

# LA SOSTA A MILANO

Arch. Paola Taglietti  
Direttore Area Pianificazione e Programmazione Mobilità  
Direzione Mobilità

ASSEMBLEA DEI CITTADINI SUL CLIMA  
13 Aprile 2024  
Acquario Civico di Milano



## CATEGORIE DI SOSTA

La sosta cittadina è divisa nelle seguenti categorie:

### Sosta su strada



Stalli collocati sulle strade e in aree esterne poste al di fuori della carreggiata.

Possono essere regolamentati o non regolamentati e sono disposti geometricamente in linea, a spina di pesce e a pettine.

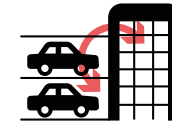
### Sosta in struttura a uso pubblico



Spazi per la sosta in rotazione delimitati da sbarre di accesso che li separano dalla strada.

Possono essere a raso o in fabbricati multipiano sotterranei o costruiti in elevazione.

### Sosta pertinenziale



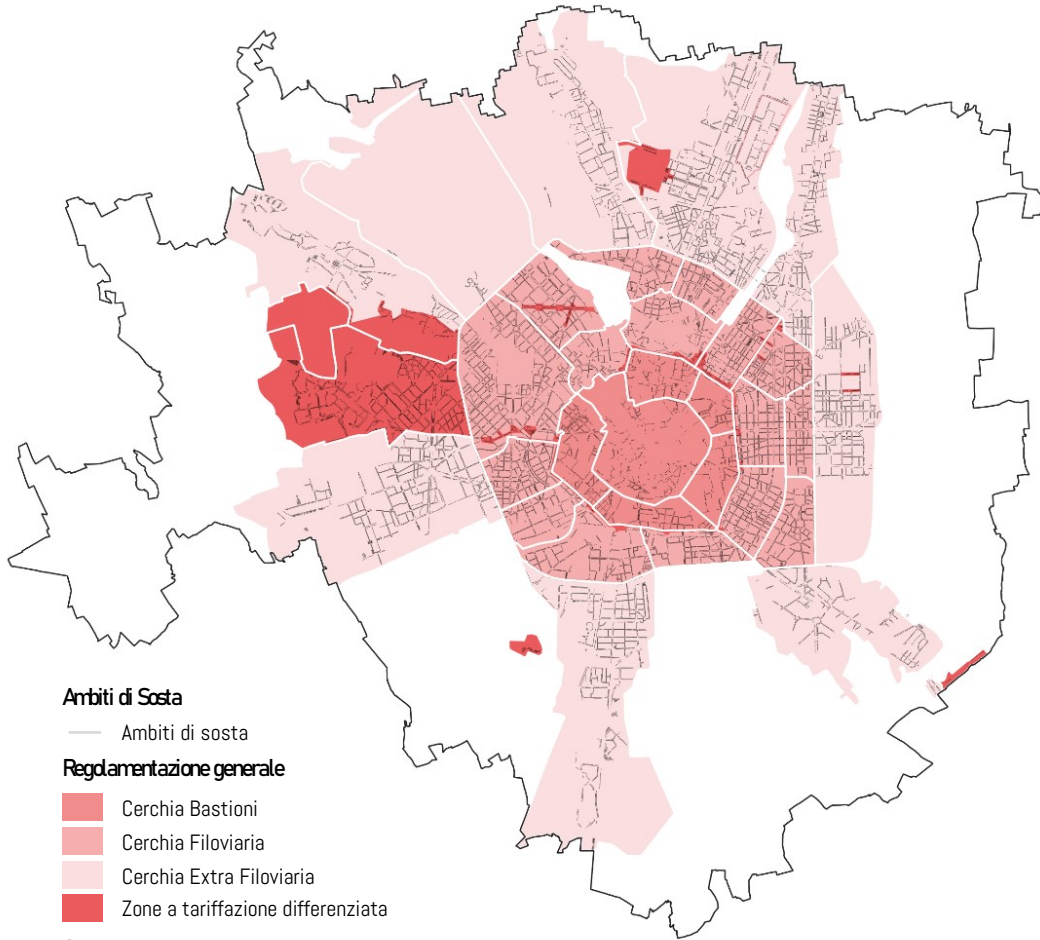
Spazi dedicati alla sosta dei residenti e degli addetti all'interno di attività terziarie, economiche e produttive.

Possono essere a raso all'interno di vie e spazi privati o in strutture multilivello all'interno delle proprietà.



