M6

Ci sei?

Parliamone.

SALUTI ISTITUZIONALI

Apre il Percorso Partecipativo M6

ARIANNA CENSI Assessora alla Mobilità, Comune di Milano

GAIA ROMANI Assessora al Decentramento, Quartieri e Partecipazione, Comune di Milano

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Il Percorso Partecipativo M6: metodo e obiettivi

GIULIANA GEMINI Esperta in progettazione e gestione di processi partecipativi, Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano
AGNESE BERTELLO Facilitatrice ed esperta di progettazione partecipata e Dibattito Pubblico, Ascolto Attivo

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Cosa accade oggi

INIZIAMO.

10:00
Benvenuti
Registrazione e attività

10:15
Saluti istituzionali
Apre il Percorso Partecipativo M6

***Arianna Censi**, Assessora alla Mobilità, Comune di Milano*

***Gaia Romani**, Assessora al Decentramento, Quartieri e Partecipazione, Comune di Milano*

10:25
Il Percorso Partecipativo M6: metodo e obiettivi

***Giuliana Gemini**, Esperta in progettazione e gestione di processi partecipativi, Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano*

***Agnese Bertello**, Facilitatrice ed esperta di progettazione partecipata e Dibattito Pubblico, Ascolto Attivo*

LA MOBILITÀ E MILANO.

10:35
La mobilità nelle città che cambiano

***Matteo Colleoni**, Professore ordinario di Studi Urbani e delegato rettorale per la sostenibilità, Università degli Studi di Milano-Bicocca*

10:45
Milano dove va? Le ipotesi M6

***Marina De Matteis**, Direttrice Area Infrastrutture, Comune di Milano*

***Andrea Bruschi**, Studi di Fattibilità, Direzione Sistemi per la Mobilità MM S.p.A.*

11:05
Analisi urbana delle proposte di tracciato

***Federico Brancoli de Monteforte**, Pianificatore territoriale, AMAT - Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio*

11:15
La M6 e l'effetto rete

***Marco Piva**, Direttore Programmazione del Servizio, ATM - Azienda Trasporti Milanesi*

Q&A
Raccolta domande

L'ESPERIENZA DI ALTRE CITTÀ.

11:50
Linee metropolitane orbitali: esperienze e lezioni da altre città del mondo

***Andrea Bruschi**, Studi di Fattibilità, Direzione Sistemi per la Mobilità MM S.p.A.*

12:00
L'esperienza di Napoli: scelte, criticità e lezioni apprese

***Rosario Cecere**, Progettista senior e Direzione Lavori, MM S.p.A. (online da Napoli)*

Q&A
Raccolta domande

CONCLUSIONI.

12:50
Chiusura e prossimi appuntamenti del percorso partecipativo M6

A cura del team di coordinamento del percorso partecipativo

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Inizia a partecipare

INQUADRA IL QR CODE E INVIA LA TUA RISPOSTA

Se non riesci a visualizzare il QR code vai su wooclap.com e immetti il codice dell'evento nel banner superiore.

QLADHDZ

PERCHÉ UN PERCORSO PARTECIPATIVO ADESSO

Il percorso partecipativo M6 è **uno strumento di ascolto e confronto** per arricchire gli studi sulla nuova M6 attraverso le competenze, i bisogni e la visione di chi Milano la vive e attraversa tutti i giorni.

- È **una delle modalità di ascolto** e di dialogo strutturato che il Comune sta attivando intorno a questo progetto.
- Si rivolge a quella parte di città che non si è ancora espressa, **a chi spesso non si mobilita e non partecipa.**

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

PERCHÉ UN PERCORSO PARTECIPATIVO ADESSO

Il percorso partecipativo M6 si colloca in una **fase ancora preliminare di progettazione:** una novità nell'approccio partecipativo della città.

Il suo obiettivo è coinvolgere la cittadinanza in una **riflessione strategica ampia,** non su un progetto puntuale e consolidato di tracciato, per confrontarsi su scenari e strategie che mettono al centro i bisogni dei territori e della città nel suo insieme, e per **raccogliere contributi utili alle decisioni future.**

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

OBIETTIVI DEL PERCORSO

Informare i cittadini: in dialogo costante con tecnici ed esperti, presenteremo gli scenari analizzati, i criteri di scelta e le ragioni che indicano quali sono le opzioni più interessanti riguardo al tracciato della futura M6.

Raccogliere contributi alla decisione: il percorso unirà il sapere tecnico degli specialisti al sapere d'uso delle persone. Raccogliendo l'esperienza di chi vive i quartieri, arricchiremo gli studi di partenza con una visione più ampia su bisogni, limiti e aspettative dell'intervento.

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

UNA PREMESSA METODOLOGICA IMPORTANTE: IL PATTO DI PARTECIPAZIONE

Il Patto di partecipazione **definisce la cornice** (oggetto, obiettivi, durata, fasi, risultati attesi) entro cui si svolge il percorso partecipativo di ascolto e confronto pubblico sulla nuova linea metropolitana M6, e **chiarisce gli impegni, i ruoli e le responsabilità reciproche** dell'Amministrazione, delle persone partecipanti e dei soggetti incaricati della progettazione e conduzione del percorso.

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

LE TAPPE

2026

Settembre

Forum Mobilità

Ottobre

Incontro pubblico di apertura

Novembre

Workshop con stakeholder ed esperti

Novembre – Gennaio

Otto giornate di ascolto diffuso nei territori

2027

Febbraio

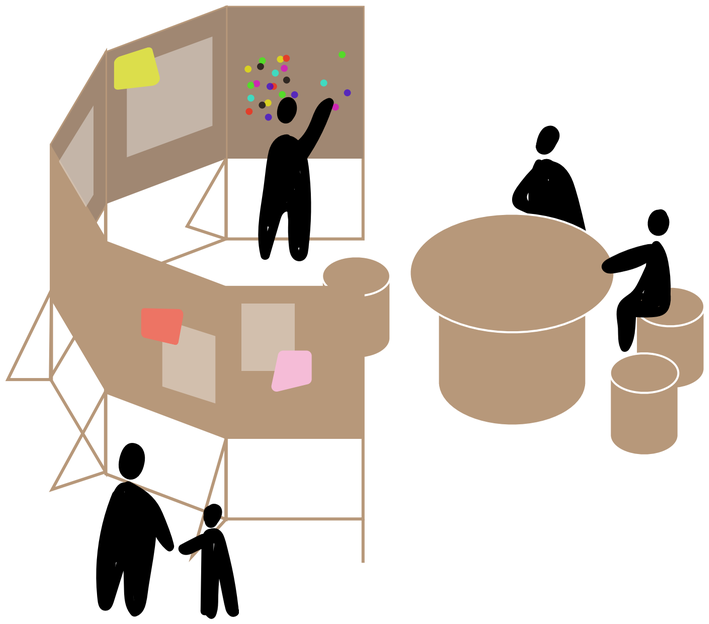
Laboratorio sugli scenari

Marzo

Restituzione finale

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano



L’ASCOLTO DIFFUSO NEI MUNICIPI

Il percorso partecipativo esce dalle sedi istituzionali e va nei luoghi della vita quotidiana, attraverso **otto giornate di presenza capillare nei quartieri.**

L’iniziativa nasce per intercettare anche chi di solito non frequenta gli incontri pubblici tradizionali, mettendo a disposizione **postazioni informali con materiali e attività semplici, accessibili e comprensibili per tutti.**

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

ATTIVITÀ TRASVERSALI AL PERCORSO

Comunicazione e digital outreach

contenuti per informare, coinvolgere,
dare visibilità alle attività

Monitoraggio e reportistica

documentazione dell'andamento
del percorso, con dati ed esiti dei confronti

Milano partecipa

un portale digitale
per materiali e aggiornamenti
www.partecipazione.comune.milano.it

Raccolta contributi

una mail dedicata alla raccolta
di opinioni e suggerimenti
m6-partecipazione@comune.milano.it

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Inizia a partecipare

INQUADRA IL QR CODE E INVIA LA TUA RISPOSTA

Se non riesci a visualizzare il QR code vai su wooclap.com e immetti il codice dell'evento nel banner superiore.

QLADHDZ

La mobilità nelle città che cambiano

MATTEO COLLEONI Professore ordinario di Studi Urbani e delegato rettorale per la sostenibilità, Università degli Studi di Milano-Bicocca

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Incontro di apertura del percorso partecipativo M6

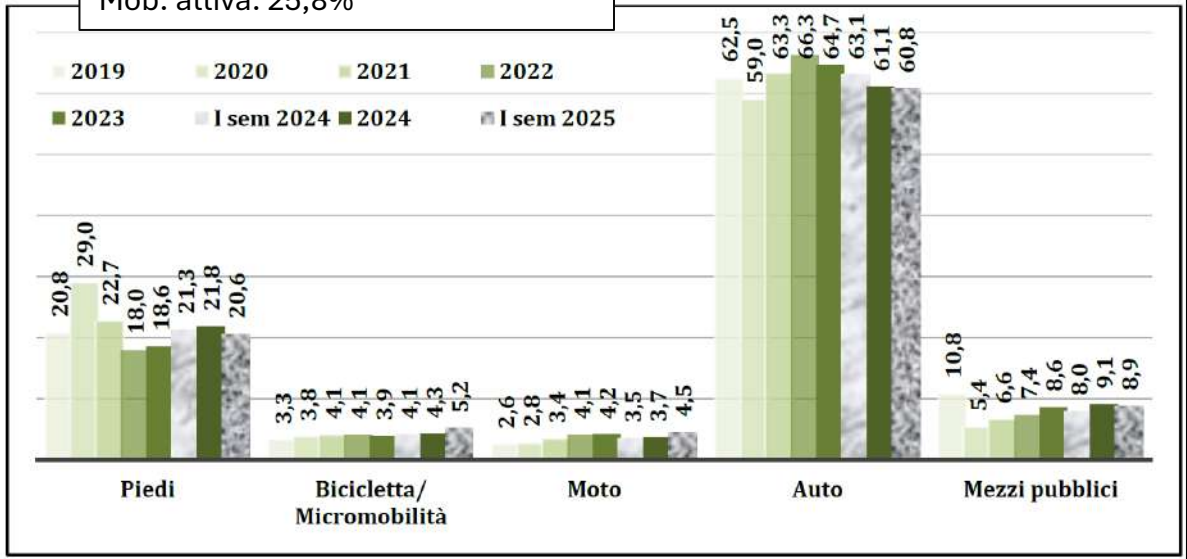
Sabato 24 ottobre 2026 • ore 10:00–13:00 • Teatro della Quattordicesima, via Oglio 18, Milano

La mobilità nelle città che cambiano

Prof. Matteo Colleoni
Università degli Studi di Milano-Bicocca
Centro di ricerca su Mobilità Turismo Territorio
Centro Nazionale Mobilità Sostenibile - MOST

Mobilità e riparto modale in Italia

Mob. veicolare privata: 65,3%
Mob. TP: 8,9%
Mob. attiva: 25,8%



Fonte: Isfort 2025

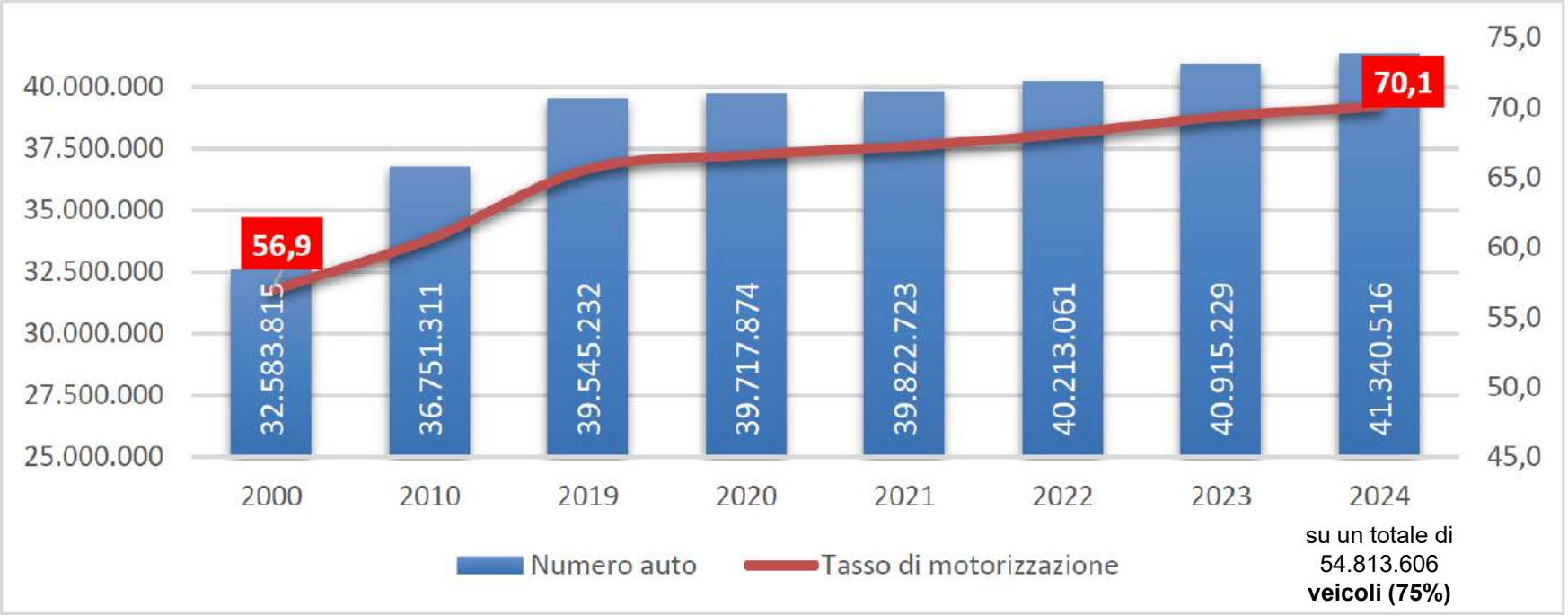
SETTORE		2010	2023
TRASPORTO STRADALE (a)	mld pax-km	842,09	791,94
	quota %	91,9%	89,8%
TRASPORTO FERROVIARIO (b)	mld pax-km	54,68	63,29
	quota %	6,0%	7,2%
TRASPORTO MARITTIMO (c)	mld pax-km	4,09	3,81
	quota %	0,4%	0,4%
TRASPORTO AEREO	mld pax-km	15,73	22,39
	quota %	1,7%	2,5%
TOTALE	**mld pax-km**	**916,58**	**881,43**
	var. %	**-2,3%**	**10,6%**

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2025

Mobilità e riparto modale in Italia

(Inc.% 2024-2000: +34,0%) – Pop: +5,3%

TI veicolare 930/1.000 e autoveicolare **701/1.000**



su un totale di 54.813.606 **veicoli (75%)**

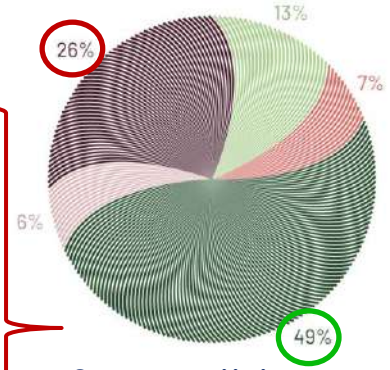
Fonte Aci e Istat 2024

Mobilità e riparto modale a Milano

	2015	2024	Var. % 2023-2024	Var. % 2015-2024
Roma	61,3	67,7	+1,5	+6,4
Milano	51,0	50,4	-1,2	-0,6
Napoli	54,4	61,1	+0,8	+6,7
Torino	61,9	75,7	+6,9	+13,8
Palermo	56,7	63,1	+0,4	+6,4
Genova	46,0	47,3	-0,2	+1,3
Bologna	51,5	53,7	+0,1	+2,2
Firenze	50,7	54,8	-0,5	+4,1
Bari	53,9	58,7	+0,4	+4,8
Catania	67,9	80,9	+2,1	+13,0
Venezia	41,8	44,6	+0,4	+2,8
Verona	60,9	65,5	-0,5	+4,6

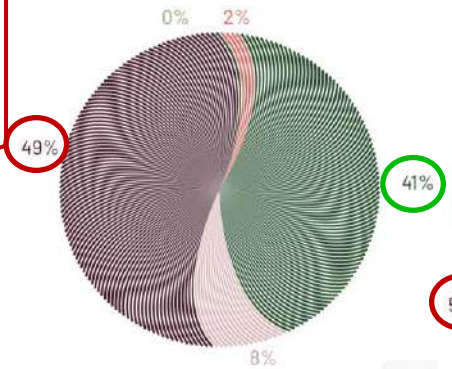
Fonte Aci e Istat 2024

Spostamenti interni

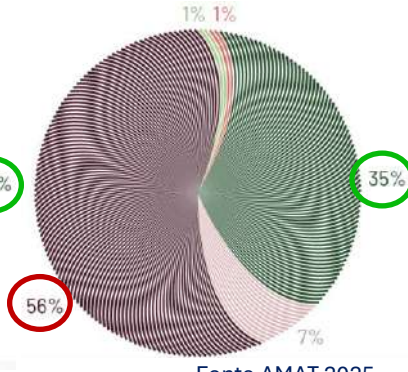




Spostamenti in ingresso

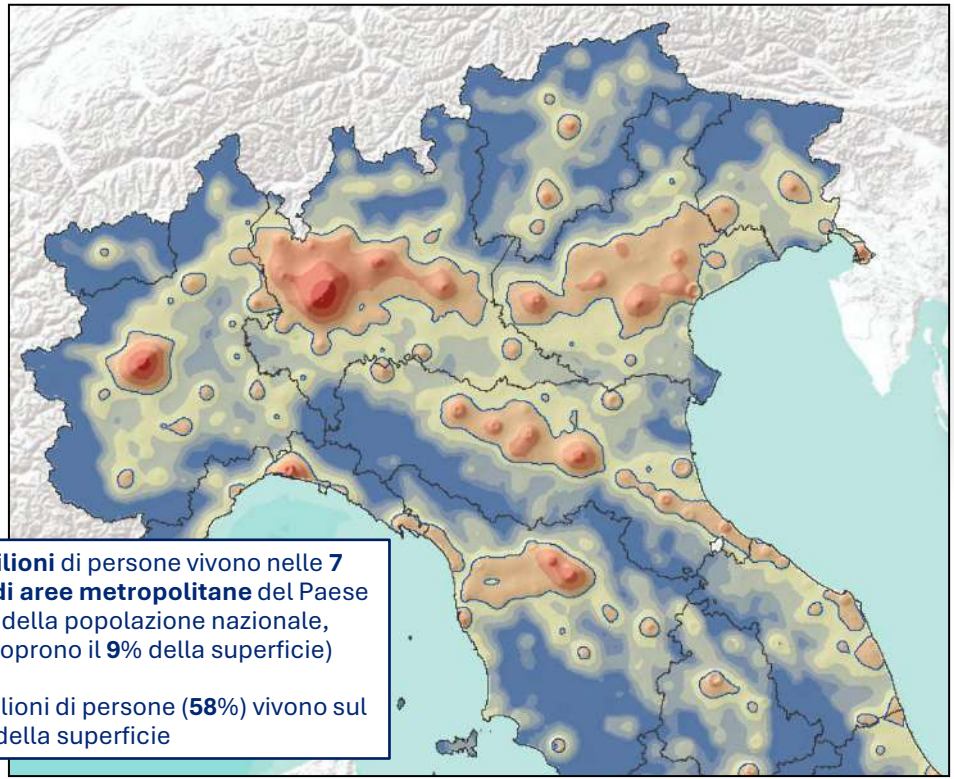


Spostamenti in uscita



Fonte AMAT 2025

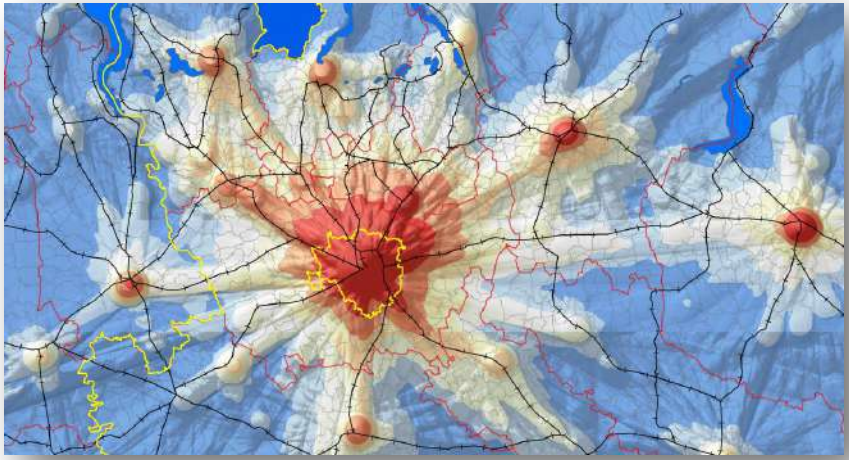
Mobilità e riparto modale a Milano



25 milioni di persone vivono nelle **7 grandi aree metropolitane** del Paese (**42**% della popolazione nazionale, che coprono il **9**% della superficie)

34 milioni di persone (**58**%) vivono sul **91**% della superficie

Fonte ns elaborazione su dati Istat 2021



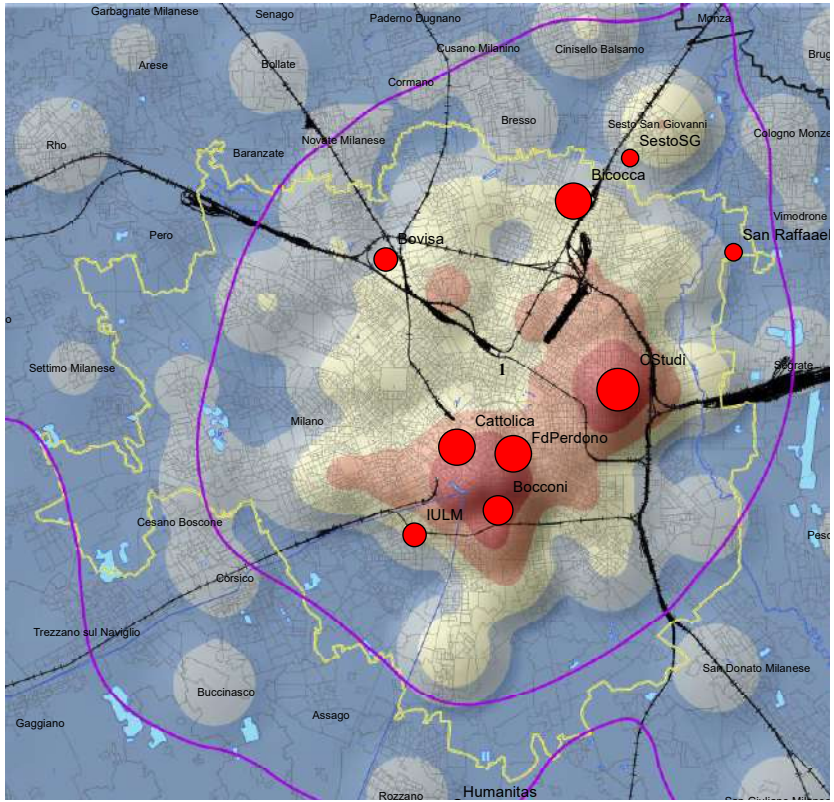
Popolazione residente (31/12/2023): 1.371.499
Popolazione che fa spostamenti sistematici all'interno: 674.198
Popolazione che fa spostamenti sistematici in ingresso: 970.332
Popolazione che fa spostamenti sistematici in uscita: 212.052

Indice % di attrazione (flussi entrata/tot flussi generati dal comune): 52,26 (media nazionale: 36,4)

Indice % di coesistenza (pop. insistente/pop. residente): 158,8 (media nazionale 120,4) – elevato utilizzo del territorio e dd di mobilità

Fonte ns elaborazione su dati Istat 2023

Mobilità e riparto modale a Milano



n. 210.000	%
Milano	**39,6**
Prima isoarea	**17,3**
Legnano-Busto Arsizio	2,6
Como	1,0
Bergamo	0,8
Lecco	0,7
Varese	0,6
Novara	0,5
Gallarate	0,5
Brescia	0,5
Lodi	0,5
Crema	0,4
Abbiategrasso	0,4
Vimercate	0,4
Magenta	0,3
Totale nuclei	**9,2**
Resto	**34,0**

56,9%

43,2%
(di cui 34% non nuclei)

→ **distanza** media casa-università: 28,3 Km

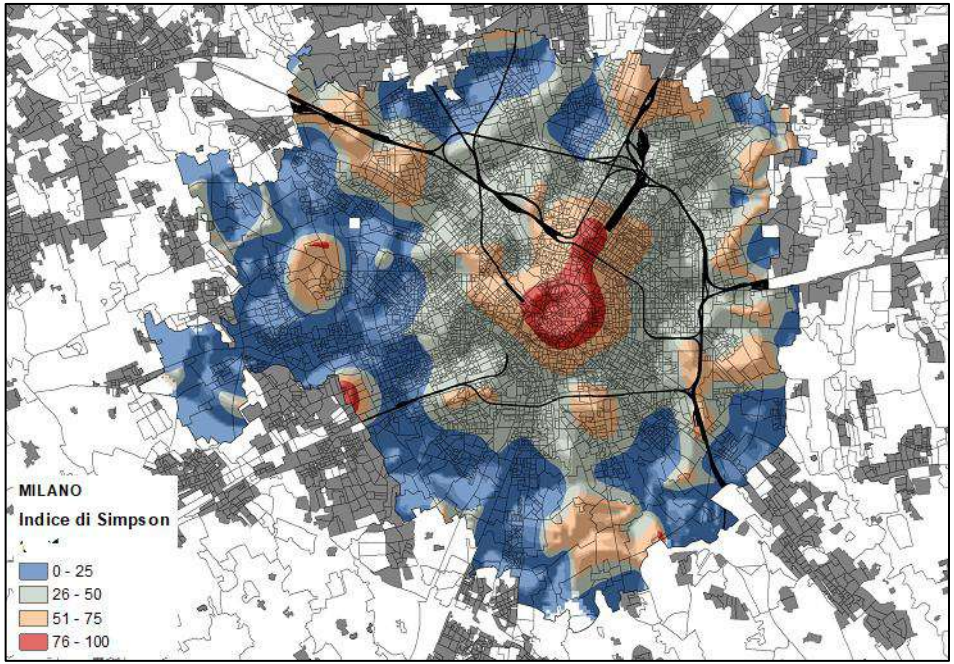
→ **tempo** medio casa-università: 43,4 minuti (solo andata)

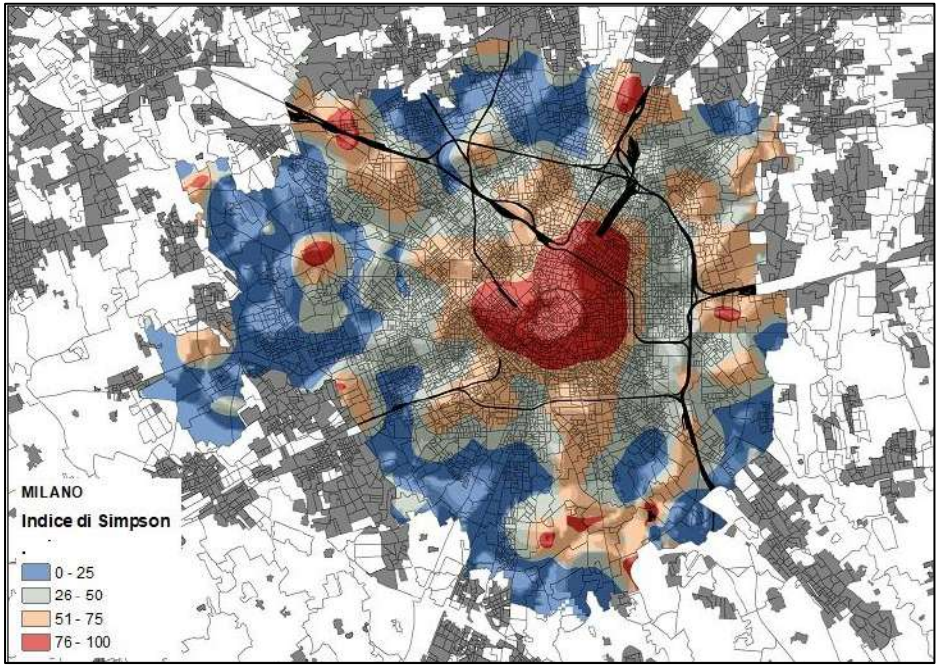
Mobilità attiva	13,6%
Auto/Moto	5,5%
TPL	36,5%
Treno	44,5%
Totale	100,0%

Fonte: Università di Milano-Bicocca

Domanda potenziale urbana di mobilità

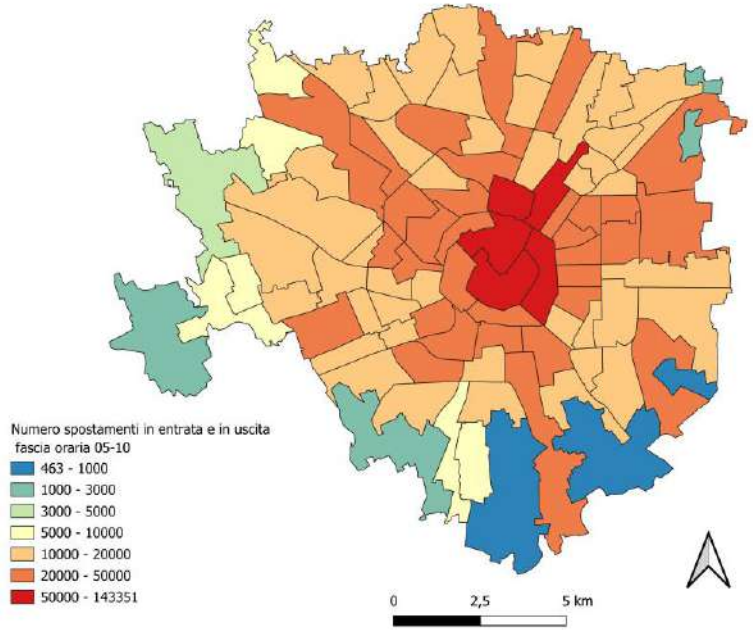
Analisi della multifunzionalità (Indice di Simpson):

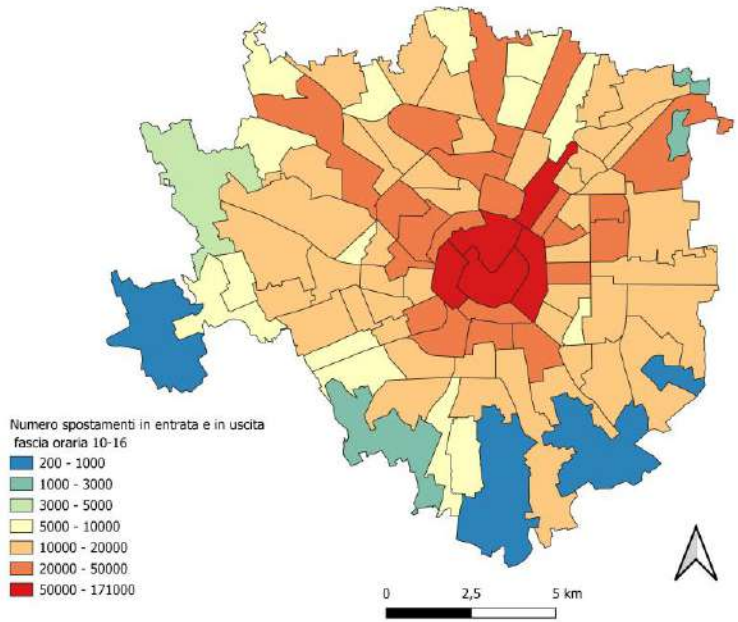




Fonte: nostra elaborazione su dati Istat 1991-2021

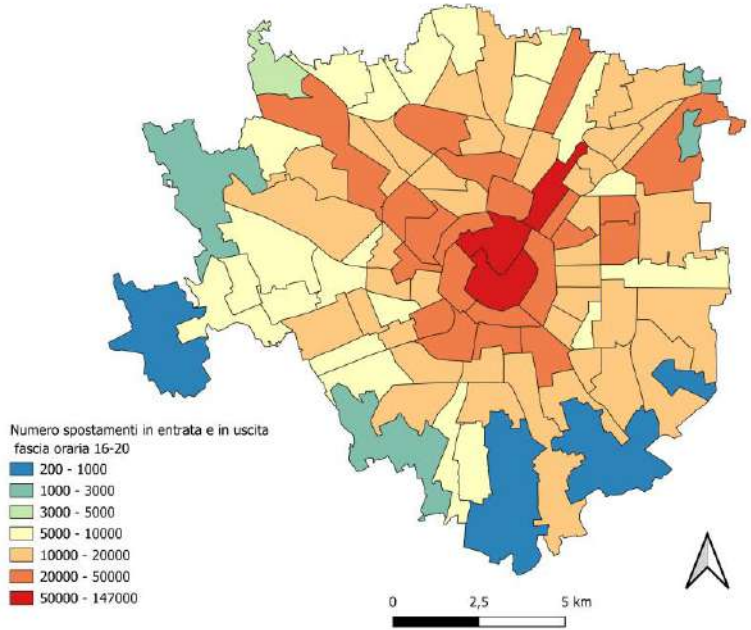
Analisi dei flussi orari di un giorno medio feriale del mese di ottobre

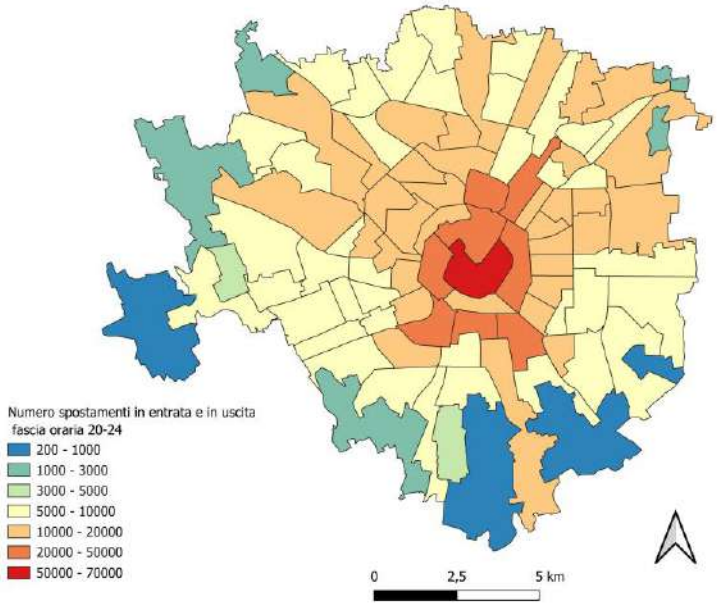




Fonte: nostra elaborazione su dati Telco Vodafone Motion Analytica 2023

Analisi dei flussi orari di un giorno medio feriale del mese di ottobre





Fonte: nostra elaborazione su dati Telco Vodafone Motion Analytica 2023

Conclusioni

- Presenza di sistemi di mobilità e di **riparti modali** nazionali ancora auto-dipendenti, elevata consistenza del **trasporto stradale** e della **motorizzazione** privata (in particolare nelle aree interne o urbane di bassa densità)

- Presenza di minore motorizzazione privata e di migliori riparti modali nella **città di Milano,** ma anche di consistenti flussi di **spostamento in ingresso** esito dei processi di dispersione insediativa e di metropolitanizzazione (elevata attrattività della città e uso del territorio da parte delle popolazioni insistenti)

- Elevata **domanda di trasporto pubblico locale**, motivata sia dall'incremento dell'offerta che dalla quota elevata di domanda di mobilità sistematica interna e in ingresso

- Ampliamento del **centro urbano** e crescente **diversificazione territoriale** dei poli generatori e attrattori nella città di Milano e dei conseguenti flussi di spostamento con esiti sulla domanda urbana di trasporto

Prof. Matteo Colleoni
Università degli Studi di Milano-Bicocca
Centro nazionale Mobilità Sostenibile MOST
matteo.colleoni@unimib.it

Inizia a partecipare

INQUADRA IL QR CODE E INVIA LA TUA RISPOSTA

Se non riesci a visualizzare il QR code vai su wooclap.com e immetti il codice dell'evento nel banner superiore.

