

gasolio di classe Euro 3, nonché per i motoveicoli / ciclomotori a benzina (motore a quattro tempi) di classe Euro 2, per le stesse motivazioni di cui al precedente alinea;

- dal 1° ottobre 2028, divieto di accesso e circolazione per i motoveicoli / ciclomotori a benzina (motore a quattro tempi) di classe Euro 3, per le stesse motivazioni di cui sopra;
- dal 1° ottobre 2030, divieto di accesso e circolazione per motoveicoli / ciclomotori a gasolio Euro 4 ed Euro 5, nonché per motoveicoli / ciclomotori a miscela (motore a due tempi) Euro 4. Si propone di posporre il termine del divieto per non rendere eccessivamente penalizzante la regolamentazione per queste classi.

Figura 4.5. Schema delle regole di accesso alla ZTL per motoveicoli / ciclomotori

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	2/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Andantià veicoli anni
Motoveicoli Ciclomotori	Motoveicoli a due tempi di classe Euro 0	ante 7/1999														18
	Ciclomotori a due tempi di classe Euro 0	ante 7/1999														18
	Motoveicoli a due tempi di classe Euro 1	07/1999 - 06/2004														15
	Ciclomotori a due tempi di classe Euro 1	07/1999 - 06/2003														15
	Motoveicoli a due tempi di classe Euro 2	07/2004 - 06/2007														17
	Ciclomotori a due tempi di classe Euro 2	07/2003 - 06/2015														9
	Motoveicoli a due tempi di classe Euro 3	07/2006 - 12/2016														9
	Ciclomotori a due tempi di classe Euro 3	07/2014 - 12/2017														9
	Motoveicoli a due tempi di classe Euro 4	01/2016 - 12/2020														10
	Ciclomotori a due tempi di classe Euro 4	01/2017 - 12/2020														10
Motoveicoli e ciclomotori a due tempi di classe Euro 5		da 01/2021														
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Andantià veicoli anni
Motoveicoli Ciclomotori	Motoveicoli a gasolio di classe Euro 0	ante 7/1999														20
	Ciclomotori a gasolio di classe Euro 0	ante 7/1999														20
	Motoveicoli a gasolio di classe Euro 1	07/1999 - 06/2004														15
	Ciclomotori a gasolio di classe Euro 1	07/1999 - 06/2003														16
	Motoveicoli a gasolio di classe Euro 2	07/2004 - 06/2007														17
	Ciclomotori a gasolio di classe Euro 2	07/2003 - 06/2015														9
	Motoveicoli a gasolio di classe Euro 3	07/2006 - 12/2016														9
	Ciclomotori a gasolio di classe Euro 3	07/2014 - 12/2017														9
	Motoveicoli a gasolio di classe Euro 4	01/2016 - 12/2020														10
	Ciclomotori a gasolio di classe Euro 4	01/2017 - 12/2020														10
Motoveicoli e ciclomotori a gasolio di classe Euro 5		da 01/2021														5
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Andantià veicoli anni
Motoveicoli Ciclomotori	Motoveicoli benzina 4 tempi di classe Euro 0	ante 7/1999														25
	Ciclomotori benzina 4 tempi di classe Euro 0	ante 7/1999														25
	Motoveicoli benzina 4 tempi di classe Euro 1	07/1999 - 06/2004														20
	Ciclomotori benzina 4 tempi di classe Euro 1	07/1999 - 06/2003														21
	Motoveicoli benzina 3 tempi di classe Euro 2	07/2004 - 06/2007														18
	Ciclomotori benzina 4 tempi di classe Euro 2	07/2003 - 06/2015														10
	Motoveicoli benzina 4 tempi di classe Euro 3	07/2006 - 12/2016														13
	Ciclomotori benzina 4 tempi di classe Euro 3	07/2014 - 12/2017														11
	Motoveicoli benzina 4 tempi di classe Euro 4	01/2016 - 12/2020														
	Ciclomotori benzina 4 tempi di classe Euro 4	01/2017 - 12/2020														
Motoveicoli e ciclomotori benzina 4 tempi di classe Euro 5		01/2017 - 12/2020														
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Andantià veicoli anni
Motoveicoli	Altre alimentazioni (cfr. nota A)															

4.3.2 La consistenza del parco veicolare di Milano

Nelle seguenti due tabelle sono riassunti i dati relativi alla consistenza veicolare (aggiornata al 31/12/2017) in Milano e nella Città Metropolitana, nonché al contributo percentuale rispetto alla totalità delle emissioni di PM10 allo scarico e di ossidi di azoto da traffico stradale sulla rete urbana di Milano (quindi con esclusione del sistema tangenziale).

La prima tabella si riferisce alle tipologie veicolari caratterizzate principalmente da più alte emissioni di particolato atmosferico allo scarico. Ove non altrimenti specificato, in questa tabella si intende che i veicoli a gasolio siano privi di dispositivi antiparticolato.

Figura 4.6. Consistenza veicolare in Milano e nella Città Metropolitana al 31/12/2017: veicoli ad alta emissione di PM10 allo scarico

CLASSE EURO	ETÀ	TIPO VEICOLO	CONSISTENZA CITTÀ METROPOLITANA	% (su parco veicoli senza moto)	STIMA CONSISTENZA MILANO	% (su parco veicoli senza moto)	PM10 SCARICO (% su emissioni veicoli)	NOx (% su emissioni veicoli)
Euro 0	23 anni e oltre	Autovetture benzina	115.258	5,8%	52.880	8,1%	0,0%	0,1%
		Veicoli industriali benzina	2.788	0,1%	1.390	0,2%	0,0%	0,1%
		Autovetture gasolio	19.617	1,0%	10.700	1,4%	0,4%	0,0%
		Veicoli industriali gasolio	14.580	0,7%	7.280	0,9%	1,4%	0,2%
Euro 1	da 20 a 25 anni	Autovetture gasolio	4.455	0,2%	2.160	0,3%	0,1%	0,0%
		Veicoli industriali gasolio	7.565	0,4%	3.120	0,4%	0,7%	0,1%
Euro 2	da 17 a 22 anni	Autovetture gasolio	20.063	1,0%	7.960	1,0%	1,9%	0,3%
		Veicoli industriali gasolio	16.220	0,8%	6.110	0,6%	2,4%	0,6%
Euro 3	da 12 a 18 anni	Autovetture gasolio	94.563	4,7%	32.450	4,2%	15,1%	4,2%
		Veicoli industriali gasolio	33.720	1,7%	12.510	1,6%	7,6%	2,4%
Euro 4	da 7 a 13 anni	Autovetture gasolio	82.290	4,1%	29.420	3,6%	23,6%	5,4%
		Veicoli industriali gasolio	19.450	1,0%	7.760	1,0%	4,4%	1,9%
Euro 5	da 4 a 10 anni	Veicoli industriali pesanti gasolio senza FAP	1.670	0,1%	720	0,1%	1,6%	2,8%
TOTALE			432.240	21,6%	184.460	23,8%	59,2%	10,1%

La seconda tabella si riferisce, invece, alle tipologie veicolari caratterizzate da più alte emissioni di ossidi di azoto. Ove non altrimenti specificato, in questa tabella si intende che i veicoli a gasolio siano dotati di efficaci dispositivi antiparticolato.

Figura 4.7. Consistenza veicolare in Milano e nella Città Metropolitana al 31/12/2017: veicoli ad alta emissione di ossidi di azoto

CLASSE EURO	ETÀ	TIPO VEICOLO	CONSISTENZA CITTÀ METROPOLITANA	% (su parco veicoli senza moto)	STIMA CONSISTENZA MILANO	% (su parco veicoli senza moto)	PM10 SCARICO (% su emissioni veicoli)	NOx (% su emissioni veicoli)
Euro 1	da 20 a 26 anni	Autovetture benzina	29.771	1,5%	14.460	1,9%	0,1%	0,1%
		Veicoli industriali benzina	880	0,0%	360	0,0%	0,0%	0,0%
Euro 2	da 17 a 22 anni	Autovetture benzina	108.688	5,4%	43.100	5,6%	0,6%	0,9%
		Veicoli industriali benzina	1.142	0,1%	430	0,1%	0,0%	0,0%
Euro 3	da 12 a 18 anni	Autovetture benzina	122.920	6,2%	42.180	5,4%	0,5%	0,7%
		Veicoli industriali benzina	1.366	0,1%	510	0,1%	0,0%	0,0%
Euro 4	da 7 a 13 anni	Autovetture benzina	317.722	15,9%	113.610	14,7%	1,9%	2,1%
		Veicoli industriali benzina	2.424	0,1%	970	0,1%	0,1%	0,1%
		Autovetture gasolio con FAP	100.570	5,0%	35.690	4,6%	2,6%	6,6%
		Veicoli industriali gasolio con FAP	15.135	0,8%	6.040	0,8%	0,2%	1,4%
Euro 0-1-2-3		Veicoli industriali gasolio con FAP after market	7.475	0,4%	3.200	0,4%	0,1%	0,3%
Euro 5	da 2 a 10 anni	Autovetture gasolio	193.500	9,7%	71.000	9,2%	7,0%	19,1%
		Veicoli industriali gasolio	36.830	1,9%	15.630	2,0%	0,8%	9,3%
Euro 6	in vendita da 6 anni	Autovetture gasolio	133.794	6,7%	55.490	7,2%	4,3%	13,1%
		Veicoli industriali gasolio	15.853	0,8%	6.930	0,9%	1,1%	4,2%
TOTALE			1.088.740	54,7%	409.500	53,0%	19,3%	57,9%

Nelle seguenti tabelle è infine riportata la stima dell'evoluzione negli anni, per il parco registrato sia in Milano sia nella Città Metropolitana, del numero di veicoli assoggettati a regolamentazione. La stima è stata condotta tenendo conto sia dell'evoluzione temporale delle regole di accesso alla ZTL, sopra illustrate, sia del normale invecchiamento e ricambio del parco veicolare.

