Città metropolitana

Sosta e parcheggi

Trasporto pubblico

Servizio ferroviario

Ciclabilità

Accessibilità

Sicurezza pedonalità Zone 30

Logistica delle merci

Città senza barriere

Mobilità intelligente

**PIANO URBANO**
**MOBILITÀ SOSTENIBILE**
**MILANO**

# PUMS – CdZ 5

Milano, marzo 2015

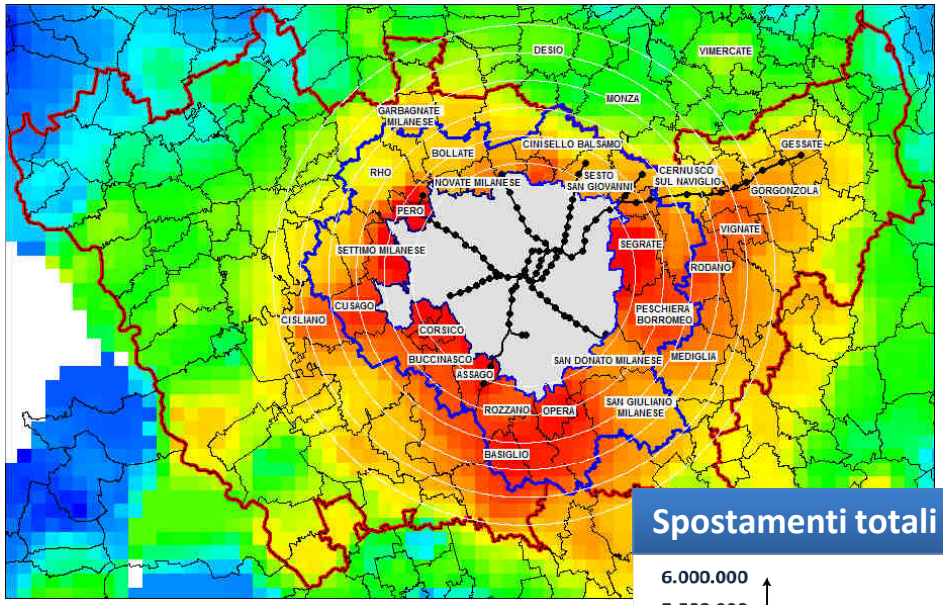
PIANO URBANO
MOBILITÀ SOSTENIBILE
MILANO

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

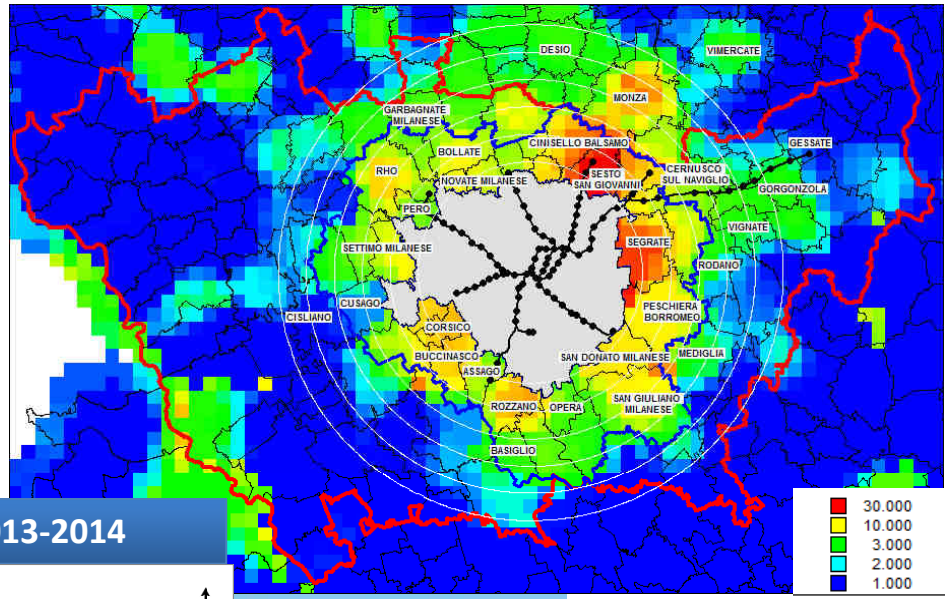
Milano
Comune di Milano

# Domanda di mobilità

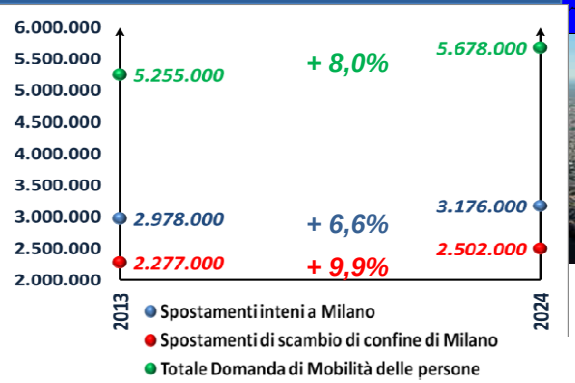
## Gravitazione su Milano della domanda di mobilità

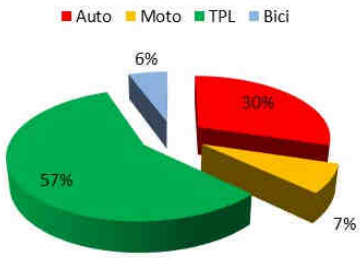



## Spostamenti totali giornalieri verso Milano



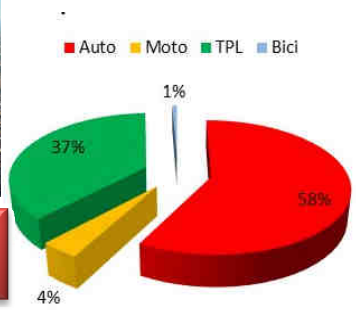

## Spostamenti totali 2013-2014




**Spostamenti interni a Milano**

**Spostamenti di scambio**




PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano Comune di Milano

# Trasporto Pubblico

**103 fermate di Metropolitana**

**4 linee di metropolitana**

**180 Km di rete di metropolitana**

**4.700 fermate di mezzi di superficie**

**18 linee di tram**

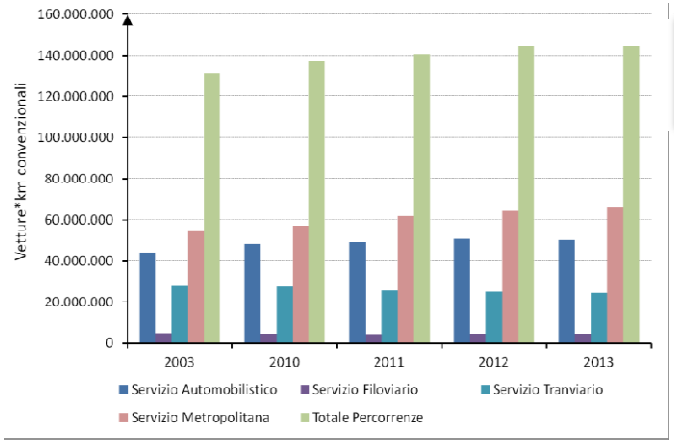
**323 Km di rete di tram**

**4 linee di filobus**

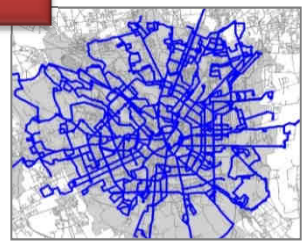
**77 Km di rete di filobus**

**117 linee di bus**

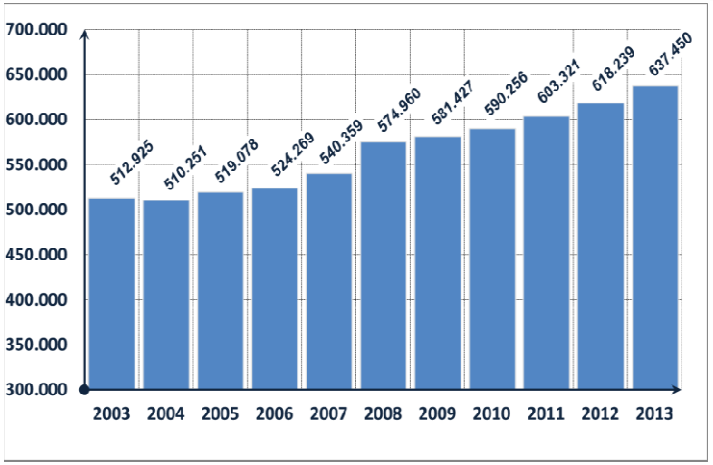
**2.106 Km di rete di bus**




**Vetture x km convenzionali**



**Rete urbana migliaia di passeggeri/anno**

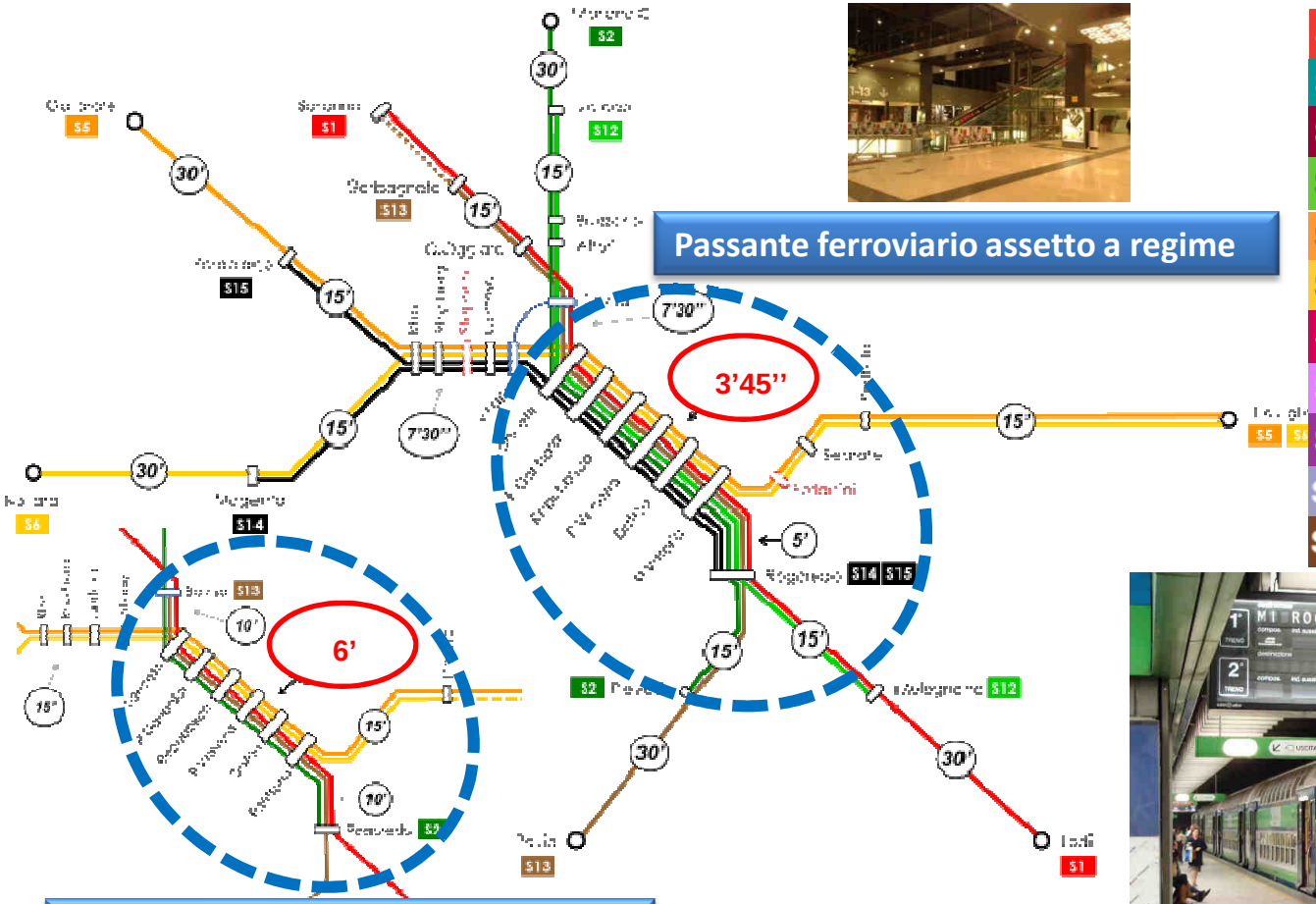



PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano Comune di Milano

# Servizio ferroviario

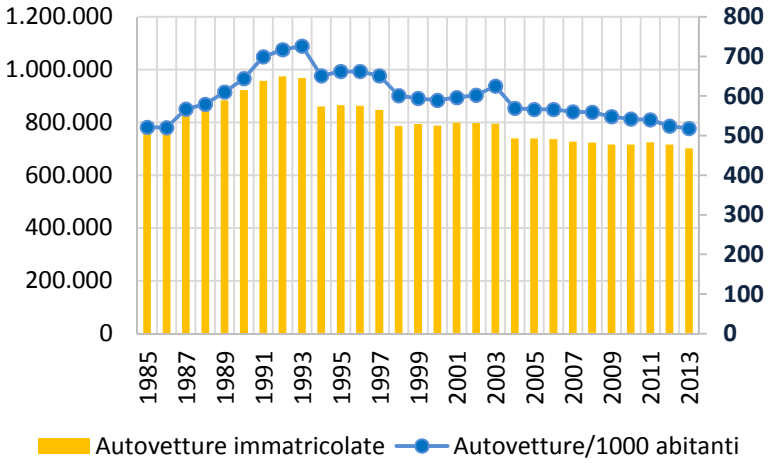



Passante ferroviario assetto a regime

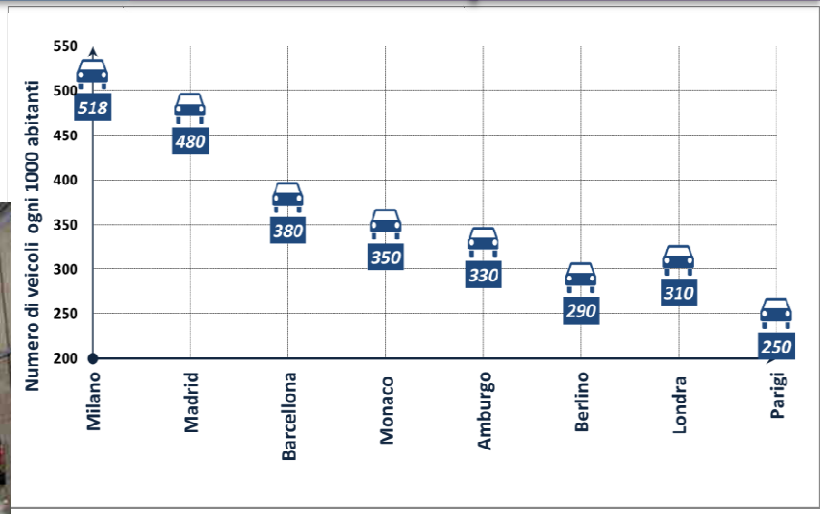
Passante ferroviario servizi attuali

| | |
|---|---|
| S1 | Saronno Lodi |
| S2 | MI Rogoredo-Mariano Comense |
| S3 | MI Cadorna-Saronno |
| S4 | MI Cadorna-Camnago-Lentate |
| S5 | Varese-Treviglio |
| S6 | Novara-Treviglio |
| S7 | Mi Porta Garibaldi-Molteno-Lecco |
| S8 | Mi Porta Garibaldi-Camnate-Lecco |
| S9 | Albairate-Vermezzo-Saronno |
| S11 | Mi Porta Garibaldi-Chiasso |
| S13 | Mi Bovisa-Pavia |

