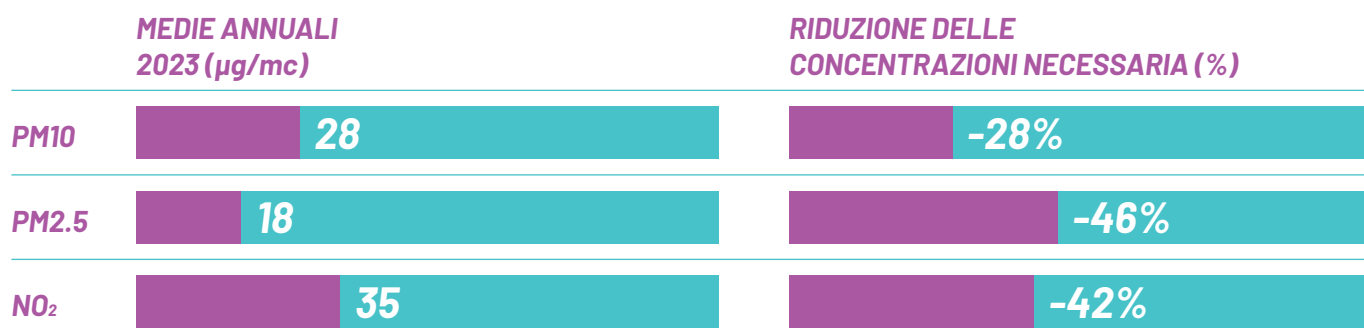


## MILANO 2030

### ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



I primi mesi del 2024, secondo i dati Arpa Lombardia, hanno già fatto registrare ben 32 giorni di superamento del limite di PM10, su 35 consentiti. Dati che hanno sottolineato come la strada da percorrere a Milano è ancora lunga, soprattutto riguardando gli obiettivi al 2030. Secondo il report *Mal'Aria di città 2024* di Legambiente, in soli 6 anni Milano dovrà adoperarsi per ridurre del 28% il PM10, del 46% il PM2,5 e del 42% l'NO2. Senza un approccio sistemico, che tenga insieme i vari fronti d'intervento (traffico, ma anche efficienza energetica degli edifici), difficilmente si raggiungeranno gli obiettivi europei. Preoccupa che la strategia politica della Regione Lombardia sia centrata sulla deroga al 2040 dei futuri limiti degli inquinanti (più in linea con quelli suggeriti dall'OMS), piuttosto che su risoluti interventi tesi a migliorare drasticamente la qualità dell'aria. L'inquinamento non è una piaga del domani, ma del presente. Certamente quello dell'orografia e della posizione è un problema

reale, ma è proprio per questo che le politiche da adottare devono essere più risolutive che altrove. Inoltre, l'inquinamento lede l'economia del territorio.

Secondo l'OCSE (*The economic consequences of outdoor air pollution*, 2015) nel 2015 i costi sanitari globali delle polveri sottili ammontavano a 21 miliardi di dollari, ma la dimensione del fenomeno e la sua osservabilità sono tali da poter scendere a un maggiore dettaglio. I costi di maggiore ospedalizzazione nei picchi di inquinamento sofferti dalle città italiane (ad esempio, durante gli scioperi dei trasporti) sono stati infatti oggetto di ricerca (*When particulate matter strikes cities: Social disparities and health costs of air pollution*, 2021), mostrando un sensibile aumento dei costi giornalieri di ospedalizzazione.

### TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)

OBIETTIVO 2030

al di sotto di 35

51

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

al di sotto di 2

7,3

Ancora troppo alto il tasso di motorizzazione di Milano, che in un confronto europeo (Parigi 25, Berlino 33, Londra 30) risulta decisamente perdente. Il capoluogo lombardo, in Italia storicamente all'avanguardia in merito a politiche ed investimenti sulla mobilità, dovrebbe ambire ad uno scenario paragonabile a quello di alcune città nordeuropee come Oslo, che dal 2015 ha avviato un processo che la porterà in breve ad essere la prima città europea car free.

