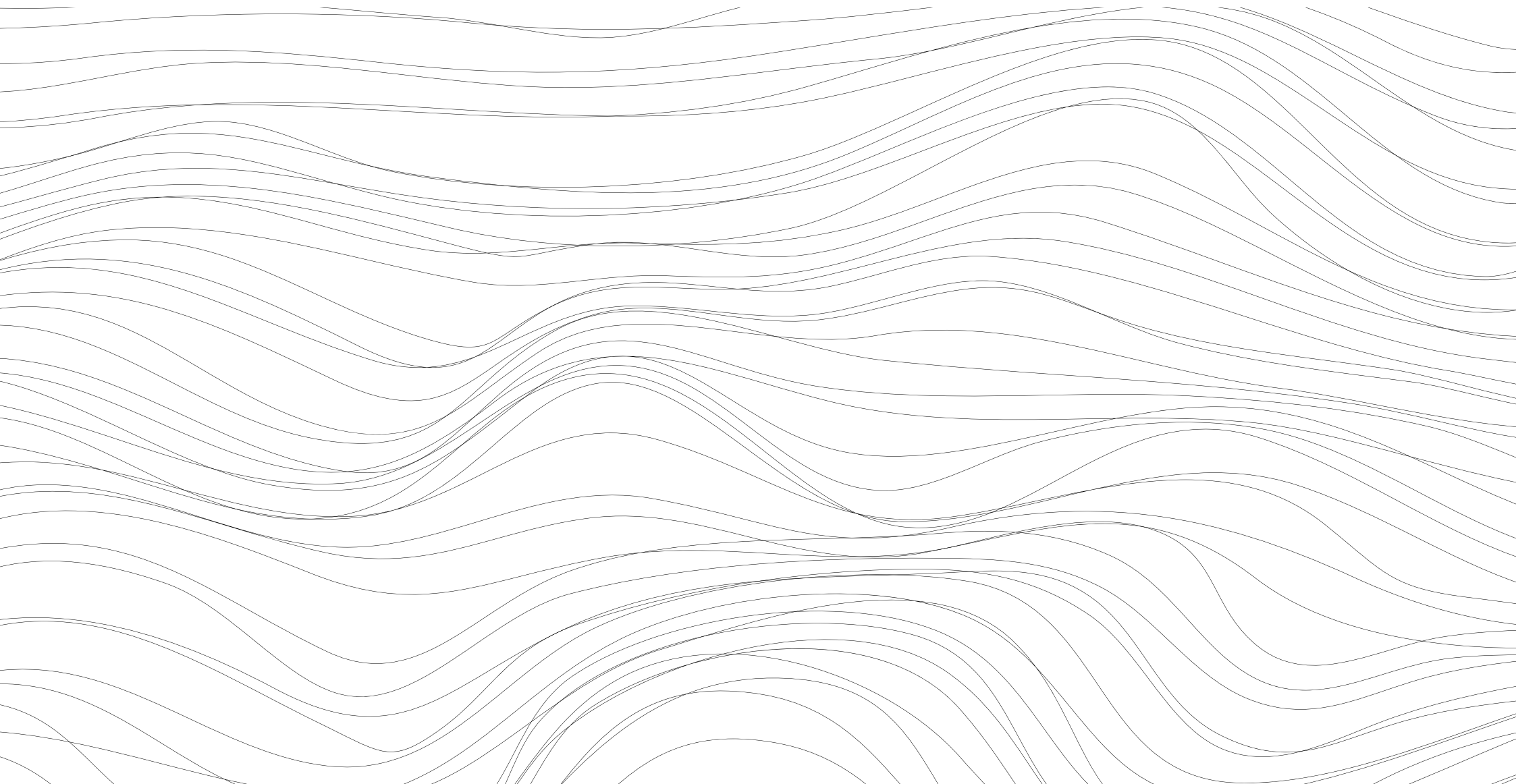




Comune di
Milano

Piano AriaClima





Piano AriaClima

Comune di Milano

Il Sindaco

Giuseppe Sala

Direzione Transizione Ambientale

Direttore

Filippo Salucci

Direttrice Area Energia e Clima

Giuseppina Sordi

Documento a cura della

Unità Aria e Clima del Comune di Milano

Raffaele Fabio De Lucia

Caterina Padovani (Responsabile)

