

Citta di Città
stratégiai tervezés
Milánó metropolisz-térségében

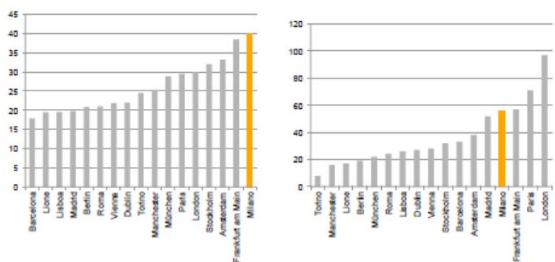


Lombardia gazdasága 1991 és 2011 között:

- Vállalkozások száma: +43,7%
- Munkahelyek a z iparban: -21,5 %
- Munkahelyek a szolgáltatásban: +37,6%



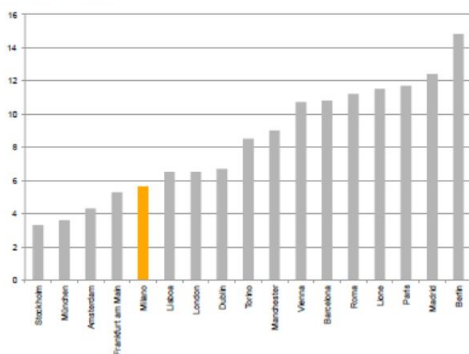
EMPLOYED IN ADVANCED SERVICES GLOBAL FIRMS



Source: Urban Audit 2001

Source: GAWC 2000

UNEMPLOYMENT RATE

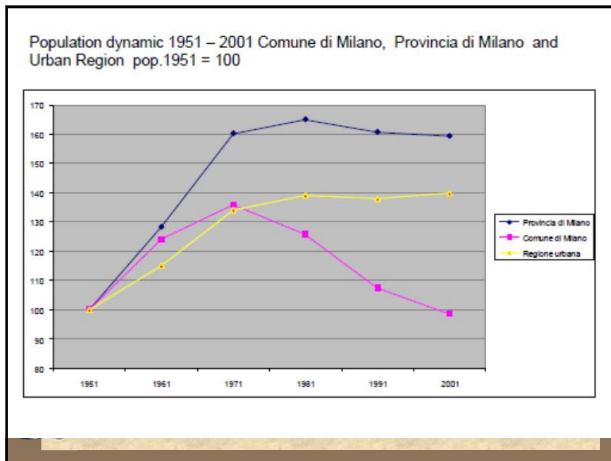


Source: Urban Audit 2001

Popolazione residente 1951-2011

	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	Var % 1991-2001	Var % 2001-2011
Bergamo	681417	727758	807914	874035	909892	973128	1087401	7.0%	11.7%
Como	381667	405975	476209	511425	522147	537500	587547	2.9%	9.3%
Cremona	381816	351160	334281	332236	327970	335939	357473	2.4%	6.4%
Lecco	216046	233069	265359	286636	295948	311452	336705	5.2%	8.1%
Lodi	180439	172912	175844	179102	184025	197672	224393	7.4%	13.5%
Milano	2324717	2963903	3727841	3839006	3738683	3707210	3913254	-0.8%	5.6%
di cui Comune di Milano	1274154	1582421	1732000	1604773	1369231	1256211	1274311	-8.3%	1.4%
Novara	274421	303481	327901	337271	334614	343040	364217	2.5%	6.2%
Pavia	506511	518193	526389	512895	490898	493753	537620	0.6%	8.9%
Piacenza	299138	291059	284981	278424	267633	263872	284711	-1.4%	7.9%
Varese	477055	581528	725823	788057	797039	812477	873241	1.9%	7.5%
Regione urbana	5703224	6569038	7652442	7939087	7868651	7876044	8565562	1.4%	7.4%

Fonte: elaborazioni su dati Istat, 2012



Közlekedési helyzet:

- Naponta 700-900 ezer gépkocsi érkezik a városba
- 320 ezer ember halad át a Központi Pályaudvaron
- 30 millió utas a három reptéren