SOSTA  
SU STRADA

## OFFERTA DI SOSTA SU STRADA



### Ambiti di Sosta

— Ambiti di sosta

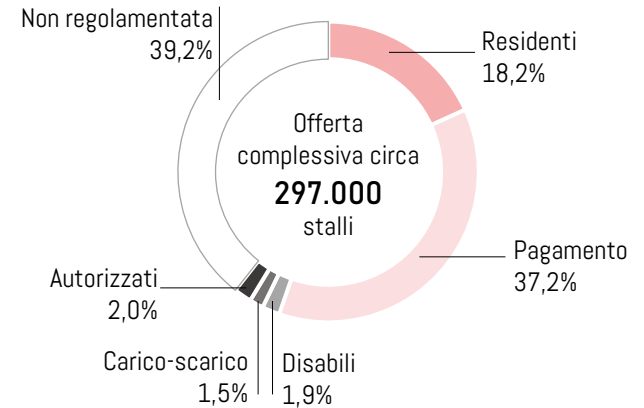
### Regolamentazione generale

- Cerchia Bastioni
- Cerchia Filoviaria
- Cerchia Extra Filoviaria
- Zone a tariffazione differenziata

### Sosta su strada

— Sosta regolamentata

### ▪ Dettaglio della sosta su strada (% dicembre 2023)



### ▪ GESTIONE DELLA SOSTA PAGAMENTO

La gestione della sosta è affidata ad ATM. Fanno eccezione alcuni ambiti dove parte della sosta è assegnata a gestori terzi, come ad esempio parte dei quartieri attorno all'Università Bicocca e alcune vie nei pressi del parcheggio di interscambio di San Donato M3.



## ▪ ZPRU

Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica, aree all'interno delle quali sussistono caratteristiche territoriali uniformi e peculiari condizioni di traffico. Sono ambiti previsti dal Codice della Strada all'interno dei quali viene riconosciuto lo spazio pubblico come risorsa limitata e, di conseguenza, da tutelare. All'interno di queste Zone è possibile regolamentare e tariffare la sosta.

## ▪ AMBITI DI SOSTA

All'interno delle ZPRU il territorio viene suddiviso in sotto-aree all'interno delle quali vige una medesima regolamentazione e tariffazione. Queste zone prendono il nome di Ambiti e sono ordinati numericamente. All'interno dei diversi Ambiti è consentita, anche se con regole differenti, la sosta dei residenti di quell'area.

## ▪ CERCHIE

Raggruppamenti di Ambiti di sosta all'interno dei quali la regolamentazione e la tariffazione risultano essere omogenee. La più centrale che raggruppa le aree del centro storico prende il nome di "Cerchia dei Bastioni", quella intermedia compresa tra i Bastioni e la Circonvallazione filoviaria prende il nome di "Cerchia Filoviaria", infine, quella più esterna prende il nome di "Cerchia Extra Filoviaria".

## ▪ ZONE A TARIFFAZIONE DIFFERENZIATA

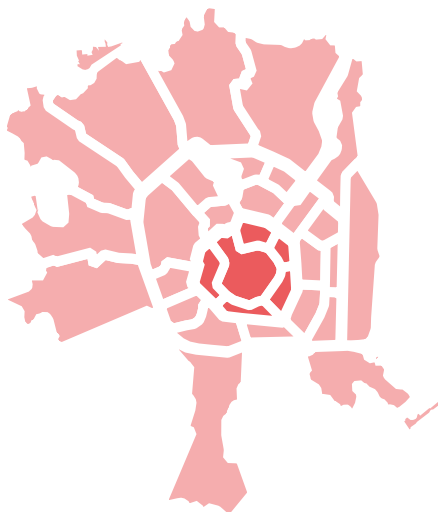
Sono porzioni di territorio con regolamentazione della sosta atipica rispetto al contesto nel quale ricadono. Fanno parte di queste aree, per esempio, gli "ambiti ospedalieri", gli "assi commerciali" e la "Zona San Siro".



SOSTA  
SU STRADA

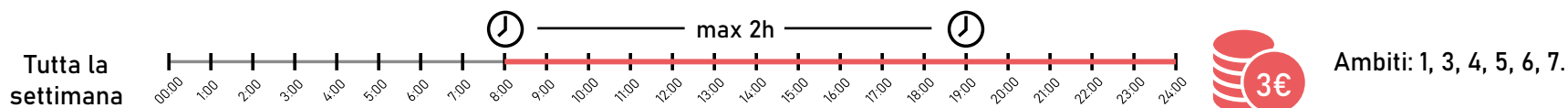
## TARIFFAZIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO

La durata e il costo della sosta decrescono dalle aree del centro verso le periferie nelle tre cerchie. Al di fuori di queste la sosta non è tariffata e, pertanto, l'utenza in rotazione e residenziale può fruirne a titolo gratuito.