# Tasso di motorizzazione

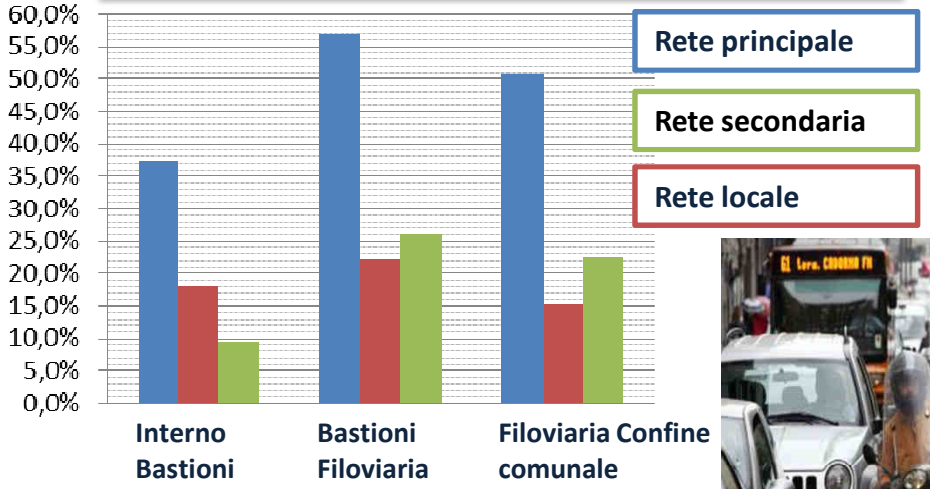


| | Autovetture immatricolate | Autovetture/1000 abitanti |
|---|---|---|
| 2003 | 794.578 | 625 |
| 2013 | 701.301 | 518 |
| Variazione 2003-2013 | - 93.277 | - 107 |
| Variazione % | - 12% | - 17% |

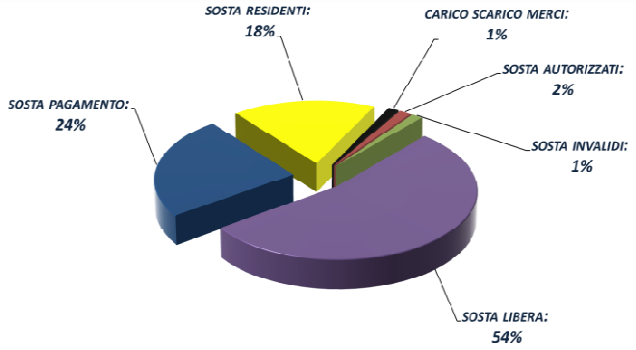


# Dotazione stradale

## Indice di congestione-stato attuale

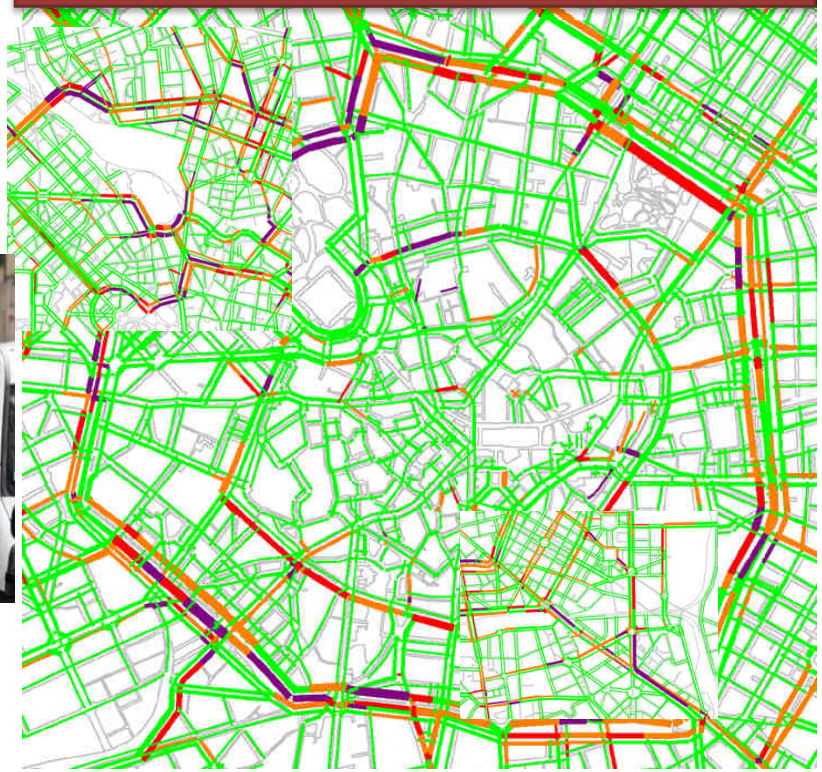


## 300.500 posti auto su strada




**Il 42% della sosta su strada è regolamentata**

## Prestazioni della rete stradale



**2.023 km di rete stradale**

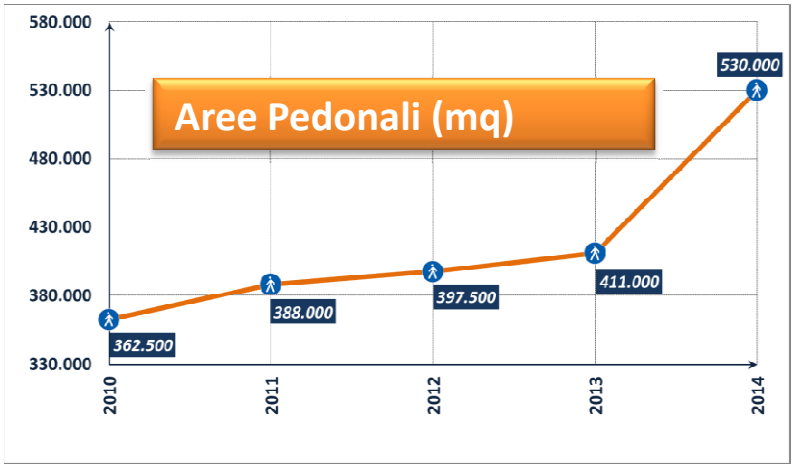
**717 regolatori semaforici**

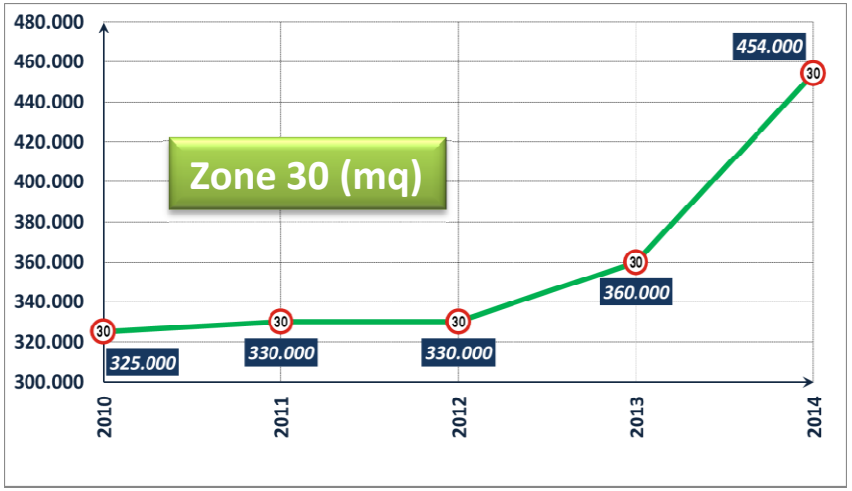
PUMS PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO

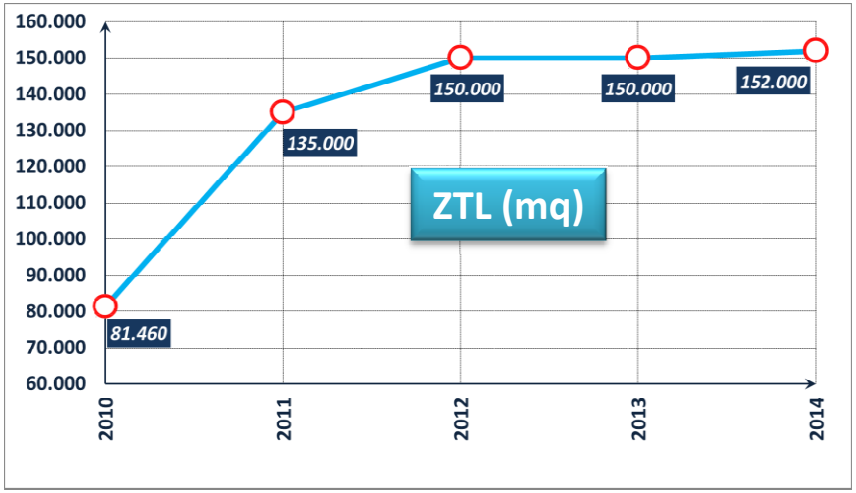
AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano Comune di Milano

# Rete ciclabile e regolamentazione a favore della mobilità attiva



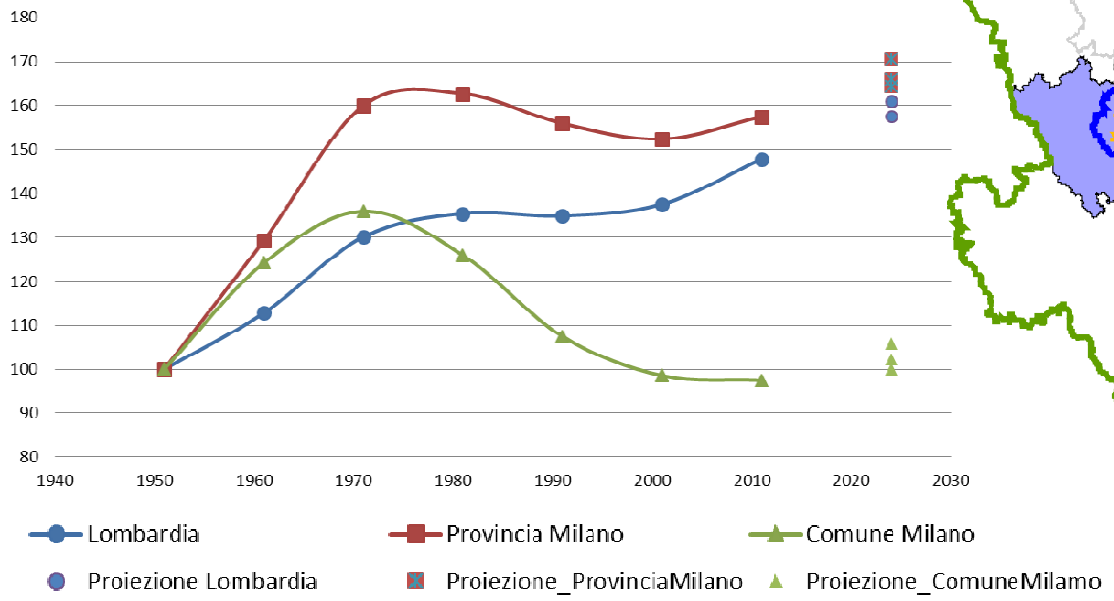

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO

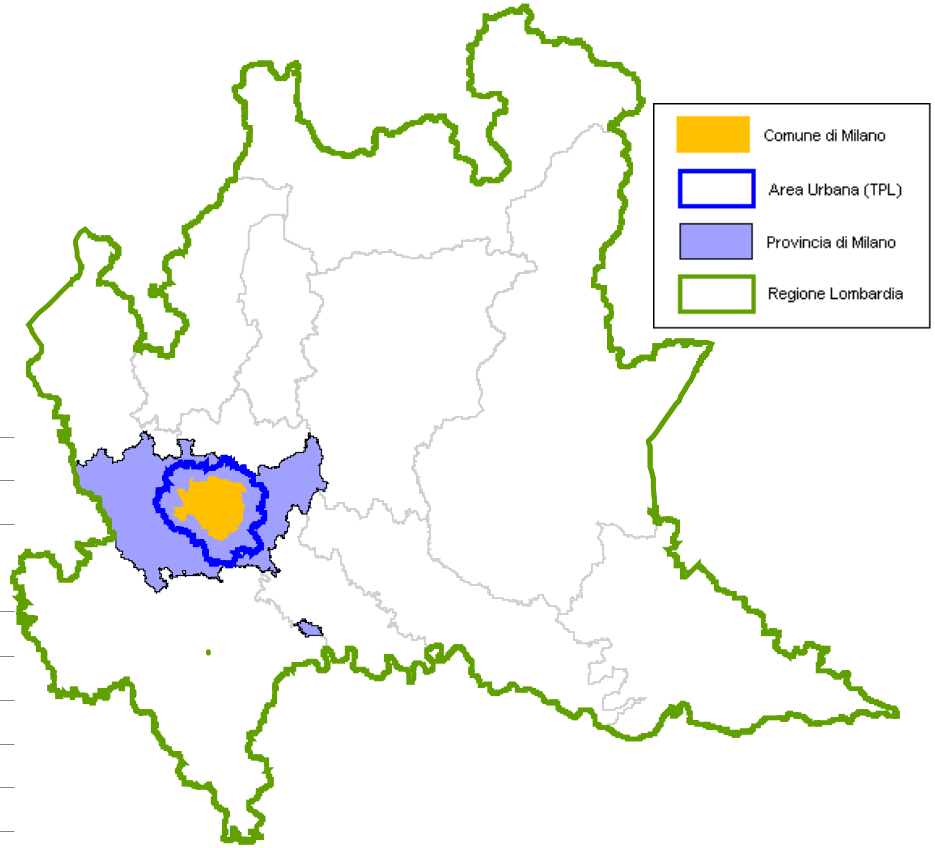
AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano Comune di Milano

# Domanda insediativa

| Variazione popolazione residente | | | |
|---|---|---|---|
| Ambito territoriale | 2001 | 2011 | Variazione % |
| Milano | 1.256.211 | 1.242.123 | - 1,1% |
| Comuni dei area urbana Milano esclusa | 819.447 | 834.884 | 1,9% |
| Provincia di Milano | 2.940.579 | 3.038.420 | 3,3% |
| Lombardia | 9.032.554 | 9.704.151 | 7,4% |



# Obiettivi generali e specifici

## Mobilità sostenibile

- Garantire elevata accessibilità
- Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato
- Ridistribuire lo spazio pubblico a favore della mobilità attiva
- Incentivare il rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli

## Equità, sicurezza, inclusione sociale

- Ridurre l'incidentalità
- Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore ed agli inquinanti atmosferici
- Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità
- Aumentare la libertà di scelta a favore di modi di mobilità sostenibile

