



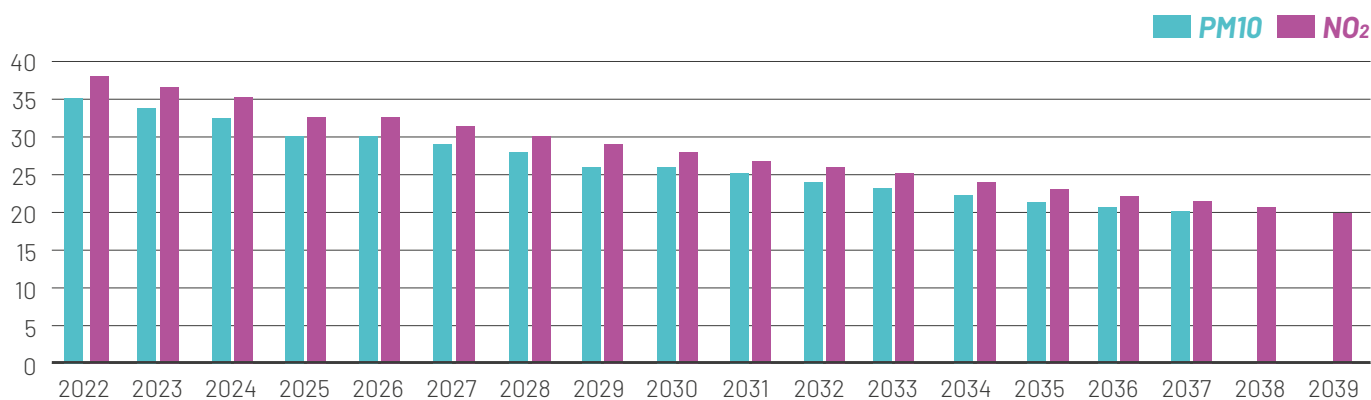
MILANO 2030

INQUINAMENTO

Si sa che **MILANO È UNA DELLE CITTÀ PIÙ INQUINATE** per l'inquinamento atmosferico, il dibattito politico è sulla necessità di interventi più incisivi per ridurre più rapidamente nei prossimi anni i veleni nell'aria: di questo passo **NEANCHE NEL 2035** si potrà sperare di rientrare nei nuovi valori limite che stanno per essere adottati dall'Europa. Il **PM10** dovrà essere ridotto **DEL 43% ENTRO IL 2030**, ma soprattutto il **PM 2,5 DEL 57% E GLI OSSIDI D'AZOTO (NO2) DEL 47%**. Si devono dunque raddoppiare gli sforzi per trasporti e riscaldamento elettrico e zero emissioni.

Fonte dati: Agenzie Regionali, elaborazione Malaria - Legambiente 2023

TREND RIDUZIONE INQUINAMENTO



TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)



INCIDENTI: MORTI E FERITI (OGNI 1.000 MILA AB/ANNO)



Troppe auto in un confronto europeo tra città analoghe (scendere sotto le 35 come Parigi 25, Berlino 33, Londra 30), anche se Milano ha perso dall'inizio del secolo 110 mila auto e acquisito 100 mila residenti. Ancora **TROPPE AUTO** dunque, seppure in netto calo negli ultimi anni, nonostante i generosi bonus auto nuove che lo Stato e la Regione elargiscono anche per auto diesel e benzina (unici in Europa).

Pesanti, troppo, le conseguenze degli incidenti stradali, nelle grandi città è più difficile l'obiettivo di dimezzare ogni 10 anni morti e feriti gravi sulla strada, ma l'obiettivo è irrinunciabile.

Fonte dati: ACI, Istat 2021

CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



TRASPORTO PUBBLICO

OFFERTA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (PASSEGGERI/AB ALL'ANNO)

OBIETTIVO 2030



MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 100 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Eccellente, tra le città italiane, l'offerta di trasporto pubblico nel comune di Milano, grazie anche alle 4 li-nee metropolitane (113 stazioni, 187 convogli), ben 180 km di linee tranviarie, i filobus e 1.250 autobus, di cui circa 200 completamente elettrici (è ora la più importante flotta di bus elettrici in Italia). A questi si debbono aggiungere ben 21 stazioni ferroviarie servite da 655 corse giornaliere treni urbani, ma che han-no bisogno di essere intensificati e ammodernati per garantire moderni collegamenti con la provincia e gli altri capoluoghi provinciali.

Fonte dati: Pendolaria Legambiente

Verso trasporto 100% elettrico: Milano prevede di dotarsi di oltre 500 bus elettrici entro il 2026 e di con-vertire verso **ELETTRICO RINNOVABILE** l'intera flotta TPL entro il 2030. A livello europeo anche le offerte di **SHARING MOBILITY**: 15.400 biciclette, 3.500 delle quali a pedalata assistita, 2.200 auto, di cui 400 elettriche, 4.400 scooter e quasi 6.000 monopattini. L'80% dei mezzi è elettrico: entro un paio d'anni - speriamo - che anche le auto di car sharing diventeranno tutte elettriche.