### CERCHIA DEI BASTIONI

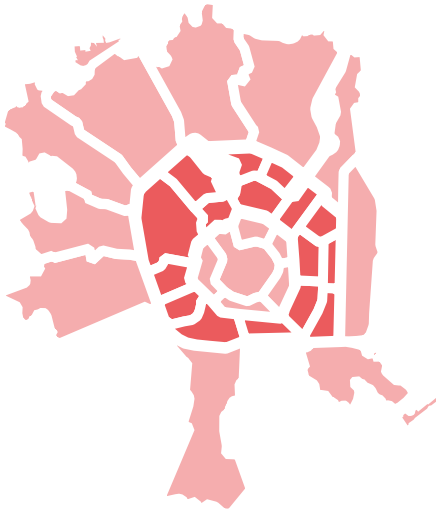
Il pagamento della sosta tariffata è attivo nella fascia 8-24, sia nei giorni feriali che nei festivi. Il costo della singola ora di sosta è pari a 3€ e nella fascia oraria compresa tra le 8 e le 19 i veicoli possono permanere in ogni Ambito per un massimo di 2 ore; tra le ore 19 e le 24, invece, la sosta è tariffata per le sole prime 2 ore sempre al costo di 3€. Sugli stalli dedicati alla sosta in rotazione è possibile la sosta a titolo gratuito dei residenti (o domiciliati) in possesso di un pass autorizzativo solamente tra le ore 19 e le ore 8 del mattino seguente, tuttavia, ad essi sono stati dedicati degli spazi delimitati da strisce di colorazione gialla.





SOSTA  
SU STRADA

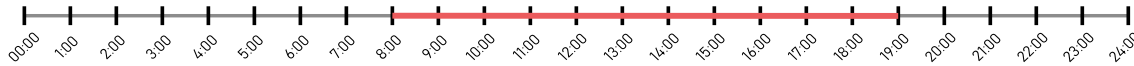
## TARIFFAZIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO



### CERCHIA FILOVIARIA

Il pagamento della sosta è attivo tra le 8 e le 19 nei giorni feriali. Il costo è di 2€ l'ora senza limitazioni temporali. I residenti (o domiciliati) degli Ambiti di questa Cerchia possono sempre sostare gratuitamente negli stalli in rotazione o, in alternativa, qualora la regolamentazione dell'Ambito lo consenta, in spazi a loro dedicati delimitati da strisce di colorazione gialla.

Giorni  
feriali



Ambiti: 2, 9, 10, 11, 12,  
13, 14, 15, 16, 17, 18, 19,  
20, 21, 22, 23.



SOSTA  
SU STRADA

## TARIFFAZIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO



### CERCHIA EXTRA FILOVIARIA

Il pagamento della sosta tariffata è attivo nella fascia 8-19 nei giorni feriali. Il costo è di 1,2€ l'ora senza limitazioni temporali. I residenti (o domiciliati) degli Ambiti di questa Cerchia possono sempre sostare gratuitamente negli stalli in rotazione o, in alternativa, qualora la regolamentazione dell'Ambito lo consenta, in spazi a loro dedicati delimitati da strisce di colorazione gialla.

Giorni  
feriali



Ambiti: 8, 25, 30, 31,  
34, 35, 36, 38, 40, 42,  
43.

\* L'Ambito 38 pur facendo parte di questa cerchia costituisce un'eccezione prendendo la regolamentazione del vicino parcheggio d'interscambio di San Donato M3 e rimane attivo dalle 6 all'una del mattino seguente.

Eccezioni a questa regolamentazione avvengono all'interno delle "zone a tariffazione differenziata", come ad esempio i quartieri attorno allo stadio Meazza e all'Ippodromo dove in caso di evento è attiva una regolamentazione ad hoc, in prossimità di zone ospedaliere o commerciali dove la tariffazione è estesa all'intera settimana e a tutte le categorie di utenze prive di specifiche autorizzazioni.



SOSTA  
SU STRADA

## MODALITA' DI PAGAMENTO DELLA SOSTA

La sosta in rotazione può essere pagata, inserendo durata e targa, tramite:



### Parcometri



### App

- Telepas.
- MooneyGo
- Easypark



### SMS

al numero  
48444



### Abbonamenti

In alternativa, l'utenza ha a disposizione l'acquisto di diverse tipologie di abbonamento mensile, annuale o a scalare, con regole e tariffe differenti in base all'area e all'utenza.

Per i city users sono messi a disposizione anche abbonamenti scontati da utilizzare per la sosta nella Cerchia Extra Filoviaria in concomitanza dell'acquisto di un abbonamento al TPL della medesima durata.