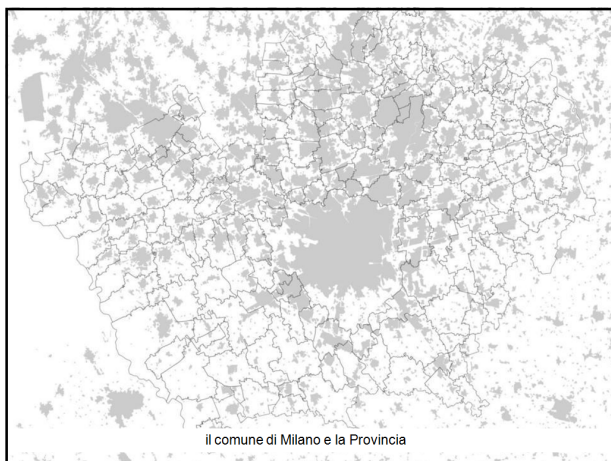
Send file as email attachment using desktop email or web-based email

city	country	2005	2004	2003	city	country	2005	2004	2003
geneva	switzerland	1	1	2	hamburg	germany	27	24	26
zurich	switzerland	2	1	1	helsinki	finland	28	24	26
vancouver	canada	3	3	2	honolulu	usa	29	24	23
vienna	austria	4	3	2	san francisco	usa	30	24	20
frankfurt	germany	5	5	5	bisbane	australia	31	24	31
munch	germany	6	10	10	oslo	norway	32	31	31
dusseldorf	germany	7	12	12	paris	france	33	31	31
auckland	new zeland	8	5	5	singapore	singapore	34	33	36
bern	switzerland	9	5	5	tokyo	japan	35	33	26
copenhagen	denmark	10	5	5	lyon	france	36	35	39
sydney	australia	11	5	5	yokohama	japan	37	35	31
amsterdam	netherlands	12	10	10	boston	usa	38	41	39
brussel	belgium	13	12	12	london	uk	39	35	39
melbourne	australia	14	12	15	kyoto	japan	40	38	36
berlin	germany	15	15	15	new york	usa	41	38	44
lussemburg	luxembourg	16	15	15	madrid	spain	42	38	44
stockholm	sweden	17	15	15	portland	usa	43	41	39
toronto	canada	18	15	12	barcelona	spain	44	44	53
wellington	new zeland	19	15	15	washington	usa	45	---	---
ottawa	canada	20	20	20	winnipeg	usa	46	45	39
perth	australia	21	20	20	levington	usa	47	44	44
nordberg	germany	22	20	26	osaka	japan	48	44	47
dublin	ireland	23	23	23	pittsburgh	usa	49	44	47
montreal	canada	24	24	25	seattle	usa	50	44	36
adelaide	australia	25	24	31	chicago	usa	51	49	47
calgary	canada	26	24	23	milan	italy	52	49	62

Fonte: OECD, 2005

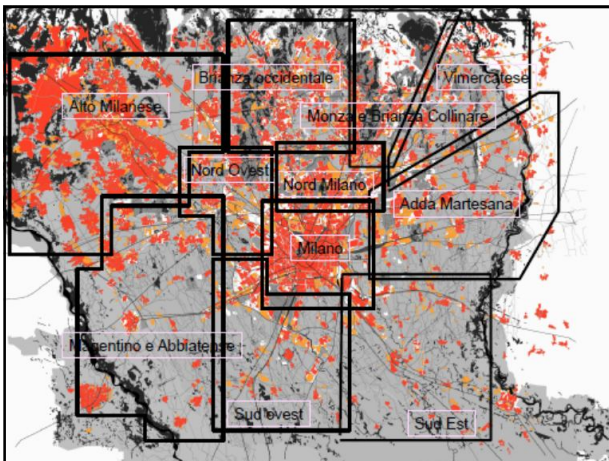
„habitability“

- **Residing:** finding a stable or temporary home, improving the common spaces and the connections with the public space, welcoming new populations;
- **Moving and breathing:** moving by different means, in different directions, finding comfortable waiting spaces for public transport, reducing congestion and pollution;
- **Space sharing:** connecting people in new public spaces of different types, ability to find silence to slow down the frantic pace of life, creating excitement in other places, allowing space for unplanned activities, bringing back nature where it has disappeared;
- **Making and using culture:** promoting culture in various places, stimulating institutions to engage in dialogue with informal producers of arts and creative culture, sustaining their networks;
- **Promoting new local welfare:** supporting voluntary actions and solidarity actions, boosting citizen participation, promoting social services for people facing difficulties;
- **Sustaining innovation:** attracting new talents, developing a policy for human capital, creating a new responsibility for business vis-à-vis the local community in which they operate.



“Città di Città”: a city composed by various cities

Intermediate aggregations within the urban region, experimented by spontaneous coalitions, give rise to new urban conditions and can be legitimately interpreted as a set of new “cities” which may represent a privileged field for developing new policies for habitability.



