



Kyoto Club

CleanCities



# Zone a Transizione Limitata

I gap di mobilità sostenibile a

# Milano





# **RAPPORTO ZTL**

## **Zone a Transizione Limitata**

### **Milano**

**Analisi territoriale della mobilità sostenibile per CAP**

Autori

Marco Talluri – Kyoto Club

Claudio Magliulo – Clean Cities Campaign Italia

Antonio Cittadino - Università di Torino

Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - Edizione 2025



# INDICE

<b>Introduzione.....</b>	<b>4</b>
<b>Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile.....</b>	<b>6</b>
<b>Metodologia.....</b>	<b>8</b>
Zonizzazione CAP.....	8
Tematiche trattate e indicatori utilizzati.....	8
Le percorrenze dei veicoli per kmq.....	9
Un indicatore sintetico di mobilità sostenibile.....	10
<b>Milano.....</b>	<b>11</b>
CAP per le principali zone di Milano.....	11
Reddito.....	14
Densità abitativa.....	17
Ciclabilità.....	19
Pedonalità.....	22
Diffusione del trasporto pubblico.....	24
Intensità dell'offerta di trasporto pubblico.....	26
Motorizzazione privata.....	30
Motorizzazione privata più inquinante.....	33
Percorrenze motorizzazione privata.....	35
Mobilità condivisa.....	37
Inquinamento aria.....	39
Indicatore sintetico di Mobilità Sostenibile.....	40
<b>L'espansione online del rapporto.....</b>	<b>44</b>
<b>Le fonti.....</b>	<b>45</b>
Dati di base (popolazione, reddito, territorio).....	45
Mobilità attiva (piste ciclabili e aree pedonali).....	45
Mobilità condivisa.....	45
Mobilità privata (motorizzazione).....	45
Qualità dell'aria.....	45
Trasporto pubblico.....	46
<b>Ringraziamenti.....</b>	<b>47</b>
<b>Appendice statistica: dati.....</b>	<b>48</b>



# Introduzione

di Claudio Magliulo, Coordinatore Clean Cities Campaign

Milano è la città che più di ogni altra in Italia incarna la sfida della transizione ecologica: un motore economico e culturale europeo, ma anche un territorio in cui le disuguaglianze ambientali e sociali si riflettono nello spazio urbano. Questo rapporto, dedicato all'analisi della mobilità sostenibile per zone CAP, permette di leggere in chiave territoriale la questione cruciale della giustizia climatica urbana, ossia di come accessibilità, reddito e qualità ambientale si distribuiscano – o si concentrino.

## **Milano: la transizione in atto, ma non per tutti**

Milano è tra le città europee con il più alto tasso di utilizzo del trasporto pubblico, ma anche una delle più polarizzate.

Nei CAP centrali (20121–20124), dove si concentrano servizi, opportunità e popolazione ad alto reddito, si registrano i valori più bassi di motorizzazione (circa 45 auto ogni 100 abitanti) e la quota più alta di spostamenti sostenibili. L'offerta di TPL è capillare.

Al contrario, nelle aree semicentrali e periferiche (20152, 20158, 20161, 20162), la motorizzazione supera le 65 auto per 100 abitanti, la quota di spostamenti in trasporto pubblico scende e l'uso della bicicletta resta marginale.

Le periferie ovest e nord – in particolare Quarto Oggiaro, Giambellino, Baggio e Corvetto – coincidono con le zone di maggior esposizione ambientale e minor reddito medio, delineando un chiaro gradiente socio-spaziale della sostenibilità.

## **I numeri della mobilità milanese**

Il quadro che emerge dal rapporto è quello di una città che ha già imboccato la transizione, ma che la vive in modo diseguale:

- Motorizzazione media: 51 auto ogni 100 abitanti, contro le 68 di Roma e le 66 della media nazionale;
- Uso del trasporto pubblico: 424 viaggi pro capite l'anno (2024), il doppio rispetto a Roma (00277), ma con una distribuzione fortemente concentrata lungo gli assi M1–M3 e M2–M5;
- Ciclabilità: circa 210 km di percorsi ciclabili, ma discontinuità marcate sia nella cintura ovest e nord, sia attorno alla cerchia filoviaria;
- Qualità dell'aria: nel 2024, secondo ARPA Lombardia, media annua di NO<sub>2</sub> pari a 38 µg/m<sup>3</sup>, con valori superiori ai limiti OMS nelle aree a traffico intenso (viali e tangenziali).

Milano, quindi, è una città che corre verso la neutralità climatica, ma non tutti i quartieri corrono alla stessa velocità.

## **Oltre la “smart city”: la città giusta**

Negli ultimi anni Milano ha investito massicciamente in infrastrutture e innovazione: l'estensione delle linee metropolitane (M4 e M5), l'ampliamento della ZTL “Area B”, la tariffazione dell'accesso (“Area C”), il piano “Strade Aperte”, la rete di ricarica per veicoli elettrici.



Queste misure hanno prodotto risultati concreti: traffico in calo del 9% in dieci anni, aumento della ciclabilità e crescita costante dell'utenza TPL. Tuttavia, la transizione rischia di restare parziale se non affronta la questione della disuguaglianza di accesso alla mobilità sostenibile.

Nei quartieri con reddito medio-basso la combinazione di carenza di alternative, scarsa sicurezza stradale e necessità lavorative porta ancora a una forte dipendenza dall'auto.

Per Kyoto Club e Clean Cities Campaign, la decarbonizzazione deve quindi essere una strategia di riequilibrio:

- portare il TPL rapido e affidabile nei quartieri popolari;
- estendere le reti ciclabili e le Zone 30 in tutta la città;
- rendere accessibili economicamente i servizi di sharing e gli abbonamenti integrati.

### **L'indicatore della giustizia climatica urbana**

L'indicatore sintetico elaborato nel rapporto combina dati su motorizzazione, accessibilità, ciclabilità e densità urbana, fornendo una misura integrata della mobilità sostenibile per ciascun CAP. I punteggi più elevati (oltre 75/100) si registrano nei CAP 20121-20124 e 20133 (Città Studi), mentre valori inferiori a 40 si osservano in 20152, 20158 e 20162.

Questa distanza non è solo statistica, ma politica: mostra come la mobilità sostenibile sia oggi un fattore di disuguaglianza territoriale, e dunque una priorità per la pianificazione.

La "città dei quindici minuti", tanto evocata nel dibattito europeo, in realtà misura l'equità del tempo urbano: il tempo per raggiungere scuola, lavoro, salute, cultura. In molte periferie milanesi, questo tempo è ancora diseguale.

### **Milano come laboratorio nazionale**

Milano ha oggi l'opportunità di diventare un laboratorio europeo della transizione giusta. Le politiche già avviate – dalla M4 alla riforestazione urbana, dal Piano Aria e Clima al potenziamento del TPL metropolitano – possono fare della città un modello, ma solo se orientate anche alla redistribuzione.

Il compito politico, oggi, è chiaro:

- integrare la transizione ecologica con politiche di inclusione e salute;
- garantire che la sostenibilità sia un diritto, non un privilegio;
- usare i dati per costruire consenso e corresponsabilità tra cittadini, istituzioni e imprese.

La Milano che emerge da questo rapporto è una città in movimento verso la giustizia climatica, ma che deve ancora trasformare la propria leadership ambientale in eguaglianza di accesso e qualità della vita per tutti i quartieri.

È da qui che passa il futuro della mobilità urbana italiana.

# Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile

Questo studio costituisce in qualche modo la prosecuzione di un ampio lavoro iniziato nel 2022 con l'analisi e sintesi dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) di sei città: Bologna, Milano, Napoli, Palermo, Roma e Torino e del successivo lavoro di confronto, utilizzando la metodologia DPSIR, dei dati relativi alla mobilità in queste città e negli altri otto comuni capoluogo di città metropolitana. Lavoro che è confluito nell'edizione 2023 del rapporto Mobilitaria, insieme ad una nuova modalità di analisi e rappresentazione di quei dati, sotto forma di "Divario" rispetto a target di mobilità sostenibile e decarbonizzazione indicati per ciascuna componente della mobilità, verso il traguardo del 2030.

Nel 2023, poi, è stata continuata l'analisi e sintesi dei PUMS anche per le altre città metropolitane (Bari, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Reggio Calabria, Venezia) nonché per i quattro comuni (Bergamo, Padova, Parma, Prato) – insieme a Bologna, Firenze, Milano, Roma e Torino – che partecipano alla "Missione: 100 città climaticamente neutre e intelligenti entro il 2030" della Commissione Europea..

Questo impegno è continuato con la pubblicazione nell'agosto 2023 dell'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile, dedicato a queste 18 città italiane, una risorsa a disposizione di amministratori, giornalisti e società civile.

Nelle pagine dell'Osservatorio, oltre ai rapporti sopra citati, sono disponibili oltre 600 grafici - disponibili anche in versione interattiva con la possibilità di scaricare i relativi dati in formato aperto – nei quali sono presentati i principali indici che rappresentano la situazione della mobilità in queste realtà: Mobilità privata, Mobilità attiva, Mobilità condivisa e elettrica, Trasporto pubblico, Ripartizione modale, Previsioni PUMS, Emissioni CO2, Impatto sulla salute, Incidenti stradali, Qualità dell'aria, Traffico.

Gli indici sono presentati in modo comparativo per le 18 città e per ciascuna di esse poi sono evidenziati i trend nel tempo e sono aggiornati tempestivamente, appena le informazioni sono rese disponibili dalle fonti utilizzate.

I dati presentati nei grafici fanno riferimento a fonti ufficiali, in particolare ISTAT, ma anche ISPRA ed EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente). Per alcuni temi specifici sono riportati anche i dati più recenti resi disponibili da fonti attendibili quali l'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility, ISFORT, ecc. ovvero elaborazioni a cura dell'Istituto Inquinamento Atmosferico del CNR (IIA-CNR) sulla qualità dell'aria e di Kyoto Club sui PUMS e sul divario delle città rispetto ad obiettivi di mobilità sostenibile al 2030. Dall'Urban PM2.5 Atlas, Air Quality in European Cities del JRC (Centro di Ricerche Comuni dell'Unione Europea) sono tratte le schede sulla quantificazione delle fonti emissive di PM2,5. Da GO-Mobility i dati relativi all'analisi degli spostamenti delle auto sulla base dei dati delle "scatole nere". Dal Tom Tom Traffic Index relativo alle città europee, i dati relativi ai tempi di spostamento ed alla velocità media che indicano la situazione del traffico cittadino.

Come si può capire, un quadro di riferimento sulla situazione della mobilità di questi 18 comuni che ben difficilmente è possibile trovare altrove.

Al contempo, sempre per le stesse realtà trattati nella parte "statistica" viene effettuato quotidianamente uno screening delle notizie che appaiono sui media e/o diffuse da parte delle realtà

istituzionali e associative, riportando notizie su quanto avviene su questi temi. Nel primo anno di attività sono state pubblicate oltre 1.800 notizie.

Anche in questo caso si tratta di uno spazio informativo che può costituire davvero un riferimento utile per tutti coloro che, a vario titolo, sono interessati a sapere cosa succede nel campo della mobilità urbana in queste grandi e medie città italiane.

Con questo studio andiamo a “leggere” la situazione della mobilità che abbiamo visto a livello comunale, utilizzando sostanzialmente gli stessi indicatori, “scendendo” però ad una dimensione ancora più di dettaglio, quella delle zone CAP per quanto riguarda Milano.

Analoghi studi sono stati realizzati o sono in corso di realizzazione per Bari, Bologna, Firenze, Napoli, Palermo, Roma e Torino. In futuro saranno realizzati anche per le altre città monitorate dall'Osservatorio.

Un tentativo che riteniamo costituisca un interessante approfondimento delle conoscenze su queste tematiche, che potremo in futuro replicare per alcune altre città trattate nell'Osservatorio.



# Metodologia

Essendo l'intento del rapporto quello di analizzare la situazione delle città scendendo ad un livello territoriale maggiormente di dettaglio rispetto all'ambito comunale, è stato necessario individuare una articolazione sub-comunale che potesse avere le caratteristiche di reperibilità, significatività per i fenomeni indagati, coerenza fra le varie realtà e replicabilità per future analisi in altre città.

Trattando questioni legate alla mobilità abbiamo ritenuto di non utilizzare zonizzazione di dimensioni troppo ridotte (come le sezioni di censimento) o come le circoscrizioni comunali, adottate con criteri specifici da parte di ogni Amministrazione comunale.

## Zonizzazione CAP

La scelta è quindi caduta sulle zonizzazioni dei Codici di Avviamento Postale (CAP) adottati con criteri uniformi in tutte le città italiane.

Tutte le grandi e medie città hanno più CAP, che identificano caseggiati, quartieri, aree cittadine, il criterio che sta alla base di queste suddivisioni è principalmente logistico, ma tenendo conto dei dati che genera una singola porzione di territorio, come ad esempio volumi di traffico postale, dovuto ad una maggiore o minore presenza antropica, e, quindi, anche una qualche correlazione con i determinanti di mobilità.

I CAP a livello territoriale hanno subito dei cambiamenti non solo di assegnazione numerica dei nuovi territori creati nel tempo, ad esempio nuove province, ma hanno anche un legame sullo sviluppo o abbandono di aree urbane o periferiche, come succede per le sezioni di censimento e le zone statistiche con finalità e scopi di raccolta dati a livello censuario, e quindi assicurano una significatività che si mantiene anche nel tempo.

## Tematiche trattate e indicatori utilizzati

Così come nei rapporti precedenti (cfr. Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile) di cui questo studio rappresenta la naturale prosecuzione, le tematiche prese in considerazione sono state quelle della mobilità privata, mobilità attiva, trasporto pubblico e mobilità condivisa.

Queste componenti della mobilità sono state analizzate utilizzando opportuni indicatori

- Tasso di motorizzazione
- Composizione del parco veicolare per classe emissiva Euro
- Estensione piste ciclabili
- Estensione aree pedonali
- Diffusione sul territorio (n.fermate) del trasporto pubblico locale
- Intensità (n.corse) del servizio di trasporto pubblico locale
- Utilizzo mezzi messi a disposizione dalla sharing mobility

Al fine di rendere confrontabile la situazione nelle varie zone CAP tutti questi indicatori sono stati rapportati a due dimensioni che in qualche modo "contestualizzano" il dato e cioè l'estensione territoriale della zona CAP (kmq) e la popolazione residente (n. abitanti). Gli indicatori così costruiti hanno carattere in qualche modo "complementare", in quanto vediamo che alcune zone sono estese e hanno pochi abitanti e viceversa altre zone sono di dimensioni più ridotte e con maggior numero di abitanti; naturalmente questo ha riflessi importanti sulla mobilità, sia in termini di domanda che di offerta.

Per evidenziare lo scostamento fra le varie zone cittadine per ogni indicatore è stato calcolato il rapporto fra il dato della singola zona CAP ed il dato medio cittadino.

Sono stati quindi costruiti INDICI SINTETICI normalizzati (0-100) per le principali dimensioni prese in considerazione:

- Ciclabilità
- Pedonalità
- Motorizzazione privata
- Motorizzazione privata più inquinante
- Diffusione del trasporto pubblico
- Intensità del trasporto pubblico
- Mobilità Condivisa

Questi indici sintetici, quindi, evidenziano le zone CAP con una migliore situazione complessiva di ciclabilità, pedonalità, ecc. (=100) e per i valori inferiori a 1 la “distanza” delle altre zone CAP rispetto a questa “eccellenza”.

Al fine di interpretare il significato degli indici così prodotti abbiamo considerato fondamentalmente tre elementi di valutazione per individuare le differenze più significative fra le diverse zone CAP:

- la dimensione centro / periferia, facilmente individuabile rappresentando tutti gli indici elaborati su mappe;
- la densità urbana (abitanti per kmq);
- il reddito medio.

## **Le percorrenze dei veicoli per kmq**

La densità di percorrenze esprime i km complessivi percorsi giornalmente in auto sulla rete stradale di una data area, ottenuti grazie ai dati prodotti dalle scatole nere installate nelle auto.

L'indicatore ha lo scopo di indagare la tendenza nei diversi CAP a produrre traffico.

Per questa ragione, considerando che la distanza media dei viaggi in auto in molti casi è maggiore dell'estensione dei CAP in esame, il dato di ogni CAP è stato ponderato sulla base di quanto accade in un raggio di 2km, in modo da restituire un'informazione più veritiera e rappresentativa del ruolo di quel CAP nella produzione di traffico (es. considerando i viaggi che partono da un CAP ma che producono traffico in quelli limitrofi).

Questo è stato ottenuto da GO-Mobility facendo una media pesata del dato delle percorrenze del CAP in questione con quelle degli eventuali CAP intercettati in un raggio di 2km, rapportato all'area complessiva dei CAP considerati.

## **Un indicatore sintetico di mobilità sostenibile**

Al fine di mettere a disposizione di tutti una valutazione riassuntiva della situazione, ed in particolare dello scostamento esistente fra le varie zone CAP delle singole città prese in esame, abbiamo selezionato dodici indicatori, considerando il loro rapporto con il dato medio cittadino:

- ciclabilità ( $\text{km\_ciclab} / 10000 \text{ abitanti}$ )
- ciclabilità ( $\text{km\_ciclab} / \text{kmq}$ )
- pedonalità ( $\text{mq aree pedonali} / 100 \text{ abitanti}$ )
- pedonalità ( $\text{mq aree pedonali} / \text{kmq}$ )
- motorizzazione privata ( $\text{auto} / 1000 \text{ abitanti}$ )
- motorizzazione privata ( $\text{auto} / \text{kmq}$ )
- motorizzazione privata più inquinante ( $\text{auto} + \text{inquinanti} / 1000 \text{ abitanti}$ )
- motorizzazione privata più inquinante ( $\text{auto} + \text{inquinanti} / \text{kmq}$ )
- diffusione tpl (fermate / 1000 abitanti)

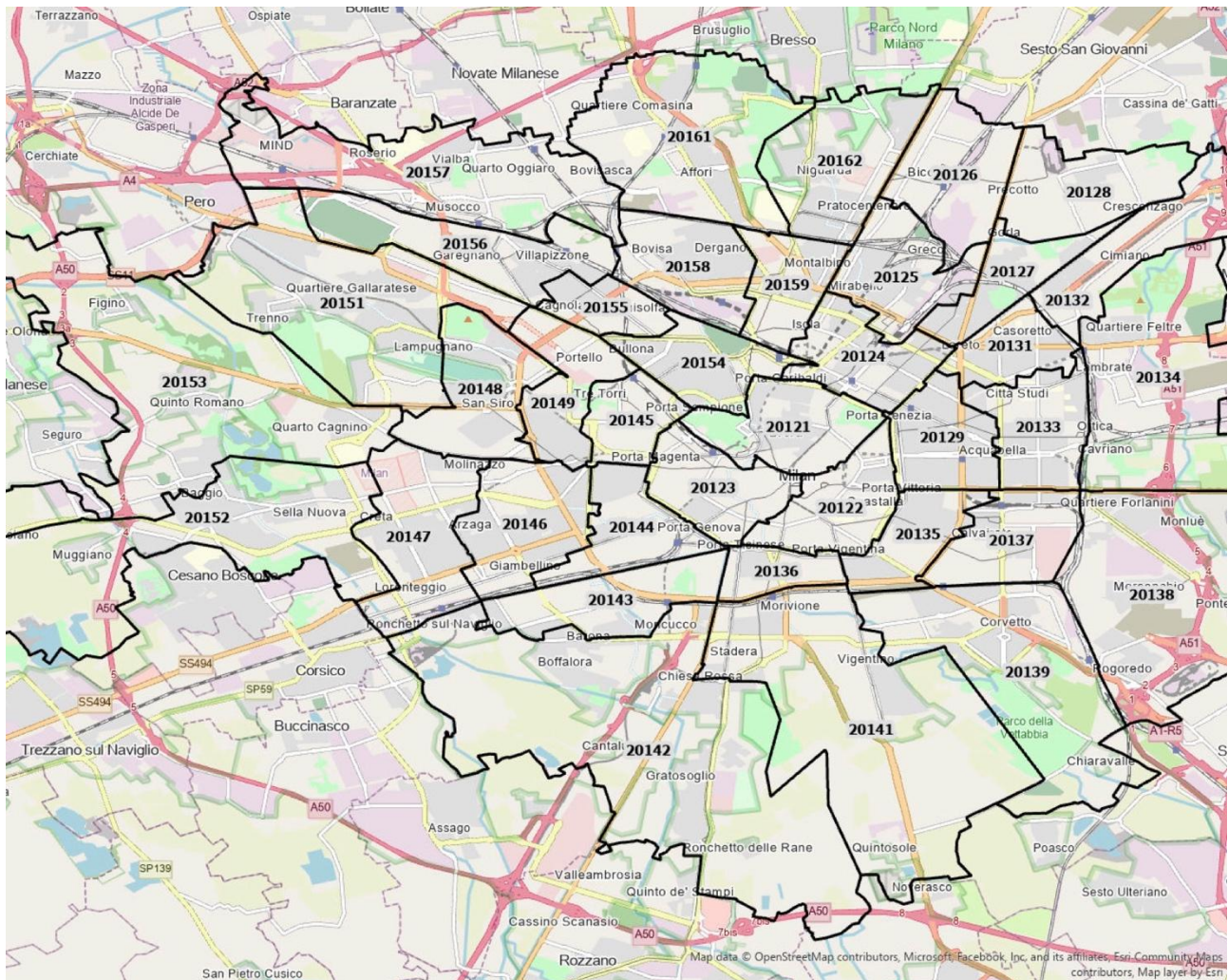
- diffusione tpl (fermate / kmq)
- Intensità tpl (n.corse feriali / 1000 abitanti)
- Intensità tpl (n.corse feriali / kmq)

Successivamente la sommatoria del risultato di ciascun indicatore è stata normalizzata 0-100, producendo un **“Indicatore sintetico di mobilità sostenibile”**.

