

## MILANO 2030

### ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Nell'anno solare 2024 sono stati **25 i capoluoghi di provincia, con ben 50 centraline di monitoraggio della qualità dell'aria (definite di traffico o di fondo urbano) a superare il limite giornaliero di 35 giorni con una concentrazione media giornaliera superiore a 50 microgrammi per metro cubo ( $\mu\text{g}/\text{mc}$ ).**

Milano guida la classifica con **68 sforamenti registrati dalla centralina Milano-Marche**. Nel capoluogo lombardo anche altre tre centraline (Senato, Pascal Città Studi e Verziere) hanno superato il limite dei 35 giorni rispettivamente con 53, 47 e 44 sforamenti.

Certamente il combinato disposto tra alto tasso di motorizzazione e collocazione geografica determina una condizione critica per la città di Milano che, proprio in virtù della sua posizione, dovrebbe accelerare con forza verso obiettivi di abbattimento drastico delle emissioni inquinanti, considerando il poco tempo a disposizione per adeguarsi ai futuri standard della prossima direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), che farà proprie le raccomandazioni dell'OMS in merito ai limiti di esposizione.

Fonte: Agenzie Regionali, elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

### TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

#### TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)



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



Senza dubbio Milano è la città con il fronte più avanzato per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale in Italia. Purtroppo, sembra non riuscire a liberarsi del pesante fardello dell'altro tasso di motorizzazione (52 auto/100ab) che in un confronto con altri capoluoghi europei, fanno risultare la città perdente. Un capoluogo, Milano, che dovrebbe invece ambire a diventare la prima città italiana car free nei prossimi anni.

L'Osservatorio pedoni 2024 di Asaps, ha stimato ben 475 di pedoni uccisi nel 2024. La Lombardia è risultata la prima Regione per numero di decessi, ben 79.

Ancora pesanti le conseguenze degli incidenti stradali a Milano, con ventotto vittime nel 2023. Interessante l'iniziativa del Comune di Milano, *möves* (in dialetto milanese "muoviti"). Un percorso partecipativo in corso, con l'obiettivo creare un documento condiviso sulle linee guida per lo sviluppo della mobilità attiva, che restituisca una visione comune per una mobilità sostenibile e sicura per chi va a piedi e in bicicletta, rispondente alle esigenze della comunità.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024. Osservatorio Pedoni ASAPS 2024



## TRASPORTO PUBBLICO

### DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)



### BUS COMPLETAMENTE ELETTRICI



### OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



### MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Milano è una delle migliori città italiane in termini di offerta di mobilità, grazie alle 5 linee metropolitane, 18 linee tranviarie (in aumento), i filobus e 1.279 autobus, di cui 280 completamente elettrici che dovrebbero arrivare a 600 nel 2026 e a 1.200 entro il 2030, portando la flotta bus a diventare quasi completamente full electric.

Il capoluogo lombardo si conferma la capitale italiana delle sharing mobility. Ben 4 compagnie di carsharing sono operative in città, a cui si affiancano ben 4 operatori del bike sharing e dei monopattini, 3 con sistema free floating e 1 station based per un totale di 25.000 veicoli.

Milano, così come molte altri capoluoghi italiani è stato un laboratorio di successo per la micromobilità in sharing. Non soltanto per l'elevato numero di noleggi registrati, ma anche per aver dimostrato il valore di questa soluzione nel contribuire a rimodulare lo share modale.

Purtroppo, la recente riforma normativa del CdS rischia di limitarne l'uso e mettere a rischio la presenza degli operatori del settore nelle città italiane.

Fonte: Comune di Milano 2024, Ecosistema Urbano 2024

## CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

### PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)



### STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



La dotazione attuale di percorsi ciclabili è 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 riduzione del traffico motorizzato e della congestione. La mobilità attiva, soprattutto in una città come Milano, rappresenta uno dei pilastri fondamentali per la trasformazione non solo della mobilità, ma anche dello spazio pubblico e della qualità dell'aria. L'insieme delle ciclabili in città ha raggiunto i 329 chilometri. I cantieri in corso porteranno la rete a 340 chilometri tra fine 2024 e inizio 2025, ma il vero obiettivo è arrivare a 400 con gli altri progetti entro l'inizio delle Olimpiadi nel febbraio 2026.

