alle regole di circolazione – determinano i più necessari argomenti da trattare nelle campagne di sicurezza stradale.

ORIZZONTE TEMPORALE

Il PGTU è uno strumento tecnico amministrativo di breve periodo, che mediante successivi aggiornamenti biennali, imposta le fasi attuative di un disegno strategico, di lungo periodo; esso è visto come un piano di transizione in quanto consente di procedere all'attuazione - in uno scenario di breve termine e rispetto alle competenze specifiche - delle concrete azioni individuate a livello generale nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano.

Il PUP è lo strumento programmatico relativo ai parcheggi in sede propria, che indica le localizzazioni ed i dimensionamenti dei parcheggi sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno e tenendo conto del Piano Urbano del Traffico. Può essere redatto in maniera indipendente da altri documenti e non ha un orizzonte temporale definito.

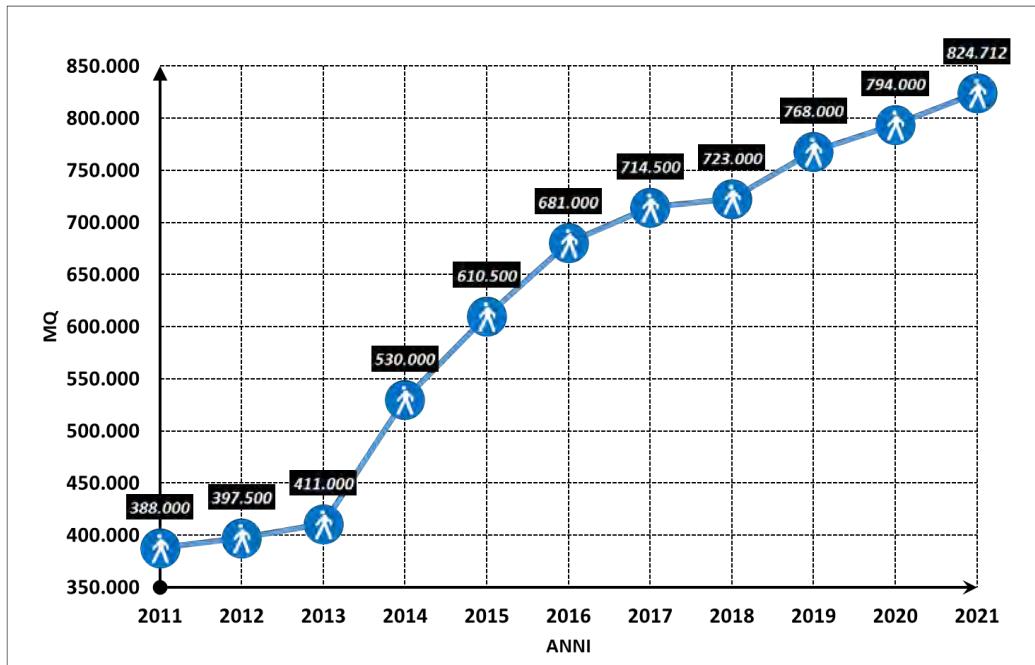


INQUADRAMENTO NORMATIVO

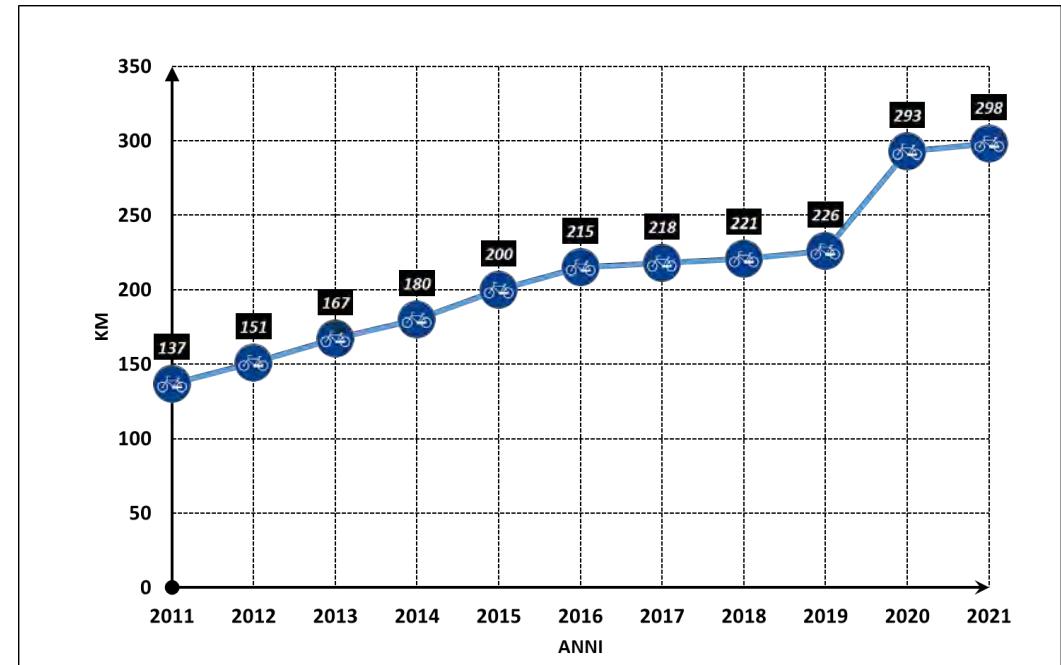
- art. 36 del D. Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i. – Nuovo Codice della Strada, impone ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, l'adozione del II Piano Urbano del Traffico (PUT). Finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.
- Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico del Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sul supplemento ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24.6.95
- Il PUT è articolato, secondo quanto indicato dalle Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico del Ministero dei Lavori Pubblici, del 24 giugno 1995, in Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e piani di dettaglio.
- Il Programma Urbano Parcheggi, previsto dall'articolo 3 della LEGGE 24 marzo 1989, n. 122 strumento programmatico relativo ai parcheggi in sede propria, che sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno e tenendo conto del Piano Urbano del Traffico, indica le localizzazioni ed i dimensionamenti dei parcheggi, privilegiando le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani.