Ancora troppo pesanti le conseguenze degli incidenti stradali, con ventotto vittime nel 2023; a seguito di quella che è stata definita

una vera e propria emergenza, il Sindaco di Milano ha istituito una Task Force con il compito di fornire supporto all'Amministrazione "con proposte che aiutino a migliorare la sicurezza degli utenti deboli della strada e a ridurre la congestione del traffico. Ulteriori obiettivi del gruppo di lavoro saranno quelli di favorire la mobilità attiva e l'intermodalità per i percorsi casa-scuola e casa-lavoro e di individuare linee di sviluppo per il Biciplan di Milano". L'obiettivo resta quello di dimezzare i sinistri gravi entro il 2030, così come previsto dal PNSS.

Fonte: *Ecosistema Urbano 2023*



# TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)

OBIETTIVO 2030



MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Tra le città italiane, Milano presenta certamente una delle migliori offerte di mobilità, grazie alle 4 linee metropolitane, ben 180 km di linee tranviarie (in aumento), i filobus e 1.250 autobus, di cui circa 370 elettrici.

Milano si conferma la capitale italiana delle sharing mobility, con oltre 33.000 veicoli a disposizione e 14,8 milioni di noleggi complessivi.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023, Osservatorio Nazionale Sharing Mobility 2023 - dati 2022

Il rinnovo delle concessioni della fine del 2023 non ha però raggiunto l'obiettivo previsto per le biciclette, attestandosi a diecimila unità sulle sedicimila previste, alle quali vanno però aggiunte le oltre cinquemila del servizio station based di BikeMI.

# CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



La dotazione attuale di percorsi ciclabili è sicuramente buona e in linea con i ritmi previsti dal PUMS. Tuttavia, molte delle direttrici previste sono ancora senza continuità, e al programma infrastrutturale manca l'affiancamento di politiche realmente stringenti sulla moderazione del traffico motorizzato. La mobilità attiva, soprattutto in una città come Milano, rappresenta sicuramente uno dei pilastri fondamentali per la trasformazione non solo della mobilità, ma anche dello spazio pubblico e della qualità dell'aria.

**A MILANO SI CONTANO GIÀ** oltre 300 km di strade a 20 o 30 km/h, la maggior parte delle quali senza dispositivi di moderazione della velocità di tipo fisico. (dossi, 'cuscini berlinesi', *chicane*, etc.). Nel 2023 in consiglio comunale è stato votato a maggioranza un Ordine del Giorno relativo a Milano Città 30 Km/h, nel solco delle esperienze di Olbia e Bologna. A questo documento, scaduto nel gennaio 2024, non è seguita però una strategia altrettanto impegnativa.

## MILANO A 30KM/H?

Il Tom Tom city index ci aiuta a superare la percezione circa l'impossibilità di poter percorrere le strade urbane a 30km/h, mantenendo inalterate le nostre abitudini e aumentando enormemente la sicurezza stradale. Milano non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 17 km/h, dunque ben inferiore rispetto al limite suggerito. Una velocità che vede Milano al 4 posto della classifica mondiale delle città più lente (TomTom 2023)

**Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km:** 29 min  
**Velocità media:** 17 km/h



# TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

L'AREAB di Milano è una delle poche Low Emission Zone (LEZ) vere e proprie operative in un capoluogo italiano, in funzione dalle 7:30 alle 19:30 festivi esclusi, mediante varchi assistiti da telecamere su una superficie pari alla quasi totalità del territorio comunale. Attualmente sono esclusi dalla circolazione - tranne negli orari e giorni nei quali la limitazione non è attiva - i veicoli per trasporto persone a benzina fino a Euro2 compreso, i diesel fino a Euro4 compreso. Numerose le deroghe e i provvedimenti compensatori, come la possibilità di montare sui veicoli attualmente esclusi un limitatore chilometrico, anziché soggiacere alla limitazione temporale (Move-In di Regione Lombardia).

L'AREAC di Milano (area "congestion charge") centrale con ingresso a pedaggio a € 7,5 / giorno, con unica eccezione a veicoli elettrici a batteria e ibridi con emissioni inferiori a 100 grammo CO<sub>2</sub> a km). In dodici anni dalla sua attivazione AreaC ha portato una riduzione del 38,5% delle auto in ingresso (2021) e una riduzione stimata di 3 o 4 volte delle emissioni inquinanti da traffico.