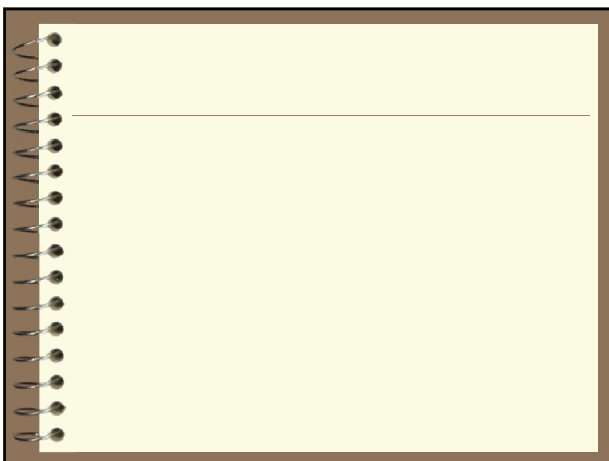
The "winners" of the competition

- **An inter-ethnic commercial street** promoted by a municipality in cooperation with the University and immigrant associations.
- **Univercity.** An integrated set of services (for housing, assistance, cultural events) promoted by students associations together with major universities, bank foundations, public administrations.
- **New sustainable life styles** in the southern part of the region, promoted by network of farmers, municipalities, consumer associations, universities
- **A former psychiatric hospital as a cultural center,** promoted by various associations in connection with public services for mental disabilities
- **The restructuring of a metro-line** for the sustainable development of the East promoted by 9 municipalities

Pilot projects

A limited number of pilot projects promoted by the Province in collaboration with other actors:

- **A SOCIAL HOUSING EXPERIMENTAL LABORATORY**
- **A NETWORK OF CULTURAL SERVICES IN THE SOUTH**
- **A METROPOLITAN WOOD,**
- **SUSTAINING MUNICIPAL COOPERATION,**
- **A SOCIAL SERVICES PROJECT,**
- **REQUALIFYING SPACES OF PRODUCTION,**

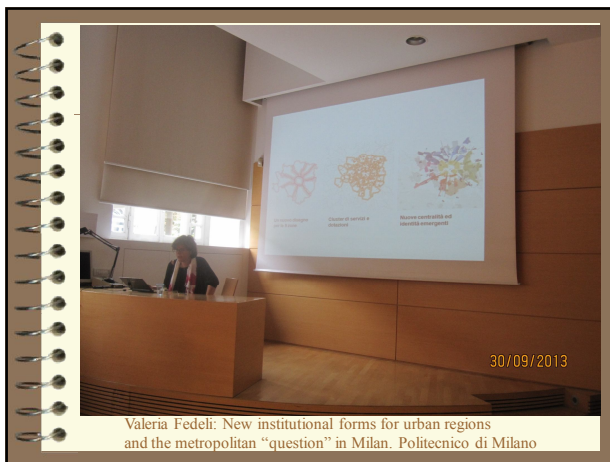


Milánó, Lombardia... közlekedés

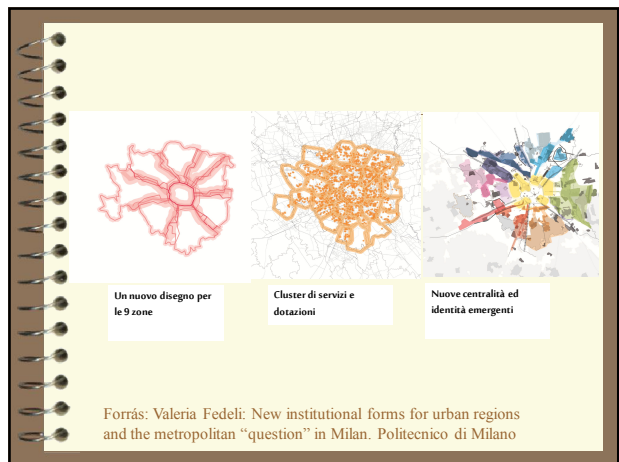
- ▣ Milánó európai és globális szerepe
- ▣ Milánó Itáliában
- ▣ Lombardia székhelye
- ▣ Milánó provincia
- ▣ Milánó város
- ▣ Milánó belváros
- ▣ ...illetve ennek a közlekedésben történő lecsapódásáról



Margaretha –közlekedési balesetben meghalt diáklány emlékére



Valeria Fedeli: New institutional forms for urban regions and the metropolitan "question" in Milan. Politecnico di Milano