Andrea Vatteroni

Realizzazione editoriale

Editor

Giuliano Tedesco

Progetto grafico

Tipiblu (Andrea Amato)

HANNO COLLABORATO

ALLA REDAZIONE DEL DOCUMENTO:

AMAT srl – Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio

Valentina Bani

Marco Bedogni

Roberto Caponio

Silvia Moroni

Manuela Ojan

Paolo Palomba

Marta Papetti

Valentino Sevino

Bruno Villavecchia

Gloria Zavatta (*Amministratrice unica*)

Progetto Deep Demonstration Milano (Climate-KIC)

Christina Paci (*Project manager*

per il Comune di Milano)

Per la componente di adattamento:

Direzione di Progetto Città Resilienti

Ilaria Giuliani

Pietro Nuti

Piero Pelizzaro (*Direttore*)

Francesca Putignano

HANNO COLLABORATO ALLA DEFINIZIONE DELLE AZIONI:

Direzione Generale

Gabinetto del Sindaco – Area Food Policy

Direzione Bilancio e Partecipate

Direzione Casa

Direzione Centrale Unica Appalti

Direzione Cultura

Direzione Economia Urbana e Lavoro

Direzione Educazione

Direzione Mobilità e Trasporti

Direzione Organizzazione e Risorse Umane

Direzione Politiche Sociali

Direzione Quartieri e Municipi – Area Verde Agricoltura e

Arredo Urbano, Area Tecnica Scuole

Direzione Servizi Civici Partecipazione e Sport

Direzione Sicurezza Urbana – Area Sicurezza

Integrale e Protezione Civile

Direzione Sistemi Informativi e Agenda Digitale

Direzione specialistica Autorità di Gestione

e Monitoraggio Piani

Direzione Tecnica – Area Cultura Tecnica e Sport,

Area Tecnica Demanio

Direzione Transizione Ambientale – Area Energia

e Clima, Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale

Direzione Urbanistica

Si ringraziano tutte le persone che hanno contribuito a questo progetto e a questo documento

II b) Ambito 2: Milano Connessa e Accessibile

Milano è tra le città europee con la maggiore congestione da traffico e il maggior numero di auto per abitante. Lo scenario delle emissioni di medio periodo indica che le regole attualmente previste per l'Area B consentono di rispettare entro il 2025 i limiti normativi per le concentrazioni di biossido d'azoto.

Quanto al particolato atmosferico, le misure sovracomunali (PRIA, Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria) mirano a rispettare entro il 2025 il numero massimo di superamenti annui previsti. È opportuno, però, attivare misure locali che rafforzino quelle regionali: obiettivo particolarmente importante per avvicinarsi ai valori fissati dalle Linee-guida OMS per tutti gli inquinanti atmosferici, in termini sia di concentrazioni, sia di superamenti annui. Poiché l'attrito dei veicoli contribuisce in modo rilevante all'emissione di polveri

atmosferiche, non basta trasformare il parco dei veicoli riducendo l'impatto dei soli scarichi: è indispensabile ridurre drasticamente le percorrenze, fornendo valide alternative per gli spostamenti. Ciò punta all'esigenza di creare una Milano "ciclo-pedonale", in linea con la visione di una città *carbon neutral* e capace di contrastare i cambiamenti climatici, limitando per quanto possibile il traffico al solo trasporto pubblico, merci, emergenziale, di servizi speciali (che sarà comunque elettrico o alimentato da altro combustibile non fossile).

La città ciclo-pedonale rimodula anche tempi e spazi della città in risposta all'emergenza sanitaria.