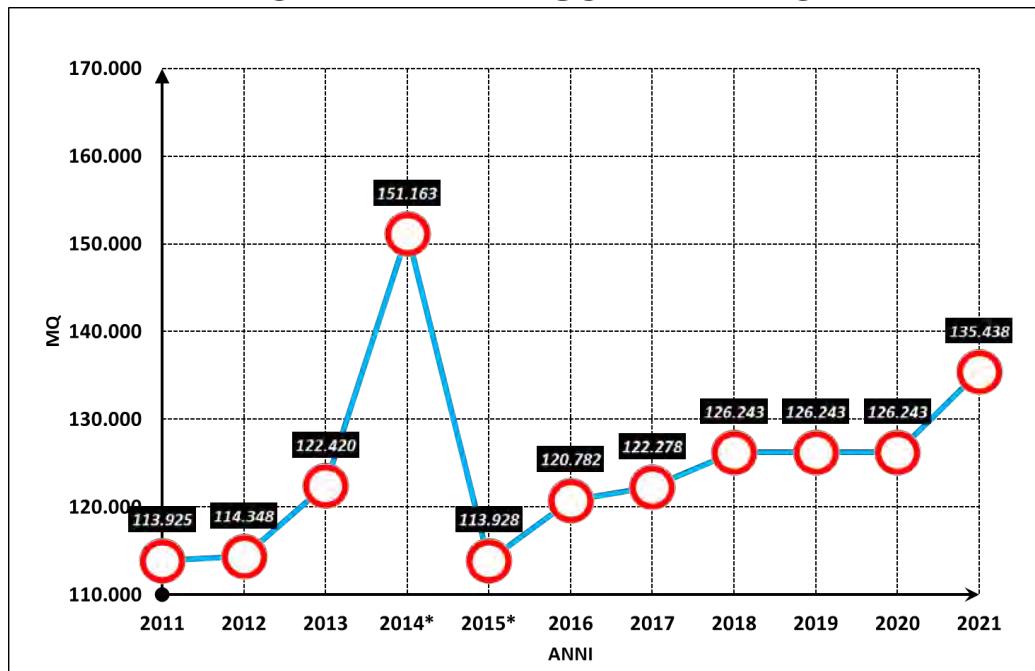
AREE PEDONALI



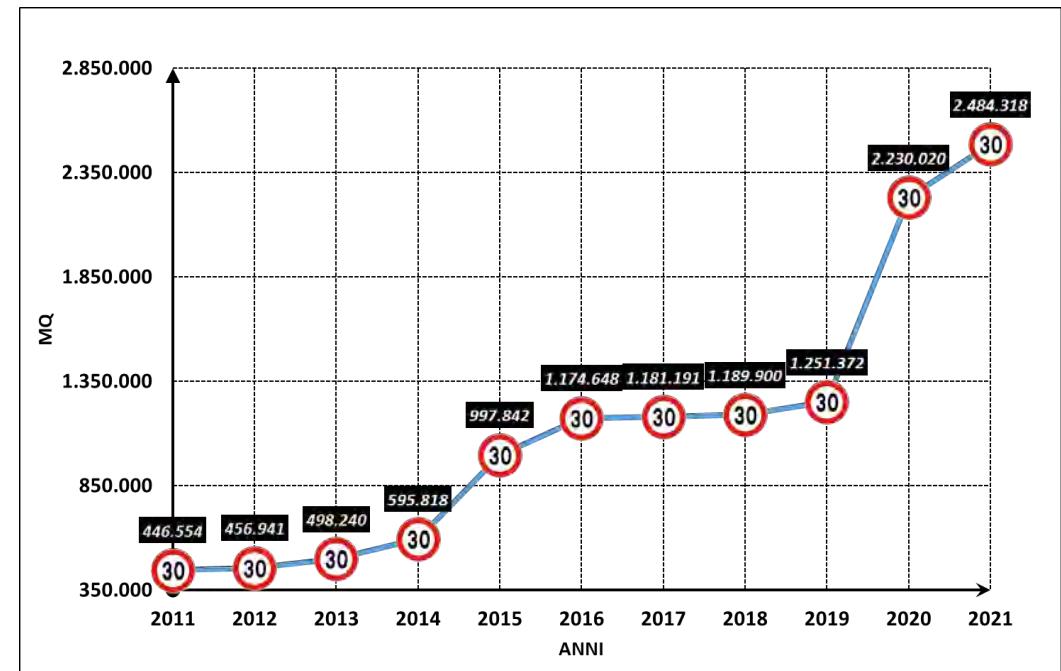
ITINERARI CICLABILI



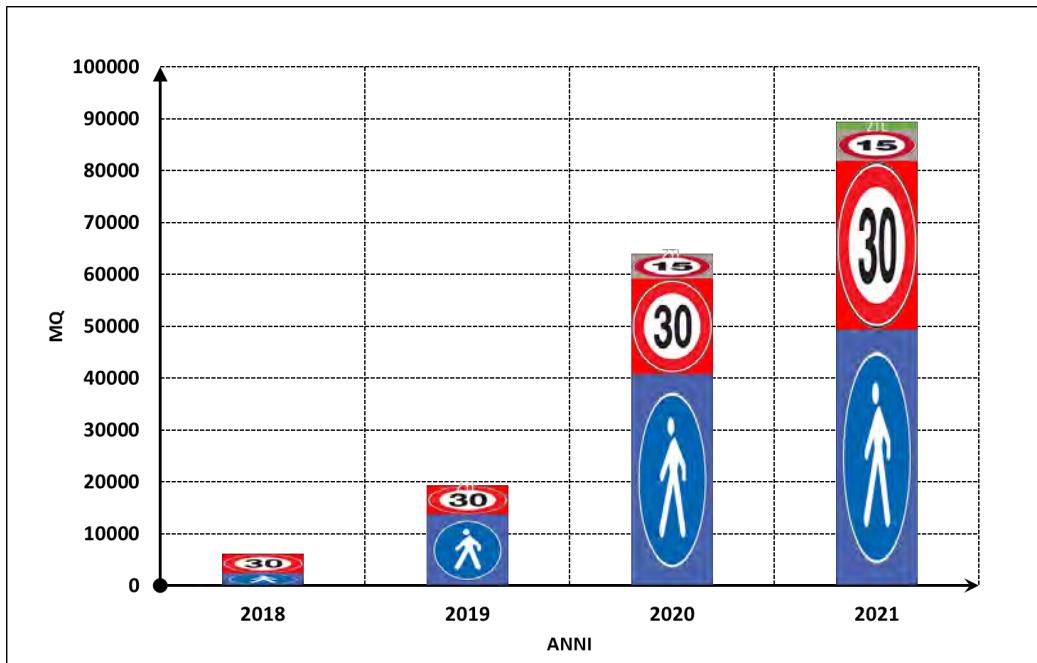
ZONE A TRAFFICO LIMITATO



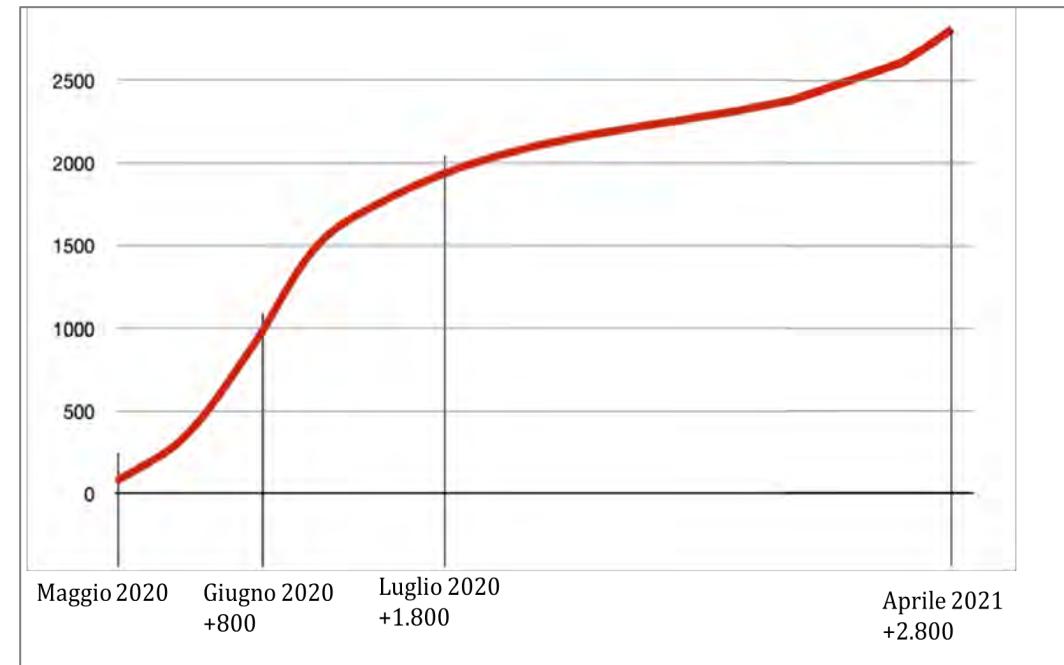
ZONE 30



INTERVENTI DI URBANISTICA TATTICA



CONCESSIONI DI SPAZIO PUBBLICO



QUOTA MODALE

realizzazione pista ciclabile di C.so Buenos Aires

Monitoraggio 2020-2021 corso B. Aires

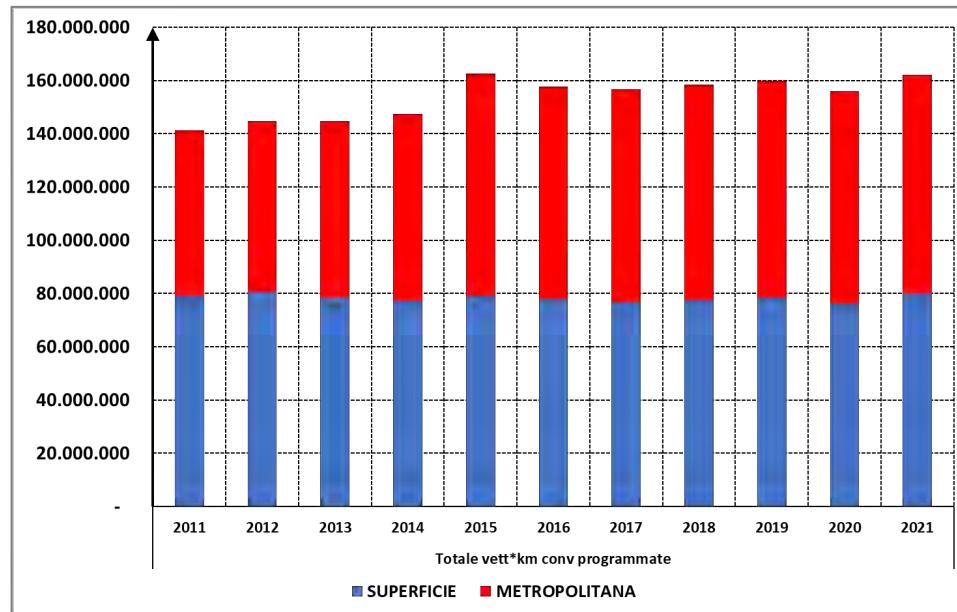
Oberdan fine lavori maggio 2020

	21/11/2019	17/09/2020	19/11/2020	18/11/2021
auto	75%	54%	65%	58%
moto	20%	23%	17%	21%
bici	5%	23%	18%	21%

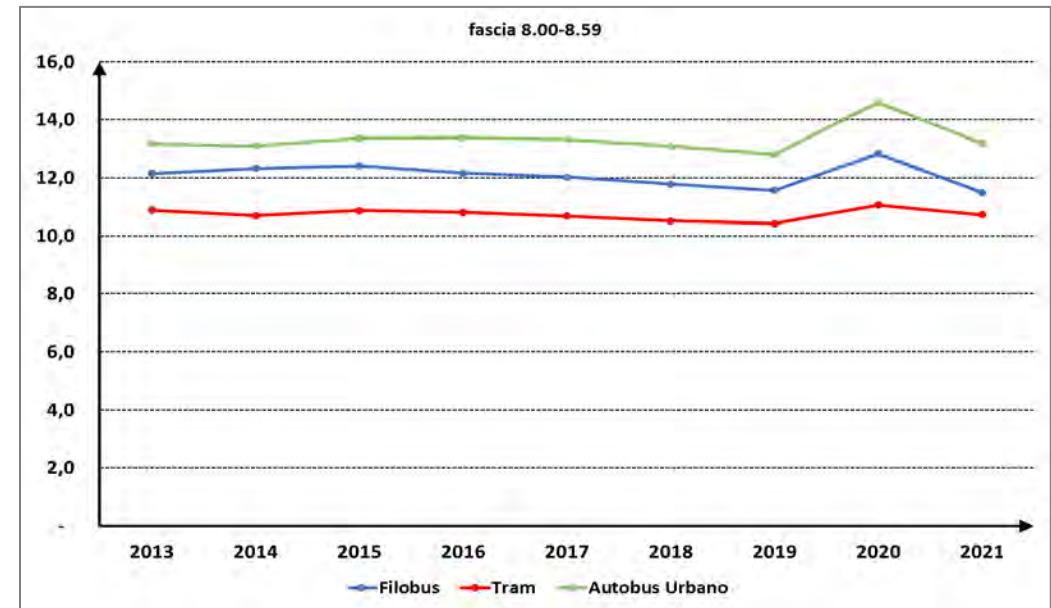
COMPOSIZIONE OCCUPAZIONI DI SUOLO



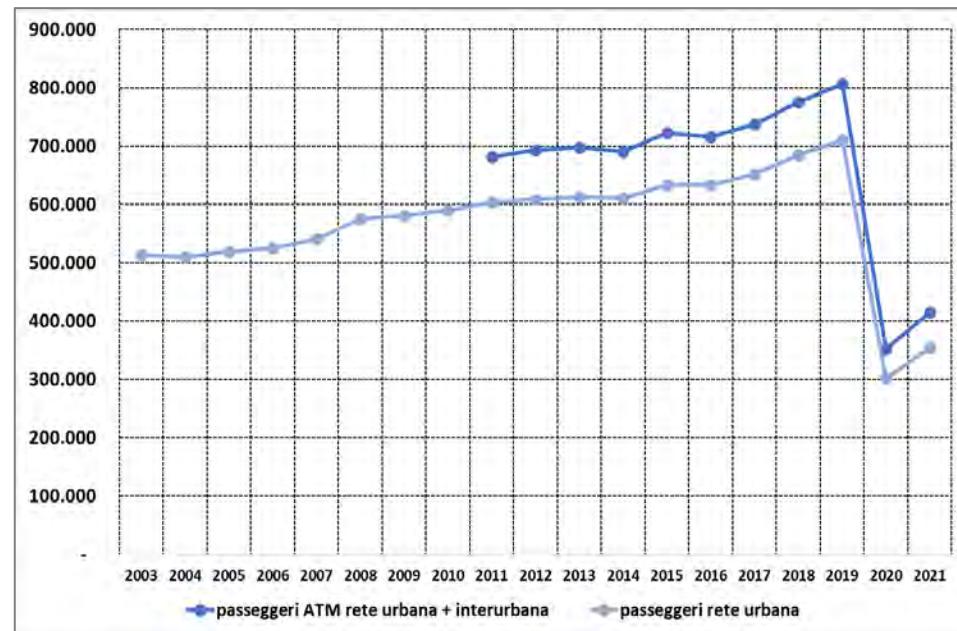
TPL - PERCORRENZE



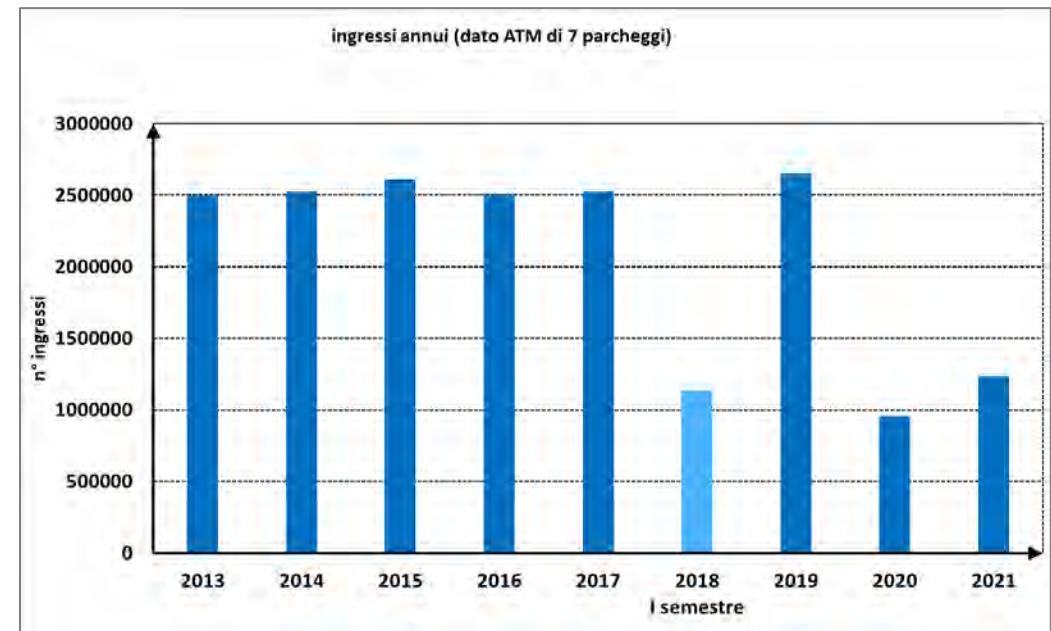
TPL - VELOCITÀ COMMERCIALE



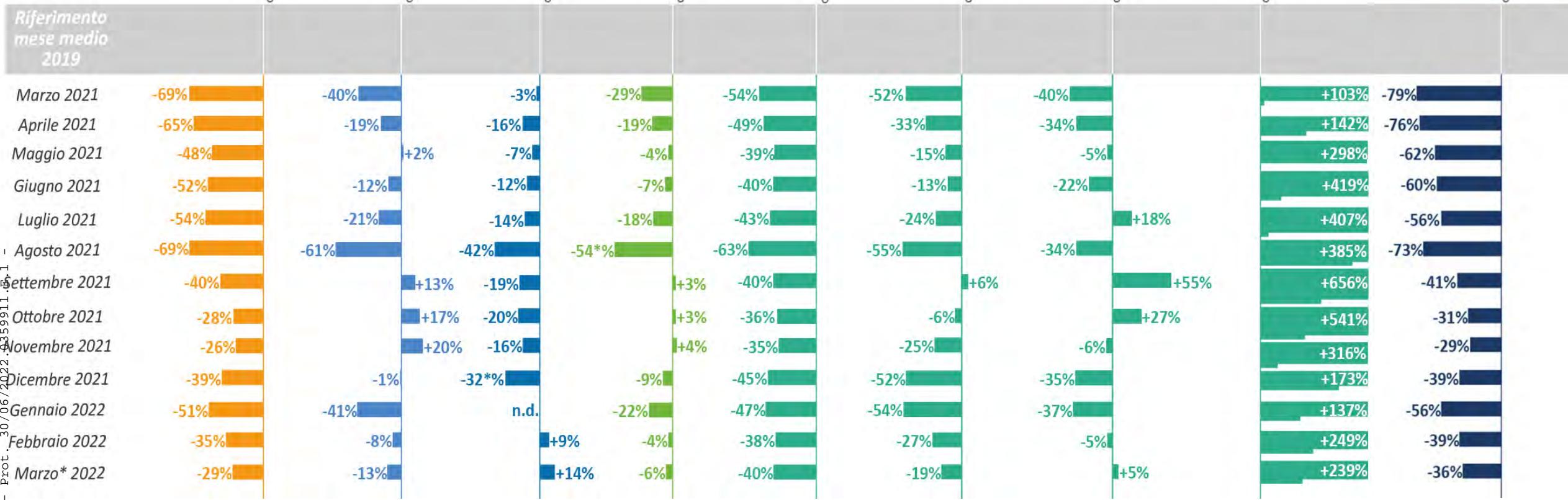
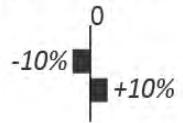
TPL - PASSEGGERI TRASPORTATI (valori in migliaia)



PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO



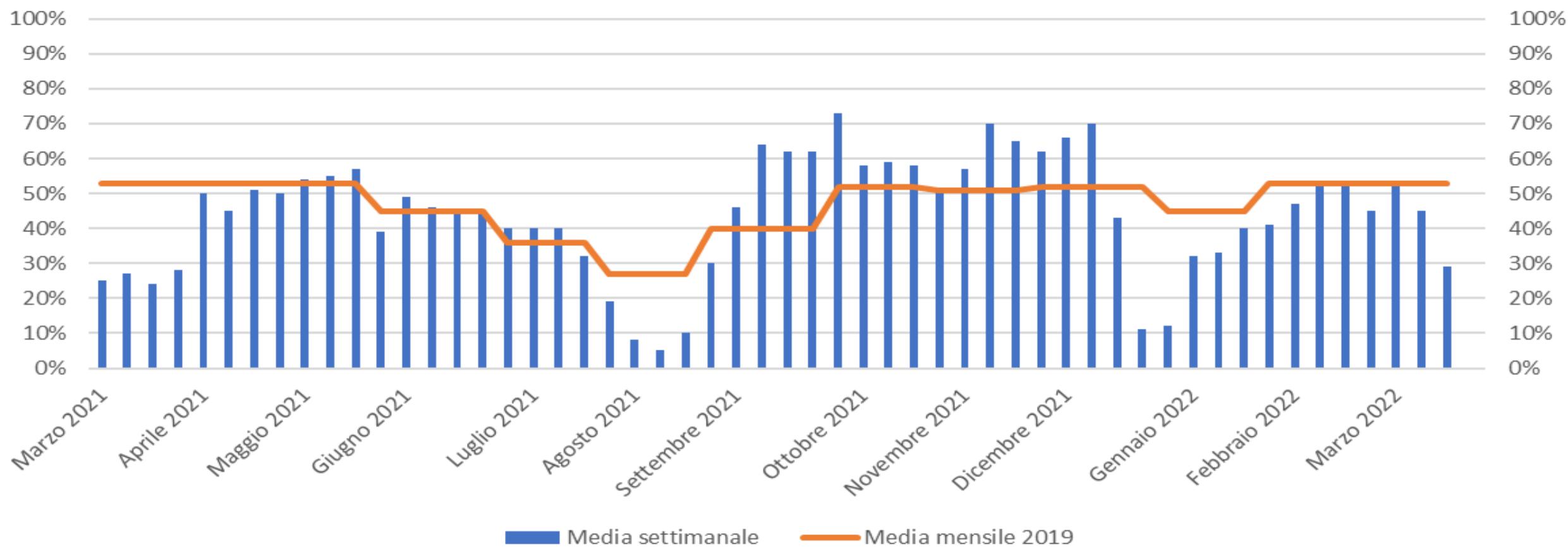
Variazione media degli spostamenti



Comune di Milano - Prot. 30/06/2022 - 9359911



Andamento dell'indice di congestione stradale
periodo Marzo 2021 - Marzo 2022. Fascia oraria 7-10



Comune di Milano - Prot. 30/06/2022.0359911.E.1



AMBITI D'INTERVENTO

CONTESTO

Inquadramento del tema

OBIETTIVI

Indirizzi per l'orientamento della domanda

STRATEGIE

Linee programmatiche di intervento

AZIONI

Ambiti di progetto

 **TRASPORTO PUBBLICO**

 **MOBILITÀ CICLISTICA**

 **LOGISTICA URBANA**

 **TRASPORTO PRIVATO**

 **MOBILITÀ PEDONALE**

 **SOSTA**

 **SHARING**



TRASPORTO PUBBLICO

Comune di Milano - Prot. 30/06/2022.0359911.E.1 -

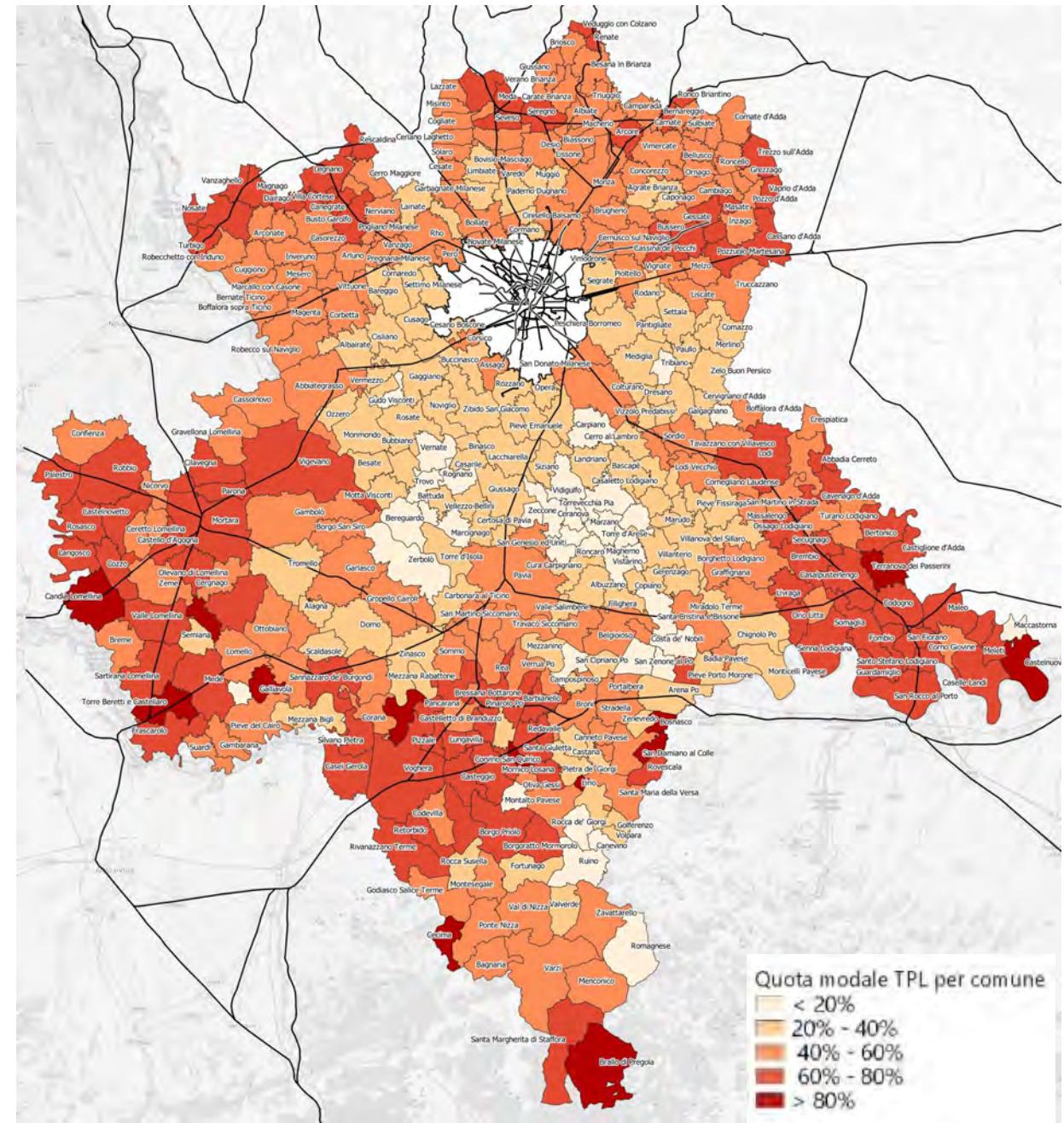


Il TPL milanese si compone di **4 linee metropolitane, 132 linee automobilistiche, 19 linee tranviarie, 4 linee filoviarie**, oltre a 16 linee notturne e ai Radiobus di Quartiere.

Il servizio può essere suddiviso in due aree: **l'Area del territorio di Milano**, delimitata dal confine Amministrativo, e la cosiddetta **area urbana**, che comprende i comuni dell'Hinterland.

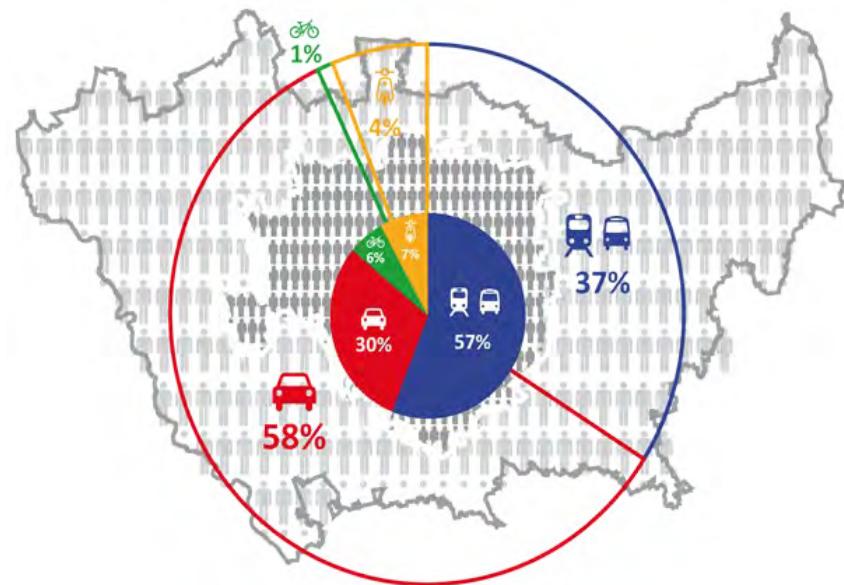
La gestione del servizio è regolata dal 2010 tramite Il Contratto di Servizio tra ATM e il Comune di Milano. **Nel 2016**, sulla base della **LR 06/2012** è stata **istituita l'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia** con i compiti principali di **programmazione, regolazione e controllo**.