Proprio in relazione alla denominazione di questo indicatore, gli indici relativi alla motorizzazione privata sono stati considerati come un fattore negativo e quindi con il segno “-” nella sommatoria algebrica operata.

Questo indicatore, quindi, evidenzia le zone CAP con una migliore situazione complessiva di mobilità sostenibile (=100) e per i valori inferiori a 100 la “distanza” delle altre zone CAP rispetto a questa “eccellenza”.

# Milano



## CAP per le principali zone di Milano

**CAP 20121 (Centro Storico - Duomo)** Zona commerciale, con uffici, boutique e attrazioni turistiche come il Duomo. Economia fortemente legata al turismo e al terziario.

**CAP 20122 (Centro Storico - San Babila)** Quartiere commerciale, con negozi e uffici. Area prevalentemente frequentata da professionisti e turisti.

**CAP 20123 (Centro Storico - Sant'Ambrogio)** Area con un mix di residenziale, universitario e turistico.

**CAP 20124 (Stazione Centrale)** Quartiere con un mix di residenziale, commerciale e turistico, con la presenza di hotel e ristoranti.

**CAP 20125 (Greco)** Zona con residenze e alcune attività commerciali.

**CAP 20126 (Bicocca)** Area universitaria e residenziale con complessi moderni e infrastrutture universitarie.

**CAP 20127 (Loreto)** Quartiere con un mix di residenziale e commerciale.



- CAP 20128 (Niguarda)** Zona residenziale con ospedali e parchi.
- CAP 20129 (Porta Venezia)** Quartiere centrale con un mix di residenziale e commerciale. Area con una forte presenza di professionisti e studenti.
- CAP 20131 (Città Studi)** Area universitaria e residenziale, con numerosi studenti e attività accademiche.
- CAP 20132 (Lambrate)** Quartiere con un mix di residenziale e commerciale.
- CAP 20133 (Ortica)** Zona periferica con aree residenziali e alcune attività industriali.
- CAP 20134 (Lambrate)** Quartiere residenziale con aree verdi. Poca presenza turistica.
- CAP 20135 (Porta Romana)** Distretto con villette e appartamenti.. Frequentata da professionisti e abitata prevalentemente da famiglie.
- CAP 20136 (Navigli)** Quartiere vivace e turistico con una forte presenza di ristoranti, bar e attività culturali. Area frequentata da giovani, turisti e residenti.
- CAP 20137 (Tito Livio)** Zona residenziale con pochi negozi e attività commerciali locali.
- CAP 20138 (Corvetto)** Quartiere popolare.
- CAP 20139 (Brenta)** Zona residenziale con un mix di attività commerciali.
- CAP 20141 (Gratosoglio)** Quartiere periferico con edilizia popolare.
- CAP 20142 (Famagosta)** Zona residenziale con complessi abitativi e limitate attività commerciali.
- CAP 20143 (Romolo)** Quartiere residenziale e commerciale con una buona presenza di giovani e studenti.
- CAP 20144 (Solari)** Zona con condomini e numerose attività commerciali, abitata principalmente da professionisti.
- CAP 20145 (Portello)** Area moderna e residenziale con numerosi uffici e attività commerciali.
- CAP 20146 (Lorenteggio)** Quartiere residenziale e commerciale.
- CAP 20147 (Inganni)** Zona residenziale con complessi abitativi moderni.
- CAP 20148 (San Siro)** Quartiere residenziale e sportivo, famoso per lo stadio, con villette e condomini.
- CAP 20149 (CityLife)** Zona moderna e lussuosa con complessi residenziali e commerciali..
- CAP 20151 (Quarto Oggiaro)** Quartiere periferico popolare.
- CAP 20152 (Roserio)** Zona periferica con edilizia popolare.
- CAP 20153 (Baggio)** Quartiere residenziale con villette e condomini popolari.
- CAP 20154 (Sempione)** Zona residenziale e commerciale, con numerosi ristoranti e uffici.
- CAP 20155 (Certosa)** Quartiere con un mix di residenziale e industriale.
- CAP 20156 (Quarto Cagnino)** Zona residenziale con villette, condomini e ampie aree verdi.
- CAP 20157 (Vialba)** Quartiere periferico caratterizzato da complessi residenziali e alcune aree industriali.
- CAP 20158 (Bovisa)** Zona residenziale e universitaria con un mix di complessi abitativi e strutture accademiche. Frequentata da studenti e abitata prevalentemente da famiglie e giovani lavoratori.
- CAP 20159 (Dergano)** Quartiere residenziale con condomini e piccoli negozi locali.
- CAP 20160 (Affori)** Zona residenziale di classe media, con villette e condomini moderni.

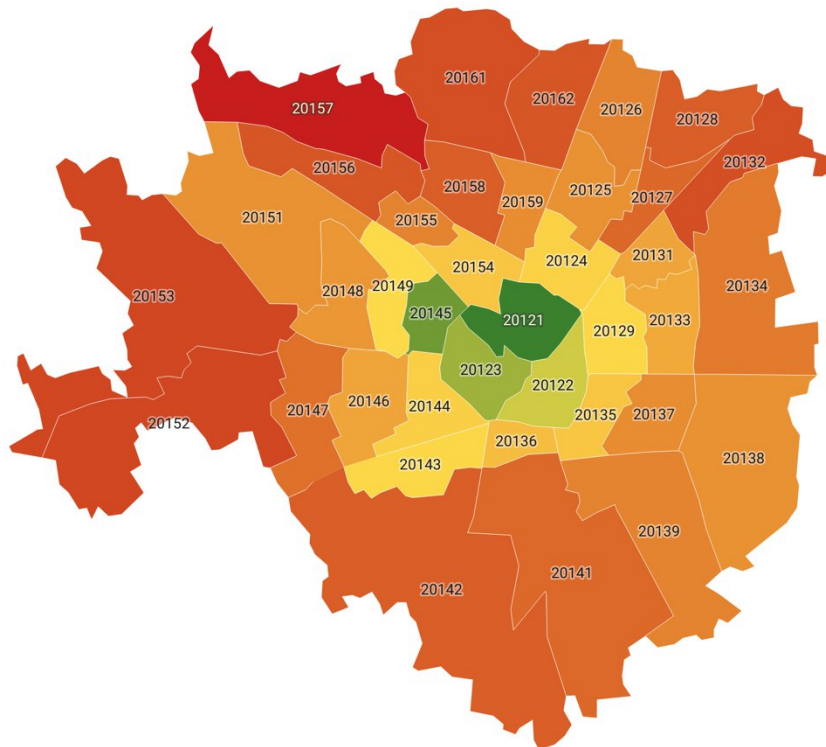
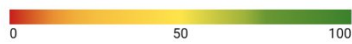
**CAP 20161 (Comasina)** Quartiere popolare con edilizia residenziale.

**CAP 20162 (Bicocca)** Distretto moderno e universitario, con numerosi complessi residenziali e strutture accademiche

# Reddito

Riguardo al reddito medio possiamo osservare nella mappa qui sotto che questo valore sembra coincidere a Milano sostanzialmente con la dimensione centro/periferia. In altre parole sembra che il reddito degli abitanti diminuisca all'allontanarsi quando la loro residenza è più lontana dal centro città. Fra l'altro si segnala come la zona 20121 (Castello-Brera-Quadrilatero) registri un reddito medio elevatissimo, di oltre 123 mila euro annui, seguito dal 20145 (Pagano-Tre Torri) e 20123 (Cinque Vie-Magenta-San Vittore) comunque sopra i 90mila euro annui.

MILANO - INDICATORE DI REDDITO



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/2LWoN/>

## MILANO - Indice di Reddito (normalizzato 0-100)

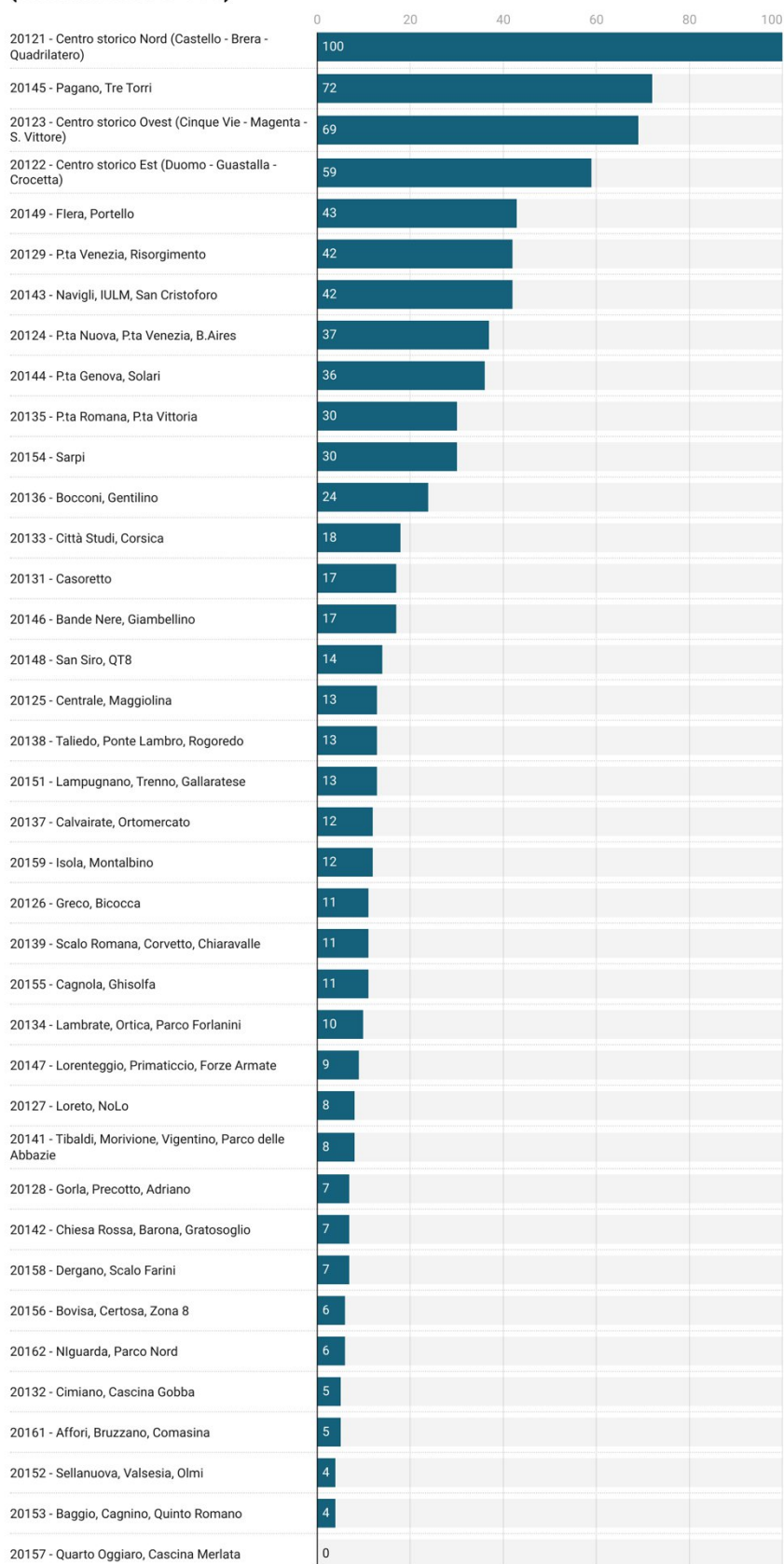


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/QmtGG/](https://www.datawrapper.de/_/QmtGG/)

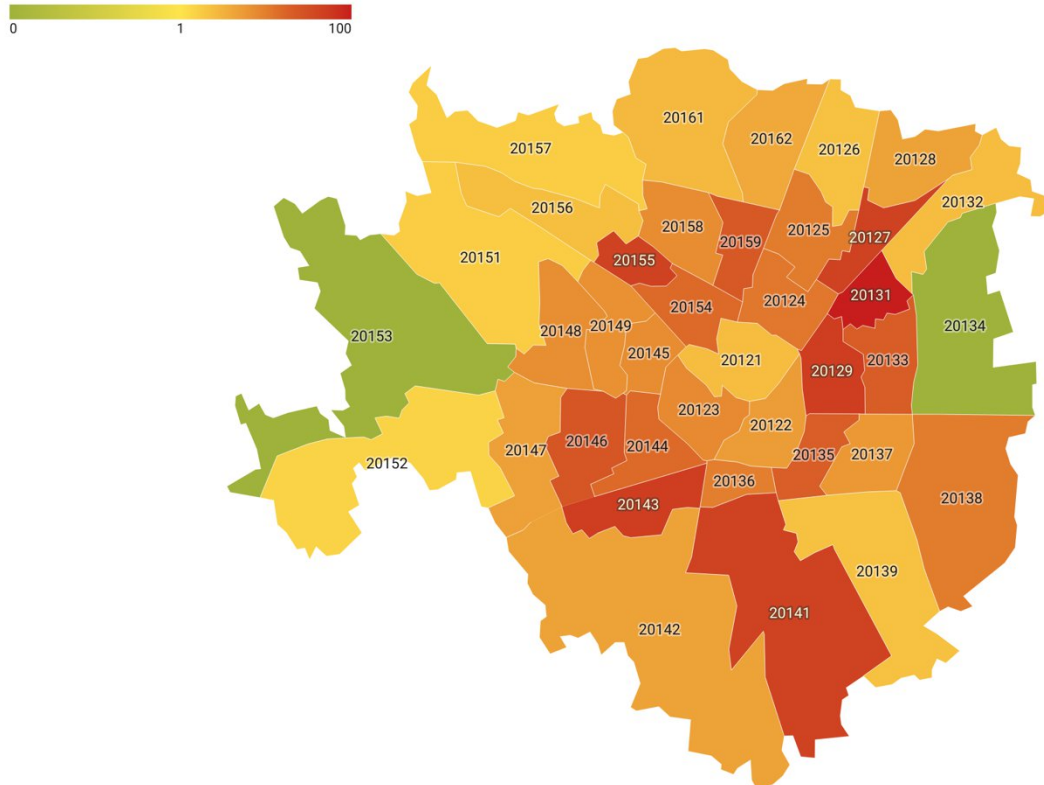




## Densità abitativa

Il discorso si fa diverso, rispetto al reddito, per la densità abitativa, in quanto proprio la zona 20121, con 7.823 abitanti / kmq, si colloca fra quelle con una minore densità, che si ha, invece, nelle zone di “prima periferia” come la 20131 (Casoretto) con quasi 30mila persone per kmq, seguite da 20127 Loreto (26mila abitanti / kmq) e 20129 (Porta Venezia-Risorgimento) con 24 mila /kmq.

### MILANO - INDICATORE DI DENSITA' ABITATIVA



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/Zi3t1/4/>

## MILANO - Indice di Densità abitativa (normalizzato 0-100)

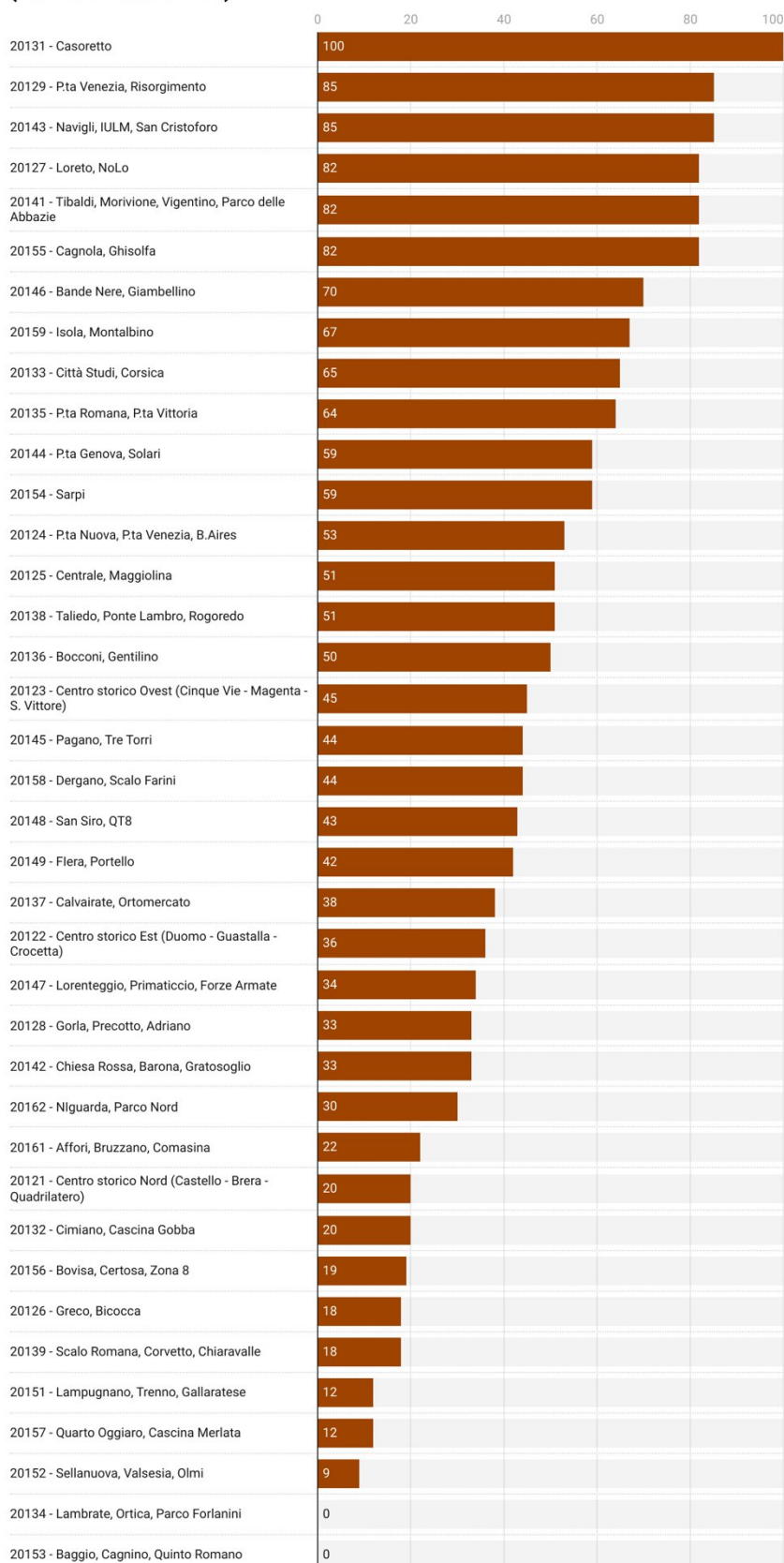


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_NMuce/](https://www.datawrapper.de/_NMuce/)



# Ciclabilità

Nel rapporto [Non è un Paese per bici](#), nel quale abbiamo analizzato la situazione delle ciclabili in tutti i comuni capoluogo di provincia / città metropolitana italiani, abbiamo indicato dei target – sulla base della situazione nelle altre città europee più avanzate – in relazione alla dimensione delle città: 15 km ciclabili / 10.000 abitanti per le città con meno di 500mila abitanti, 10 km / 10.000 abitanti nelle città con un popolazione compresa fra 500mila e 1,5 milioni di abitanti e 5 km / 10.000 abitanti oltre 1,5 milioni di abitanti.