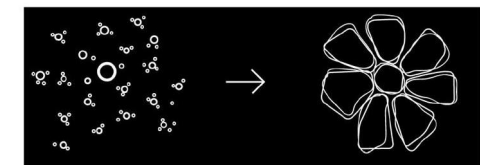


Forrás: Valeria Fedeli: New institutional forms for urban regions and the metropolitan "question" in Milan. Politecnico di Milano



"Città di Città": a city composed by various cities

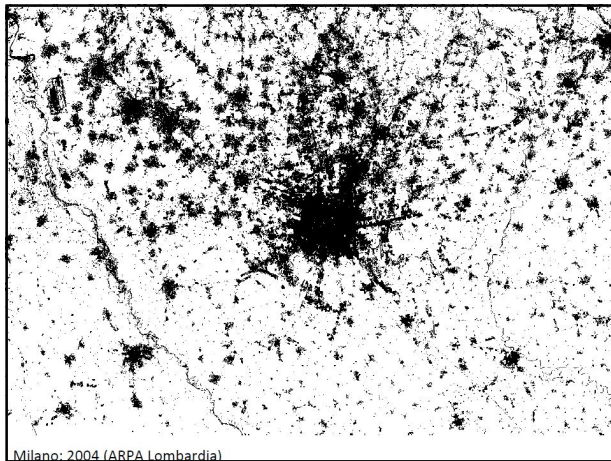
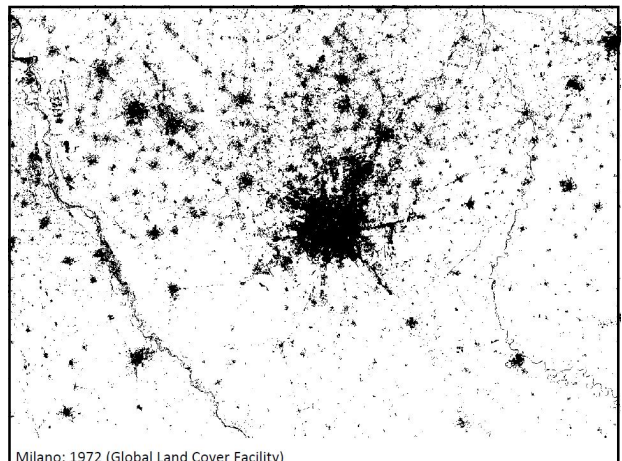
Intermediate aggregations within the urban region, experimented by spontaneous coalitions, give rise to new urban conditions and can be legitimately interpreted as a set of new "cities" which may represent a privileged field for developing new policies for habitability.



Forrás: Strategic planning for contemporary urban regions: the case of Milan "Città di Città" project. Alessandro Balducci. Department of Architecture and Urban Studies Politecnico di Milano

La città di città

szápos fejlődés, egyoldalú ráutaltság helyett együttműködő egységek, partnerek



Nem jelenthető meg a kép. Lehet, hogy nincs elegendő memória a megnyitáshoz, de az sem kizárt, hogy sérült a kép. Indítsa újra a számítógépet, és nyissa meg újabb a képet. Ha továbbra is a próba a ikon jelenik meg, törölje a képet, és adja újra be magát.

A város globális pozíciója mögött lemaradt a lokális elérhetőségi szintje, - ez fokozatosan a gazdasági vonzerőt is gyengítheti

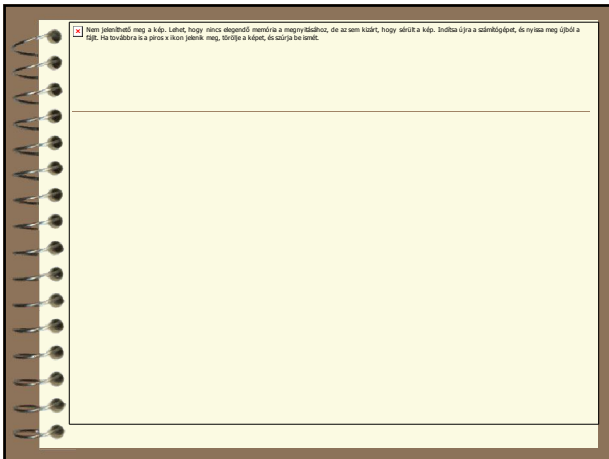
A. ALPHA WORLD CITIES
 12: LONDON, Paris, New York, Tokyo
 10: Chicago, Frankfurt, Hong Kong, Los Angeles, Milan, Singapore