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2021 e CittaMEZ 2021

PNRR

DIGITALE: 1) Maas4Italy, Mobility as a Service (3,3 milioni) progetto per l'integrazione digitale dell'offerta dei servizi di mobilità; 2) Living Lab (7 ml), sistema di integrazione dell'offerta di trasporto pubblico e lo sviluppo di nuovi servizi al cittadino. Ciclabilità: piste e percorsi ciclabili cittadini (6 ml).

TRM: 10 nuovi filobus (8,8 ml), Linea circolare 90-91 in sede riservata (9 ml), Metrotramvia Bausan-VillaPizzone (36 ml), 14 tram bidirezionali linea 7 (52 ml), Metrotranvia Adriano-Cascina Gobba (28 ml), Metrotranvia Niguarda-Cascina Gobba (22 ml), 350 Bus elettrici (196 ml) e infrastrutture elettriche (53 ml).



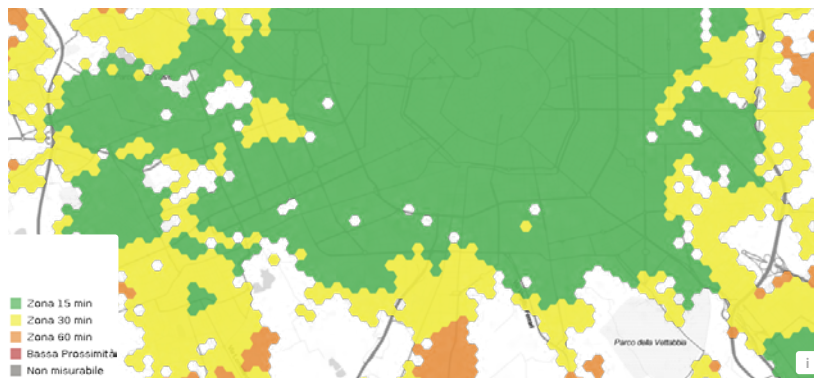
CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



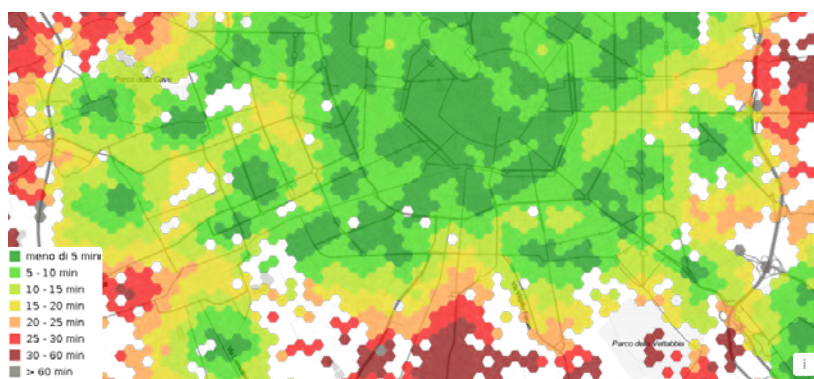
INDICE DI PROSSIMITÀ

L'indice di prossimità, basato su **DATI OPEN** ed elaborato dalla **DEDA NEXT** (<https://www.dedanext.it/topic-citta-15-minuti/>), è uno strumento utile e immediato per ripensare la città, mettendo al centro le persone e le loro esigenze: entrando nella mappa interattiva di Milano ([Milano.html](#)) si ottiene una fotografia di quanto siamo oggi "15 minuti" (esagoni verdi). L'indice "misura" il tempo a piedi dalle abitazioni ai diversi punti di interesse: alimentari, ristorazione, istruzione, salute, banche e poste, verde pubblico, intrattenimento, commercio.

Questo strumento è destinato a amministrazioni, urbanisti e cittadini e serve a pianificare il cambiamento, disegnare nuovi percorsi ciclo pedonali, avvicinare i servizi e semplificarne l'accesso, ridurre le disuguaglianze e migliorare la coesione sociale, dando valore a una nuova dimensione sostenibile di vicinato.



Di seguito riportiamo la mappa dell'indice di prossimità per le scuole:



CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



Buono, se si tiene il ritmo deciso nel PUMS (per ora quello approvato è solo cittadino) lo sviluppo dei percorsi ciclabili, ottima anche l'estensione sino a 750 km degli itinerari nella Città Metropolitana, come previsto dal nuovo piano. I percorsi pedonali e ciclabili e la loro messa in sicurezza sono la strada maestra per promuovere la nuova mobilità urbana, sono più efficaci di tutti i bonus per l'acquisto di bici e monopattini.