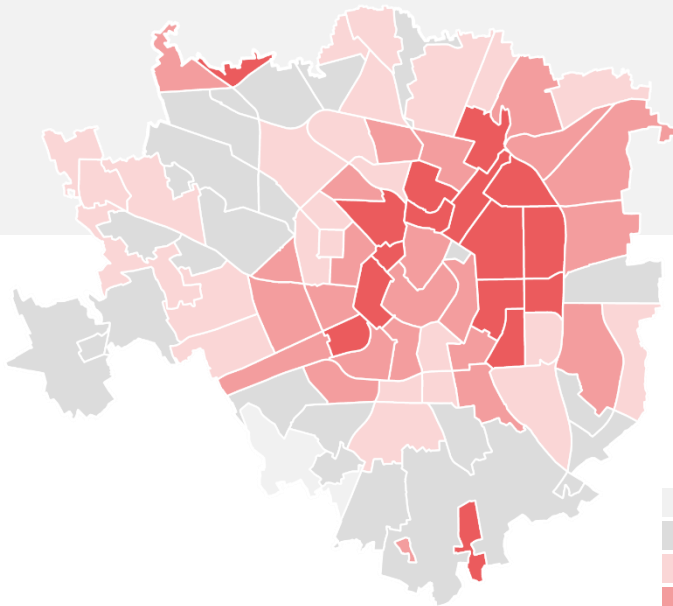




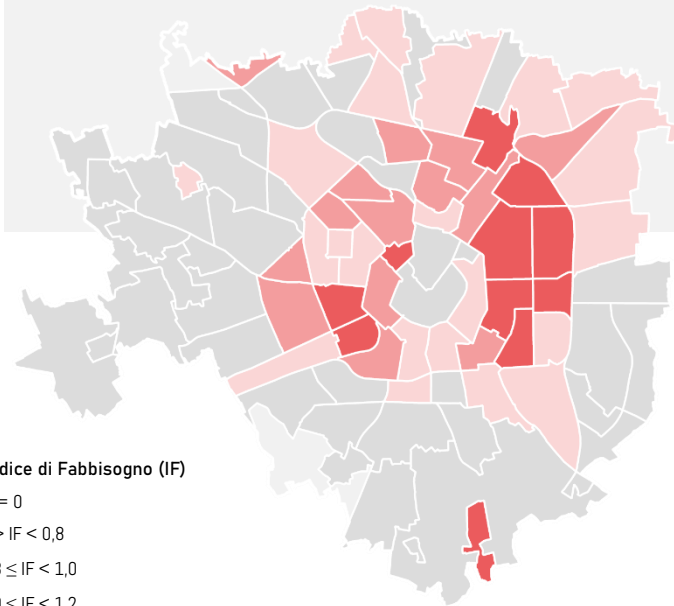
L'Indice di Fabbisogno è l'indicatore che viene usato per valutare lo stato della sosta in strada. E' definito come rapporto tra i veicoli presenti e il numero di posti auto. Si ha criticità quando il valore è superiore a 1.

$$\text{Indice di Fabbisogno (IF)} = \frac{\text{numero veicoli rilevati}}{\text{numero stalli presenti}}$$