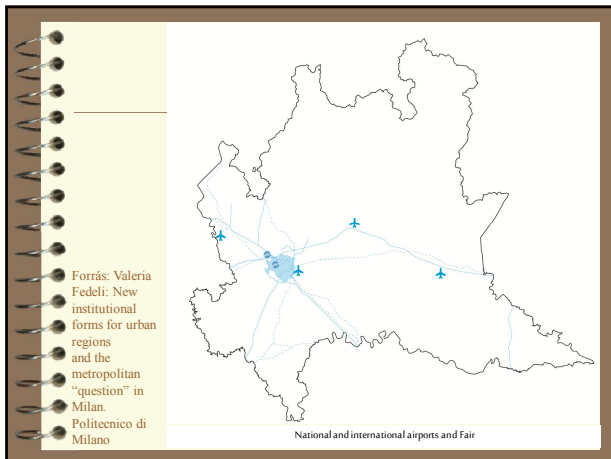
Forrás: Strategic planning for contemporary urban regions: the case of Milan "Città di Città" project. Alessandro Balducci. Department of Architecture and Urban Studies Politecnico di Milano

Huzatos hely, mozgalmas történelem

- ☐ Az Alpok csak látszólag biztosít védelmet, elszigeteltséget
- ☐ Valójában szinte évszázadonként új látogatók
- ☐ Etruszkok, *kelták i.e. 587-*, rómaiak i.e. 225-*punok*
- ☐ Mediolanum i.sz. III. sz. nyugat-római birodalmi székhely 313 milánói edictum, 375 Ambrus, Milánó püspöke
- ☐ V. sz nyugati gótok, *hunok, keleti gótok, Nagy Teodorik, a székhely Ticinum (Pavia)*.
- ☐ VI. század: *longobárdok, VIII. sz. frankok, X. sz. Otto német-római császár*
- ☐ XIII-XVI. sz. Városállamok harca, Viscontiak majd Sforzák,
- ☐ XVIII. sz. *spanyolok, Habsburgok, Napóleon, Habsburgok* 1859-ig (Solferino)

Nem jelenthető meg a kép. Lehet, hogy nincs elegendő memória a megnyitáshoz, de az sem kizárt, hogy sérült a kép. Indítsa újra a számítógépet, és nyissa meg újabb a képet. Ha továbbra is a próba a ikon jelenik meg, törölje a képet, és adja újra be magát.





Milánó a globális világgazdaság fontos szereplője...

- ☐ ...szinte túlnyerte magát:
- ☐ piaci hozzáférésben hatodik,
- ☐ a város gazdasági szerepét tekintve tizenkettedik,
- ☐ ...
- ☐ ...
- ☐ környezetminőségben huszonkilencedik az aktuális világranglistán;
- ☐ Olaszországon belül itt a legnagyobbak a jövedelmi különbségek...
- ☐ ...és egyre nagyobb a félelem attól, hogy e minőségi tényezők kezdenek visszahatni és korlátozni a vonzóképességet, a fejlődési dinamikát.



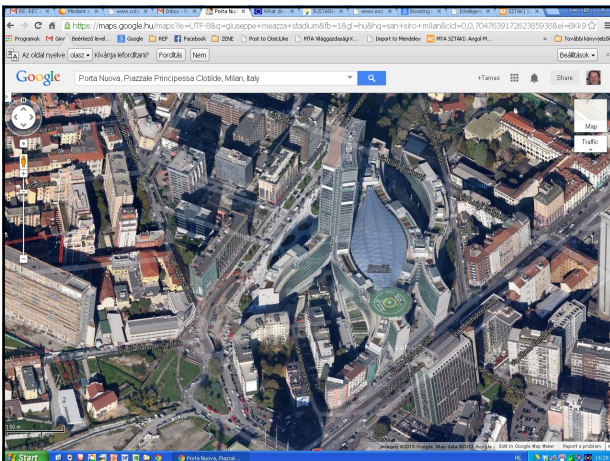
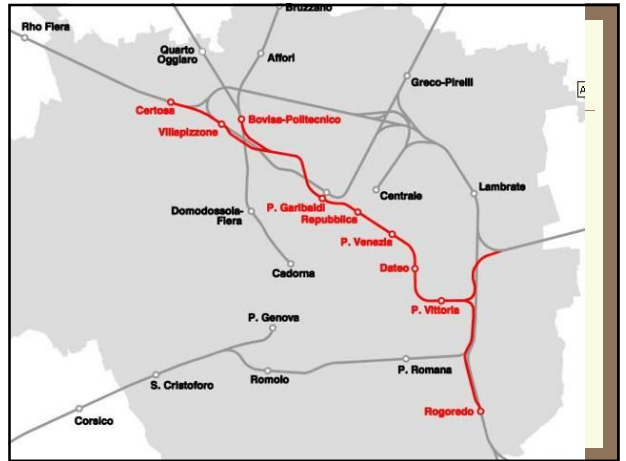
30/09/2013