TRASPORTO PUBBLICO



Riparto modale spostamenti sistematici con destinazione Milano per comune di residenza Province di Milano, Monza, Lodi e Pavia

Elaborazione su dati ISTAT Censimento Generale della Popolazione



Modal split attuale



TRASPORTO PUBBLICO

INCREMENTO DELL'UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

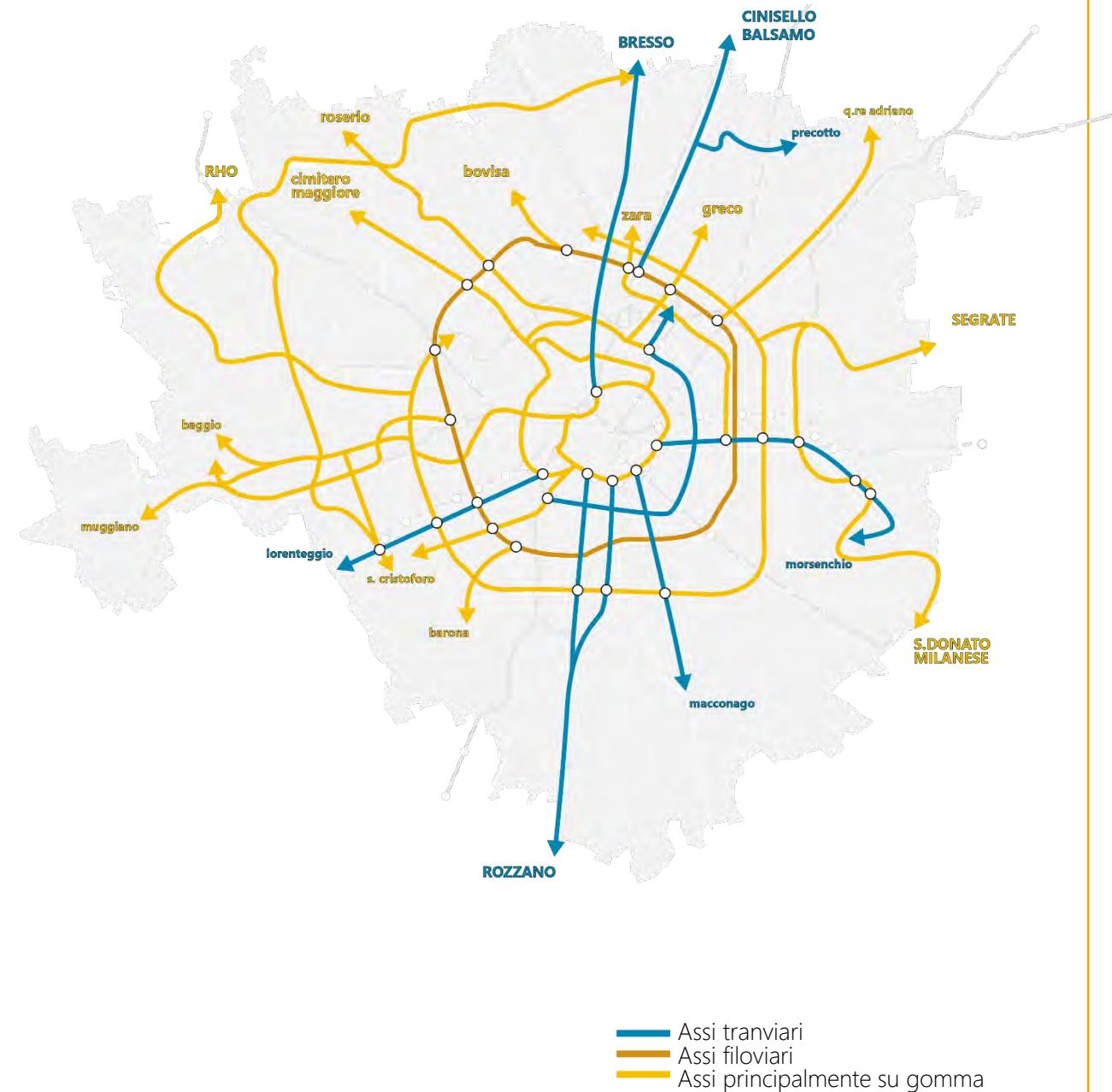


MIGLIORARE LA CONNESSIONE CON LA SCALA VASTA E LE AREE IN CUI NON SONO PRESENTI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO DI FORZA (SERVIZIO FERROVIARIO E METROPOLITANO)

MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ AI TERRITORI

MIGLIORARE LA LIBERTÀ DI MOVIMENTO CON SISTEMI SOSTENIBILI

Rete di forza TPL



TRASPORTO PUBBLICO

RETE

Potenziare, efficientare e integrare il trasporto pubblico, migliorare i livelli prestazionali alla scala urbana e metropolitana, assicurare la sostenibilità economico/finanziaria del sistema

SERVIZI

Migliorare e sviluppare l'interscambio e l'intermodalità, favorire la mobilità di scambio con l'area vasta

INTEGRAZIONE

Integrare la pianificazione del Trasporto Pubblico con la pianificazione urbana/urbanistica e territoriale

TECNOLOGIE

Sviluppare le tecnologie per la pianificazione e la gestione del servizio di Trasporto Pubblico più efficiente e per garantire una fruizione integrata dei servizi di mobilità



INFRASTRUTTURE

Estensione e nuove infrastrutture di Trasporto Pubblico (interventi su sistema ferroviario, metropolitano e tranviario). Individuazione infrastrutture non utilizzate dal TPL (es. binari dismessi)

VELOCIZZAZIONE

Individuazione corridoi TPL per velocizzazione e protezione TPL (preferenziamento, corsie riservate, razionalizzazione fermate) contestualmente alla classificazione stradale

LIVELLO DI SERVIZIO

Incremento capacità TPL a scala locale e sovralocale (in sinergia con Agenzia di Bacino), con attenzione ai cambiamenti avvenuti negli spostamenti. Conservazione dell'equilibrio economico/finanziario, mantenendo comunque tariffe vantaggiose soprattutto per alcune categorie

INTERSCAMBI

Potenziamento e miglioramento interscambi e intermodalità Trasporto Pubblico/Trasporto Pubblico e Trasporto Pubblico/Trasporto Privato (maggiore integrazione delle reti anche attraverso MAAS)

ACCESSIBILITA'

Miglioramento accessibilità per persone a ridotta capacità motoria alle fermate, ai mezzi di Trasporto Pubblico e agli spazi pubblici

FLOTTA

Rinnovo della flotta verso mezzi a minor impatto acustico e atmosferico





PIANIFICAZIONE INTEGRATA

Definizione linee guida per una pianificazione integrata con la pianificazione territoriale



TAXI E ALTRI SERVIZI

Linee di indirizzo per l'accesso, la sosta e la fermata dei servizi turistici, di media lunga percorrenza e aeroportuali. Criteri per l'**individuazione nuove aree taxi** e conversione della flotta



MOBILITÀ CICLISTICA

Comune di Milano - Prot. 30/06/2022.0359911.E.1 -



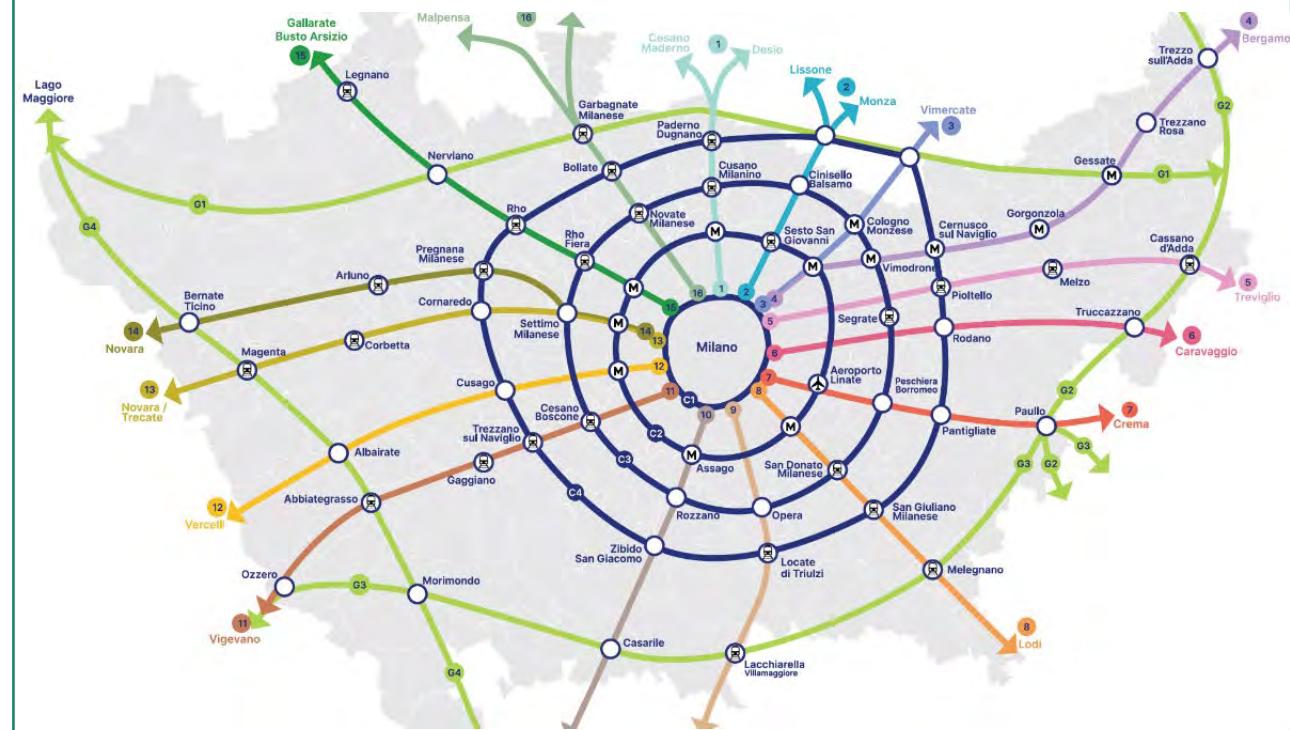
La mobilità ciclistica ha un ruolo sempre più importante nella pianificazione della mobilità e dei trasporti al punto che sta diventando una precisa scelta di molti cittadini, sia come valida alternativa di trasporto modale, sia come contributo alla salvaguardia dell'ambiente.

La ciclabilità è **parte integrante del sistema della mobilità** e deve essere supportata creando condizioni favorevoli all'uso della bicicletta.

A Milano, è presente una **rete di 298 km di itinerari ciclabili** (al 31.12.2021), costituiti da corsie e piste ciclabili, percorsi promiscui con i pedoni e zone a traffico moderato.

MOBILITÀ CICLISTICA

Rete corridoi ciclabili Città Metropolitana



2018 Legge 11.01.2018 n. 2 sui Piani della mobilità ciclistica

2019-2021 Mobilità di emergenza + **72 km di nuovi itinerari ciclabili** realizzati anche con nuove modalità (modifica del Codice della Strada Legge 11.09.2020 n. 120)