Il Piano darà più spazio alle persone e migliorerà le condizioni ambientali della città con una trasformazione che interessi in modo omogeneo tutto il centro abitato,



comprese le aree meno centrali. Ciò impone di ricercare un nuovo equilibrio tra domanda di mobilità e offerta di alternative all'auto, consentendo ai cittadini di adottare comportamenti funzionali a una mobilità efficace, sicura e sostenibile che porteranno vantaggi alla salute, all'economia e in generale al benessere.

Obiettivo 2.1 Riduzione netta della mobilità personale motorizzata a uso privato

L'emergenza sanitaria si è sovrapposta a quella ambientale. Questa combinazione è uno stimolo ad accelerare la trasformazione di Milano in città ciclo-pedonale entro il 2050, fissando un passaggio intermedio di una riduzione significativa della mobilità personale motorizzata privata entro il 2030. Secondo le stime del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), arrivare per esempio a un calo degli spostamenti su auto privata del 50% significherebbe ridurre di oltre 1 milione al giorno gli spostamenti su auto, diminuendo il numero di auto in circolazione ogni giorno di 450.000 circa.

L'Area B con le sue regole attuali è un importante strumento di limitazione e controllo delle percorrenze in funzione di questo obiettivo di riduzione significativa. In base all'andamento delle concentrazioni di particolato nell'aria, si possono rimodulare le regole di accesso e circolazione all'Area per ridurre le polveri generate dall'attrito dei veicoli (p.es. per abrasione del manto stradale o usura di pneumatici e freni).

A fianco dell'eventuale rimodulazione delle regole di Area B, occorre un modello di mobilità sostenibile e condivisa esteso a tutta la città, periferie comprese. In città, la priorità strategica per la mobilità attiva è diversificare ancora di più l'offerta,



offrendo un'alternativa valida sia per chi si sposta all'interno del Comune, sia per chi proviene dall'area metropolitana. I milanesi devono poter utilizzare la bicicletta, il monopattino, o spostarsi a piedi sia nel loro quartiere, sia nei nodi di scambio principali o lungo gli assi urbani di penetrazione. Le connessioni tra itinerari ciclabili, trasporto pubblico sovracomunale (ferrovia) e territorio cittadino hanno grande importanza per offrire a tutti un'alternativa all'auto. La strategia urbana del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e il recente documento Strade Aperte prevedono un sistema ciclabile diffuso e connesso, anche con comuni della città metropolitana, che comprenda gli assi viari principali e ambiti a

traffico moderato. Per favorire gli spostamenti pedonali, in particolare entro il quartiere, occorre liberare e ampliare i marciapiedi e creare nuove aree pedonali o condivise che garantiscano la sicurezza dei pedoni. E al contempo realizzare parcheggi sotterranei e/o in struttura dove chi utilizza la macchina potrà parcheggiare facilmente senza intralciare i marciapiedi. A fianco dell'impegno comunale di elettrificare tutto il trasporto pubblico locale entro il 2030, anche il trasporto merci, quello emergenziale e i servizi speciali dovranno essere gradualmente trasformati in elettrici (o comunque alimentati da combustibili non fossili).



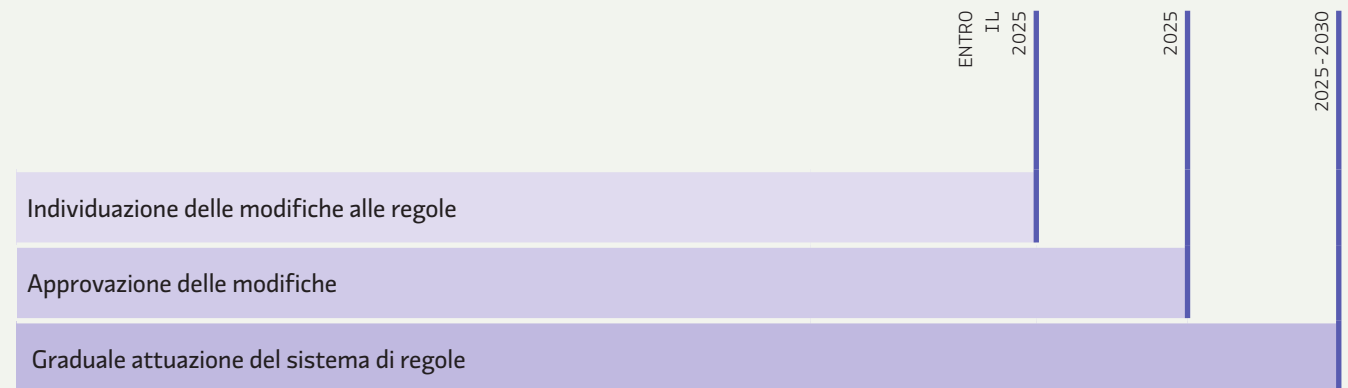
Azione 2.1.1 Rimodulazione delle regole ambientali per la circolazione nell'Area B di Milano