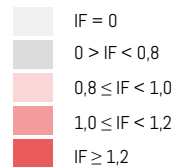
## Domanda giorno



## Domanda notte



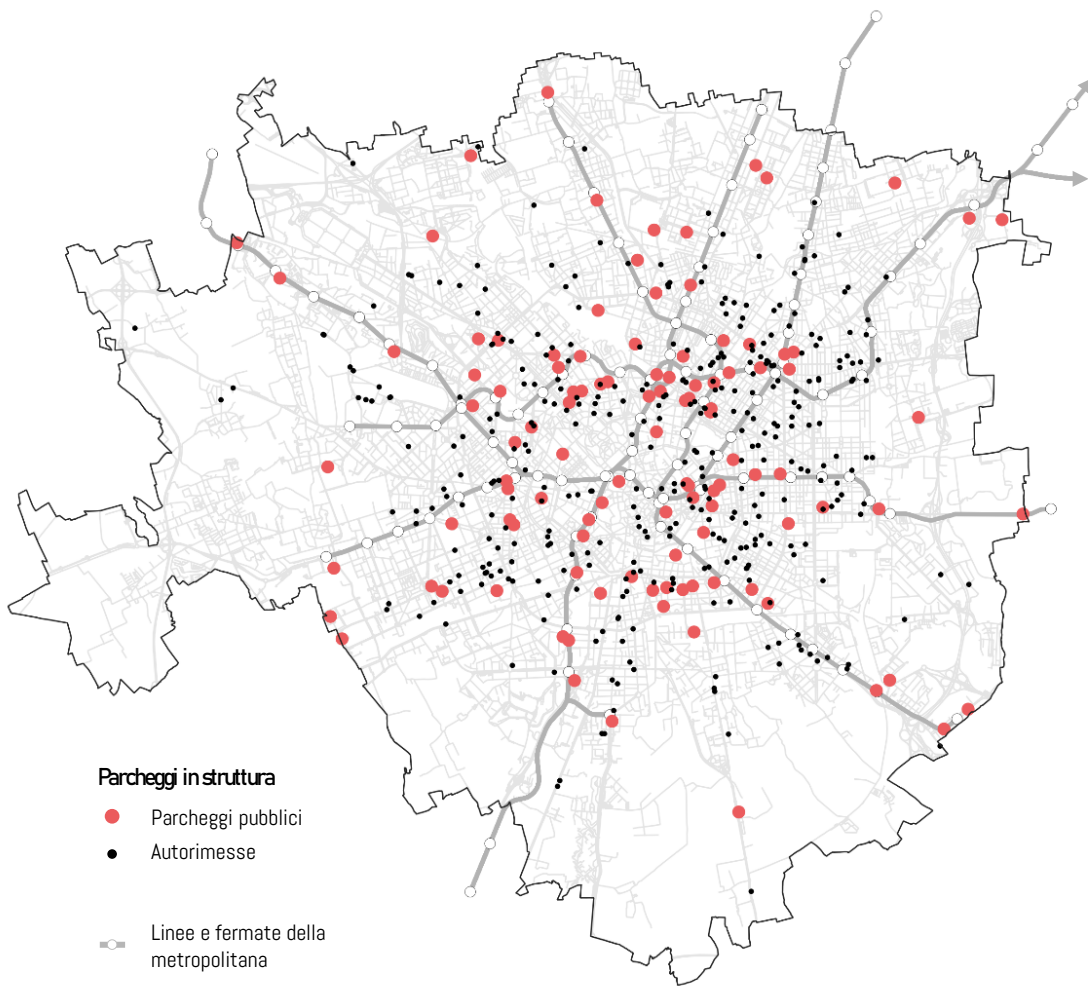
NIL - Indice di Fabbisogno (IF)





SOSTA  
IN STRUTTURA

## OFFERTA DI SOSTA IN STRUTTURE A USO PUBBLICO



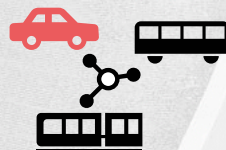
I parcheggi in struttura ad uso pubblico sono quelli destinati ad ospitare sosta in rotazione e possono essere di due tipologie:

**Parcheggi pubblici o privati convenzionati**, forniscono stalli all'utenza a prezzi concordati tra Comune e Gestore, anche in abbonamento. Tra i parcheggi ad uso pubblico ci sono quelli destinati principalmente alla funzione di interscambio modale che sono collocati in prossimità delle linee di forza del Trasporto Pubblico Locale. Le altre strutture sono destinate al sostegno della sosta su strada e collocate più internamente in ambito urbano.

**Autorimesse private**, rappresentano un'attività commerciale autonoma e come tale si autoregolamentano in termini di tariffazione e di messa a disposizione dei posti auto.



Nel Comune di Milano vengono messi a disposizione circa 39.000 posti auto ad uso pubblico e altrettanti posti auto nelle autorimesse private (dato stimato da fonte Commercio del Comune di Milano). Parte della quota a uso pubblico è collocata in strutture poste anche fuori dal comune (Es. Cologno e Gessate).



Dedicati all'interscambio sono circa 14.000 posti auto collocati al cordone in prossimità delle rete autostradale o al limite dell'urbanizzato in 18 strutture. Ulteriori 1.500 posti auto sostengono l'interscambio con il trasporto pubblico al di fuori dei confini comunali.