L'evoluzione del numero di veicoli assoggettati a regolamentazione viene di seguito presentato separatamente per autovetture, veicoli trasporto cose e motoveicoli, mentre non viene presentata per gli autobus in quanto la particolarità di questa classe veicolare e la limitatezza del numero di veicoli (nel 2017 risultavano registrati a Milano 2.630 autobus) non consentono di eseguire proiezioni attendibili.

Infine, l'evoluzione del numero di veicoli assoggettati a regolamentazione viene di seguito fornito limitatamente all'anno 2028 anche se le regole di accesso e circolazione presentate in precedenza arrivano fino al 2030. Ciò è dovuto al fatto che, pur non essendo disponibile alcuna informazione in merito, è lecito attendersi che dal 2026 in avanti potrebbero essere emanati dalla Commissione Europea nuovi standard emissivi. In questo caso, proiezioni effettuate molto in avanti nel tempo senza tener conto delle immatricolazioni di veicoli soddisfacenti i nuovi standard potrebbero risultare inattendibili.

Figura 4.8. Proiezione della consistenza parco autovetture in Milano e nella Città Metropolitana assoggettato al provvedimento

	CONSISTENZA VEICOLARE			
	COMUNE MILANO		CITTÀ METROPOLITANA	
	veicoli	% su parco autovetture	veicoli	% su parco autovetture
1/2019	108.600	15%	240.300	13%
2019	125.500	18%	303.900	17%
2020	126.300	18%	305.700	17%
2021	119.100	17%	288.400	16%
2022	220.300	31%	533.400	30%
2023	204.800	29%	495.800	27%
2024	186.400	27%	461.100	26%
2025	198.100	28%	510.600	28%
2026	185.600	26%	478.500	26%
2027	173.000	25%	446.200	25%
2028	305.700	44%	788.300	44%

Figura 4.9. Proiezione della consistenza parco veicoli trasporto cose in Milano e nella Città Metropolitana assoggettato al provvedimento

	CONSISTENZA VEICOLARE			
	COMUNE MILANO		CITTÀ METROPOLITANA	
	veicoli	% su parco veicoli merci	veicoli	% su parco veicoli merci
1/2019	32.400	42%	79.100	42%
2019	40.800	53%	99.200	53%
2020	39.400	51%	95.700	51%
2021	37.700	49%	91.800	49%
2022	36.200	47%	88.000	47%
2023	34.800	45%	84.500	45%
2024	44.900	58%	108.400	58%
2025	43.000	56%	99.300	53%
2026	41.000	53%	94.700	51%
2027	39.100	51%	90.400	48%
2028	49.900	65%	121.000	65%

Figura 4.10. Proiezione della consistenza parco motoveicoli in Milano e nella Città Metropolitana assoggettato al provvedimento

	CONSISTENZA VEICOLARE			
	COMUNE MILANO		CITTÀ METROPOLITANA	
	veicoli	% su parco motoveicoli	veicoli	% su parco motoveicoli
1/2019	7.800	5%	17.000	5%
2019	7.500	5%	16.300	5%
2020	7.200	4%	15.600	5%
2021	6.900	4%	14.900	4%
2022	6.700	4%	14.400	4%
2023	6.500	4%	14.000	4%
2024	50.500	30%	109.000	32%
2025	70.500	42%	145.200	42%
2026	68.400	41%	140.600	41%
2027	66.600	40%	137.000	40%
2028	119.200	72%	245.200	72%

4.3.3 Le regole di accesso per i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri

Le regole di accesso alla ZTL per i veicoli maggiormente ingombranti, si ispirano ai provvedimenti vigenti e si pongono in coerenza per quanto concerne gli orari con la disciplina di Area C e con i divieti regionali.

La disciplina prevede:

- divieto di accesso e circolazione dinamica all'interno della ZTL dalle ore 07.30 alle ore 19.30, nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì, per i veicoli, o complessi di veicoli, con lunghezza superiore a 12 metri ad eccezione dei veicoli indicati al seguente paragrafo.

Le limitazioni introdotte e l'infrastrutturazione del confine con varchi elettronici di controllo saranno funzionali a una migliore organizzazione dei flussi dei mezzi autorizzati verso la viabilità principale, maggiormente idonea al transito dei veicoli e dei complessi veicolari di maggiori dimensioni.

Sarà resa disponibile una mappa del reticolato stradale, che evidenzi la viabilità principale con l'intento di indirizzare tali veicoli e complessi veicolari su detta viabilità, eccezion fatta per l'ultimo miglio.

4.3.3.1 *Le deroghe per i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri*

Sono esclusi dal divieto:

1. Veicoli derogati 365 giorni anno (previa registrazione)

- A. veicoli per il trasporto di materiale indivisibile;
- B. veicoli per il trasporto di generi alimentari deperibili;
- C. veicoli diretti ad aziende e destinatari del trasporto con sede operativa all'interno di Milano, se di proprietà o in uso di aziende;
- D. veicoli operativi di enti, società, aziende esercenti pubblico servizio in materia di gas, energia elettrica e termica, acqua, illuminazione, trasporti, telecomunicazioni, igiene ambientale raccolta rifiuti;
- E. veicoli adibiti a soccorso stradale;
- F. veicoli adibiti al trasporto valori o servizi postale.

2. Veicoli derogati per specifici casi (per una durata massima di 6 mesi e previa registrazione)

- A. veicoli diretti ad aziende e destinatari del trasporto con sede operativa all'interno di Milano, se non di proprietà:
 - veicoli appartenenti a fornitori usuali (durata contrattuale);
 - veicoli fornitori occasionali (giornaliera);
 - veicoli funzionali a lavori (durata lavori ecc.);
 - veicoli diretti all'interno di cesate o aree delimitate di cantieri edili siti all'interno di Milano (giornaliera);

Le suddette deroghe sono finalizzate a garantire in ogni caso sia gli approvvigionamenti da/verso il sistema delle attività insediate, sia tutti i servizi di pubblica utilità, attraverso un sistema di deroghe che individua tutte le funzioni essenziali per il funzionamento della città.

4.3.4 Le regole di accesso per i veicoli di trasporto merci pericolose

Le regole di accesso per i veicoli di trasporto merci pericolose prevedono:

- Divieto di accesso e circolazione dinamica all'interno della ZTL dalle ore 00.00 alle ore 24.00, dal lunedì alla domenica, per i veicoli, categoria N ed O, che trasportano merci pericolose ad eccezione dei veicoli registrati secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi.

In particolare, potranno accedere e circolare i veicoli che effettueranno apposita registrazione presso la piattaforma web del Comune di Milano, per lo scopo realizzata, che sarà consentita solo previo accertamento di determinati requisiti di garanzia.

Il sistema verificherà mediante collegamento informatico con la Motorizzazione il dettaglio del Certificato ADR dell'autoveicolo e la lista delle merci pericolose trasportabili.

Il monitoraggio è funzionale ad un migliore organizzazione degli accessi e dei percorsi di tali veicoli.

4.4 Misure mirate rivolte a specifiche categorie di utenza

È intenzione dell'amministrazione, alla stregua di quanto fatto in occasione di altri provvedimenti viabilistici come "Area C", di prevedere misure finalizzate:

- alla conoscenza delle nuove regole;
- misure di accompagnamento verso il divieto;
- al riconoscimento di un interesse meritevole di un trattamento differenziato.

Tutte le misure dovranno comunque tener conto e rispettare i divieti di circolazione previsti da Regione Lombardia nell'ambito delle proprie competenze.

4.4.1 Le misure di accompagnamento al provvedimento

Per rafforzare il processo di conoscenza del provvedimento e di accompagnamento verso il divieto di accesso e circolazione dinamica, è riconosciuta ad ogni veicolo una deroga d'ufficio di 50 giorni di circolazione dinamica, anche non consecutivi.

Tale deroga è riconosciuta solo al primo anno di entrata in vigore del divieto a cui è soggetto il veicolo derogato, ferme restando le disposizioni previste in materia dalla normativa regionale.

Considerato che ogni divieto entra in vigore il 1° ottobre di ogni anno, la concessione dei 50 giorni di circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre dell'anno successivo.