Finalità

L'azione aiuterà a ridurre, in modo omogeneo su tutto il centro abitato, le polveri atmosferiche generate dagli attriti da circolazione su strada (usura di freni e pneumatici, abrasione del manto stradale), migliorando la qualità dell'aria e la salute di tutti.

Descrizione

Una rimodulazione delle regole di accesso e circolazione nella ZTL "Area B" contribuirà agli obiettivi di qualità dell'aria riducendo le emissioni di particolato da attrito meccanico. È prevista un'estensione delle regole a classi di veicoli di categoria M1 che non sono oggi sottoposte a divieti, con una soglia chilometrica annua per ciascuna classe da contabilizzare con apparati di monitoraggio satellitare (analoghi a quelli del sistema regionale MoVe-In) che i proprietari dei veicoli interessati dovranno installare per usufruire della deroga al divieto.





Azione 2.1.2 Pianificazione di azioni di mobilità urbana

Finalità

L'azione favorirà, in modo omogeneo su tutta la città (comprese le aree meno centrali), la diffusione di una mobilità sostenibile e condivisa che migliori le condizioni ambientali generali, a beneficio della salute di tutti e della vivibilità anche nelle zone periferiche.

Descrizione

Rimodulazione delle politiche di governo della mobilità urbana (PUMS, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, e PGTU, Piano Generale del Traffico Urbano) e riorganizzazione della sosta (PUP, Programma Urbano Parcheggi, o nuovi strumenti di pianificazione della sosta), integrando quanto previsto dalle Azioni 2.1.1. e 2.1.3. per ridurre in modo significativo entro il 2030 le percorrenze dei veicoli privati di trasporto persone.

L'azione prevede sinergie tra politiche di mobilità urbana (riforma delle politiche della sosta; sviluppo di sistemi di intermodalità tra le diverse opzioni di trasporto; incremento e sviluppo dei sistemi di *sharing*; sistemi di micromobilità elettrica; politiche e azioni di logistica urbana; ecc.) e interventi infrastrutturali già previsti negli strumenti di pianificazione (completamento e riqualificazione delle metropolitane esistenti; estensione e riqualificazione della rete tranviaria; rafforzamento della rete portante del trasporto pubblico locale di superficie).

	2020-2022 ENTRO IL 2022	2022	2023 ENTRO IL 2024	ENTRO IL 2030
Pianificazione della prima fase delle politiche di governo della mobilità urbana, integrandolo con il potenziamento del trasporto pubblico				
Prima fase di introduzione delle politiche di governo della mobilità urbana e interventi minimi di riordino della viabilità e circolazione (p.es. "piazze tattiche")				
Progettazione delle modifiche alla circolazione e alla sosta, da inserire nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche, per interventi da effettuare nel quadro dei Programmi successivi				
Completamento della Pianificazione delle politiche di governo della mobilità urbana				
Attuazione completa delle politiche di governo della mobilità urbana				
Attuazione del programma degli interventi				



Azione 2.1.3 Accordi con Enti sovracomunali per il miglioramento del trasporto gravitante su Milano

Finalità

L'azione diffonderà, in modo integrato con le politiche di governo della mobilità urbana, un modello di mobilità sostenibile che consenta di migliorare le condizioni ambientali generali a beneficio della salute di tutti e della vivibilità non solo in città ma anche nell'hinterland.