Nel 2023 il consiglio comunale aveva 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, ad oggi hanno fatto seguito alcuni interventi, come la realizzazione di 7 nuove strade con velocità a 30km/h: via Mezzofanti, via Corridoni, via Oglio, via Sabatino Lopez e via Arturo Graf, via degli Imbriani, via Fara. Il Comune è partito da



questi percorsi per la presenza di istituti scolastici, con l'idea di trasformare lo spazio non escludendo l'installazione di dissuasori, parcheggi per le bici ed eliminando i parcheggi per le auto. Per migliorare l'efficacia di questi provvedimenti, il Comune di Milano ha ottenuto dal MIT l'adozione in via sperimentale dei cosiddetti 'cuscini berlinesi', dissuasori che selezionano la velocità dei veicoli, dando priorità alle biciclette, e mettendo in sicurezza i pedoni.

L'obiettivo è di realizzare ben 100 strade a velocità moderata entro i prossimi mesi, mentre entrerà finalmente in vigore a fine gennaio la ZTL prevista nel cosiddetto quadrilatero della moda. Questi virtuosi interventi di politiche di mobilità danno una più chiara prospettiva su una possibile e auspicabile pianificazione della Città30 per Milano.

### 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 quarto posto della classifica mondiale delle città più lente (TomTom 2023).

**Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 23 min**

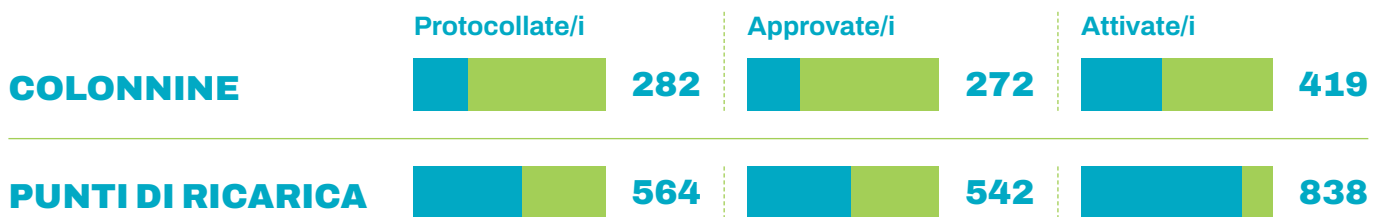
**Velocità media: 25,2 km/h**

## TRAFFICO E AREE "A ZERO EMISSIONI"

L'AreaB di Milano rimane una delle poche Low Emission Zone (LEZ) operative in un grande capoluogo italiano. È 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 i veicoli più inquinanti, i veicoli per trasporto merci con lunghezza superiore ai 12 metri, veicoli che trasportano merci pericolose, veicoli privi di sistemi di segnalazione dell'angolo cieco. Sono altresì previste deroghe o l'installazione del sistema Move-In che permette l'accesso anche alle suddette categorie.

L'AreaC di Milano (area "congestion charge") prevede un ingresso a pedaggio di € 7,5 / giorno, con eccezione per i veicoli elettrici e ibridi con emissioni inferiori a 100 grammo CO2 a km. Più volte è stata rilevata l'inefficacia della LEZ milanese, almeno guardando i numeri degli accessi in città da parte delle 600.000/800.000 automobili che ogni giorno affollano lo spazio pubblico milanese. Una soluzione potrebbe essere spostare la LEZ sul suolo, anziché sugli ingressi, come avviene in altre città europee, subordinando alla categoria ecologica la possibilità di parcheggiare su suolo pubblico, limitando al contempo le aree 'grigie' dove la sosta irregolare è tollerata.

## INFRASTRUTTURE DI RICARICA



Il parco auto elettrico del capoluogo lombardo del 2023, secondo ACI, è pari a 7.284 BEV.

Purtroppo, ben poca cosa se confrontate all'intero parco veicolare di 701.443 unità in circolazione a Milano: l'elettrico, infatti, è solo circa l'1%.

Sono ancora le endotermiche a benzina a farla da padrone e neppure il numero complessivo delle vetture circolanti in città tende a scendere con 701 mila automobili in circolazione.