QLADHDZ

Milano dove va? Le ipotesi M6

MARINA DE MATTEIS Direttrice Area Infrastrutture, Comune di Milano
ANDREA BRUSCHI Studi di Fattibilità, Direzione Sistemi per la Mobilità MM S.p.A.

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Linea M6



Milano dove va? Le ipotesi M6

Percorso Partecipativo Pubblico

Sabato 24 ottobre 2026

Comune di Milano

MM

la tua città
il nostro impegno

www.mmspa.eu

Perché una nuova metropolitana?

Abbiamo bisogno di una nuova linea metropolitana?

Sono sufficienti e plausibili gli sviluppi infrastrutturali e di esercizio pianificati per il TPL milanese o è necessaria una nuova, importante infrastruttura MRTS in affiancamento ed integrazione ad essi?

Quanto una nuova infrastruttura potrebbe contribuire a disegnare una nuova idea di città nei prossimi decenni, rilanciando ampie fette del suo territorio?

Perché una nuova metropolitana?

L'obiettivo della sostenibilità, la transizione ecologica, la necessità di risparmiare suolo e risorse e la convenienza ad ottimizzare tempi ed affidabilità dei trasporti urbani spingono naturalmente verso un deciso spostamento del riparto modale a vantaggio del TPL.

Per ottenerlo è essenziale che il TPL in ambito urbano sia *ovunque* competitivo, donde la necessità di alte capacità, prestazioni, affidabilità e il completamento della copertura.

Benché la sinergia tra i diversi sistemi di trasporto rapido di massa vada migliorata, occorre prendere atto e riconoscere il **salto quantico** che, in termini socioeconomici, una nuova linea metropolitana è sempre in grado di apportare nel territorio.

Perché una nuova metropolitana?

Non solo trasporto: costruire le città sopra le infrastrutture

L'estensione della rete metropolitana milanese rappresenta un investimento strategico che migliora l'accessibilità dei territori, favorisce la transizione ecologica e genera nuove opportunità di rigenerazione urbana

Le città sopra le metropolitane

Integrare alle infrastrutture verde, ciclabilità e percorsi pedonali per costruire quartieri più vivibili

Sostenibilità

Favorire il trasferimento dall'auto al trasporto pubblico, riducendo traffico, emissioni e impatti ambientali



Qualità urbana

Riqualificare gli spazi pubblici, rendendoli più accessibili, sicuri e attrattivi per cittadini e attività

Accessibilità

Estendere la rete metropolitana per connettere nuovi quartieri e comuni, migliorando l'accesso a lavoro, servizi e opportunità

Gli studi di questi anni



Il quadro normativo delle opere pubbliche è in questi anni evoluto ponendo la sostenibilità socio-economica alla base di ogni progetto e richiesta di finanziamento pubblico e l'ACB al centro della valutazione, fissando per questa linee guida nazionali e regionali.



Il Comune di Milano ha lavorato in team con le sue partecipate MM (progettazione e ingegneria) e AMAT (mobilità e analisi O/D) e col Politecnico di Milano (ACB) per realizzare studi di fattibilità e DOCFAP basati su un metodo scientifico, rigoroso, laico ed etico.



In questo modo dal 2015 ad oggi sono stati realizzati numerosissimi studi per lo sviluppo della rete su ferro milanese (tranvie, metropolitane, light rail), caratterizzati da un approccio completo, approfondito, avanzato e affidabile nel più stringente rispetto della normativa via via evolutasi: alcuni di essi si sono tradotti in appalti e lavori. Anche M6 rientra in questo virtuoso filone.

Gli studi M6 di questi anni

18 novembre 2018
approvato il PUMS vigente che prevde per la prima volta M6 anche se nel lungo termine oltre l'orizzonte di piano

Agosto 2021
Richiesta del CM al MIT di fondi per il TRM tra cui M6

20/04/2022
D.M. 97/22 col quale il MIT assegna 4,5M€ a CM; per il PFTE M6 ramo sud

21/12/2022
Incarico CM a MM per PFTE. Coordinamento sicurezza, assistenza al RUP e indagini. DOCFAP come PFTE di I fase da Codice Appalti precedente.

Febbraio 2023
consegna a CM dello studio propedeutico *Strategie di sviluppo della rete di forza nel sud Milano e nuovi corridoi per la linea M6*

Gennaio 2024
consegnato Rapporto Intermedio del DOCFAP

Giugno 2025
Consegna del DOCFAP

Ottobre 2026
avvio PPP

Milano
Comune di Milano

Milano
Comune di Milano

N.B: Il titolo dell'incarico per il PFTE M6 è:
«***Nuova linea metropolitana M6 - ramo sud***»

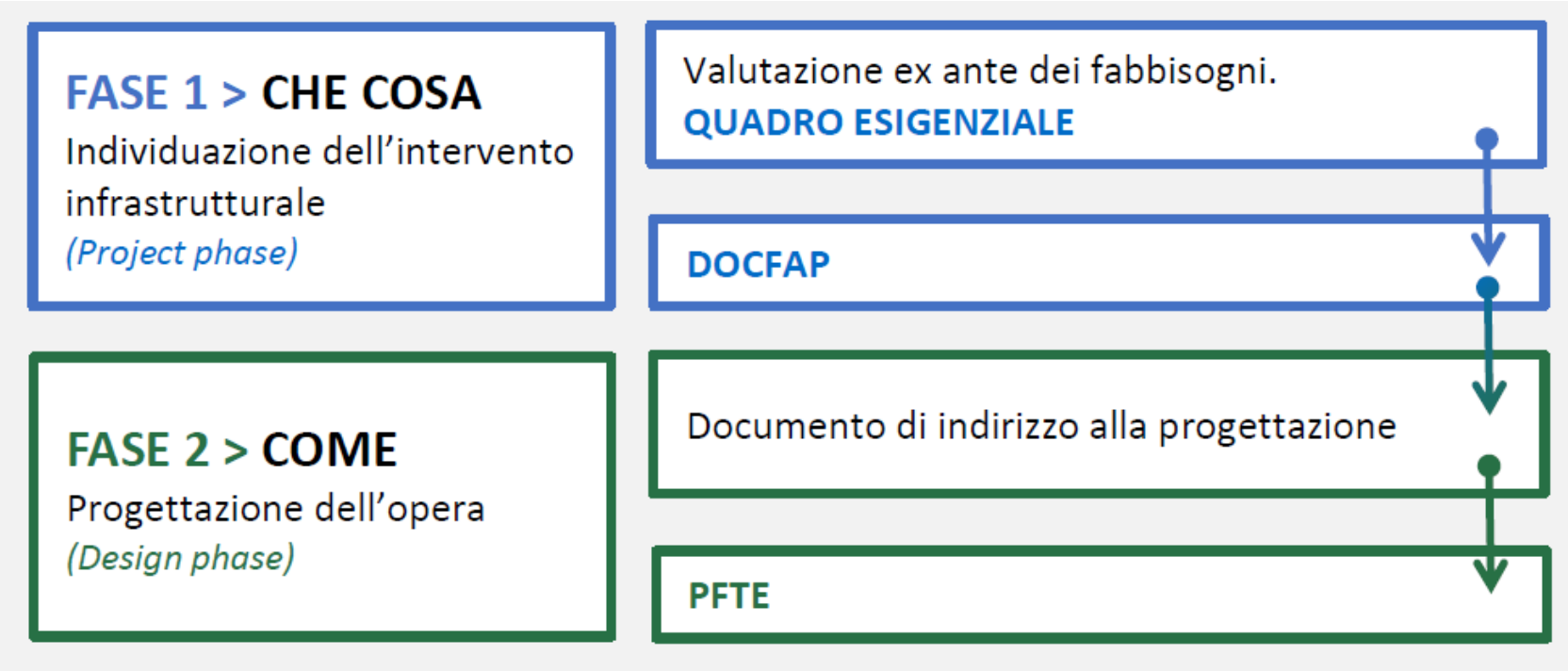
MM

MM

Il DOCFAP: che cos'è? Perché non è ancora vera progettazione?

In questi anni sono stati svolti studi e analisi inquadrabili in quella fase che nel Codice Appalti viene denominata:

Documento di Fattibilità delle alternative Progettuali



(Fonte: DL n.77_31-05-2021_All. 02_CSLLPP Linee Guida PFTE)

Il DOCFAP: che cos'è? Perché non è ancora vera progettazione?

Il DOCFAP è obbligatorio per grandi opere come le metropolitane
Questa in sintesi la differenza «di approccio» in fase di analisi alternative e di progettazione:

Il tempo va speso per verificare e rafforzare la necessità di realizzare un'opera piuttosto che altre. Occorre ricercare soluzioni fattibili e che siano in grado di massimizzare l'utilità finale per la collettività a fronte della spesa sostenuta.

Fattibilità (DOCFAP)

Dev'essere ingegnerizzata la soluzione prescelta per poter assicurarne la realizzabilità superando i vincoli. Di fronte alle difficoltà tecniche, la «motivazione» e la spinta devono arrivare dal DOCFAP

Progettazione (PFTE-PE)

Il DOCFAP individua le soluzioni per il futuro, non per oggi

Ogni soluzione di intervento studiata viene confrontata, in termini trasportistici e socioeconomici, con quella che sarà la situazione prospettata nel futuro per l'area milanese

SCENARIO DI RIFERIMENTO

VS

SCENARI DI PROGETTO

- Descrive tutto quello che ci sarà nell'orizzonte temporale futuro
- Con tale scenario vanno confrontate tutte le soluzioni individuate nello Studio
- Include quindi interventi, azioni, investimenti e sviluppi già pianificati nel territorio

- Sono le soluzioni di intervento proposte nello Studio in esito alle analisi condotte
- Il confronto avviene con complessi strumenti matematici che modellizzano domanda e offerta nell'area di studio
- Dal processo discendono output che alimentano le Analisi costi/benefici finali

Il DOCFAP individua le soluzioni per il futuro, non per oggi

SCENARIO DI RIFERIMENTO

VS

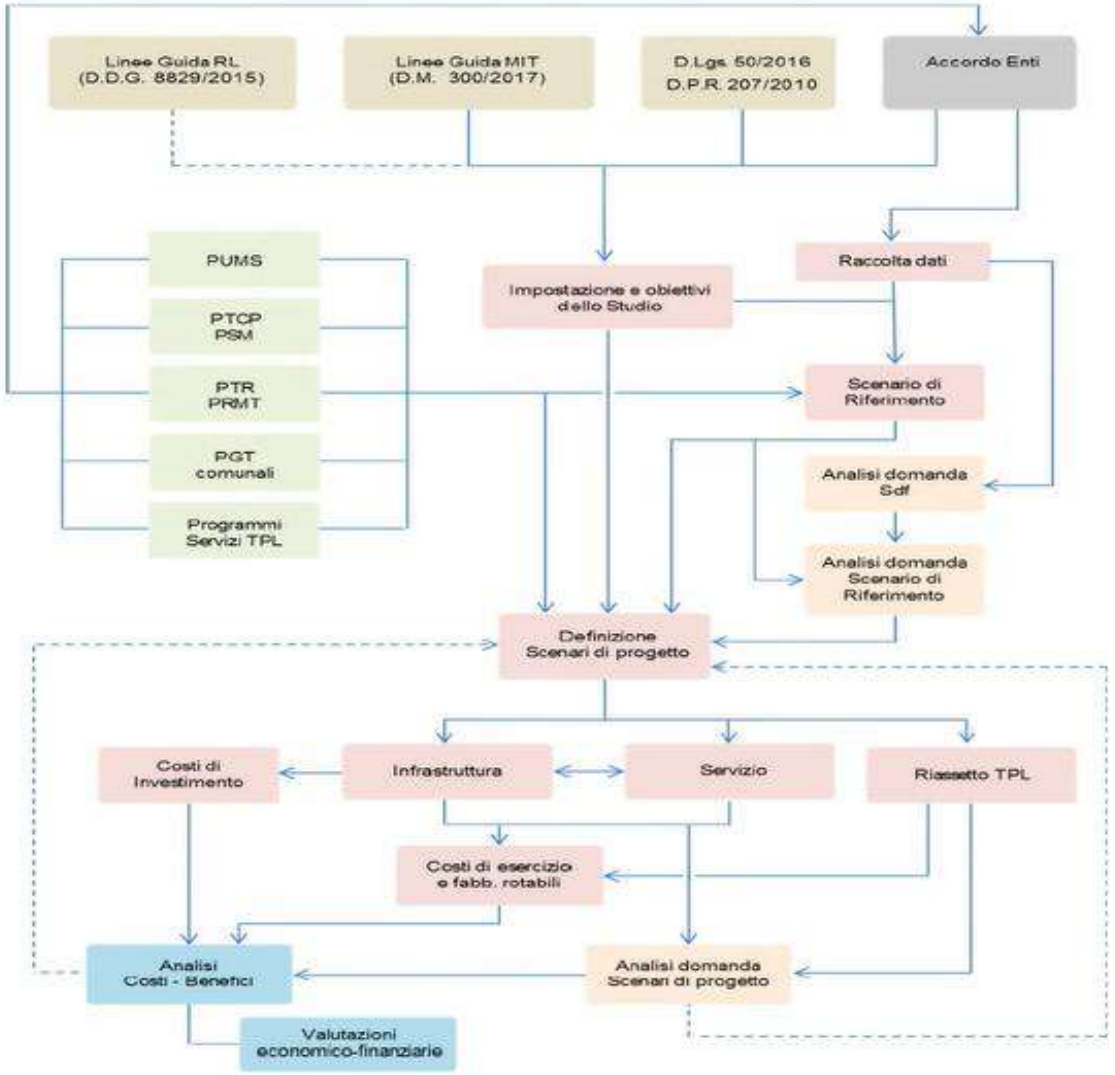
SCENARI DI PROGETTO

Il risultato di questo confronto è la convenienza, o meno, di ciascuna delle soluzioni individuate, per la collettività.

Lo strumento internazionalmente riconosciuto per questo confronto è
l'Analisi Costi/Benefici

La M6 non è stata valutata sulla Milano di oggi ma su quella di domani

Schema DOCFAP



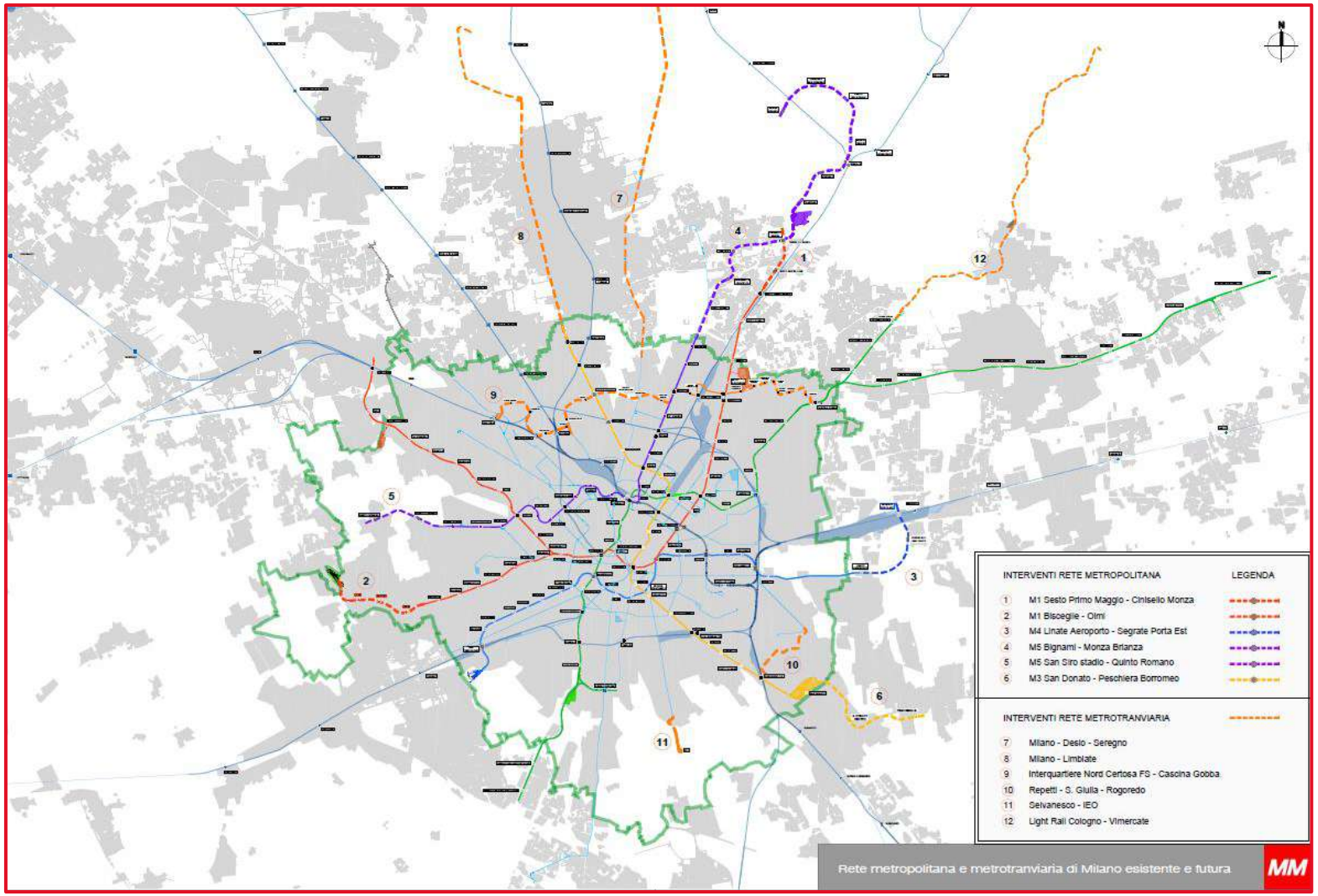
Definizione e scelta delle alternative

Occorre mettere dei confini «giusti»

Nell'ambito delle infrastrutture di trasporto pubblico **le alternative sono potenzialmente infinite**.
Le alternative vanno calibrate nella giusta misura e relazionate al tipo di problema e agli obiettivi dello studio.



Come sarà la rete dei trasporti di domani?



Numerosi interventi in stato progettuale o di esecuzione.

La M6 non sostituisce tali interventi già pianificati e non si sovrappone ai loro obiettivi, ma gli è complementare.

In particolare nel territorio ***dell'area metropolitana*** di Milano si prevedono:

- +52 km di metrotranvie
- +28 km di metropolitane
- Nuove linee S

Oltre **4 Mld€** di investimenti in metropolitane e tram, più ingenti investimenti ferroviari

Quali saranno gli interventi urbanistici di domani?

















Come costruire le alternative: fabbisogni, vincoli e opportunità

Soluzioni di intervento proposte → analisi complesse che tengano conto di vari temi

Rendere equa la città compensando il deficit di accessibilità alla rete di forza TPL. Mettere «**la perfieria al centro**».

Ricercare soluzioni che si integrino al meglio con la **rete esistente** per massimizzarne l'efficacia

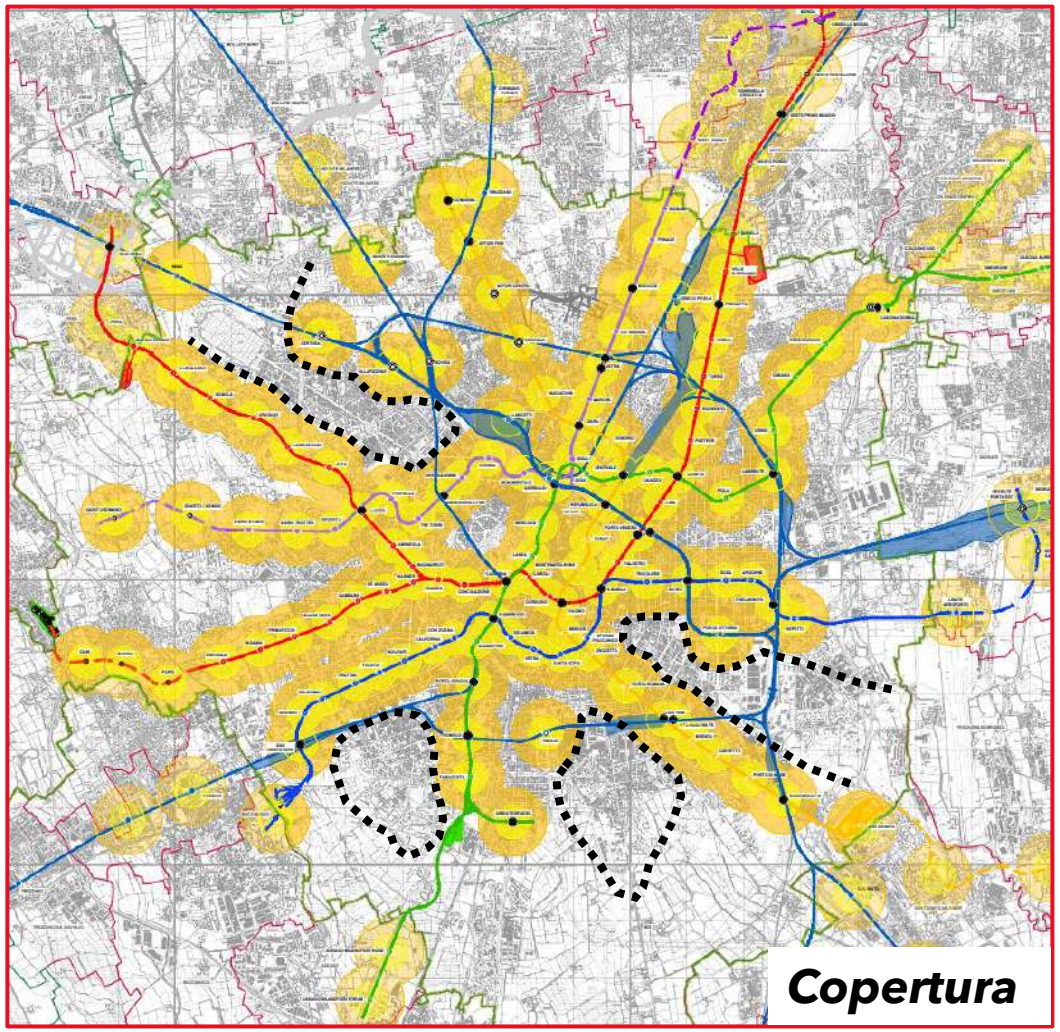
Nel caso di una nuova linea metropolitana, necessità di realizzare un **deposito**, ovvero un impianto esteso su aree libere di almeno 100.000 m²

Ricercare soluzioni che si concilino con le future **trasformazioni urbane** pianificate («**TOD**»).

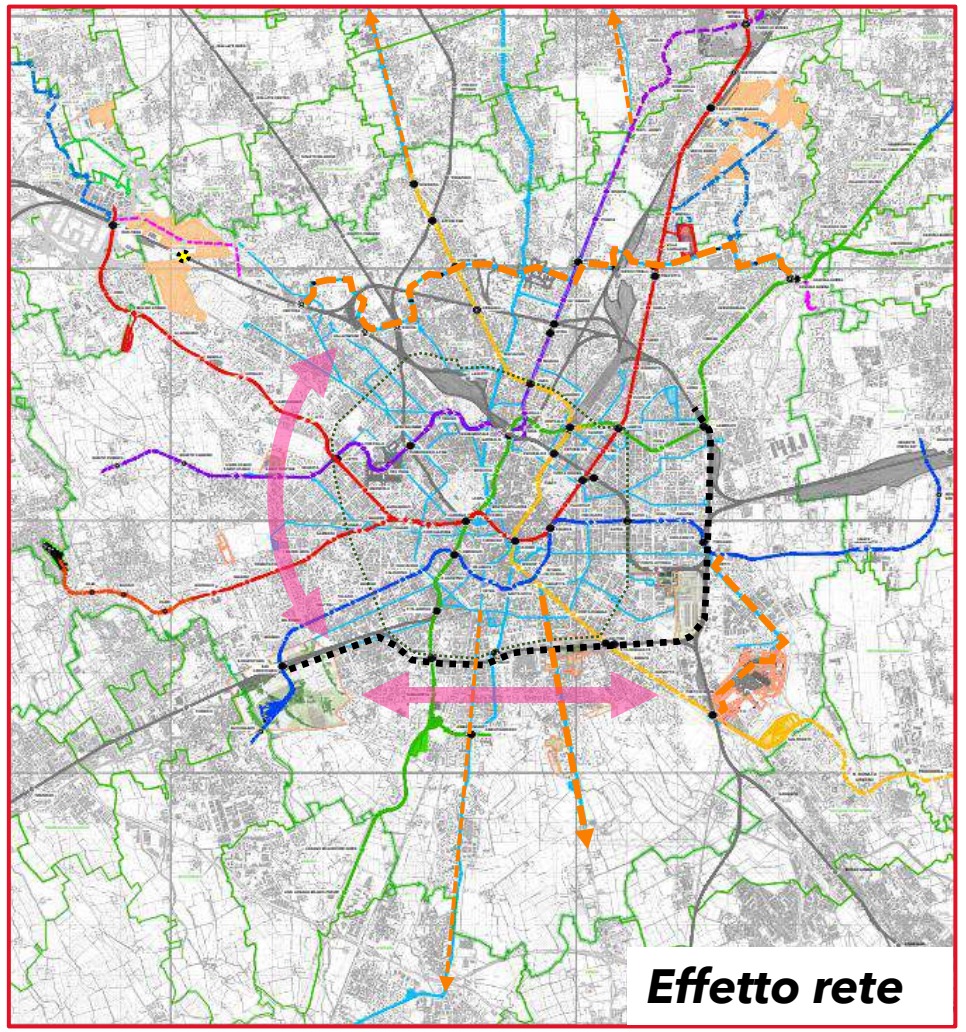
Caratteristiche e fattibilità delle infrastrutture: rispetto dei vincoli di sistema (geometrie, dimensionamenti, cantierizzazioni).