Al termine dei 50 accessi e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica, fatta salva la possibilità di ottenere la deroga di cui ai punti successivi, ma in tal caso solo previa registrazione.

Faranno eccezione i veicoli soggetti al divieto di accesso al momento di entrata in vigore della disciplina Low Emission Zone, per i quali la concessione dei 50 giorni è riferita al periodo di 12 mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del divieto.

Anche in tal caso, al termine dei 50 accessi e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica, fatta salva la possibilità di ottenere, per il periodo successivo, la deroga di cui ai punti successivi, ma in tal caso solo previa registrazione.

4.4.2 Riconoscimento a talune categorie di un numero predefinito di giorni di circolazione per usufruire di servizi

I residenti della città di Milano rappresentano un gruppo di cittadini facilmente individuabile che si trova nel contempo a beneficiare maggiormente del provvedimento e nel caso di possesso di un autoveicolo soggetto al divieto di accesso a sottostare maggiormente alla nuova regolamentazione, sebbene, come premesso, per la gran parte del parco auto trattasi di divieti già previsti, da tempo, dalla Regione Lombardia.

Ciò posto, si ritiene opportuno riconoscere a favore di chi è proprietario di un autoveicolo soggetto al divieto di accesso un numero predefinito di giorni di possibile circolazione. Tale riconoscimento è funzionale ad usufruire di taluni servizi all'interno del centro abitato di Milano, motivo per cui tali accessi saranno maggiori per coloro che risultano residenti in Milano rispetto a chi non lo è, visto che per i primi lo *status* di residente comporta maggiori "domanda" di servizi presenti sul territorio.

Ciò comporta che, a partire dal 1° ottobre dell'anno successivo all'entrata in vigore del divieto, e dopo aver usufruito della misura di accompagnamento di cui al precedente paragrafo:

- I residenti all'interno della Città di Milano possono usufruire, indipendentemente dalla classe di alimentazione e quindi in deroga al divieto di accesso - ferme restando le disposizioni previste in materia dalla normativa regionale - di 25 giorni di circolazione dinamica all'anno, anche non consecutivi, per una sola autovettura, trasporto persone, di proprietà o in uso a titolo esclusivo, previa registrazione secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi.

Sono considerati equiparati ai residenti:

- i soggetti che hanno dimora abituale in un'unità immobiliare a uso esclusivamente abitativo sita all'interno di Milano e che siano o proprietari dell'unità immobiliare o titolari di contratto per uso abitativo regolarmente registrato con utenze domestiche a loro intestate (purché non residenti nel Comune di Milano);
- i soggetti appartenenti alle Forze Armate e di Polizia che sono domiciliati presso le caserme site all'interno di Milano.

Si propone che la stessa misura sia riconosciuta anche alle imprese con sede operativa in Milano, cui concedere 25 giorni di accesso e circolazione dinamica per i veicoli trasporto cose, di proprietà o in uso a titolo esclusivo, previa registrazione secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi.

La concessione di n. 25 giorni di circolazione dinamica a favore dei residenti è riferita al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre.

Al termine dei 25 accessi e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nei dodici mesi consecutivi di riferimento.

Fanno eccezione i veicoli il cui divieto di accesso e circolazione dinamica entra in vigore con l'avvio del presente provvedimento.

Per questi infatti, la concessione dei suddetti 50 giorni di circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del divieto.

Ne consegue che, per questi, la concessione dei 25 giorni di circolazione sarà riconosciuta alla scadenza del suddetto termine e sino alla data del 30 settembre successivo.

Anche in tal caso, al termine dei 25 accessi e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nei dodici mesi consecutivi di riferimento.

- I non residenti della Città di Milano, invece, possono usufruire, indipendentemente dalla classe di alimentazione e quindi in deroga al divieto di accesso - ma ferme restando le disposizioni previste in materia dalla normativa regionale - di 5 giorni di circolazione dinamica all'anno, anche non consecutivi, per una sola autovettura, trasporto persone, di proprietà o in uso a titolo esclusivo, previa registrazione secondo le modalità indicate nei successivi provvedimenti attuativi. Si propone che la stessa misura sia riconosciuta anche alle imprese con sede operativa fuori Milano, cui concedere 5 giorni di accesso e circolazione dinamica per i veicoli trasporto cose, di proprietà o in uso a titolo esclusivo, previa registrazione secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi.

La concessione di n. 5 giorni di circolazione dinamica a favore dei non residenti è riferita al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre.

Al termine dei 5 giorni di circolazione dinamica e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nei dodici mesi consecutivi di riferimento.

Fanno eccezione i veicoli il cui divieto di accesso e circolazione dinamica entra in vigore con l'avvio del presente provvedimento.

Per questi infatti, come riportato al paragrafo precedente, la concessione dei 50 giorni di circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del divieto.

Ne consegue che, per questi, la concessione dei 5 giorni di circolazione sarà riconosciuta alla scadenza del suddetto termine e sino alla data del 30 settembre successivo.

Anche in tal caso, al termine dei 5 accessi e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nei dodici mesi consecutivi di riferimento.

Le suddette agevolazioni sono da intendersi associate al codice fiscale/partita iva e non ad un singolo veicolo.

Il riconoscimento di tale numero di giornate di circolazione libera differenziato a seconda della tipologia di utenza e incrementato nel solo primo anno di applicazione dei divieti, non inficia l'efficacia ambientale del provvedimento in considerazione da un lato dell'esiguità del numero di giorni di circolazione, dall'altro della valutazione della convenienza soggettiva alla sostituzione del veicolo. La previsione di stabilire un numero di accessi contingentato, infatti, rappresenta una mediazione tra la riduzione della quantità soggettiva di chilometri percorsi con un veicolo più inquinante e la possibilità di percorrere un numero di chilometri maggiore con veicoli meno inquinanti, responsabili però di altre forme di inquinamento per percorrenze maggiori.

In tale senso i suddetti contingentamenti costituiscono parte integrante delle regole di accesso, alla stessa stregua dei divieti.

Si propone tale tipologia di misura anche per i veicoli d'interesse storico.

A seguito di incontro con i vari portatori d'interesse è emersa, infatti, l'opportunità, a fronte della tipologia della disciplina proposta, di prevedere una misura derogatoria per le autovetture e motoveicoli storici. In particolare, tale esigenza è legata alla tipologia di alimentazione che, ovviamente, caratterizzano tali auto che le inquadra all'interno delle categorie soggette al divieto. Al tempo stesso tali auto che, per caratteristiche non sono funzionali alla circolazione stradale quotidiana, necessitano di manutenzione ordinaria e straordinaria più complessa rispetto ai tradizionali veicoli.

Considerato che l'obiettivo dell'amministrazione rimane quello di concedere, in casi simili, un numero predefinito di accessi per usufruire dei servizi richiesti, ritenendo tale soluzione la più idonea per il temperamento degli interessi in questione, si propone di riconoscere ai soli veicoli di interesse storico, con almeno 30 anni da immatricolazione e riconosciuti nei registri ufficiali, n. 25 giorni/anno di circolazione, previa registrazione e preventiva richiesta.

A tal proposito di tenga conto che tale categoria rientra tra quelle escluse dalle limitazioni alla circolazione. In particolare l'allegato 1 della DGR n. X/7095 del 18.09.2017 prevede l'esclusione per i veicoli di interesse storico o collezionistico ai sensi dell'art. 60, c. 4, del d.lgs. 285/1992 e i veicoli con più di vent'anni e dotati dei requisiti tecnici previsti dall'art. 215 del Regolamento in possesso di un documento di riconoscimento redatto secondo le norme del Codice tecnico internazionale della F.I.V.A., rilasciato da associazioni di collezionisti di veicoli storici iscritte alla F.I.V.A. o da associazioni in possesso di equipollente riconoscimento regionale.

Per quanto concerne la misura prevista all'interno del provvedimento in questione si è concordato con gli stakeholders di individuare una misura più restrittiva rispetto a quanto concesso dalla deroga regionale, individuando come beneficiari della misura solo i veicoli con più di trent'anni dotati di Certificato di Rilevanza Storica (C.R.S.) rilasciato dagli enti preposti.

Si propone quindi la seguente misura:

- Ad ogni veicolo d'interesse storico con più di trent'anni e dotato di Certificato di Rilevanza Storica (C.R.S.) rilasciato dagli enti preposti, sono riconosciuti 25 giorni di accesso e circolazione dinamica all'anno, anche non consecutivi previa registrazione secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi.
La concessione di n. 25 giorni di circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre.
Al termine dei 25 accessi e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nei dodici mesi consecutivi di riferimento.

Fanno eccezione i veicoli il cui divieto di accesso e circolazione dinamica entra in vigore con l'avvio del presente provvedimento.

Per questi infatti, come riportato al paragrafo precedente, la concessione dei 50 giorni di circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del divieto.

Ne consegue che, per questi, la concessione dei 25 giorni di circolazione sarà riconosciuta alla scadenza del suddetto termine e sino alla data del 30 settembre successivo.

