



## PARIGI: Moderazione del Traffico in centro.

### MILANO : Autostrade e parcheggi sotterranei per il centro

| [indietro](#) | [Torna all'indice dei casi studio](#) | [documentazione](#) | [avanti](#) |

A **Parigi** si sta avviando la chiusura al traffico delle quattro circoscrizioni del centro. Si comincerà con la creazione di una vasta zona 30 estesa a tutto il centro. Strade di scorrimento saranno ridotte di dimensioni per recuperare spazi alla circolazione di biciclette e pedoni. Alla fine la zona centrale della capitale francese, di circa 12 chilometri quadrati sarà una grande ztm accessibile solo per i residenti. A **Londra** il sindaco ha già imposto la congestion tax nell'area centrale. A **Milano** intanto...

#### Risorse su Webstrade

**Milano. Il PUT dell'Assessore Goggi.** (Intervista a L'Opinione, 10/2004)

**Londra. A Ticket to drive** 2/2003

**Londra del mayor Livingstone** (intervista a Michele Cuccioni giornalista di Radio Popolare. File MP3) 3/2001

**Congestion pricing a Londra** (Londra 10/2000)



L'area del centro di Parigi con i 4

#### Parigi

(da Car Busters 4/2005. Trad. it. Webstrade.it)

La capitale francese progetta seriamente di vietare il traffico alla maggior parte delle auto private nei quattro arrondissement del centro.

Nella prima fase del piano, entro il 2007, la velocità nell'area sarà limitata a 30 km/h (Zone 30), si sostituirà una delle corsie della strada di scorrimento sul lungoSenna con una pista ciclabile, sarà ridotta la larghezza di un certo numero di strade e si ridurrà a due

**Park pricing a Londra**

(Londra 11/2000)

arrondissements che diventeranno una grande zona 30.

corsie la circolazione sui grandi "boulevard",

---

**Download - Scarica**

Il presente articolo si può scaricare e leggere off line come file PDF.  
(Articolo in italiano. File compresso ZIP formato PDF)



CLIC E SCARICA.

(file ZIP-PDF, 423 KB)

---

**Altra Documentazione**

Per maggiore documentazione sui contenuti di questo articolo vedi la versione originale [nei CD ROM](#) dell'Archivio Webstrade.

---

Nella fase due (2007-2009) si pedonalizzerà la quasi totalità della rete stradale intorno alle Halles, comprese le vie che circondano il centro commerciale delle Halles, e l'operazione "Parigi respira" - che vieta le automobili di domenica in alcune zone - sarà estesa a tutto il settore urbano.

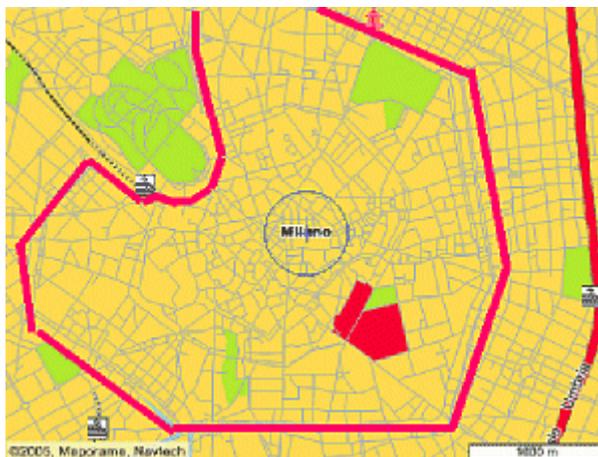
Infine, nel 2012 solo i residenti avranno il diritto di entrare in auto nelle quattro circoscrizioni del centro. Ci saranno delle eccezioni per l'accesso agli ospedali, per i veicoli di servizio, i taxi e le ambulanze.

**Londra**

L'area dei quattro arrondissement centrali di Parigi è all'incirca uguale

a quella del centro di Milano compresa all'interno delle mura spagnole (un raggio di circa 2 km: un'area di circa 12,5 kmq). Poco meno della dimensione del centro di Londra in cui dal 2003 il Sindaco Livingstone ha imposto la "congestion tax" alla circolazione dei veicoli. (vedi [Webstrade 2/2003 "Londra: A ticket to drive"](#))

**Milano**



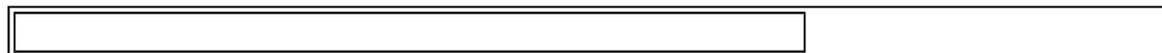
Alla stessa scala della mappa superiore, il centro di Milano con l'area compresa all'interno delle mura spagnole.

A Milano, dopo le proposte di un'autostrada sotterranea, a pagamento, proprio sotto la cinta delle mura spagnole, dopo l'avvio di importanti operazioni immobiliari per la costruzione di garage sotterranei in pieno centro, come il contestatissimo progetto di megaparcheggio sotto la darsena, si continuano a proporre progetti per migliorare l'accessibilità ed il traffico in città.

Il Sindaco, ha invidiato la coraggiosa iniziativa del sindaco di Londra, ma ha ammesso di non avere la forza (ed il coraggio) per imporre un ticket di accesso al fiume di veicoli che entrano in città dall'hinterland. Si sono invece copiati con celerità i sistemi londinesi di controllo ed esazione delle salatissime multe con portali elettronici posti sulle corsie riservate e all'ingresso delle zone a traffico limitato. Le decantate isole ambientali previste dal PGTU su tutta la città in nessun caso sono diventate vere zone 30, ma spesso solo interventi puntuali di arredo urbano che non cambiano la centralità dell'uso dell'auto e non recuperano spazi per pedoni ciclisti e trasporto pubblico.

Di biciclette, manco a parlarne in città. E recentemente, è rispuntata la proposta di una nuova autostrada

urbana. Sotterranea naturalmente,  
e a pagamento automatico.  
Tutti in auto in città.



**Torna in alto**



**Riferimenti, Approfondimenti.**

immagini di grande formato e ulteriore documentazione, con fonti originali in inglese delle informazioni su questo articolo sono disponibili in CD ROM 3 (Casi studio) dell'Archivio Webstrade. **CD ROM 3** dell'Archivio Webstrade ([Casi studio](#)). La disponibilità del materiale e aggiornamenti saranno segnalati dall'e-magazine Webstrade. (Vai alla home page di [Webstrade/News](#))

---

Ultima modifica di questa pagina il 2 Maggio 2005

a cura di G. Di Giampietro, DiAP Politecnico di Milano - via Bonardi 3 20133 Milano tel-fax 02-4474-978 - tel2-DiAP: 02-2399-5484  
mailto: [digiampietro@webstrade.it](mailto:digiampietro@webstrade.it) -