Estendere la **copertura** e migliorare l'**effetto rete**, rendendo sempre più la metropolitana *ovunque* conveniente rispetto all'auto

Strategie



Copertura



Effetto rete

- Copertura entro 90/91 quassi completa;
- Periferie meno coperte, specie NO e SE;
- Circle S valida solo tra S.Cristoforo e Lambrate;
- Nuova fermata S MIND – Merlata;
- Cable Car Stephenson – MIND – Fiera – Arese;
- Interquartiere nord T7;
- T13 S.Giulia – Rogoredo;
- T24 IEO – (Opera);
- **Manca «chiusura» circuitazione ovest;**
- **Manca trasversale «profonda» sud.**

Definizione e scelta delle alternative di sistema



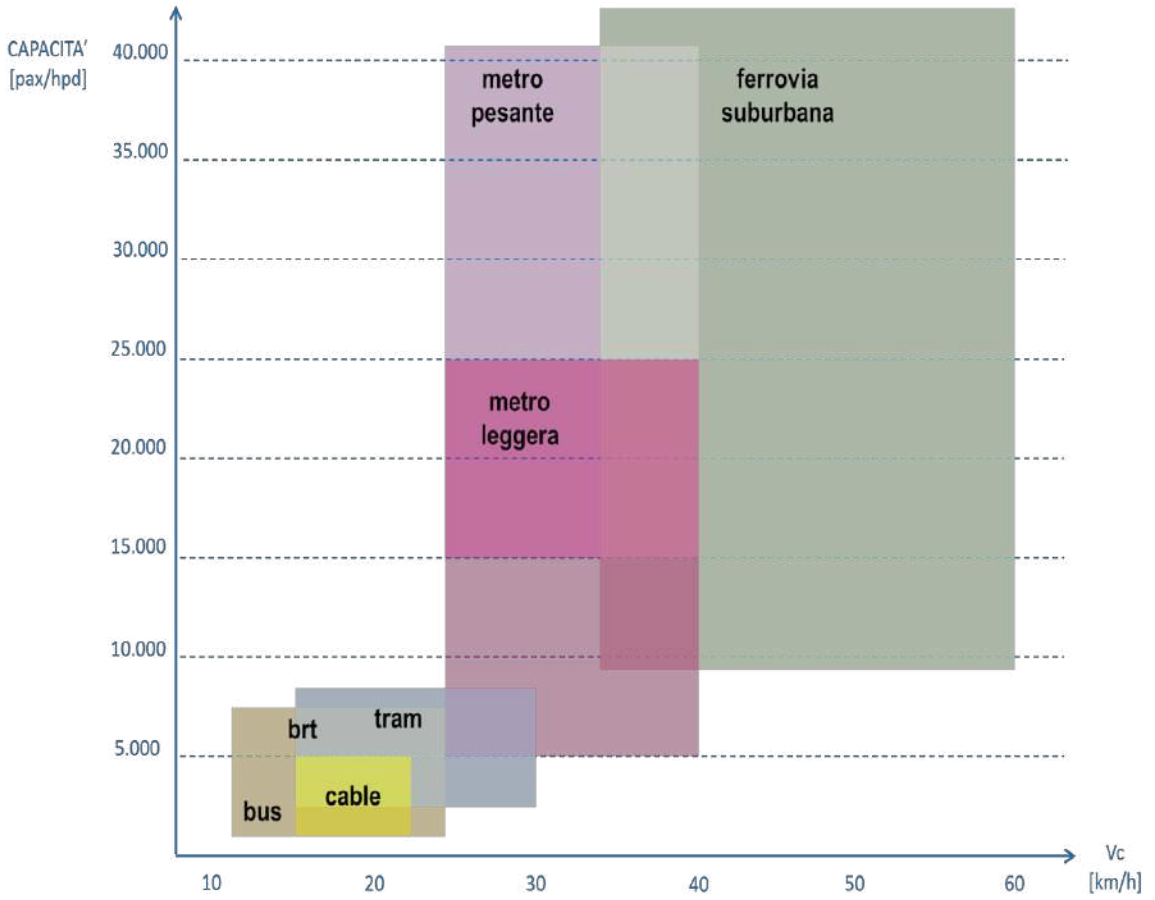












Comune di Milano
la tua città
il nostro impegno
www.mmspa.eu

Approcci base

Rete esistente: espansione e ottimizzazione



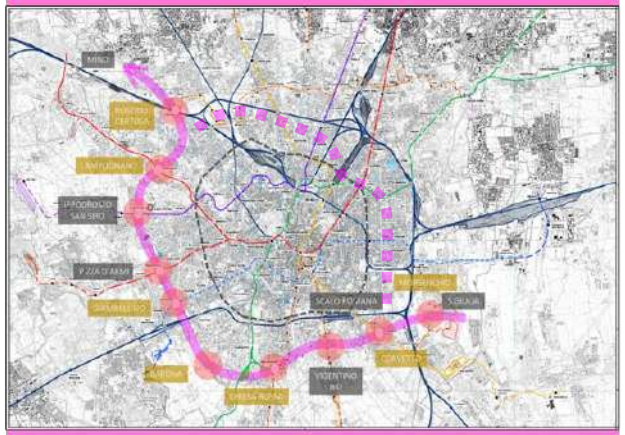
***Strategie di sviluppo della rete di forza nel sud Milano e nuovi corridoi per la linea M6* (SF MM)**

PUMS 2018



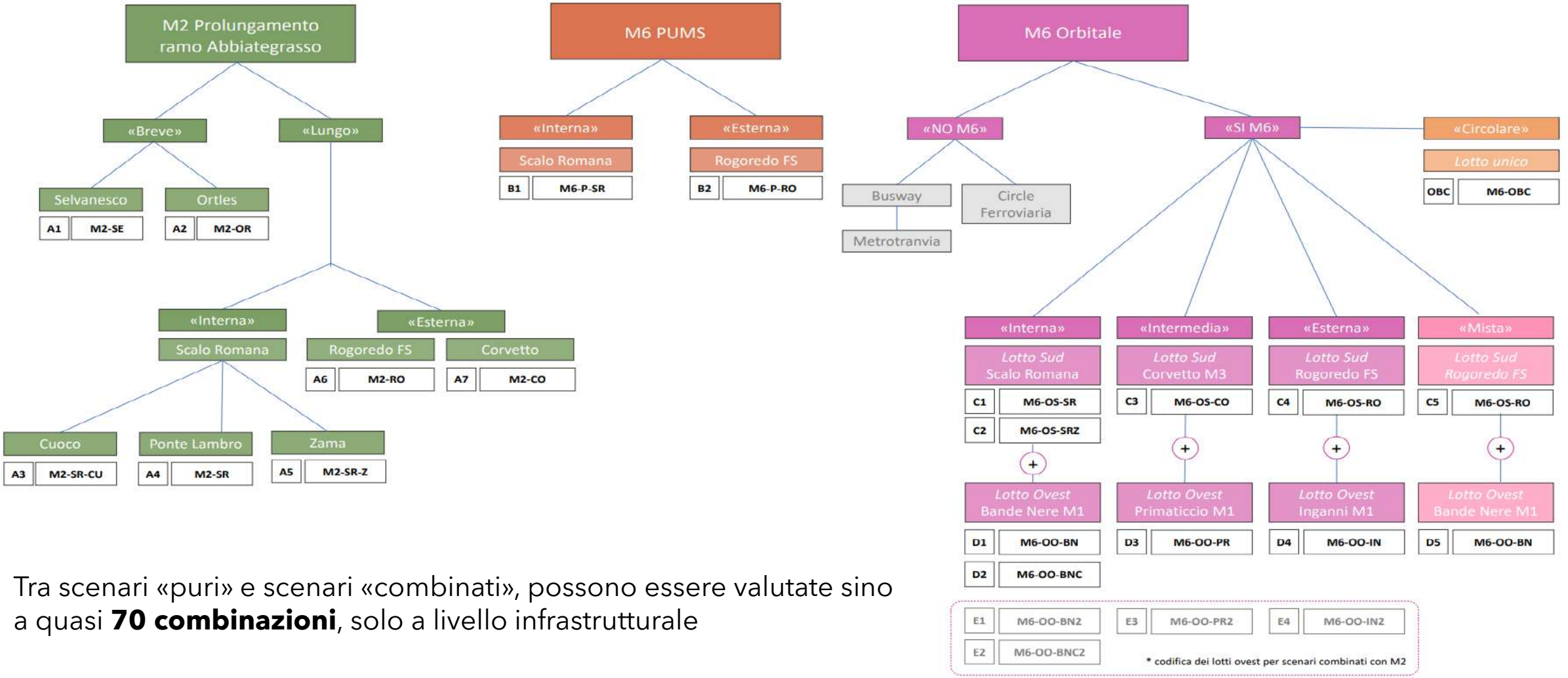
PUMS approvato e vigente

Nuovo orientamento **Orbitale**



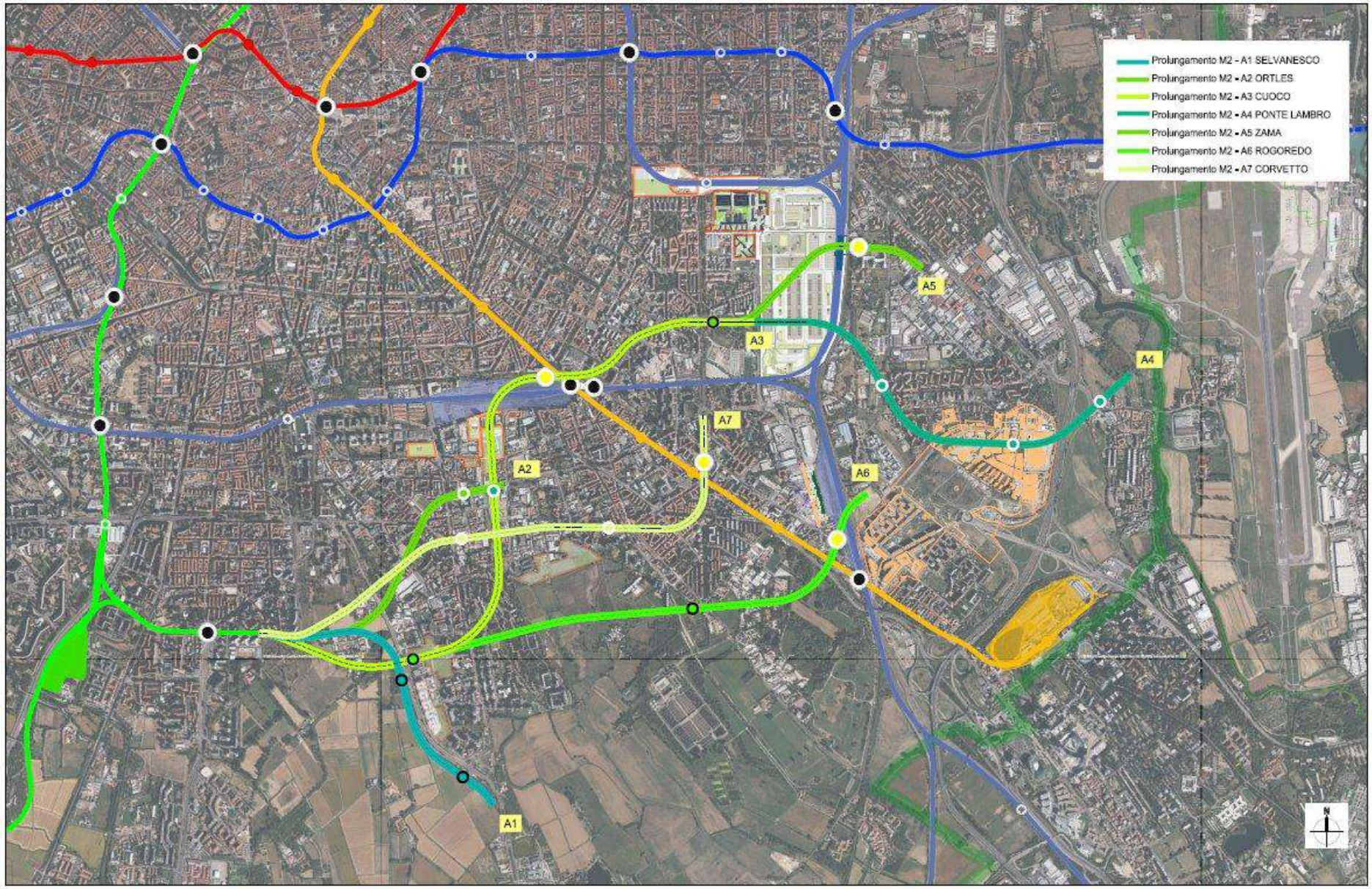
***M6 e nuovi corridoi di trasporto rapido di massa per lo sviluppo della città* (Documento CM→MIT)**

Le alternative emerse nello Studio di M6

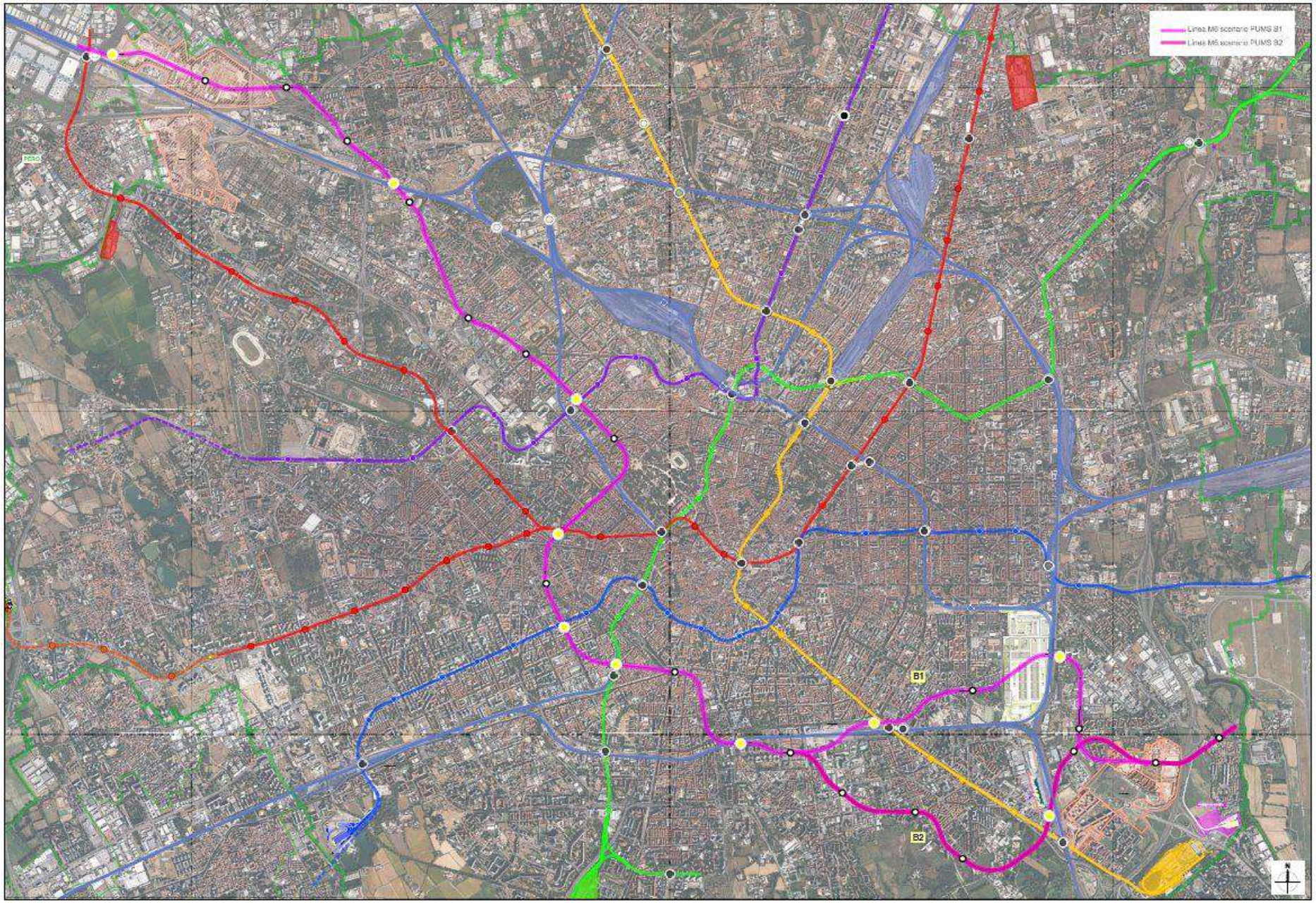


Tra scenari «puri» e scenari «combinati», possono essere valutate sino a quasi **70 combinazioni**, solo a livello infrastrutturale

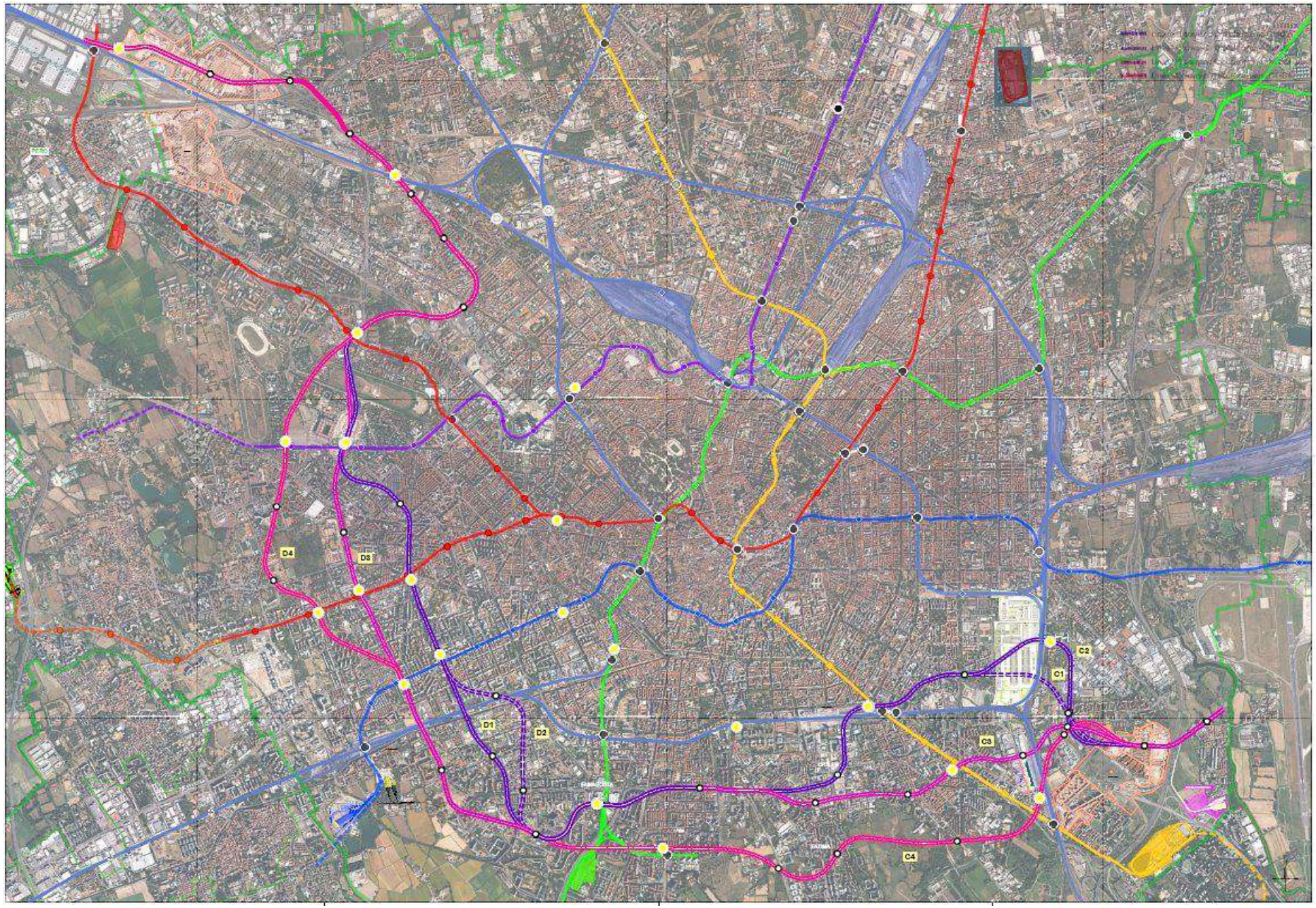
Soluzioni M2



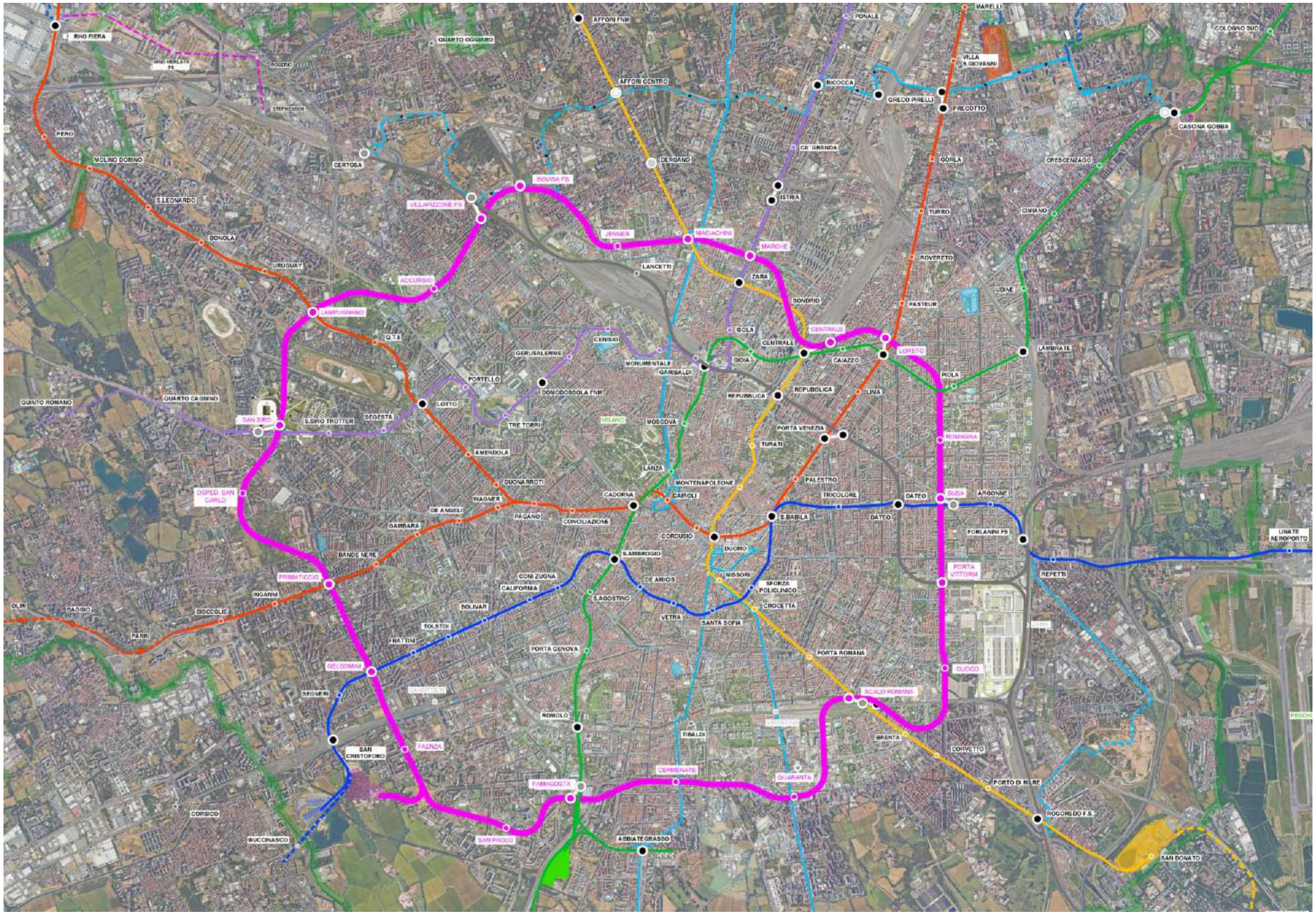
Soluzioni «PUMS»



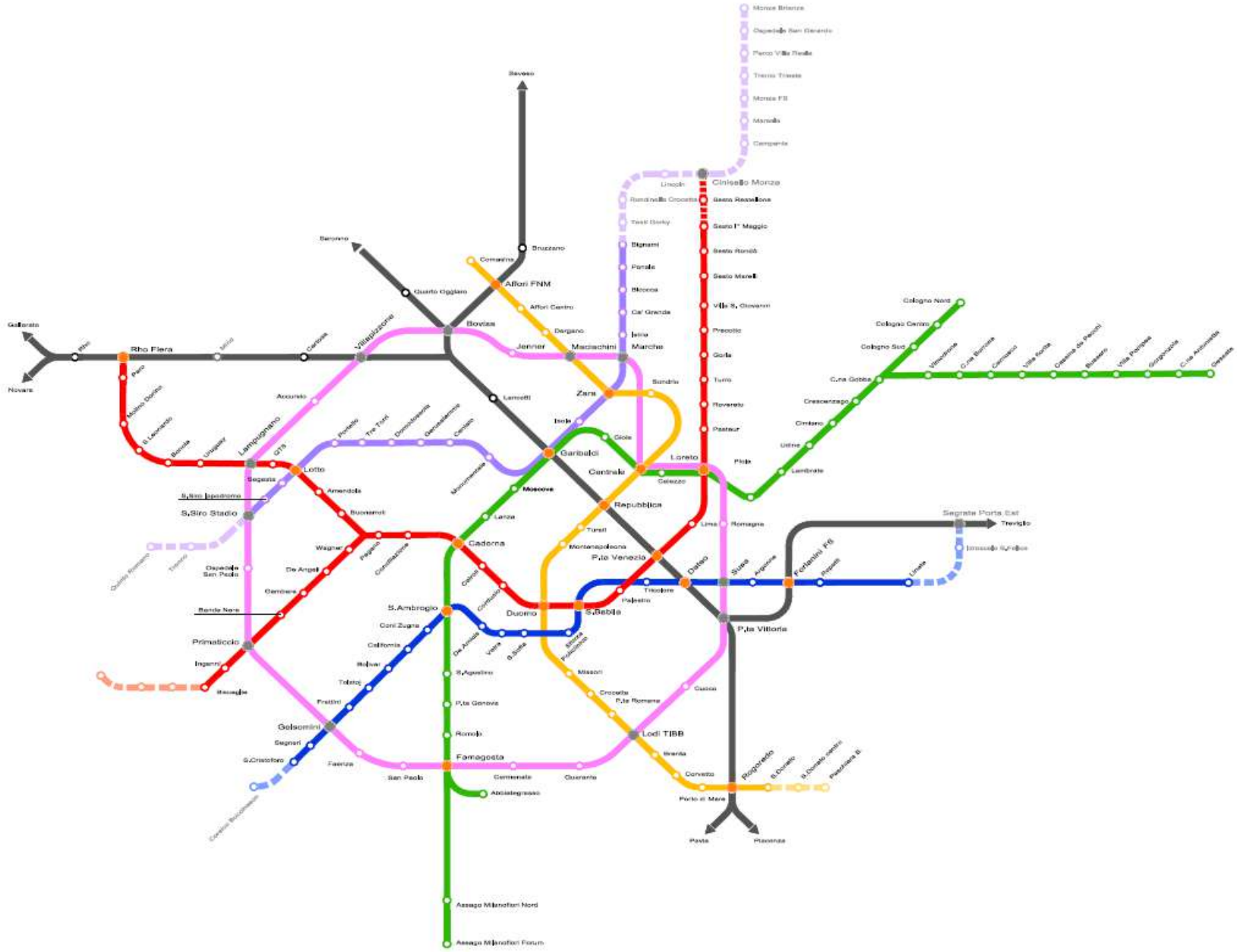
Soluzioni Orbitali



Soluzione Circolare



Soluzione Circolare



Comune di Milano
MM
la tua città
il nostro impegno
www.mmspa.eu

Inizia a partecipare

INQUADRA IL QR CODE E INVIA LA TUA RISPOSTA

Se non riesci a visualizzare il QR code vai su wooclap.com e immetti il codice dell'evento nel banner superiore.

QLADHDZ

Analisi urbana delle proposte di tracciato

FEDERICO BRANCOLI DE MONTEFORTE Pianificatore territoriale, AMAT - Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Comune di Milano

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Studi Urbani

Linea M6

Analisi urbana delle proposte di tracciato

Percorso partecipativo M6

Obiettivi e finalità dello studio

1. Valutare il **potenziale trasformativo degli spazi pubblici** in prossimità delle ipotesi di fermate e di tracciato proposte.

2. Identificare potenziali **centralità urbane** legate alla presenza di poli attrattori **e di quartiere** che possono costituirsi attorno alle fermate stesse.

3. Evidenziare **elementi da attenzionare** in relazione all' orientamento dello sviluppo urbanistico e al passaggio dell'infrastruttura.

Perché valutare il potenziale trasformativo dello spazio pubblico?

Corso Plebisciti: prima e dopo il passaggio di M4





Linea M6 – Studio delle proposte di tracciato

Studio delle proposte di tracciato

- Metodologia
- Studio urbanistico
- Potenziale trasformativo

Metodologia

1. Analisi delle sovrapposizioni tra le ipotesi di tracciato e localizzazione delle fermate con degli elementi territoriali

2. Valutazione della densità degli elementi territoriali rilevanti serviti dalle fermate attraverso un buffer di **500 m** intorno alle fermate

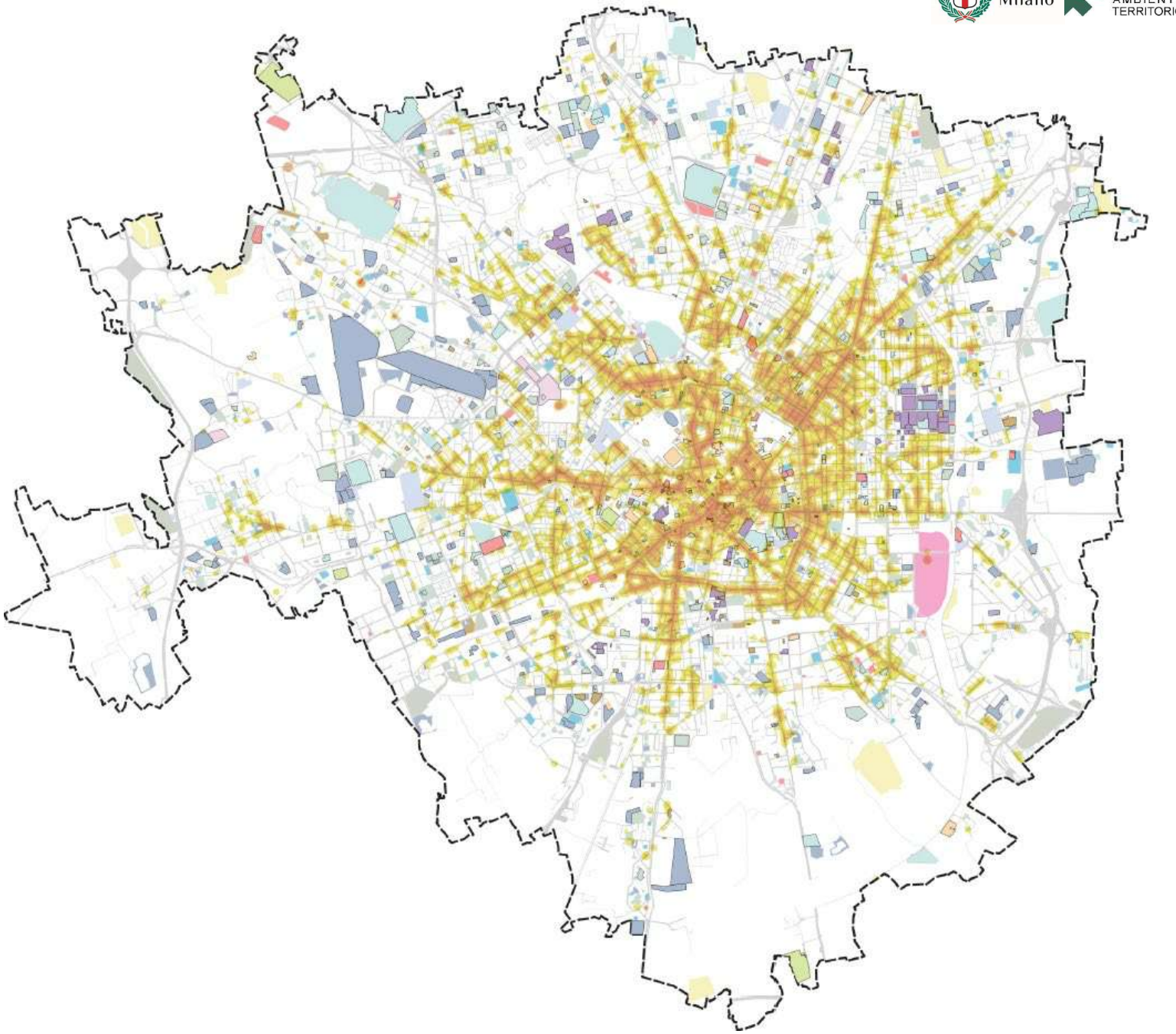
3. **Valutazione potenziale trasformativo urbano** (spazi pubblici e nuove centralità)

Studio urbanistico

Città di prossimità

Elementi territoriali considerati:

1) Servizi sovralocali (Piano dei Servizi)
2) Servizi di prossimità (Piano dei Servizi)
3) Parchi e aree verdi fruibili (Piano dei Servizi)
4) Ambiti dell' economia urbana
   (Analisi distribuzione esercizi commerciali)

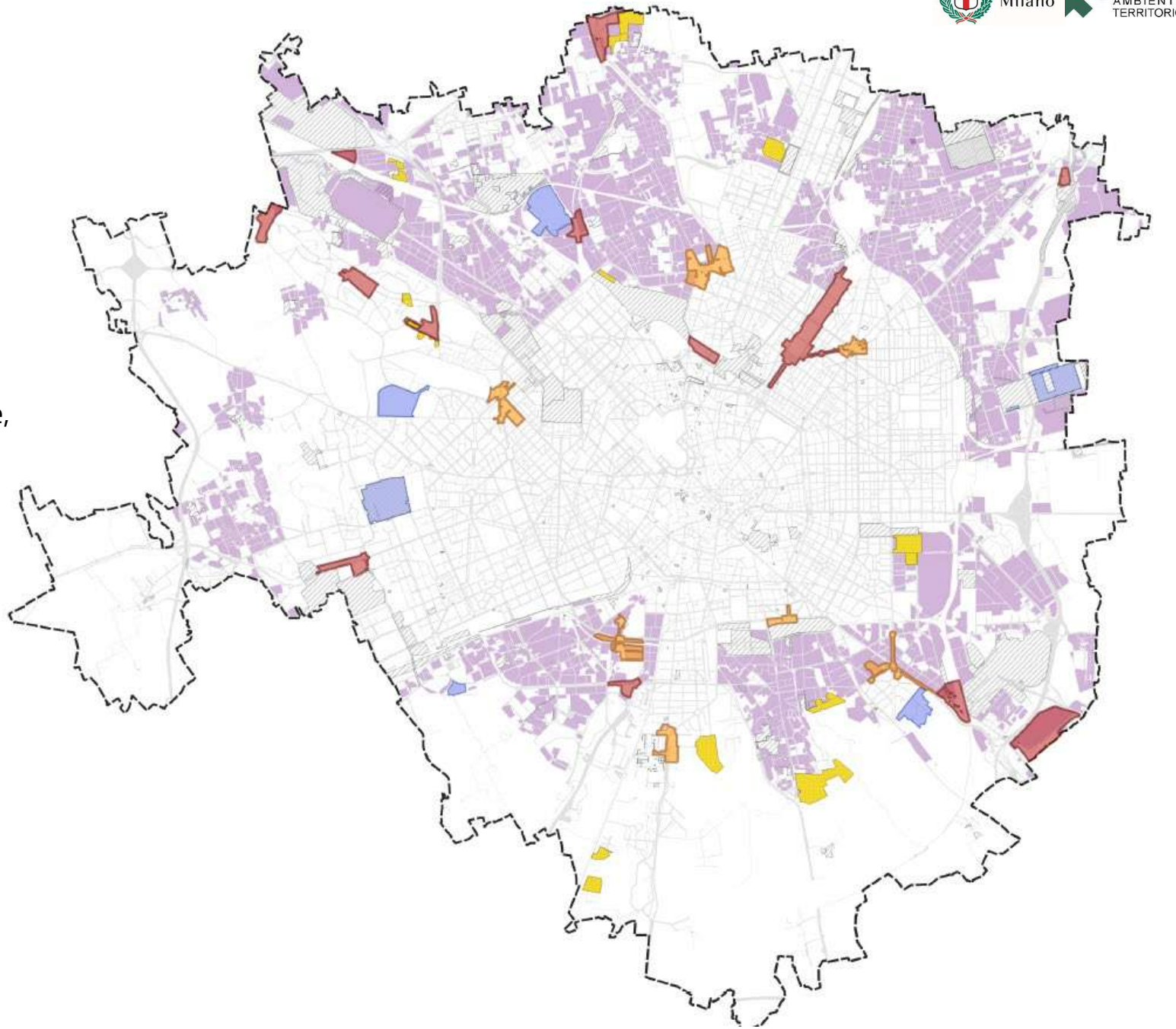


Studio urbanistico

Rigenerazione urbana

Elementi territoriali considerati:

1) Grandi trasformazioni: Piani Attuativi Obbligatori, Piazze, Nodi di Interscambio e Grandi funzioni urbane. (Piano delle Regole)
2) Ambiti di Rinnovamento Urbano (Piano delle Regole)

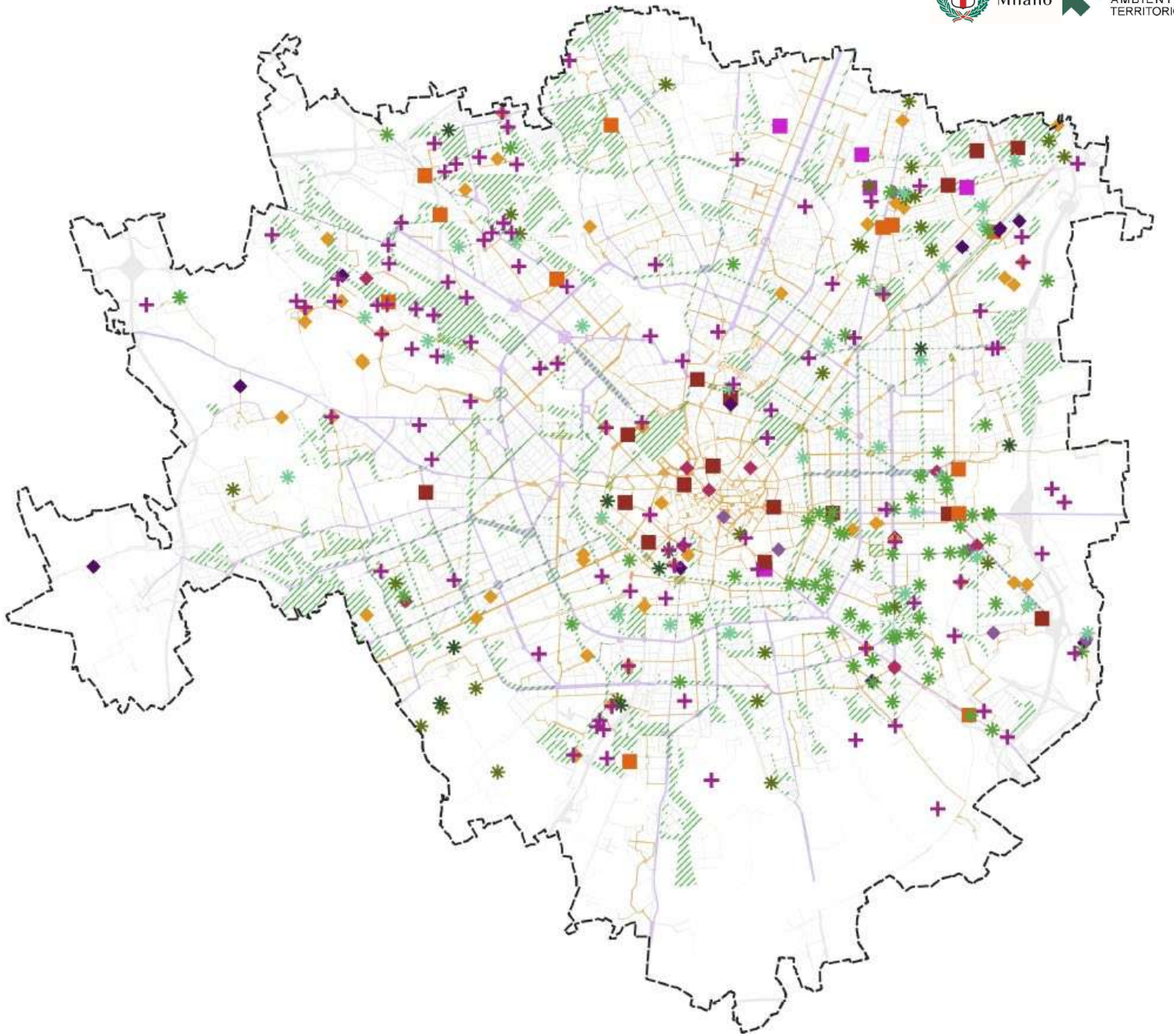


Studio urbanistico

Istanze territoriali e Atlante dei quartieri

Elementi territoriali considerati:

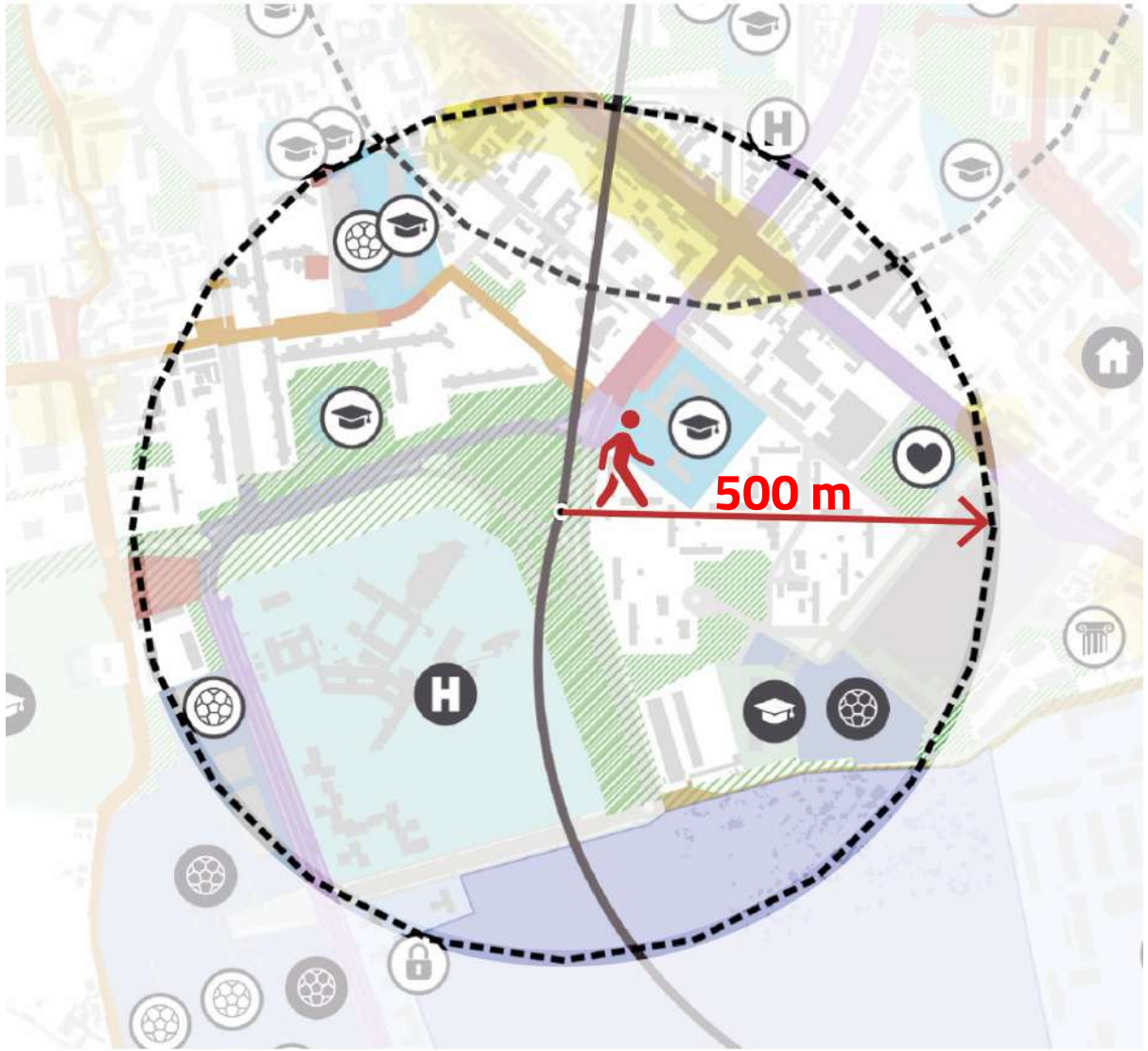
1) Priorità di intervento segnalate dai municipi.
2) Atlante dei quartieri: Assi e spazi pubblici prioritari da riqualificare per favorire la mobilità attiva e la qualità dello spazio pubblico.



Valutazione della densità degli elementi territoriali

Valutazione della densità degli elementi territoriali rilevanti serviti dalle fermate attraverso un buffer di **500 m** intorno alle fermate. La sovrapposizione dei differenti strati informativi consente di restituire un' immagine complessiva ed esaustiva del tessuto urbano mostrandone in aggiunta alla densità, distribuzione e relazioni.

500 metri rappresentano la distanza media che una persona riesce a coprire comodamente a piedi in un quarto d'ora considerando le caratteristiche della maglia del tessuto viario, la presenza di barriere infrastrutturali e le varie velocità di frequenza



** Estratto elaborazione GIS*

Potenziale trasformativo:

Nuove centralità urbane e/o di quartiere

Grandi trasformazioni strategiche

Il tracciato della nuova Linea M6 potrà incentivare ed accelerare i processi di rigenerazione delle grandi trasformazioni pianificate mediante Piani Attuativi obbligatori, Nodi di interscambio, Grandi funzioni Urbane e Piazze **!!!***

Rigenerazione diffusa

Il tracciato della nuova Linea M6 può generare fenomeni di rigenerazione urbana diffusa in particolare negli Ambiti di Rinnovamento Urbano (ARU), richiedendo specifiche modalità di governance integrata tra pianificazione dei trasporti e sviluppo urbano

Potenziale trasformativo:
La centralità urbana di Bovisa Goccia



** Elementi di attenzione – orientamento dello sviluppo urbanistico*

Potenziale trasformativo:

Spazio pubblico

STAZIONI *Luoghi d'aggregazione*

Le fermate della nuova linea M6 incontrano in superficie luoghi di qualità urbana variabile. Esse rappresentano opportunità concreta di riqualificazione dello spazio pubblico attraverso il miglioramento estetico-funzionale degli spazi restituendo alla città rinnovati luoghi di relazione.

ASSI VIARI *Connessioni rinnovate*

Il tracciato della nuova linea M6 che viaggia in sottosuolo in corrispondenza di assi stradali esistenti rappresenta occasione di riqualificazione degli assi stessi i cui spazi, impegnati in fase di cantiere, diventano oggetto di sistemazioni superficiali.

Potenziale trasformativo di Viale Molise



Potenziale trasformativo Piazza Axum



*Quadrante 4 : **Milano sud-ovest***

Estratto analisi

Comune di Milano — AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Bozza

Città di prossimità

Quadrante 4 – Milano Sud ovest

LEGENDA

Tracciati linee metropolitane

- *Linee metro esistenti*
- *Linea metro M6 Circolare (ipotesi tracciato)*

Raggio influenza stazioni metropolitane

- *Buffer 500 metri – 15 minutes walk*

Elementi della città di prossimità

Aree verdi nel perimetro comunale

- *Parchi Regionali nel perimetro comunale*
- *Verde urbano fruibile*

Classificazione ambiti dell' economia di prossimità

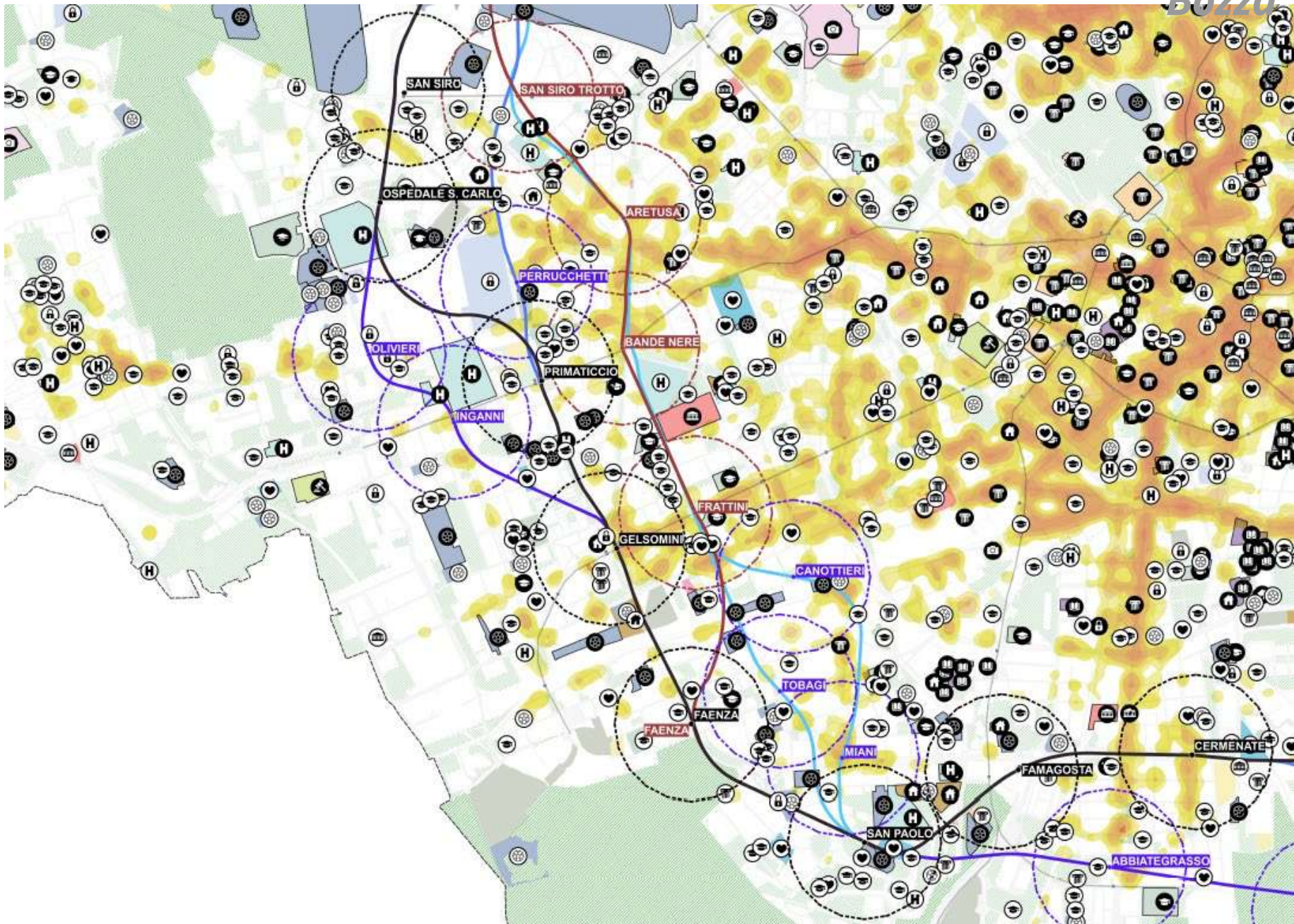
- *1*
- *2*
- *3*
- *4*
- *5*

Classificazione dei Servizi Pubblici

- *Servizi Sovralocali*
- *Servizi locali*

Tipologia servizio:

- *Amministrativo*
- *Cultura*
- *Giustizia*
- *Istruzione*
- *Salute*
- *Servizi abitativi*
- *Sicurezza e protezione civile*
- *Sport*
- *Turismo*
- *Università e ricerca*
- *Servizi sociali*



Comune di Milano — AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Bozza

Rigenerazione urbana

Quadrante 4 – Milano Sud ovest

LEGENDA

Tracciati linee metropolitane

- *Linee metro esistenti*
- *Linea metro M6 Circolare (ipotesi tracciato)*

Raggio influenza stazioni metropolitane

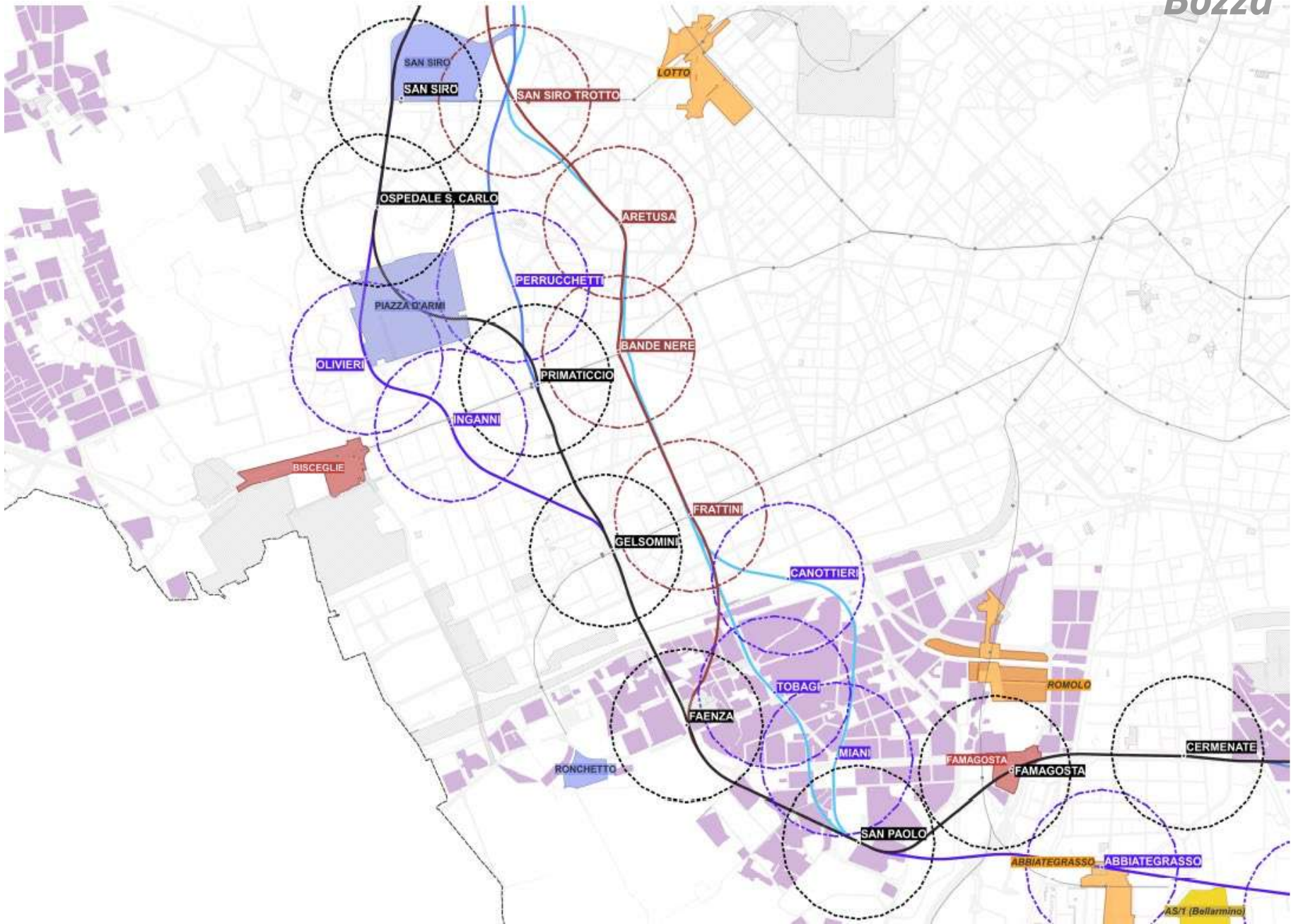
Buffer 500 metri – 15 minutes walk

Grandi trasformazioni urbane

- *Nodi (PGT Vigente)*
- *Piazze (PGT Vigente)*
- *GFU (PGT Vigente)*
- *PAO (PGT Vigente)*

Ambiti di trasformazione

- *Tessuti ARU (PGT Vigente)*
- *Norme transitorie (PGT Vigente)*



Comune di Milano

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Bozza

Atlante dei quartieri

Quadrante 4 – Milano Sud ovest

LEGENDA

Tracciati linee metropolitane

- *Linee metro esistenti*
- *Linea metro M6 Circolare (ipotesi tracciato)*

Raggio influenza stazioni metropolitane

Buffer 500 metri – 15 minutes walk

Atlante dei quartieri

- *Spazi pubblici da riqualificare*
- *Rete dello spazio pubblico*
- *Rete della mobilità pubblica attiva*
- *Infrastruttura verde*

Istanze dei Municipi

Interventi su aree verdi

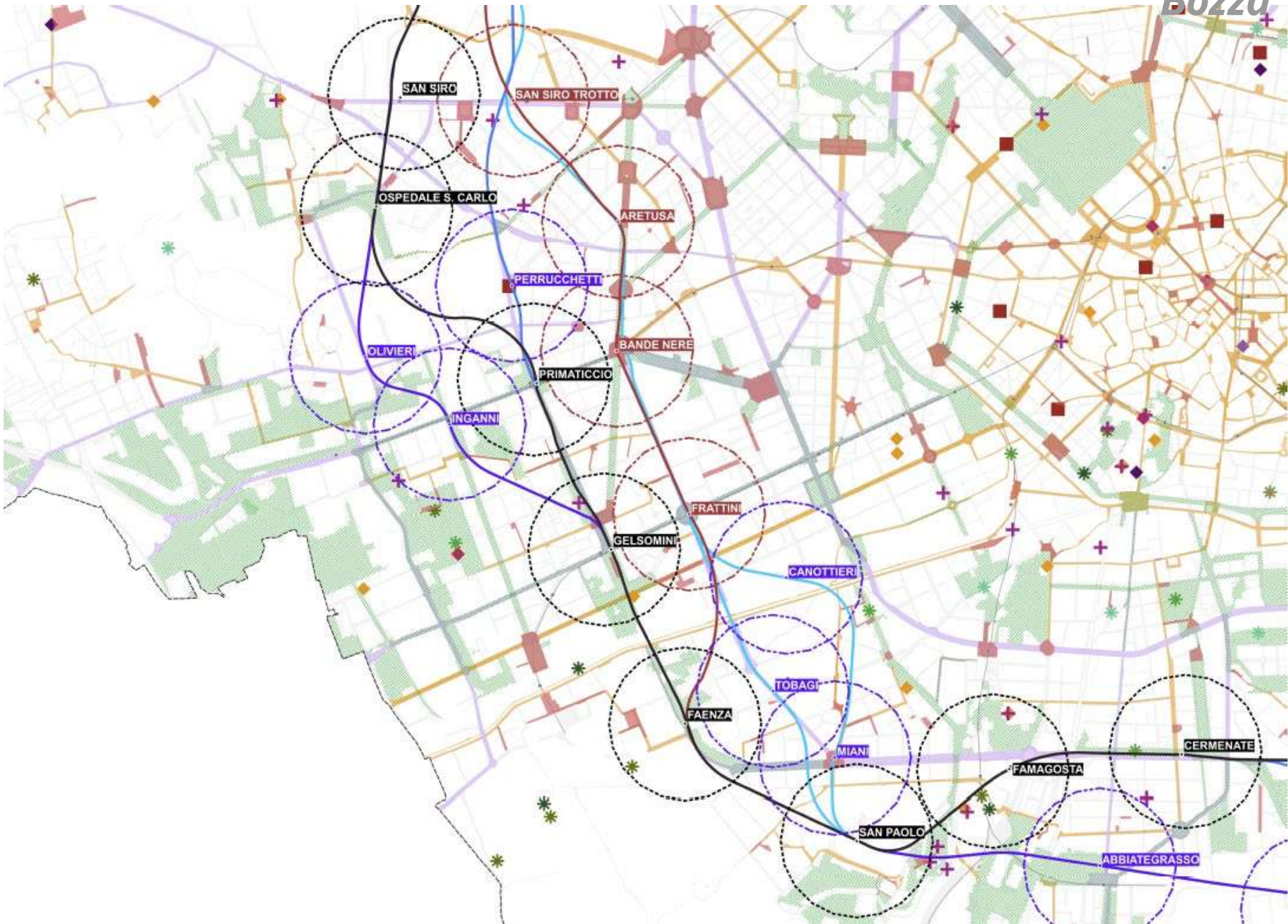
- *Aree da de-pavimentare*
- *Aree da forestare-piantumare*
- *Aree per nuovi parchi/giardini*
- *Aree verdi esistenti da riqualificare*

Elementi puntuali da riattivare

- *Aree in cui potenziare la dotazione di servizi*
- *Centralità locali*
- *Edifici dismessi pubblici o privati da riattivare*
- *Fronti urbani in cui attivare piano terra*
- *Edifici dismessi patrimonio demaniale*

Interventi su infrastrutture

- *Barriere infrastrutturali da riqualificare*
- *Infrastrutture da riqualificare*
- *Nuove permeabilità pedonali*

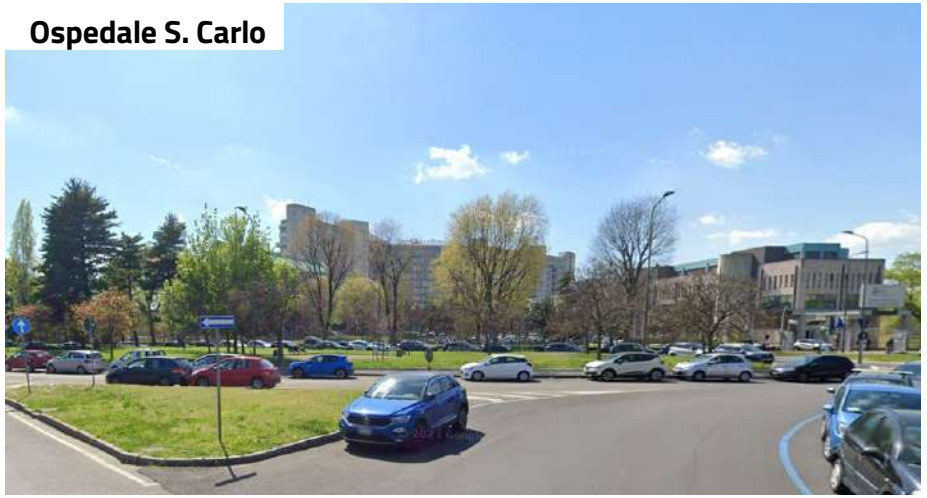


Bozza

Mosaico di spazi

Quadrante 4 – Milano Sud ovest

Ospedale S. Carlo



Ospedale S. Paolo



Piazza Miani



Via Olivieri



Viale Primaticcio



Via Civitali



Bozza

Valutazioni conclusive

- Valutazioni sul territorio
- Conclusioni

Valutazione potenziale trasformativo

Nuove centralità urbane e/o di quartiere

Consolidamento centralità (di quartiere o urbana) ESISTENTE
a max 500m dalle nuove fermate

Alto potenziale di trasformazione NUOVA CENTRALITÀ urbana o di quartiere
a max 500m dalle nuove fermate

Aspetti da attenzionare:

Guidare/coordinare i processi di rigenerazione urbana, orientando gli oneri urbanistici e la dotazione di servizi territoriali
!!! Monitorare possibile accelerazione trasformazione tessuti ARU

Preservare la qualità il patrimonio verde esistente
!!! Tracciati infrastrutturali sotto patrimonio verde e alberature

Spazio pubblico

Classificazione di STAZIONI e ASSI VIARI in base al potenziale trasformativo

Potenziale ALTO *Stazioni e/o assi viari inseriti in tessuti urbani di frangia con disegno frammentato e nessuna caratterizzazione.*

Potenziale MEDIO *Stazioni e/o assi viari inseriti in tessuti urbani parzialmente definiti negli spazi ma con margine di miglioramento.*

Potenziale BASSO *Stazioni e/o assi viari inseriti in tessuti urbani già definiti (o in fase di definizione) che restituiscono un luogo compiuto, riconoscibile e vivibile.*

Analisi urbana delle proposte di tracciato

Linea M6 – valutazioni *Circolare*

LEGENDA:

Nuove centralità urbane e/o di quartiere

Consolidamento centralità (di quartiere o urbana) ESISTENTE
a max 500m dalle nuove fermate

Alto potenziale di trasformazione NUOVA CENTRALITÀ urbana o di quartiere
a max 500m dalle nuove fermate

Spazio pubblico

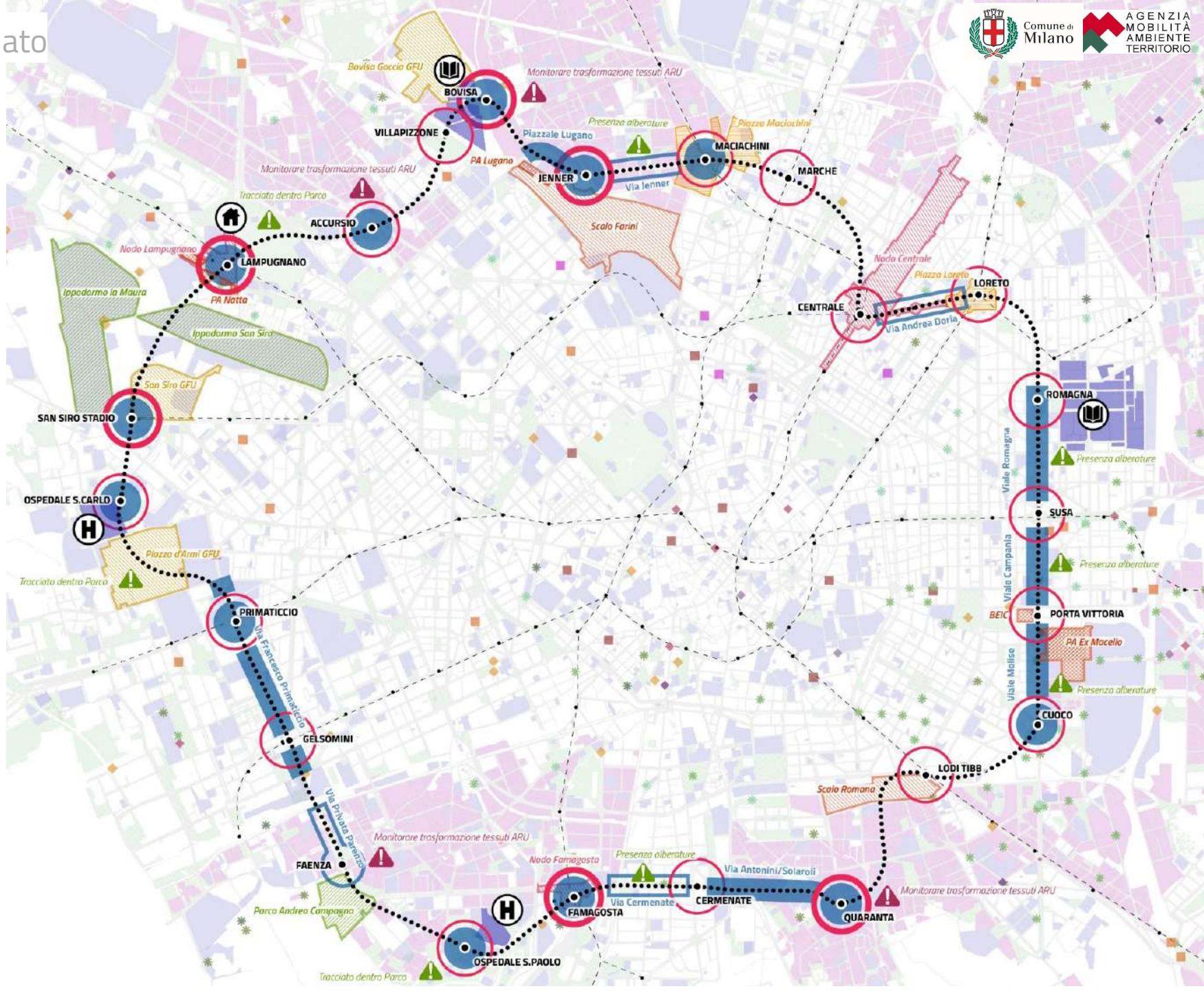
Classificazione di STAZIONI e ASSI VIARI in base al potenziale trasformativo