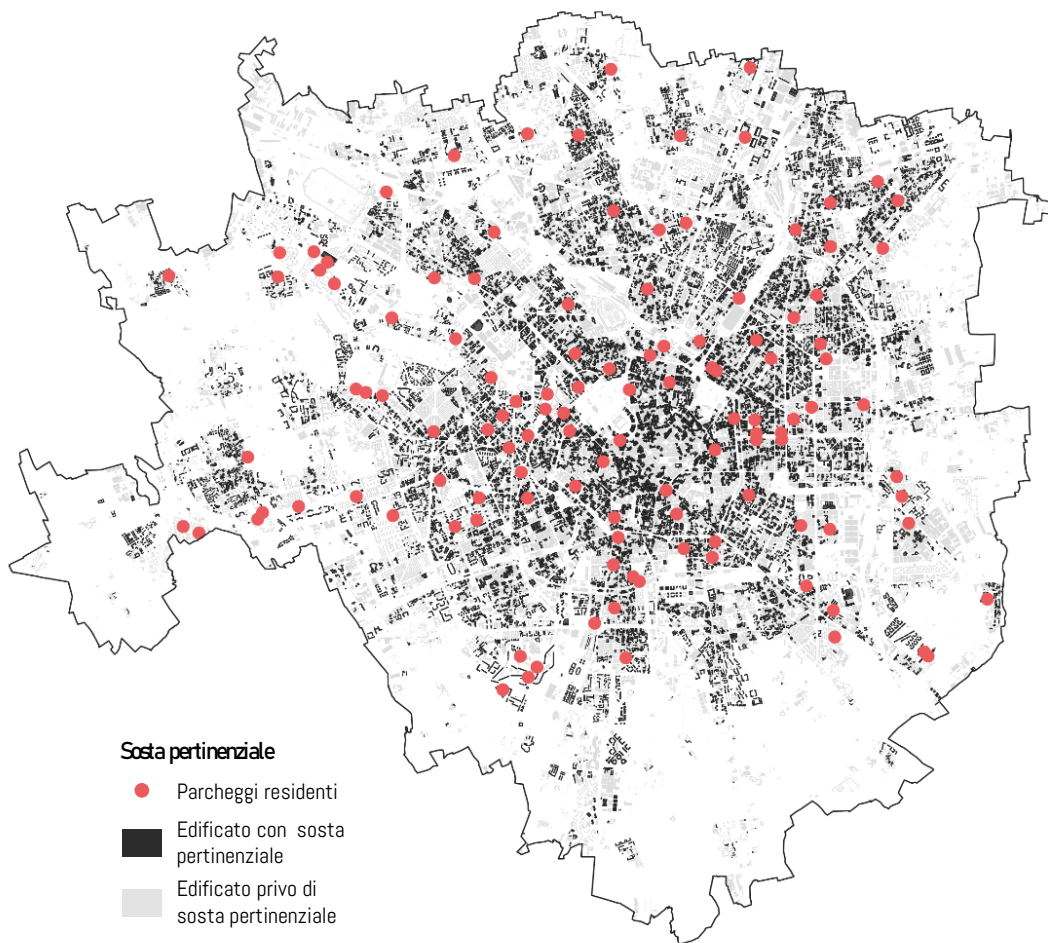


All'interno del contesto urbano ulteriori 23.000 posti auto, suddivisi in 76 strutture, sono a supporto dell'offerta di sosta su strada in prossimità delle principali funzioni urbane e delle aree commerciali.



SOSTA  
PERTINENZIALE

## OFFERTA DI SOSTA PERTINENZIALE



La sosta pertinenziale è quella dedicata ai residenti e agli addetti che operano nelle attività produttive del territorio. Sono spazi per la sosta collocati in aree private a raso o all'interno di strutture. Fanno parte di questa categoria anche i parcheggi residenziali in struttura realizzati tramite bando dal Comune di Milano e ceduti a prezzi calmierati ai cittadini dei diversi quartieri.

Fanno parte di questo patrimonio 5.800.000 mq (valore calcolato da catasto C06 considerando valori superiore ai 12,5 mq – superficie minima di un posto auto a pettine) di cui oltre 29.000 posti auto all'interno di parcheggi residenziali realizzati dal Comune.



Il tema della sosta è affrontato nei tre principali piani di indirizzo e pianificazione a livello urbano. Ad ognuno di questi è assegnato il compito di declinare il tema della sosta nei differenti aspetti:

### ▪ PGT \_ Piano di Governo del Territorio

Individua le modalità per la determinazione degli indotti attesi in relazione alle trasformazioni edilizie e urbane previste e detta regole per il reperimento delle quote di spazio necessario ad ospitare la sosta pertinenziale.

### ▪ PUMS \_ Piano Urbano Mobilità Sostenibile

Detta gli indirizzi strategici per la pianificazione e la progettazione della mobilità cittadina. Per quanto riguarda il tema della sosta prevede come strategie principali:

- l'allontanamento della sosta dalla viabilità principale e da quella interessata dal passaggio delle reti prioritarie del TPL e della ciclabilità;
- la riduzione dell'offerta di sosta su strada in relazione alla diminuzione del tasso di motorizzazione cittadino e al livello di fabbisogno dei quartieri;
- la rimozione dei veicoli in sosta irregolare dalla strada, dai marciapiedi e dai parterre alberati; la revisione delle dimensioni degli Ambiti di sosta e della loro regolamentazione, riducendo la sosta per residenti alle vie più delicate dal punto di vista della conflittualità tra la domanda in rotazione e quella residenziale;
- l'introduzione progressiva di un pass a pagamento per la sosta dei residenti a partire dalla seconda autovettura;
- la realizzazione di sosta in struttura per i soli residenti e per la rotazione soltanto nelle aree urbane esterne alla Filoviaria;
- la ricerca di soluzioni per il tema dell'interscambio al di fuori dei confini comunali.