Anche in tal caso, al termine dei 5 accessi e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nei dodici mesi consecutivi di riferimento.

4.4.3 Particolari categorie

Come in ogni provvedimento viabilistico che impone divieto alla circolazione, l'Amministrazione individua talune categorie meritevoli di un trattamento differenziato che si concretizza alla deroga al divieto stesso. Tale deroga, a seconda, delle peculiarità del beneficiario, sia

soggettive che per l'attività svolta dallo stesso, sono caratterizzate da termini e modalità di riconoscimento differenti.

In particolari si propone di derogare **365 giorni anno** -previa comunicazione della targa, e fermo restando i divieti regionali, per i veicoli:

- velocipedi;
- veicoli che espongono il contrassegno invalidi il cui titolare sia a bordo del veicolo;
- veicoli per trasporti specifici muniti permanentemente di speciali attrezzature per il trasporto dei disabili motori, così classificati dall'art. 203, lett. H, co. 1 del D.p.r. 16.11.1992, n. 495;
- autoambulanze;
- veicoli appartenenti o in uso esclusivo alle Forze Armate, alle Forze di Polizia, alla Polizia Locale, alle Associazioni che esercitano attività riconosciuta di primo soccorso o trasporto socio-sanitario programmato o di emergenza, agli Ospedali, alle ASL, ai Vigili del Fuoco, alle Organizzazioni riconosciute operanti in materia di protezione civile;
- veicoli appartenenti o in uso esclusivo a enti riconosciuti dall'Amministrazione Comunale di Milano o da altre istituzioni preposte, che agiscono nel settore dell'assistenza socio sanitaria per l'espletamento delle prestazioni gratuite di pronto soccorso e di assistenza pubblica la cui sede di servizio è all'interno del Comune di Milano;
- veicoli in uso agli operatori sociali riconosciuti dall'Amministrazione Comunale di Milano che agiscono nel settore della salvaguardia degli animali sul territorio della Città di Milano indicati dalla competente Area del Comune di Milano;
- veicoli di proprietà o in uso esclusivo agli operatori sociali convenzionati con ospedali e ASL siti all'interno del Comune di Milano.

Sono altresì derogati i veicoli utilizzati per specifici casi -previa registrazione e richiesta entro le ore 24 del giorno successivo- secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi:

- i veicoli utilizzati per il trasporto di persone affette da gravi patologie e malattie rare che richiedono terapie salvavita, certificate dalla struttura sanitaria che eroga la prestazione all'interno del Comune di Milano. Tale deroga è riconosciuta ai soggetti che devono recarsi presso le citate strutture sanitarie site in Milano. È riconosciuta altresì ai residenti in Milano che

- usufruiscono delle medesime cure in strutture sanitarie collocate all'esterno del Comune di Milano;
- i veicoli utilizzati per il trasporto di persone dirette alle strutture di pronto soccorso che ne certificano l'avvenuta prestazione. Tale deroga è riconosciuta ai soggetti che devono recarsi presso le citate strutture sanitarie site in Milano. È riconosciuta altresì ai residenti in Milano che usufruiscono delle medesime cure in strutture sanitarie collocate all'esterno Comune di Milano.

In aggiunta, si ritiene opportuno concedere una deroga temporale a talune categorie di soggetti individuate non solo sulla base di caratteristiche tecniche dei veicoli, ma tenendo conto, prevalentemente, di criteri soggettivi e della natura dell'attività svolta.

In particolare, si ritiene di concedere una deroga ai lavoratori che effettuano il tragitto casa/lavoro e lavoro/casa nella fascia oraria in cui vi è una ridotta offerta di trasporto pubblico, ovvero che operino in turni orari articolati, con ingresso al posto di lavoro in orario antecedente le ore 7.00 antimeridiane o uscita in orari successivi alle ore 21.00.

Rientrano in questa categoria i veicoli, di lavoratori turnisti, che saranno meglio definiti con successivi provvedimenti attuativi, alimentati a gasolio Euro 4 e 5, ed equiparati ai fini delle emissioni del particolato allo scarico.

Per questi è posticipato di un anno rispetto alle regole di accesso e di circolazione dinamica.

Per beneficiare di tale misura è necessaria la previa registrazione e preventiva richiesta.

Tale misura è riconosciuta altresì per i veicoli, alimentati a gasolio Euro 4 e 5 ed equiparati ai fini delle emissioni del particolato allo scarico, destinati al trasporto persone di autoscuole, agenti di commercio e artigiani.

Per tali categorie, infatti, il veicolo rappresenta mezzo attraverso cui espletare la propria attività, motivo per il quale si reputa congruo riconoscere un tempo differenziato per l'entrata in vigore del relativo divieto di accesso ambientale.

Lo stesso dicasi per i veicoli di proprietà o in uso esclusivo di volontari in servizio presso enti riconosciuti dall'Amministrazione Comunale di Milano o da altre istituzioni preposte, che agiscono nel settore dell'assistenza socio sanitaria per l'espletamento delle prestazioni gratuite di pronto soccorso e di assistenza pubblica la cui sede di servizio è all'interno del Comune di Milano e che terminano il turno tra le ore 23.00 e le ore 6.00.

Per questi, fermo restando quanto previsto dalla normativa regionale, il divieto di accesso è posposto di un anno.

Per beneficiare di tale misura è necessaria la previa registrazione e preventiva richiesta.

5. I RISULTATI ATTESI

5.1 Le emissioni atmosferiche da traffico stradale

La valutazione degli effetti della ZTL in termini di riduzione delle emissioni atmosferiche di PM10 allo scarico e di ossidi di azoto da traffico stradale è stata eseguita utilizzando, per le oltre 200 tipologie veicolari considerate, i fattori di emissione ricavati dal modello COPERT 5.0. Il modello COPERT è l'implementazione informatica della metodologia ufficiale europea della stima delle emissioni atmosferiche descritta nella EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook.

Ove necessario, il dataset dei fattori di emissione ricavati dal modello COPERT è stato opportunamente completato, sulla base di referenziate ed autorevoli informazioni tecnico-scientifiche, in quanto non tutte le categorie veicolari considerate nell'ambito del presente studio sono considerate dalla metodologia europea.

I principali dati relativi alla mobilità stradale e necessari per la stima delle emissioni atmosferiche sono le percorrenze complessive, suddivise per tipologia veicolare, e le velocità medie di percorrenza. Entrambe le informazioni sono state ricavate dalle analisi modellistiche di traffico eseguite nell'ambito del processo di redazione del PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano. A questi dati sono state aggiunte le informazioni relative alle percorrenze delle flotte pubbliche, quali i servizi di Trasporto Pubblico Locale.

La ripartizione, per classe veicolare dettagliata (alimentazione, classe Euro, dotazione di dispositivo antiparticolato ecc.), delle percorrenze dei veicoli circolanti nella città di Milano è stata ricavata da due fonti principali di dati:

- una sintesi dei dati forniti dai sistemi elettronici di controllo del traffico presenti a Milano, opportunamente ricalibrati in modo da riprodurre nella maniera più realistica possibile la composizione dei veicoli circolanti sulla rete stradale di Milano in modo da tener conto, per esempio, del fatto che i veicoli più vecchi di solito sono utilizzati di meno rispetto ai veicoli di più recente immatricolazione;

- la serie storica, dal 2000 in avanti, dei dati relativi alla consistenza veicolare nella Città Metropolitana di Milano, pubblicamente messa a disposizione da ACI - Automobile Club d'Italia. Questo dato serve per proiettare nel futuro la ripartizione veicolare, partendo dal trend della serie storica della consistenza veicolare negli ultimi 18 anni.

Per quanto riguarda infine il provvedimento oggetto della presente relazione, la valutazione si basa sulle seguenti principali ipotesi di lavoro:

- il provvedimento, che regola il traffico stradale di Milano da lunedì al venerdì (giorni non festivi), dalle 7:30 alle 19:30, riesce ad intervenire sul 65% delle emissioni atmosferiche annue prodotte dal traffico nell'area soggetta al provvedimento medesimo (dato dedotto dai conteggi sperimentali di traffico a Milano);
- il sistema di deroghe e autorizzazioni previste per il provvedimento fa sì che il 20% circa degli spostamenti non siano significativamente influenzati dalle regole del provvedimento medesimo; in questa quota sono inclusi anche gli spostamenti occasionali (dato ricavato dalle indagini Origine - Destinazione nell'area di Milano).