# DISUGUAGLIANZE NELLA MOBILITÀ

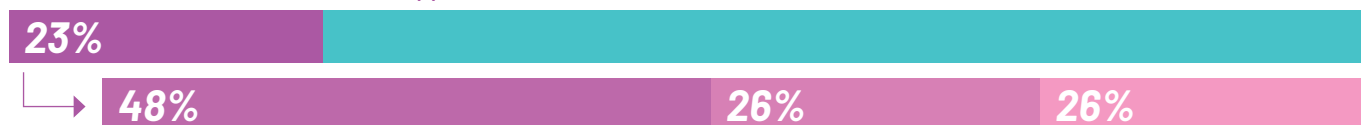
L'Osservatorio Stili di Mobilità di Legambiente ed IPSOS (ed. 2023) ha fornito un'utile istantanea del fenomeno delle disparità nell'ambito della mobilità urbana. A Milano, l'11% del campione ha dovuto rinunciare ad una visita sanitaria o opportunità di cura a causa dei tempi di spostamento troppo lunghi, dei costi eccessivi del viaggio o per l'assenza dei servizi di mobilità.

## RINUNCIA AD OPPORTUNITÀ DI CURA, LAVORO E STUDIO A CAUSA DI PROBLEMI NELLA MOBILITÀ

Percentuale di chi ha rinunciato ad opportunità di cura



Percentuale di chi ha rinunciato ad opportunità di lavoro



Percentuale di chi ha rinunciato ad opportunità di studio



**TEMPI DI SPOSTAMENTO** troppo lunghi per raggiungere quella sede  
**COSTI** mezzi privati, pubblici, sharing  
**ASSENZA SERVIZI** TP o sharing

## I QUATTRO INDICATORI DI PRECARIETÀ

1. Precarietà legata al reddito e al costo del carburante o alla necessità di contenerlo

4%

2. Precarietà legata al reddito, alle distanze elevate e all'assenza di alternative all'auto o al possesso di auto obsolete

6%

3. Precarietà legata a spese di carburante elevate e molti spostamenti necessari o all'assenza di alternative all'auto

6%

4. Precarietà legata all'indisponibilità di mezzi di trasporto in famiglia e abbonamenti a mezzi pubblici o sharing

5%

Fonte: Osservatorio stili di Mobilità Legambiente - IPSOS, 2023



# LE PROPOSTE

## ZTL LEZ E ZEZ, TRASFORMARE LA CITTÀ PER SALVAGUARDARE LA SALUTE E LA QUALITÀ DELLA VITA

Misure come ZTL ambientali, Low Emission Zone o, addirittura Zero Emission si stanno dimostrando determinanti nell'abbattimento drastico degli inquinanti atmosferici prodotti dai trasporti. Londra, Bruxelles, Parigi, ovunque impiegate le LEZ garantiscono una riduzione di polveri sottili e biossido d'azoto da traffico del 30 o 40%. Non solo, contribuiscono anche a ridurre le emissioni climalteranti, l'inquinamento acustico e a ridisegnare lo spazio urbano a misura di cittadino. Sono strumenti semplici, relativamente economici e di grande efficacia che vanno applicati in maniera capillare e strutturata e senza un eccessivo ricorso a deroghe.

## INVESTIMENTI MASSICCI NEL TPL E INCENTIVI ALL'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Certamente ridurre le emissioni prodotte dal traffico significa limitare la circolazione dei veicoli più inquinanti. Ma solo grazie alla creazione di una efficiente e capillare rete composta da TPL, in grado di assorbire la domanda di mobilità, sarà possibile rimodulare il modal share in favore del trasporto collettivo e a zero emissioni. Inoltre, accanto ad una nuova dotazione trasportistica, è fondamentale incentivare l'uso del TPL. Abbonamenti integrati, flessibili, calibrati non solo su base annuale, mensile e settimanale ma anche su un nuovo concetto di "orario" e giornata lavorativa, con prezzi differenziati, accessibili per tutti - o gratuiti, ad esempio, per studenti o redditi bassi - possono rappresentare un efficace incentivo all'uso del TPL. Per far questo, è necessario potenziare il Fondo Nazionale per il trasporto pubblico e dirottare almeno parte degli incentivi per l'acquisto di nuove auto che, negli ultimi anni, si sono dimostrati inefficaci nel risollevare il mercato dell'automotive e incrementare il numero di veicoli elettrici circolanti. Anzi, hanno assecondato i trend nocivi nel mercato dell'automotive, sempre più spostati a favore dell'acquisto di SUV e veicoli generalmente più pesanti ed ingombranti, con crescita dei consumi di combustibili e aumento della frizione a carico di pneumatici e freni, che hanno neutralizzato gran parte dei miglioramenti emissivi conseguiti dalle nuove motorizzazioni.