A MILANO SI CONTANO GIÀ quasi 300 km di strade a 20 o 30 km/h, ma per diventare davvero una "**CITTÀ 30**" a Milano mancano ancora altri 1.300 km di strade urbane (pari all'**80% STRADE CITTADINE**). Le strade 30, oltre a incentivare la mobilità ciclopedonale, sono indispensabili per ridurre la gravità degli incidenti stradali. Non si tratta solo di applicare segnaletica e far rispettare divieti, ma di "disegnare" quartiere per quartiere, percorsi e strade per un abitare di prossimità, per la "**CITTÀ 15 MINUTI**".

Il Consiglio Comunale di Milano, a gennaio 2023, ha presentato un ordine del giorno per l'istituzione di Milano Città 30km/h.

CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

LA NUOVA AREAB, area Low Emissioni Zone, a circolazione consentita ai veicoli meno inquinanti (sino al 2025 euro3 benzina e euro 6 diesel, e con vincoli chilometrici i veicoli dotati di MoVe-In del la Regione Lombardia) è estesa ormai alla quasi totalità dell'abitato. Sono consentiti quest'anno 50 permessi annuali d'ingresso ai diesel euro5 e altre deroghe specifiche per turni di lavoro, veicoli speciali e particolari veicoli commerciali. La velocità lungo le tangenziali è già limitata a 90 km/h per tutti i mezzi, anche se non sempre rispettata.

L'AREAC di Milano (area "congestion charge" centrale con ingresso a pedaggio a 5 € giorno, con unica eccezione a veicoli elettrici a batteria e ibridi con emissioni inferiori a 100 grammo CO₂ a km) ha appena compiuto 11 anni dalla sua inaugurazione dopo un referendum cittadino: l'area C ha portato una riduzione del 38,5% delle auto in ingresso nel 2021 e una riduzione stimata di 3 o 4 volte delle emissioni inquinanti da traffico. Ma le persone che ogni giorno accedono al centro di Milano sono aumentate.

STILI DI MOBILITÀ A MILANO

Legambiente con Ipsos ha interrogato un campione di italiani (2.500) e milanesi sui propri comportamenti e giudizi legati alla mobilità urbana. Gli automobilisti "irriducibili individualisti" corrispondono alla media nazionale (14%) a Milano si dimezzano (7%). I primi tre "tipi" più mobili (tra le 7 e le 10 ore settimanali di viaggi) sono leggermente più della media nazionale (23% anziché 20%), ma tra questi, il gruppo principale è costituito dai "multimobili e multimodali", digitali, mai fermi, ma che usano indifferentemente mezzi pubblici, bicicletta, auto e veicoli in sharing. Dalla parte opposta della barra, pochissimi i milanesi che si muovono pochissimo (aspiranti stanziali, non più di 4 ora alla settimana) ma solo con la propria auto. I due "tipi" dominanti a Milano sono gli "aperti al pubblico" (25% spesso di abbonati all'ATM) e gli "obbligati ma insoddisfatti" (22%): si tratta di cittadini che desiderano incrementare mobilità leggera (in bici, elettrica, pubblica e condivisa), se opportunamente potenziata: si tratta di famiglie per lo più con reddito medio basso, istruite, maggiormente rappresentati donne e giovani, che chiedono strade più sicure e velocità moderata (20/30 all'ora). Propensi alla MAAS (mobilità a domanda) e alle tecnologie digitali. Decisamente più bassa della media nazionale la percentuale di chi si sposta poco o nulla, nonostante l'anzianità media della popolazione urbana stia crescendo.

IL PESO DEI TIPI MOBILI A MILANO

VALORI %



CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



LE PROPOSTE

La ricetta per le città italiane è già scritta. Mancano ancora gli ingredienti per poterla realizzare. Le città possono fare molto. Possono essere il motore del cambiamento. Già abbiamo buoni esempi che vanno nella giusta direzione. Pur sapendo che ci sono altre importanti azioni da introdurre che vedono altri soggetti attuatori coinvolti, come le Regioni o il Governo nazionale, e consapevoli che le emissioni vedono settori come le attività industriali e il riscaldamento, ci limitiamo a elencare le seguenti proposte strategiche per la mobilità e i trasporti nelle area urbane.