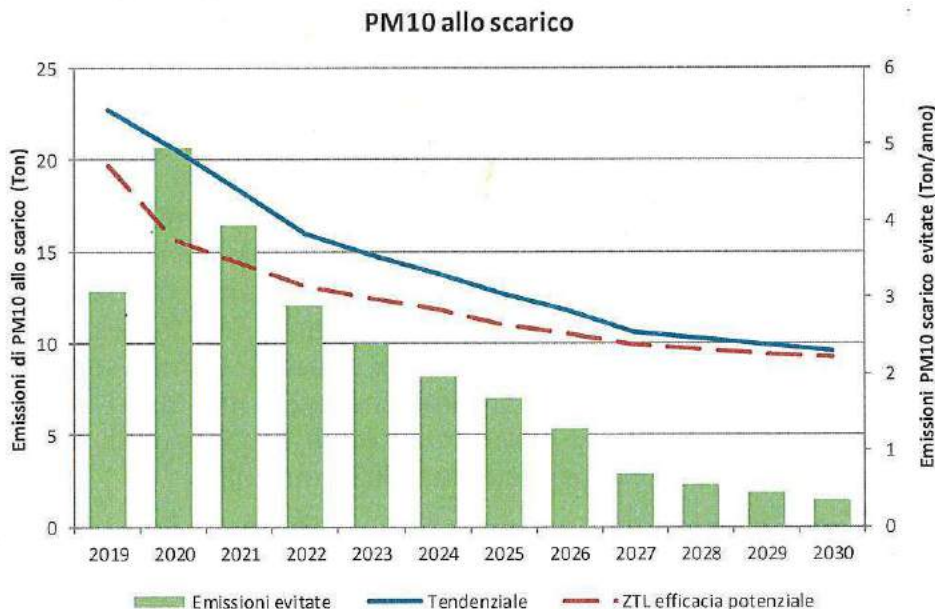
I risultati ottenuti, e di seguito illustrati, sono riferiti all'intera rete urbana della città di Milano ('Area C' inclusa), quindi con esclusione del sistema tangenziale ed autostradale.

A seguito dell'adozione del provvedimento ci si attende che le misure di limitazione degli accessi, oltre all'effetto diretto di riduzione delle emissioni locali, possano incentivare il rinnovo del parco veicolare circolante a vantaggio di veicoli dotati di elevati standard ambientali, ma a titolo cautelativo di ciò non si è tenuto conto nelle presenti stime.

Nella seguente figura è mostrato l'andamento delle emissioni di PM10 allo scarico rilasciato dal traffico stradale circolante sulla rete urbana di Milano (in tonnellate all'anno), sia come andamento tendenziale (linea nera) sia come proiezione degli effetti della ZTL (linea rossa tratteggiata). Inoltre, con le barre verdi sono rappresentate le emissioni di PM10 allo scarico evitate dal provvedimento.

Si può qui vedere come la ZTL induca fin dall'inizio una significativa riduzione delle emissioni di PM10 allo scarico, giungendo al massimo della sua efficacia tra il 2020 e il 2021. Complessivamente sull'intero periodo 2019-2030 si stima che la ZTL riesca ad evitare circa 25 tonnellate di PM10 allo scarico, di cui oltre la metà (15 tonnellate) nei primi quattro anni di provvedimento.

Figura 5.1. Emissioni di PM10 allo scarico sulla rete urbana di Milano: andamento tendenziale (nero) e indotto dall'attuazione della ZTL (rosso), emissioni annue evitate (barre verdi)



Più complicata l'analisi degli effetti del provvedimento in relazione alla riduzione degli ossidi di azoto. Infatti, se per il PM10 allo scarico esiste una forte differenza tra le emissioni dei veicoli ad alta emissione di particolato e quelle dei veicoli di più recente tecnologia (che peraltro, a parte gli elettrici che sono a "zero emissioni", sono tutti molto simili tra loro in termini di emissioni di particolato allo scarico), per le emissioni di ossidi di azoto la situazione non è così netta e l'alternativa scelta dagli utenti per gli spostamenti compiuti con veicoli soggetti a limitazione assume un peso più importante.

Nella presente analisi sono state assunte due ipotesi di lavoro "estreme": un'ipotesi conservativa, in base alla quale tutti gli spostamenti compiuti con veicoli assoggettati alle regole del provvedimento sono compiuti con altri veicoli ammessi alla circolazione nella ZTL, e un'ipotesi di "efficacia potenziale massima", per la quale i soli spostamenti compiuti con veicoli per trasporto persone (autovetture e motocicli) assoggettati alle regole del provvedimento sono compiuti con veicoli a "emissioni zero allo scarico" oppure trasferiti sul sistema di Trasporto Pubblico Locale.

Nella seguente figura è mostrato l'andamento delle emissioni di ossidi di azoto rilasciati dal traffico stradale circolante sulla rete urbana di Milano (in tonnellate all'anno), sia come andamento tendenziale (linea nera) sia come proiezione degli effetti della ZTL (linea rossa tratteggiata); la linea, in questo caso, rappresenta un andamento intermedio tra quelli relativi ai due scenari sopra descritti ed è relativo al caso in cui gli spostamenti con veicoli trasporto cose

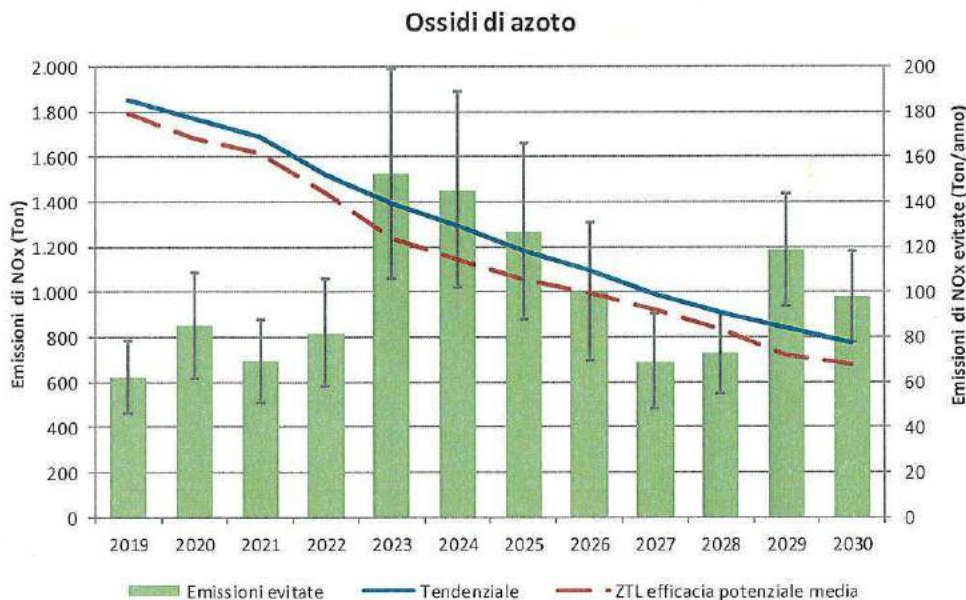
sono effettuati con veicoli ammessi dalle regole di circolazione all'interno della ZTL e gli spostamenti con veicoli trasporto persone sono per una parte trasferiti sul Trasporto Pubblico e per l'altra parte effettuati con veicoli privati ammessi dalle regole di circolazione nella ZTL. Con le barre verdi sono rappresentate le emissioni di ossidi di azoto evitate dal provvedimento; la barra di incertezza evidenzia la variabilità dei risultati ottenibili a seconda che si assuma l'ipotesi "conservativa" o di "massima efficacia".

Si può qui vedere come la ZTL, nel caso degli ossidi di azoto, giunga al massimo della sua efficacia a partire dal 2023, ovvero da quando le politiche di regolamentazione, dopo essere intervenute sui maggiori emettitori di particolato allo scarico, si focalizzano più specificamente sulle emissioni di ossidi di azoto. Complessivamente sull'intero periodo 2019-2030 si stima che la ZTL riesca ad evitare da 900 a 1'500 tonnellate di ossidi di azoto (a seconda dello scenario considerato), di cui circa la metà tra il 2022 e il 2026.

Il provvedimento di ZTL, evitando emissioni prodotte alla fonte dal settore dei trasporti, contribuirà al raggiungimento degli impegni nazionali di riduzione delle emissioni negli scenari 2020 e 2030 previsti dalla Direttiva 2016/2284/UE del 14 dicembre 2016, cosiddetta NEC Directive (*National Emission Ceilings Directive*) in fase di recepimento in Italia.

Tra gli inquinanti cui si riferisce tale direttiva, il provvedimento di ZTL porta benefici in termini di emissioni di Ossidi di azoto (NO_x) e di $\text{PM}_{2.5}$; in particolare - come indicato dalla legislazione - dà priorità alla riduzione del particolato carbonioso (*Black Carbon*) per la tipologia di veicoli in esso regolamentati. A tal scopo si consideri che le riduzioni di emissioni di PM_{10} allo scarico sono costituite pressoché totalmente da particelle fini ($\text{PM}_{2.5}$).