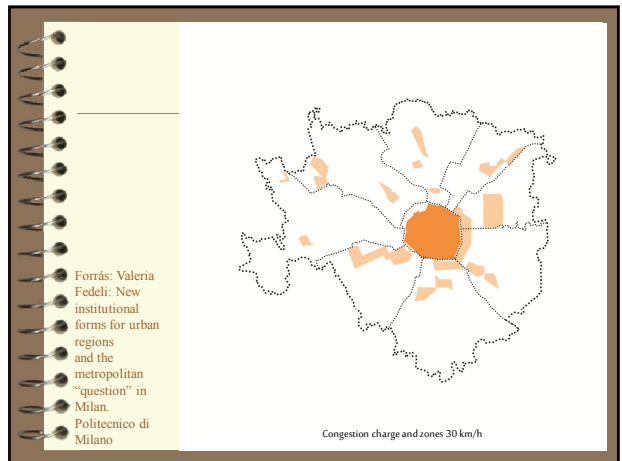
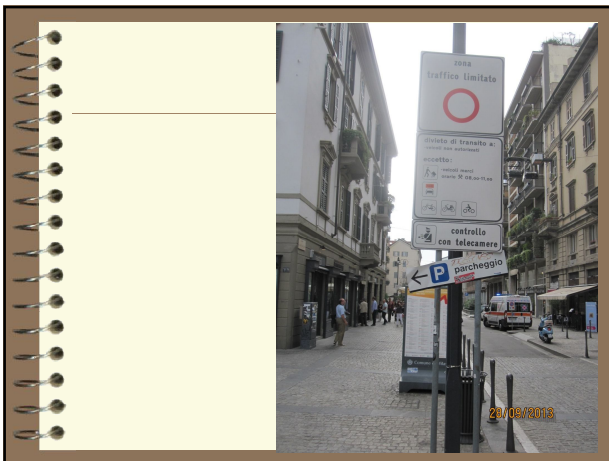
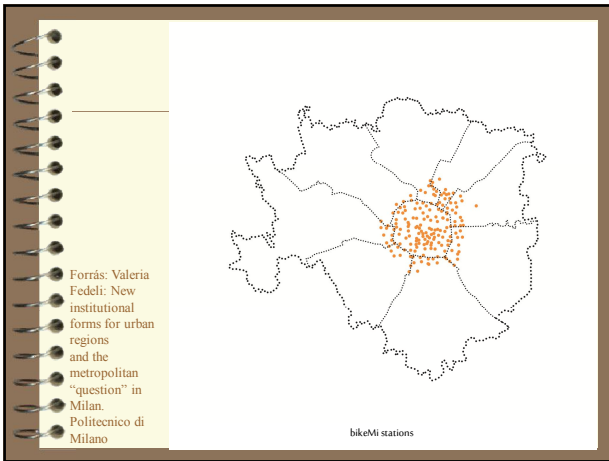
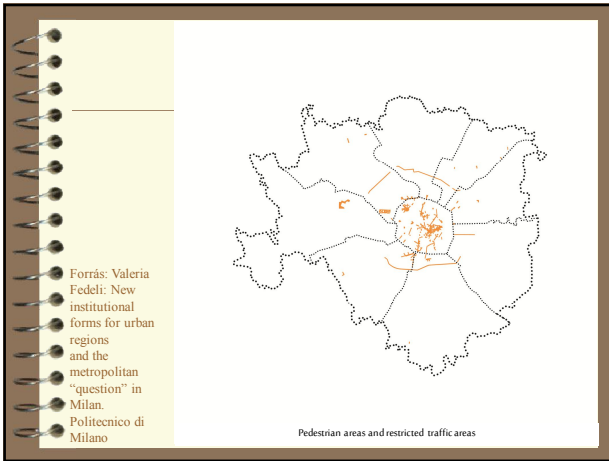
TVA (Treno Alta Velocita) 'TGV': 923 km nagysebességű vasút, kb 400 km épül (1981-től Firenze-Róma 250 km/h) 2000 óta 300 km/h Torino-Milánó-Venecia ill. Milánó-Bologna-Firenze-Róma-Nápoly