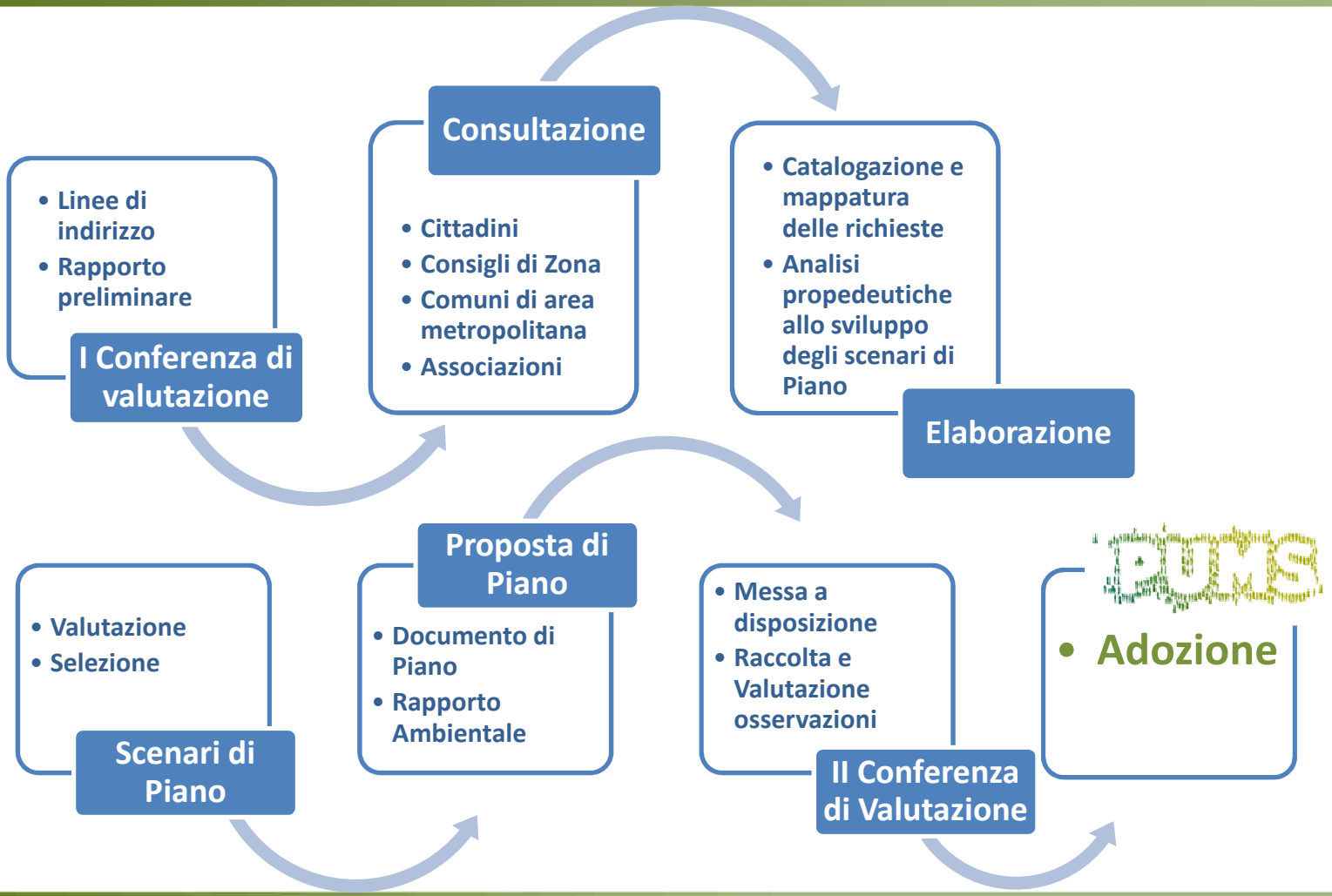
## Qualità ambientale

- Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti
- Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti
- Prevenire e contenere l'inquinamento acustico
- Migliorare la qualità del paesaggio urbano

## Innovazione ed efficienza economica

- Garantire l'equilibrio economico del sistema della mobilità
- Internalizzare i costi ambientali, sociali e sanitari nelle politiche pubbliche
- Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale
- Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità

# Percorso di formazione del Piano



# Costruzione dello scenario di piano

## Percorso di costruzione del Piano

**Reference**

- Come evolverebbe il sistema della mobilità urbana in assenza di azioni specifiche

**Scenari esplorativi**

- Verifica degli interventi previsti in strumenti di programmazione o attuativi che non hanno completato l'iter di approvazione

**Piano**

- Verifica delle coerenza rispetto agli obiettivi

## Valutazione costi/Benefici

| | |
|---|---|
| EFFICACIA | Raggiungere i singoli obiettivi posti dall'Amministrazione |
| EFFICIENZA | Usare efficientemente le risorse (spesa pubblica e privata, ambiente) |
| EQUITA' | Considerare nelle scelte la distribuzione di costi e benefici |

VALUTAZIONE

# Risultati attesi

Il Piano risulta efficace nel riequilibrio modale a favore del trasporto pubblico e delle modalità sostenibili

## Ripartizione modale (%)

| Tipo di spostamento | Modalità prevalente | Stato di fatto | | Target di Piano |
|---|---|---|---|---|
| Spostamenti di scambio | Autovettura | 58,5% | ➡ | 51,3% |
| | Trasporto pubblico | 36,8% | ➡ | 43,7% |
| Spostamenti interni | Autovettura | 30,2% | ➡ | 22,9% |
| | Trasporto pubblico | 56,7% | ➡ | 63,0% |

## Tempo medio di spostamento nell'ora di punta (minuti)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Auto privata | Spostamenti interni | 18,8 | ➡ | 18,3 | (- 2,6%) |
| | Spostamenti di scambio | 24,3 | ➡ | 22,7 | (- 6,6%) |
| Trasporto pubblico | Spostamenti interni | 33,3 | ➡ | 30,2 | (- 9,3%) |
| | Spostamenti di scambio | 56,6 | ➡ | 53,2 | (- 6%) |

La diminuzione del tempo medio di spostamento corrisponde a una maggiore efficienza dell'offerta di mobilità a disposizione di residenti, city users e pendolari

# Risultati attesi

L'aumento della velocità commerciale dei mezzi pubblici è determinante sia per il miglioramento della qualità del servizio sia per le condizioni di sostenibilità economica

## Velocità commerciale TPL nell'ora di punta (km/h)

| Modo | Tipo di spostamento | Stato di fatto | Target di Piano |
|---|---|---|---|
| Trasporto pubblico | Spostamenti interni | 12,6 | 14,8 |

(+ 17,5%)

## Popolazione residente servita da linee di forza TPL %

| Modo | Servizio | Stato di fatto | Target di Piano |
|---|---|---|---|
| Trasporto pubblico | Residenti a meno di 500 m da una fermata della metropolitana o di una linea ferroviaria suburbana | 30,5% | 41,6% |
| | Residenti a meno di 500 m da una fermata della metropolitana o di una linea ferroviaria suburbana o a meno di 400 metri da una linea rapida di forza di superficie | 30,5% | 73,7% |

La presenza di una linea di forza - comprese le fermate ferroviarie - entro una distanza raggiungibile a piedi costituisce un fattore determinante per il livello di servizio effettivo e percepito e, conseguentemente, per l'attrattività del trasporto pubblico

# Risultati attesi

## Congestione della rete stradale

| Modo | Livello di accessibilità | Stato di fatto | Target di Piano |
|---|---|---|---|
| Trasporto privato | Rapporto flussi/capacità nell'ora di punta | 0,35 | 0,31 (-11,4%) |
| | Rapporto velocità rete in congestione/velocità libero deflusso | 0,72 | 0,75 (+ 4,2%) |
| | Lunghezza rete in congestione nell'ora di punta - f/c > 0.9 – (km) | 57,7 | 55,2 (- 4,3%) |

Il Piano si dimostra in grado di incidere positivamente sui tre indicatori considerati per valutare la congestione della rete stradale urbana: riduce l'indice complessivo di congestione (- 10%), la lunghezza della rete in congestione (-11%) e aumenta il rapporto fra velocità nelle ore di punta e velocità a rete scarica (+4%)

## Incidentalità totale – incidenti con feriti/ anno

| Modo | Stato di fatto | Target di Piano |
|---|---|---|
| Mobilità privata | 9.635 | <2.500 (-74%) |

## Tasso di motorizzazione Comune di Milano

| Modo | Indicatore | Stato di fatto | Target di Piano |
|---|---|---|---|
| Trasporto privato | Autovetture/1000 residenti | 518 | 460 (-11%) |

Il target di Piano per il tasso di motorizzazione e la riduzione del numero di incidenti sono stimati a partire dall'obiettivo minimo di consolidare i trend in atto a Milano

# Risultati attesi

## Emissioni atmosferiche annue (t/anno) interne ai confini

| Inquinante | Stato di fatto | | Target di Piano | |
|---|---|---|---|---|
| PM 10 | 175 | → | 112 | (-36%) |
| PM 2.5 | 121 | → | 66 | (-45%) |
| $NO_2$ | 586 | → | 138 | (-76%) |
| EC-BC | 43 | → | 10 | (-77%) |

Le emissioni annue atmosferiche degli inquinanti locali diminuiscono con percentuali di riduzione sopra il 76% per EC e $NO_2$, di circa il 36% per il PM10 e di circa il 45% per il PM2.5

## Popolazione residente esposta a classi di variazione dei livelli di rumore dovuti al traffico veicolare

| Classe di variazione (db) | Reference Vs SDF | Piano Vs SDF |
|---|---|---|
| Riduzione rumore (Δ ≥ -0,5) | 12,3% | 38,7% |
| Variazione trascurabile di rumore (-0,5 < Δ < 0,5) | 76,5% | 45,0% |
| Incremento di rumore (Δ ≥ 0,5) | 11,2% | 16,3% |

Una quota significativa della popolazione (38,7%) trae beneficio dall'attuazione del PUMS (decremento dei livelli di esposizione)

# Il PUMS di Milano: quattro temi

- Milano città metropolitana
- Accessibilità urbana con modo pubblico
- Lo spazio urbano come bene comune
- Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci

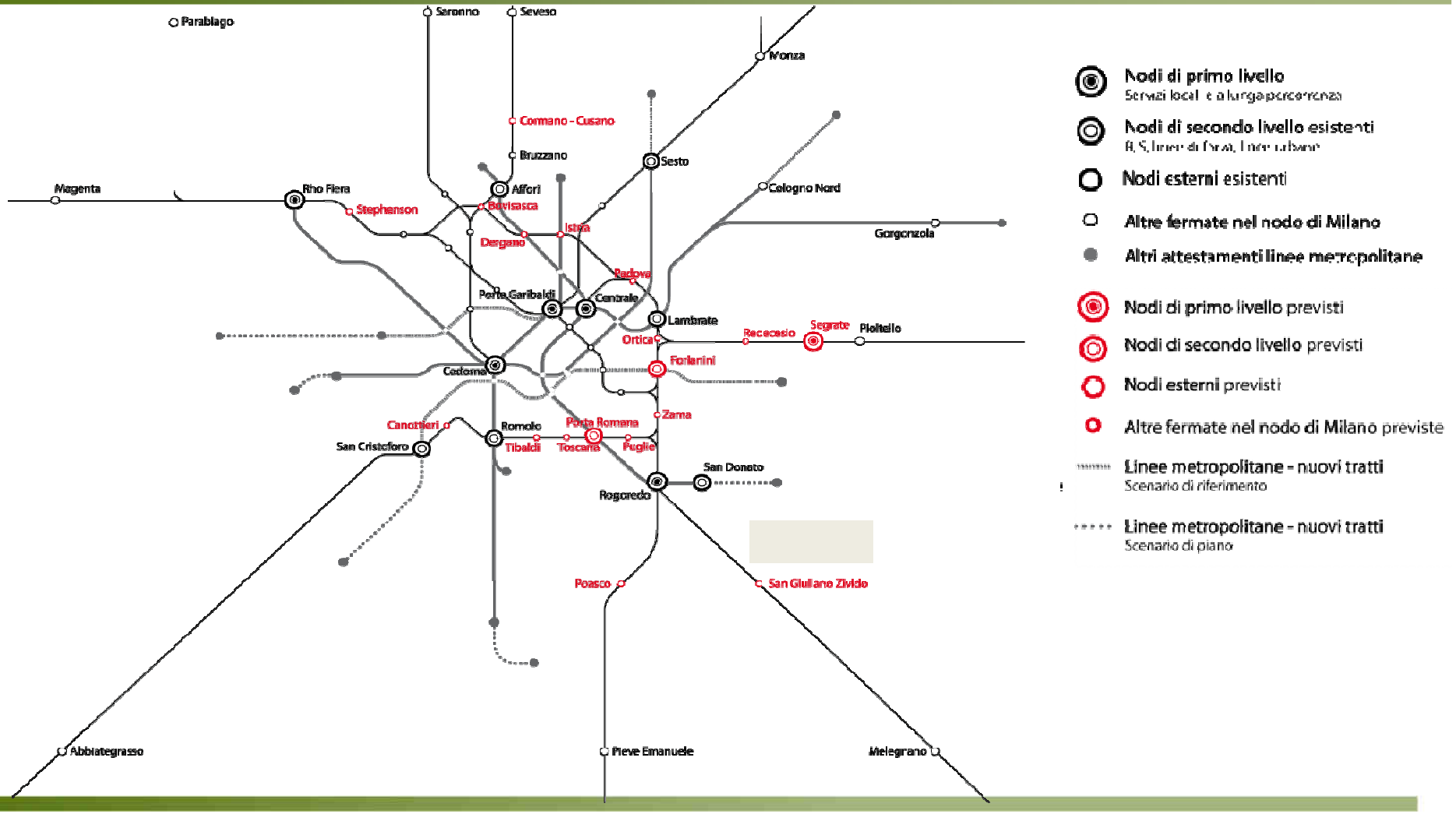
# Milano città Metropolitana

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano Comune di Milano

# Potenziamento dei servizi ferroviari sul nodo di Milano




PIANO URBANO
MOBILITÀ SOSTENIBILE
MILANO

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano
Comune di Milano

# Potenziamento dei servizi extraurbani

- Nodi di primo livello
  Servizi locali e a lunga percorrenza
- Nodi di secondo livello esistenti
  R, S, linee di forza, linee urbane
- Nodi esterni esistenti
- Altre fermate nel nodo di Milano
- Altri attestamenti linee metropolitane
- Nodi di primo livello previsti
- Nodi di secondo livello previsti
- Nodi esterni previsti
- Altre fermate nel nodo di Milano previste
- Linee metropolitane - nuovi tratti
  Scenario di riferimento
- Linee metropolitane - nuovi tratti
  Scenario di piano
- S - bus
- Linee tranviarie di area metropolitana
- Linee tranviarie di area metropolitana
  Riqualificazioni ed estensioni
- Collegamenti da approfondire