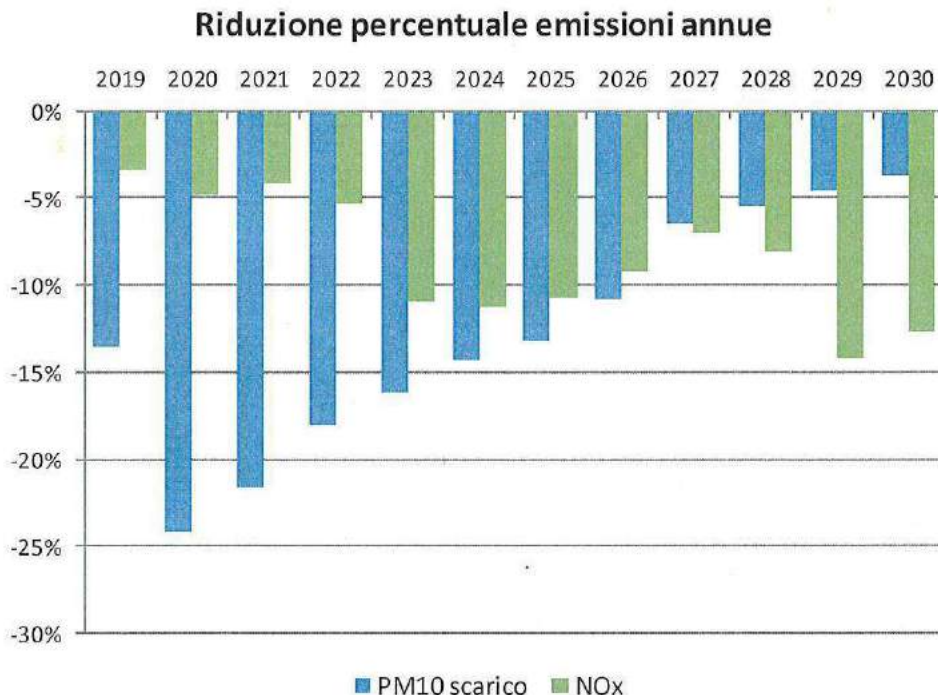
Figura 5.2. Emissioni di ossidi di azoto da traffico sulla rete urbana di Milano: andamento tendenziale (nero) e indotto dall'attuazione della ZTL (rosso), emissioni annue evitate (barre verdi)



La seguente figura rappresenta l'efficacia del provvedimento in termini riduzione percentuale delle emissioni atmosferiche da traffico stradale rispetto all'andamento tendenziale previsto.

È possibile qui notare che, mentre per il particolato allo scarico la massima efficacia di riduzione delle emissioni (fino al 25%) è conseguita nei primi anni di applicazione del provvedimento, quando si interviene sui principali emettitori di PM10, per quanto riguarda gli ossidi di azoto l'efficacia di riduzione assume un andamento meno marcato e più duraturo nel tempo.

Figura 5.3. Andamento annuo della riduzione percentuale delle emissioni di PM10 allo scarico e di ossidi di azoto da traffico sulla rete urbana di Milano a seguito dell'attuazione della ZTL



5.2 La compatibilità con gli obiettivi del PGTU

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Milano rappresenta lo strumento di riferimento per la programmazione di breve-medio periodo degli interventi di regolazione del traffico privato. Il suo Aggiornamento è stato adottato in via definitiva da parte del Consiglio Comunale con Deliberazione n.14 del 27 marzo 2013, e sottoposto a procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

La finalità del Piano Generale del Traffico Urbano non è limitata solo al miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, ma anche alla riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, al contenimento del consumo energetico, al rispetto dei valori ambientali.

Infatti, per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, le valutazioni ambientali eseguite nell'ambito dell'Aggiornamento del PGTU avevano stimato che l'attuazione dell'insieme dei provvedimenti previsti dal Piano avrebbero consentito un beneficio, in termini di riduzione delle emissioni da traffico stradale, pari al 35% per il PM10 allo scarico e all'11% per gli ossidi di azoto.

Tuttavia, il monitoraggio ex-post degli effetti ambientali degli interventi previsti nell'Aggiornamento del PGTU ha evidenziato come la riduzione al 2015 delle emissioni atmosferiche dovute al traffico circolante nella città di Milano si sia assestata al di sotto di qualche punto percentuale rispetto a quanto preventivato, soprattutto per il PM10 allo scarico (intorno a -32%), in misura più contenuta anche per gli ossidi di azoto (intorno a -10%).

Ciò è principalmente legato alla profonda crisi del settore automobilistico tra il 2012 e il 2014, con una forte diminuzione del numero di immatricolazioni di veicoli nuovi ed un conseguente rallentamento del ricambio del parco veicolare circolante, ed ad un parziale mancato completamento dell'attuazione degli interventi previsti dal PGTU (che ha contribuito in misura minoritaria).

Pertanto, gli obiettivi del PGTU in relazione ai principali indicatori ambientali per la qualità dell'aria preso a riferimento per le politiche comunali e sovracomunali in tema di limitazione della circolazione stradale non sono stati completamente raggiunti, anche se tale mancato raggiungimento è da imputarsi prevalentemente a motivazioni che esulano dalle competenze locali.

La presente proposta di ZTL 'Low Emission Zone' sarà in grado di riallineare il trend delle emissioni da traffico agli obiettivi ambientali del PGTU.

Pertanto il provvedimento qui proposto, oltre ad essere coerente con la strategia dell'Aggiornamento del PGTU, rappresenta una misura opportuna per il raggiungimento degli obiettivi ivi fissati in termini di riduzione delle emissioni degli inquinanti atmosferici da traffico. Gli effetti del provvedimento su tali obiettivi sanno verificati nell'ambito del procedimento di monitoraggio previsto dalla procedura di VAS relativa all'Aggiornamento del PGTU, nonché nell'ambito del procedimento di monitoraggio previsto dalla procedura di VAS relativa al PUMS adottato e in fase di approvazione.

6. ESAME DEI PARERI RESI DAI MUNICIPI AI SENSI DEL REGOLAMENTO DEI MUNICIPI

La disciplina viabilistica proposta, avendo carattere generale, è stata presentata, preliminarmente, ai sensi del Regolamento dei Municipi, alla conferenza dei Municipi tenutasi in data 20.12.2016, e successivamente, in ottemperanza a quanto determinato al termine delle stessa, è stata trasmessa ai nove Municipi.

Sono, pertanto, pervenuti i pareri rilasciati dai rispettivi Municipi, a seguito della richiesta di parere formulata dall'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità, che sono stati qui di seguito esaminati.

Si specifica che le modifiche apportate rispetto alla proposta presentata e discussa in Conferenza e presso i Municipi, sono dovute alla sopraggiunta citata deliberazione di Giunta Regionale n° X/7095 del 18.09.2017, alle misure assunte nell'Accordo del Bacino Padano siglato in data 09.06.2017, oltre che ad esigenze valutate in fase di definizione del provvedimento, comprese quelle espresse dagli stessi Municipi.

In sintesi, le modifiche sono riconducibili alle seguenti motivazioni:

- il confine è stato modificato per le ragioni indicate nel presente documento, oltre che in accoglimento di talune osservazioni dei Municipi laddove è stato tecnicamente possibile.
- È stata presa in considerazione la necessità di semplificazione, per una più efficace comunicazione agli utenti, prescrizione prevista anche dal Codice della Strada in merito all'indicazione in segnaletica del periodo di vigenza della ZTL. In relazione a ciò è stata prevista un'unica fascia oraria di validità dalle 07.30 alle 19.30, nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, per tutte le regole ambientali e viabilistiche. Al tempo stesso il periodo di vigenza è stato omogeneizzato estendendolo a tutto l'anno eliminando regole che avessero periodi di vigenza limitati a specifici periodi.
- La suddetta semplificazione si integra con alcuni correttivi apportati al divieto di accesso in modo da graduare le misure restrittive secondo criteri di ragionevolezza e progressività senza per questo disattendere lo scopo primario che il provvedimento si prefigge.
- Oltre ad una semplificazione della disciplina, sono state inserite, tra i progressivi divieti, classi ambientali

precedentemente non previste in modo da dare, comunque nell'ottica dei criteri di ragionevolezza e progressività sopra citati, a tutti gli utenti gli obiettivi di rinnovo del parco circolante. L'attuale proposta, quindi, ha previsto il divieto di accesso anche per la classe Euro 5/V ed Euro 6/VI, oltre che Euro 4 per motoveicoli e ciclomotori con l'introduzione, ovviamente, di ulteriori annualità tra i termini di decorrenza.