01 DALLE ZTL ALLE ZEZ (ZERO EMISSIONI ZONE). C'erano una volta le Zone Traffico Limitate, in genere in porzioni limitate del centro storico. Ora le città, grandi e piccole, tendono a definire limiti alle emissioni (inquinanti e climalteranti) in ampie zone della città (Low Emission Zone). A Milano si chiama AreaB, coinvolge quasi tutta l'area urbana, limita fortemente la circolazione dei diesel Euro 4 e 5 e Euro 2 a benzina, impedisce l'ingresso ai veicoli più inquinanti. A Londra l'area si estende per ben 380 km quadrati (si chiama Ultra Low Emission Zone) e un euro6 diesel per entrare paga 12,5 sterline al giorno. Sia a Milano che a Londra esiste anche, nell'area centrale la Congestion charge (AreaC a Milano), in cui entrano i veicoli meno inquinanti a pedaggio: 11,5 sterline a Londra, 5 euro a Milano. Le limitazioni sia a Londra che a Milano si stima riducano le emissioni da traffico del 30 o 40%.

02 ABBONAMENTI AL TRASPORTO PUBBLICO E TRASPORTO RAPIDO DI MASSA (TRM). L'Italia con gli investimenti previsti nel PNRR prevede di iniziare a colmare il ritardo di offerta di treni pendolari, metropolitane, tram veloci, filovie e autobus elettrici, anche e soprattutto nelle aree metropolitane e lungo le coste: dovremmo moltiplicare per 4 l'offerta di linea. Promuovere gli abbonamenti integrati: in Germania, dopo l'ottimo lancio nell'estate 2022 (post Covid) a 9 euro al mese a tutti i trasporti regionali, si è deciso di perseverare per tutto il 2023 con abbonamenti integrati a 49 euro/mese. La crisi ha diminuito i viaggi degli italiani, aumentato la percentuale di popolazione immobile, il trasporto pubblico è la risposta universale, l'incentivo all'auto privata è più costoso e divisivo. In Italia un'analoga misura costerebbe 2 miliardi all'anno, si possono attingere le risorse dai bonus auto a combustione e dai buoni benzina e dell'autotrasporto.

03 SHARING MOBILITY. Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli e veicoli a motore, predisporre programmi di incentivazione alla mobilità attiva (bike to work, bike to school). Milano è ai vertici europei per l'offerta di servizi di sharing mobility (auto, scooter elettrici, bici e monopattini).

04 RIDISEGNARE LO SPAZIO PUBBLICO URBANO a misura d'uomo, "città dei 15 minuti" (in cui tutto ciò che serve sta a pochi minuti a piedi da dove si abita), sicurezza stradale (Vision Zero incidenti gravi, a cominciare dai minori), "Città 30" all'ora anche ridisegno delle strade obbligando la moderazione della velocità (urbanismo tattico, parklets), con quartieri car free, slow streets, strade scolastiche, smart city, incentivazione della ciclopeditonalità, micromobilità elettrica. Cesena è stata antesignana in Italia di "Città 30" (nel 1998, da allora -20% di incidenti e -50% feriti), ma ora tra le grandi città Torino, Bologna e più recentemente Milano mirano a seguire l'esempio di Amsterdam, Copenaghen, Londra e Parigi, dove nell'80% circa delle strade non si potrà superare i 20 o 30 km all'ora.

05 TUTTO ELETTRICO IN CITTÀ, anche prima del 2035, grazie alla progressiva estensione delle ZEZ (Zero Emission Zone), alla triplicazione dell'immatricolazione di autobus elettrici per il trasporto pubblico, già oggi più convenienti nel costo totale (acquisto + gestione). Indispensabile istituire distretti ZED (Zero Emissions Distribution), come a Santa Monica (California) o ad Oxford, dove possono entrare solo veicoli merci elettrici (dalle cargo bike ai camion). In Olanda una trentina di comuni hanno delimitato le aree urbane in cui saranno consentiti solo mezzi e camion a zero emissioni entro il 2025, si sono assunti la responsabilità di preavvisare cittadini e operatori con 4 anni di anticipo, mentre il governo centrale ha assegnato 185 milioni di contributi per le imprese di trasporto che convertono la propria flotta per tempo, anche con cargo bike elettriche. Amsterdam ha già definito un'area ZEZ (Zona a emissioni zero) di 70 chilometri quadrati. In Italia si spende oltre 1 miliardo all'anno di bonus auto (anche diesel) con risultati deludenti.

CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



La **Clean Cities Campaign** torna con il suo tour nazionale organizzato da Legambiente.

Un viaggio che dal 1° febbraio al 2 marzo 2023 farà tappa nei principali capoluoghi italiani.

La campagna, sostenuta da una coalizione europea di ONG, e organizzazioni della società civile, di cui fa parte anche Legambiente, **ha come obiettivo una mobilità urbana a zero emissioni entro il 2030.**

Legambiente, attraverso le attività della **Clean Cities Campaign** tornerà nelle nostre città per il sostegno alle politiche di mobilità attiva, condivisa, elettrica e giusta, per un futuro urbano più vivibile e sostenibile.

***dal 1° febbraio
al 2 marzo 2023***

SEGUICI SU

 Legambiente Lab

 Legambiente

 Legambiente

legambiente.it

italy.cleancitiescampaign.org