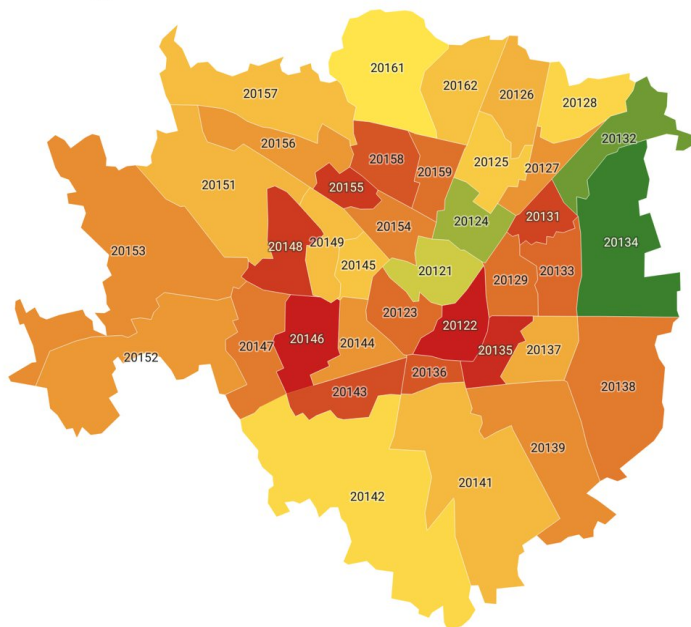
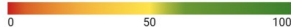
Nello studio “2020-2030: Decarbonizzare i trasporti e trasformare le nostre città, puntando sulla mobilità attiva e sostenibile” e nella sezione dell'Osservatorio “[La \(lunga\) strada delle città italiane verso emissioni zero](#)” abbiamo evidenziato la distanza delle diverse città da questi target.

Per quanto riguarda il comune di Milano nel 2021 (dati ISTAT) risultano complessivamente 298 km di ciclabili, pari a 2,2 km / 10.000 abitanti, ben distanti dall'obiettivo “europeo” di 10 km / 10.000 abitanti per una città come quella meneghina di circa 1,3 milioni di residenti.

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica adottato nell'Agosto 2022 prevede un incremento della densità delle infrastrutture ciclabili nei capoluoghi di provincia e di città metropolitana sino a raggiungere il valore medio nazionale di 32 km/100kmq; Milano nel 2021 aveva già 164 km / 100 kmq. Dell'inadeguatezza di questo target e in particolare della metrica scelta, abbiamo scritto nel rapporto “Non è un paese per bici”.

Nelle mappa che rappresenta la situazione della mobilità ciclabile per zona CAP, osserviamo che esiste una zona (20134 Lambrate) dove già ci sono 13,6 km di ciclabili / 10.000 abitanti, quindi al di sopra del target sopra indicato, mentre per tutte le altre zone di è ben al di sotto dei 10 km / 10mila ab. In particolare poi si osserva che molte zone semi-centrali presentano un tasso di presenza delle ciclabili assai ridotto, in tredici zone addirittura con una densità inferiore a 1 km / 10.000 abitanti.

MILANO - INDICATORE DI CICLABILITA'



Mapa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione

interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/MT3wK/3/>

## MILANO - Indice di Ciclabilità (normalizzato 0-100)

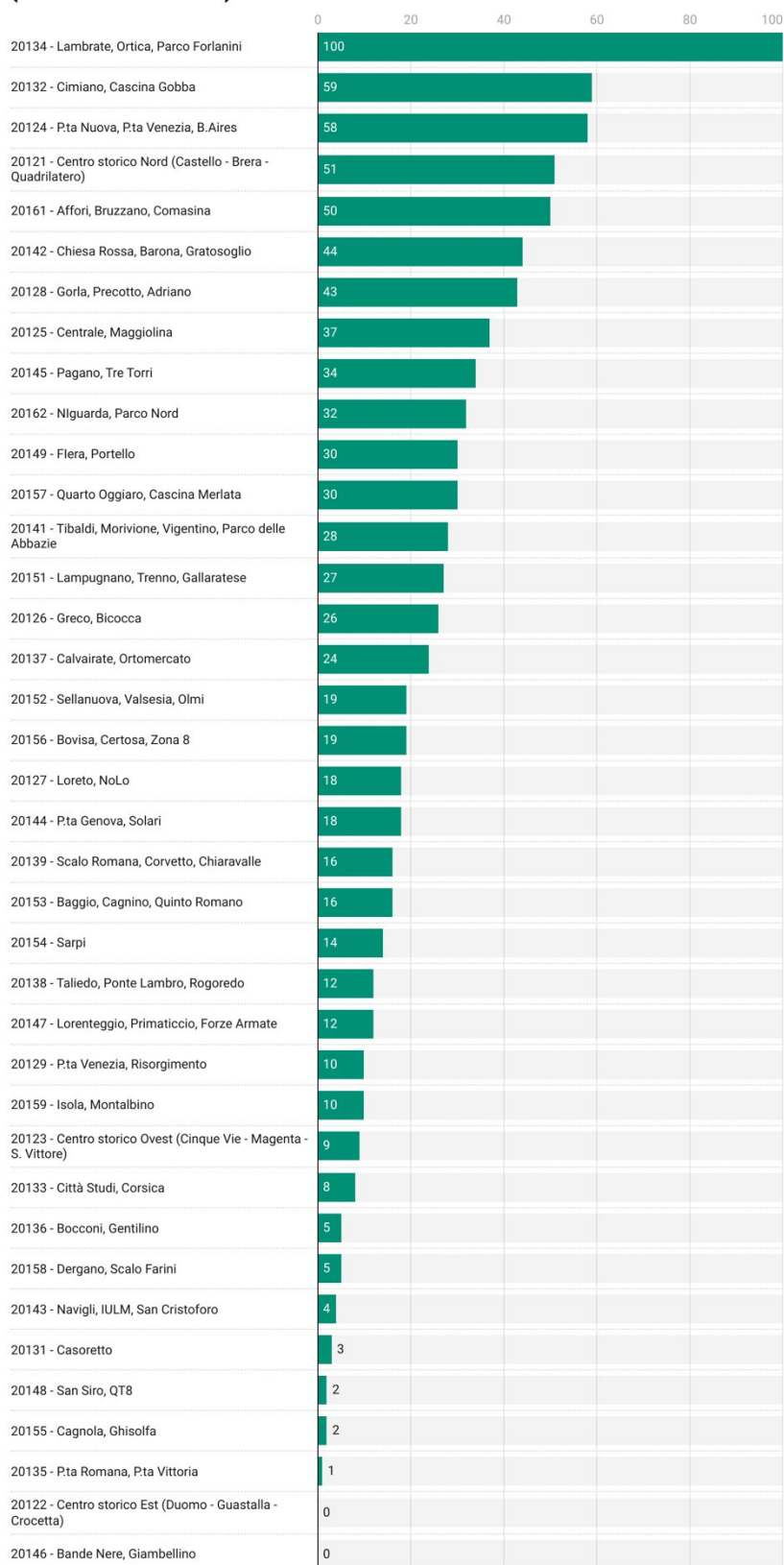


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/eAk82/](https://www.datawrapper.de/_/eAk82/)



## MILANO - Confronto con target ciclabili / 10mila abitanti al 2030

rapporto rispetto media città	km ciclabili / 10000 ab ▼
<b>TARGET 2030</b>	<b>10,00</b>
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	6,15
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	2,59
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	2,59
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	2,26
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	2,17
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	1,70
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	1,63
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	1,62
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	1,58
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	1,44
20162 - Niguarda, Parco Nord	1,28
20126 - Greco, Bicocca	1,26
20145 - Pagano, Tre Torri	1,15
20125 - Centrale, Maggiolina	1,14
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	1,14
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	1,13
20149 - Flera, Portello	1,02
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	0,94
20137 - Calvairate, Ortomercato	0,89
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	0,85
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	0,77
20144 - P.ta Genova, Solari	0,54
20147 - Lorenteggio, Primateo, Forze Armate	0,50
20127 - Loreto, NoLo	0,46
20154 - Sarpi	0,45
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	0,35
20159 - Isola, Montalbino	0,32
20133 - Città Studi, Corsica	0,28
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	0,27
20158 - Dergano, Scalo Farini	0,24
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	0,23
20136 - Bocconi, Gentilino	0,22
20148 - San Siro, QT8	0,16
20131 - Casoretto	0,11
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,11
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	0,10
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	0,09
20146 - Bande Nere, Giambellino	0,08

Tabella: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

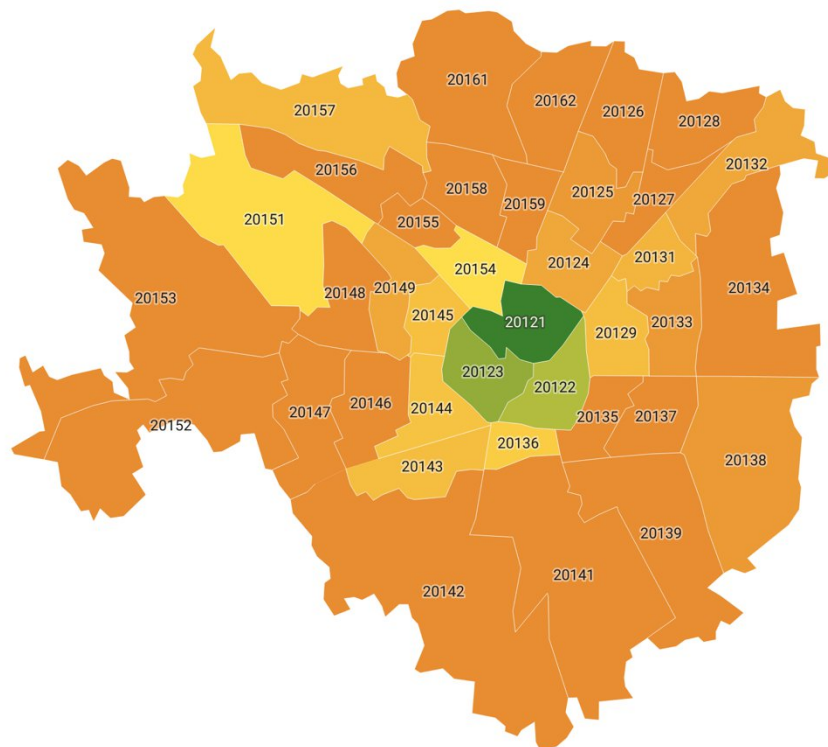
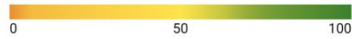
Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/EyOel/](https://www.datawrapper.de/_/EyOel/)



# Pedonalità

Per quanto riguarda la mobilità pedonale si osserva abbastanza chiaramente che le aree pedonali sono fortemente concentrate nel centro storico ed aree limitrofe, con l'eccezione della zona 20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate in cui si registra un indice per 1000 abitanti significativo (1924 mq pedonali / 1000 abitanti), grazie alla presenza di diversi parchi con percorsi ciclo-pedonali nel verde.

## MILANO - INDICATORE DI PEDONALITA'



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: [https://www.datawrapper.de/\\_my2HD/](https://www.datawrapper.de/_my2HD/)



## MILANO - Indice di Pedonalità (normalizzato 0-100)

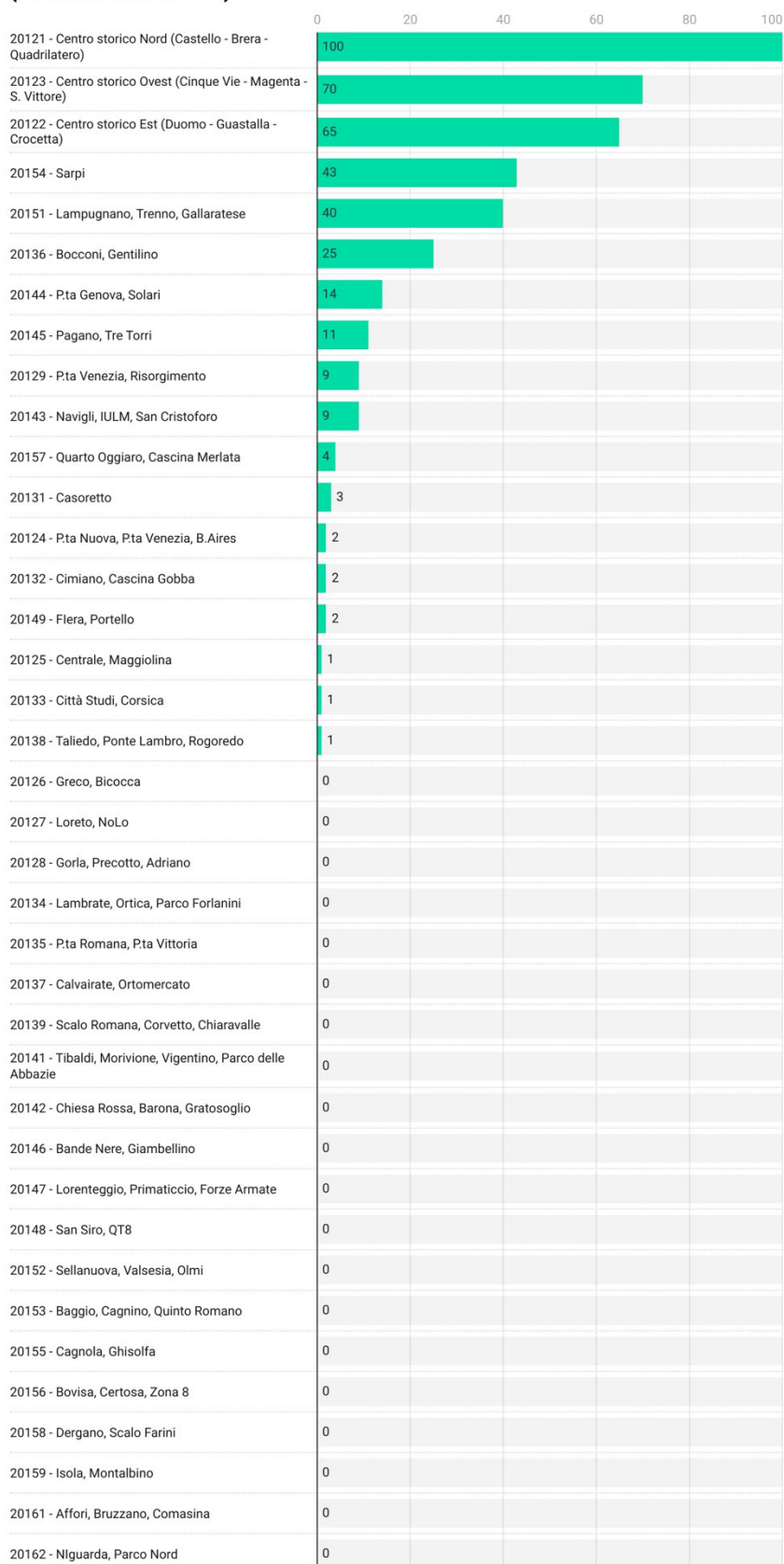


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/wuSbd/](https://www.datawrapper.de/_/wuSbd/)

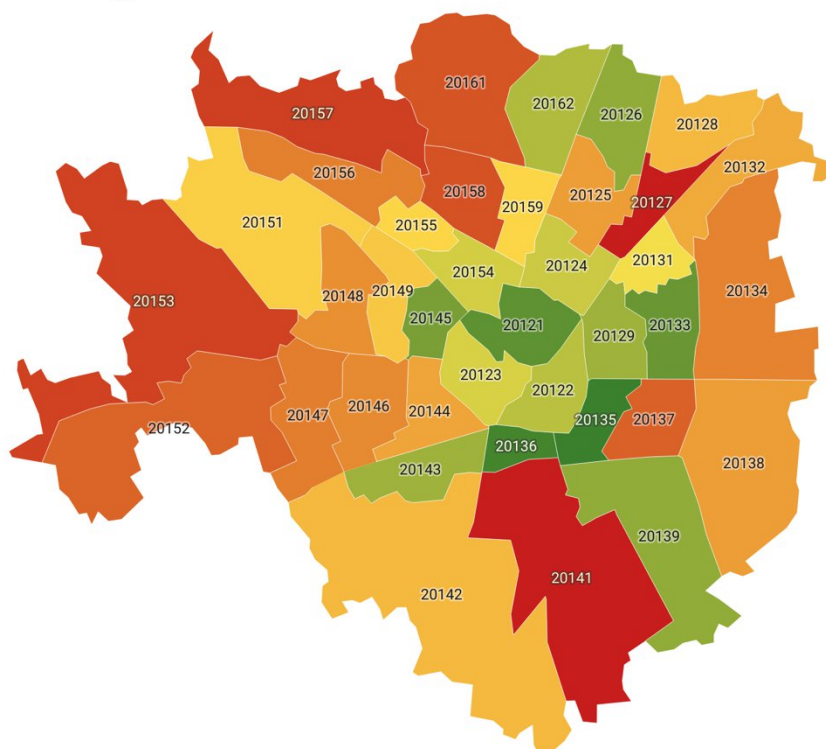


## Diffusione del trasporto pubblico

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, componente fondamentale di qualsiasi strategia di mobilità sostenibile, abbiamo analizzato due componenti, quella della diffusione sul territorio e quella della intensità dell'offerta di servizio entrambe in rapporto all'estensione territoriale che al numero di abitanti, che concorrono a produrre l' "indice di diffusione sul territorio del trasporto pubblico".

Vediamo che la zona in cui si registra la più ampia diffusione del TPL è la 20135 (Porta Romana, Porta Vittoria) collocata in una posizione semicentrale. Complessivamente la zona centrale e semicentrale è quella che sembra maggiormente poter fuire di un trasporto pubblico capillare, anche se ci sono anche alcune zone periferiche in tale situazione.