Potenziale ALTO

Potenziale MEDIO

Aspetti da attenzionare:

!!! Monitorare possibile accelerazione trasformazione tessuti ARU
!!! Tracciati infrastrutturali sotto patrimonio verde e alberature



Linea M6 – valutazioni *Circolare*

Bozza

Bovisa
Nuova centralità urbana (Nodo Bovisa Goccia + PA Durando)
Alto
Spazio pubblico: riqualificazione di Piazza Emilio Alfieri

Villapizzone
Consolidamento centralità di quartiere

Accursio
Consolidamento centralità di quartiere
Alto
Spazio pubblico: riqualificazione di Piazzale Accursio
!!! Monitorare possibile accelerazione trasformazione tessuti ARU

Lampugnano
Nuova centralità urbana (Nodo d'interscambio + PA Natta)
Spazio pubblico: riqualificazione area verde e campetto sportivo via Natta
Alto
!!! Tracciato sotto il parco di Monte Stella

San Siro Stadio
Nuova centralità urbana (GFU San Siro + PA Trotto)
Spazio pubblico: Riqualificazione spazi aperti area Stadio San Siro
Alto

Ospedale San Carlo
Consolidamento centralità di quartiere (GFU Piazza D'Armi)
Spazio pubblico: riqualificazione dello Slargo di Via San Giusto
Alto
!!! Attenzione al tracciato sotto il parco di Piazza D'Armi

Primaticcio
Consolidamento centralità di quartiere
Spazio pubblico: Riqualificazione intersezione via Primaticcio/Legioni romane + Riqualificazione via Primaticcio e Giardino Artemisia Gentileschi
Alto

Gelsomini
Consolidamento centralità di quartiere
Alto
Spazio pubblico: Riqualificazione Via Primaticcio, Largo Brasilia, Largo dei Gelsomini

Faenza
Spazio pubblico: Riqualificazione Via Privata Parenzo e intersezione viale Faenza e via Tobagi
Medio
!!! Monitorare possibile accelerazione trasformazione tessuti ARU

Ospedale San Paolo
Consolidamento centralità urbana
Spazi pubblici: riqualificazione ambito via San Vigilio e via Antonio Rudini (parcheggi)
Alto

Famagosta
Nuova centralità urbana (Nodo d'interscambio)
Alto
Spazio pubblico:
Medio
- Riqualificazione di Piazza Maggi e connessione con Parco la Spezia
- Riqualificazione via Cermenate

Cermenate
Consolidamento centralità di quartiere
Alto
Spazio pubblico: riqualificazione via Antonini/Solaroli e depavimentazione aree Giardino Paolo Scrofani (!!! Presenza alberature e aree verdi)

Quaranta
Nuova centralità di quartiere (Tessuti ARU)
Alto
Spazio pubblico: riqualificazione intersezione via Quaranta e via Ripamonti
!!! Monitorare possibile accelerazione trasformazione tessuti ARU

Lodi TIBB
Consolidamento centralità di urbana (Scalo Romana)

Cuoco
Consolidamento centralità di quartiere
Alto
Spazio pubblico: riqualificazione di Piazzale Cuoco + viale Molise (!!! Presenza alberature) ed area verde Parco Alessandrino

Porta Vittoria Susa
Consolidamento centralità urbana (BEIC + PA Ex Macello)
Alto
Spazio pubblico: viale Romagna *(!!! Presenza alberature) e pedonalizzazione controviali*

Romagna
Consolidamento centralità urbana (Polo universitario)
Alto
Spazio pubblico: viale Campania *(!!! Presenza alberature)*

Loreto
Consolidamento centralità urbana
Medio
Spazio pubblico: Riqualificazione Piazzale Loreto

Centrale
Consolidamento centralità urbana (Nodo Centrale)

Marche
Consolidamento centralità di quartiere

Maciachini
Consolidamento centralità di quartiere (Piazza Maciachini)
Alto
Spazio Pubblico:
Medio
- Riqualificazione Piazzale Maciachini e via Beroldo
- Riqualificazione via Jenner *(!!! Presenza alberature)*

Jenner
Nuova centralità urbana (Scalo Farini, PA Lugano, Tessuti ARU)
Alto
Spazio pubblico: riqualificazione di P.Le Nigra, viale L. Bodio e Piazzale Lugano
!!! Monitorare possibile accelerazione trasformazione tessuti ARU

Linea M6 – Conclusioni (sintesi)

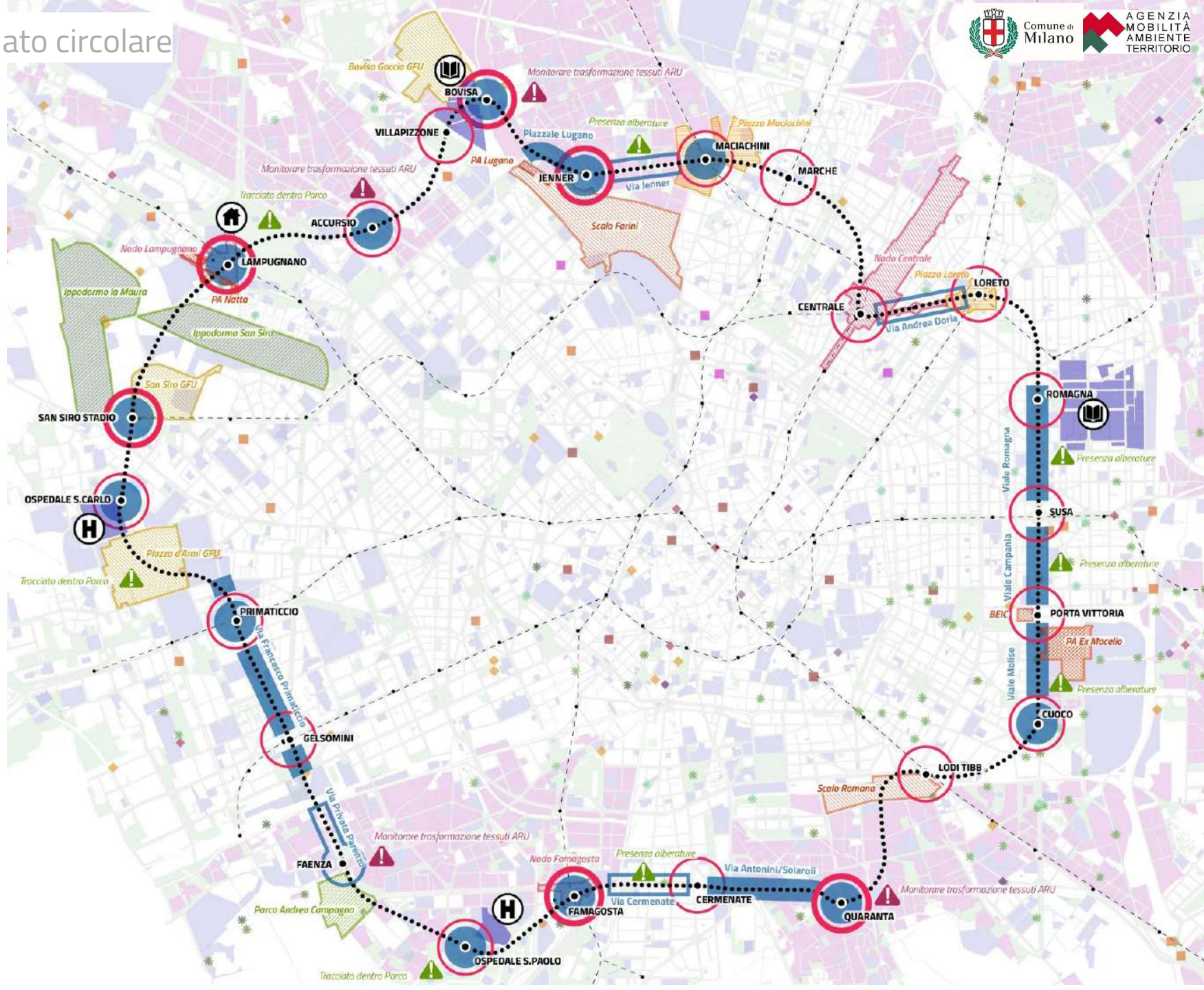
Opzione *Circolare*

6 potenziali nuove centralità

16 centralità da consolidare

8 piazze da riqualificare

7 di assi pubblici con alto potenziale di riqualificazione



Comune di Milano

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

Studi Urbani

Linea M6

Analisi urbana delle proposte di tracciato

Grazie per l'attenzione!

Inizia a partecipare

INQUADRA IL QR CODE E INVIA LA TUA RISPOSTA

Se non riesci a visualizzare il QR code vai su wooclap.com e immetti il codice dell'evento nel banner superiore.

QLADHDZ

La M6 e l'effetto rete

MARCO PIVA Direttore Programmazione del Servizio, ATM - Azienda Trasporti Milanesi

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano



Percorso Partecipativo M6

L'effetto rete

Ing. Marco Pivi
Dirigente Programmazione del Servizio ATM

24 Ottobre 2026

La rete del Trasporto Pubblico Locale (TPL)



5 linee: M1, M2, M3, + M4 + M5
Rete: 111,6 km
Stazioni:134
Flotta: 157 treni + 47 M4 e 21 M5



4 linee filobus
Rete: 38,8 km
Flotta: 140 filobus



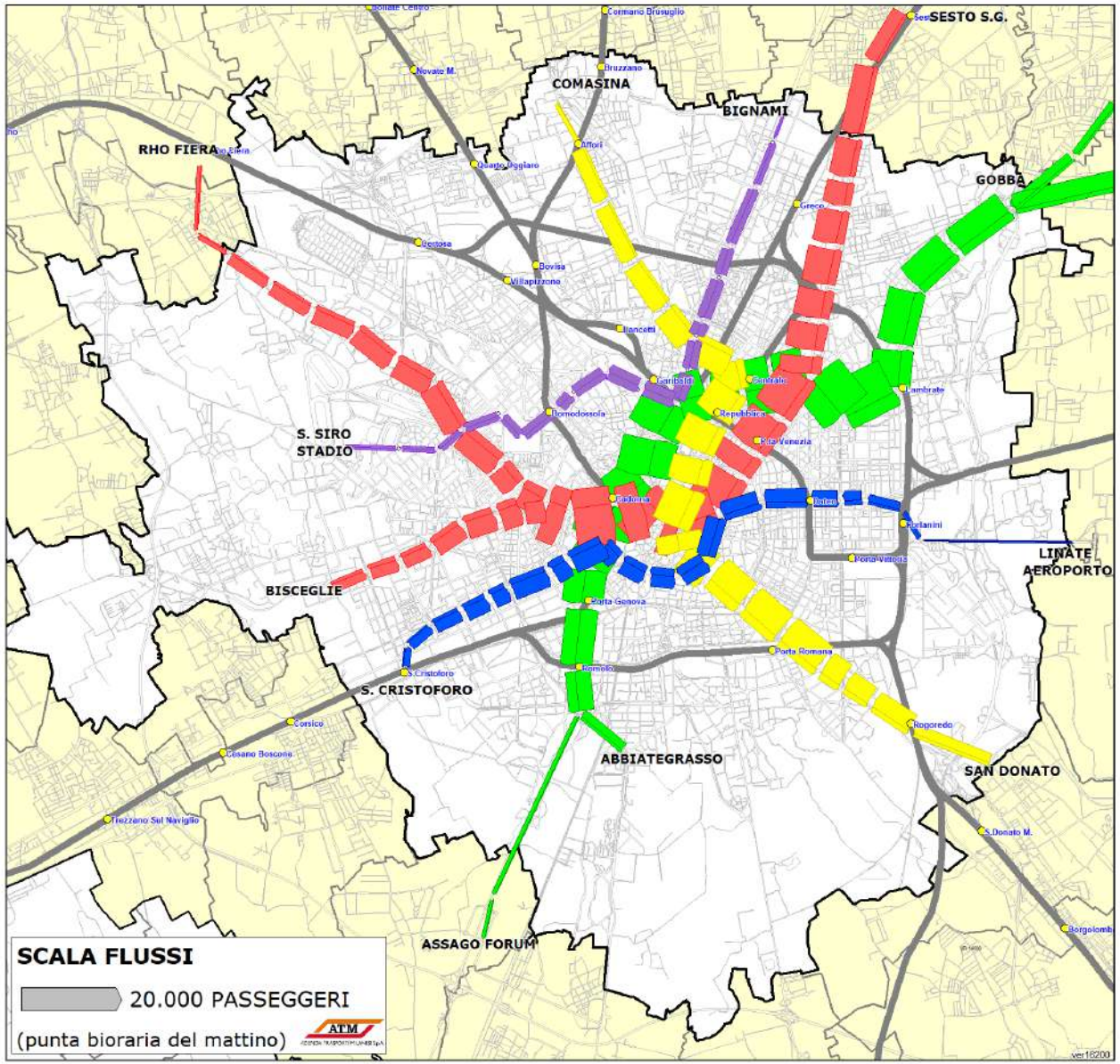
17 linee urbane,
Rete: 157,6 km
Flotta: 495 tram



109 linee,
15 subaffidate,
15 Bus di Quartiere
Rete: 1.254 km
Flotta: 1.382 bus

Rete metro:	3.261 corse/giorno	1,4 mln spostamenti/giorno	} di cui 0,4 mln
Rete superficie:	22.399 corse/giorno	1 mln spostamenti/giorno	} usano entrambe

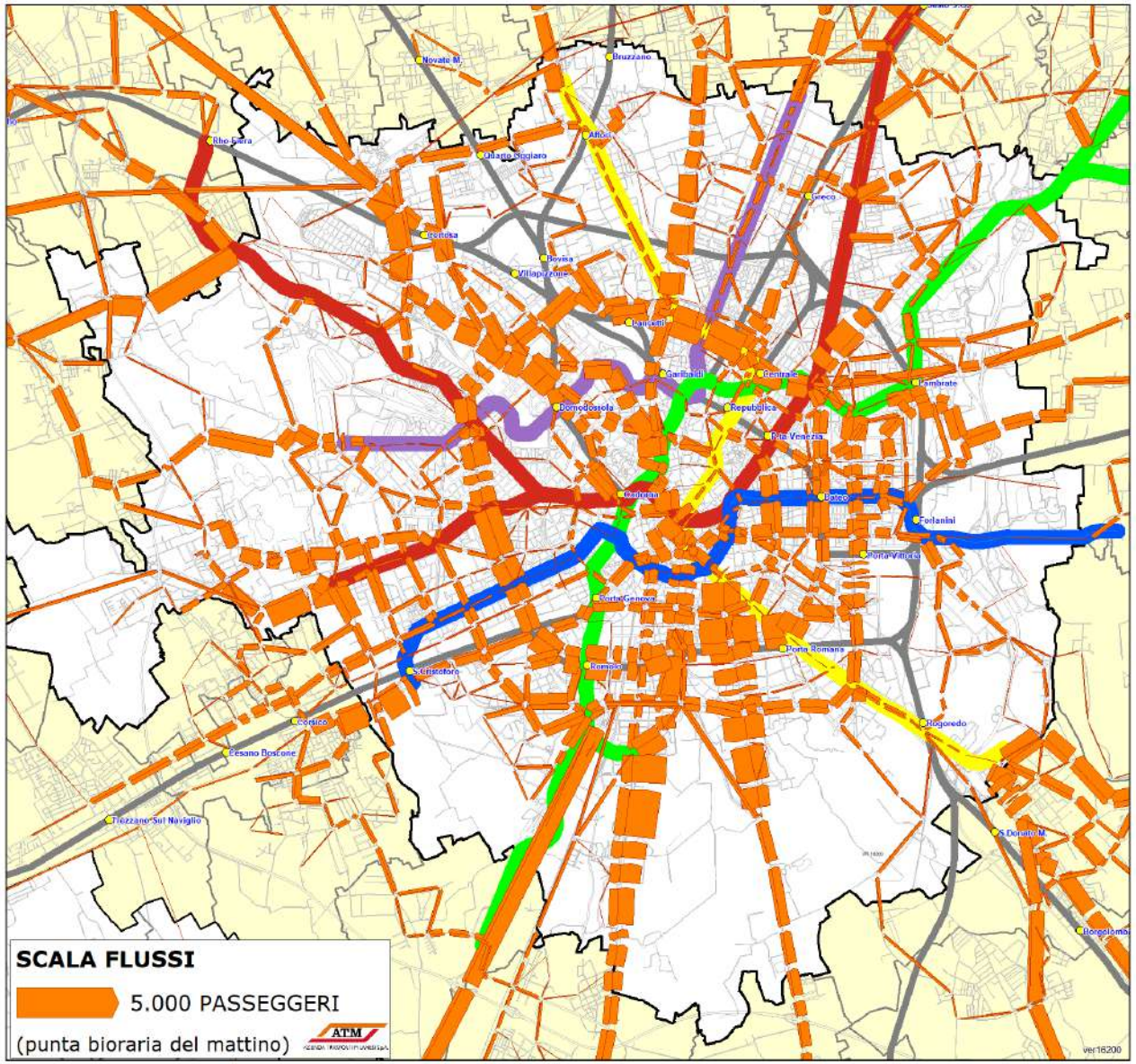
DOMANDA TPL attuale – Passeggeri rete metropolitana



Il 30% dei passeggeri della rete metropolitana utilizza più di una linea

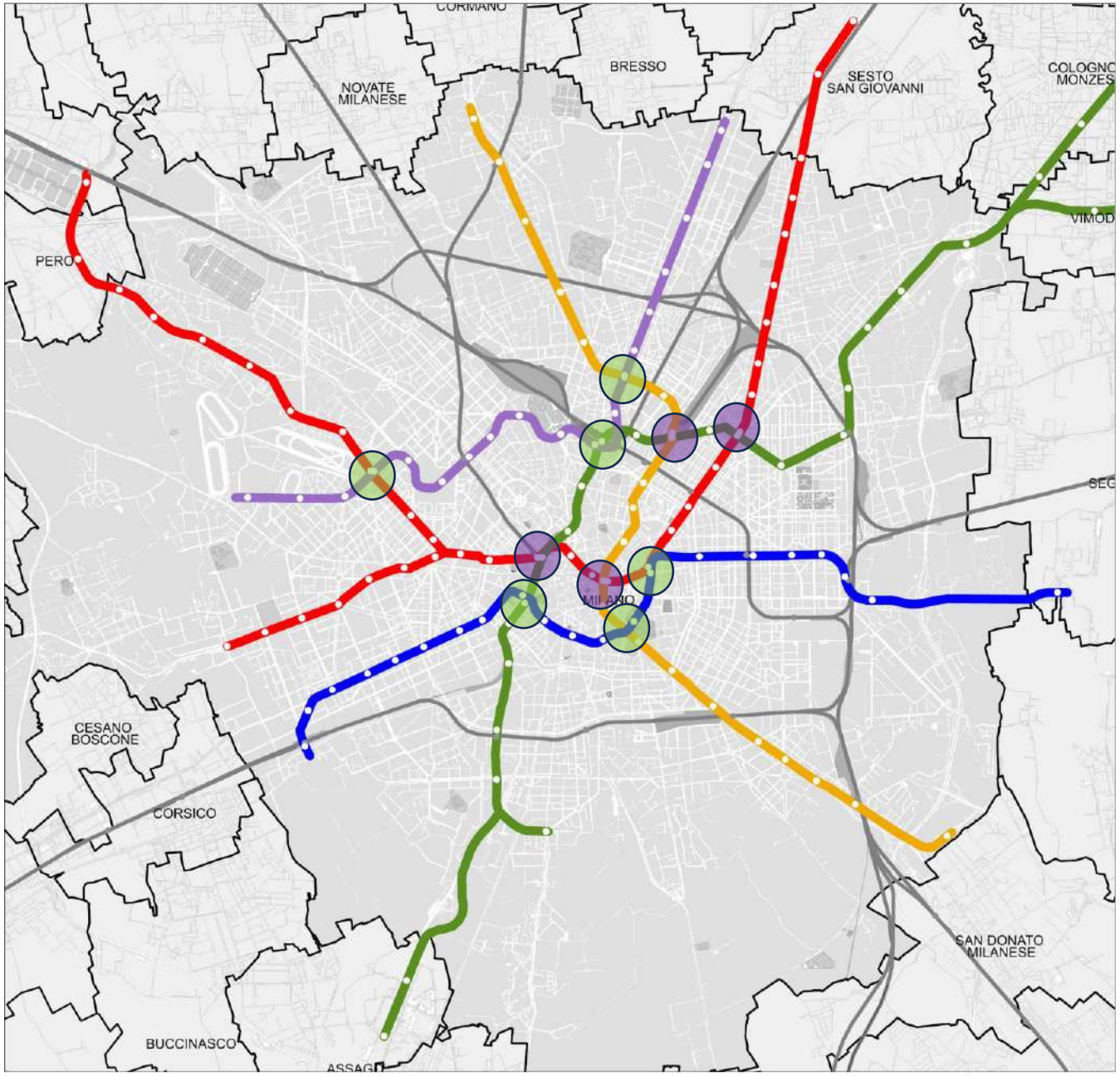
Flussogramma rete metropolitana feriale 7.00-9.00
Agg. Ottobre 2026

DOMANDA TPL attuale – Passeggeri rete di superficie



Flussogramma rete superficie feriale 7.00-9.00
Agg. Ottobre 2026

Lo sviluppo della rete metropolitana e dei nodi di interscambio



con M4 e M5
n. nodi:

4 → 10

Inizia a partecipare

INQUADRA IL QR CODE E INVIA LA TUA RISPOSTA

Se non riesci a visualizzare il QR code vai su wooclap.com e immetti il codice dell'evento nel banner superiore.

QLADHDZ

Q&A

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Linee metropolitane orbitali: esperienze e lezioni da altre città del mondo

ANDREA BRUSCHI Studi di Fattibilità, Direzione Sistemi per la Mobilità MM S.p.A.

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Linea M6



Linee metropolitane orbitali:

esperienze e lezioni da altre città del mondo

Percorso Partecipativo Pubblico

Sabato 24 ottobre 2026

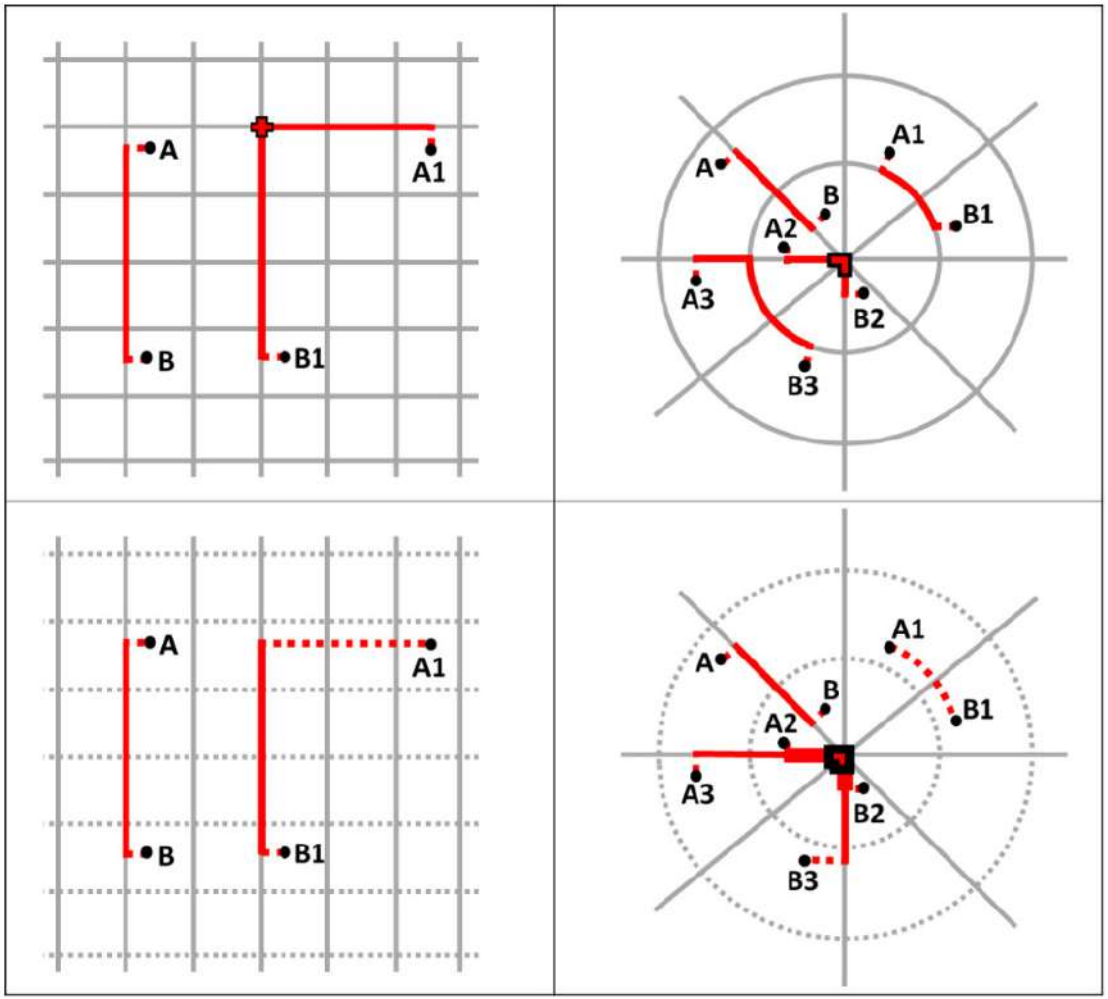
Milano

MM

la tua città
il nostro impegno

www.mmspa.eu

Il problema del radiocentrismo



L'equilibrio radiali/circolari è necessario nelle città radiocentriche quanto lo è quello ascisse/ordinate in quello a scacchiera

Milano dispone di:

- molte radiali di forza
- poche orbitali/circolari inefficienti

→ **radiocentrismo incompleto**.

la tua città
il nostro impegno
www.mmspa.eu

Un trend antico quanto recente, perché efficace

- Anche se le linee radiali hanno storicamente la priorità anche le circolari TPL di forza sono diffuse globalmente;

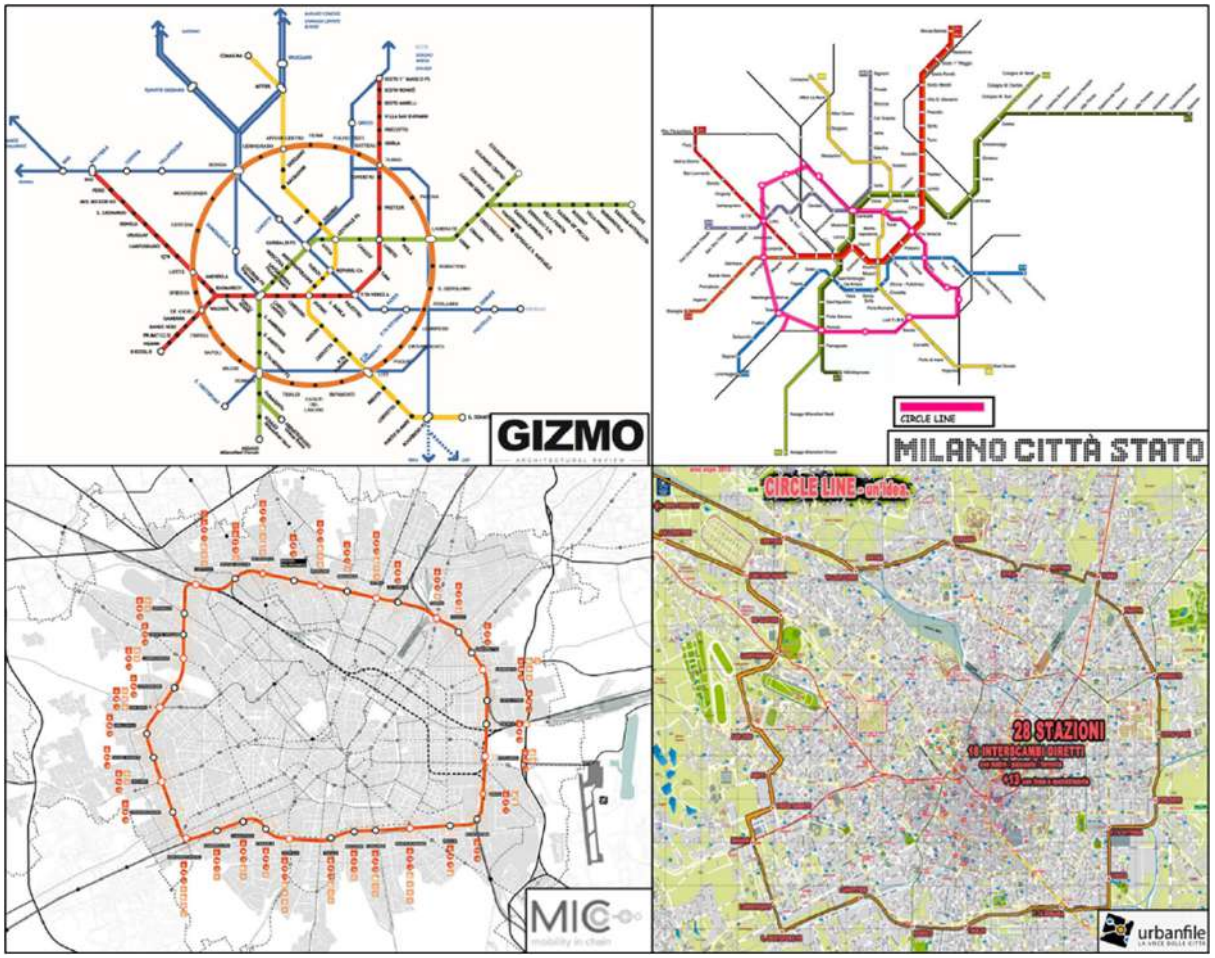
- Le circolari sono presenti in tutti i continenti, dalla metropoli più a nord (Helsinki) a quella più a sud (Melbourne) del pianeta;

- Esistono metropolitane circolari molto antiche, addirittura risalenti al XIX secolo:
  l'idea è dunque coeva alla nascita del trasporto pubblico urbano e metropolitano;

- Il trend è tuttavia anche attuale: molti degli interventi più recenti nelle più virtuose e sviluppate aree metropolitane mondiali rigaurdano linee circolari, orbitali o interperiferiche;

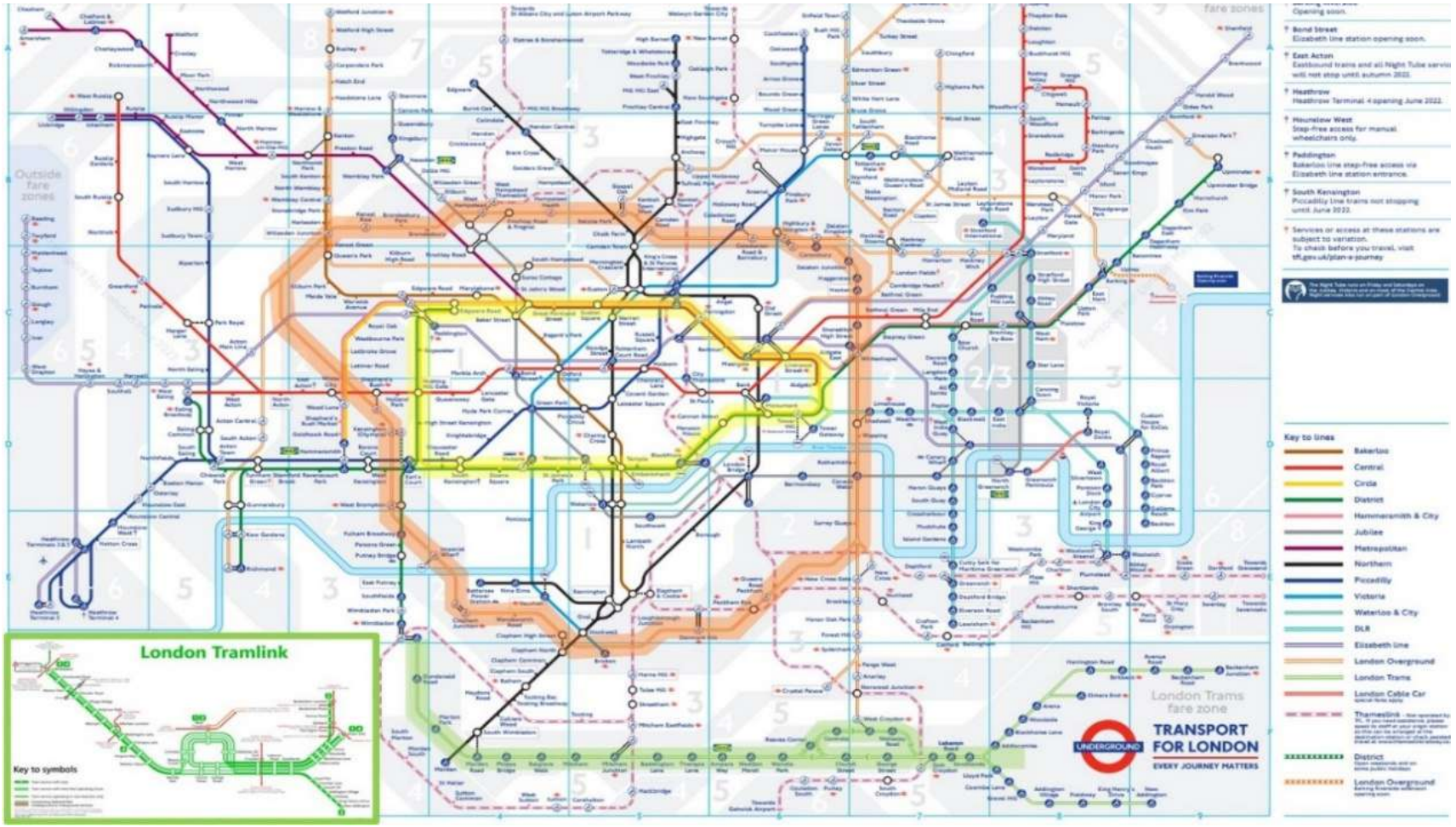
- Le circolari danno un grande contributo all'estensione della copertura e al potenziamento dello «effetto rete», rappresentanto uno dei migliori strumenti per «completare» le reti di forza.