Uno degli ostacoli da superare è certamente la presenza di una capillare rete di ricarica che possa incentivare alla scelta dell'elettrico, sia per i mezzi privati che per le flotte aziendali e in sharing. A tal proposito, l'investimento in colonnine elettriche è aumentato, facendo attestare Milano al secondo posto in Italia per numero di punti di ricarica. Secondo l'ultimo report di Motus- E, il numero complessivo è 2883 punti tra pubblici e privati. Una buona notizia il piano di A2A che prevede entro due anni l'installazione di 4.000 punti di ricarica diffusi in tutta la città, suddivisi in 285 stazioni distribuite uniformemente sull'intero territorio comunale.

Fonte: Dati 2023, Report della Mobilità Milano 2023, AMAT; Motus-E 2024





LEGAMBIENTE



# LE PROPOSTE

Per uscire dall'emergenza smog, occorre intraprendere azioni e politiche mirate e strutturali, volte a ridurre le emissioni da tutti i settori che sono corresponsabili dell'inquinamento atmosferico, coinvolgendo e responsabilizzando decisori politici e cittadini verso un cambio di paradigma ormai non più rinviabile.

## BISOGNA MUOVERSI SENZA INQUINARE

Chiediamo il potenziamento del trasporto pubblico locale, che deve essere sostenibile ed efficiente, aumentando anche le corsie preferenziali e il blocco immediato dei veicoli più inquinanti. Al 2030 i mezzi dovranno essere solo a emissioni zero come già previsto a Torino, Cagliari, Bergamo e Milano.

## DOBBIAMO AVERE CITTÀ A MISURA D'UOMO E NON DI MACCHINE

Stop progressivo alla circolazione delle auto nei centri delle città. Senza deroghe e senza scappatoie, come quelle richieste per gli obsoleti euro4. Occorre ripensare allo spazio pubblico delle città, cominciando dall'estensione delle aree pedonali e dalla creazione di percorsi ciclo-pedonali che connettano intere porzioni di città e di quartieri. I cittadini devono sentirsi liberi di muoversi a piedi e in sicurezza nella vita di tutti i giorni.

## È NECESSARIO MUOVERSI "LEGERI"

Spazio alla mobilità attiva in tutte le sue forme (a piedi, in bici, col monopattino), favorendo come in programma a Parigi l'approccio "15 minuti": città, comuni e quartieri dove tutti i servizi essenziali sono raggiungibili a piedi in un quarto d'ora.

## DOBBIAMO RISCALDARCI SENZA INQUINARE

Serve una mappatura degli impianti di riscaldamento domestici esistenti con un progressivo abbandono delle caldaie a gasolio e carbone da subito, a metano nel giro di pochi anni, puntando verso abitazioni ad emissioni zero servite da sistemi a pompe di calore a gas refrigeranti naturali.

## BISOGNA CONSIDERARE ANCHE IL METANO NELLE POLITICHE SULL'INQUINAMENTO

Nell'ottica di integrare le politiche su clima, energia e qualità dell'aria, è necessario - oltre alle riduzioni necessarie ossidi di azoto (NOx) e composti organici volatili (COV), ridurre le emissioni metano (CH<sub>4</sub>) per ridurre significativamente l'ozono troposferico (O<sub>3</sub>).

## DOBBIAMO RIDURRE GLI ALLEVAMENTI INTENSIVI

Andrebbe rivisto l'intero sistema agrozootecnico, specialmente quello nella pianura padana, mediante la riduzione del numero di capi allevati in maniera intensiva e attraverso l'implementazione di buone pratiche come la copertura delle vasche o ponendo dei limiti e dei controlli agli spandimenti di liquami. Ne beneficerebbe non solo l'intero comparto - che produrrebbe meno in termini quantitativi ma meglio in termini qualitativi - ma anche il territorio e la qualità dell'aria.





**DAL 4 FEBBRAIO AL 18 MARZO 2025**

**Non ci può essere transizione ecologica senza un profondo cambiamento delle città:** occupano il 4% della superficie europea, ospitano il 75% dei suoi abitanti e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni complessive di CO<sub>2</sub>. Sono il nodo cruciale da cui partire per cambiare davvero il Paese.

**Con la campagna itinerante Città2030, Legambiente prenderà in esame il percorso che i principali capoluoghi italiani hanno intrapreso per arrivare pronti alle scadenze del 2030, come la nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), il taglio delle emissioni così come previsto dal Fitfor55 e il dimezzamento delle vittime della strada.**



**LEGAMBIENTE**

Seguici su [legambiente.it](https://www.legambiente.it)