MILANO - INDICATORE DI DIFFUSIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/GzjY/>



## MILANO - Indice di Diffusione del Trasporto Pubblico (normalizzato 0-100)

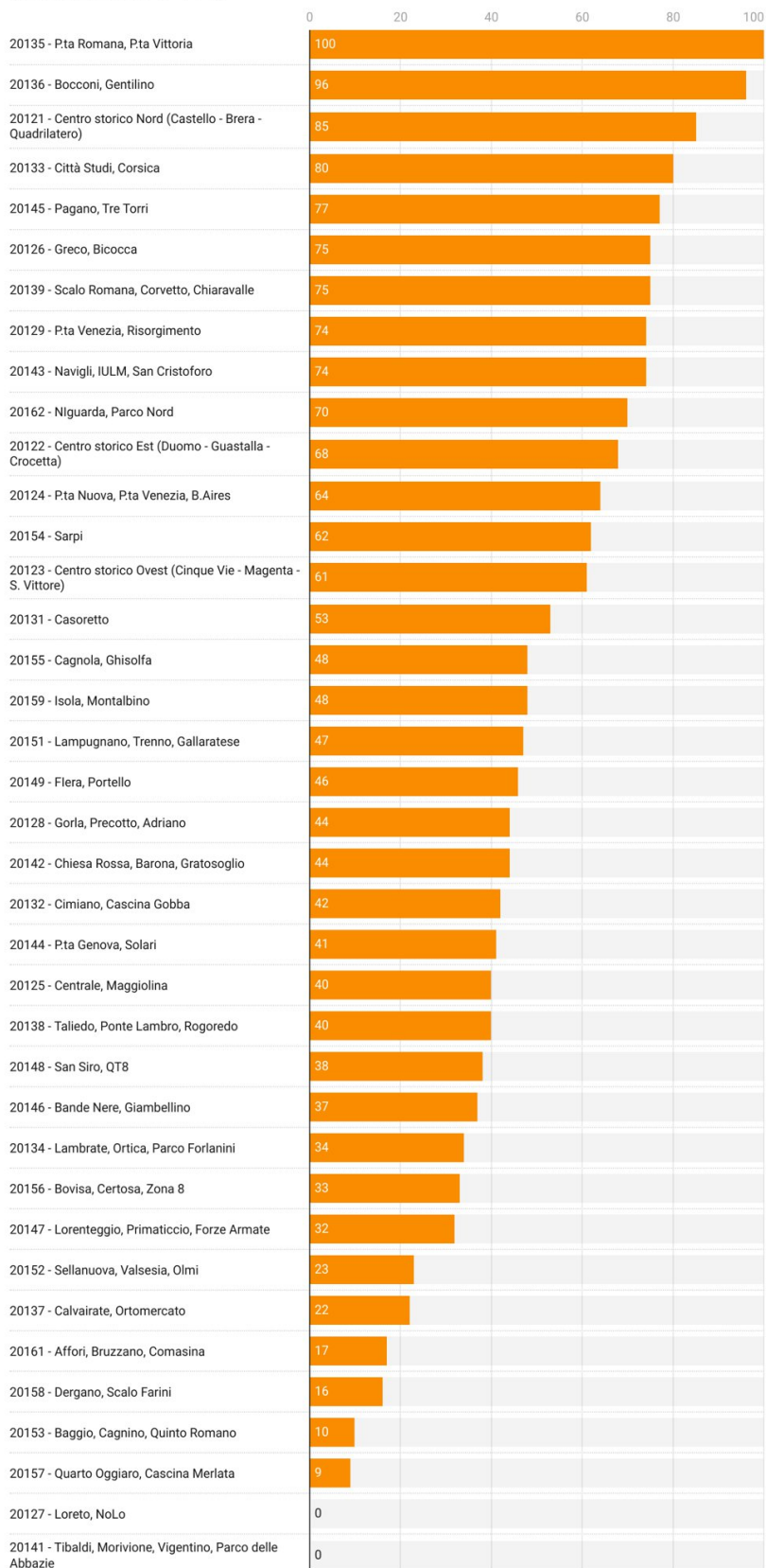


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

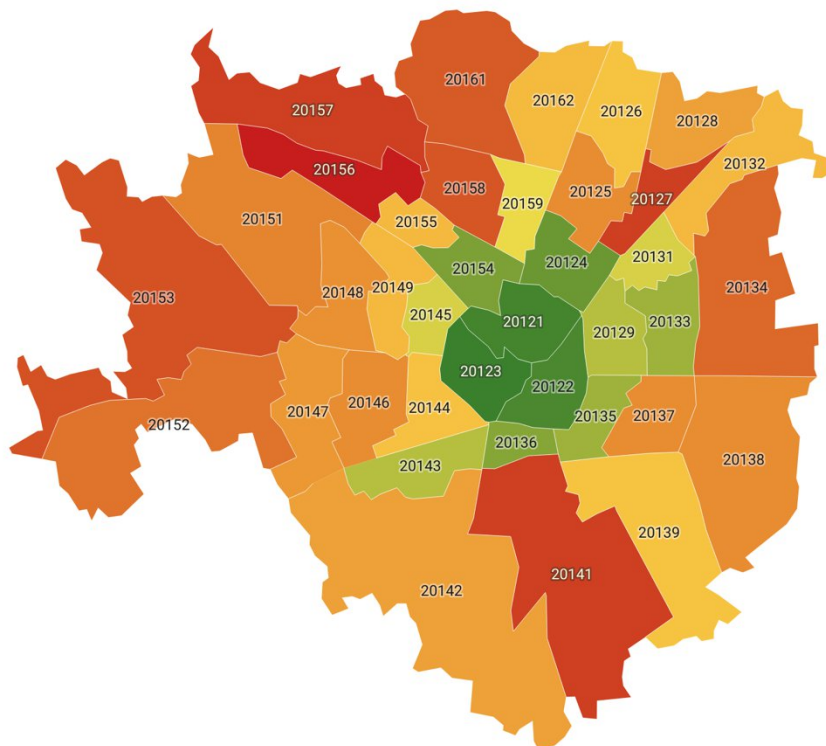
Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/GVgeF/](https://www.datawrapper.de/_/GVgeF/)



# Intensità dell'offerta di trasporto pubblico

Per quanto riguarda l'intensità dei servizi di TPL sono soprattutto le aree del centro storico a godere di una situazione di privilegio, accompagnate da qualche zona semi-centrale.

**MILANO - INDICATORE DI INTENSITA' DEL TRASPORTO PUBBLICO**



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: [https://www.datawrapper.de/\\_dP0cM/](https://www.datawrapper.de/_dP0cM/)

## MILANO - Indice di Intensità del Trasporto Pubblico (normalizzato 0-100)

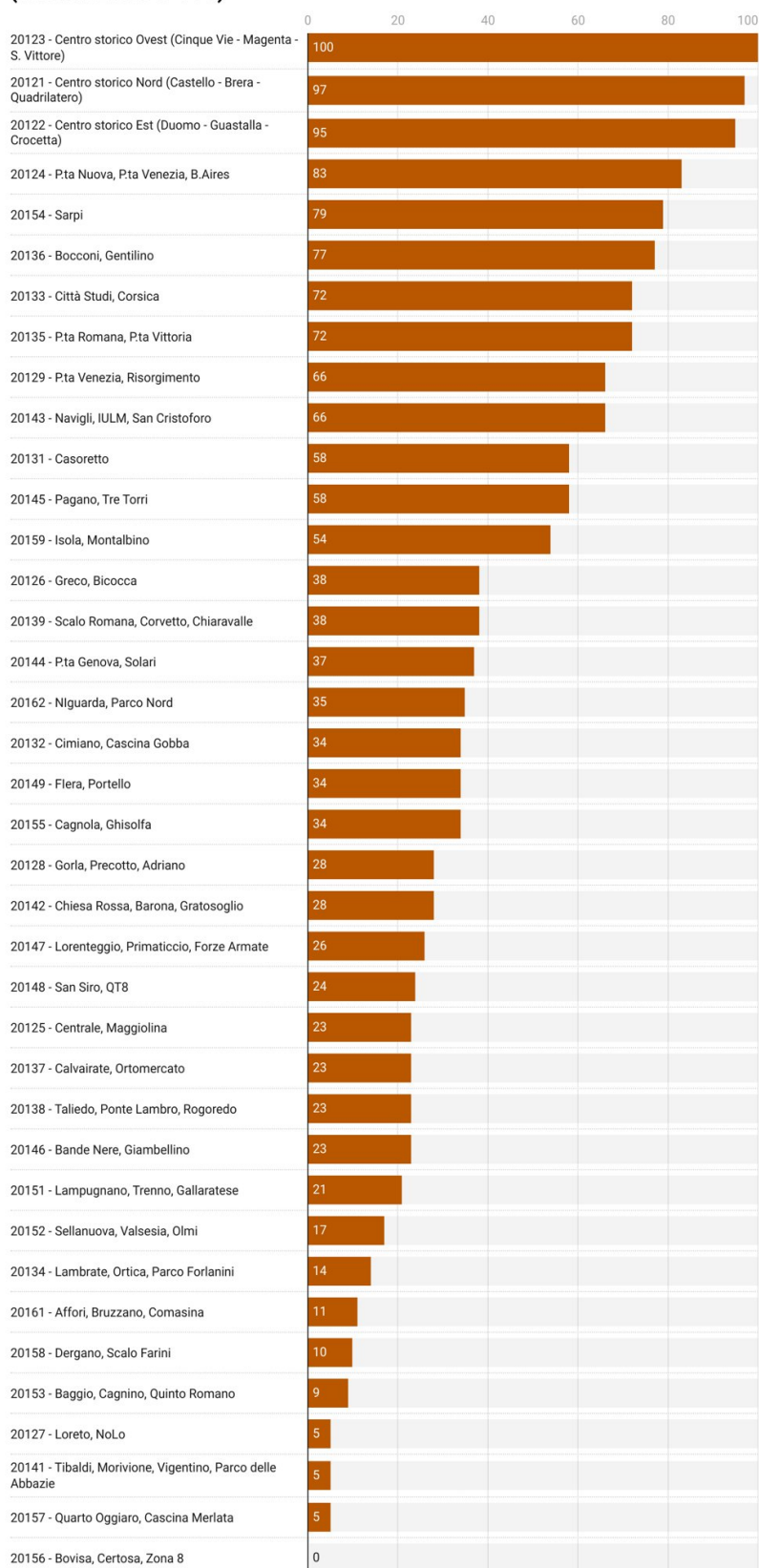


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/cUCQF/](https://www.datawrapper.de/_/cUCQF/)



Infine appare importante l'ultimo grafico riportato per il trasporto pubblico, cioè l'incidenza percentuale delle diverse tipologie, da cui si evidenziano differenze assai significative fra le zone nelle quali esiste una componente importante di trasporto pubblico su ferro (metro e tram), che permette – anche in termini quantitativi di rispondere alla domanda ed aree, invece, nelle quali è senza dubbio prevalente il trasporto su gomma che ha caratteristiche diverse, sia in termini quantitativi che qualitativi.

**MILANO - Incidenza % in termini di passaggi del trasporto pubblico alle fermate per tipologia di trasporto**

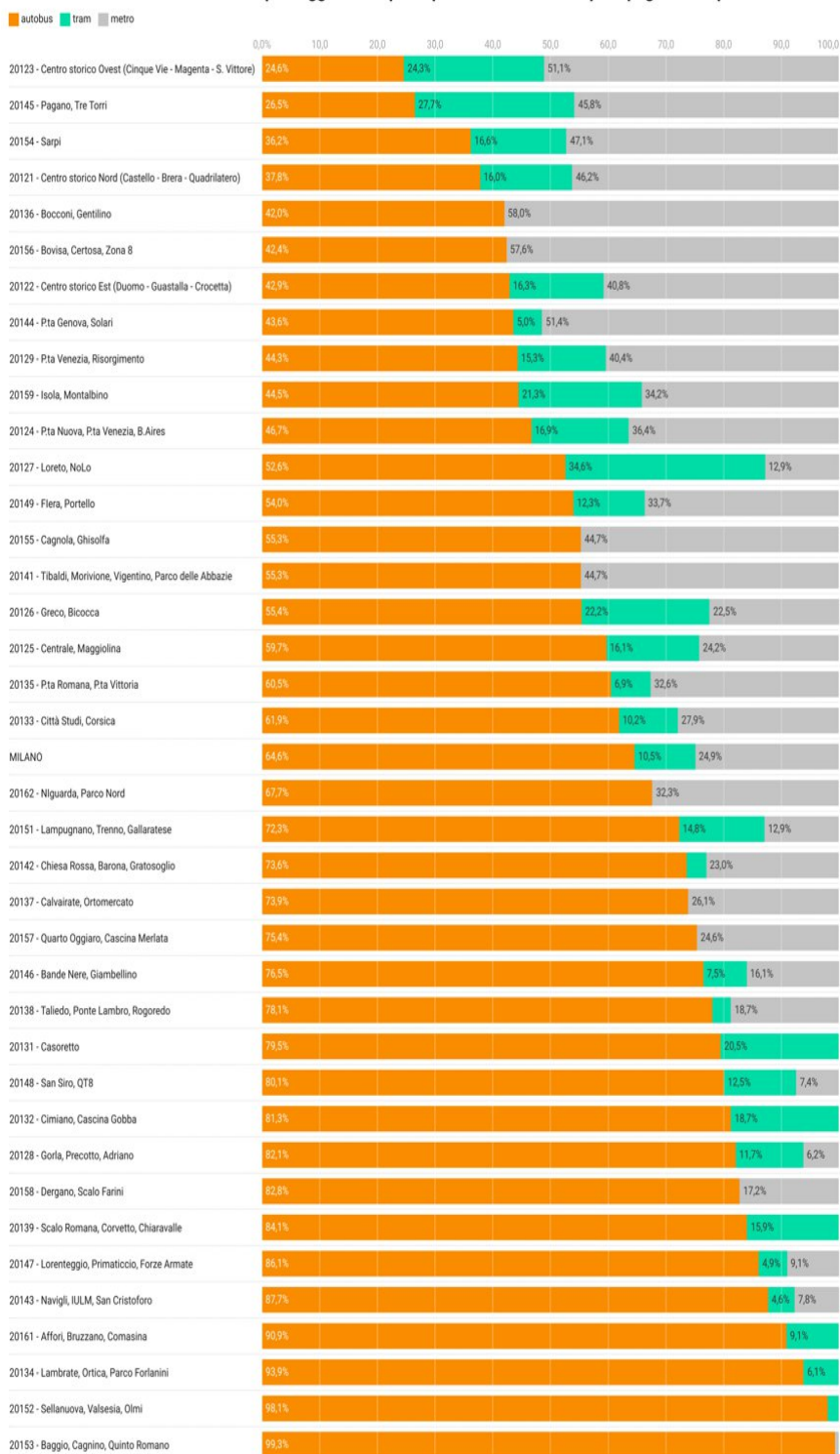


Grafico: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: AMAT e ATM • Creato con Datawrapper



## Motorizzazione privata

Per quanto riguarda gli indicatori relativi alla motorizzazione privata (tasso di autovetture circolanti per 1000 abitanti e per kmq) e gli stessi indicatori ma relativi alle auto più inquinanti – fino a Euro 4) abbiamo scelto di invertire la scala di colori, proprio per evidenziare come questo aspetto abbia una connotazione “negativa”. Più auto ci sono in circolazione, ed a maggior ragione se sono maggiormente inquinanti, e meno la mobilità è sostenibile.

L’obiettivo che abbiamo indicato in Mobilitaria 2023 al 2030 – in linea con quanto avviene nelle più avanzate metropoli europee – sarebbe quello di dimezzare il tasso di motorizzazione, con evidenti riflessi anche in termini di occupazione del limitato spazio urbano disponibile.

Purtroppo le statistiche ISTAT più aggiornate pubblicate nell’Osservatorio ci dicono che, invece, il tasso di motorizzazione nel 2022 ha continuato a crescere in tutti i comuni capoluogo di città metropolitana.

In ambito cittadino vediamo differenze sensibili fra le diverse zone. La palma d’oro della motorizzazione va, a sorpresa, al CAP 20123 - (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore), che ha un numero di auto maggiore degli abitanti residenti (1017 per 1000 abitanti), una situazione che si registra solo nel comune di Catania – esempio negativo, da questo punto di vista, su scala europea.

Anche nelle altre zone del Centro storico 20121 (Castello - Brera - Quadrilatero) e 20122 (Duomo - Guastalla - Crocetta) questo indice rimane elevatissimo, rispettivamente 941 e 875 auto / 1000 abitanti, su livelli paragonabili ad alcune delle città del Mezzogiorno più assediate dalla motorizzazione privata.

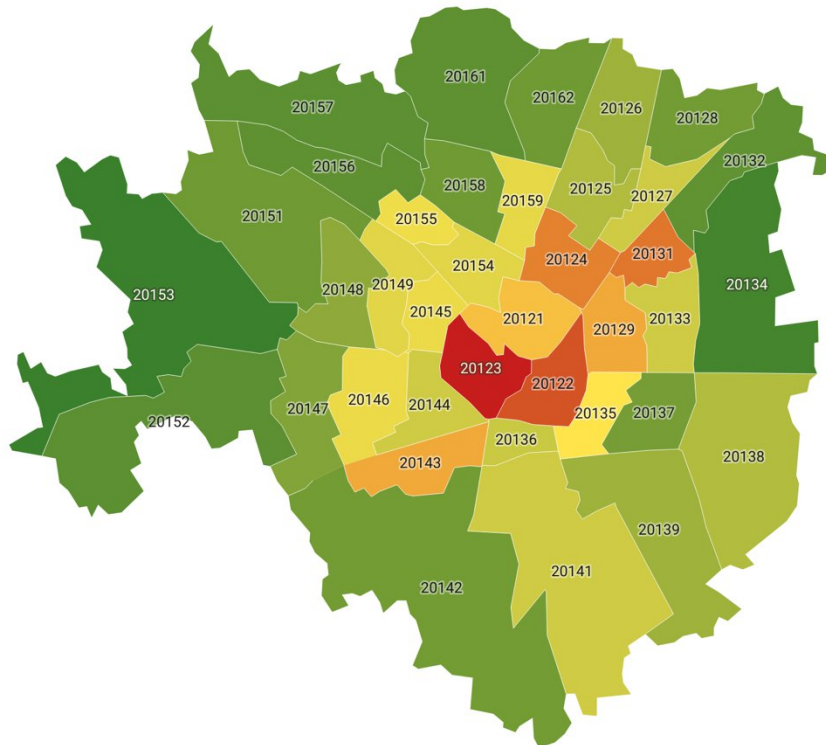
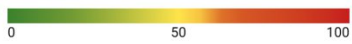
Una probabile spiegazione per questo fenomeno è l’elevato numero di seconde e terze auto di proprietà dei residenti di questo CAP, auto che però si trovano in buona parte lontano da Milano, presso seconde o terze case al mare o in montagna.

Poiché i dati del Pubblico Registro Automobilistico si limitano a registrare la residenza del proprietario del veicolo, è impossibile distinguere efficacemente tra auto effettivamente presenti a Milano e auto che sono solo di proprietà di cittadini milanesi.

Nel suo complesso Milano ha un tasso di motorizzazione (514) fra i più bassi fra i comuni capoluogo di città metropolitana, e ben 28 zone CAP su 38 sono al di sotto di questo dato medio comunale, con due zone particolarmente “virtuose”: 20158 (Dergano, Scalo Farini) con 381 e 20127 (Loreto, Nolo) con 391.