Un tema condiviso



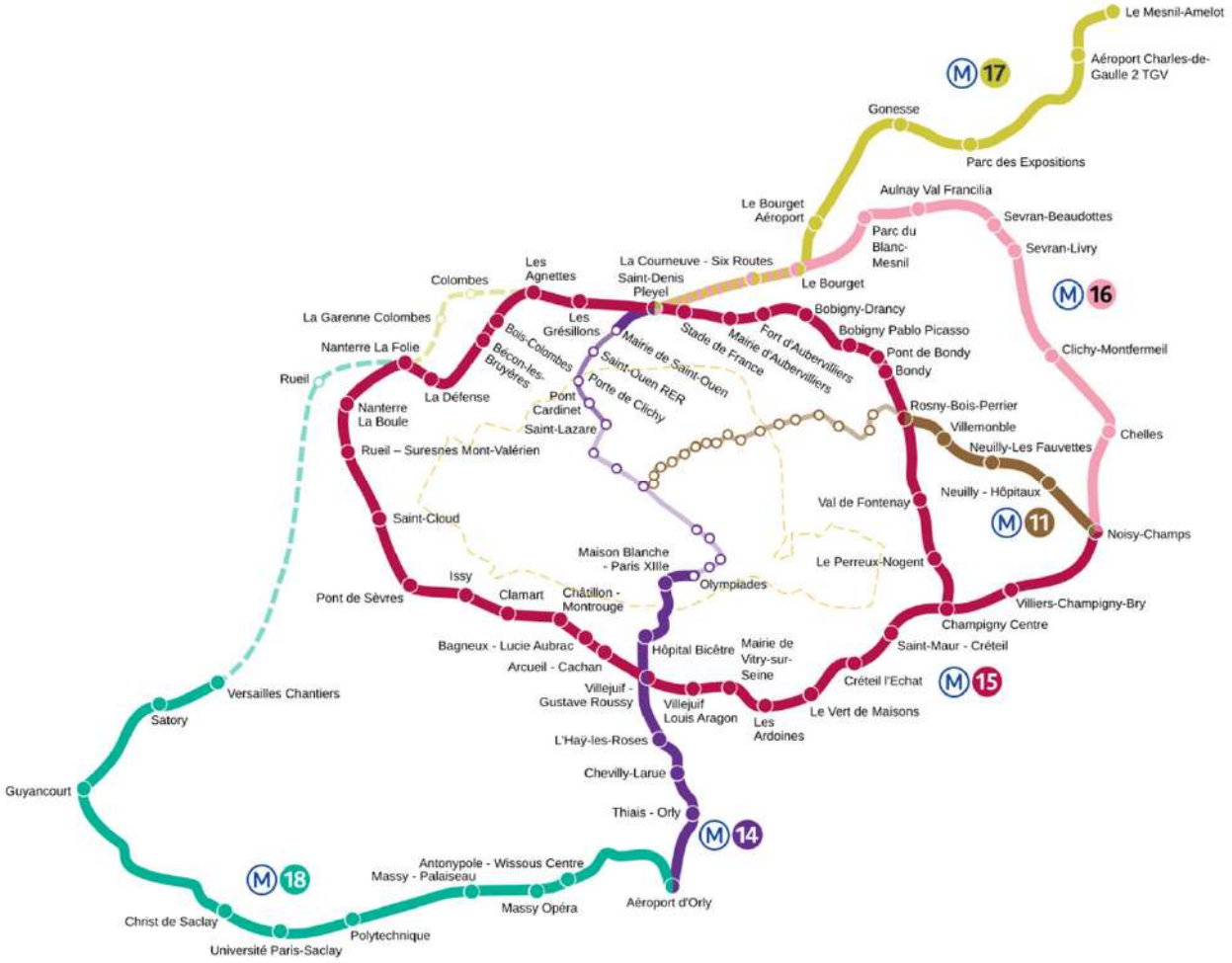
Disporre di una metropolitana, o comunque di una linea TPL di forza performante e affidabile con andamento circolare è un desiderio da tempo radicato a Milano, come provano diverse idee avanzate da privati.

Casi studio: Londra e le sue circolari

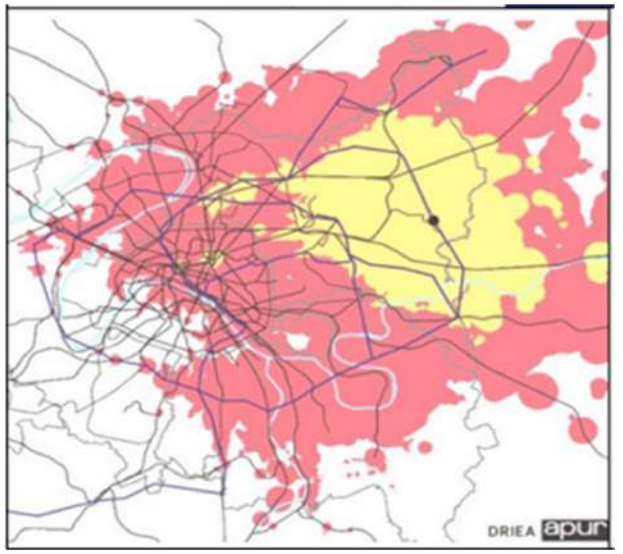


- La *Circle* londinese contiene la prima tratta metropolitana della storia (Paddington – Farringdon, 10/1/1863)
- 26,5 km, 36 stazioni, 750 m interstazione, raggio ≈ 3km
- Completata nel 1884 è stata «aperta» nel 2009
- Esiste anche una circle ferroviaria esterna, parte della rete *Overground*
- Il *tramlink*, recente e meno esteso, funge da arco sud esterno

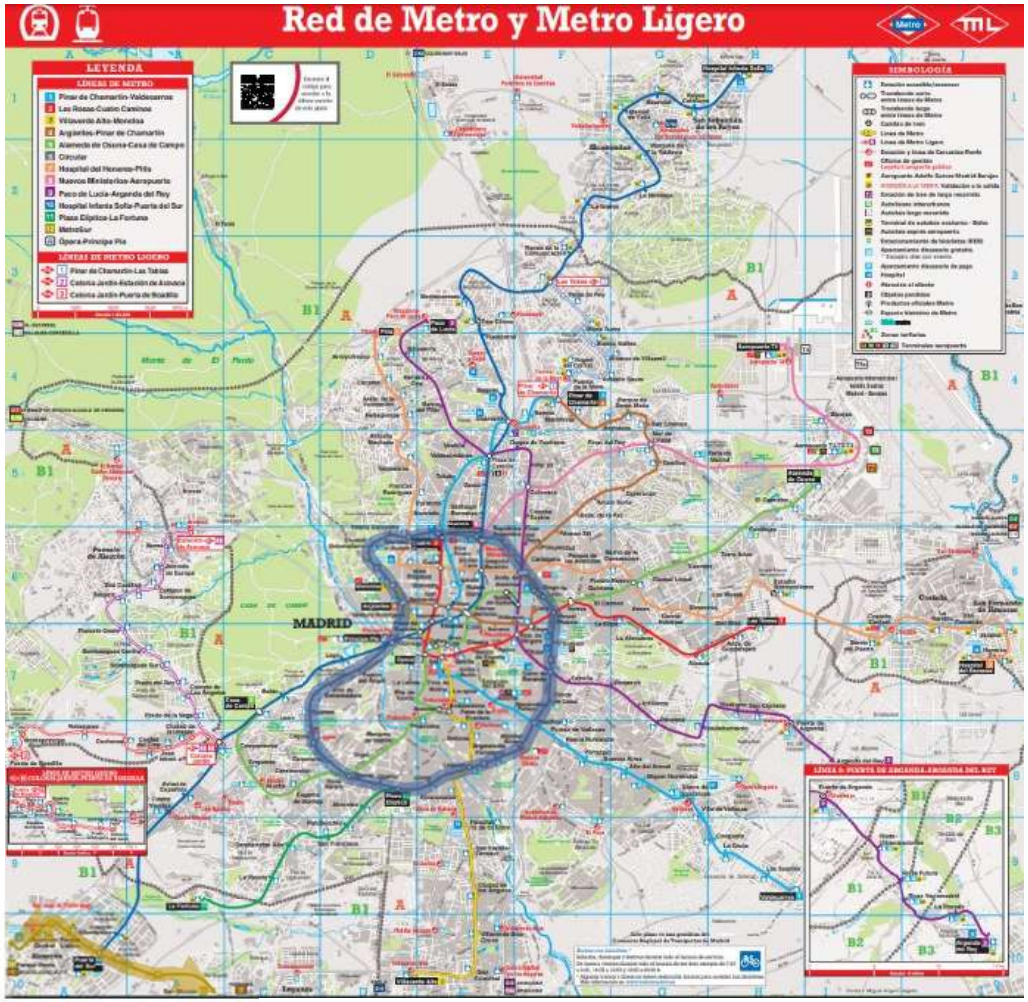
Casi studio: Parigi e il *Grand Paris Express*



- Piano di ampio respiro e grandi opere
- Circa 200 km di estensione compelssiva
- Orizzonte 2030
- Rendere raggiungibile entro 15’ la rete di forza ed entro 30’ stazioni TGCV e aeroporti da tutti gli abitanti della *Grand Paris*
- Ligne 15 circolare: 75 km, 36 stazioni, interstazione ≈ 2 km, raggio ≈ 10-11 km



Casi studio: le metro circolari di Madrid

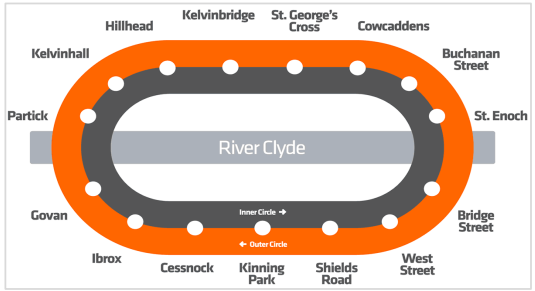


- **Linea 6 *Circular***
  - realizzata negli anni '70
  - 23,5 km
  - 28 stazioni
  - interstazione ≈ 840 m
  - raggio ≈ 3,5 – 4 km

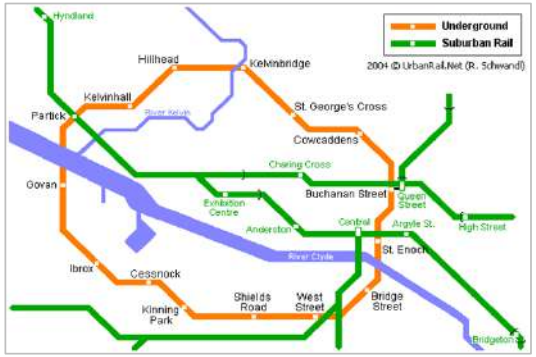
- **Linea 12 *Metrosur***
  - inaugurata nel 2003
  - 41 km
  - 28 stazioni
  - interstazione ≈1,5 km
  - Raggio ≈ 6,5 km

M6 è di gran lunga la linea più carica della rete assorbendo 1/6 dei passeggeri delle 13 linee di Madrid.
Metrosur è un interessante esperimento di circuitazione in ambito di area metropolitana esterna.

Casi studio: la «*Clockwork Orange*» di Glasgow

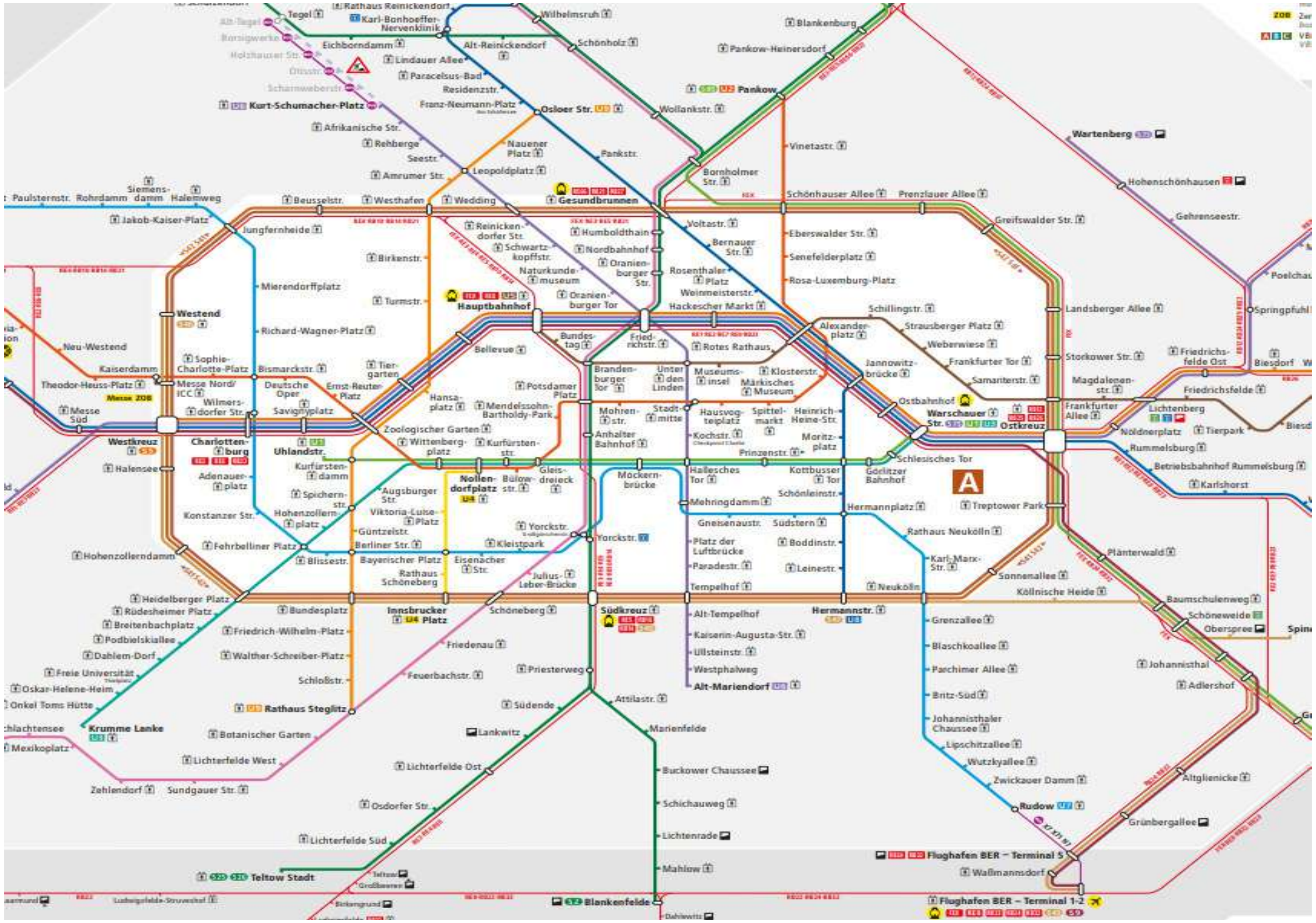






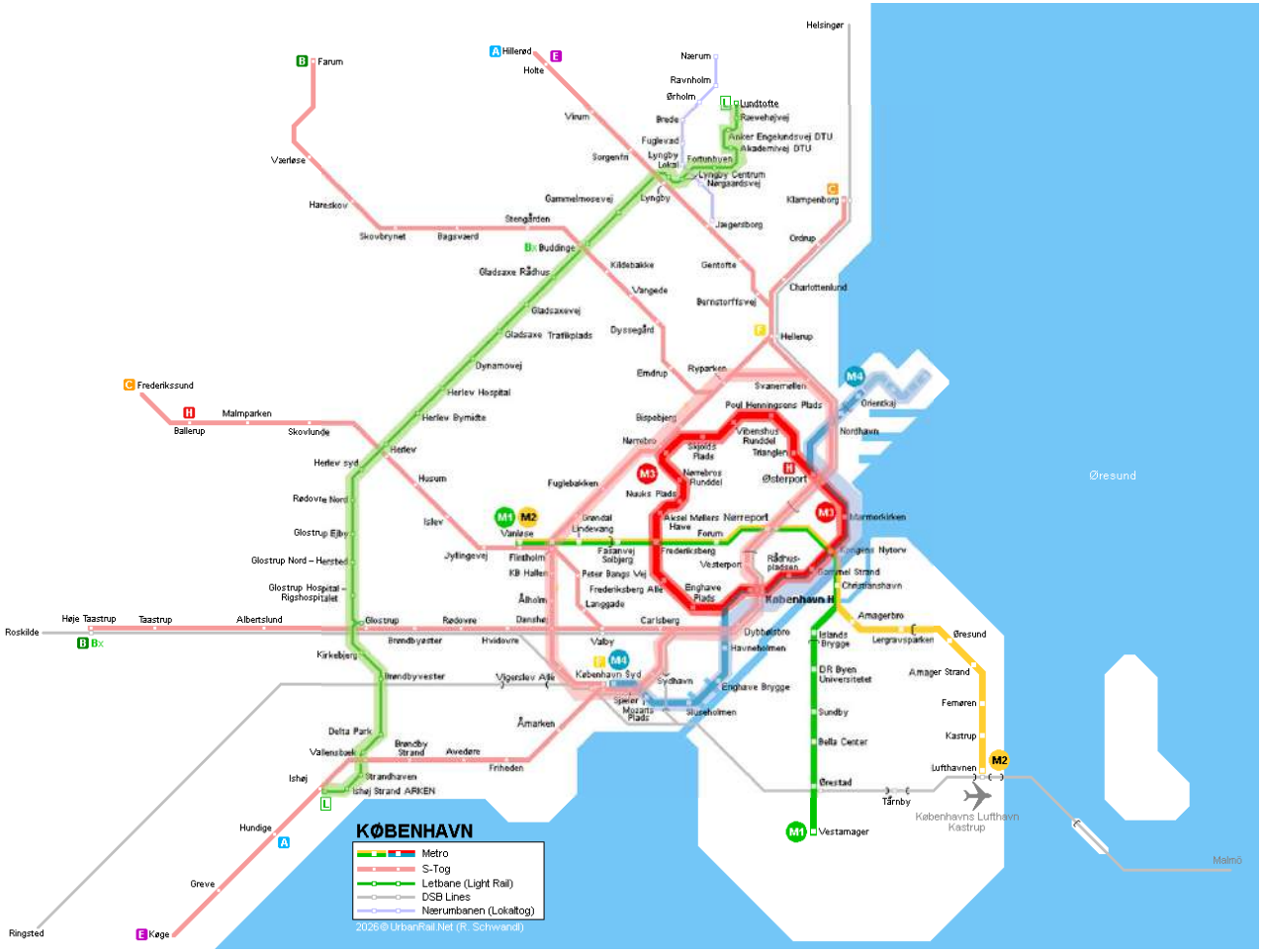
- Terza rete più antica al mondo e tra le 4 risalenti al XIX secolo essendo stata aperta il 14 dicembre 1896
- La rete nasce già come circolare essendo imperniata su di un'unica linea circolare
- E' tutt'ora l'unica rete metropolitana al mondo ad essere provvista *solo* di circolare
- Integrata con una rete ferroviaria radiale
- 10,5 km, 15 stazioni, interstazione ≈ 700 m, raggio ≈ 3 - 3,5 km

Casi studio: le S-bahn di Berlino, «un cerchio e una croce»



- Rete ferroviaria suburbana del tutto assimilabile a quella metropolitana per standard, funzionalità ed esercizio
- Ringbahn circolare
- 37 km
- 27 stazioni
- Interstazione 1,37 km
- Raggio ≈ 5,5 – 6 km
- Esercita da S41(oraria) e S42 (antioraria)

Casi studio: le circolari di Copenaghen

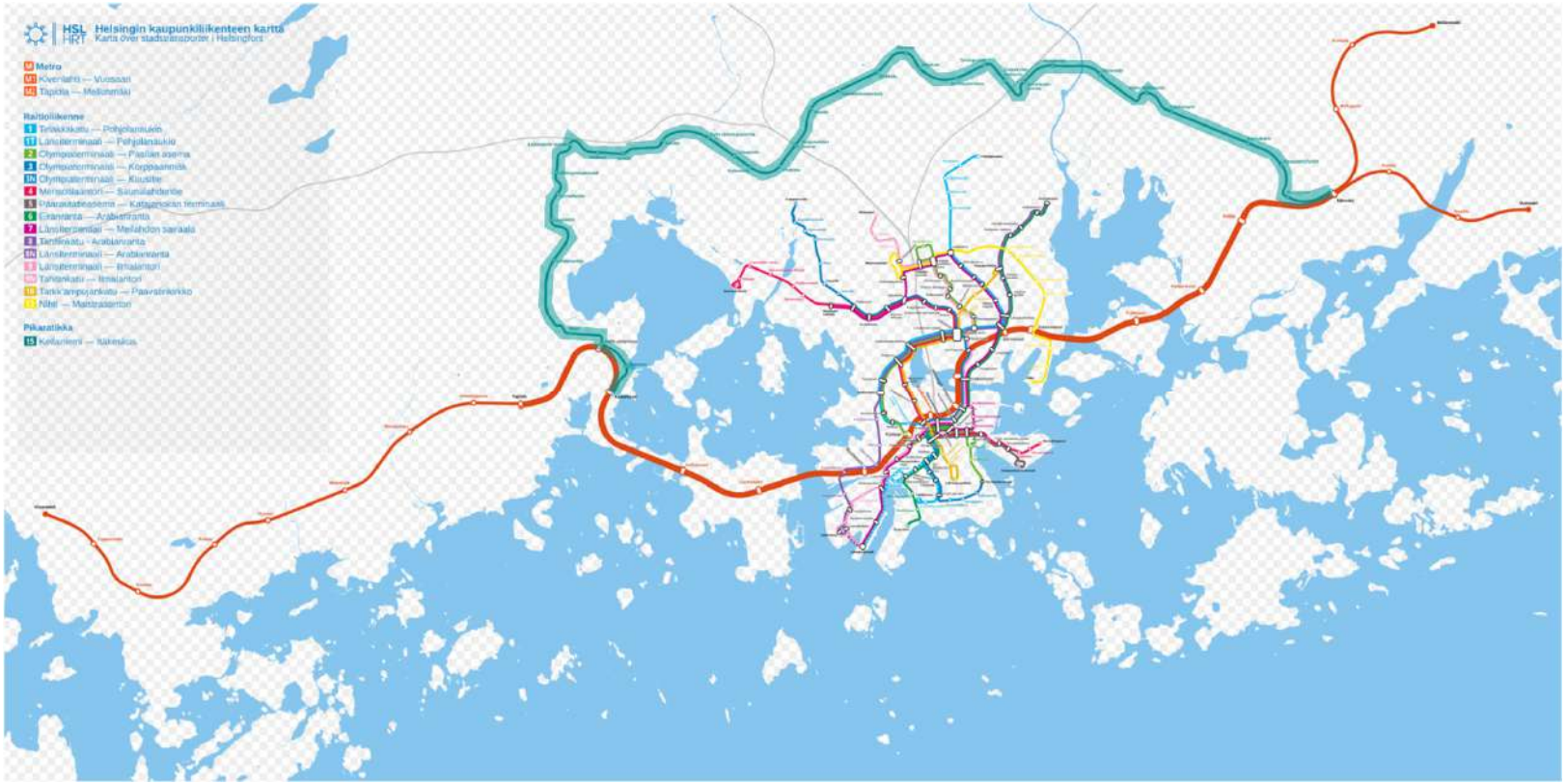


- **Linea M3 *cityringen***
  - Circolare metropolitana
  - 15,5 km
  - 17 stazioni
  - interstazione ≈ 910 m
  - raggio ≈ 2,5 km
  - «sbinata» da M4

- **Ringbanen *S-Tog «F»***
  - Arco aperto ferrovia suburbana
  - 21 km
  - 12 stazioni
  - interstazione ≈1,9 km
  - Raggio ≈ 6 km

- ***Letbane***
  - Arco aperto LRT (metrotranvia)
  - 28 km
  - 29 stazioni
  - 1 km interstazione
  - Raggio ≈ 10 – 12 km

Casi studio: La «Raide Jokeri» di Helsinki



- Sistema LRT
- Arco orbitale nord
- 25 km
- 34 stazioni
- interstazione ≈ 760 m
- raggio ≈ 6 - 8 km

Casi studio: gli anelli su ferro di Mosca

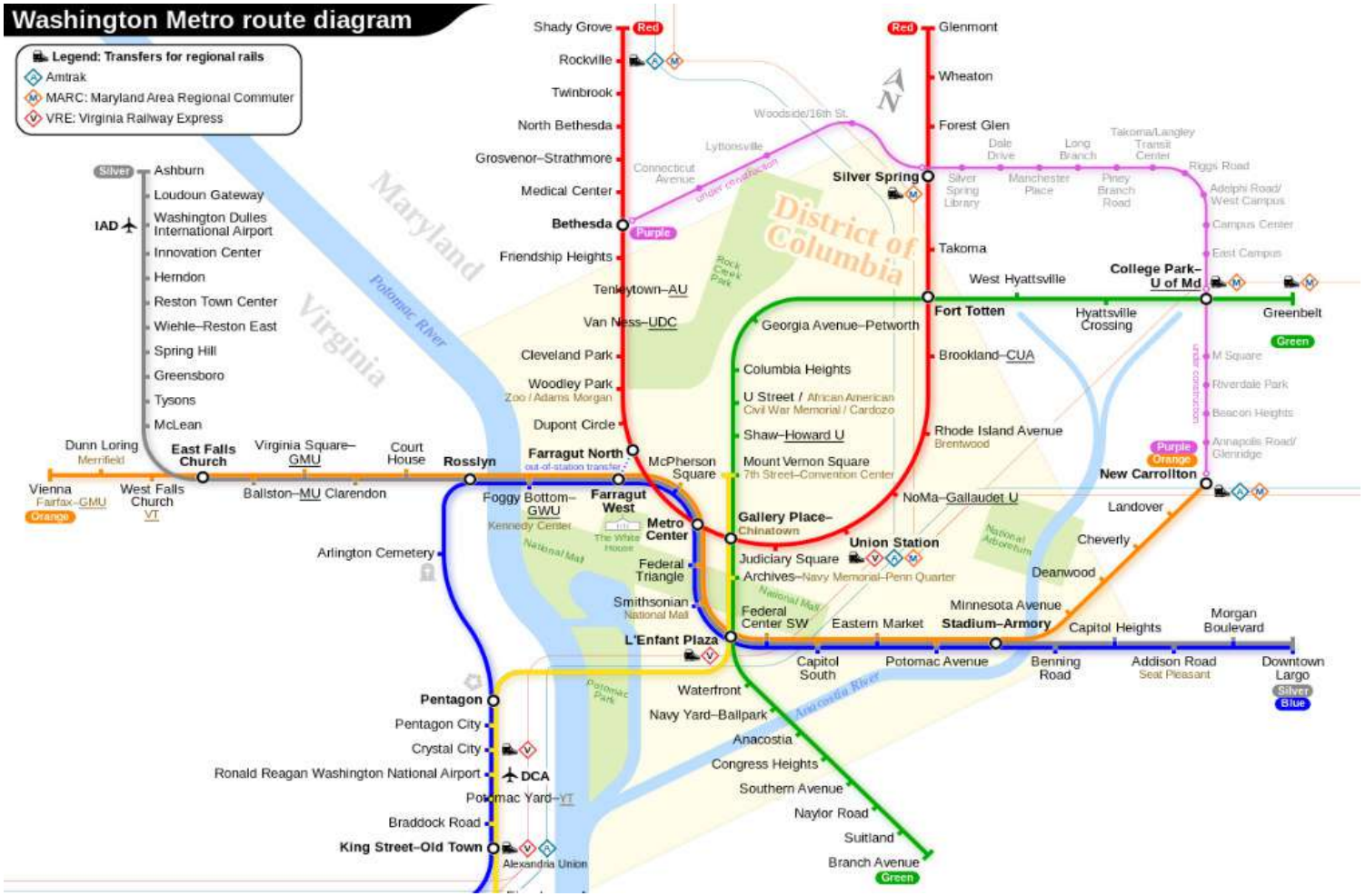


- **Linea metropolitana M5**
  - 19 km
  - 12 stazioni
  - interstazione ≈ 1,6 km
  - raggio ≈ 3 km

- **Anello ferroviario suburbano (linea 14)**
  - 54 km
  - 31 stazioni
  - interstazione ≈1,75 km
  - Raggio ≈ 8,5 km

- **Linea metropolitana M11**
  - 34 km
  - 18 stazioni
  - 1,9 km interstazione
  - Raggio ≈ 5,4 km

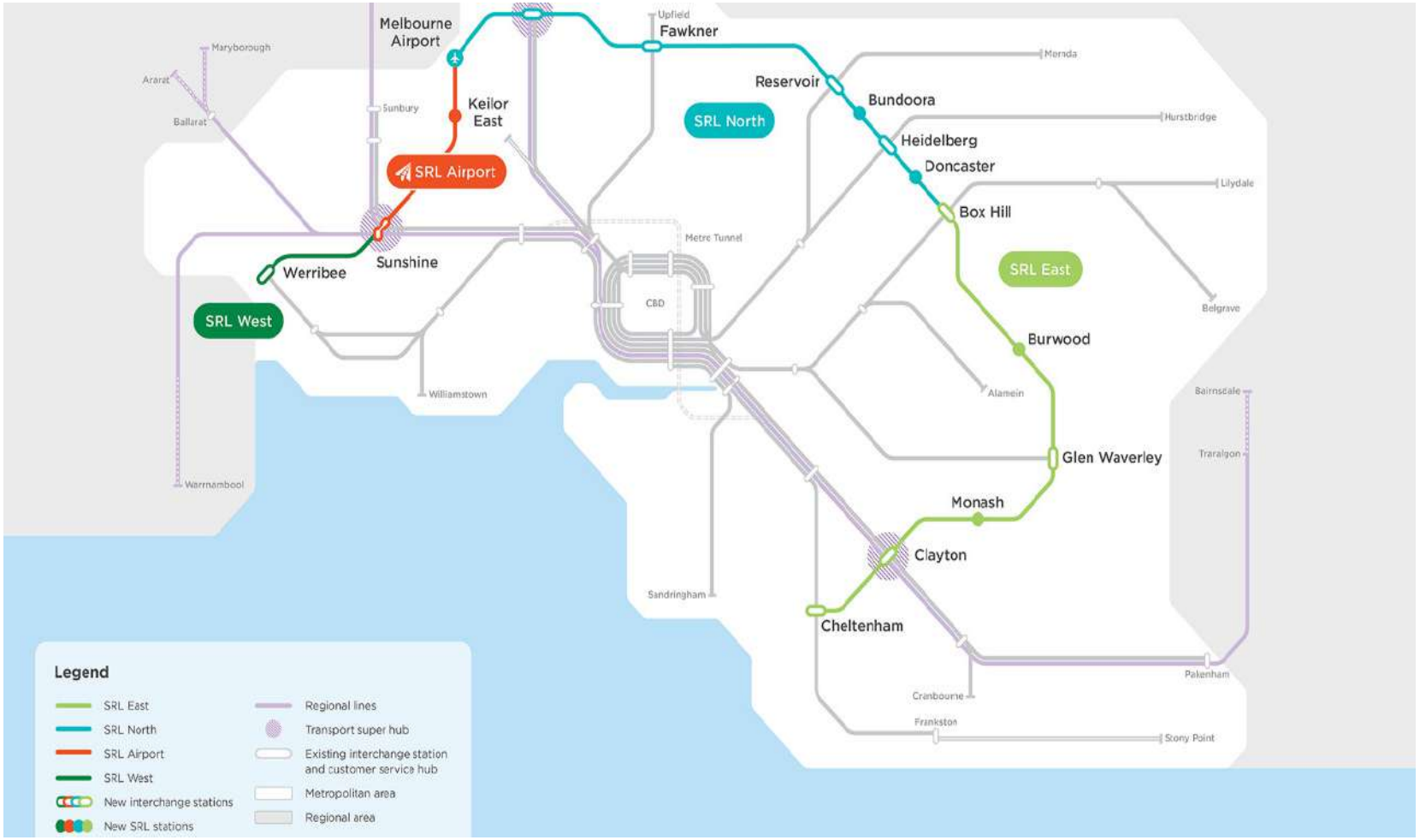
Casi studio: la *Purple Line* di Washington