PIANO URBANO
MOBILITÀ SOSTENIBILE
MILANO

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano
Comune di Milano

# Integrazione tariffaria

**A supporto della Città Metropolitana, per rispondere alle differenti componenti della domanda di mobilità e ad obiettivi specifici, la struttura tariffaria dovrà essere in grado di gestire tariffe modulate in funzione di obiettivi quali:**

- L'effettivo consumo di trasporto (percorrenze)
- L'articolazione oraria: tariffe dinamiche che incentivino l'utilizzo nelle ore di morbida
- L'attenzione ai soggetti più deboli da tutelare con tariffe mirate
- Il riconoscimento delle diverse qualità del trasporto (velocità e comfort)

**FASE 1**

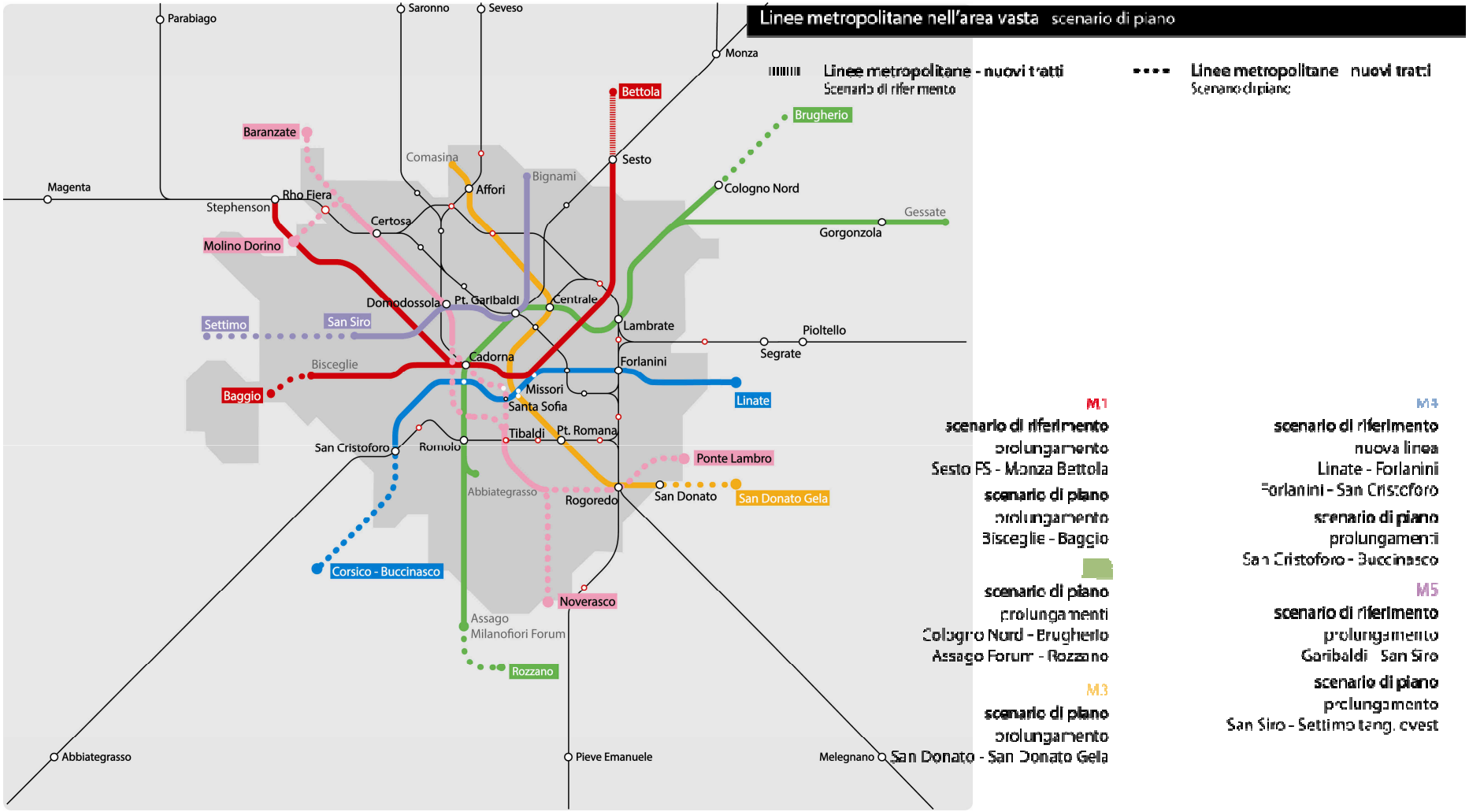
stabilizzazione del sistema tariffario integrato gomma – ferro (integrazione TRENORD- ATM servizi ) che sarà sperimentato con EXPO

**FASE2**

estensione del modello ai servizi di relazione tra la città e il sistema aeroportuale lombardo (Malpensa e Orio al Serio)

# Accessibilità urbana con modo pubblico

# Nuove infrastrutture

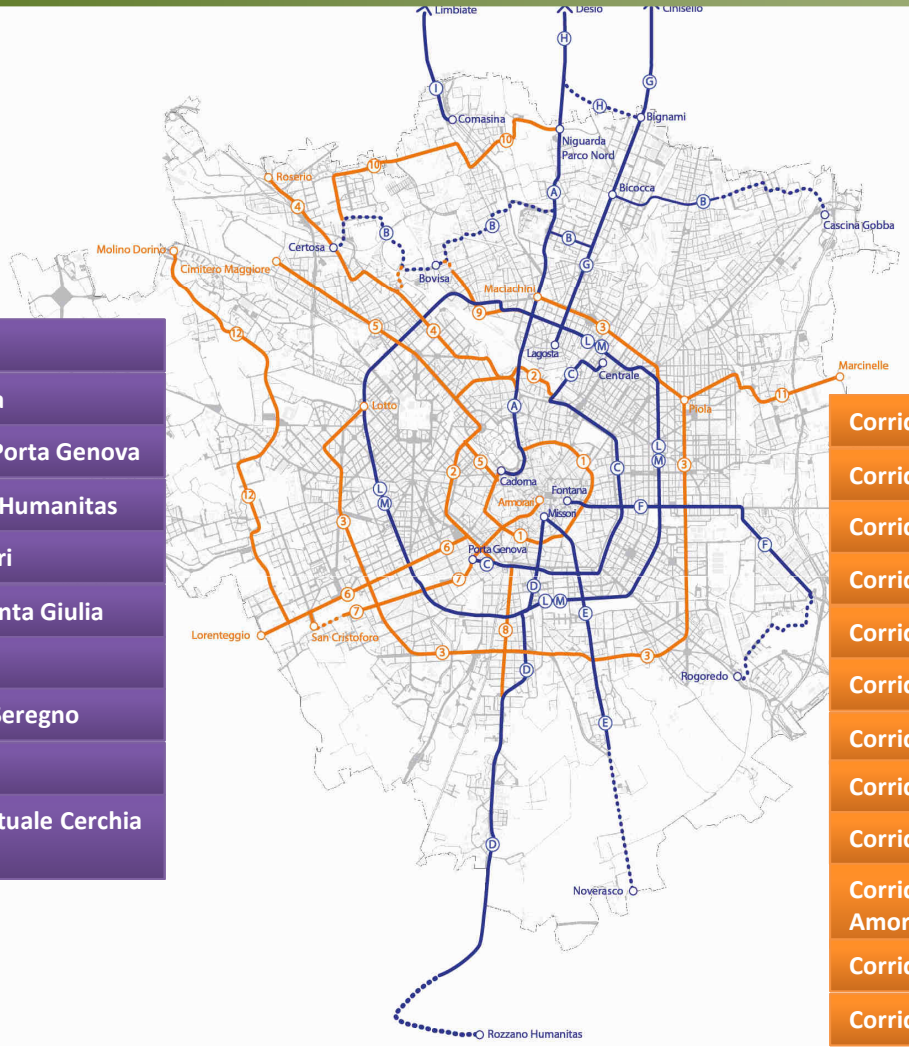


# Estensione e potenziamento della rete di forza di superficie

Linee T

nuovi tratti

| | |
|---|---|
| Linea A | Bresso – Cadorna |
| Linea B | Certosa FS – Gobba |
| Linea C | Stazione Centrale Porta Genova |
| Linea D | Missori – Rozzano Humanitas |
| Linea E | Noverasco - Missori |
| Linea F | P.zza Fontana – Santa Giulia |
| Linea G | Cinisello – Bignami |
| Linea H | Milano – Desio – Seregno |
| Linea I | Milano – Limbiate |
| Linee L e M | percorso dell'attuale Cerchia Filoviaria 90/91 |

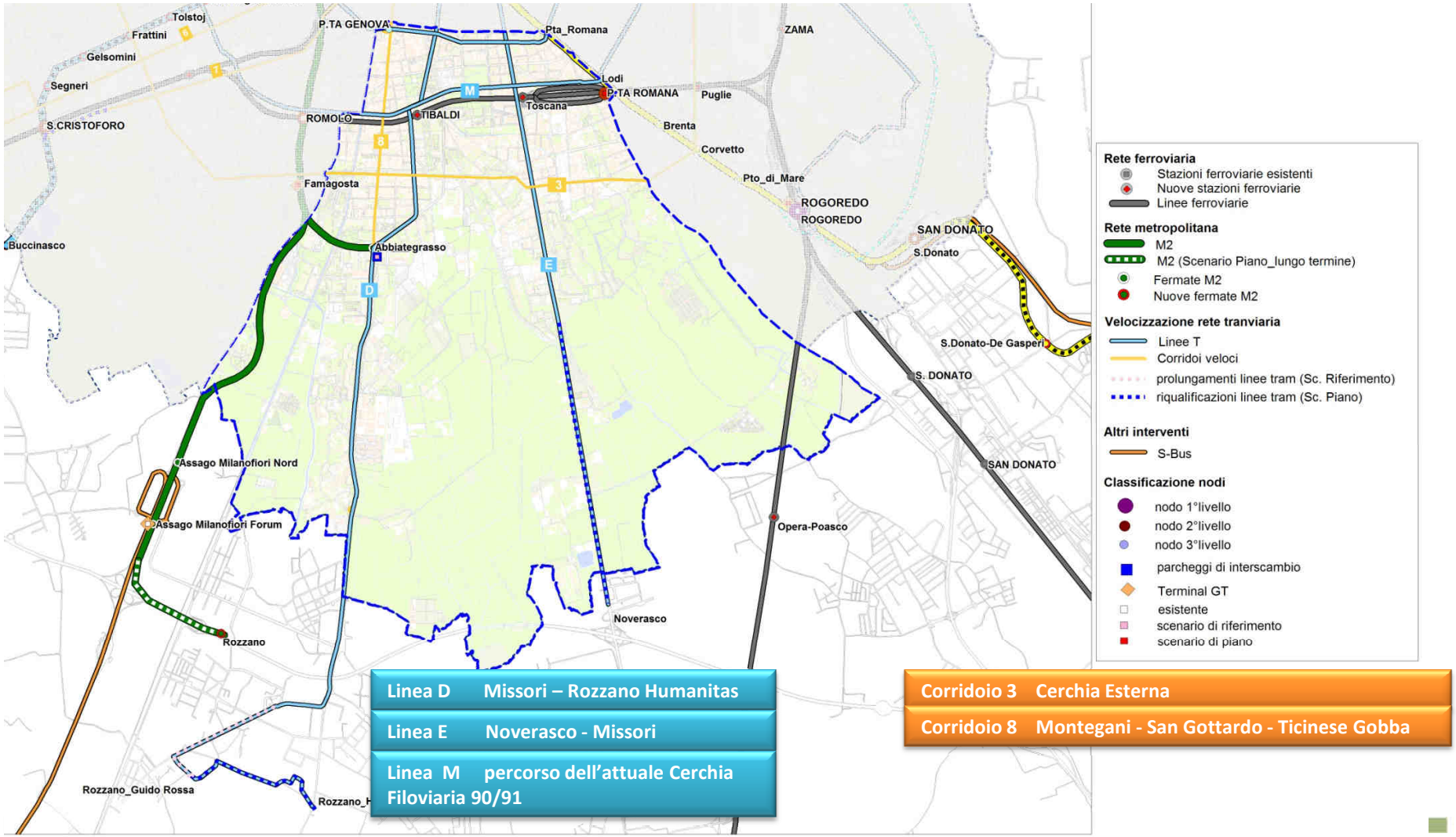



corridoi veloci

nuovi tratti

| | |
|---|---|
| Corridoio 1 | Cerchia dei Navigli |
| Corridoio 2 | Ramo ovest della Cerchia dei Bastioni |
| Corridoio 3 | Cerchia Esterna |
| Corridoio 4 | Roserio - Mac Mahon - Cadorna |
| Corridoio 5 | Certosa-Sempione-Cadorna |
| Corridoio 6 | Lorenteggio – Giambellino – Solari - Armorari |
| Corridoio 7 | Ludovico il Moro - Ripa di Porta Ticinese |
| Corridoio 8 | Montegani - San Gottardo - Ticinese |
| Corridoio 9 | Lancetti - Bausan - Bovisa |
| Corridoio 10 | Niguarda Parco Nord-Litta Modignani-Amoretti-Bonola |
| Corridoio 11 | Lambrate Caduti di Marcinelle |
| Corridoio 12 | S Cristoforo-Bisceglie-Bonola- Molino Dorino |

# Infrastrutture di Trasporto Pubblico Zona 5




| | |
|---|---|
| Linea D | Missori – Rozzano Humanitas |
| Linea E | Noverasco - Missori |
| Linea M | percorso dell'attuale Cerchia Filoviaria 90/91 |