Felhagyott vasúti rendező-pályaudvarok

- ☐ Hét részlegesen vagy teljesen felhagyott rendező-pályaudvar, összesen 130 ha, Milánó területének 0,7%-a
- ☐ 2005-ben indult tárgyalások (Államvasutak, Milánó, Lombardia) Accordo di Programma rögzíti, hogy a vasút részéül a felértékelődésből („plusvalenze”) 2007 megállapodnak, hogy a tőkenereséget visszaforgatják a milánói közforgalmú vasúti létesítmények fejlesztésébe.
- ☐ A gazdasági válság lecsökkenti az ingatlanberuházásokat.
- ☐ 2011 új vezetés, 2012 új ART – átmenetileg leáll a projekt
- ☐ Jelenleg az egyetem dolgozik a projekt újraélesztésén, a helyi érdekek erőteljesebb érvényre juttatásán. Az adminisztráció és helyi beruházók közötti dialógus elősegítése...
- ☐ Ideiglenes hasznosítások, kezdeményezett programok elősegítése
- ☐ Forrás: Railway yards as a multiple resource in Milan planning strategies. Antonella Bruzese 30.09.2013 DASU Politecnico di Milano





Behajtási díj és parkolás

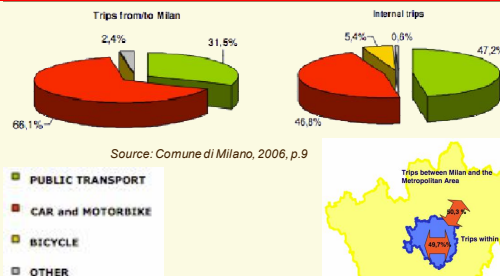
2012. január célok:

- ☐ Cél javítani a városban élők, dolgozók, tanulók és turistáskodók körülményeit azáltal, hogy
- ☐ - csökkenti a városközpont autós forgalmát,
- ☐ - javítja a közforgalmú közlekedési hálózatot,
- ☐ - bevételeket csoportosítanak át lágy infrastruktúrára: kerékpársávok, gyalogos zónák, csillapított forgalmú (30) zónák,
- ☐ - javítja az életminőséget a csökkenő számú balesetek révén, + az ellenőrizetlen parkolás, a zaj és a levegőszennyezés csökkentésével.

Milan road charging schemes and referendum

Milan mobility overview

"Good" modal share, but still enormous traffic problems.



Forrás: Milan road charging experience. From "Ecopass" to "AreaC" Paolo Beria DASU Politecnico di Milano

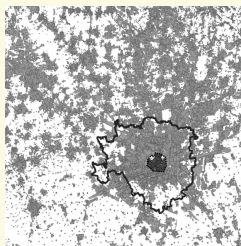
Milan road charging schemes and referendum

2007 – 2011: the Ecopass pollution charging

High environmental concern "helped" the introduction of an hybrid form of road pricing / pollution charging in Milan.

Daily entrance toll, but variable with emission class of the vehicle:

- Old cars: banned
- Euro 0 – III (V): 2 – 10€
- G Euro III-IV or D Euro IV: **free**
- Innovative engines: **free**
- Residents: discounts



(details → Rotaris et al., 2010)

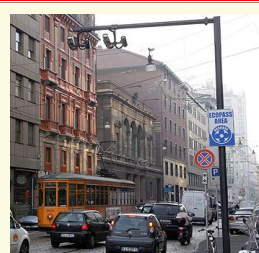
Forrás: Milan road charging experience. From "Ecopass" to "AreaC" Paolo Beria DASU Politecnico di Milano

Milan road charging schemes and referendum

2007 – 2011: the Ecopass pollution charging

Results (inside the ZTL):

- Traffic reduction: - 16.2%
- Accidents reduction: - 21.3%
- Rise of PT commercial speed: + 11.8%
- Metro patronage: + 12.5%
- Reduction of entrance of most polluting vehicles (net, considering other factors) – 48.1%
- Increase of ecological vehicles (electric, hybrid, natural gas and LPG) + 478 %
- Net reduction of average daily emissions
 - PM10 total - 15%
 - PM10 exhaust - 30%



Source: AMAT 2011

Forrás: Milan road charging experience. From "Ecopass" to "AreaC" Paolo Beria DASU Politecnico di Milano

Milan road charging schemes and referendum

2007 – 2011: the Ecopass pollution charging

However:

- a. Reduction in effectiveness: in 2010 only 14.4% of vehicles paid
- b. Some boundary effects
- c. Lack of transparency on revenues reinvestment (approx. 6M €/year)
- d. 2011: the Referendum (12 June 2011)
- e. → 49% voters, of which 79.12% yes → passed

Forrás: Milan road charging experience. From "Ecopass" to "AreaC" Paolo Beria DASU Politecnico di Milano

Milan road charging schemes and referendum

2012: the AreaC

The new scheme is a traditional congestion charging. Same zone.