2022 Pubblicazione **Cambio**, Biciplan della Città Metropolitana di Milano

Comune di Milano - Prof. 30/06/2022 - 0219011



INCREMENTO DELLA QUANTITA' E LA QUALITA' DEGLI SPOSTAMENTI EFFETTUATI IN BICICLETTA E IN MONOPATTINO

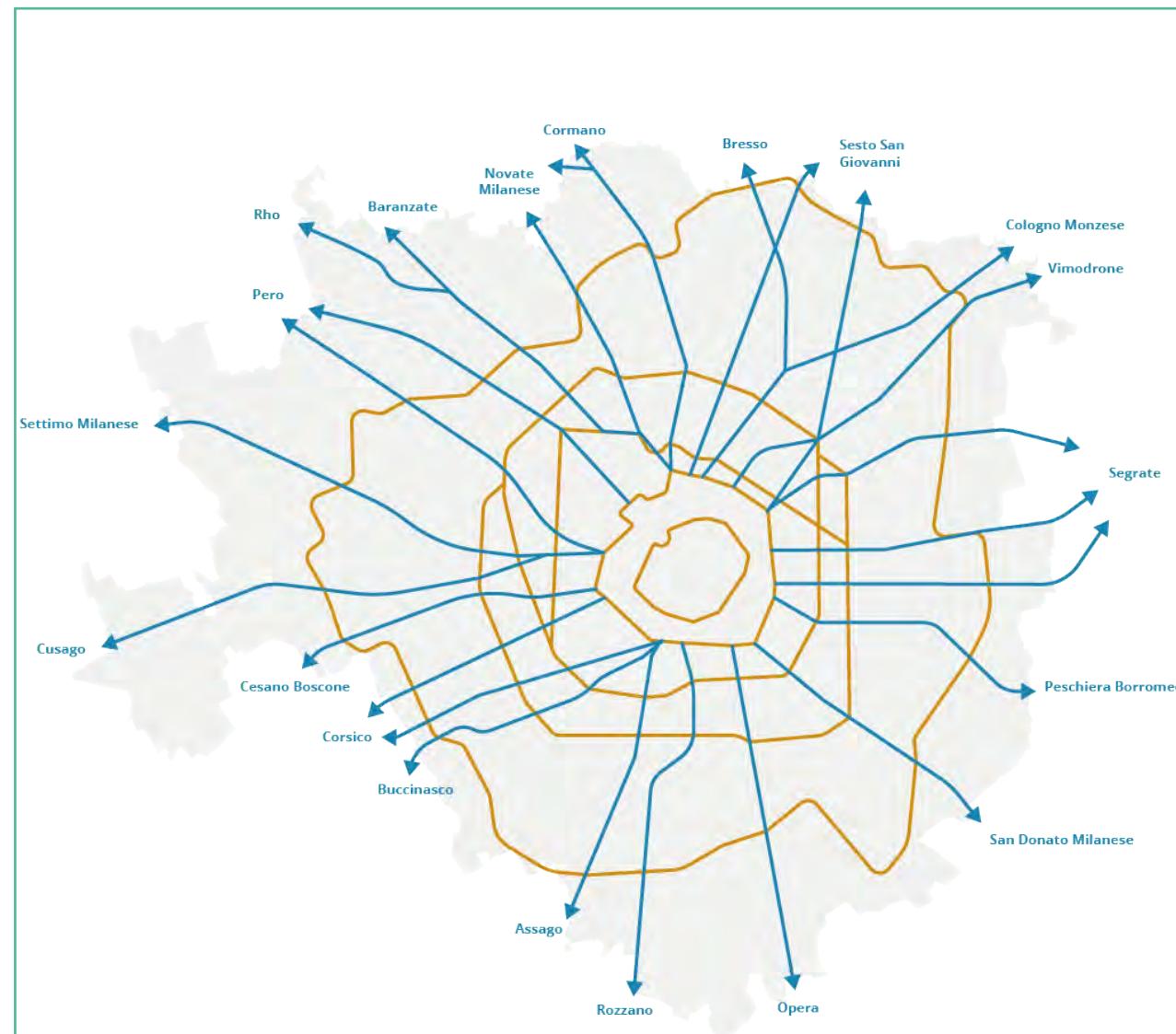


AUMENTARE IL NUMERO DI UTENTI CHE UTILIZZANO LA BICICLETTA/MONOPATTINO PER GLI SPOSTAMENTI QUOTIDIANI

AUMENTARE GLI SPOSTAMENTI IN BICICLETTA/MONOPATTINO RENDENDOLI SICURI, EFFICACI, VELOCI, RICONOSCIBILI E ATTRATTIVI

INTRODURRE MISURE E SERVIZI COMPLEMENTARI A SUPPORTO DELLA RETE DI ITINERARI

MOBILITÀ CICLISTICA



Rete itinerari principali e secondari Comune di Milano



RETE

Costruire la rete di itinerari ciclabili principali e secondari e un sistema di ciclabilità diffusa per favorire gli spostamenti sistematici tra le diverse centralità urbane e la città metropolitana

SERVIZI

Strutturare una serie di servizi integrativi a beneficio dell'interscambio modale, della sosta sicura e dell'infomobilità

SICUREZZA

Migliorare la sicurezza degli utenti, ai quali deve essere data la possibilità di muoversi in spazi sicuri e accessibili, a basso tasso di incidentalità

COMUNICAZIONE

Attuare politiche di comunicazione, educazione e sensibilizzazione ai vantaggi e all'importanza della mobilità attiva e del cambio di abitudini

RETE

- Itinerari ciclabili, principali e secondari
- Ciclabilità diffusa di quartiere
- Definizione delle tipologie di intervento
- Analisi della domanda di itinerari ciclabili
- Ciclogistica
- Cicloturismo

SICUREZZA

- Analisi dell'incidentalità
- Risoluzione nodi
- Visibilità alle intersezioni
- Interventi su pavimentazione
- Registro bici

SERVIZI

- Velostazioni e sosta
- Infomobilità
- Bici sui mezzi pubblici
- Bike sharing
- Open Data

COMUNICAZIONE

- Incentivi
- Formazione
- Individuazione e comunicazione dei KPI



LOGISTICA URBANA

Comune di Milano - Prot. 30/06/2022.0359911.E.1 -

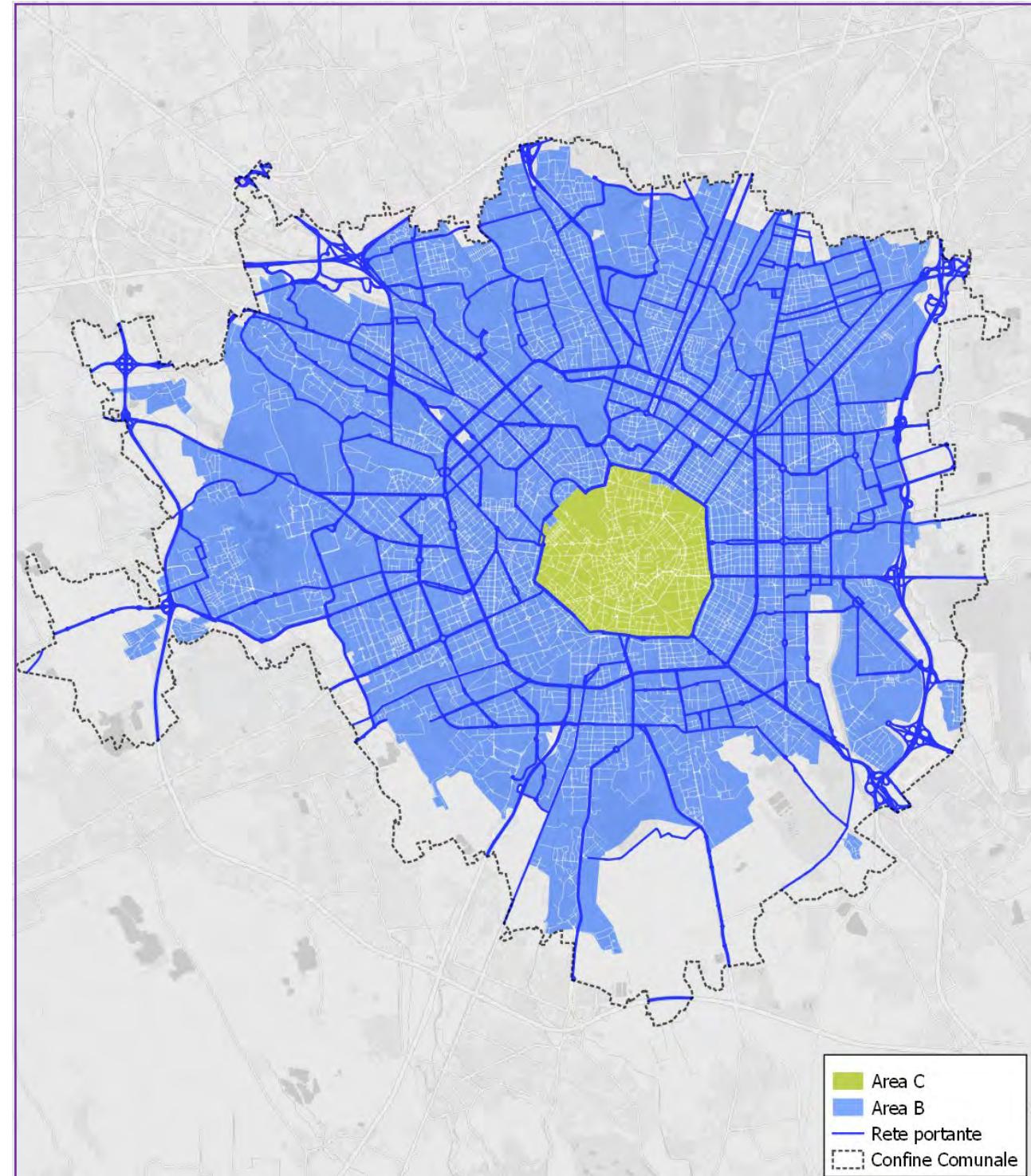


LOGISTICA URBANA

Il trasporto delle merci nelle aree urbane rappresenta un servizio ai cittadini, ai commercianti, alle imprese e agli artigiani; in breve, è vitalità ed opportunità per la città e il suo sviluppo.

A Milano sono attive due ZTL per contenere le esternalità indotte dai veicoli commerciali adibiti al trasporto di merci: **Area B** e **Area C**. Ogni giorno tra le 6:00 e le 20:00 entrano in Area B circa 90.000 veicoli adibiti al trasporto merci ed in Area C circa 10.000 veicoli.

Milano sta inoltre registrando negli anni un'importante crescita nel **settore degli acquisti online** di prodotti, con risvolti non trascurabili sul ruolo della distribuzione delle merci (+45% nel 2020 e + 18% nel 2021 su base annuale)



Comune di Milano - P.01 - 30/06/2022 - 0359911 - R.1



ORIENTAMENTO DELLA DOMANDA DI MOBILITA' DEI VEICOLI ADIBITI ALLA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI

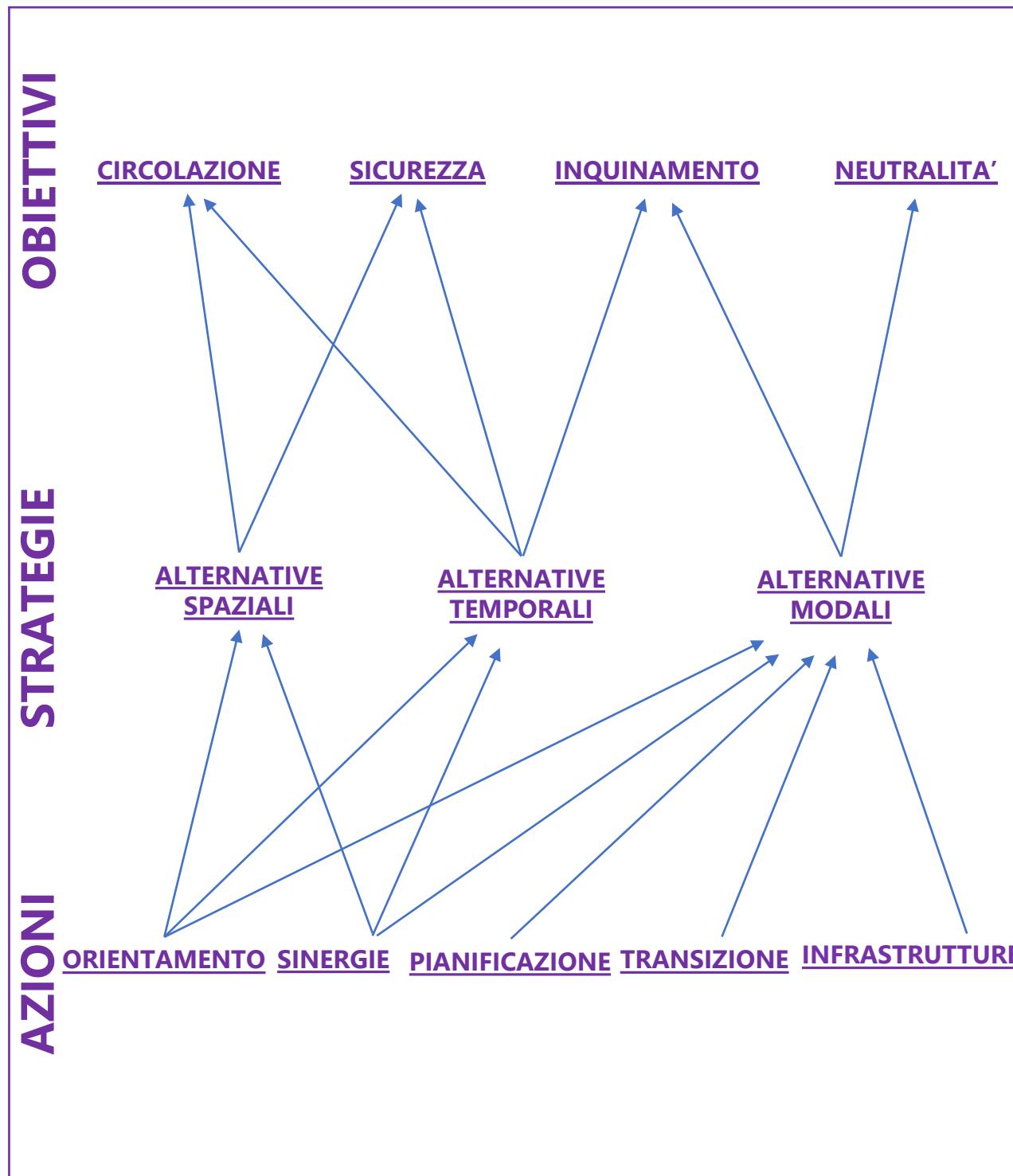


MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI COMMERCIALI ADIBITI AL TRASPORTO DELLE MERCI IN AMBITO URBANO

MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE RIDUCENDO I FATTORI DI RISCHIO CONNESSI AI VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO MERCI

RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO INDOTTO DAI VEICOLI COMMERCIALI ADIBITI AL TRASPORTO DI MERCE IN AMBITO URBANO

SOSTENERE LA TRANSIZIONE VERSO L'UTILIZZO DI MEZZI DI TRASPORTO MERCI CHE FAVORISCANO IL RAGGIUNGIMENTO DELLA NEUTRALITÀ CLIMATICA



ALTERNATIVE SPAZIALI

Contenere le percorrenze in relazione al tipo di mezzo impiegato nelle strade locali in funzione della categoria stradale e nelle aree della città maggiormente impattate dalla esternalità della logistica

ALTERNATIVE TEMPORALI

Contenere le percorrenze in relazione al tipo di mezzo impiegato in funzione della fascia oraria, con particolare attenzione alle ore di punta della mobilità urbana

ALTERNATIVE MODALI

Favorire la decarbonizzazione del parco veicolare adibito al trasporto delle merci in ambito urbano e l'utilizzo di veicoli che richiedono minori disponibilità di spazi stradali (veicoli elettrici e cargo bike)

ORIENTAMENTO

Modulazione delle regole del sistema di accesso e circolazione dei veicoli adibiti alla movimentazione delle merci per orientarne la domanda di mobilità verso le alternative spaziali, temporali e modali che minimizzano le esternalità prodotte

SINERGIE

Razionalizzazione della disposizione di stalli di carico/scarico per favorire le operazioni di carico/scarico e attivazione progetto Smart Parking

PIANIFICAZIONE

Pianificazione e progettazione della rete ciclabile che favorisca l'uso delle cargo bike

TRANSIZIONE

Incentivi e finanziamenti per l'acquisto di veicoli commerciali elettrici e cargo bike

INFRASTRUTTURE

Favorire l'ingresso in città delle merci attraverso l'uso della ferrovia e il potenziamento delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici



TRASPORTO PRIVATO

Comune di Milano - Prot. 30/06/2022.0359911.E.1 -



TRASPORTO PRIVATO

La riduzione dell'impatto del traffico veicolare relativo alle emissioni in atmosfera è un obiettivo fondamentale nelle politiche di gestione e orientamento della domanda di mobilità. Il pricing e l'introduzione di divieti alla circolazione dei veicoli più inquinanti costituiscono un valido strumento di efficientamento del sistema di trasporto individuale nonché lo strumento per orientare in maniera dinamica la convenienza all'uso di modi alternativi all'auto.

Milano ha sperimentato con **Ecopass (2008-2011)** e poi con **Area C (dal 2012 ad oggi)** un'esperienza consolidata attraverso forme di pricing della circolazione. In tempi più recenti le azioni per il governo della domanda del trasporto individuale sono state favorite dall'entrata in esercizio di **Area B**.



Comune di Milano - Prot. 30706/2022.0359911.F.1



ORIENTAMENTO DELLA DOMANDA DI MOBILITA' VEICOLARE PRIVATA

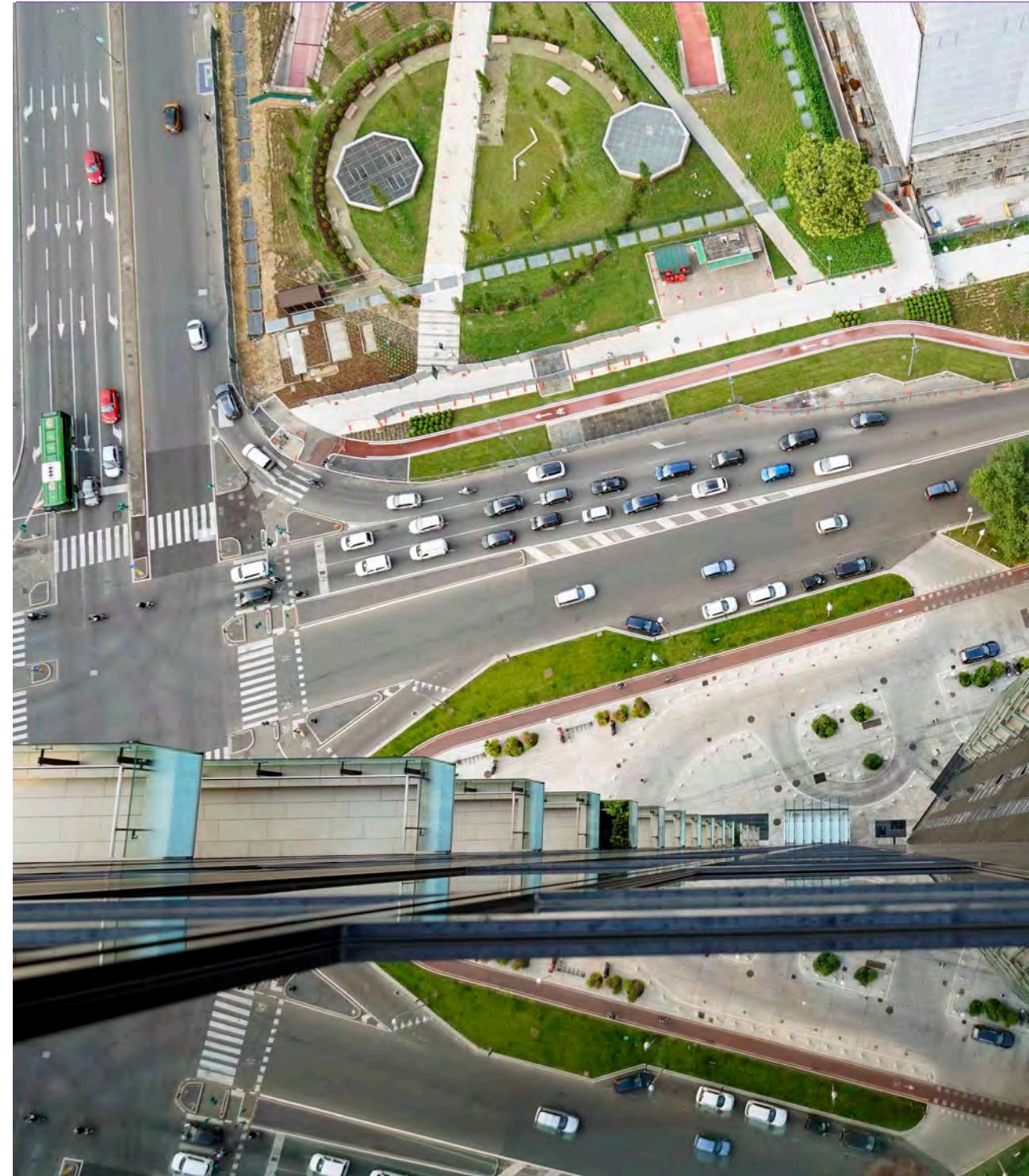


RIDURRE L'IMPATTO DEL TRAFFICO VEICOLARE PRIVATO

RIEQUILIBRARE IL TASSO DI MOTORIZZAZIONE

INCREMENTARE LA SICUREZZA STRADALE

RIDURRE LA DIPENDENZA DAL MEZZO PRIVATO



CIRCOLAZIONE

Definizione dello schema generale di circolazione

CLASSIFICAZIONE

Favorire la riduzione della congestione e la protezione delle strade locali

ALTERNATIVE MODALI

Incrementare l'offerta di alternative modali per diminuire la dipendenza dal mezzo privato



ORIENTAMENTO

Attivazione di misure a favore dell'orientamento della domanda verso forme di mobilità che producono meno esternalità quali quella collettiva, in sharing e attiva

FLUIDIFICAZIONE

Interventi di regolamentazione delle intersezioni

INTEGRAZIONE

Sviluppo di un modello sinergico ed integrato tra le differenti discipline per amplificarne l'efficacia (Area B, Area C, logistica urbana, l'incentivazione della mobilità a trazione elettrica, potenziamento trasporto pubblico locale, razionalizzazione degli interscambi, ottimizzazione della sosta...)

TRANSIZIONE

Incentivi e finanziamenti per l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale

REGOLAZIONE

Attuare la classifica funzionale della rete locale



MOBILITÀ PEDONALE

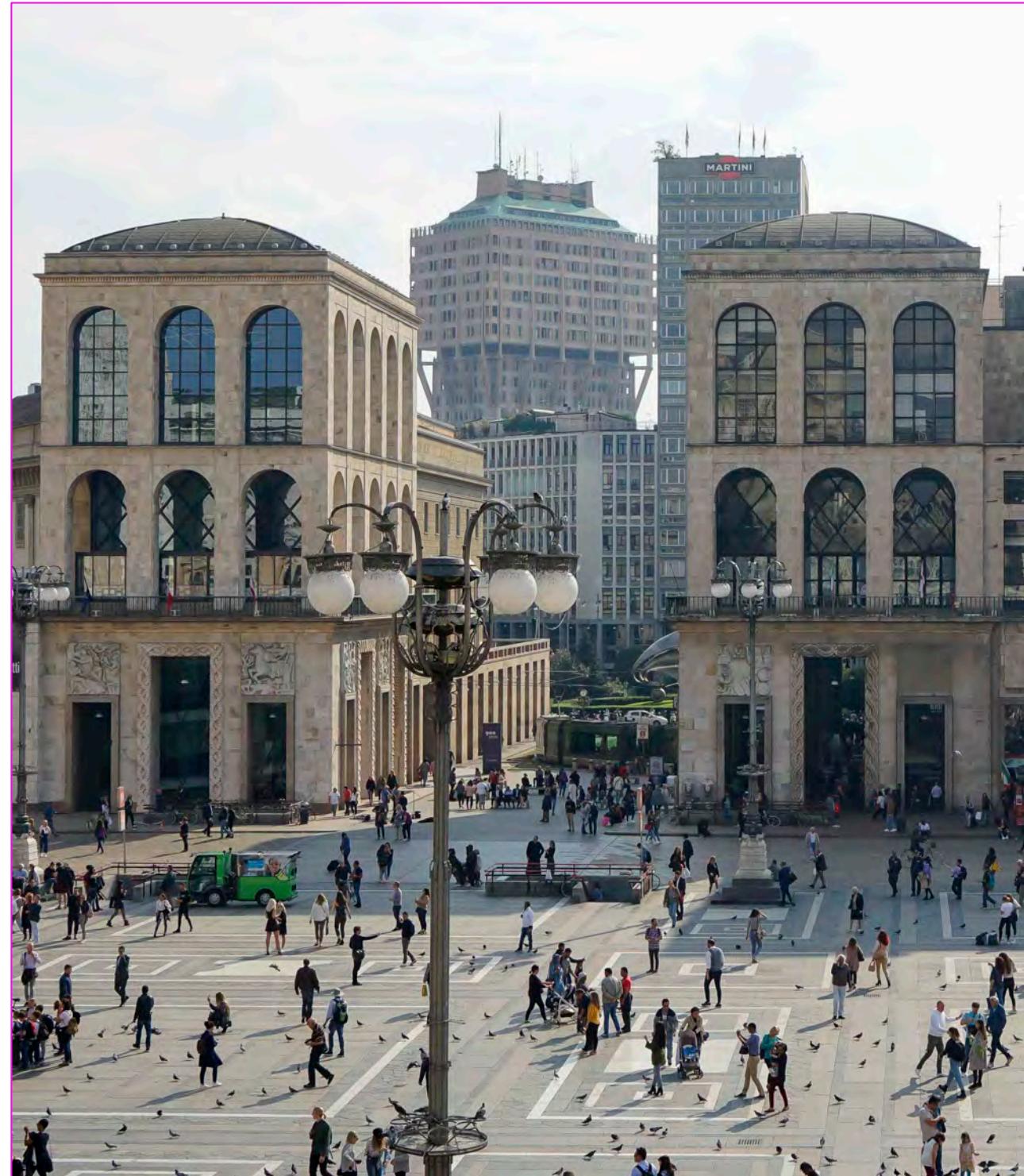
Comune di Milano - Prot. 30/06/2022.0359911.E.1 -



Ogni spostamento, qualsiasi sia il mezzo prevalentemente utilizzato, è composto da un segmento di spostamento pedonale.

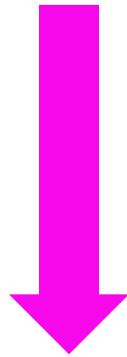
Agire in favore della mobilità pedonale assicura il miglioramento della mobilità in generale e consente di intercettare una vasta fascia di popolazione.

Gli interventi a favore della pedonalità si traducono in occasioni per riqualificare lo spazio pubblico, incentivare la socializzazione, incrementare i livelli di sicurezza; gli interventi possono essere affrontati mediante il ricorso ad azioni e soluzioni a basso costo.