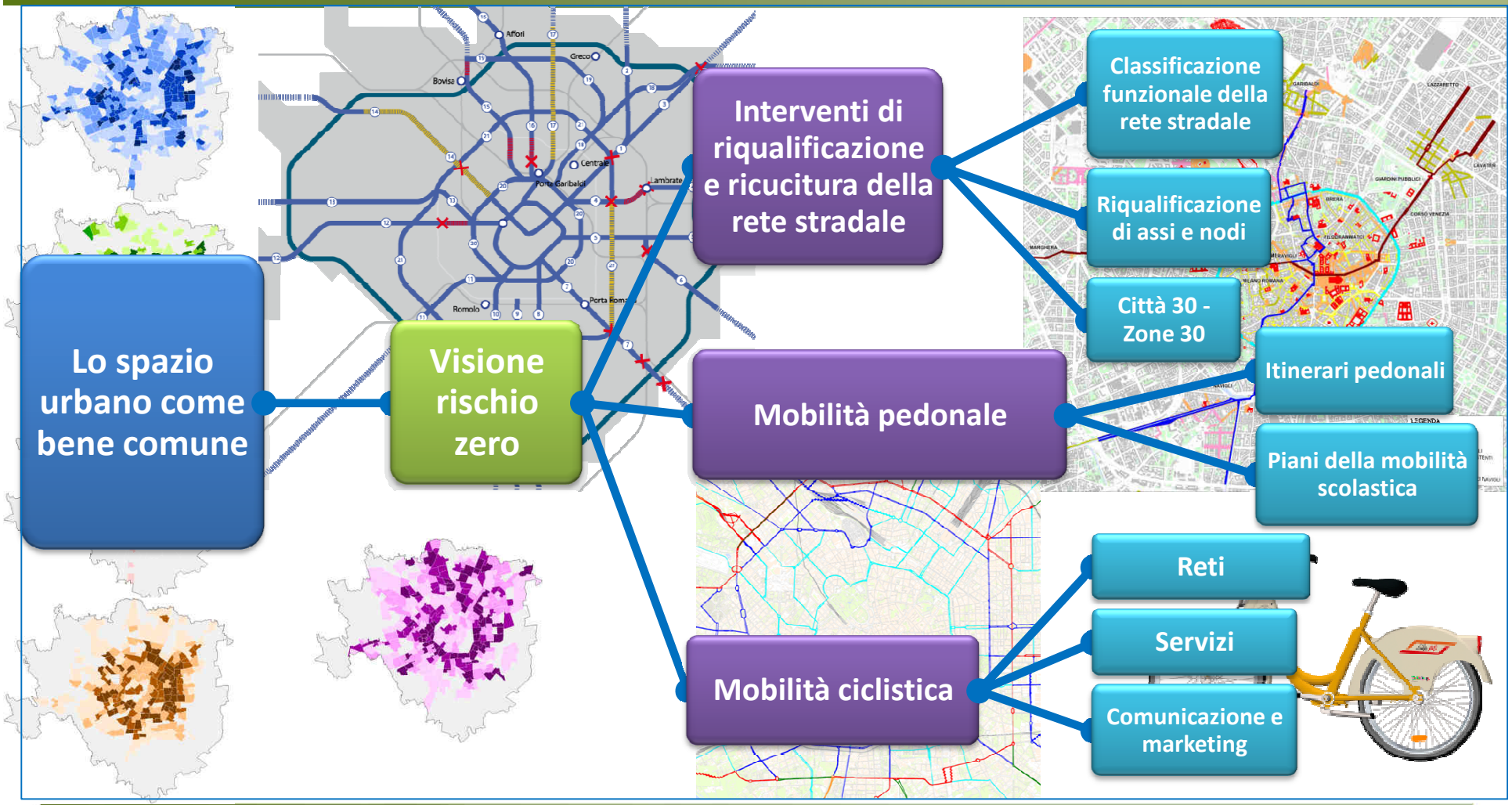
| | |
|---|---|
| Corridoio 3 | Cerchia Esterna |
| Corridoio 8 | Montegani - San Gottardo - Ticinese Gobba |

PUMS PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano Comune di Milano

# Lo spazio urbano come bene comune

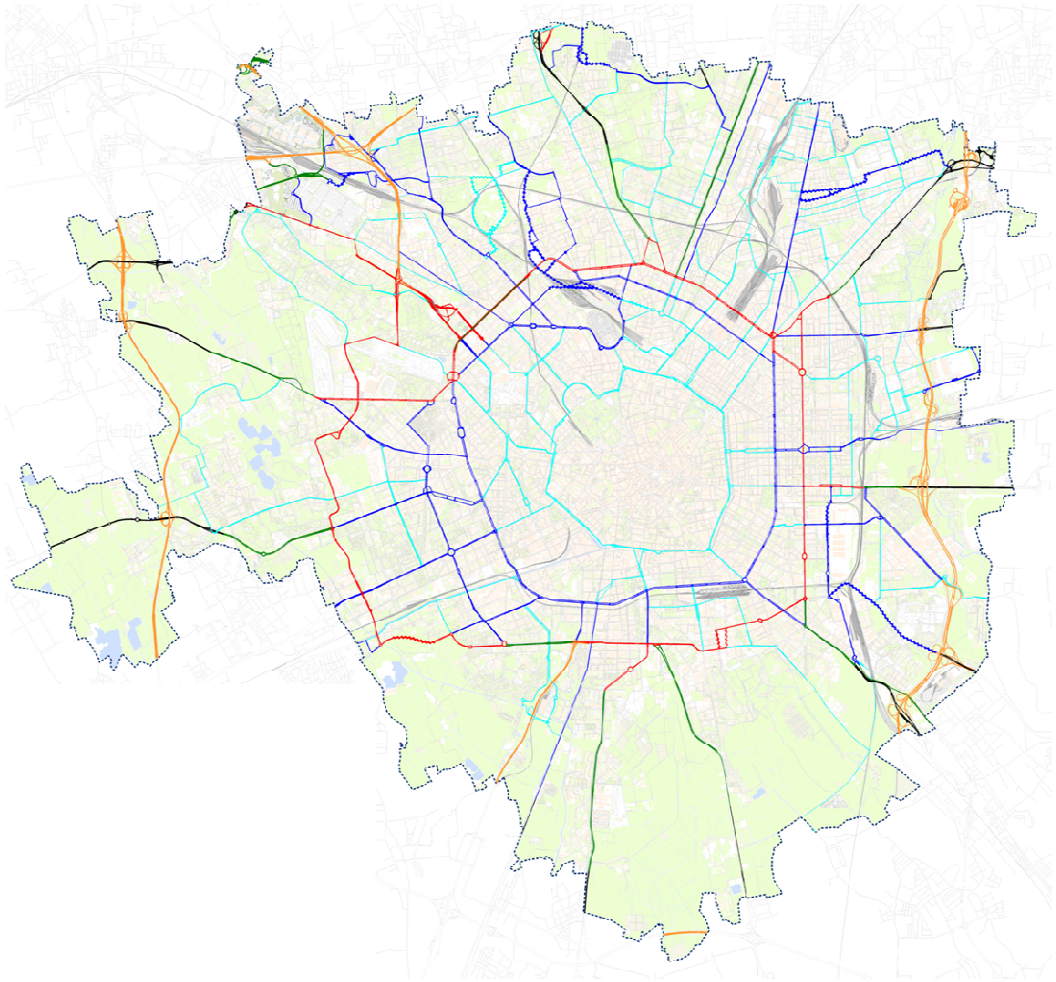



PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano Comune di Milano

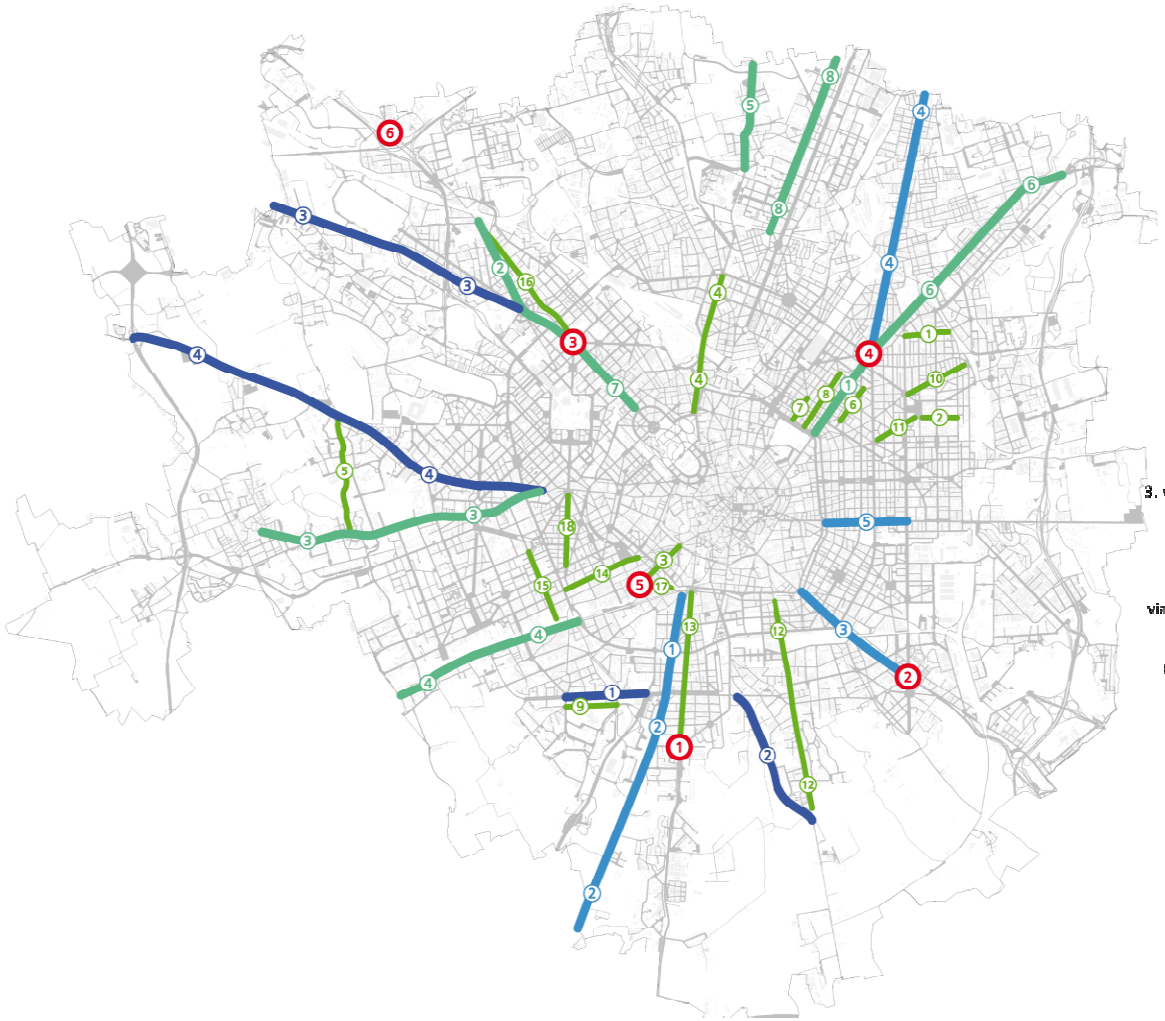
# Classificazione funzionale della rete stradale



**LEGENDA**

- Rete principale - Autostrade
- Rete principale - Strade di scorrimento
- Rete principale - Strade interquartiere
- Rete secondaria - Strade di quartiere
- Rete secondaria - Strade locali interzonali
- Rete extraurbana primaria e secondaria
- Rete principale - Strade di scorrimento di progetto
- Rete principale - Strade interquartiere di progetto
- Rete secondaria - Strade di quartiere di progetto
- Rete secondaria - Strade locali interzonali di progetto
- Rete principale - Strade di scorrimento riqualificazione
- Rete principale - Strade interquartiere riqualificazione
- Rete secondaria - Strade di quartiere riqualificazione
- Rete secondaria - Strade locali interzonali riqualificazione

# Riqualificazione di assi e nodi



**strade principali**

1. viale Famagosta
2. via Ferrari
3. via Gallarate
4. via Novara

**strade di quartiere**

1. via Ascanio Sforza
2. via Chiesa Rossa
3. corso Lodi
4. viale Monza
4. corso XXII Marzo

**strade locali interzonali**

1. corso Buenos Aires
2. viale Espinasse
3. via Forze Armate
4. via Ludovico il Moro
5. via Ornato
6. via Padova
7. corso Sempione
8. via Suzzani

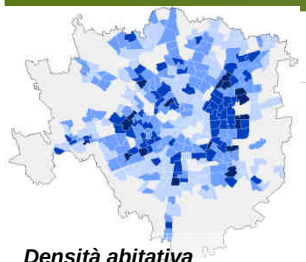
**strade locali**

1. via Casoretto
2. via Celoria
3. via Colombo - corso Genova
4. via Farini
5. via Fratelli Zoia
6. piazzale Lavater - via Morgagni - piazzale Bacone
7. via Lazzaretto
8. via Lecco - via B. Marcello
9. via Ovada
10. via Pacini
11. via Pascoli
12. via Ripamonti
13. corso San Gottardo - via Meda - via Montegani
14. via Solari
15. via Tolstoj
16. via Vaiesina
17. via Vigevano
18. via Washington

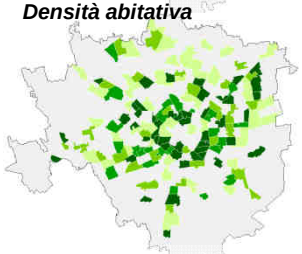
**interventi ai nodi**

1. Abbiategrasso
2. Corvetto
3. Firenze
4. Loreto
5. Stazione Genova
6. Vialba - Roserio

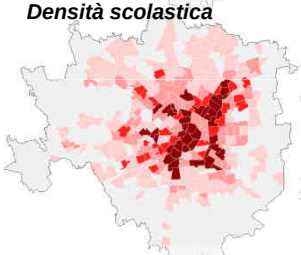
# Città 30 e Zone 30



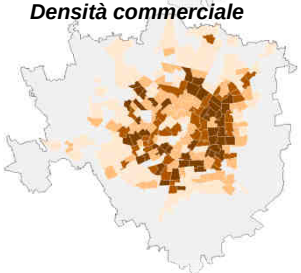
*Densità abitativa*



*Densità scolastica*



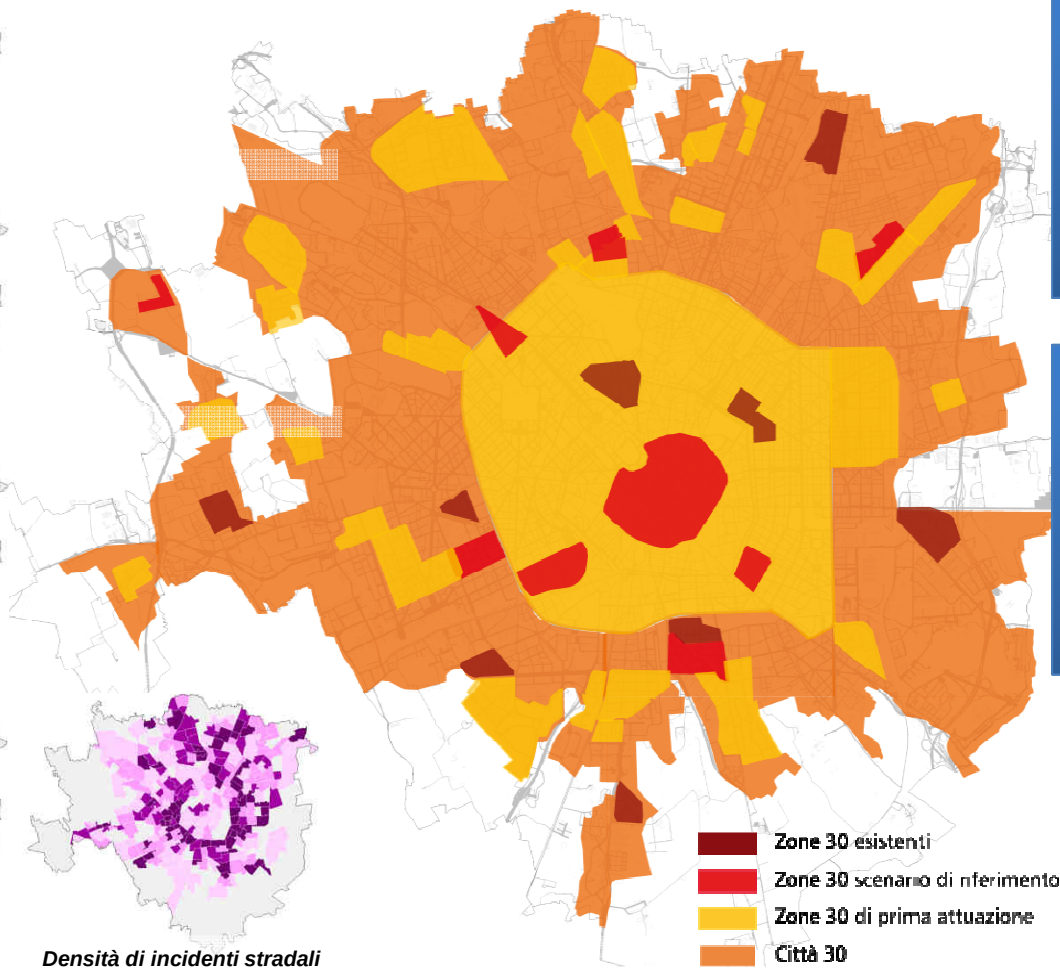
*Densità commerciale*



*Densità di traffico*



*Densità di incidenti stradali*




**Città 30**: ambito entro il quale è praticabile l'adozione diffusa del limite di velocità a 30 km/h. Il limite di velocità può essere esteso a tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione e del trasporto pubblico