### ▪ PAC \_ Piano Aria Clima

Prevede la riduzione delle superfici a raso di sosta incentivando la realizzazione di parcheggi in struttura, interrati o in elevazione, e la depavimentazione parziale e l'ombreggiatura per tutti i rimanenti, al fine di ridurre l'impatto definito come "isola di calore" e aumentare la permeabilità del suolo. Infine, ambisce alla riduzione delle emissioni attraverso la riduzione del parco vetture circolante e incentiva il recupero di parterre e marciapiedi alberati attualmente occupati da domanda di sosta irregolare.



**Aggiornamento** dei principali strumenti di regolamentazione e programmazione della mobilità e di conseguenza anche della sosta, in particolar modo:

### ▪ PGT \_ Piano di Governo del Territorio

Determinerà le regole relative allo sviluppo urbano e, dunque, del traffico e della sosta indotta; dettaglierà i criteri per la realizzazione della sosta pertinenziale in coerenza con quanto previsto dalla legge Tognoli (122/89).

### ▪ PGTU \_ Piano Generale de Traffico Urbano

Dovrà dare attuazione alle direttive del PUMS e del PAC oltre ad aggiornare le strategie connesse alla mobilità. In particolar modo contribuirà al governo della domanda di sosta con l'obiettivo di restituire alla città spazi di suolo pubblico oggi occupati in maniera irregolare dai veicoli in sosta, indirizzando questa quota di domanda verso spazi più idonei o verso parcheggi in struttura. Queste aree potranno quindi essere restituite come spazi pedonali e aree utili per la realizzazione di percorsi ciclabili o di preferenziamento del trasporto pubblico.

Inoltre, individuerà strategie utili a implementare l'utilizzo efficiente dei parcheggi d'interscambio e di corrispondenza e, in generale, a semplificare le operazioni connesse alla sosta e i rapporti tra utenza e Amministrazione.

### ▪ PUP \_ Programma Urbano Parcheggi

Detterà la programmazione della sosta in struttura per gli anni a venire.



SOSTA  
SU STRADA

## COSA STA FACENDO IL COMUNE



Completata l'estensione dei giorni e degli orari di tariffazione negli Ambiti della Cerchia Extra Filoviaria. Modificata la regolamentazione e la durata della sosta in rotazione all'interno dei Bastioni.



Completamento della tracciatura della sosta "blu" (a rotazione) negli Ambiti della Cerchia Extra Filoviaria.



Estensione delle ZPRU nell'intorno dei percorsi delle linee metropolitane M4 e M2, in particolar modo nei quartieri Mecenate, Giambellino e lungo via Palmanova.



Analisi preliminari lungo il previsto tracciato delle future linee e stazioni della metropolitana.