## DIGITALIZZAZIONE DEI SERVIZI DELLA PA E HOME WORKING. RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

L'esperienza della pandemia ha accelerato i processi di digitalizzazione in atto e creato nuove modalità di lavoro e interazione. Secondo un noto studio realizzato dalla Cornell University e da Microsoft, chi lavora a distanza può arrivare ad avere un'impronta di carbonio inferiore del 54% rispetto a chi si reca in sede. Continuare ad investire nello smartworking e nel potenziamento dei servizi digitali della PA, quindi, garantirebbe una notevole riduzione degli spostamenti, in ambito urbano ed extraurbano, del consumo di energia e dei combustibili fossili. Tali evidenze si avevano già da tempo. Infatti, secondo uno studio ENEA sull'impatto ambientale dello smart working a Roma, Torino, Bologna e Trento, elaborato nel quadriennio 2015-2018, il lavoro a distanza permette di evitare l'emissione di circa 600 chilogrammi di anidride carbonica all'anno per lavoratore (-40%) con notevoli risparmi in termini di tempo (circa 150 ore), distanza percorsa (3.500 km) e carburante (260 litri di benzina o 237 litri di gasolio).



## SHARING MOBILITY E MOBILITÀ ON-DEMAND

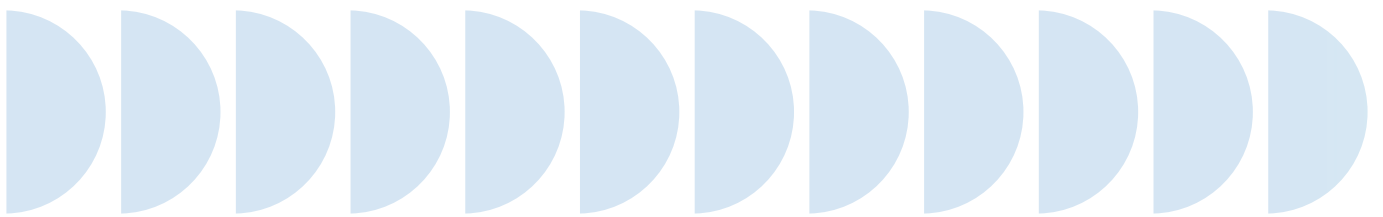
Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli e veicoli a motore, predisporre programmi di incentivazione alla mobilità attiva (bike to work, bike to school). Inoltre, è necessario accelerare nell'implementazione del MAAS (mobility as a service), così da garantire un accesso immediato ed integrato a tutti i servizi di trasporto pubblico e in sharing disponibili nelle aree urbane. L'approccio MAAS garantirebbe un servizio di mobilità "su misura" rapido e facilmente modulabile in base alle necessità dell'utente, garantendo un'ottima alternativa all'uso dell'auto privata.

## RIDISEGNARE LO SPAZIO PUBBLICO URBANO A MISURA DI PERSONA

"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 ciclopedità, micromobilità elettrica. In Italia, oltre alle note Olbia e Bologna, altre grandi città, come Torino ad esempio, 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 all'ora.

## 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). Anche il trasporto delle merci nell'ultimo miglio deve diventare solo elettrico, promuovendo anche per queste il trasporto condiviso che riduce il numero di percorsi e di mezzi in circolazione. 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.



**Città2030**, un tour nazionale  
organizzato da Legambiente  
nell'ambito della Clean Cities Campaign

Un viaggio che dall'8 febbraio al 6 marzo 2024  
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 di  
**Città2030** tornerà nelle nostre città per il  
sostegno alle politiche di mobilità attiva,  
condivisa, elettrica e giusta, per un futuro  
urbano più vivibile e sostenibile.

---

***dall'8 febbraio  
al 6 marzo 2024***

---

SEGUICI SU

 Legambiente Lab

 Legambiente

 Legambiente

[legambiente.it](http://legambiente.it)

[italy.cleancitiescampaign.org](http://italy.cleancitiescampaign.org)