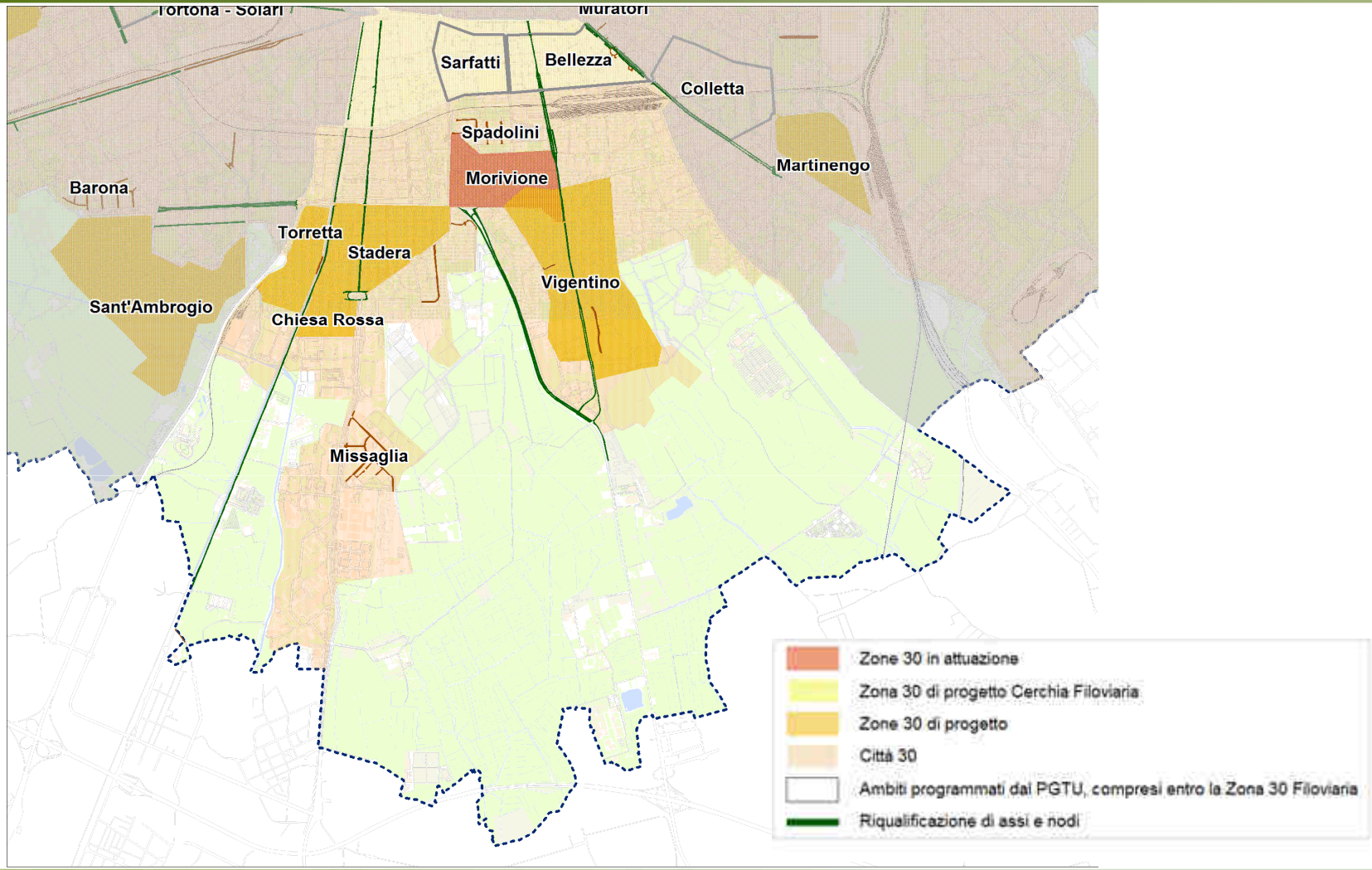
**Zona30**: le strade con funzione prevalentemente residenziale sono interessate da interventi a favore della riduzione del traffico, della riduzione delle velocità e da interventi di riuso e funzionalizzazione degli spazi a favore dell'uso pedonale e ciclistico

PUMS PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO

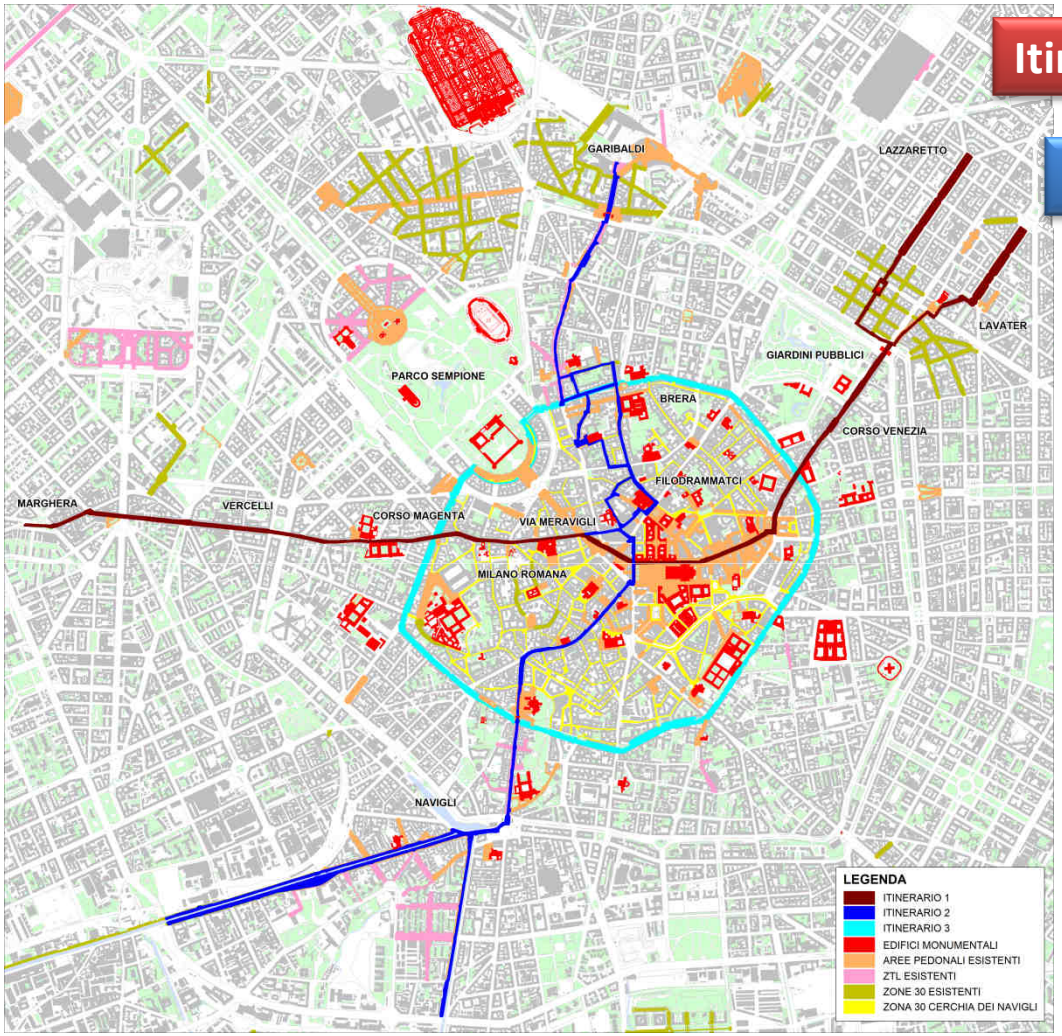
AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano Comune di Milano