Escludendo i tre CAP dentro la cerchia dei bastioni, il tasso di motorizzazione medio di Milano sarebbe di 471 auto per mille abitanti.

## MILANO - INDICATORE DI MOBILITA' PRIVATA



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: [https://www.datawrapper.de/\\_/TSxqq/](https://www.datawrapper.de/_/TSxqq/)



## MILANO - Indice di Motorizzazione privata (normalizzato 0-100)

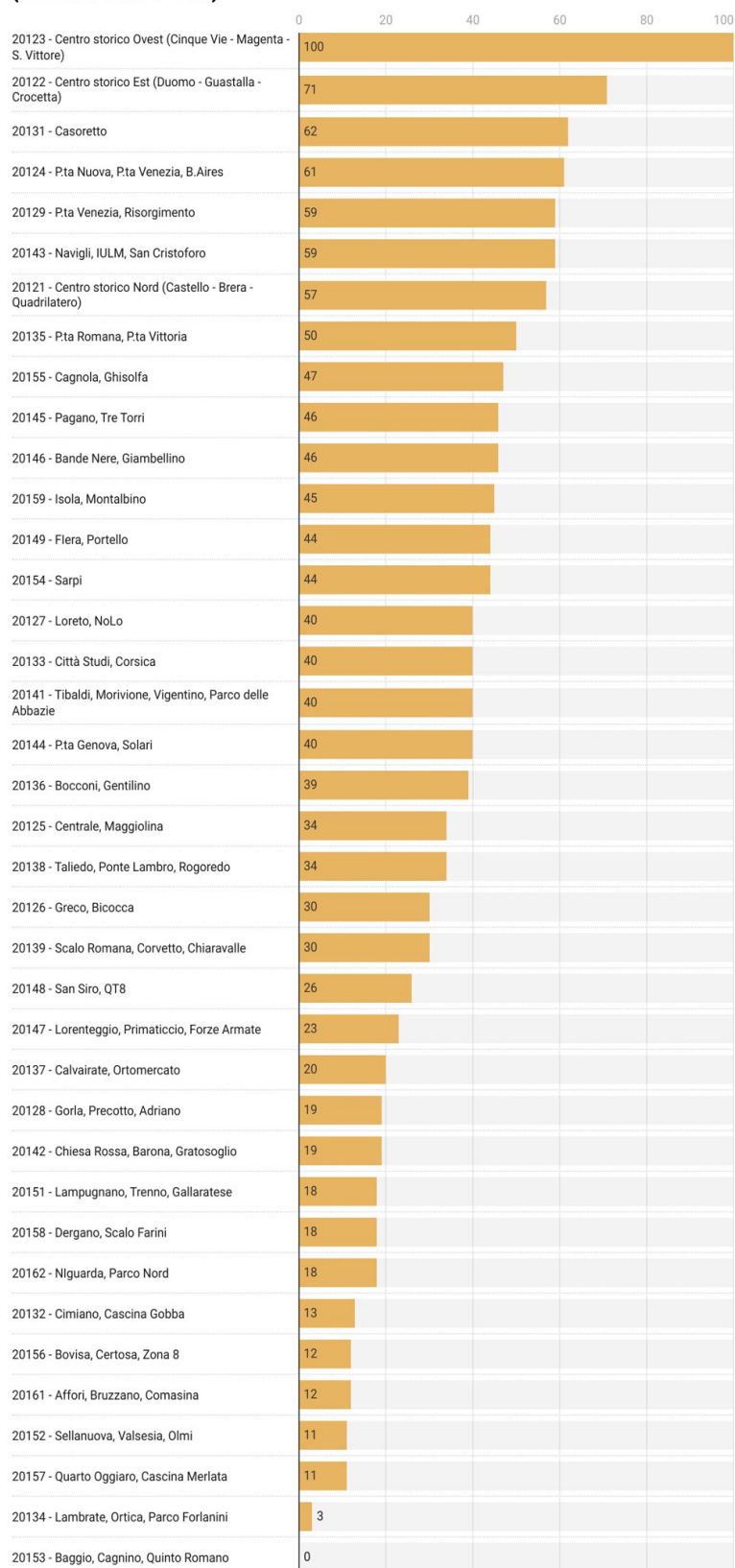


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/5alk1/](https://www.datawrapper.de/_/5alk1/)



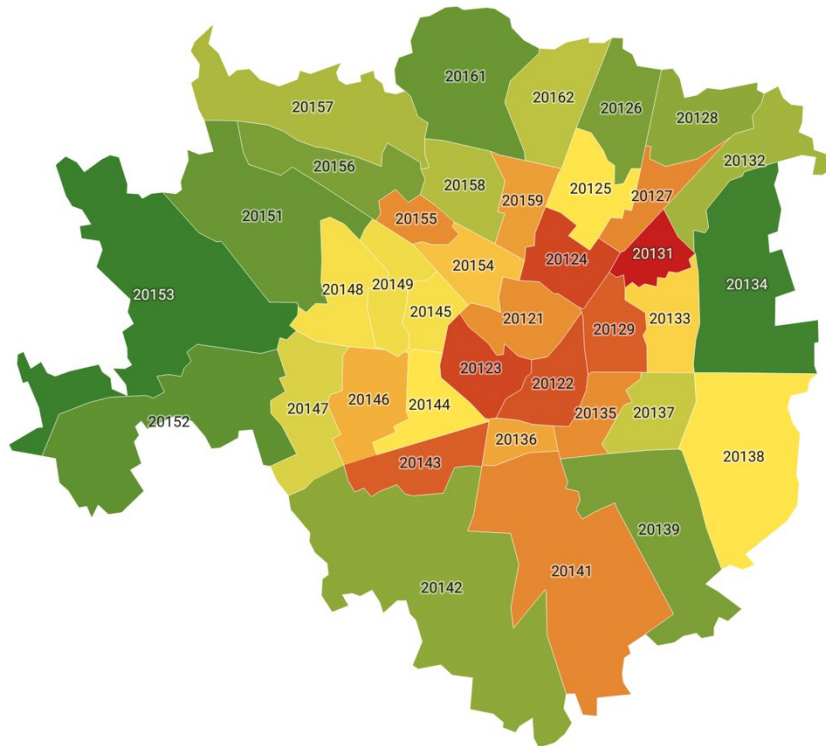
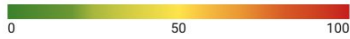


# Motorizzazione privata più inquinante

Riguardo alle zone con una percentuale di auto più inquinanti, la mappa mostra una situazione molto variegata, dove solamente le zone centrali e semi-centrali sembrano avere una incidenza minore di questa tipologia di mezzi.

## MILANO - INDICATORE DI MOBILITA' PRIVATA PIU' INQUINANTE

Auto fino ad Euro 4



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: [https://www.datawrapper.de/\\_/YugCn/](https://www.datawrapper.de/_/YugCn/)

## MILANO - Indice di Motorizzazione privata più inquinante (normalizzato 0-100)

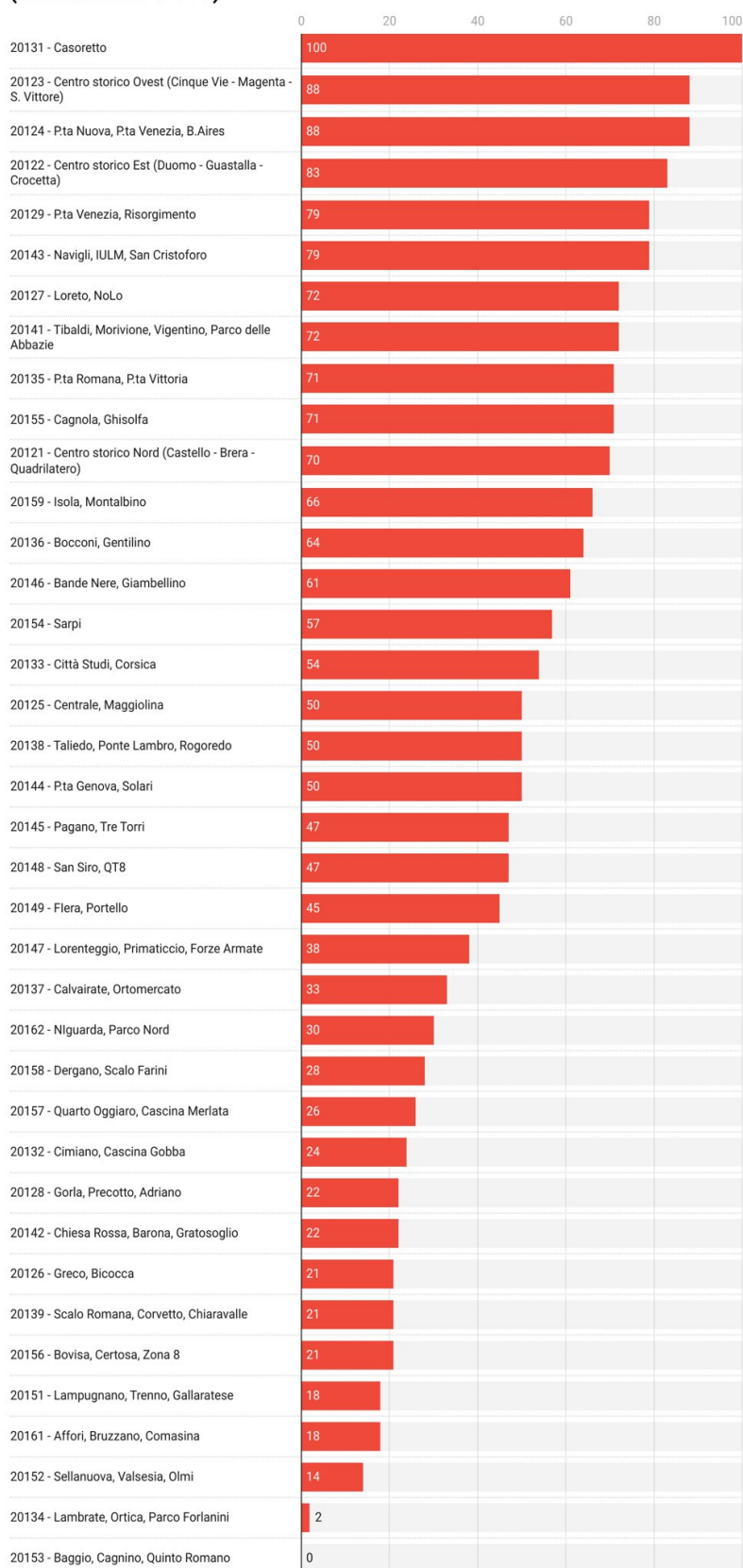


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/qlq77/](https://www.datawrapper.de/_/qlq77/)



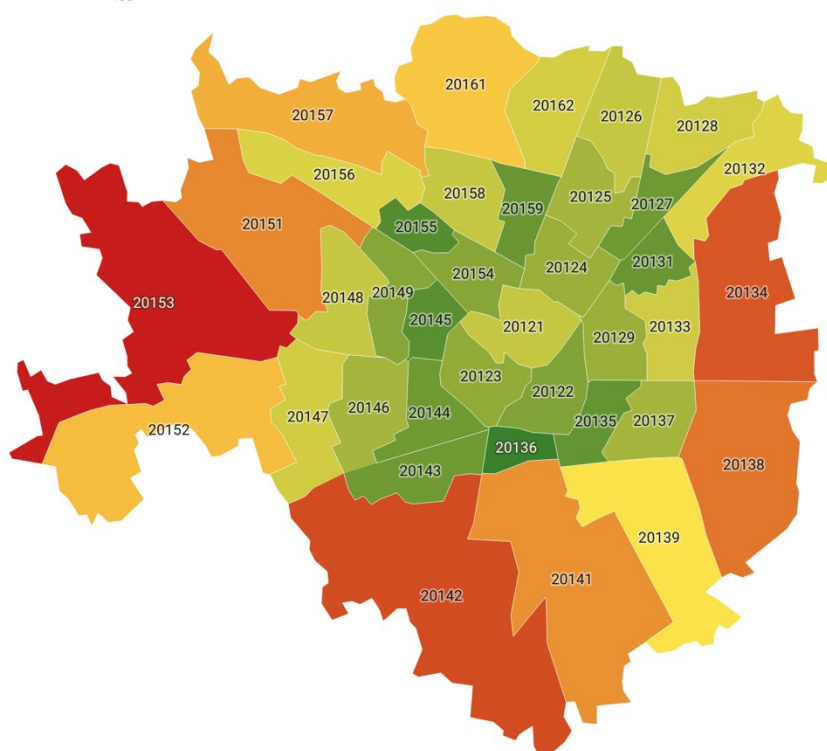
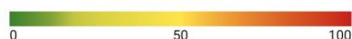
## Percorrenze motorizzazione privata

Nella mappa la valutazione dell'incidenza della motorizzazione privata (auto) in base alle percorrenze delle auto nelle singole zone, resa possibile dalla collaborazione di Go-Mobility (vedi in dettaglio nel capitolo "metodologia").

Tutta la città è interessata da una quantità di spostamenti effettuati in auto rilevante, da un minimo di quasi 54.000 km percorsi giornalmente in un chilometro quadrato di territorio (nella zona periferica e molto estesa di 20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio) al massimo di oltre 107 mila km percorsi per kmq nella zona 20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini.

Peraltro nel "salotto buono" del capoluogo meneghino, 20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero), sono oltre 94.000 km percorsi ogni giorno per chilometro quadrato, in un'area che è molto contenuta (3 kmq).

### MILANO - INDICATORE DI PERCORRENZA DELLE AUTO



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: [https://www.datawrapper.de/\\_/iLS8m/](https://www.datawrapper.de/_/iLS8m/)

## MILANO - Indice di Percorrenza delle auto private (normalizzato 0-100)

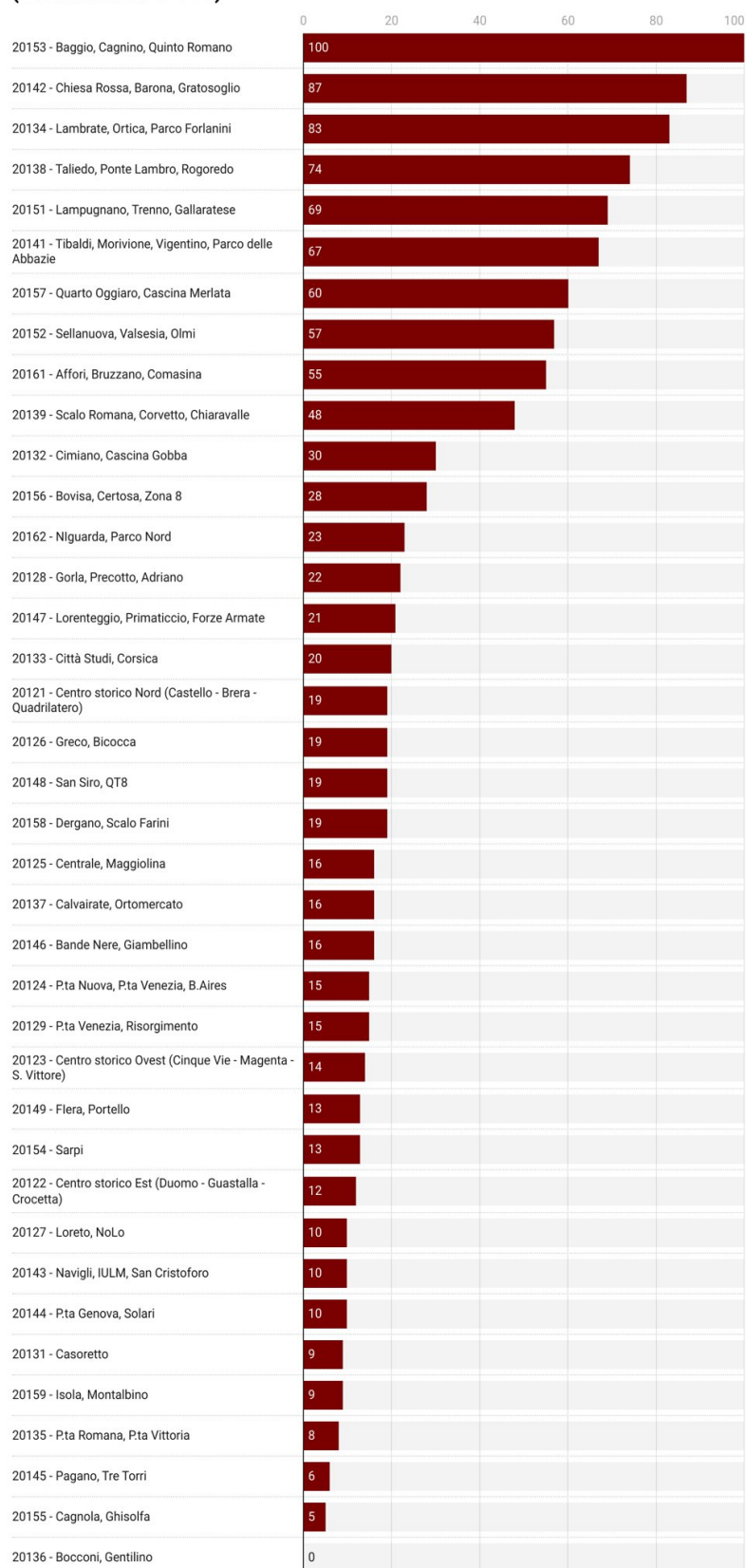


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/qpkne/](https://www.datawrapper.de/_/qpkne/)



## Mobilità condivisa

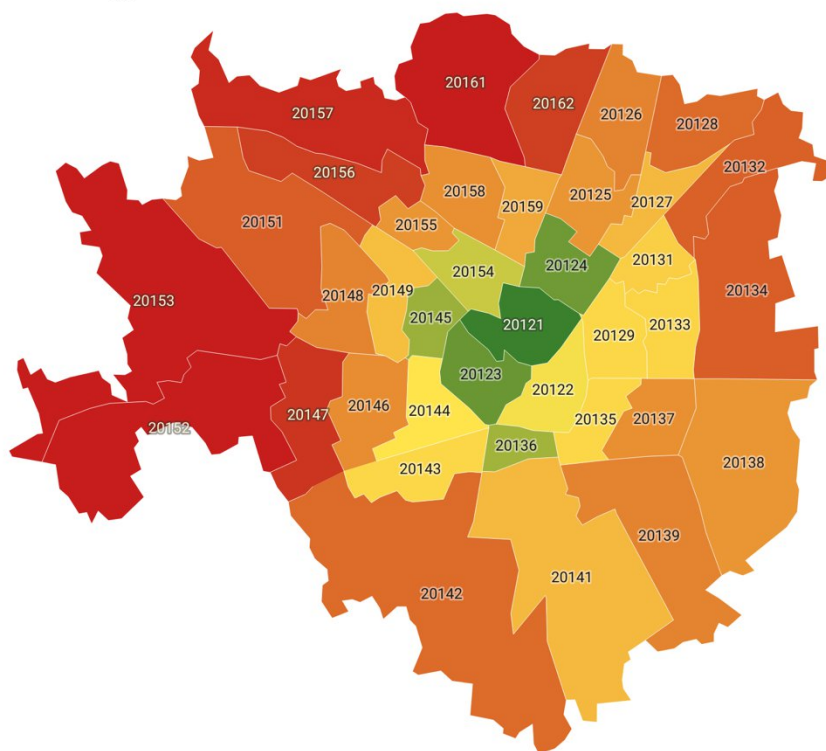
Lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa (auto, biciclette, e-bike, scooter e monopattini) costituisce senza dubbio una componente di una strategia di mobilità condivisa che si propone di ridurre il numero di autovetture in circolazione.