MOBILITÀ PEDONALE

MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ PEDONALE

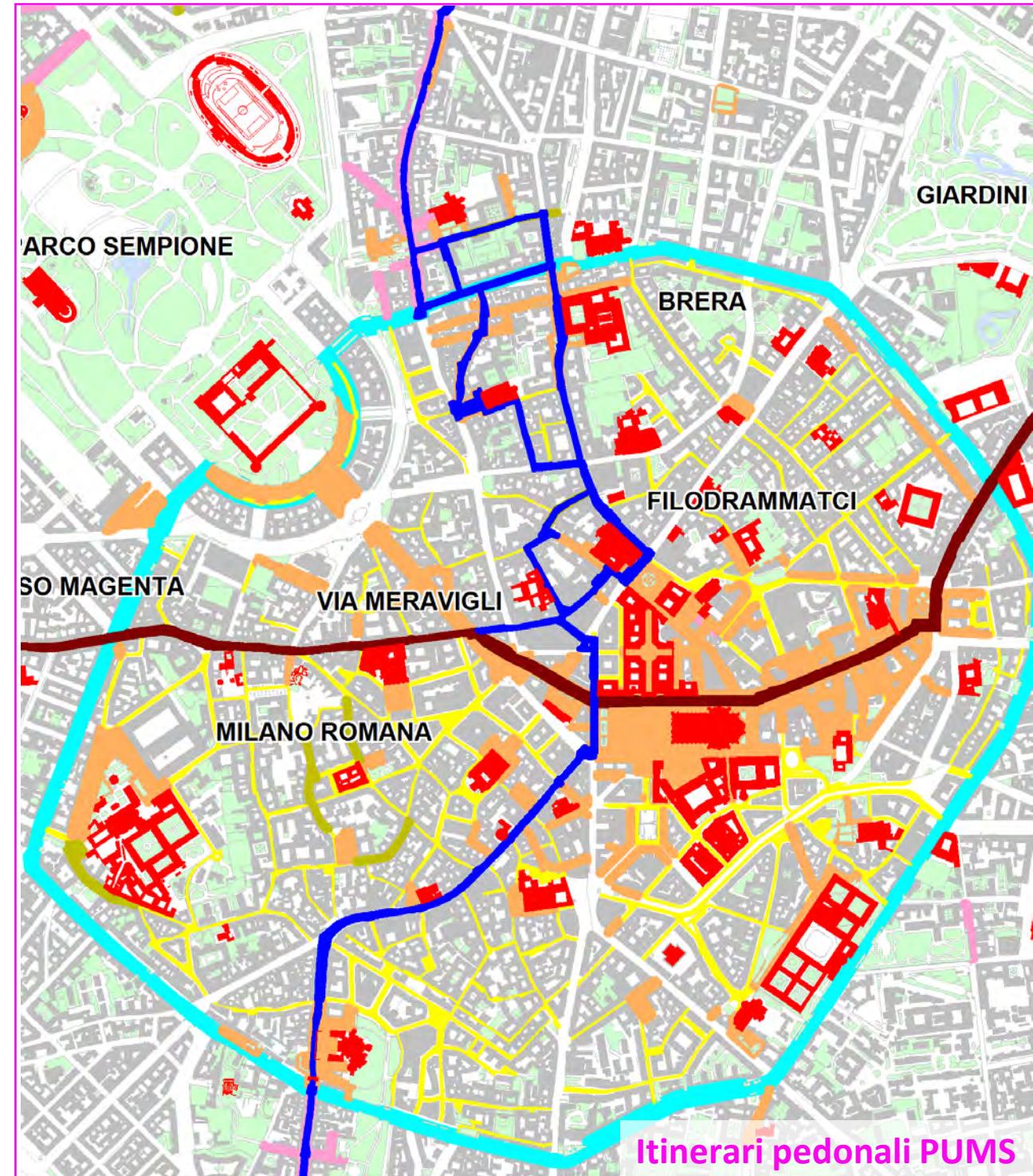


AUMENTARE LA SICUREZZA

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

**INCENTIVARE GLI SPOSTAMENTI
CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO**

ELIMINARE LE BARRIERE



RETE

Costruire una rete di itinerari pedonali

SICUREZZA

Migliorare la mobilità pedonale

SCUOLE

Attivare i Piani della mobilità scolastica



ACCESSIBILITA'

Riduzione delle barriere e dei vincoli agli spostamenti per tutte le categorie di utenti

STRADE SCOLASTICHE

Scuole car free
Percorsi casa/scuola

RIQUALIFICAZIONE

Riqualificazione degli assi stradali

STRADE RESIDENZIALI

Implementare le strade residenziali

LIMITI DI VELOCITA'

Sviluppo della città 30 all'ora



SOSTA

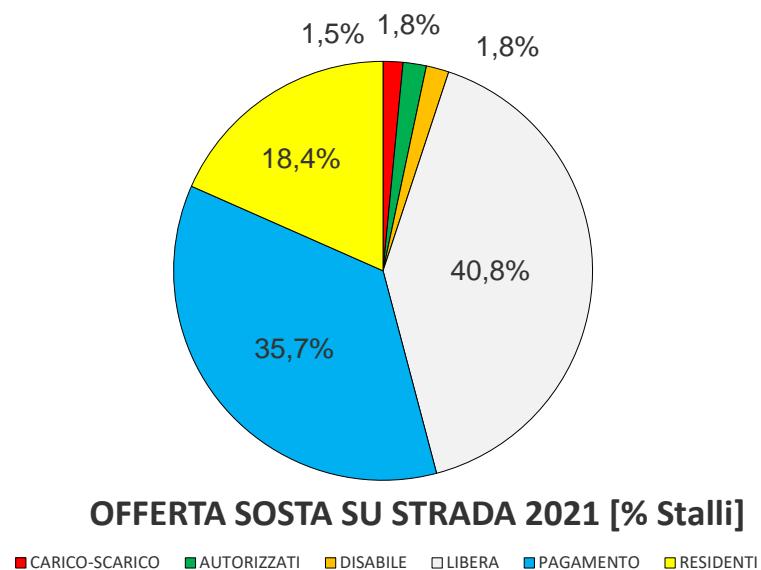
Comune di Milano - Prot. 30/06/2022.0359911.E.1 -



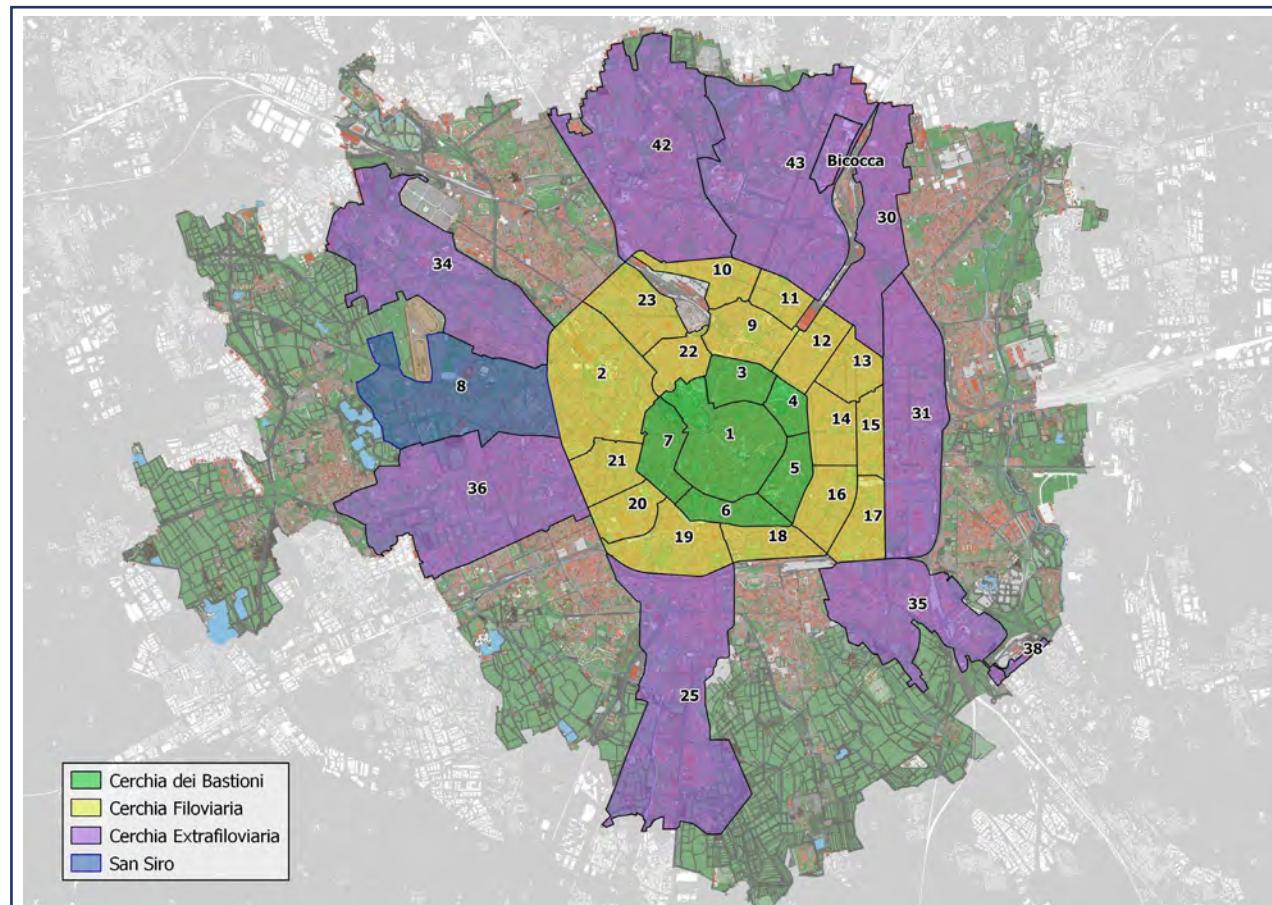
La sosta costituisce una delle componenti di mobilità la cui localizzazione e regolamentazione permettono di indirizzare e modulare la domanda di sosta con veicolo privato.

La sosta tariffata costituisce circa il 36% ed è organizzata in Ambiti e Cerchie con costi/giorni/orari che aumentano verso il centro città a tutela del centro storico.

Totale offerta di sosta 2021 in strada circa 300 mila stalli



SOSTA



La domanda di sosta in strada evidenzia (già dai dati 2014) una sofferenza nella Cerchia Filoviaria che presenta un Indice di Fabbisogno oltre la saturazione sia di giorno che di notte.

