

Attrattività

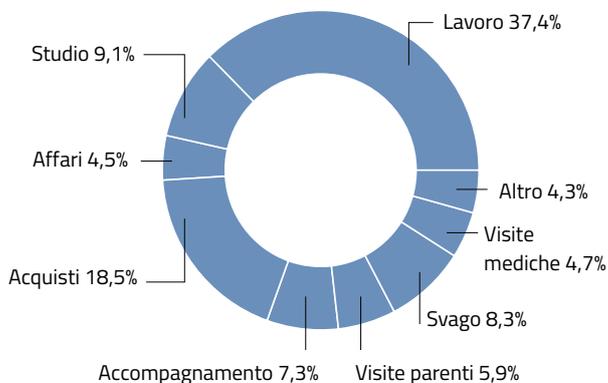
Domanda di mobilità complessiva

5,3 milioni di spostamenti al giorno (2013)

-0,4% di spostamenti interni a Milano (2005-2013)

+2% di spostamenti di scambio al confine (2005-2013)

+0,6% di variazione complessiva (2005-2013)



Spostamenti di scambio e interni, 2013

Spostamenti con TPL

37% in ingresso a Milano (scenario di piano PUMS 2024 +18%)

57% in città (scenario di piano PUMS 2024 +12%)

Altri spostamenti

bicicletta:

1% in ingresso a Milano (scenario di piano PUMS 2024 +28%)

6% in città (scenario di piano PUMS 2024 +24%)

10% spostamenti a piedi

Spostamenti con mezzi privati

62% in ingresso a Milano (scenario di piano PUMS 2024 -13% autovetture e +3% moto)

37% in città (scenario di piano PUMS 2024 -24% autovetture e -6% moto)

Mobilità privata

690.800 autovetture a Milano
-6% tra il 2006 ed il 2016

505 auto ogni 1.000 abitanti
-27% tra il 2006 ed il 2016

163.400 motocicli a Milano
+26% tra il 2006 ed il 2016

320 veicoli station-based di car sharing con 46.000 iscritti

3.134 veicoli free floating di car sharing con 705.000 iscritti

107 colonnine per ricarica elettrica

Passeggeri su mezzi di superficie e metro

750 milioni nel 2017

728 milioni nel 2016

736 milioni nel 2015

+4% di biglietti acquistati

99% indice di regolarità metropolitana

82% indice di regolarità mezzi di superficie

Dotazione infrastrutturale

Rete ciclabile, 2015

218 km (inclusi i tratti non regolamentati), di cui l'83% in ambito stradale e il 17% in parchi e aree verdi

Linee metropolitane

4 linee + 1 in costruzione
118 km di rete a regime (di cui 32 extraurbani)

134 fermate a regime (di cui 29 extraurbane)

13 corrispondenze con la rete ferroviaria

12 parcheggi d'interscambio

Linee ferroviarie suburbane

11 linee, con frequenza media per tratta da 6/7,5 a 30 minuti

Trasporto pubblico di superficie

154 linee automobilistiche, filoviarie e tranviarie, per un totale di 1.286 km di rete

Rete stradale, 2014

2.023 km di cui

1.310 km (65%) ZTL o a velocità limitata in parchi e aree verdi

Aree ad elevata accessibilità

La struttura portante della città è definita dalla sua rete infrastrutturale, consentendo di raggiungere differenti gradienti di efficienza negli spostamenti e nelle relazioni tra parti di città.

Alle diverse tipologie di infrastrutture e di servizi offerti corrisponde, evidentemente, un differente livello di efficienza. Uno dei sistemi di trasporto più efficienti risulta essere la rete metropolitana, integrata dalle stazioni del servizio ferroviario.

A tal riguardo, il PGT individua gli ambiti caratterizzati da elevati livelli di accessibilità definiti da areali, rappresentativi della distanza verosimile che l'utente del trasporto pubblico tende a compiere a piedi al fine di raggiungere la stazione più vicina.

Tali distanze sono pari a 500 metri nel caso di stazioni metropolitane e ferroviarie esistenti, in costruzione o programmate dall'AdP Scali ferroviari, mentre sono pari a 250 metri nel caso di fermate di filobus e tram.