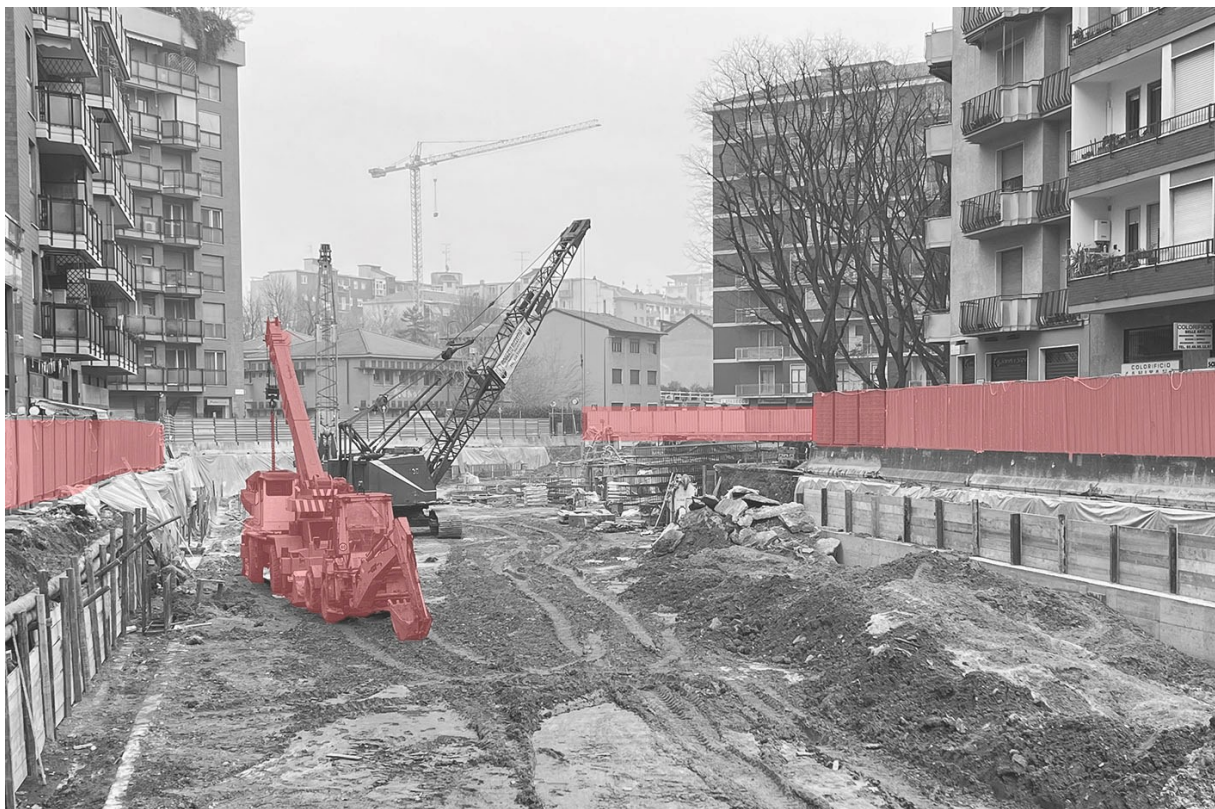


Implementazione degli stalli per la sosta e la ricarica dei veicoli elettrici, per i veicoli in sharing, e nuove categorie di sosta.



SOSTA  
IN STRUTTURA

## COSA STA FACENDO IL COMUNE



Cantiere del parcheggio interrato in Largo Scalabrini a febbraio 2024 \_ Fonte UrbanFile



Conclusione dei cantieri relativi ai progetti per la realizzazione di nuova sosta in struttura in prossimità della stazione ferroviaria di Affori (400 stalli) e dell'area centrale di via Borgogna (325 stalli).



Avviati i lavori per la realizzazione di due strutture multipiano interrato per la sosta dei residenti in Largo Brasilia (462 stalli) e in Largo Scalabrini (318 stalli).



Avvio dei lavori per la realizzazione di un parcheggio di corrispondenza nei pressi del futuro capolinea della linea metropolitana M4 in località San Cristoforo (144 stalli).





SOSTA  
SU STRADA

## COSA STA FACENDO IL COMUNE

Piazza Angilberto



prima



dopo

Piazza Dergano



prima



dopo

Il Comune ha avviato un percorso partecipativo con associazioni, istituti scolastici e cittadini del territorio per individuare spazi occupati in maniera eccessiva e non necessariamente regolare dai veicoli in sosta, con l'obiettivo di restituirli all'uso pubblico.

Da questa esperienza sono nati i progetti delle cosiddette Piazze e Strade Aperte sulle quali si è intervenuti con progetti di urbanistica tattica e successivamente definitivi, trasformando aree spesso occupate dai veicoli in luoghi per la mobilità pedonale e spazi di aggregazione.



SOSTA  
SU STRADA

## COSA STA FACENDO IL COMUNE

Via Giovanni Pacini



**prima**  
Giugno 2019



**dopo**  
Luglio 2022

Ulteriori sperimentazioni e interventi sono stati successivamente introdotti anche per la riqualificazione di alcuni parterre alberati.

A partire dai mesi successivi alla pandemia da Covid-19, spazi per la sosta sono stati convertiti in dehors per consentire l'utilizzo da parte dei locali di ristoro di spazi di somministrazione all'aria aperta. Questa modalità di conversione degli spazi seppur non più strettamente necessaria è comunque proseguita anche negli anni successivi.

Infine, le esigenze di sicurezza connesse alla mobilità pedonale e ciclabile hanno contribuito in molti casi alla modifica strutturale di numerosi marciapiedi, attraverso la realizzazione di spazi più ampi e di "musoni" in prossimità di attraversamenti e incroci, limando ulteriormente l'offerta di sosta presente in strada.



SOSTA  
SU STRADA

## POSSIBILI RISCHI

Via Comacchio in prossimità di Piazza Angilberto



**prima**  
Maggio 2016



**dopo**  
Aprile 2023

Gli interventi messi in campo, mostrati nella slide precedente, sono stati realizzati con tempistiche molto rapide in quanto relativamente semplici e poco onerosi da finalizzare. Tuttavia, in parte dei casi, i veicoli che precedentemente occupavano questi spazi si sono ricollocati nell'immediato intorno.

Le strategie relative alla riduzione della domanda di sosta e alla realizzazione di nuovi spazi utili allo stazionamento dei veicoli, seppur attivate, procedono con tempistiche completamente differenti e soprattutto molto più lente.

Occorre pertanto bilanciare gli interventi sul territorio affinché il gap tra offerta di sosta e domanda di sosta non vada a costituire una criticità difficilmente sanabile.