# Moderazione del traffico Zona 5



# Itinerari pedonali

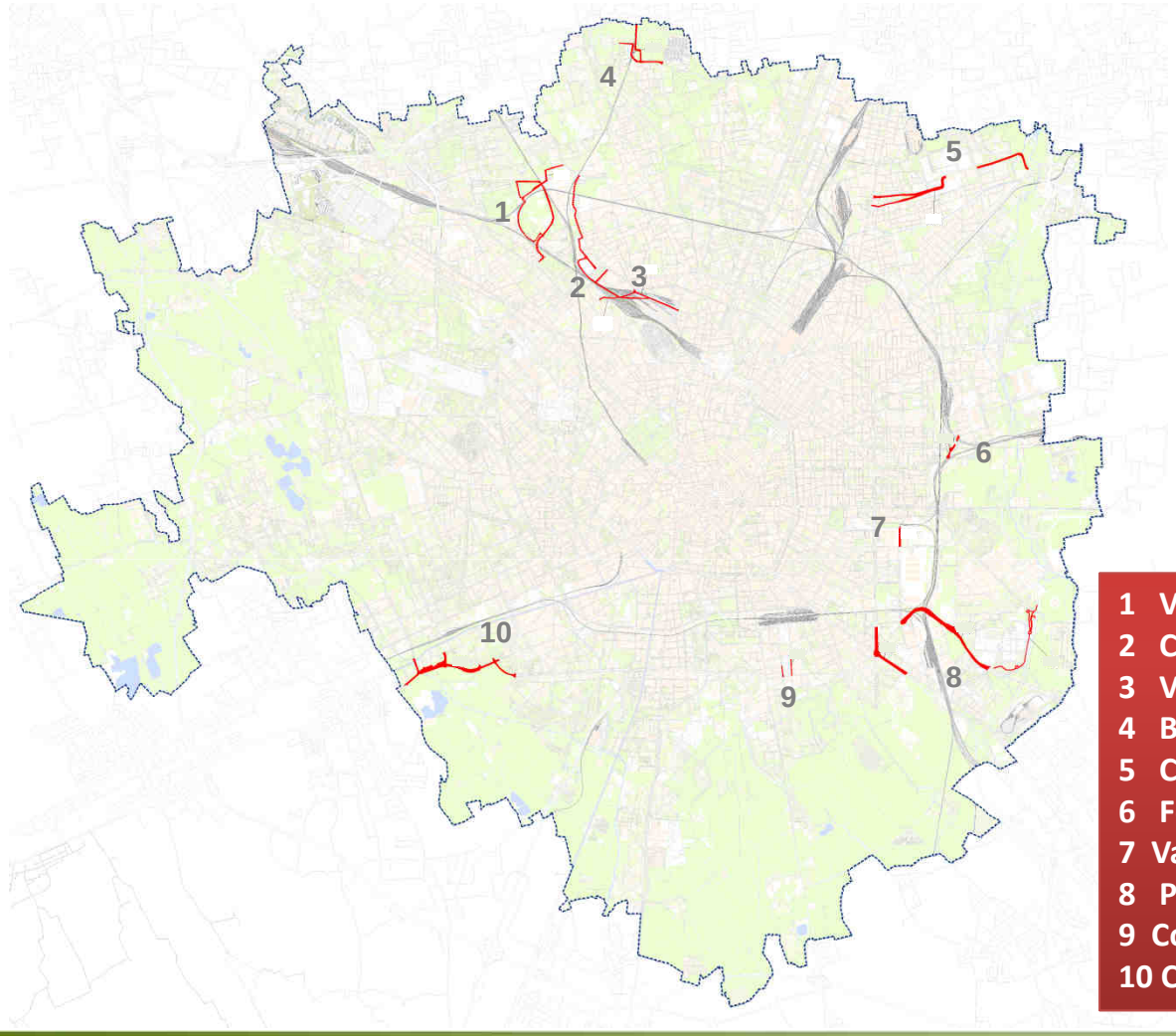



**Itinerario 1 Da Lazzaretto a Corso Vercelli**

**Itinerario 2 Dai Navigli a Porta Garibaldi**

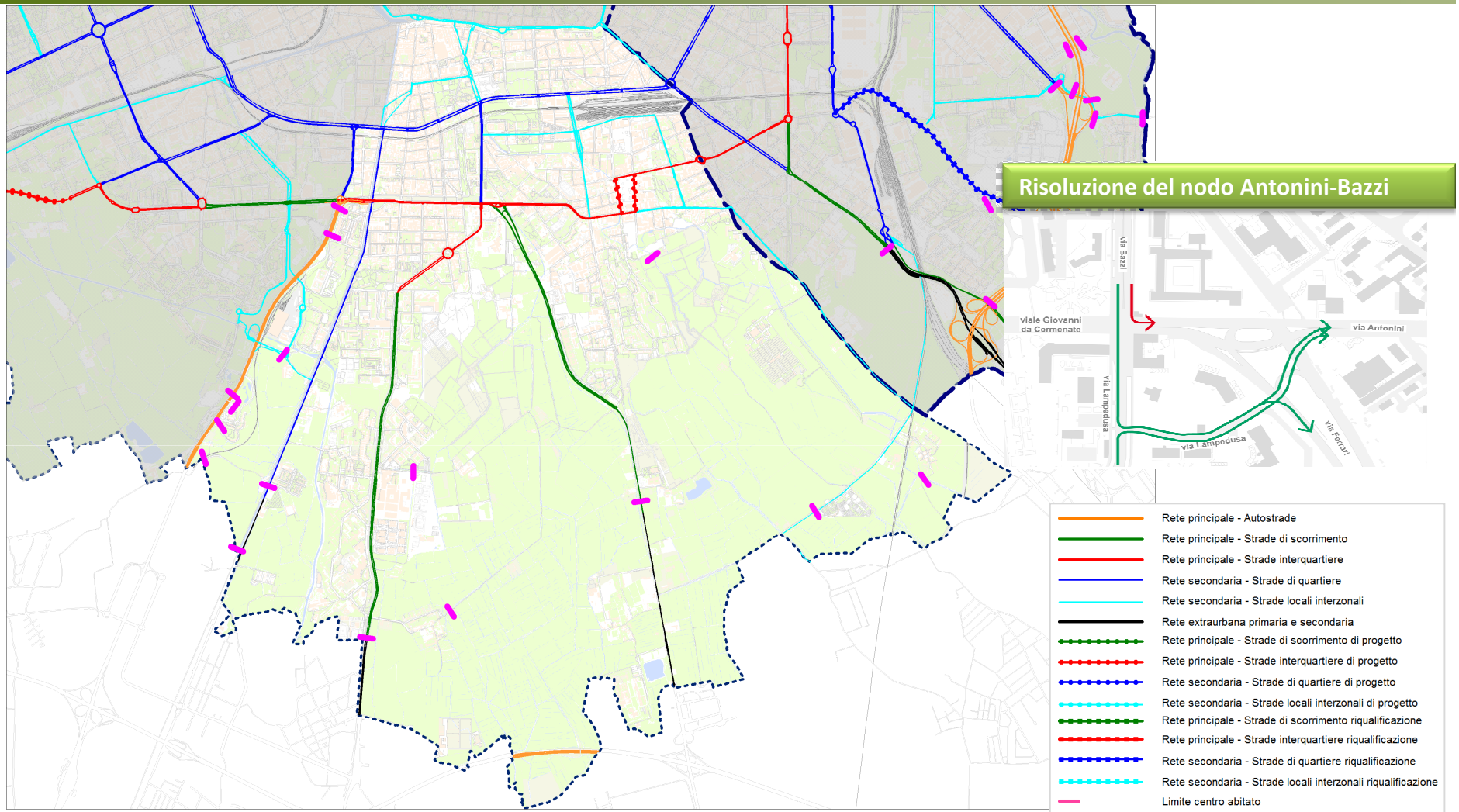
**Itinerario 3 La Cerchia dei Navigli**

# Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria

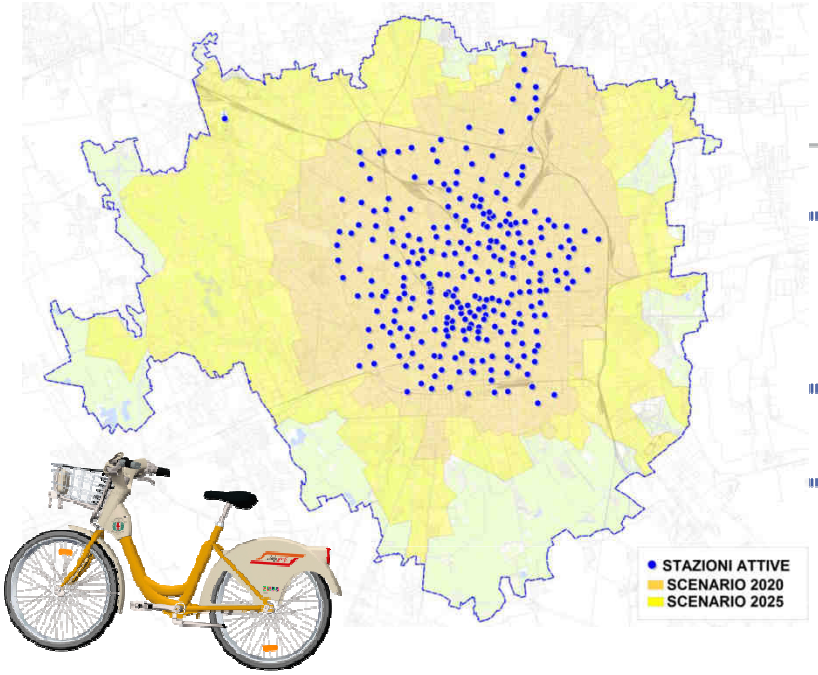


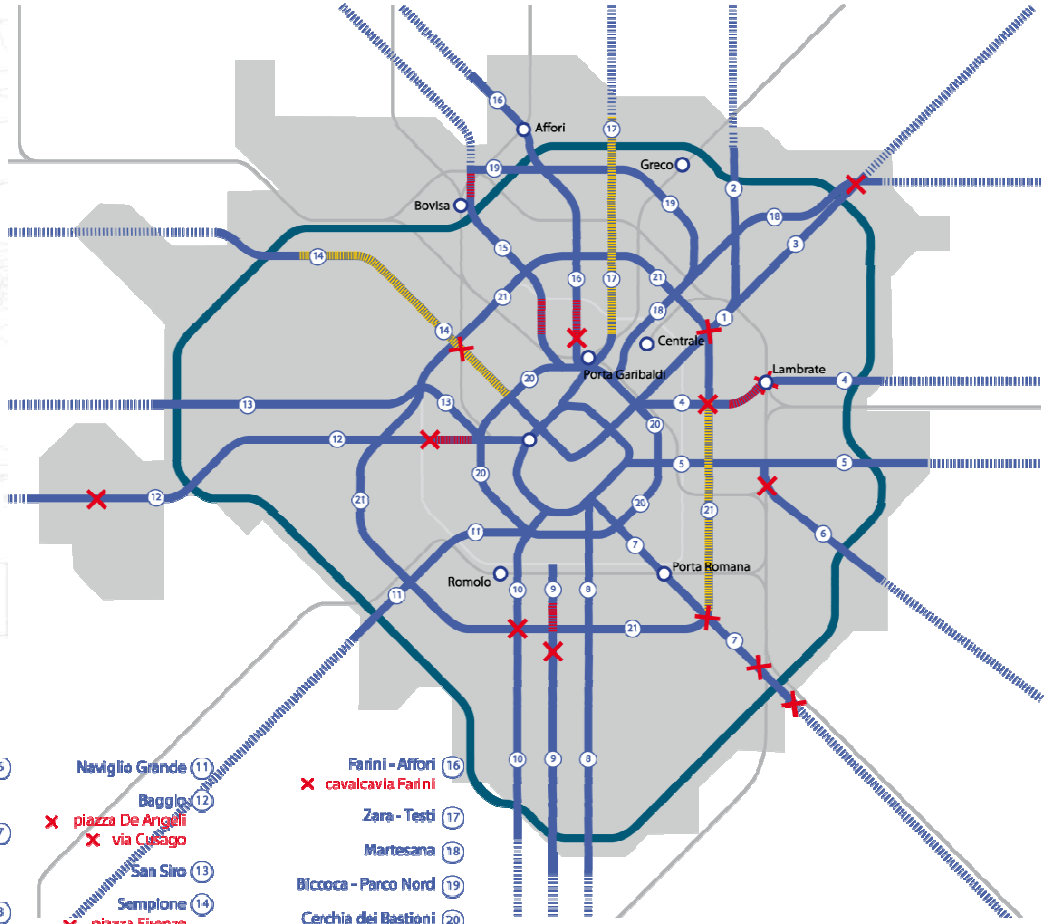

1 Viabilità Bovisa
2 Caracciolo Lancetti
3 Viabilità scalo Farini e variante Bovisasca
4 Bruzzano
5 Collegamento Monza Gobba
6 Fornice Ortica
7 Varsavia Carbonera
8 Porta sud e tratto urbano Paullese
9 Connessione Ortles Antonini
10 Connessione Merula Chiodi

# Rete stradale Zona 5



# Reti per la mobilità ciclistica




**Ciclabilità nell'area urbana** scenario di piano

- Telaio portante
- Itinerari metropolitani
- Velostazioni

Interventi

- Interventi su nodi
- Interventi su assi Moderazione traffico
- Interventi su assi Interventi nei controviali

Porta Venezia - Buenos Aires (1)
- piazzale Loreto

Monza (2)

Palmanova (3)
- Cascina Gobba

Lambrate (4)
- piazzale Piola
- attraversamento Lambrate

Risorgimento (5)

Mecenate (6)
- attraversamento Forlanini

Porta Romana - Lodi (7)
- piazzale Corvetto
- Rogoredo FS
- San Donato M3

Ripamonti (8)

Ticinese (9)
- piazza Abbiategrasso

Naviglio Pavese (10)
- attraversamento Tibaldi

Naviglio Grande (11)

Baggio (12)
- piazza De Angeli
- via Cusago

San Siro (13)

Sempione (14)
- piazza Firenze

Bovisa (15)
- scalo Farini

Farini - Affori (16)
- cavalcavia Farini

Zara - Testi (17)

Martesana (18)

Bicocca - Parco Nord (19)

Cerchia dei Bastioni (20)

Cerchia Filoviaria - Esterna (21)

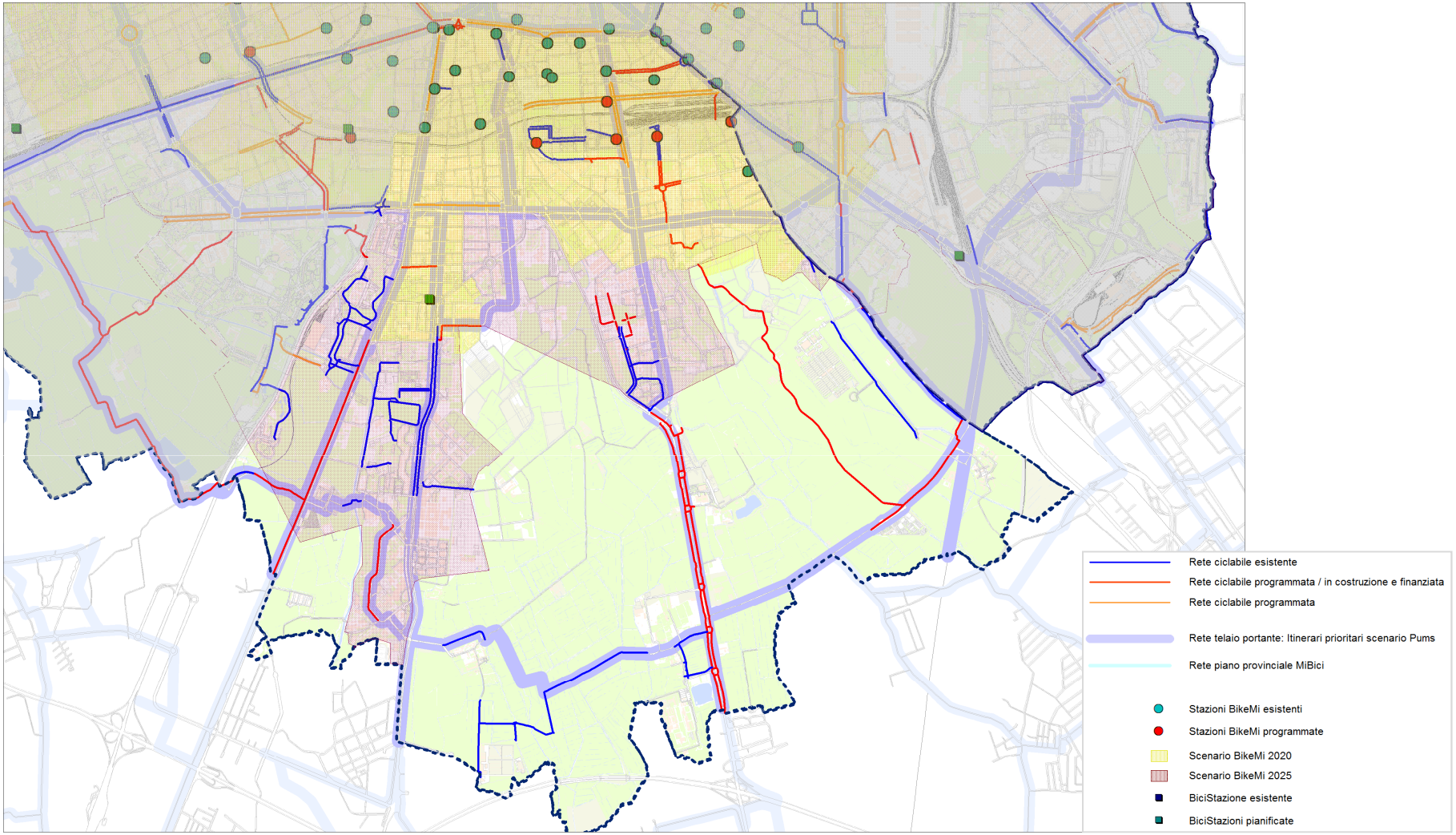
Cintura Verde

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO

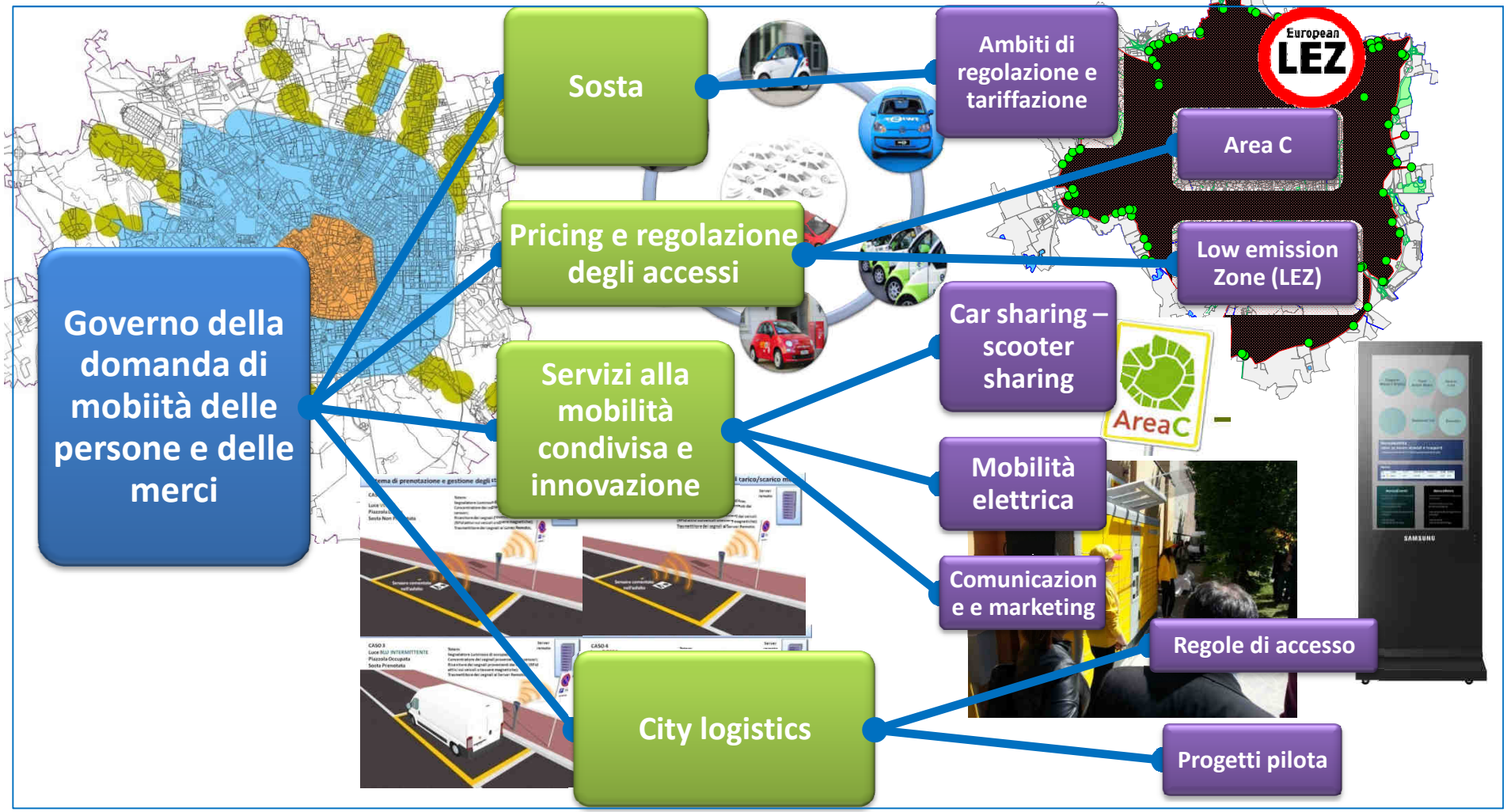
AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Milano Comune di Milano