- 26 km
- 21 stazioni
- interstazione ≈ 1,3 km
- raggio ≈ 12 - 16 km
- Arco circolare 90° nordest (MD) da quadruplicare (MD/VG) fino a circa 100 km

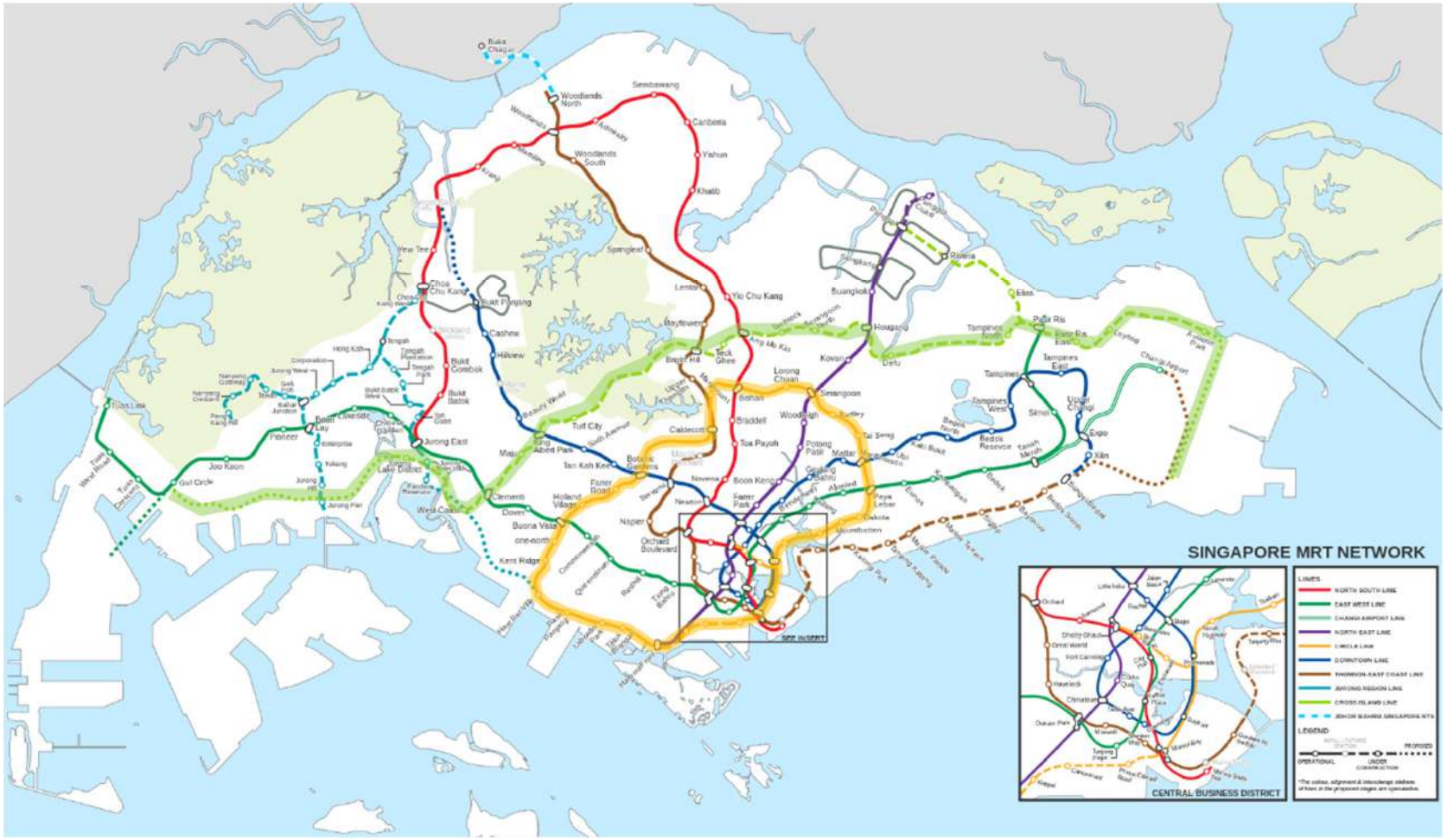


Casi studio: il *Suburban Railway Loop* di Melbourne



- 90 km
- 15 stazioni
- interstazione ≈ 6,4 km
- raggio ≈ 12 - 15 km
- Arco circolare 180°
- Integrazione con rete radiale

Casi studio: Orbitale e Sub-orbitale di Singapore



- ***Circle Line***
  - Linea circolare
  - 40 km
  - 33 stazioni
  - interstazione ≈ 1,2 km
  - raggio ≈ 6 – 6,5 km

- ***Cross Island Line***
  - Interperiferica nord
  - 58 km
  - 27 stazioni
  - interstazione ≈ 2,2 km
  - Raggio ≈ 12 - 18 km

A Milano non esiste ancora una vera circolare/orbitale di forza



Circolare Navigli: bus 96/97 molto centrale e in parziale promiscuo



Circle S: basse frequenza e affidabilità



Gronda ferroviaria: mai realizzata





T9/T10 Bastioni: ridotta Vc, mancata preselezione semaforica, T10 debole



T7 Interquartiere Nord: approvata/finanziata in parte



Bus 95-98: promiscui



Circolare filoviaria 90/91: sottodimensionata, sistema spezzato e interferito

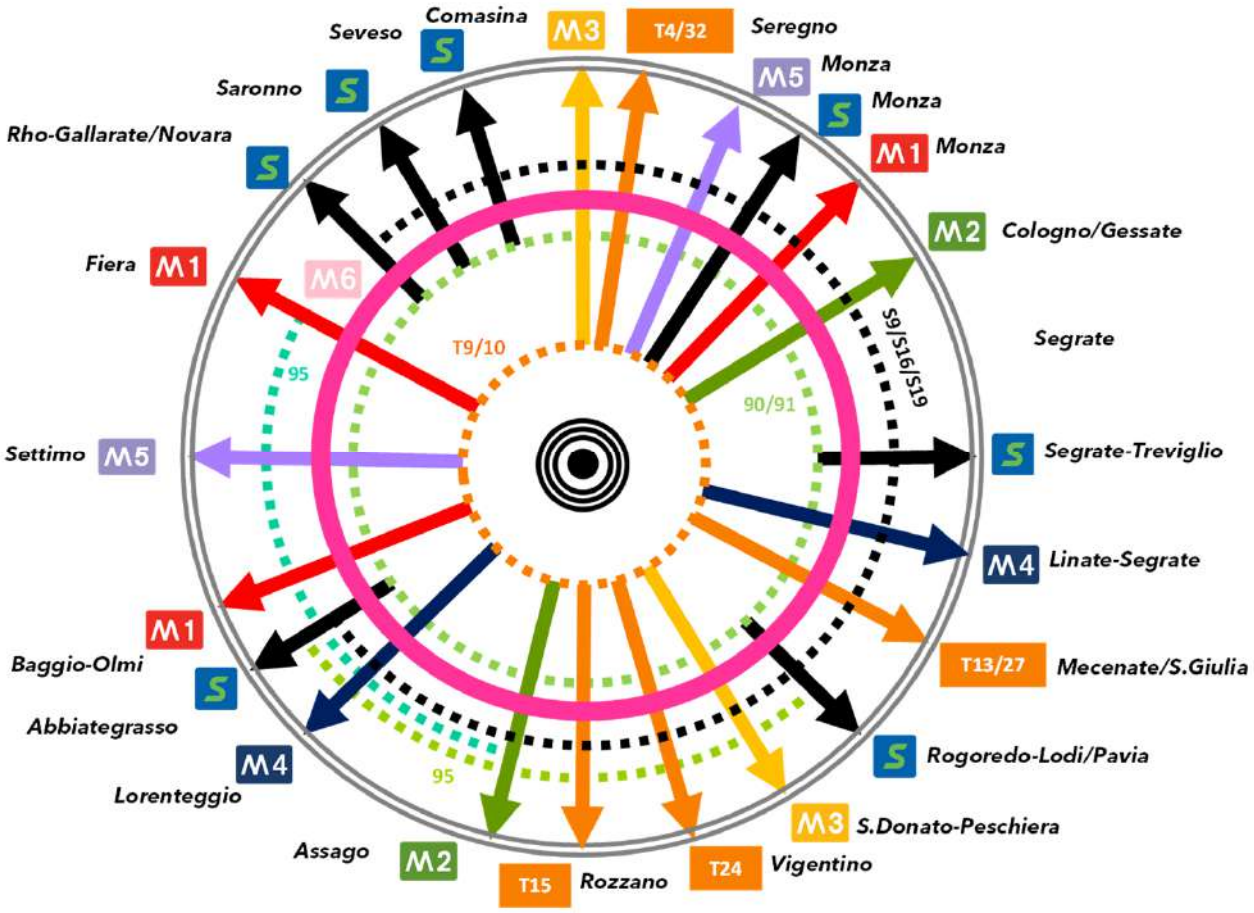


Direttrice Sesto-MIND: nessun seguito progettuale

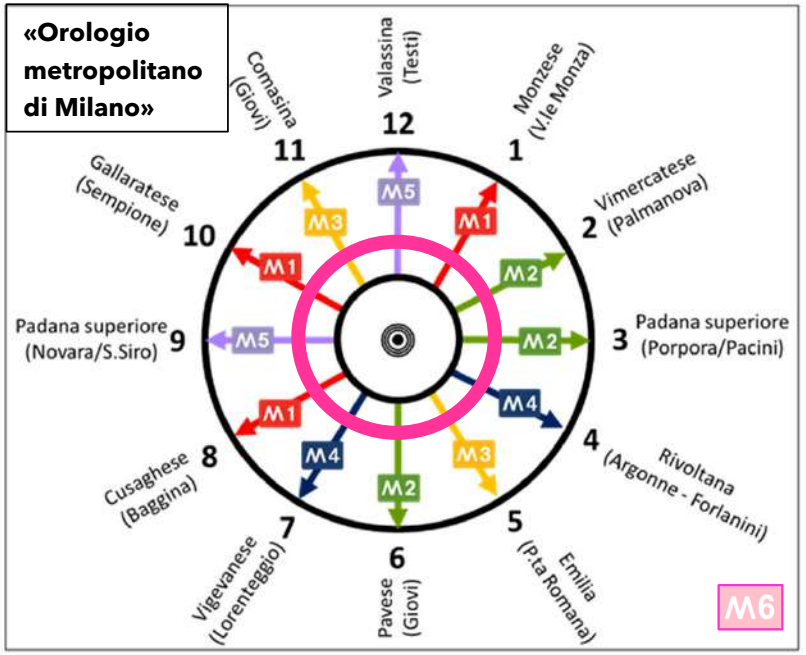
Inadeguatezza infrastrutturale e/o dell'offerta del servizio, progetti mai realizzati o lontani dall'esserlo:

Milano non dispone di vere e proprie linee TPL orbitali di forza.

M6 come circolare mancante?



Un'impostazione **M6 circolare completa** doterebbe per la prima volta Milano di una valida infrastruttura MRTS completando finalmente l'assetto radiocentrico della città anche lato TPL.



la tua città
il nostro impegno
www.mmspa.eu

Grazie per la cortese attenzione!



Andrea Bruschi

Studi di Fattibilità, Direzione Sistemi per la Mobilità MM S.p.A.

Via del Vecchio Politecnico 8 – 20121 mIlano

+39 02 7747 379

+39 331 6366652

a.bruschi@mmspa.eu

www.mmspa.it

Percorso Partecipativo Pubblico

Sabato 24 ottobre 2026

Milano

MM

la tua città
il nostro impegno

www.mmspa.eu

Inizia a partecipare

INQUADRA IL QR CODE E INVIA LA TUA RISPOSTA

Se non riesci a visualizzare il QR code vai su wooclap.com e immetti il codice dell'evento nel banner superiore.

QLADHDZ

L’esperienza di Napoli: scelte, criticità e lezioni apprese

ROSARIO CECERE Progettista senior e Direzione Lavori, MM S.p.A. (online da Napoli)

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

L’esperienza di Napoli : scelte, criticità e lezioni apprese



Relatore:
Ing. Rosario Cecere
Progettista Senior e Direzione Lavori
Divisione Mobilità ed Extra Moenia (DVME)
Funzione Progettazione e Costruzione Napoli (PCN)

+39 333 4905989 -r.cecere@mmspa.eu
www.mmspa.eu

La sfida della città

- Traffico crescente;
- Collegamenti complessi tra colline, centro e periferie;
- Necessità di trasporto rapido ed efficiente.



Alternative valutate

1. Potenziamento autobus;

2. Nuove strade e parcheggi;

3. Metropolitana ad alta capacità



Linea 1 la Metropolitana ad anello

LINEA 1

TRATTA VANVITELLI – PISCINOLA IN ESERCIZIO DAL 1993

LUNGHEZZA DELLA TRATTA: 8.3 KM

NUMERO STAZIONI: 9

STATO DI ATTUAZIONE: APERTA ALL'ESERCIZIO COMMERCIALE DAL 1993 PER L'ESTESA VANVITELLI – COLLI AMINEI; DAL 1995 PER L'INTERA ESTESA

TRATTA VANVITELLI – DANTE IN ESERCIZIO DAL 2001

LUNGHEZZA DELLA TRATTA: 4.9 KM

NUMERO STAZIONI: 5

STATO DI ATTUAZIONE: APERTA ALL'ESERCIZIO COMMERCIALE DAL 2001 PER L'ESTESA VANVITELLI – MUSEO; DAL 27/03/2002 PER L'INTERA ESTESA; LUGLIO 2003 APERTURA ST. MATERDEI

TRATTA DANTE - CENTRO DIREZIONALE IN ESERCIZIO DAL 2009

LUNGHEZZA DELLA TRATTA: 5 KM

NUMERO STAZIONI: 5

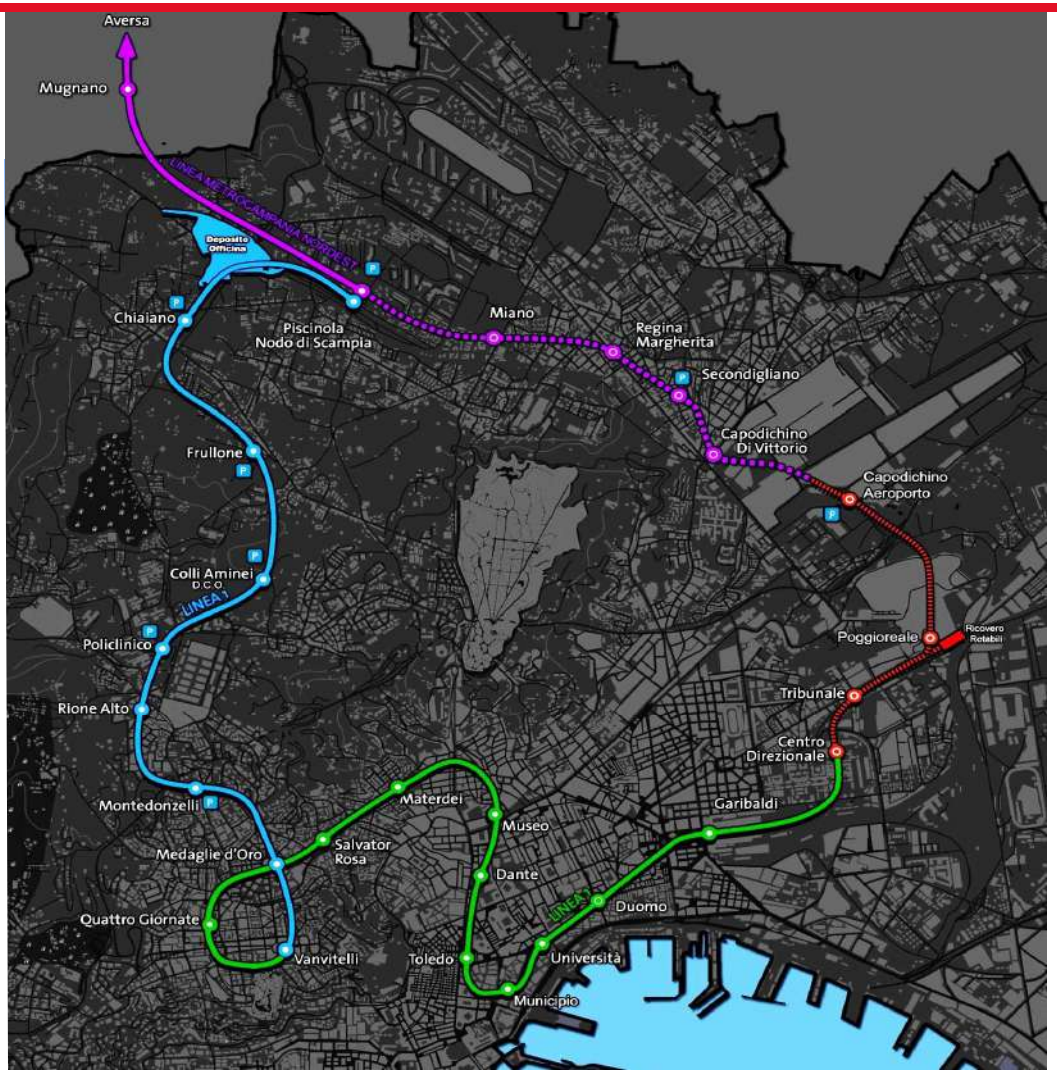
STATO DI ATTUAZIONEA: APERTA ALL'ESERCIZIO TOLEDO, MUNICIPIO, UNIVERSITA' DUOMO E GARIBALDI

TRATTA C.D.N. – CAPODICHINO IN CORSO DI ESECUZIONE

LUNGHEZZA DELLA TRATTA: 4 KM

NUMERO STAZIONI: 4

STATO DI ATTUAZIONE: IN FASE DI APERTURA CENTRO DIREZIONALE E TRIBUNALE IN COSTRUZIONE POGGIOREALE E CAPODICHINO



Benefici e criticità inattesi



BENEFICI DELLA LINEA 1 DELLA METROPOLITANA DI NAPOLI

- Turismo architettonico;
- Riqualificazione urbana;
- Immagine internazionale di Napoli;

CRITICITA' DELLA LINEA 1 DELLA METROPOLITANA DI NAPOLI Archeologia;

- Geologia complessa;
- Aumento dei costi e tempi;
- Manutenzione delle opere

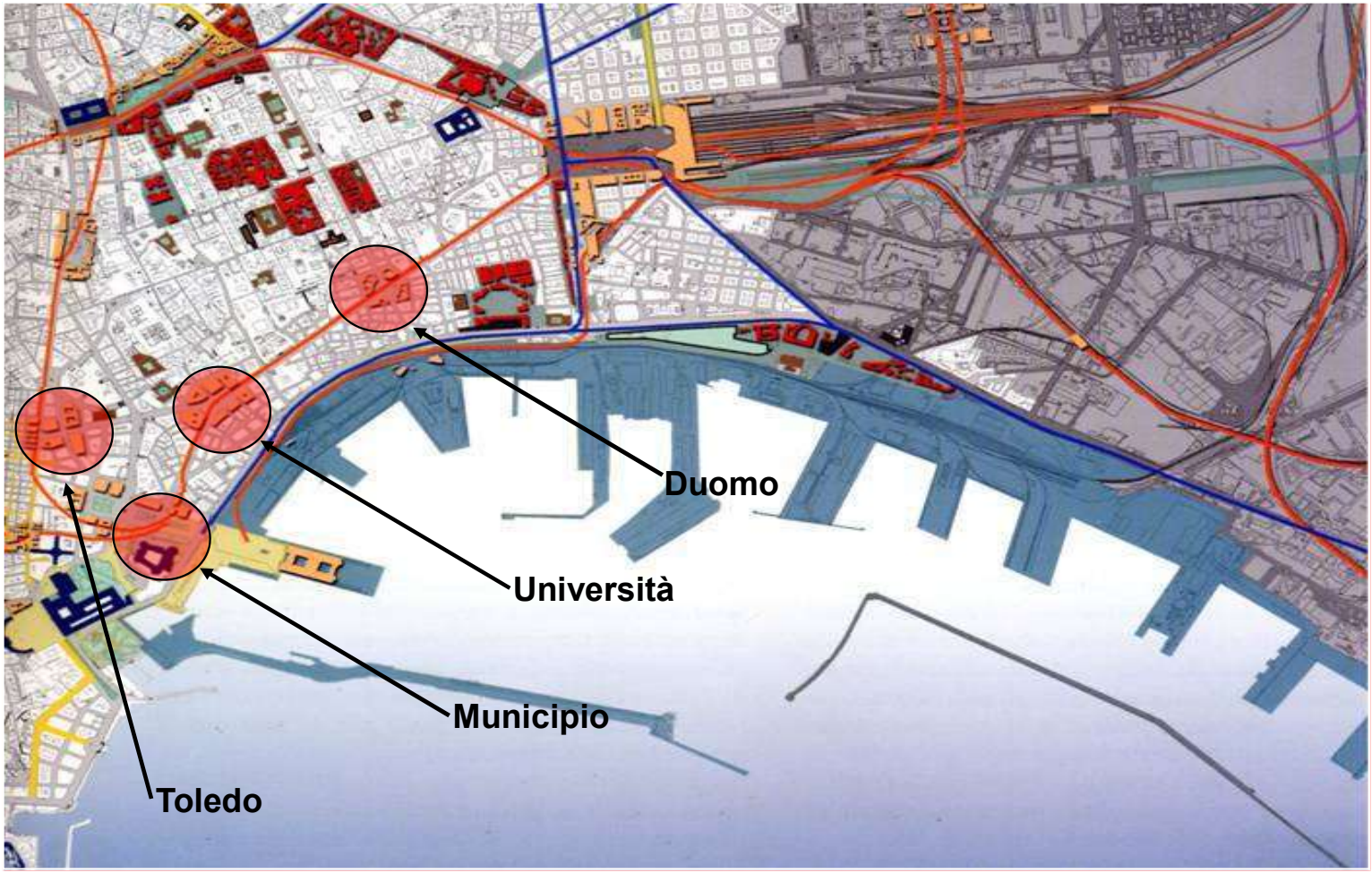
Nell’ esperienza della linea 1 di Napoli:

- L’inserimento del cantiere è visto come occasione di riqualifica delle aree urbane
- L’ impatto del cantiere nella fase realizzativa è compensato non solo dall’ aspettativa dell’ opera finita, ma anche dall’ interesse per una riqualifica architettonica e ambientale delle aree sede dei lavori

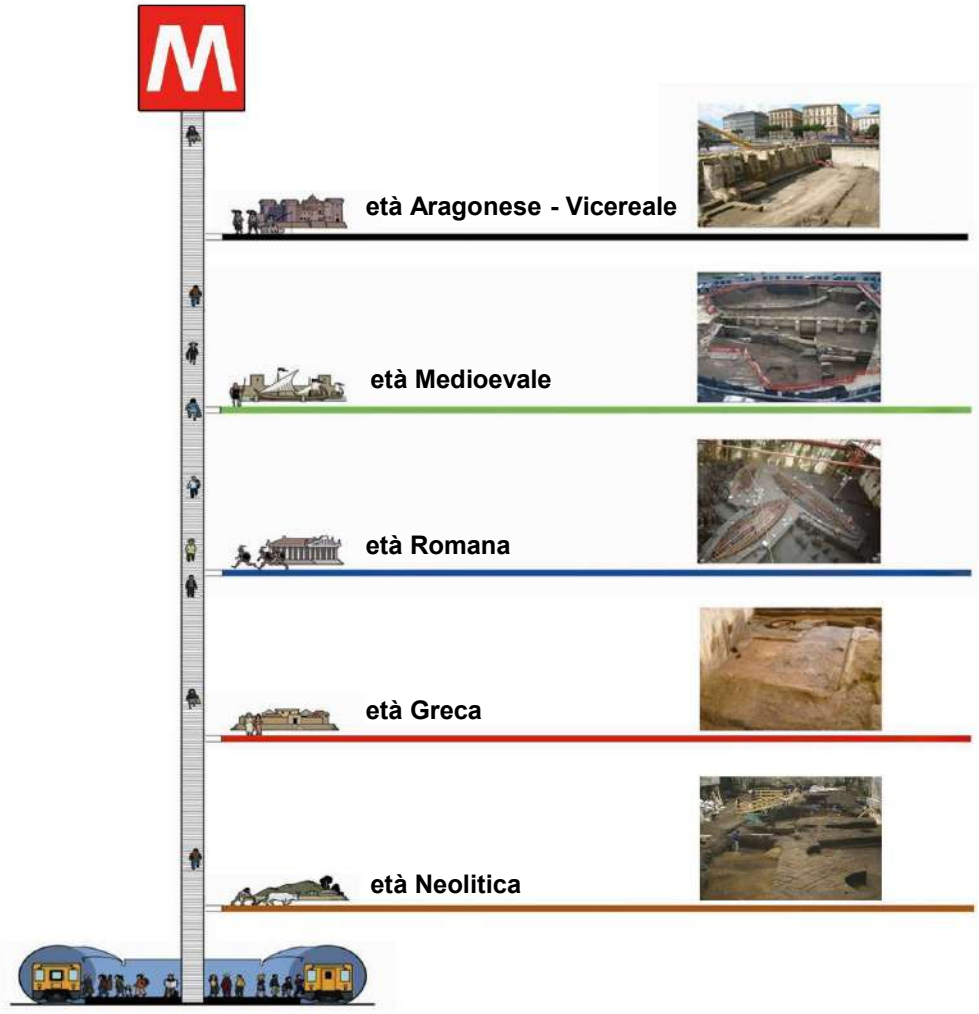
ARCHEOLOGIA



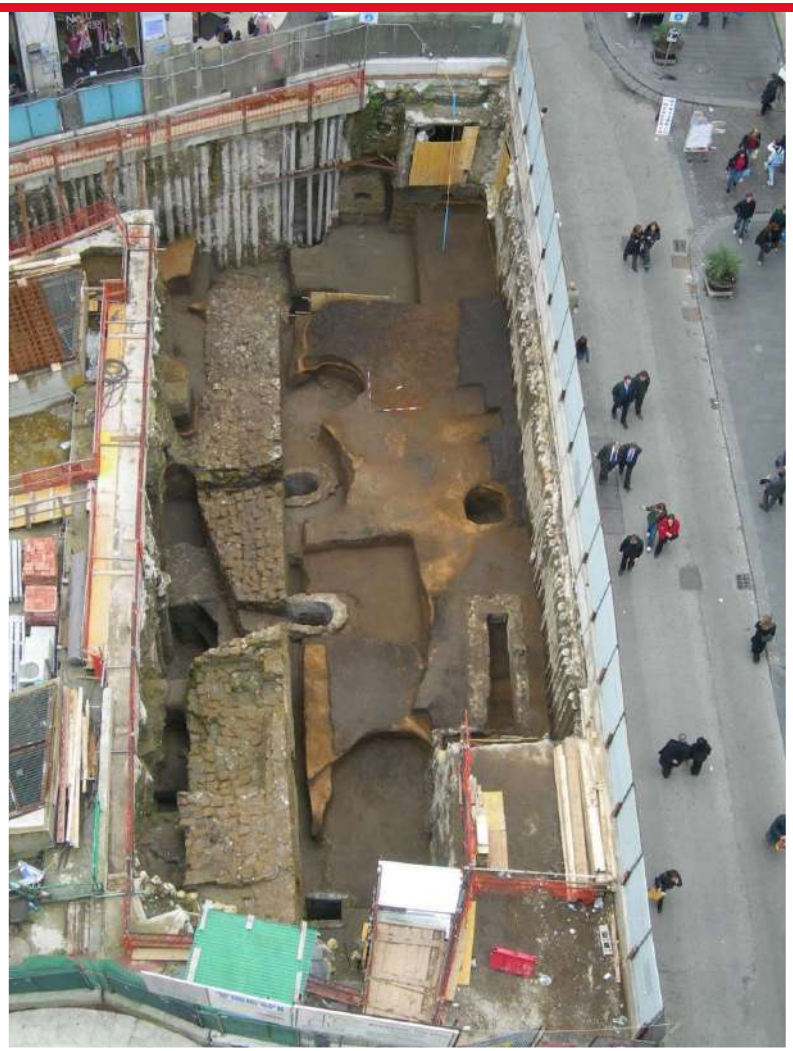
LE STAZIONI DELL'ARCHEOLOGIA



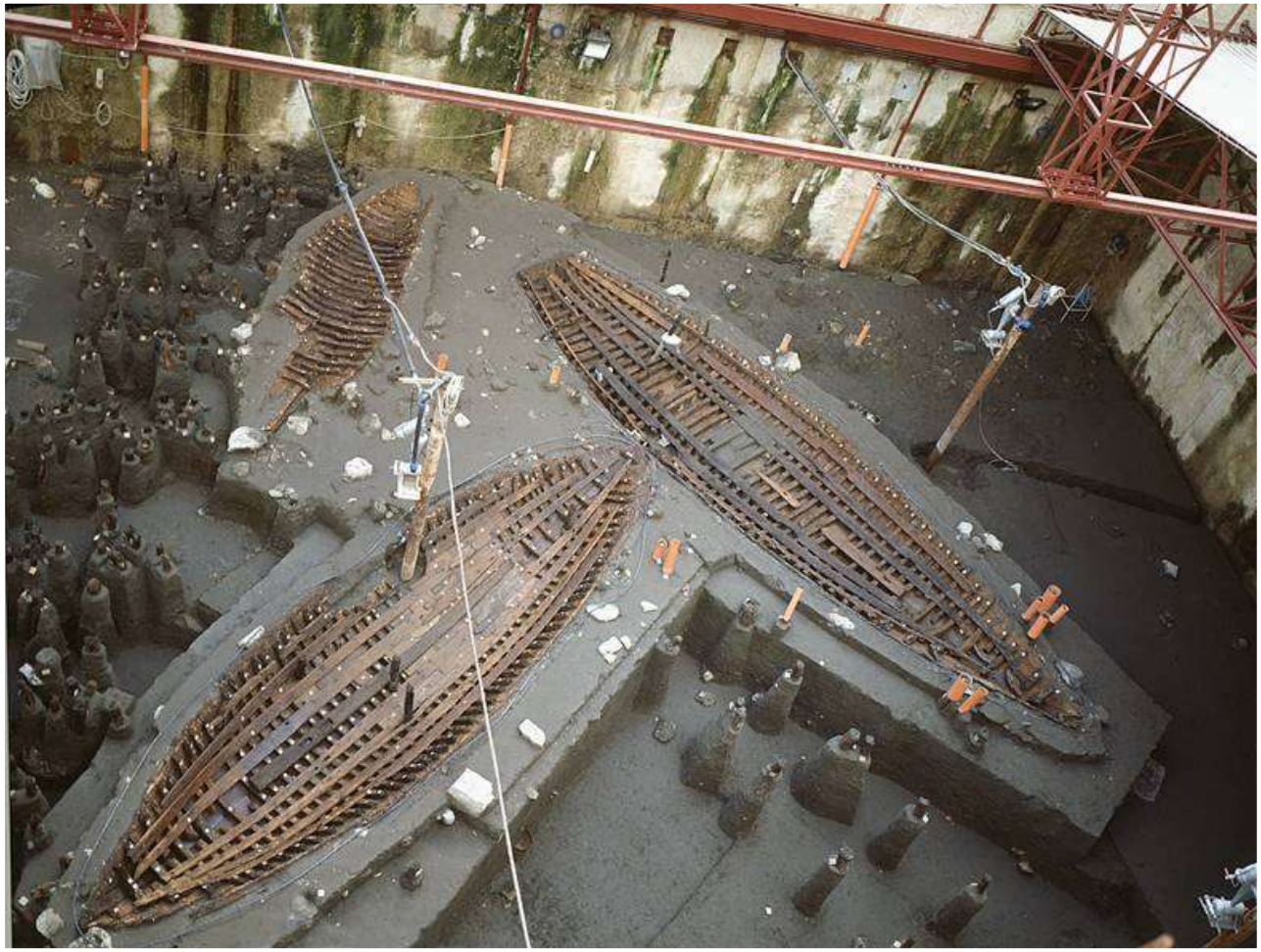
LA STRATIFICAZIONE ARCHEOLOGICA



STAZIONE TOLEDO: XV secolo d.C. (ETÀ ARAGONESE) ritrovamento della fortificazione