Descrizione

L'azione favorirà l'integrazione delle politiche di governo della mobilità urbana con quelle relative alla mobilità complessiva che gravita sulla città di Milano, mediante accordi con enti sovracomunali, a diversi fini:

- integrazione del sistema trasporto pubblico sulla scala metropolitana
- miglioramento, su scala regionale, del trasporto ferroviario gravitante su Milano
- rafforzamento delle aree di sosta e interscambio
- implementazione di politiche di *car pooling* e/o *ride sharing* metropolitano.

	2021-2024	ENTRO IL 2024	ENTRO IL 2025
Stipula di accordi per l'integrazione del sistema di trasporto pubblico su scala metropolitana			
Stipula di accordi per il miglioramento, sulla scala regionale, del trasporto ferroviario gravitante su Milano			
Individuazione di politiche di rafforzamento delle aree di sosta e interscambio			
Implementazione di politiche di <i>car pooling</i> e/o <i>ride sharing</i> metropolitano			

Obiettivo 2.2 Istituire una "Zero Emission Zone"

In ottemperanza all'impegno assunto con la Fossil-Fuel-Free Declaration, sottoscritto il 23/10/2017 nell'ambito delle iniziative del network C40, il centro storico di Milano, soggetto a congestione e a fenomeni di "isola di calore", diventerà entro il 2030 un'area con mobilità "a zero emissioni", creando condizioni ambientali migliori per tutti i fruitori.

Azione 2.2.1 Realizzazione di un'area con mobilità a emissioni zero

Finalità

L'azione promuoverà una mobilità "a zero emissioni" limitando un'area significativa della città alla sola circolazione dei veicoli le cui emissioni allo scarico siano nulle. Favorirà quindi l'instaurarsi, per tutti i residenti dell'area e per chi la frequenta a vario titolo (lavoratori, studenti ecc.), di condizioni migliori da più punti di vista: minore inquinamento atmosferico locale (per l'assenza di emissioni allo scarico e per minore emissione di polveri da attrito meccanico), minore impatto acustico, temperature tendenzialmente più basse per l'assenza di immissione in atmosfera di gas di scarico caldi e per l'assenza di veicoli con motori endotermici (molto più caldi dei motori elettrici).

L'azione risponde anche all'impegno di realizzare entro il 2030 una grande area della città "a zero emissioni", sottoscritto dal Comune di Milano con la Fossil-Fuel-Free Streets Declaration della rete internazionale di città C40.

Descrizione

L'area riservata alla sola circolazione di veicoli "a zero emissioni" potrebbe coincidere con il centro storico in cui già vige la ZTL "Cerchia dei Bastioni" ("Area C"). I suoi varchi di accesso sono tutti controllati elettronicamente; l'area, ben servita dal trasporto pubblico locale, è facilmente fruibile da pedoni e biciclette, anche appoggiandosi ai sistemi di *sharing* (biciclette, scooter elettrici, monopattini).

A oggi, la legge non consente la realizzazione di una Zona a Traffico Limitato (ZTL) ad accesso riservato ai soli veicoli elettrici. Fintantoché persisterà questo quadro giuridico, una soluzione per creare un'area a "zero emissioni" potrà poggiare sulla rimodulazione delle regole di accesso ad Area C, con un ticket giornaliero che scoraggi l'ingresso dei veicoli non elettrici.

L'azione prevede l'elaborazione di un attento Piano per la progettazione dell'area, che individui tempi e costi di realizzazione dell'infrastruttura necessaria, a partire dagli impianti di ricarica elettrica. La progettazione dell'area si integrerà con la rimodulazione delle politiche di governo della mobilità urbana di cui alle Azioni 2.1.1, 2.1.2 e 2.1.3.