Per capire la situazione nelle tre città analizzate è stata “scattata una istantanea” della distribuzione delle diverse tipologie di veicoli condivisi sul territorio in alcuni giorni tipici.

Dalla mappa a fianco si evidenzia come anche in questo caso i mezzi siano sostanzialmente concentrati nelle zone del centro storico e nelle aree sostanzialmente limitrofe.

Se si sovrappone a questa la mappa della densità di auto per mille abitanti, ci si può rendere conto di come proprio le aree a maggiore dipendenza dall'automobile risultino avere il minor accesso ai servizi di sharing mobility, i quali, come è noto, sono in combinazione con il trasporto pubblico l'alternativa più efficace per chi deve percorrere distanze superiori ai 5 km.

**MILANO - INDICATORE DI MOBILITA' CODIVISA**



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: [https://www.datawrapper.de/\\_/nDiKG/](https://www.datawrapper.de/_/nDiKG/)

## MILANO - Indice di Mobilità condivisa (normalizzato 0-100)

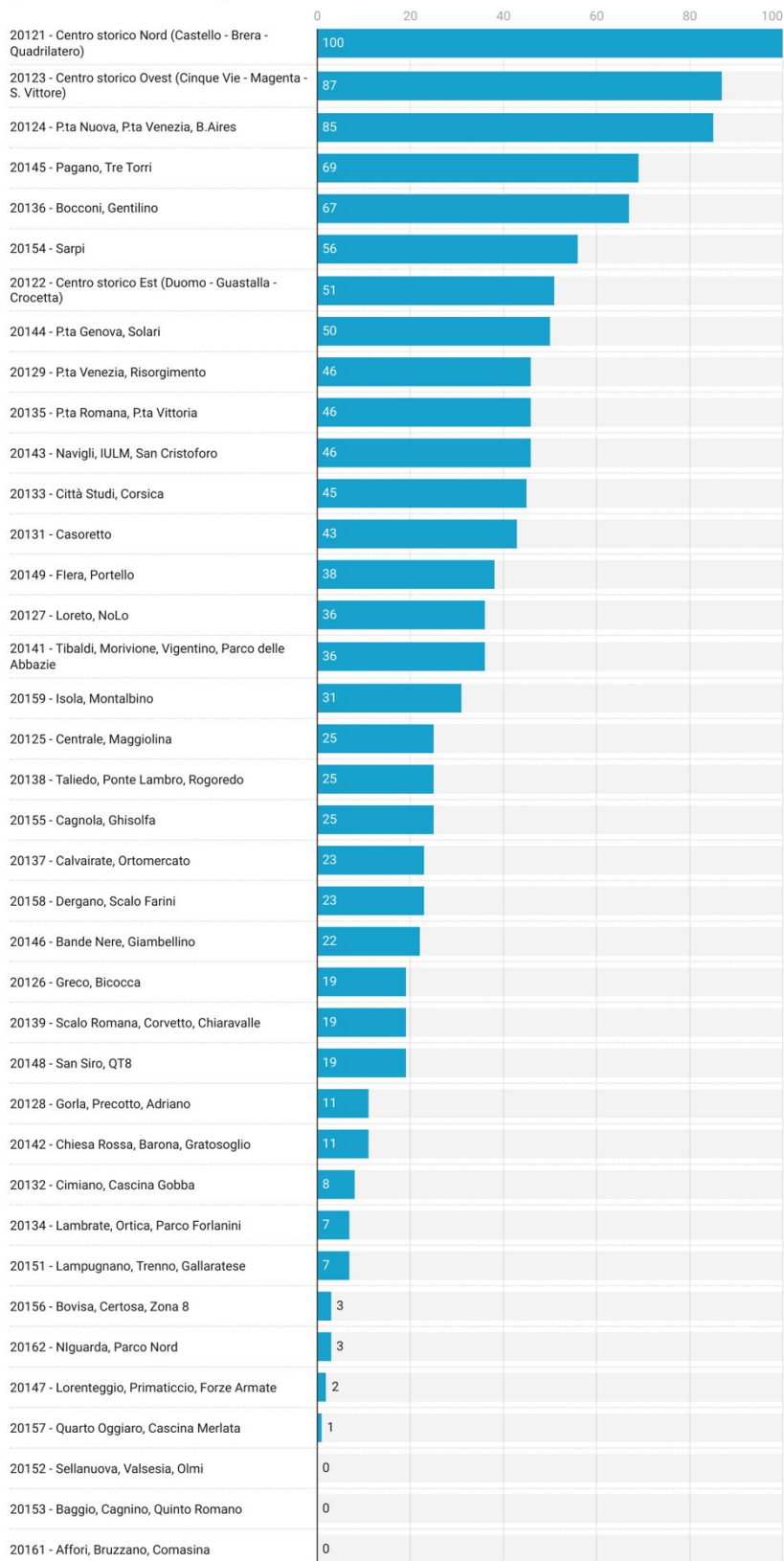


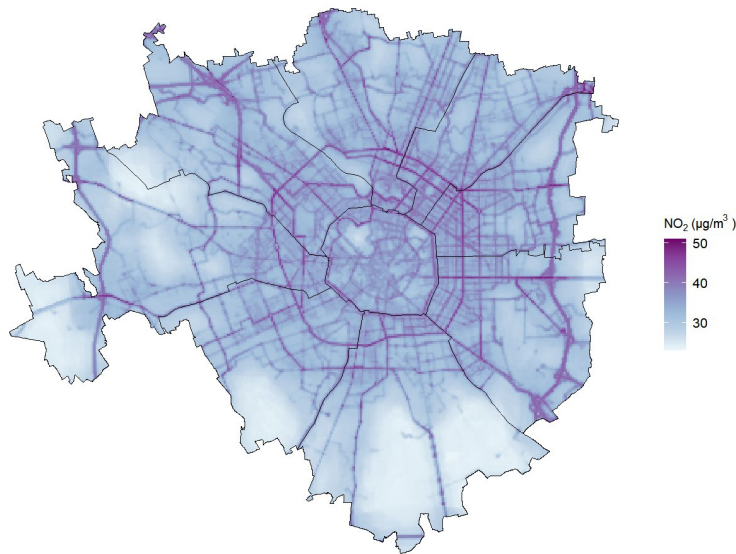
Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/cDtNu/](https://www.datawrapper.de/_/cDtNu/)





## Inquinamento aria



Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, ed in particolar modo quello derivante dal biossido di azoto ( $\text{NO}_2$ ), che è più immediatamente collegato con la circolazione dei veicoli a combustione fossile, come confermato anche dal [monitoraggio del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente](#) (SNPA) nel periodo del lockdown per la pandemia da Covid-19, le persone più esposte sono quelle che si trovano nelle più immediate vicinanze delle arterie di scorrimento.

La mappa qui a fianco lo mostra in modo davvero evidente. La mappa è stata fornita da Cittadini per l'Aria e da Luca Boniardi, Dipartimento di Scienze Cliniche e di Comunità dell'Università degli Studi di Milano e Federica Nobile, Dipartimento di Epidemiologia Lazio ASL Roma 1.

E' stata prodotta a partire dai dati del biossido di azoto rilevati durante la campagna "[NO2 NO GRAZIE 2023](#)" e poi rielaborati in termini di medie annuali di un anno "tipo" stimate sulla base dei valori misurati durante la campagna e dell'andamento dei 5 anni precedenti al 2023 escluso il 2020. Il metodo utilizzato è stato descritto e pubblicato in un [articolo scientifico](#).

## Indicatore sintetico di Mobilità Sostenibile

Al fine di mettere a disposizione di tutti una valutazione riassuntiva della situazione, ed in particolare dello scostamento esistente fra le varie zone CAP delle singole città prese in esame, abbiamo selezionato dieci indici: ciclabilità ( $\text{km\_ciclab} / 10000$  abitanti), ciclabilità ( $\text{km\_ciclab} / \text{kmq}$ ), pedonalità ( $\text{mq aree pedonali} / 1000$  abitanti), motorizzazione (auto / 1000 abitanti), motorizzazione più inquinante (auto + inquinanti / tot. Auto), percorrenze auto provate / kmq, diffusione tpl (fermate / kmq), Intensità tpl (n.corse feriali / 1000 abitanti), Intensità tpl (n.corse feriali / kmq), mobilità condivisa (mezzi / 1000 abitanti). Ciascun indice è stato quindi **normalizzato** in una scala da 0 a 1. In relazione alla denominazione di questo indicatore, gli indici relativi alla motorizzazione sono stati considerati come un fattore negativo e quindi con il segno “-” nella sommatoria algebrica operata dei nove valori così ottenuti. Infine, la sommatoria del risultato di questa normalizzazione è stata a sua volta normalizzata, producendo un “**Indicatore sintetico di mobilità sostenibile**”.

Questo indicatore, quindi, evidenzia le zone CAP con una migliore situazione complessiva di mobilità sostenibile (=1) e per i valori inferiori a 1 la “distanza” delle altre zone CAP rispetto a quella con i dati migliori. [Nell’appendice sono disponibili tutti i dati utilizzati per calcolare l’Indice].

Si tratta quindi, è il caso di sottolinearlo, di un **indice esclusivamente relativo**.

La mappa evidenzia in modo molto chiaro che la zona **20121** [Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)] è quella privilegiata, questa parte del cuore di Milano è anche la zona con il più elevato reddito medio e una ridotta densità abitativa, seguita a ruota dal **20123** – [Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)] con un indice di 0,75, da **20124** [P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires] con un indice di 0,66 e **20122** - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta) con 0,65.

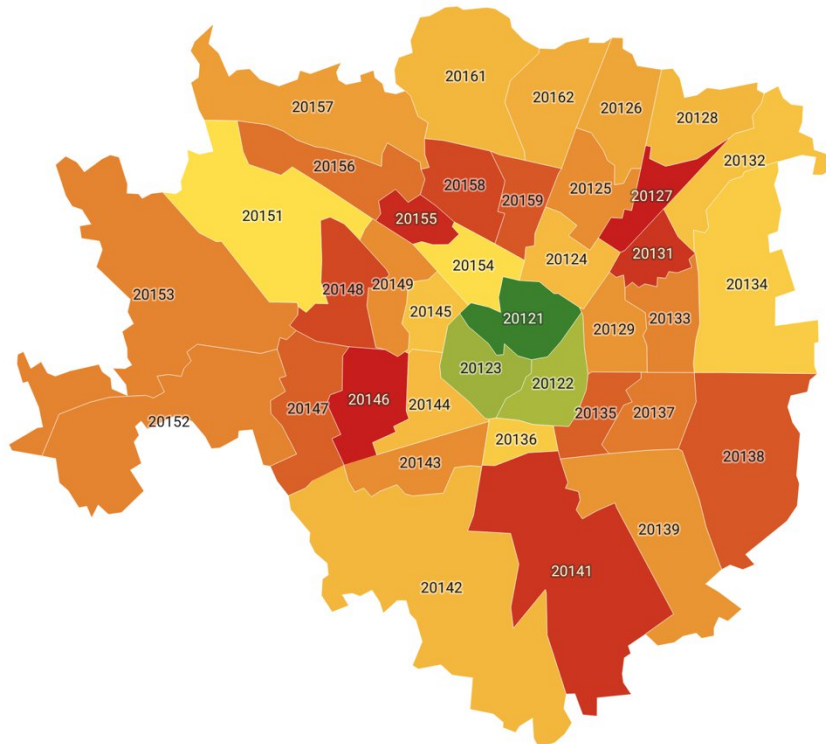
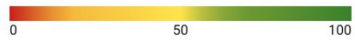
Allontanandosi dalla parte più centrale della città, oltre alle zone cap circostanti, sembra che si abbia una situazione di mobilità sostenibile migliore lungo la **direttrice est**: 20129 - P.ta Venezia, Risorgimento, 20133 - Città Studi, Corsica, 20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini; e, in misura minore, in **direzione nord-ovest**: 20145 - Pagano, Tre Torri, 20149 - Flera, Portello, 20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate.

Altrove la situazione risulta decisamente peggiore con le aree in cui la “distanza” dalla zona del “Quadrilatero” è molto accentuata: a **sud-est** 20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle con un indice di 0,09 ed un indice di reddito di 0,08 e a **nord-ovest** 20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8 con un indice di 0,00 e indice di reddito 0,06 e 20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata, con un indice 0,01, corrispondente alla zona CAP a più basso reddito nel comune con un indice 0,00. Insomma, sembrerebbe proprio che le condizioni di disagio economico si accompagnino ad una situazione di mobilità in cui la sostenibilità è decisamente lontana.



## MILANO - INDICATORE SINTETICO DI MOBILITA' SOSTENIBILE (normalizzato 0-100)

+ mobilità attiva + trasporto pubblico  
- motorizzazione



Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, AMAT, ATM, Comune Milano • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: [https://www.datawrapper.de/\\_/ig0Oo/](https://www.datawrapper.de/_/ig0Oo/)

## MILANO - Indice Sintetico di Mobilità Sostenibile (normalizzato 0-100)

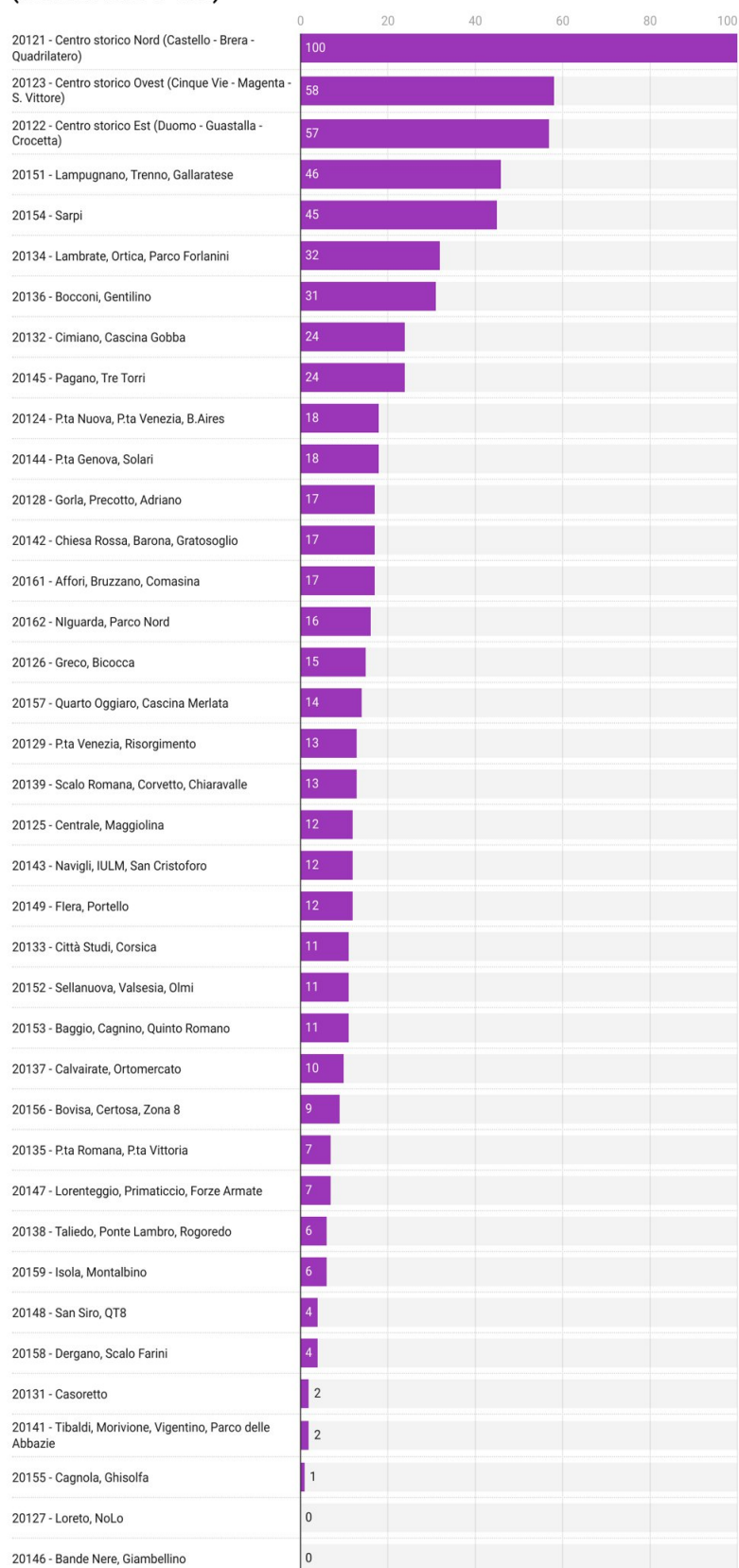


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/dmyHn/](https://www.datawrapper.de/_/dmyHn/)



# MILANO - INDICI DI MOBILITA' normalizzati 0-100

rapporto rispetto media città	INDICE CICLABILITA' 0-100	INDICE DI PEDONALITA' 0-100	INDICE MOBILITA' PRIVATA 0-100	INDICE MOBILITA' PRIVATAPIU' INQUINANTE 0 - 100	INDICE DIFFUSIONE TRASPORTO PUBBLICO 0-100	INDICE DI INTENSITA' TRASPORTO PUBBLICO 0-100	INDICE SINTETICO DI MOBILITA' SOSTENIBILE ▼
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	51	2.196	57	70	85	82	100
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	9	349	100	88	61	19	58
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	0	-24	71	83	68	44	57
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	27	1.155	18	18	47	21	46
20154 - Sarpi	14	588	44	57	62	79	45
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	100	4.314	3	2	34	2	32
20136 - Bocconi, Gentilino	5	180	39	64	96	4	31
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	59	2.550	13	24	42	2	24
20145 - Pagano, Tre Torri	34	1.467	46	47	77	58	24
20144 - P.ta Genova, Solari	18	741	40	50	41	37	18
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	58	2.489	61	88	64	100	18
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	44	1.871	19	22	44	28	17
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	43	1.850	19	22	44	2	17
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	50	2.161	12	18	17	11	17
20162 - Niguarda, Parco Nord	32	1.366	18	30	70	35	16
20126 - Greco, Bicocca	26	1.117	30	21	75	37	15
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlati	30	1.282	11	26	9	5	14
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	10	403	59	79	74	3	13
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	16	680	30	21	75	0	13
20149 - Fiera, Portello	30	1.259	44	45	46	34	12
20125 - Centrale, Magliolina	37	1.582	34	50	40	38	12
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	4	160	59	79	74	66	12
20133 - Città Studi, Corsica	8	332	40	54	80	1	11
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	16	668	0	0	10	9	11
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	19	820	11	14	23	17	11
20137 - Calvairate, Ortomercato	24	1.026	20	33	22	1	10
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	19	808	12	21	33	0	9
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	1	6	50	71	100	3	7
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	12	481	23	38	32	26	7
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	12	504	34	50	40	2	6
20159 - Isola, Montalbino	10	414	45	66	48	54	6
20158 - Dergano, Scalo Farini	5	181	18	28	16	10	4
20148 - San Siro, QT8	2	66	26	47	38	24	4
20131 - Casoretto	3	103	62	100	53	3	2
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	28	1.198	40	72	0	1	2
20155 - Cagnola, Ghisolfi	2	67	47	71	48	34	1
20146 - Bande Nere, Giambellino	0	-3	46	61	37	23	0
20127 - Loreto, NoLo	18	778	40	72	0	2	0

Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_/Wd566/](https://www.datawrapper.de/_/Wd566/)



# L'espansione online del rapporto

Considerata la notevole quantità di dati raccolti ed elaborati, di cui solamente una parte è stata inserita in questo rapporto, abbiamo pensato di renderli disponibili tutti on line in versione interattiva (è cioè possibile visualizzare in dettaglio i dati che determinano la formazione delle diverse mappe, ecc.), inoltre tutti i dati che contribuiscono a formare grafici e mappe sono scaricabili in formato aperto.

- Abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/8xtEN/>
- Estensione territorio (kmq): <https://datawrapper.dwcdn.net/WahKB/>
- Densità abitativa (abitanti / kmq): <https://datawrapper.dwcdn.net/6wP7J/>
- Reddito medio: <https://datawrapper.dwcdn.net/8xtEN/>
- km ciclabili: <https://datawrapper.dwcdn.net/fSNVS/>
- km ciclabili / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/IIe8R/>
- km ciclabili / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/jDVat/>
- mq aree pedonali: <https://datawrapper.dwcdn.net/VTW8F/>
- mq aree pedonali / 100 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/z3Zfi/>
- mq aree pedonali / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/Je0Y1/>
- auto circolanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/hdMyt/>
- auto circolanti / 1.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/grro5/>
- auto circolanti / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/VcfqR/>
- percorrenze auto / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/8a0A0/>
- % auto più inquinanti (fino euro 4 compreso): <https://datawrapper.dwcdn.net/u5ziz/>
- auto più inquinanti / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/jt7kG/>
- auto più inquinanti / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/RzZ7C/>
- n. fermate tpl: <https://datawrapper.dwcdn.net/HeDS6/>
- n. fermate tpl / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/CWaS5/>
- n. fermate tpl / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/hzRZ3/>
- n. corse feriali tpl: <https://datawrapper.dwcdn.net/mVoES/>
- n. corse tpl / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/qxfAs/>
- n. corse tpl / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/g1fUT/>
- Incidenza % in termini di passaggi del trasporto pubblico alle fermate per tipologia di trasporto: <https://datawrapper.dwcdn.net/68vcp/4/>
- n. veicoli sharing: <https://datawrapper.dwcdn.net/SAhZY/>
- n. veicoli sharing / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/hz7oe/>
- n. veicoli sharing / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/8R6Yj/>
- Media annuale Biossido di azoto (anno tipo) <https://datawrapper.dwcdn.net/Ylfn4/>
- indice sintetico di mobilità sostenibile: [https://www.datawrapper.de/\\_/dmyHn/](https://www.datawrapper.de/_/dmyHn/)
- indici di mobilità: [https://www.datawrapper.de/\\_/Wd566/](https://www.datawrapper.de/_/Wd566/)

# Le fonti

## Dati di base (popolazione, reddito, territorio)

I dati relativi alla popolazione ed al territorio utilizzati come termini di confronto rispetto a quelli sulla mobilità, sono quelli diffusi da ISTAT, quelli relativi al reddito sono diffusi dalla Agenzia delle Entrate.

## Mobilità attiva (piste ciclabili e aree pedonali)

I dati relativi all'estensione delle piste ciclabili e delle aree pedonali sono stati ricavati da parte di AMAT per Milano.

## Mobilità condivisa

I dati relativi all'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa (auto, bici, scooter e monopattini in sharing) sono stati forniti dall'agenzia per la mobilità AMAT Milano.

## Mobilità privata (motorizzazione)

I dati sulla motorizzazione sono stati forniti dall'Ufficio Statistica ACI.

I dati relativi alle percorrenze effettuate dalle auto private sono stati forniti da [GO-Mobility](#) e costituiscono un'analisi degli spostamenti delle auto sulla base dei dati delle "scatole nere" possono essere installate sui veicoli per scopi assicurativi. Si tratta di dispositivi dotati di GPS in grado di registrare la posizione del veicolo. I coefficienti di espansione all'universo del campione monitorato sono stati ottenuti, per ogni ambito territoriale, dal rapporto tra parco veicolare circolante e campione monitorato "residente". La residenza di un veicolo è determinata sulla base della quota di sosta notturna all'interno dei diversi comuni.

## Qualità dell'aria

I dati del biossido di azoto per la città di Milano sono quelli rilevati durante la campagna "[NO2 NO GRAZIE 2023](#)" e poi rielaborati in termini di medie annuali di un anno "tipo" stimate sulla base dei valori misurati durante la campagna e dell'andamento dei 5 anni precedenti al 2023 escluso il 2020.

Sono stati forniti da Cittadini per l'Aria e da Luca Boniardi, Dipartimento di Scienze Cliniche e di Comunità dell'Università degli Studi di Milano e Federica Nobile, Dipartimento di Epidemiologia Lazio ASL Roma 1. Il metodo utilizzato è stato descritto e pubblicato in <https://ehjournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12940-021-00825-9>

## Trasporto pubblico

Per il trasporto pubblico sono stati utilizzati i file in formato [GTFS](#) (*General Transit Feed Specification*) che è uno standard aperto utilizzato dalle aziende di trasporto pubblico e dalle amministrazioni locali per condividere i dati sui servizi erogati. I dati sono pubblicati sul sito di [AMAT](#). AMAT ha comunque collaborato per la corretta interpretazione ed utilizzo delle informazioni contenute in quei file.





# Ringraziamenti

Si ringraziano gli enti/aziende che hanno comunque contribuito al reperimento delle informazioni necessarie per la stesura del rapporto: Ufficio Statistica ACI; le agenzie per la mobilità AMAT; l'aziende di trasporto pubblico ATM; il Comuni di Milano; ISTAT, GO-Mobility.

La maggior parte dei dati reperiti sono stati forniti in formato geografico e spazialmente georeferenziati, rispetto a singoli punti sul territorio o sviluppi lineari (piste ciclabili) o areali (zone pedonali). E' stato quindi necessario attribuire tramite procedure di geoprocessing ogni informazione al livello di singola zona CAP. Tutta questa attività, davvero complessa e impegnativa, è stata svolta da **Antonio Cittadino** (Dipartimento interateneo di scienze progetto e politiche del territorio - Università degli studi e Politecnico di Torino), senza il cui prezioso contributo questo rapporto non sarebbe potuto essere realizzato. A lui quindi un ringraziamento davvero caloroso, con l'augurio di poter continuare anche in futuro una collaborazione così feconda.

Un ringraziamento particolare, poi, alle persone con le quali siamo entrati in contatto e che hanno collaborato attivamente al reperimento delle informazioni necessarie:

Elena Colli, Daniele Mancuso e Daniele Di Antonio di Go-Mobility, e poi:

- Francesco Tartaglia, Adrea Medici, Manuela Ruffoni (AMAT)
- Laura Brocca (ATM)
- **Luca Boniardi** (Dipartimento di Scienze Cliniche e di Comunità Università di Milano)
- **Anna Gerometta** (Cittadini per l'Aria)
- Guido Lanzani, Antonella Masala (Arpa Lombardia)

# Appendice statistica: dati

DATI DI BASE	KM2	abitanti (2021)	reddito medio	abitanti/kmq
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	3,02	19.961	123279	6612
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	2,60	26.188	82472	10068
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	2,61	31.267	92788	11984
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	2,62	35.807	60988	13662
20125 - Centrale, Maggiolina	2,94	38.739	37307	13163
20126 - Greco, Bicocca	3,39	21.000	34368	6191
20127 - Loreto, NoLo	2,00	39.381	31396	19720
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	3,43	32.040	30979	9355
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	2,46	50.080	65902	20333
20131 - Casoretto	1,76	41.446	41086	23616
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	3,84	25.741	28733	6707
20133 - Città Studi, Corsica	2,73	44.055	41936	16143
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	8,73	21.228	33665	2431
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	2,03	32.425	53281	15989
20136 - Bocconi, Gentilino	1,24	16.120	47853	12958
20137 - Calvairate, Ortomercato	2,70	28.302	36255	10498
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	8,93	37.093	29920	4156
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	7,96	47.201	32053	5931
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	13,05	49.027	36001	3757
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	18,24	57.578	29086	3157
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	2,99	32.844	38817	10988
20144 - P.ta Genova, Solari	2,48	37.200	59912	14988
20145 - Pagano, Tre Torri	1,68	19.659	95249	11695

20146 - Bande Nere, Giambellino	3,42	58.873	40931	17219
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	4,17	40.004	32625	9600
20148 - San Siro, QT8	3,42	39.154	37779	11455
20149 - Flera, Portello	2,52	28.587	66681	11362
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	8,84	42.832	36725	4844
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	9,60	40.538	27563	4224
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	14,84	35.178	28351	2370
20154 - Sarpi	2,40	35.605	54011	14848
20155 - Cagnola, Ghisolfi	1,40	27.793	34773	19881
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	3,88	25.098	29753	6462
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	7,41	36.153	23907	4879
20158 - Dergano, Scalo Farini	3,00	34.852	31168	11621
20159 - Isola, Montalbino	2,08	34.590	36326	16646
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	7,17	50.419	29282	7034
20162 - Niguarda, Parco Nord	4,14	35.872	30037	8671

	reddito / medio	abitanti/kmq	INDICE REDDITO	INDICE DENSITA'
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	2,86	0,89	100	20
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	1,91	1,36	59	36
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	2,15	1,61	69	45
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	1,41	1,84	37	53
20125 - Centrale, Maggiolina	0,87	1,77	13	51
20126 - Greco, Bicocca	0,80	0,83	11	18
20127 - Loreto, NoLo	0,73	2,65	8	82
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	0,72	1,26	7	33
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	1,53	2,74	42	85
20131 - Casoretto	0,95	3,18	17	100
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	0,67	0,90	5	20



20133 - Città Studi, Corsica	0,97	2,17	18	65
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	0,78	0,33	10	0
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	1,24	2,15	30	64
20136 - Bocconi, Gentilino	1,11	1,74	24	50
20137 - Calvairate, Ortomercato	0,84	1,41	12	38
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	0,87	1,77	13	51
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	0,80	0,83	11	18
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	0,73	2,65	8	82
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	0,72	1,26	7	33
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	1,53	2,74	42	85
20144 - P.ta Genova, Solari	1,39	2,02	36	59
20145 - Pagano, Tre Torri	2,21	1,57	72	44
20146 - Bande Nere, Giambellino	0,95	2,32	17	70
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	0,76	1,29	9	34
20148 - San Siro, QT8	0,88	1,54	14	43
20149 - Flera, Portello	1,55	1,53	43	42
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	0,85	0,65	13	12
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	0,64	0,57	4	9
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	0,66	0,32	4	0
20154 - Sarpi	1,25	2,00	30	59
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,81	2,68	11	82
20156 - Bovisio, Certosa, Zona 8	0,69	0,87	6	19
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	0,55	0,66	0	12
20158 - Dergano, Scalo Farini	0,72	1,56	7	44
20159 - Isola, Montalbino	0,84	2,24	12	67
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	0,68	0,95	5	22
20162 - Niguarda, Parco Nord	0,70	1,17	6	30

<b>MOBILITA' CICLABILE</b>	<b>km ciclabili</b>	<b>km ciclabili / 10000 ab</b>	<b>km ciclabili / kmq</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	9,99	5,00	3,31
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	0,57	0,22	0,22
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	2,42	0,77	0,93
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	13,45	3,76	5,13
20125 - Centrale, Maggiolina	9,79	2,53	3,33
20126 - Greco, Bicocca	5,87	2,79	1,73
20127 - Loreto, NoLo	4,05	1,03	2,03
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	11,47	3,58	3,35
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	3,00	0,60	1,22
20131 - Casoretto	1,02	0,25	0,58
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	14,76	5,73	3,85
20133 - Città Studi, Corsica	2,71	0,62	0,99
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	28,85	13,59	3,30
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	0,65	0,20	0,32
20136 - Bocconi, Gentilino	0,79	0,49	0,63
20137 - Calvairate, Ortomercato	5,58	1,97	2,07
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	6,30	1,70	0,71
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	8,82	1,87	1,11
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	17,61	3,59	1,35
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	33,01	5,73	1,81
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	1,67	0,51	0,56
20144 - P.ta Genova, Solari	4,45	1,20	1,79
20145 - Pagano, Tre Torri	4,99	2,54	2,97
20146 - Bande Nere, Giambellino	1,07	0,18	0,31

20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	4,46	1,11	1,07
20148 - San Siro, QT8	1,35	0,35	0,40
20149 - Flera, Portello	6,44	2,25	2,56
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	13,68	3,19	1,55
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	10,15	2,50	1,06
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	8,83	2,51	0,60
20154 - Sarpi	3,55	1,00	1,48
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,67	0,24	0,48
20156 - Bovisio, Certosa, Zona 8	5,20	2,07	1,34
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	12,63	3,49	1,70
20158 - Dergano, Scalo Farini	1,83	0,52	0,61
20159 - Isola, Montalbino	2,44	0,71	1,17
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	24,19	4,80	3,37
20162 - Niguarda, Parco Nord	10,15	2,83	2,45

**rapporto rispetto media città**

	km ciclabili 10000 a	km ciclabili / kmq	CICLABILITA'
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	2,26	2,01	51
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	0,10	0,13	0
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	0,35	0,56	9
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	1,70	3,13	58
20125 - Centrale, Maggiolina	1,14	2,02	37
20126 - Greco, Bicocca	1,26	1,05	26
20127 - Loreto, NoLo	0,46	1,23	18
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	1,62	2,04	43
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	0,27	0,74	10
20131 - Casoretto	0,11	0,35	3
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	2,59	2,34	59
20133 - Città Studi, Corsica	0,28	0,61	8





20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	6,15	2,01	100
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	0,09	0,20	1
20136 - Bocconi, Gentilino	0,22	0,39	5
20137 - Calvairate, Ortomercato	0,89	1,26	24
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	0,77	0,43	12
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	0,85	0,67	16
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	1,63	0,82	28
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	2,59	1,10	44
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	0,23	0,34	4
20144 - P.ta Genova, Solari	0,54	1,09	18
20145 - Pagano, Tre Torri	1,15	1,81	34
20146 - Bande Nere, Giambellino	0,08	0,19	0
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	0,50	0,65	12
20148 - San Siro, QT8	0,16	0,24	2
20149 - Flera, Portello	1,02	1,56	30
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	1,44	0,94	27
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	1,13	0,64	19
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	1,14	0,36	16
20154 - Sarpi	0,45	0,90	14
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,11	0,29	2
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	0,94	0,82	19
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	1,58	1,04	30
20158 - Dergano, Scalo Farini	0,24	0,37	5
20159 - Isola, Montalbino	0,32	0,71	10
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	2,17	2,05	50
20162 - Niguarda, Parco Nord	1,28	1,49	32

<b>MOBILITA' PEDONALE</b>	<b>mq aree pedonali</b>	<b>mq aree pedonali / 100 ab</b>	<b>mq aree pedonali / kmq</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	83319	417,41	27598,05
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	57343	218,96	22046,34
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	66041	211,22	25312,87
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	1515	4,23	577,98
20125 - Centrale, Maggiolina	888	2,29	301,76
20126 - Greco, Bicocca		0,00	0,00
20127 - Loreto, NoLo		0,00	0,00
20128 - Gorla, Precotto, Adriano		0,00	0,00
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	9586	19,14	3891,81
20131 - Casoretto	2504	6,04	1426,97
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	2112	8,20	550,19
20133 - Città Studi, Corsica	1127	2,56	412,97
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini		0,00	0,00
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria		0,00	0,00
20136 - Bocconi, Gentilino	11797	73,18	9483,40
20137 - Calvairate, Ortomercato		0,00	0,00
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo		0,00	0,00
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle		0,00	0,00
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie		0,00	0,00
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	1133	1,97	62,11
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	35	0,11	11,86

20144 - P.ta Genova, Solari	13499	36,29	5438,72
20145 - Pagano, Tre Torri	6497	33,05	3865,22
20146 - Bande Nere, Giambellino		0,00	0,00
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate		0,00	0,00
20148 - San Siro, QT8		0,00	0,00
20149 - Flera, Portello	2064	7,22	820,37
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	82412	192,41	9320,49
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi		0,00	0,00
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano		0,00	0,00
20154 - Sarpi	40338	113,29	16821,51
20155 - Cagnola, Ghisolfi		0,00	0,00
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8		0,00	0,00
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	7185	19,87	969,63
20158 - Dergano, Scalo Farini		0,00	0,00
20159 - Isola, Montalbino		0,00	0,00
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina		0,00	0,00
20162 - Niguarda, Parco Nord		0,00	0,00



<b>rapporto rispetto media città</b>	<b>mq aree pedonali / 100 ab</b>	<b>mq aree pedonali / kmq</b>	<b>PEDONALITA'</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	14,47	12,88	100
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	7,59	10,29	65
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	7,32	11,81	70
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	0,15	0,27	2
20125 - Centrale, Maggiolina	0,08	0,14	1
20126 - Greco, Bicocca	0,00	0,00	0
20127 - Loreto, NoLo	0,00	0,00	0
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	0,00	0,00	0
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	0,66	1,82	9
20131 - Casoretto	0,21	0,67	3
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	0,28	0,26	2
20133 - Città Studi, Corsica	0,09	0,19	1
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	0,00	0,00	0
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	0,00	0,00	0
20136 - Bocconi, Gentilino	2,54	4,42	25
20137 - Calvairate, Ortomercato	0,00	0,00	0
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	0,08	0,14	1
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	0,00	0,00	0
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	0,00	0,00	0
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	0,00	0,00	0

20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	0,66	1,82	9
20144 - P.ta Genova, Solari	1,26	2,54	14
20145 - Pagano, Tre Torri	1,15	1,80	11
20146 - Bande Nere, Giambellino	0,00	0,00	0
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	0,00	0,00	0
20148 - San Siro, QT8	0,00	0,00	0
20149 - Flera, Portello	0,25	0,38	2
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	6,67	4,35	40
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	0,00	0,00	0
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	0,00	0,00	0
20154 - Sarpi	3,93	7,85	43
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,00	0,00	0
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	0,00	0,00	0
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	0,69	0,45	4
20158 - Dergano, Scalo Farini	0,00	0,00	0
20159 - Isola, Montalbino	0,00	0,00	0
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	0,00	0,00	0
20162 - Niguarda, Parco Nord	0,00	0,00	0



<b>MOBILITA' PRIVATA</b>	<b>auto</b>	<b>auto / 1000 ab</b>	<b>auto / kmq</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	18.786	941	6223
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	22.927	875	8815
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	31.790	1017	12185
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	23.349	652	8908
20125 - Centrale, Maggiolina	18.113	468	6155
20126 - Greco, Bicocca	13.902	662	4098
20127 - Loreto, NoLo	15.415	391	7719
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	14.143	441	4129
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	24.297	485	9865
20131 - Casoretto	18.528	447	10557
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	11.681	454	3044
20133 - Città Studi, Corsica	19.694	447	7217
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	10.467	493	1199
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	16.722	516	8246
20136 - Bocconi, Gentilino	8.239	511	6623
20137 - Calvairate, Ortomercato	11.880	420	4407
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	16.942	457	1898
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	20.874	442	2623
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	23.638	482	1812
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	28.689	498	1573



20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	14.926	454	4994
20144 - P.ta Genova, Solari	17.396	468	7009
20145 - Pagano, Tre Torri	11.754	598	6992
20146 - Bande Nere, Giambellino	27.332	464	7994
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	18.818	470	4516
20148 - San Siro, QT8	17.368	444	5081
20149 - Flera, Portello	16.912	592	6722
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	25.246	589	2855
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	21.528	531	2243
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	15.898	452	1071
20154 - Sarpi	17.729	498	7393
20155 - Cagnola, Ghisolfi	11.868	427	8489
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	11.264	449	2900
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	18.033	499	2434
20158 - Dergano, Scalo Farini	13.267	381	4424
20159 - Isola, Montalbino	16.188	468	7790
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	21.799	432	3041
20162 - Niguarda, Parco Nord	16.131	450	3899