STAZIONE MUNICIPIO: I – II secolo d.C. (ETÀ IMPERIALE) ritrovamento del porto e dei relitti



ARTE



STAZIONE SALVATOR ROSA





STAZIONE SALVATOR ROSA
ATELIER MENDINI






Foto del 1969



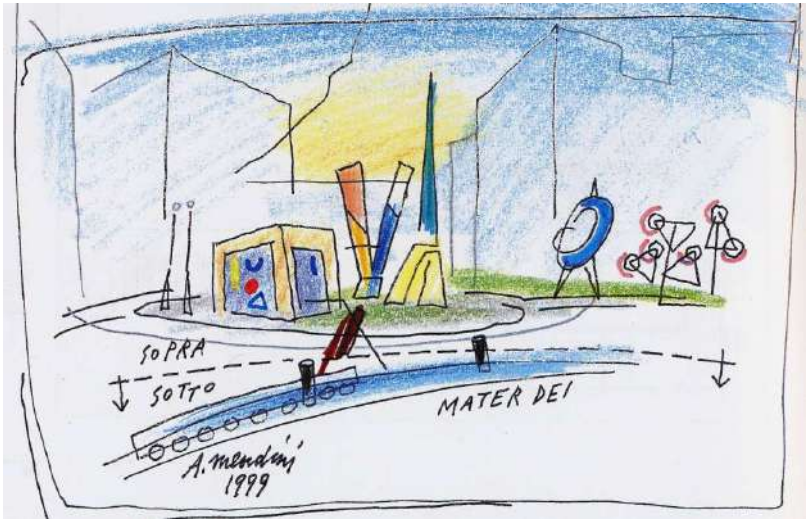
STAZIONE SALVATOR ROSA AD INTERVENTO ULTIMATO

STAZIONE MATERDEI





STAZIONE MATERDEI
ATELIER MENDINI







PIAZZA SCIPIONE AMMIRATO PRIMA DELL'INTERVENTO (1970)



STAZIONE MATERDEI AD INTERVENTO ULTIMATO

STAZIONE MUSEO





STAZIONE MUSEO
GAE AULENTI

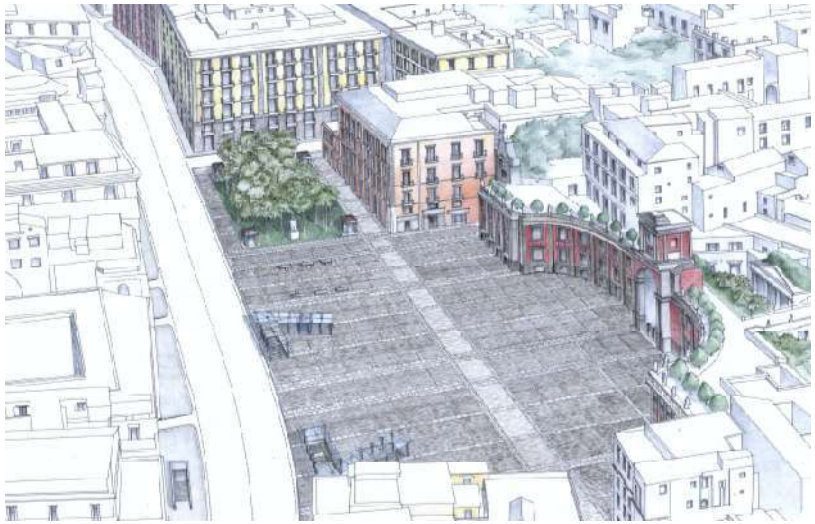






STAZIONE DANTE





STAZIONE DANTE
GAE AULENTI



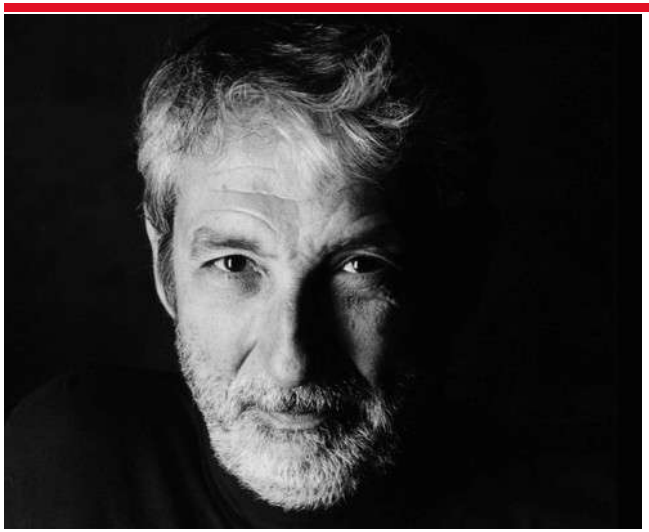






PIAZZA DANTE AD INTERVENTO ULTIMATO

STAZIONE TOLEDO

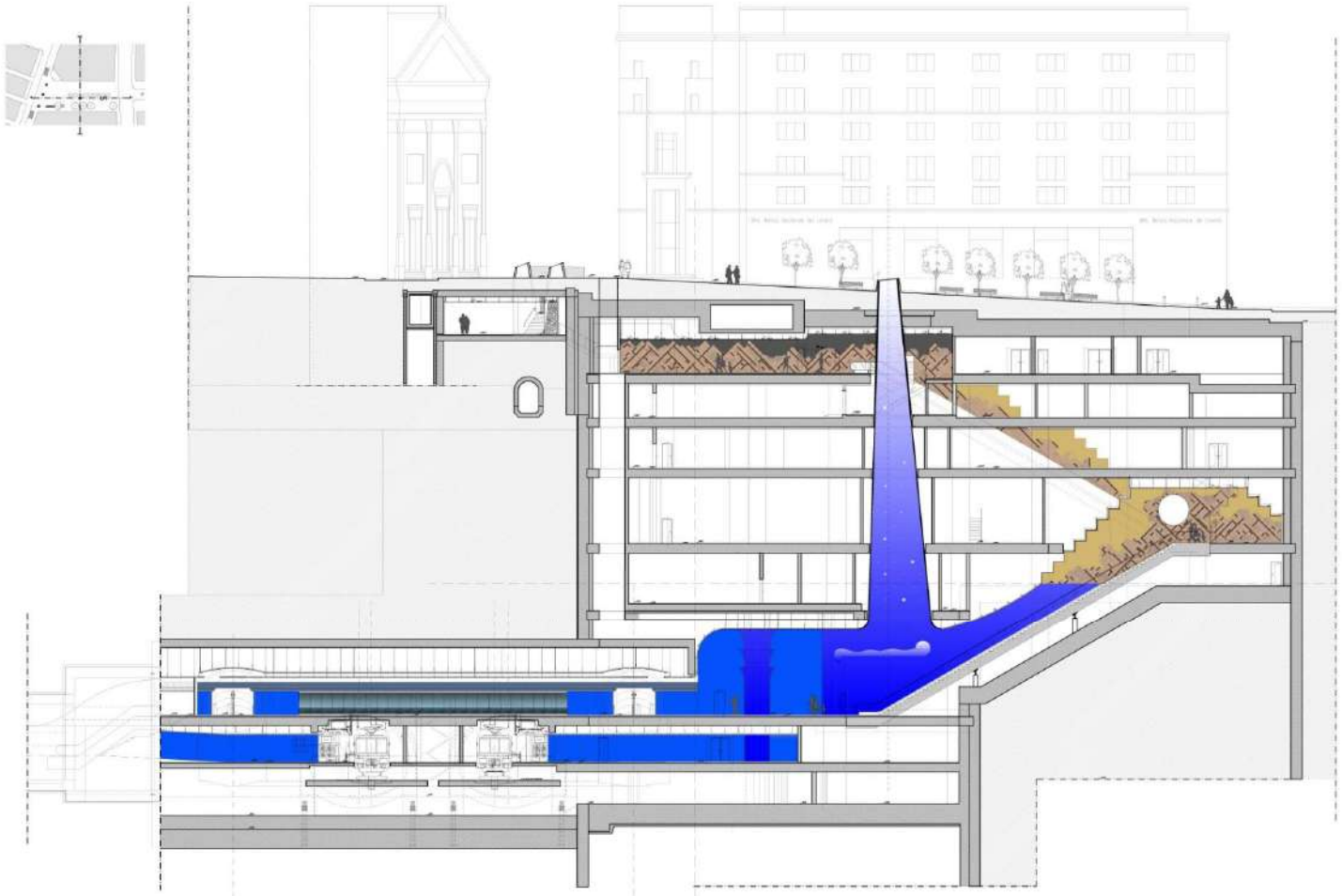




STAZIONE TOLEDO
OSCAR TUSQUETS BLANCA



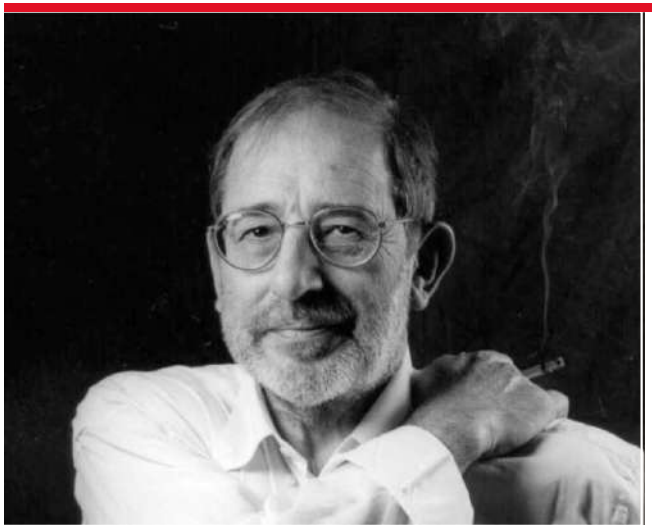






OSCAR TUSQUETS BLANCA
Olas, 2012

STAZIONE MUNICIPIO





STAZIONE MUNICIPIO
ÁLVARO SIZA VIERA







RENDER DI PIAZZA MUNICIPIO A INTERVENTO ULTIMATO



RENDER DI PIAZZA MUNICIPIO A INTERVENTO ULTIMATO



STAZIONE UNIVERSITA'





STAZIONE UNIVERSITA'
KARIM RASHID

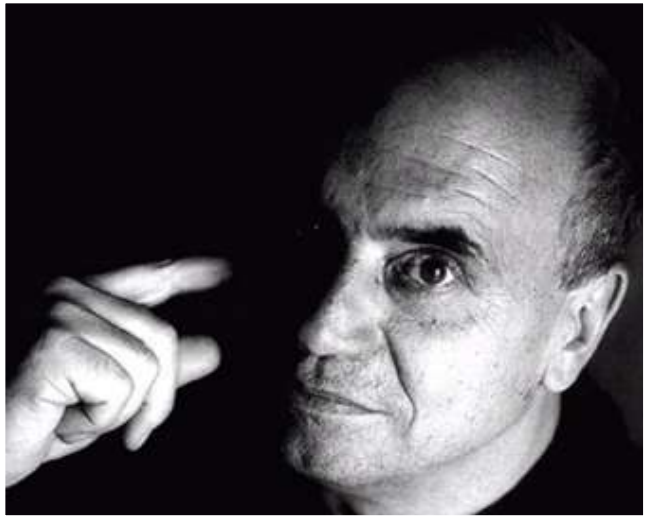






PIAZZA BOVIO DOPO L'INTERVENTO – ATELIER MENDINI

STAZIONE DUOMO





STAZIONE DUOMO
MASSIMILIANO FUKSAS



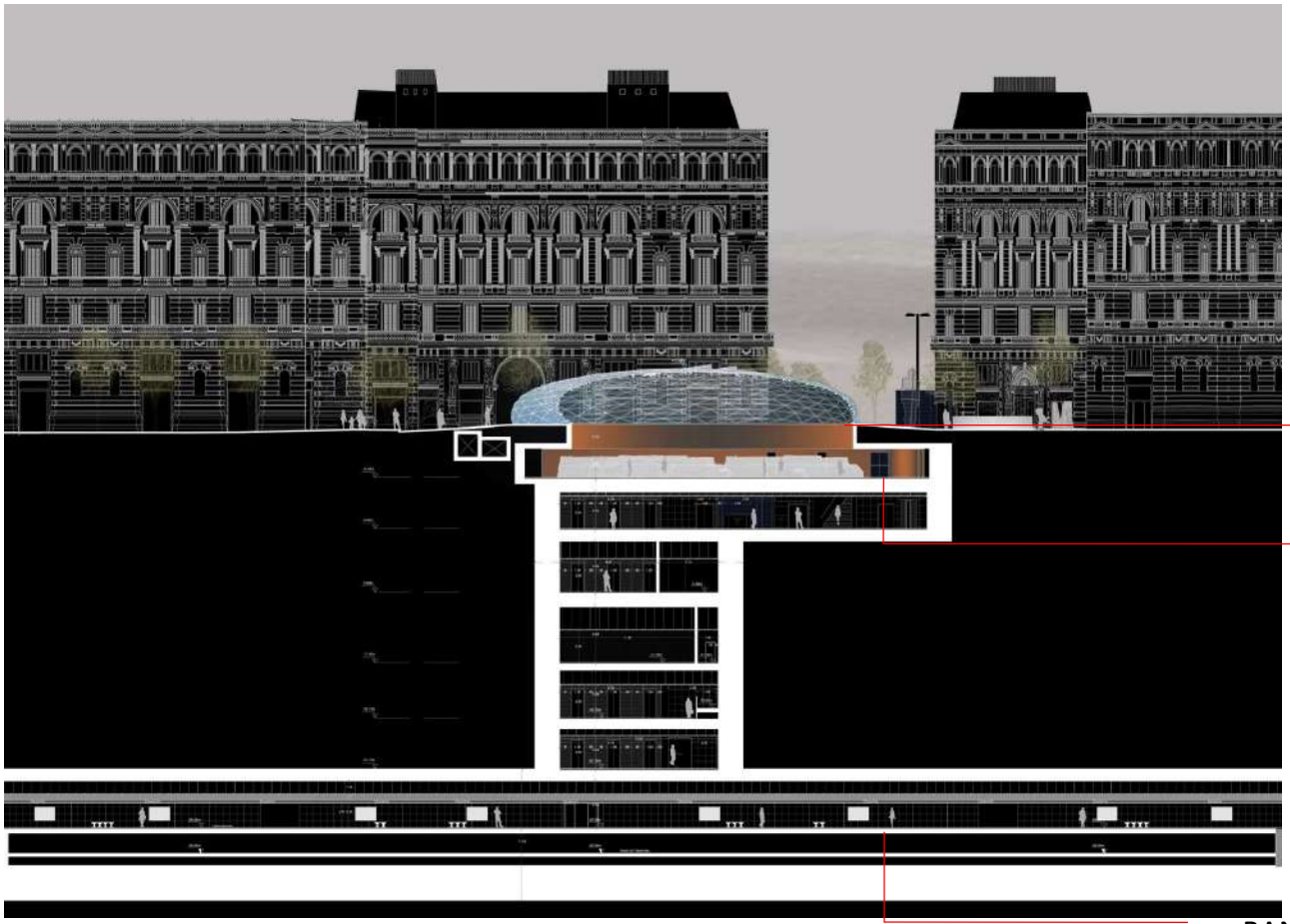












LIVELLO MUSEALE
ARCHEOLOGICO (+4.25m)

LIVELLO MEZZANINO STAZIONE
(-0.20m)

BANCHINA BINARI
METROPOLITANA (-26.28m)



RENDER DELLA SISTEMAZIONE DI SUPERFICIE DI PIAZZA NICOLA AMORE

STAZIONE GARIBALDI





STAZIONE GARIBALDI
DOMINIQUE PERRAULT









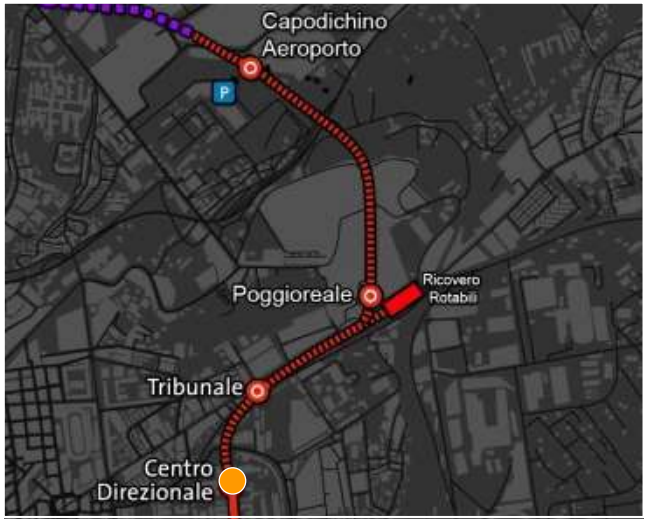
RENDE DI PIAZZA GARIBALDI A LAVORI ULTIMATI

STAZIONE CENTRO DIREZIONALE DI NAPOLI

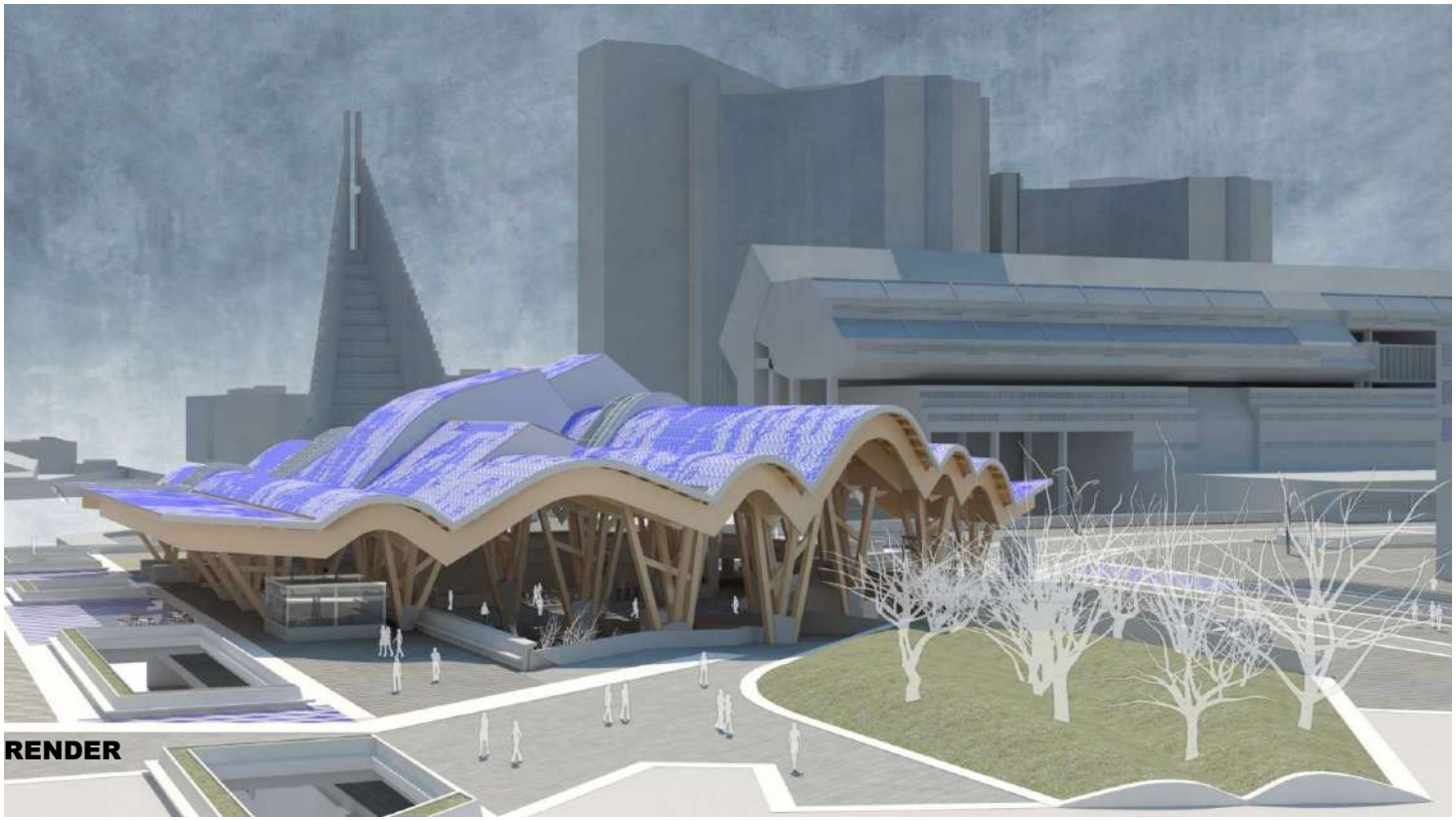


STAZIONE C.D.N.
BENEDETTA MIRALLES TAGLIABUE









RENDER

STAZIONE TRIBUNALE





STAZIONE TRIBUNALE
MARIO BOTTA

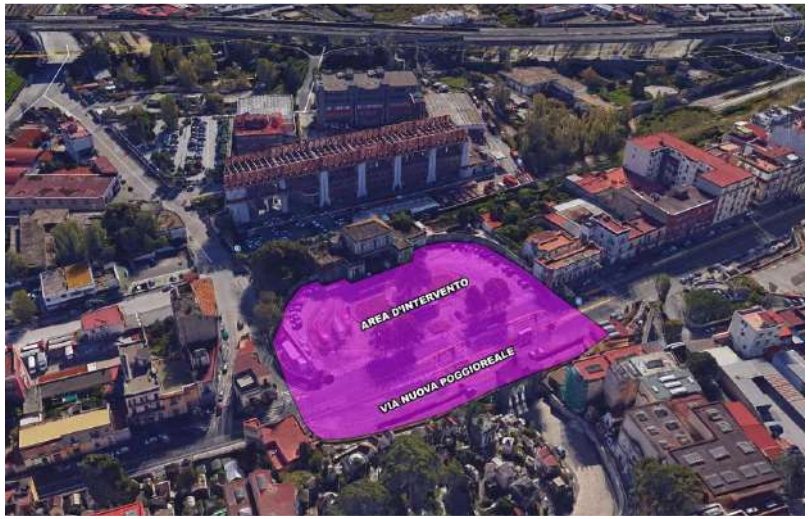


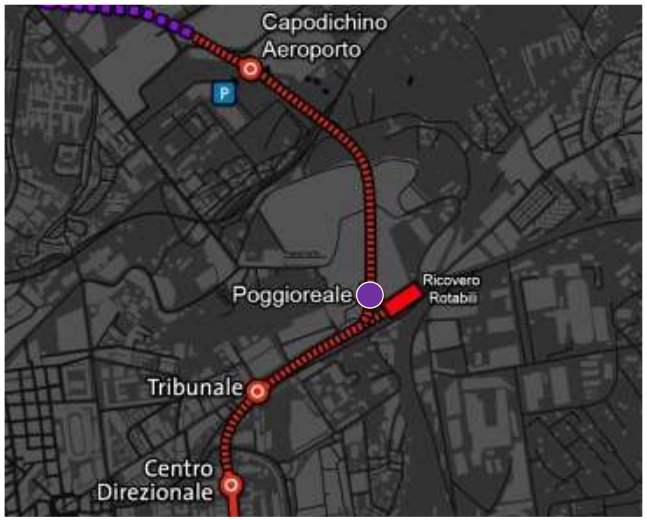



RENDER

STAZIONE POGGIOREALE







STAZIONE POGGIOREALE
MARIO BOTTA





RENDER

STAZIONE CAPODICHINO





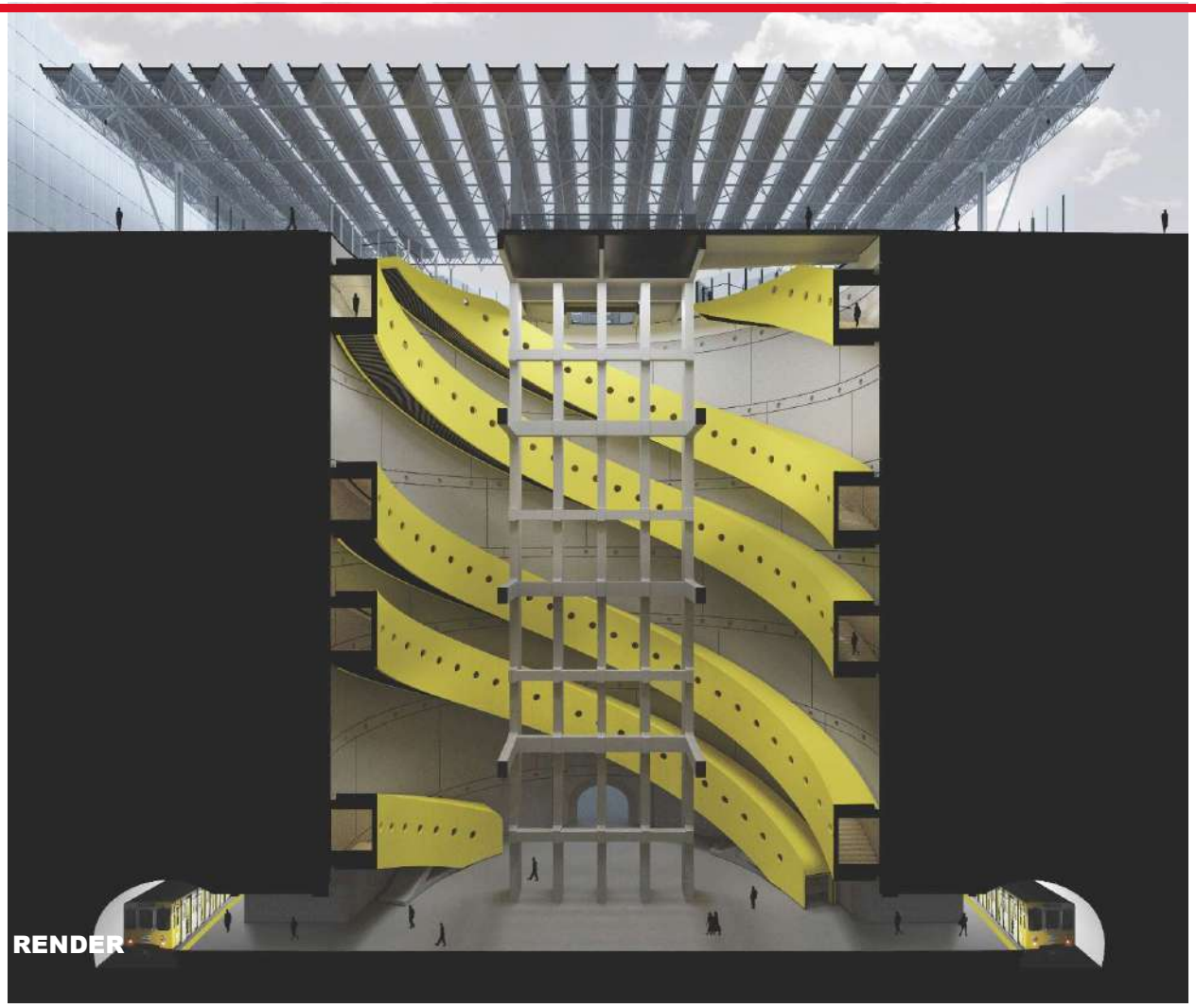
STAZIONE CAPODICHINO
RICHARD ROGERS





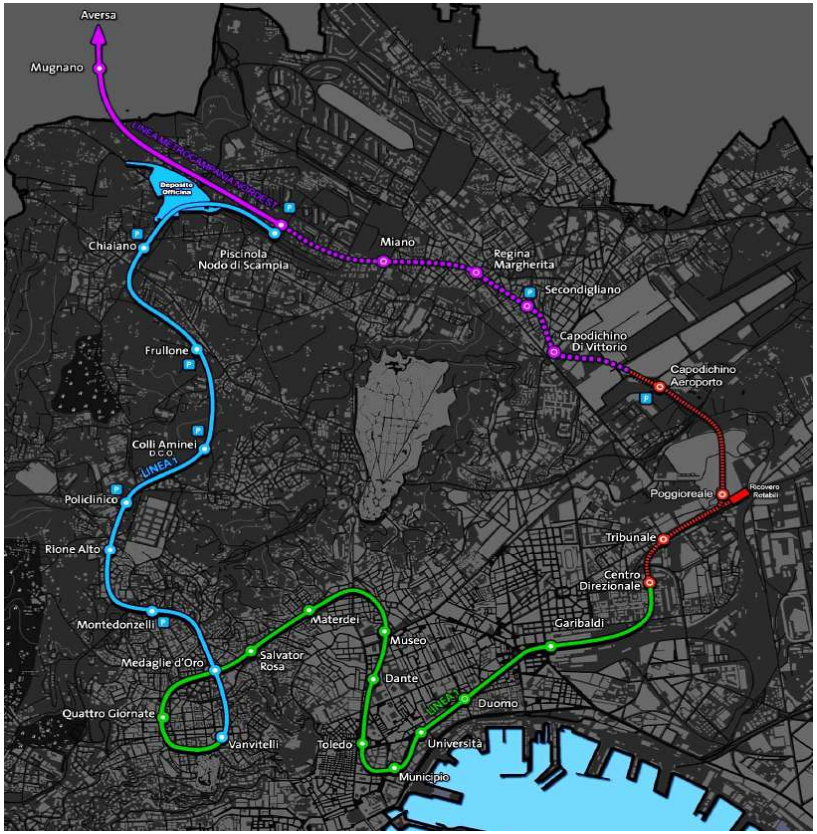


RENDER

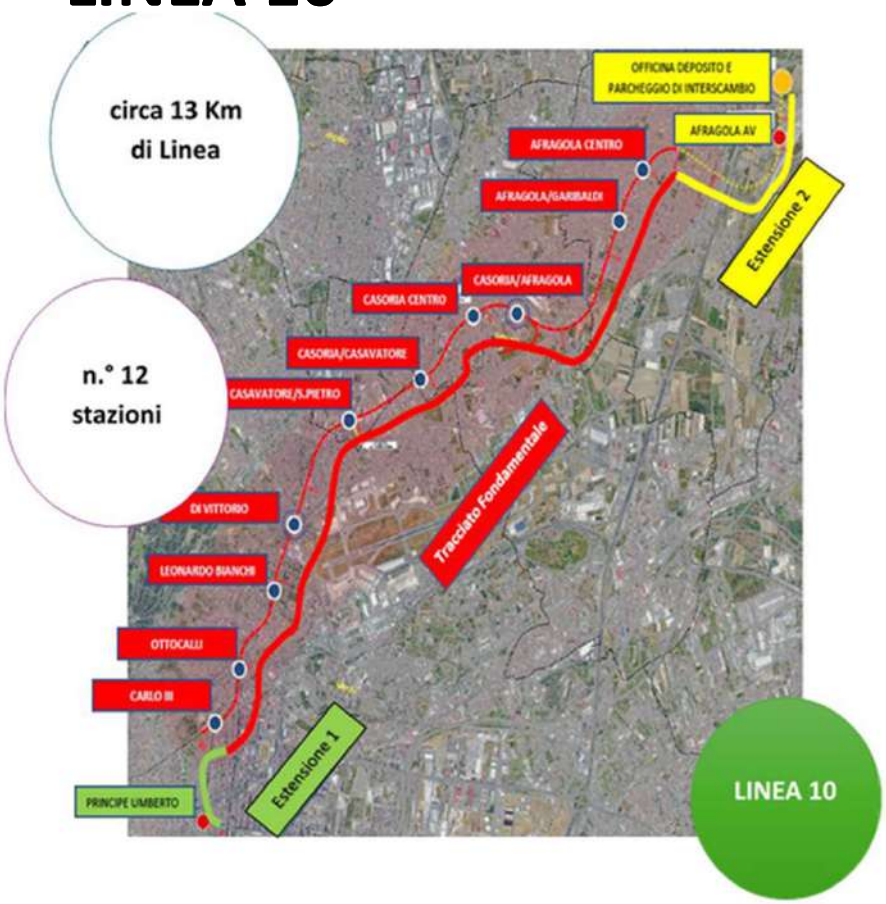

RENDER

Sviluppi futuri

LINEA 1



LINEA 10



Inizia a partecipare

INQUADRA IL QR CODE E INVIA LA TUA RISPOSTA

Se non riesci a visualizzare il QR code vai su wooclap.com e immetti il codice dell'evento nel banner superiore.

QLADHDZ

Q&A

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano

Verso un progetto condiviso per la nuova linea M6.

VAI SU MILANO PARTECIPA
www.partecipazione.comune.milano.it

CONTATTACI
m6-partecipazione@comune.milano.it

M6 Ci sei? Parliamone.

Comune di Milano