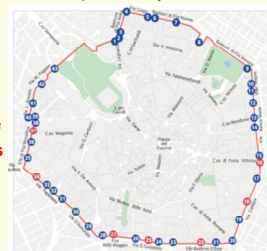
Environmental goals are obtained with the preliminary ban of more polluting vehicles.

Daily entrance toll of **5€/day**

Service vehicles: discount

Residents: 40 free + discount

This time, a detailed analysis of goals and expected results has been published before the extension + periodic updates.



Forrás: Milan road charging experience. From "Ecopass" to "AreaC" Paolo Beria DASU Politecnico di Milano

Milan road charging schemes and referendum

2012: the AreaC **96%** of residents
97% of other users (which entered at least once in 2012)
87% of service vehicles
 → **paid less than 1 €/day**

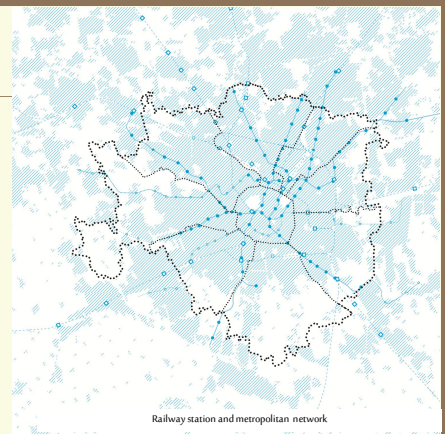
Milan scheme confirms what happened in Stockholm, where the approach "introduce first, get acceptability later" (Eliasson and Jonsson, 2011) worked.

PT accessibility played a role: the more a zone is accessible by PT, the more the inhabitants will accept the road charging, as they have effective alternatives to reach the priced area. The response inside the cordon is unrelated with PT supply.

Distance: the maximum of acceptability is inside the priced area, where benefits are the greatest. Outside it is bell-shaped: lower around the cordon, then increasing and then decreasing again in remote areas, where car dependency is unavoidable and possible benefits disappear.

The ecological and political attitude of citizens is very relevant. Also income and office density in the area are positively related.

Forrás: Milan road charging experience. From "Ecopass" to "AreaC" Paolo Beria DASU Politecnico di Milano



Forrás: Valeria Fedeli: New institutional forms for urban regions and the metropolitan "question" in Milan. Politecnico di Milano

Railway station and metropolitan network

8 elővárosi vasútvonal,
 92 km-es metró hálózat,
 101 állomás
 [Budapesten 31 km és 42 állomás]
 2011-ig 1 euro volt a jegy, 75 perces utazásra, azóta 1.50 – 90 percre.



Public transportation



30/08/2018

17 helyi villamos-vonal + 2 városközi, 4 trolis, 50 buszvonallal
 2011-ig 1 euro volt a jegy, most 1.50
 Ingyen utaznak a 70 év felettek és akinek az éves családi jövedelme kisebb, mint 16000 euro [4,5 millió forint]



Public transportation



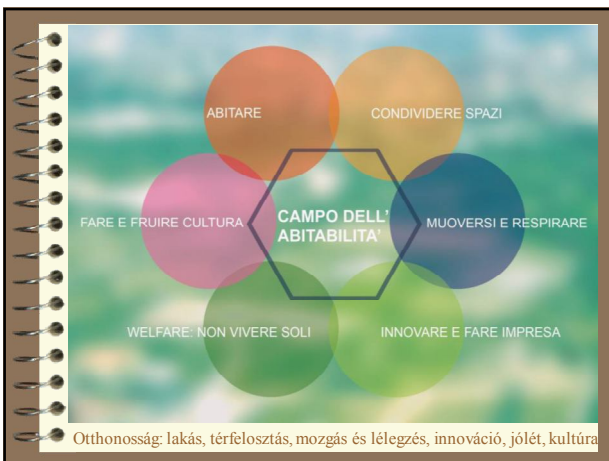
27/08/2018



27/08/2018



Bergamo. Nem világváros, de azért ezt is szeretjük



MILÁNÓ, LOMBARDIA,
KÖZLEKEDÉS

Fleischer Tamás
MTA KRITK Világgazdasági Intézet
<<http://www.vki.hu/~tfleisch>>
<tfleischer@vki.hu>

**KÖSZÖNÖM
A FIGYELMET !**

Világvárosok
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Urbanisztika Tanszék, Budapest,
2013. október 24.