**rapporto rispetto media città**

**auto / 1000  
ab**

**auto / kmq**

**INDICE  
MOBILITA'  
PRIVATA**



20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	1,86	1,65	57
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	1,73	2,34	71
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	2,01	3,24	100
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	1,29	2,37	61
20125 - Centrale, Maggiolina	0,92	1,64	34
20126 - Greco, Bicocca	1,31	1,09	30
20127 - Loreto, NoLo	0,77	2,05	40
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	0,87	1,10	19
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	0,96	2,62	59
20131 - Casoretto	0,88	2,81	62
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	0,90	0,81	13
20133 - Città Studi, Corsica	0,88	1,92	40
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	0,97	0,32	3
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	1,02	2,19	50
20136 - Bocconi, Gentilino	1,01	1,76	39
20137 - Calvairate, Ortomercato	0,83	1,17	20
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	0,92	1,64	34
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	1,31	1,09	30
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	0,77	2,05	40
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	0,87	1,10	19
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	0,96	2,62	59
20144 - P.ta Genova, Solari	0,92	1,86	40
20145 - Pagano, Tre Torri	1,18	1,86	46
20146 - Bande Nere, Giambellino	0,92	2,12	46



20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	0,93	1,20	23
20148 - San Siro, QT8	0,88	1,35	26
20149 - Flera, Portello	1,17	1,79	44
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	1,16	0,76	18
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	1,05	0,60	11
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	0,89	0,28	0
20154 - Sarpi	0,98	1,97	44
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,84	2,26	47
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	0,89	0,77	12
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	0,99	0,65	11
20158 - Dergano, Scalo Farini	0,75	1,18	18
20159 - Isola, Montalbino	0,92	2,07	45
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	0,85	0,81	12
20162 - Niguarda, Parco Nord	0,89	1,04	18

#### MOBILITA' PRIVATA PIU' INQUINANTE

	auto fino a euro 4 compreso	auto / 1000 ab	auto / kmq
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	7230	362	2395
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	8414	321	3235
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	9429	302	3614



20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	9970	278	3804
20125 - Centrale, Maggiolina	7905	204	2686
20126 - Greco, Bicocca	4511	215	1330
20127 - Loreto, NoLo	7457	189	3734
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	5650	176	1650
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	9897	198	4018
20131 - Casoretto	8529	206	4860
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	5562	216	1449
20133 - Città Studi, Corsica	8194	186	3003
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	4486	211	514
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	7083	218	3493
20136 - Bocconi, Gentilino	3791	235	3047
20137 - Calvairate, Ortomercato	5440	192	2018
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	7530	203	844
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	10294	218	1293
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	10490	214	804
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	12450	216	683
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	6480	197	2168
20144 - P.ta Genova, Solari	6993	188	2817
20145 - Pagano, Tre Torri	4178	213	2485
20146 - Bande Nere, Giambellino	11128	189	3255
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	8591	215	2062
20148 - San Siro, QT8	8444	216	2470
20149 - Flera, Portello	6057	212	2407



20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	9740	227	1102
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	9051	223	943
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	7195	205	485
20154 - Sarpi	7164	201	2987
20155 - Cagnola, Ghisolfi	5216	188	3731
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	5310	212	1367
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	9278	257	1252
20158 - Dergano, Scalo Farini	5952	171	1985
20159 - Isola, Montalbino	7017	203	3377
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	9796	194	1367
20162 - Niguarda, Parco Nord	7360	205	1779

<b>rapporto rispetto media città</b>	<b>auto / 1000 ab</b>	<b>auto / kmq</b>	<b>INDICE MOBILITA' PRIVATA PIU' INQUINANTE</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	1,69	1,50	70
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	1,50	2,03	83
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	1,41	2,27	88
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	1,30	2,39	88
20125 - Centrale, Maggiolina	0,95	1,69	50
20126 - Greco, Bicocca	1,00	0,84	21



20127 - Loreto, NoLo	0,88	2,35	72
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	0,82	1,04	22
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	0,92	2,52	79
20131 - Casoretto	0,96	3,05	100
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	1,01	0,91	24
20133 - Città Studi, Corsica	0,87	1,89	54
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	0,99	0,32	2
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	1,02	2,19	71
20136 - Bocconi, Gentilino	1,10	1,91	64
20137 - Calvairate, Ortomercato	0,90	1,27	33
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	0,95	1,69	50
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	1,00	0,84	21
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	0,88	2,35	72
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	0,82	1,04	22
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	0,92	2,52	79
20144 - P.ta Genova, Solari	0,88	1,77	50
20145 - Pagano, Tre Torri	0,99	1,56	47
20146 - Bande Nere, Giambellino	0,88	2,04	61
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	1,00	1,29	38
20148 - San Siro, QT8	1,01	1,55	47
20149 - Flera, Portello	0,99	1,51	45
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	1,06	0,69	18
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	1,04	0,59	14
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	0,95	0,30	0



20154 - Sarpi	0,94	1,88	57
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,88	2,34	71
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	0,99	0,86	21
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	1,20	0,79	26
20158 - Dergano, Scalo Farini	0,80	1,25	28
20159 - Isola, Montalbino	0,95	2,12	66
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	0,91	0,86	18
20162 - Niguarda, Parco Nord	0,96	1,12	30





<b>TRASPORTO PUBBLICO - DIFFUSIONE</b>	<b>n. fermate</b>	<b>n.fermate / 1000 ab</b>	<b>n.fermate / kmq</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	80	4	26
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	75	3	29
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	76	2	29
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	82	2	31
20125 - Centrale, Maggiolina	74	2	25
20126 - Greco, Bicocca	81	4	24
20127 - Loreto, NoLo	35	1	18
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	78	2	23
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	94	2	38
20131 - Casoretto	59	1	34
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	73	3	19
20133 - Città Studi, Corsica	102	2	37
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	80	4	9
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	86	3	42
20136 - Bocconi, Gentilino	48	3	39
20137 - Calvairate, Ortomercato	51	2	19
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	154	4	17
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	82	2	10
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	99	2	8
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	173	3	9

20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	71	2	24
20144 - P.ta Genova, Solari	66	2	27
20145 - Pagano, Tre Torri	55	3	33
20146 - Bande Nere, Giambellino	91	2	27
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	85	2	20
20148 - San Siro, QT8	80	2	23
20149 - Flera, Portello	63	2	25
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	147	3	17
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	114	3	12
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	100	3	7
20154 - Sarpi	76	2	32
20155 - Cagnola, Ghisolfi	43	2	31
20156 - Bovis, Certosa, Zona 8	66	3	17
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	81	2	11
20158 - Dergano, Scalo Farini	55	2	18
20159 - Isola, Montalbino	61	2	29
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	106	2	15
20162 - Niguarda, Parco Nord	113	3	27



<b>rapporto rispetto media città</b>	<b>n.fermate / 1000 ab</b>	<b>n.fermate / kmq</b>	<b>DIFFUSIONE TRASPORTO PUBBLICO</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	1,71	1,53	85
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	1,23	1,66	68
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	1,04	1,68	61
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	0,98	1,80	64
20125 - Centrale, Maggiolina	0,82	1,45	40
20126 - Greco, Bicocca	1,65	1,38	75
20127 - Loreto, NoLo	0,38	1,01	0
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	1,04	1,31	44
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	0,80	2,20	74
20131 - Casoretto	0,61	1,94	53
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	1,21	1,10	42
20133 - Città Studi, Corsica	0,99	2,15	80
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	1,61	0,53	34
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	1,13	2,44	100
20136 - Bocconi, Gentilino	1,27	2,22	96
20137 - Calvairate, Ortomercato	0,77	1,09	22
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	0,82	1,45	40
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	1,65	1,38	75
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	0,38	1,01	0
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	1,04	1,31	44

20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	0,80	2,20	74
20144 - P.ta Genova, Solari	0,76	1,53	41
20145 - Pagano, Tre Torri	1,20	1,88	77
20146 - Bande Nere, Giambellino	0,66	1,53	37
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	0,91	1,17	32
20148 - San Siro, QT8	0,87	1,35	38
20149 - Flera, Portello	0,94	1,44	46
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	1,47	0,96	47
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	1,20	0,68	23
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	1,22	0,39	10
20154 - Sarpi	0,91	1,83	62
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,66	1,77	48
20156 - Bovis, Certosa, Zona 8	1,13	0,98	33
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	0,96	0,63	9
20158 - Dergano, Scalo Farini	0,68	1,06	16
20159 - Isola, Montalbino	0,75	1,69	48
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	0,90	0,85	17
20162 - Niguarda, Parco Nord	1,35	1,57	70



<b>TRASPORTO PUBBLICO - INTENSITA'</b>	<b>n.corse feriali</b>	<b>n.corse / 1000 ab</b>	<b>n.corse / kmq</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	17061	855	5651
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	17755	678	6826
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	19770	632	7578
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	18325	512	6992
20125 - Centrale, Maggiolina	10332	267	3511
20126 - Greco, Bicocca	10500	500	3096
20127 - Loreto, NoLo	5741	146	2875
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	11301	353	3300
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	16757	335	6803
20131 - Casoretto	11443	276	6520
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	11833	460	3083
20133 - Città Studi, Corsica	18284	415	6700
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	10198	480	1168
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	13623	420	6717
20136 - Bocconi, Gentilino	8142	505	6545
20137 - Calvairate, Ortomercato	8700	307	3227
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	14853	400	1664
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	11837	251	1487
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	12486	255	957
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	25697	446	1409

20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	12341	376	4129
20144 - P.ta Genova, Solari	11217	302	4519
20145 - Pagano, Tre Torri	8790	447	5229
20146 - Bande Nere, Giambellino	13249	225	3875
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	13592	340	3262
20148 - San Siro, QT8	11563	295	3383
20149 - Flera, Portello	9921	347	3943
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	18659	436	2110
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	17390	429	1812
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	15285	435	1030
20154 - Sarpi	16711	469	6969
20155 - Cagnola, Ghisolfi	6611	238	4729
20156 - Bovisa, Certosa, Zona 8	6311	251	1625
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	11533	319	1556
20158 - Dergano, Scalo Farini	7918	227	2640
20159 - Isola, Montalbino	11858	343	5706
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	15528	308	2166
20162 - Niguarda, Parco Nord	14673	409	3547



	n.corse / 1000 ab	n.corse / kmq	INTENSITA' TRASPORTO PUBBLICO
rapporto rispetto media città			
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	2,32	2,06	97
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	1,84	2,49	95
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	1,71	2,77	100
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	1,39	2,55	83
20125 - Centrale, Maggiolina	0,72	1,28	23
20126 - Greco, Bicocca	1,36	1,13	38
20127 - Loreto, NoLo	0,40	1,05	5
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	0,96	1,20	28
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	0,91	2,48	66
20131 - Casoretto	0,75	2,38	58
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	1,25	1,13	34
20133 - Città Studi, Corsica	1,13	2,45	72
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	1,30	0,43	14
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	1,14	2,45	72
20136 - Bocconi, Gentilino	1,37	2,39	77
20137 - Calvairate, Ortomercato	0,83	1,18	23
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	0,72	1,28	23
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	1,36	1,13	38
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	0,40	1,05	5
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	0,96	1,20	28
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	0,91	2,48	66
20144 - P.ta Genova, Solari	0,82	1,65	37
20145 - Pagano, Tre Torri	1,21	1,91	58
20146 - Bande Nere, Giambellino	0,61	1,41	23



20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	0,92	1,19	26
20148 - San Siro, QT8	0,80	1,23	24
20149 - Flera, Portello	0,94	1,44	34
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	1,18	0,77	21
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	1,16	0,66	17
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	1,18	0,38	9
20154 - Sarpi	1,27	2,54	79
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,65	1,73	34
20156 - Bovisio, Certosa, Zona 8	0,68	0,59	0
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	0,87	0,57	5
20158 - Dergano, Scalo Farini	0,62	0,96	10
20159 - Isola, Montalbino	0,93	2,08	54
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	0,84	0,79	11
20162 - Niguarda, Parco Nord	1,11	1,29	35

<b>MOBILITA' CONDIVISA</b>	<b>veicoli in condivisione</b>	<b>veicoli / 1000 ab</b>	<b>veicoli / kmq</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	733	37	243
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	403	15	155
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	723	23	277
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	743	21	283
20125 - Centrale, Maggiolina	260	7	88
20126 - Greco, Bicocca	168	8	50
20127 - Loreto, NoLo	281	7	141
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	124	4	36
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	437	9	177
20131 - Casoretto	303	7	173
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	90	3	23
20133 - Città Studi, Corsica	442	10	162
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	101	5	12
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	338	10	167
20136 - Bocconi, Gentilino	274	17	220
20137 - Calvairate, Ortomercato	199	7	74
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	96	3	11
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	250	5	31
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	167	3	13
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	123	2	7
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	225	7	75
20144 - P.ta Genova, Solari	435	12	175
20145 - Pagano, Tre Torri	370	19	220
20146 - Bande Nere, Giambellino	296	5	87
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	54	1	13

20148 - San Siro, QT8	224	6	66
20149 - Flera, Portello	308	11	122
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	156	4	18
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	37	1	4
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	40	1	3
20154 - Sarpi	471	13	196
20155 - Cagnola, Ghisolfi	141	5	101
20156 - Bovisio, Certosa, Zona 8	47	2	12
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	45	1	6
20158 - Dergano, Scalo Farini	234	7	78
20159 - Isola, Montalbino	238	7	115
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	45	1	6
20162 - Niguarda, Parco Nord	52	1	13

	n.veicoli / 1000 ab	n.veicoli / kmq	INDICE MOBILITA' CONDIVISA
<b>rapporto rispetto media città</b>			
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	5,12	4,56	100
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	2,15	2,91	51
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	3,23	5,21	87
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	2,90	5,32	85
20125 - Centrale, Maggiolina	0,94	1,66	25
20126 - Greco, Bicocca	1,12	0,93	19
20127 - Loreto, NoLo	1,00	2,64	36
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	0,54	0,68	11
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	1,22	3,33	46
20131 - Casoretto	1,02	3,24	43
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	0,49	0,44	8



20133 - Città Studi, Corsica	1,40	3,04	45
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	0,66	0,22	7
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	1,45	3,13	46
20136 - Bocconi, Gentilino	2,37	4,14	67
20137 - Calvairate, Ortomercato	0,98	1,39	23
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	0,94	1,66	25
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	1,12	0,93	19
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	1,00	2,64	36
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	0,54	0,68	11
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	1,22	3,33	46
20144 - P.ta Genova, Solari	1,63	3,29	50
20145 - Pagano, Tre Torri	2,63	4,13	69
20146 - Bande Nere, Giambellino	0,70	1,63	22
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	0,19	0,24	2
20148 - San Siro, QT8	0,80	1,23	19
20149 - Flera, Portello	1,50	2,30	38
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	0,51	0,33	7
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	0,13	0,07	0
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	0,16	0,05	0
20154 - Sarpi	1,85	3,69	56
20155 - Cagnola, Ghisolfi	0,71	1,89	25
20156 - Bovisio, Certosa, Zona 8	0,26	0,23	3
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	0,17	0,11	1
20158 - Dergano, Scalo Farini	0,94	1,47	23
20159 - Isola, Montalbino	0,96	2,15	31
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	0,12	0,12	0
20162 - Niguarda, Parco Nord	0,20	0,24	3

<b>PERCORRENZE AUTO</b>	<b>percorrenze auto</b>	<b>percorrenze auto / kmq</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	284.387	94199
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	211.727	81402
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	225.368	86381
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	240.278	91674
20125 - Centrale, Maggiolina	251.320	85396
20126 - Greco, Bicocca	283.317	83525
20127 - Loreto, NoLo	189.803	95044
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	307.945	89911
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	241.327	97981
20131 - Casoretto	178.326	101610
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	392.624	102299
20133 - Città Studi, Corsica	290.210	106343
20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	939.182	107544
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	163.771	80755
20136 - Bocconi, Gentilino	85.204	68492
20137 - Calvairate, Ortomercato	249.078	92388
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	842.734	94424
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	575.730	72337
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	769.636	58985
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	971.681	53272
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	187.927	62873
20144 - P.ta Genova, Solari	184.584	74369
20145 - Pagano, Tre Torri	145.275	86422
20146 - Bande Nere, Giambellino	252.538	73863
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	298.616	71662
20148 - San Siro, QT8	284.801	83324

20149 - Flera, Portello	216.139	85906
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	792.562	89636
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	673.290	70149
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	1.108.876	74702
20154 - Sarpi	219.487	91529
20155 - Cagnola, Ghisolfi	135.240	96738
20156 - Bovisio, Certosa, Zona 8	372.250	95842
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	702.424	94794
20158 - Dergano, Scalo Farini	276.685	92259
20159 - Isola, Montalbino	177.449	85394
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	643.350	89753
20162 - Niguarda, Parco Nord	315.992	76382

<b>rapporto rispetto media città</b>	<b>percorrenze / kmq</b>	<b>INDICE PERCOSTENZA AUTO</b>
20121 - Centro storico Nord (Castello - Brera - Quadrilatero)	3,52	19
20122 - Centro storico Est (Duomo - Guastalla - Crocetta)	2,62	12
20123 - Centro storico Ovest (Cinque Vie - Magenta - S. Vittore)	2,79	14
20124 - P.ta Nuova, P.ta Venezia, B.Aires	2,97	15
20125 - Centrale, Maggiolina	3,11	16
20126 - Greco, Bicocca	3,51	19
20127 - Loreto, NoLo	2,35	10
20128 - Gorla, Precotto, Adriano	3,81	22
20129 - P.ta Venezia, Risorgimento	2,99	15
20131 - Casoretto	2,21	9
20132 - Cimiano, Cascina Gobba	4,86	30
20133 - Città Studi, Corsica	3,59	20



20134 - Lambrate, Ortica, Parco Forlanini	11,62	83
20135 - P.ta Romana, P.ta Vittoria	2,03	8
20136 - Bocconi, Gentilino	1,05	0
20137 - Calvairate, Ortomercato	3,08	16
20138 - Taliedo, Ponte Lambro, Rogoredo	10,43	74
20139 - Scalo Romana, Corvetto, Chiaravalle	7,13	48
20141 - Tibaldi, Morivione, Vigentino, Parco delle Abbazie	9,52	67
20142 - Chiesa Rossa, Barona, Gratosoglio	12,03	87
20143 - Navigli, IULM, San Cristoforo	2,33	10
20144 - P.ta Genova, Solari	2,28	10
20145 - Pagano, Tre Torri	1,80	6
20146 - Bande Nere, Giambellino	3,13	16
20147 - Lorenteggio, Primaticcio, Forze Armate	3,70	21
20148 - San Siro, QT8	3,52	19
20149 - Flera, Portello	2,67	13
20151 - Lampugnano, Trenno, Gallarate	9,81	69
20152 - Sellanuova, Valsesia, Olmi	8,33	57
20153 - Baggio, Cagnino, Quinto Romano	13,72	100
20154 - Sarpi	2,72	13
20155 - Cagnola, Ghisolfi	1,67	5
20156 - Bovisio, Certosa, Zona 8	4,61	28
20157 - Quarto Oggiaro, Cascina Merlata	8,69	60
20158 - Dergano, Scalo Farini	3,42	19
20159 - Isola, Montalbino	2,20	9
20161 - Affori, Bruzzano, Comasina	7,96	55
20162 - Niguarda, Parco Nord	3,91	23