6.1 Riepilogo pareri

MUNICIPIO	PG	ESITO PARERE
Municipio 1	30076/2017	Positivo
Municipio 2	39222/2017	Negativo
Municipio 3	58960/2017	Positivo
Municipio 4	68907/2017	Negativo
Municipio 5	48352/2017	Negativo
Municipio 6	55523/2017	Positivo
Municipio 7	51234/2017	Negativo
Municipio 8	81047/2017	Positivo
Municipio 9	51753/2017	Negativo

6.2 Esame pareri

6.2.1 Municipio 1

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 1	1	Necessaria la gradualità con la quale il provvedimento verrà applicato purché le tempistiche previste vengano rispettate;	Le tempistiche sono correlate anche a termini di legge previsti per espletamento di gare pubbliche per lavori e forniture (varchi di accesso elettronici, software di gestione e segnaletica).
Municipio 1	2	Determinante la parallela attivazione di misure a supporto e integrazione della disciplina LEZ, come, ad esempio, la definizione di una nuova logistica per la distribuzione delle merci in città o l'individuazione di incentivi volti a stimolare la scelta di mezzi di mobilità sostenibili (si veda, ad esempio, l'auspicabile passaggio da ciclomotori a due tempi a quelli elettrici);	Il PUMS ha definito le strategie relative alla logistica per la distribuzione delle merci in città, individuando le linee di azione per la razionalizzazione del trasporto merci, al fine di ridurre sia gli impatti diretti sul sistema della mobilità, sia le externalità negative gravanti sulla popolazione, prime fra tutte le emissioni da traffico. A titolo di esempio si citano il sistema di controllo e gestione delle aree di carico e scarico delle merci, il Progetto, controllo e tracciatura delle merci pericolose, il progetto pilota FR-EVUE finalizzato alla sperimentazione dell'utilizzo dei veicoli elettrici per la consegna dei farmaci.
Municipio 1	3	Fondamentale che il provvedimento in oggetto sia completato da una serie di interventi tesi all'incremento del trasporto su ferro, allo sviluppo del sistema di trasporto pubblico, all'incentivazione all'utilizzo di sistemi di trasporto ecologici;	Le politiche adottate dall'Amministrazione Comunale prevedono l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico locale attraverso la realizzazione di nuove metropolitane, il potenziamento del servizio tranviario esistente (progetto linee T), l'attivazione di nuovi servizi automobilistici (soprattutto nei quartieri periferici). Oltre a quanto già attivato nell'ultimo anno (ad esempio, nuova linea 35, prolungamento a Lambrate della linea 45, prolungamento a De Angeli della 63, l'attivazione della linea notturna N25/N26ecc), verranno inoltre potenziate alcune linee tranviarie quali il 15 e 24 e numerose linee automobilistiche (39, 46, 71, 78, ecc.). L'Amministrazione Comunale favorisce altresì l'incentivazione dell'utilizzo di sistemi ecologici, ad esempio attraverso l'implementazione di servizi di bike sharing dockless e l'installazione di nuove colonnine di ricarica per veicoli elettrici.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 1	4	Che il processo debba essere accompagnato da un'accurata, continua e approfondita comunicazione ai cittadini durante tutto l'arco del suo svolgimento;	L'attuazione sarà accompagnata da un adeguato programma informativo per la cittadinanza. Inoltre, la posa della segnaletica di indicazione e di prescrizione -prevista dal codice della strada- sarà accompagnata dalla installazione di cartellonistica informativa simile a quella presente su strada e riferita ad AreaC
Municipio 1	5	Che l'introduzione di questo provvedimento debba essere seguita al massimo entro un anno e mezzo dalla messa in funzione a pieno regime dei parcheggi di interscambio presso le fermate della metropolitana ai confini della città.	Il PUMS ha definito le strategie relative ai parcheggi di interscambio, assegnando una funzione a complemento dell'organizzazione della mobilità urbana e un ruolo, altrettanto importante, di supporto e accompagnamento delle politiche di progressiva limitazione dell'accessibilità automobilistica della città. In particolare, nello scenario di piano del PUMS, in funzione dei progetti di prolungamento delle linee di forza è specificamente prevista la realizzazione dei seguenti parcheggi di interscambio: - Parcheggio di Interscambio M5: la localizzazione di tale parcheggio è da valutare in funzione del tracciato del prolungamento della linea M5. - Monza-Bettola – prolungamento della M1 (ipotizzati 1500); - San Donato Est - prolungamento M3 (ipotizzati 500 posti); - Corsico—Buccinasco – prolungamento M4 (ipotizzati 1000 posti); - Stazione di Lambrate – M2, area di Piazza Monte Titano con circa 300 posti. Il PUMS stesso evidenzia, accanto ai programmi di realizzazione di nuove strutture, la necessità del pieno ripristino funzionale dei parcheggi di interscambio esistenti e parzialmente inutilizzabili. Circa la dotazione attuale dei parcheggi di interscambio esistenti, l'offerta di sosta in struttura a servizio dell'area urbana di Milano è pari a 16.960 posti auto (dato aggiornato a maggio 2016). Il dato comprende tutti i parcheggi di interscambio (anche se non gestiti da ATM) e quelli fuori confine funzionali allo scambio modale con le linee di trasporto pubblico anche extraurbane. Per quanto riguarda l'implementazione di nuovi parcheggi di interscambio, sono in fase di attuazione/ampliamento le seguenti strutture: - Bisceglie: ampliamento di 462 posti in aggiunta ai 1430 esistenti. - Abbiategrasso: 150 posti auto (più 15 moto e velostazione). - Affori: 392 posti auto (più 36 moto) in corrispondenza della stazione FNM e M3.

6.2.2 Municipio 2

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 2	1	il valore di emissioni del PM10 è in costante discesa dal 2002 ad oggi, oltre che per l'investimento fatto nel tempo nelle infrastrutture dei trasporti pubblici (linee metropolitane e linee di superficie) o nella predisposizione di aree di parcheggio limitrofe ai confini della città, anche come risultato del fisiologico progredire tecnologico dei mezzi di trasporto (privati e pubblici) che danno origine ad emissioni inquinanti più contenute; l'inquinamento su strada, pertanto, è destinato ad avere un'incidenza minore nel tempo e che al contrario le emissioni da caldaia degli edifici risultano essere tutt'oggi una problematica grave da affrontare che richiede tempi lunghi per la soluzione e programmazione politica di lungo raggio;	Dal punto di vista del miglioramento dell'inquinamento dell'aria, la LEZ ha come obiettivo la riduzione delle emissioni di particolato atmosferico da traffico stradale, con particolare attenzione alla componente rilasciata allo scarico in quanto particolarmente nociva alla salute umana. È vero che dall'inizio degli anni 2000 le emissioni di PM10 allo scarico appaiono in progressiva diminuzione, tuttavia il fatto che nell'ambito urbano di Milano i veicoli diesel rilascino ancora decine di tonnellate all'anno di particolato atmosferico allo scarico, espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani, pone un problema di tutela della salute pubblica che non può essere ignorato. Per quanto riguarda le emissioni atmosferiche di PM10 dovute agli impianti termici e ai settori commerciale e terziario, secondo i dati pubblici di ARPA Lombardia per la città di Milano il contributo principale è largamente attribuito all'uso della biomassa legnosa (ambito per il quale si rende necessaria una specifica strategia che esula dalle politiche sul trasporto stradale), mentre quello legato ai combustibili liquidi e gassosi è più marginale. Inoltre, oltre al PM10 allo scarico, la LEZ si pone come ulteriore obiettivo anche la riduzione degli ossidi di azoto, per i quali il traffico stradale costituisce la principale fonte di emissione (circa il 67% secondo i dati ARPA Lombardia per la città di Milano, relativamente all'anno 2014).

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 2	2	L'Amministrazione comunale ha dichiarato che gli autoveicoli alimentati a gasolio e privi di dispositivo antiparticolato costituiscono meno del 27% del parco auto milanese e producono quasi il 65% delle emissioni di PM10 allo scarico, ma non ha tenuto in considerazione che, secondo i dati ARPA Lombardia (considerando che non è opportuno distinguere in una seria politica anti-inquinamento le politiche no pollution a Milano, dalla città metropolitana così come dal resto della regione), la principale fonte di inquinamento sono le caldaie per il riscaldamento degli immobili, mentre il traffico e le altre sorgenti mobili Diesel costituiscono appena il 22% del PM10 totale prodotto a Milano; l'incidenza della LEZ sul PM10 (il 65% del 22%) equivale quindi ad appena il 14% del PM10 complessivo prodotto a Milano, cioè una quota molto limitata per giustificare un provvedimento così invasivo e vessatorio	Il dato ARPA Lombardia citato, ovvero che il traffico stradale contribuisce per il 22% delle emissioni di PM10, è relativo all'intera Lombardia, mentre se si guardano sempre i dati ARPA Lombardia ma relativi alla sola città di Milano si osserva come il traffico stradale contribuisca per una quota doppia (44%) e costituisca la principale fonte emissiva di PM10 in città. Inoltre, il particolato atmosferico prodotto allo scarico dai veicoli diesel è stato espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani, e ciò pone un problema di tutela della salute pubblica che non può essere ignorato. Inoltre, oltre al PM10 allo scarico, la LEZ si pone come ulteriore obiettivo anche la riduzione degli ossidi di azoto, per i quali il traffico stradale costituisce la principale fonte di emissione (circa il 67% secondo i dati ARPA Lombardia per la città di Milano, relativamente all'anno 2014). Infatti, a Milano anche il Biossido d'Azoto (NO₂) non rispetta i limiti normativi di qualità dell'aria. Nella analisi organica sviluppata nell'ambito del PUMS, oltre alla conferma di Area C, è stata individuata la LEZ quale azione di piano prioritaria. Le regole e gli orari sono stati definiti prevedendo la massima armonizzazione tra la due misure, nel rispetto e compatibilmente con gli obiettivi specifici di ciascun intervento. Per tale motivo la disciplina Area C sarà parallelamente resa coerente con le regole della disciplina Low emission zone, così come la vigenza della low emission zone tiene conto anche del periodo di vigenza di Area C e delle limitazioni regionali.
Municipio 2	3	Non può essere sviluppata indipendentemente da "Area C", ma con essa va trattata anche al fine di armonizzarne l'applicazione ed evitare superflui pregiudizi ai residenti e agli esercizi commerciali operanti nel Comune di Milano;	