IF 2014	Bastioni	Filoviaria	Extra Filoviaria
Giorno	1,10	1,12	0,97
Notte	0,84	1,05	0,85

RIDUZIONE DELLA PRESSIONE DI SOSTA



MIGLIORARE LA CIRCOLAZIONE

MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE

**RECUPERARE E RIQUALIFICARE SPAZI DA RESTITUIRE
AD ALTRI SISTEMI DI MOBILITÀ E AL VERDE**

**EFFICIENTARE IL SISTEMA DELLA SOSTA IN STRADA
E IN STRUTTURA ATTRAVERSO SISTEMI
INTEGRATI E SMART**

**RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO
E ACUSTICO, MITIGARE L'EFFETTO
DELLE ISOLE DI CALORE**



SOSTA

SISTEMA

Mettere a sistema la SOSTA IN STRADA e la SOSTA IN STRUTTURA al fine di raggiungere l'obiettivo di riduzione della pressione di sosta in strada

OFFERTA E DOMANDA SOSTA SU STRADA

Sviluppo sosta regolamentata

Misure di intervento sulla domanda diurna (sosta in rotazione)

Misure di intervento sulla domanda notturna (sosta residenti)

Gestione smart degli stalli (sosta autorizzata)

SOSTA D'INTERSCAMBIO

Potenziamento e incentivazione all'uso



REGOLAMENTAZIONE

Definizione di ZPRU e degli Ambiti di sosta
 Gestione della sosta residuale tra Area B e confine comunale
 Rimodulazione degli spazi dedicati alla sosta residenziale e in rotazione
 Revisione di tariffe e orari

POTENZIAMENTO

Realizzazione di nuovi parcheggi di interscambio a corona della città
 Ampliamento dei parcheggi di interscambio esistenti sulle direttrici principali
 Potenziamento dell'indirizzamento ai parcheggi in struttura
 Aumento dei controlli attraverso i varchi e i sistemi smart
 Introduzione di nuove tipologie di sosta (stalli rosa, car pooling)
 Potenziamento dell'offerta di sosta in struttura per residenti
 => **aggiornamento PUP)**

GESTIONE

Riduzione degli spazi inutilizzati e/o sovradimensionati
 Revisione del sistema della permessistica
 Gestione integrata e differenziata in relazione a orari e luoghi
 Gestione smart della sosta in rotazione e autorizzati

SINERGIE

Realizzazione di un portale unico della sosta
 Riqualficazione degli spazi ora usufruiti dalla sosta irregolare
 Utilizzo integrato di spazi dedicati a particolari categorie di autorizzati
 Incentivo all'uso di spazi privati esistenti inutilizzati/sottoutilizzati ai fini del recupero della sosta residenziale

SHARING

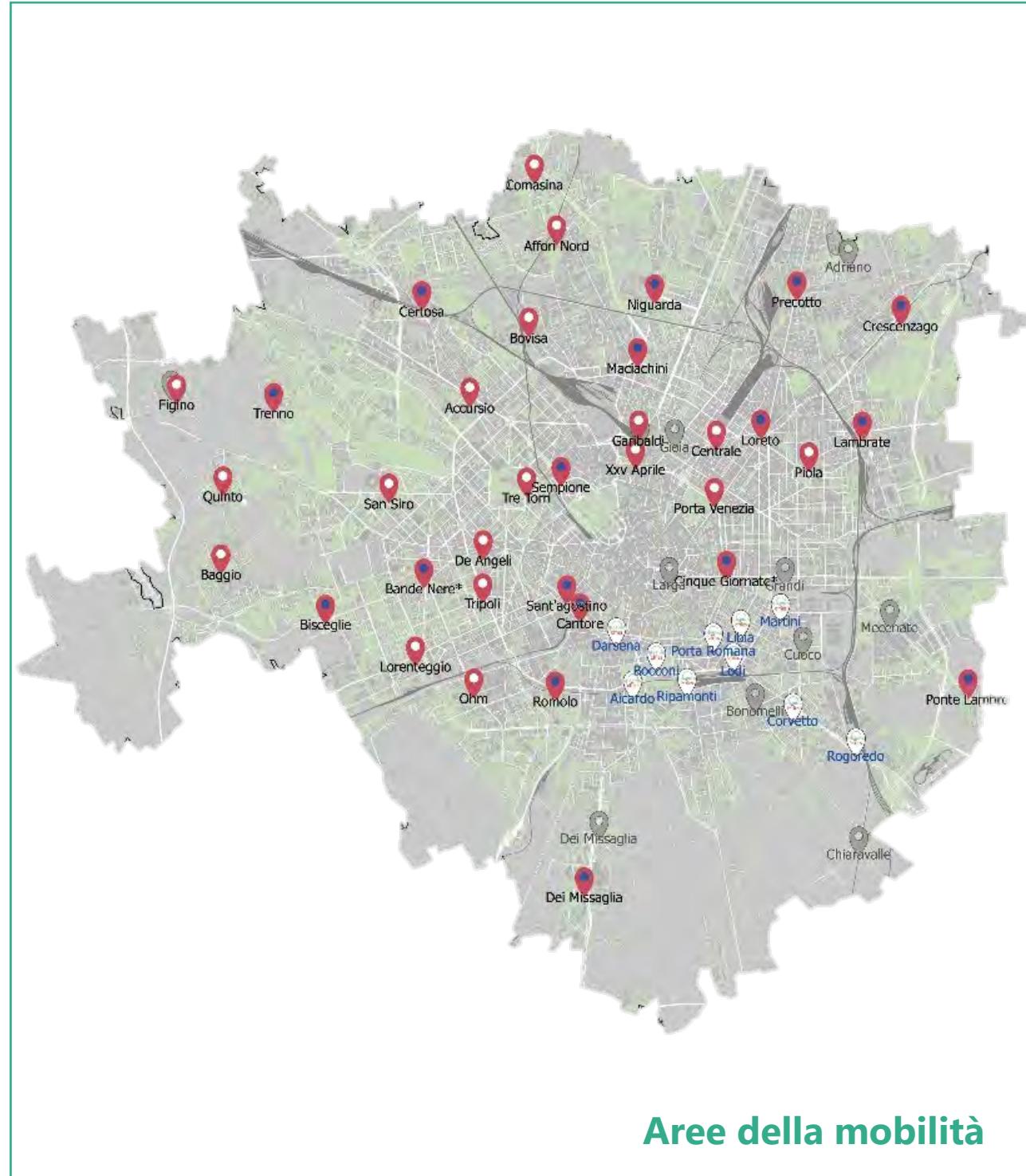
Comune di Milano - Prot. 30/06/2022.0359911.E.1 -



A partire dai primi anni 2000 il Comune di Milano ha introdotto sul proprio territorio i servizi di mobilità condivisa che oggi rappresentano una delle colonne portanti della mobilità cittadina.

A Milano lo sharing si declina in **car, bike, scooter e monopattini**. Attualmente operano sul territorio **20 gestori** selezionati attraverso appositi avvisi pubblici, che offrono il proprio servizio in modalità **station based** (presa e rilascio dei veicoli in specifiche aree), oppure **free floating**.

SHARING



Are della mobilità



Comune di Milano - Prot. 30706/2022.0359911.F.1



SHARING

EFFICIENTAMENTO

Migliorare la qualità e la sicurezza dei sistemi di sharing mobility offerti, al fine di incrementare i livelli prestazionali dei singoli servizi anche grazie all'implementazione di nuove tecnologie

PRESTAZIONI AMBIENTALI

Orientare il parco mezzi verso la strategia «emissioni zero» prevedendo nei nuovi avvisi pubblici l'adozione unicamente di veicoli a ridotto impatto ambientale, anche a fronte di specifici incentivi

SERVIZI

Ampliare l'utilizzo dei servizi di sharing mobility puntando sull'estensione territoriale e sulla complementarietà con gli altri servizi di trasporto pubblico attraverso la realizzazione di Aree della Mobilità e l'adozione del Mobility as a Service che consentirà di utilizzare tutti i servizi di trasporto offerti sul territorio

CONTROLLO

Effettuare un controllo continuo della qualità e sicurezza dei mezzi offerti all'utenza. Effettuare sperimentazioni su tecnologie che possono incrementare la «customer experience» degli utenti

STANDARD MINIMI

Incrementare gli standard minimi. Prevedere vincoli sempre più restrittivi per i mezzi endotermici e incentivazioni verso l'elettrico

AMPLIAMENTO OFFERTA

Ampliamento dell'offerta di servizio verso comuni esterni a Milano

Mobility as a Service (MAAS)

Sostenere e diffondere l'utilizzo di sistemi MaaS che consentano di utilizzare la pluralità dei servizi di trasporto offerti sul territorio

AREE DELLA MOBILITÀ

Realizzare ulteriori Aree della Mobilità situate presso la rete di forza del TPL ove reperire tutte le tipologie di mezzi in sharing

TAXI SHARING

Rilanciare il servizio di taxi sharing per incrementare la tipologia di offerta di mobilità sul territorio



PRINCIPALI NORMATIVE DI RIFERIMENTO

Piano Urbano del Traffico (PUT) disciplinato dall'art. 36 del D. Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i. – Nuovo Codice della Strada. Impone ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, l'adozione del piano urbano del traffico. Tali “piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico veicolare prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire”. Il PUT è articolato, secondo quanto indicato dalle Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico del Ministero dei Lavori Pubblici, del 24 giugno 1995, in Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e piani di dettaglio.

Piano Urbano della Mobilità (PUM) istituito con Legge n. 340 del 24.11.2000, i cui obiettivi sono quelli di “soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane,” (art. 22 L.340/2000).

Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 n. 397 ha introdotto l'obbligo per le Città metropolitane di redigere il PUMS, anche per consentire di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram” e ha definito le Linee guida per i PUMS, quali strumenti di pianificazione strategica che, in un orizzonte di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppino una visione di sistema della mobilità urbana, preferibilmente estesa all'area metropolitana. Con l'art. 1 comma 2 del Decreto, la redazione del PUMS risulta necessaria per “accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram”. A seguito del citato Decreto Ministeriale non è prevista l'approvazione del PUMS per i comuni capoluogo.

Programma Urbano Parcheggi (PUP), previsto dall'articolo 3 della Legge 24 marzo 1989, n. 122 strumento programmatico relativo ai parcheggi in sede propria, che sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno e tenendo conto del Piano Urbano del Traffico, indica le localizzazioni ed i dimensionamenti dei parcheggi, privilegiando le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani.



INDIRIZZI STRATEGICI

Variante al Piano di Governo del Territorio (PGT), approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 34 del 14 ottobre 2019, strumento di pianificazione a lungo termine per una Milano 2030 individua in tema di mobilità i seguenti obiettivi:

- costruire una città altamente accessibile, che riesca a definire un equilibrio effettivo tra densità, domanda di trasporto, qualità della vita, protezione ambientale e salute.
- coniugare efficienza dei sistemi intermodali e della logistica urbana con la qualità dello spazio urbano e la permeabilità pedonale anche con la valorizzazione in superficie delle stazioni ferroviarie e metropolitane, in un progetto integrato di spazio pubblico
 - riscoprire lo spazio pubblico, identificare una serie di luoghi per la costruzione di una rete a vocazione pedonale, in cui individuare interventi di moderazione del traffico e di cura urbana che riconducano a nuovi valori qualitativi, in coordinamento con la pianificazione delle opere pubbliche e degli interventi di manutenzione.
 - eliminazione dell'obbligatorietà della dotazione di parcheggi privati in corrispondenza di aree con limitazioni del transito veicolare a favore della mobilità pedonale.
 - apertura all'area metropolitana.

Linee Programmatiche relative alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato approvate con deliberazione di Consiglio Comunale n. 90 del 21 ottobre 2021 individuano in tema di mobilità i seguenti obiettivi:

- città a 15 minuti in cui ogni cittadino ha la possibilità di avere ciò di cui ha bisogno a breve distanza da casa,
- le grandi trasformazioni delle infrastrutture allargano lo sguardo della città verso l'Area Metropolitana,
- ogni quartiere integrato in un sistema di mobilità che rispetti l'ambiente e che rappresenti una concreta ed efficiente risposta alle necessità di spostamento per tutte le età ed in tutti gli orari. La via per realizzare tutto ciò è la crescita del servizio pubblico e di tutte le nuove forme di mobilità sostenibile, con particolare riferimento allo sharing (anche automobilistico);
- investimenti economici e tavoli di lavoro inter-istituzionali capaci di affrontare la questione relativa al traffico in entrata in città, in termini di parcheggi esterni e di potenziamento del trasporto pubblico. Programmare e realizzare investimenti nell'area metropolitana e nelle periferie: l'hinterland è infatti portatore di ricchezza per Milano, rappresentata dai milioni di pendolari che si recano in città per vivere e lavorare;
- riduzione della congestione del traffico, sharing mobility, aumento del verde urbano, diminuzione delle polveri sottili e degli altri fattori inquinanti, isole di calore, uso efficiente delle risorse, in primis di quelle idriche, recupero e riduzione sistematica del consumo di suolo. L'obiettivo per una Milano più verde si allarga alla intera Città Metropolitana.

Piano Aria Clima (PAC), approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 4 del 21 febbraio 2022, strumento guida fondamentale per dare più forza alla realizzazione di una Milano resiliente, meno inquinata, più verde, sostenibile e attenta alla salute e al benessere delle persone. Molte azioni del Piano trovano attuazione attraverso l'integrazione e aggiornamento di strumenti di pianificazione e programmazione già approvati. Tra gli obiettivi del piano in tema di mobilità vi è la riduzione netta della mobilità personale motorizzata a uso privato attuabile con una serie di azioni tra cui la pianificazione di azioni di mobilità urbana. Molte azioni del Piano trovano attuazione attraverso l'integrazione e aggiornamento di strumenti di pianificazione e programmazione già approvati." L'azione "Pianificazione di azioni di mobilità urbana" prevede le seguenti fasi:

Fase 1: Pianificazione della prima serie di politiche di governo della mobilità urbana, integrandola con gli interventi di potenziamento del trasporto pubblico: 2020-2022,

Fase 2: Prima introduzione delle politiche di governo della mobilità urbana, ed attuazione di interventi minimali di riordino della viabilità e circolazione ad esempio Piazze Tattiche: entro 2022.