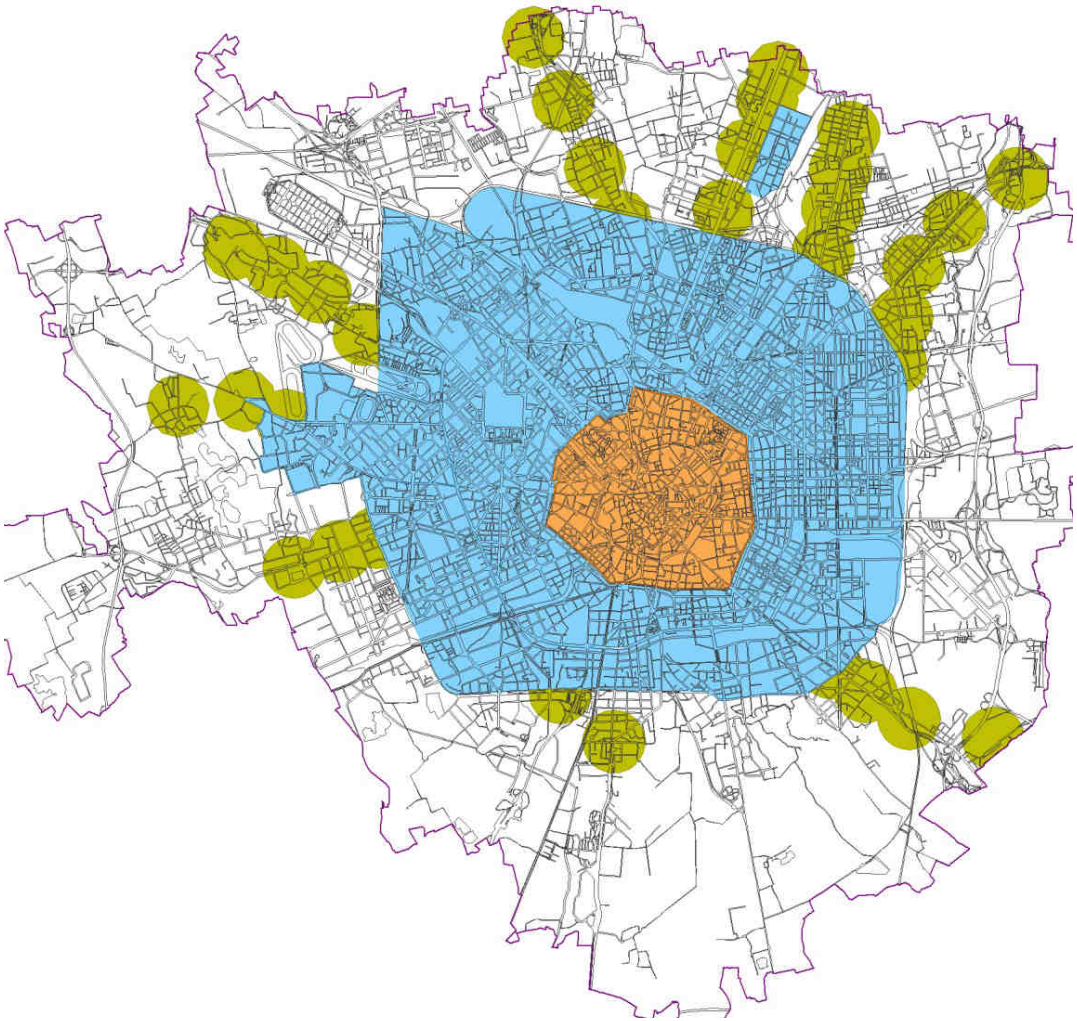
# Mobilità ciclistica Zona 5



# Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci



# Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione

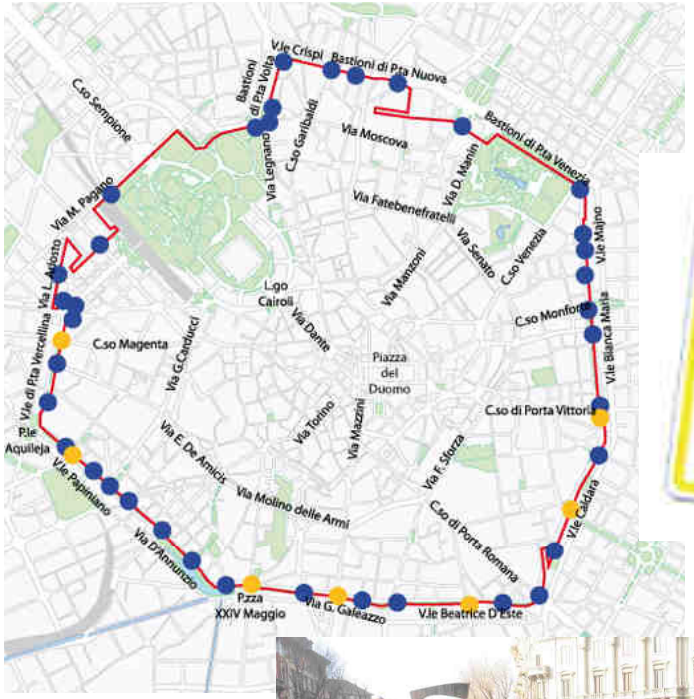


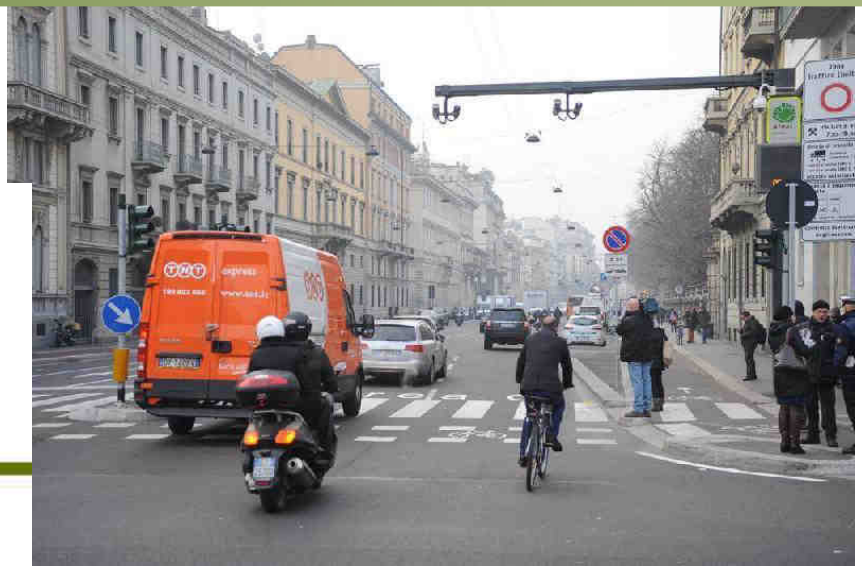
**Cerchia dei Bastioni:**
- alto livello di servizio per operativi;
- rotazione elevata;
- riduzione dell'offerta su strada;
- controllo mobilità moto/ciclomotori

**Cerchia Esterna:**
- eliminazione della sosta irregolare;
- buon livello di servizio per la sosta a rotazione

**Ambiti oltre la Cerchia Esterna:**
- governo di episodi locali di eccesso di domanda;
- governo della pressione pendolare in diretta prossimità delle fermate del TPL

# Area C





**Lo spostamento dell'attuale cordone della Zona a Traffico Limitato con circolazione sottoposta a tariffazione alla Cerchia filoviaria è individuato come possibile intervento positivo di lungo periodo, ma condizionato al conseguimento di ulteriori miglioramenti dei livelli di accessibilità dell'area e dell'esplicarsi di risultati attesi in termini di riduzione di traffico attraverso l'insieme delle altre azioni di piano individuate.**

# Low Emission Zone (LEZ)

**100 varchi**

**136 km²**

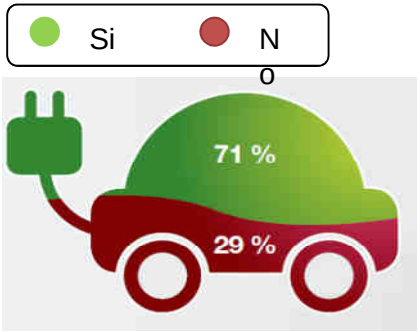
**75% del territorio comunale**

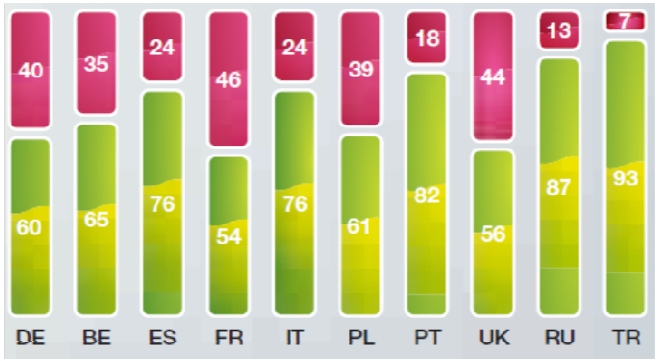
# Car sharing e scooter sharing

**La condivisione dei veicoli può contribuire a:**

- **ridurre il numero di auto in proprietà (e il tasso di occupazione del suolo pubblico per la sosta)**
- **Ampliare l'offerta di servizi**
- **Integrare tra loro i sistemi di trasporto (trasporto pubblico, taxi e bike-sharing)**

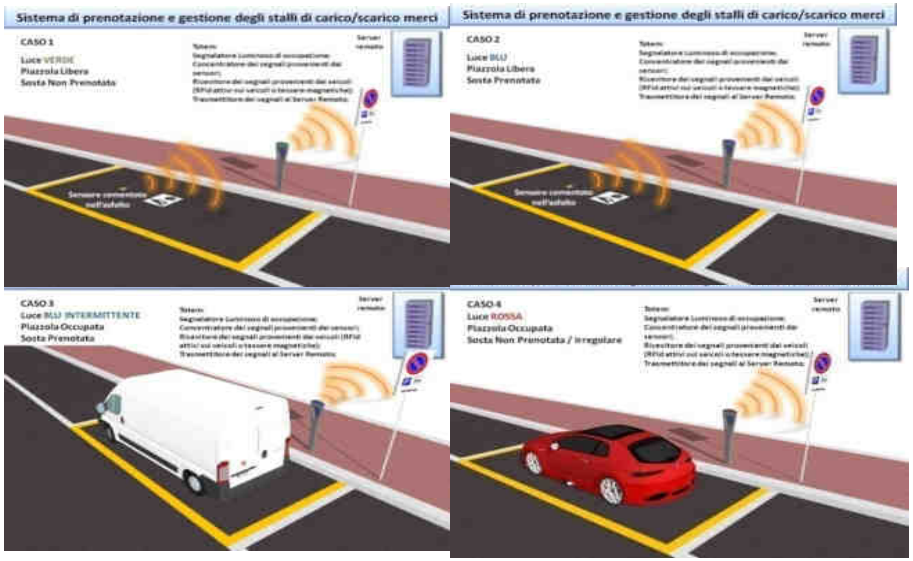
# Mobilità elettrica  e Logistica urbana delle merci




Per consentire uno sviluppo della mobilità elettrica, coerente con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea al 2030, che nell'ambito dei trasporti urbani prevede di dimezzare entro il 2030 l'uso delle autovetture alimentate con carburanti tradizionali e l'eliminazione entro il 2050, si stima un fabbisogno di veicoli elettrici/ibridi per la città al 2020 pari a 150.000 unità .

L'Amministrazione ha assunto la posizione di soggetto  regolatore  per le azioni da sviluppare nel campo della riorganizzazione e la gestione della logistica urbana delle merci.



# I costi del piano

## (conto capitale e conto esercizio, di cui una parte a carico di fondi EU/nazionali, regionali)

| Ambito di intervento articolato per Classe di azione | Costo di investimento per fase attuativa (M€) | | | Totale |
|---|---|---|---|---|
| | 1^ fase | 2^ fase | 3^ fase | |
| **Trasporto pubblico** | **316,47** | **626,87** | **959,57** | **1.902,90** |
| Servizio ferroviario e linee rapide su gomma | 13,00 | 37,00 | 24,00 | 74,00 |
| Linee metropolitane | 54,90 | 363,20 | 700,90 | 1.119,00 |
| Rete tranviaria | 247,07 | 226,67 | 234,67 | 708,40 |
| Terminal linee GT | 1,50 | - | - | 1,50 |
| **Infrastrutture stradali** | **184,14** | **236,38** | **163,03** | **583,55** |
| Rete viaria | 66,25 | 60,75 | - | 127,00 |
| Sosta | 5,00 | 14,60 | 44,40 | 64,00 |
| Zone 30 | 28,20 | 20,80 | 8,00 | 57,00 |
| Ciclabilità | 42,21 | 37,75 | 38,99 | 118,95 |
| Pedonalità | 7,80 | 7,80 | 10,40 | 26,00 |
| Mobilità scolastica | 7,50 | 7,50 | 10,00 | 25,00 |
| Sicurezza e qualità urbana | 27,18 | 87,18 | 51,24 | 165,60 |
| **Smart city, Logistica e Inclusione sociale** | **21,09** | **23,88** | **23,93** | **68,90** |
| Smart city / Logistica | 0,46 | 3,89 | 1,85 | 6,20 |
| Superamento barriere architettoniche | 20,63 | 19,99 | 22,08 | 62,70 |
| **Totale** | **521,69** | **887,13** | **1.146,53** | **2.555,35** |

Valore investimenti in migliaia di Euro. Le fasi di attuazione sono individuate indicativamente, in funzione della fattibilità tecnica degli interventi e dell'efficienza degli stessi evidenziata dall'analisi costi-benefici.

# PRESENTAZIONE OSSERVAZIONI ENTRO 27 APRILE 2015

Contributi e osservazioni sono da trasmettere **congiuntamente** all'Autorità Procedente e all'Autorità Competente per la VAS:

**Per l'Autorità Competente per la VAS**
Protocollo: via Beccaria 19
dal lunedì al venerdì dalle ore 9.00 alle ore 12.00
Mail: MTA.TutelaAcqueTerritorio@comune.milano.it
Fax: 02.884.64590
Referente: Antonella De Martino (tel. 0288454546)

**Per l'Autorità Procedente**
Protocollo: via Beccaria 19
dal lunedì al venerdì dalle ore 9.00 alle ore 12.00
Mail: pianificazionemobilita@cert.comune.milano.it
Fax: 02.884.68335
Referente: Claudia Ceccarelli (tel. 0288467308)

Per consultazione della documentazione: sito web del Comune (*www.comune.milano.it/Pums*) e sito SIVAS di Regione Lombardia (*www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas)*

PUMS PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE MILANO