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 2	4	Non prevede una chiara ridefinizione e realizzazione di parcheggi d'interscambio presso le fermate della metropolitana ai confini della città, elemento essenziale al fine di evitare la paralisi della circolazione;	Il PUMS ha definito le strategie relative ai parcheggi di interscambio, assegnando una funzione a complemento dell'organizzazione della mobilità urbana e un ruolo, altrettanto importante, di supporto e accompagnamento delle politiche di progressiva limitazione dell'accessibilità automobilistica della città. In particolare, nello scenario di piano del PUMS, in funzione dei progetti di prolungamento delle linee di forza è specificamente prevista la realizzazione dei seguenti parcheggi di interscambio: - Parcheggio di interscambio M5: la localizzazione di tale parcheggio è da valutare in funzione del tracciato del prolungamento della linea M5. - Monza-Bettola – prolungamento della M1 (ipotizzati 1500); - San Donato Est - prolungamento M3 (ipotizzati 500 posti); - Corsico-Buccinasco – prolungamento M4 (ipotizzati 1000 posti); - Stazione di Lambrate – M2, area di Piazza Monte Titano con circa 300 posti. Il PUMS stesso evidenzia, accanto ai programmi di realizzazione di nuove strutture, la necessità del pieno ripristino funzionale dei parcheggi di interscambio esistenti e parzialmente inutilizzabili. Circa la dotazione attuale dei parcheggi di interscambio esistenti, l'offerta di sosta in struttura a servizio dell'area urbana di Milano è pari a 16.960 posti auto (dato aggiornato a maggio 2016). Il dato comprende tutti i parcheggi di interscambio (anche se non gestiti da ATM) e quelli fuori confine funzionali allo scambio modale con le linee di trasporto pubblico anche extraurbane. Per quanto riguarda l'implementazione di nuovi parcheggi di interscambio, sono in fase di attuazione/ampliamento le seguenti strutture: - Bisceglie: ampliamento di 462 posti in aggiunta ai 1430 esistenti. - Abbiategrosso: 150 posti auto (più 15 moto e velostazione). - Affori: 392 posti auto (più 36 moto) in corrispondenza della stazione FNM e M3.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 2	5	Prevede tempi di applicazione troppo brevi, che rischiano di avere un impatto economico molto gravoso sugli utenti;	Le tempistiche previste sono coerenti con la rilevanza degli obiettivi da perseguire, in particolar modo con quelli di ordine sanitario ed ambientale, a tutela delle categorie più deboli della cittadinanza, quali anziani e bambini. I termini previsti tengono conto, inoltre, delle limitazioni già deliberate da Regione Lombardia e dall'Accordo di Bacino Padano. Oltre a valutazioni ambientali, che rappresentano il criterio prioritario si è tenuto conto di altri aspetti, come l'anzianità del veicolo o il periodo di ammortamento
Municipio 2	6	Non prevede un piano di incentivi chiaro programmato e coordinato con enti sovracomunali - Città Metropolitana, Regione Lombardia Conferenza Stato Regioni -, volto ad agevolare l'acquisto di FAP (filtro antiparticolato) e anzi prevede investimenti del Comune allo scopo troppo esigui (Euro 1.000.000,00 messi a bando)	L'amministrazione, parallelamente alla regolamentazione della circolazione dei veicoli più inquinanti, è impegnata altresì ad iniziative atte a promuovere il miglioramento delle prestazioni ambientali dei veicoli ma anche, e soprattutto, sul rinnovamento del parco auto a favore delle classi ambientali più ecologiche
Municipio 2	7	Prevede il sostanziale intasamento di alcune vie a scorrimento veloce, quali v.le Palmanova, che rischiano di congestionarsi e di provocare sui residenti un inevitabile peggioramento dell'area sia da un punto di vista ambientale che di vivibilità;	Rispetto alla citata via Palmanova e in generale rispetto agli assi di penetrazione radiale si precisa quanto segue. Le ZTL sono delimitate all'interno dei centri abitati, definiti ex Art 4 D.Lgs 285/92 (Nuovo Codice delle Strade). Alcuni dei citati assi di scorrimento risultano in tutto (o in parte, come nel caso di via Palmanova) esterni alla delimitazione del centro abitato. La necessità di garantire le necessarie vie di fuga per i veicoli non abilitati all'ingresso richiede che il limite della ZTL sia posizionato ove la viabilità disponga di un torna-indietro o comunque garantisca un percorso alternativo. Nel caso di via Palmanova, il torna-indietro è individuato in piazza Sire Raul, come peraltro avviene per la vigente ZTL ex DGC 2927. La nuova ZTL introdurrà la protezione anche degli ambiti laterali a via Palmanova. Inoltre, come evidenziato in sede di presentazione del progetto, sarà installata adeguata segnaletica di indicazione a monte dell'ingresso in via Palmanova, al fine di indirizzare verso l'esterno della città il traffico non abilitato all'ingresso in ZTL. E' pertanto lecito ritenere che il traffico che utilizzerà via Palmanova sarà costituito prevalentemente da veicoli abilitati all'ingresso in ZTL e solo marginalmente da veicoli non abilitati.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 2	8	Prevede una sostanziale imposizione per i cittadini e per gli utenti in generale di rinnovare il proprio parco macchine;	Il trend temporale previsto per l'introduzione delle limitazioni non risulta scostarsi in maniera rilevante dal trend di rinnovo del parco veicolare privato. In tal senso le misure previste possono contribuire ad incrementare il naturale andamento della dismissione dei veicoli obsoleti. Ciò appare largamente controbalanciato dalla rilevanza degli obiettivi da perseguire, in particolar modo con quelli di ordine sanitario ed ambientale, a tutela delle categorie più deboli della cittadinanza, quali anziani e bambini. I termini previsti tengono conto, inoltre, delle limitazioni già deliberate da Regione Lombardia e dall'Accordo di Bacino Padano. Oltre a valutazioni ambientali, che rappresentano il criterio prioritario, sono stati valutati altri aspetti, come l'anzianità del veicolo o il periodo di ammortamento

6.2.3 Municipio 3

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 3	1	Anticipare l'introduzione del blocco totale dei veicoli EURO 0/1/2 alla data di entrata in vigore della LEZ (Low Emission Zone);	Il blocco della circolazione di talune categorie di veicoli è di competenza della Regione, mentre rimane in capo al comune la possibilità di istituire Zone a traffico Limitato, come la LEZ, i cui tempi sono strettamente legati all'infrastrutturazione della stessa, considerato che senza controllo elettronico degli accessi il provvedimento è meno efficace. Le regole di accesso della LEZ di natura ambientale fanno riferimento alle disposizioni regionali in vigore, rafforzandone l'azione ai fini del perseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni, con particolare riferimento agli inquinanti più critici per la città di Milano.
Municipio 3	2	Individuare e introdurre interventi atti alla fluidificazione del traffico, in particolare nelle vie dove saranno create le "vie di fuga";	Qualora con l'attivazione della LEZ dovessero sorgere criticità nel deflusso veicolare in corrispondenza degli itinerari di fuga, saranno individuate adeguate misure di mitigazione

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 3	3	Individuare aree dove sia possibile realizzare parcheggi di interscambio, anche non in corrispondenza delle linee metropolitane e contestualmente potenziare i mezzi pubblici di collegamento con tali aree;	Il PUMS ha definito le strategie relative ai parcheggi di interscambio, assegnando una funzione a complemento dell'organizzazione della mobilità urbana e un ruolo, altrettanto importante, di supporto e accompagnamento delle politiche di progressiva limitazione dell'accessibilità automobilistica della città. In particolare, nello scenario di piano del PUMS, in funzione dei progetti di prolungamento delle linee di forza è specificamente prevista la realizzazione dei seguenti parcheggi di interscambio: Parcheggio di Interscambio M5: la localizzazione di tale parcheggio è da valutare in funzione del tracciato del prolungamento della linea M5. Monza-Bettola – prolungamento della M1 (ipotizzati 1500); - San Donato Est - prolungamento M3 (ipotizzati 500 posti); - Corsico-Buccinasco – prolungamento M4 (ipotizzati 1000 posti); - Stazione di Lambrate – M2, area di Piazza Monte Titano con circa 300 posti. Il PUMS stesso evidenzia, accanto ai programmi di realizzazione di nuove strutture, la necessità del pieno ripristino funzionale dei parcheggi di interscambio esistenti e parzialmente inutilizzabili. Circa la dotazione attuale dei parcheggi di interscambio esistenti, l'offerta di sosta in struttura a servizio dell'area urbana di Milano è pari a 16.960 posti auto (dato aggiornato a maggio 2016). Il dato comprende tutti i parcheggi di interscambio (anche se non gestiti da ATM) e quelli fuori confine funzionali allo scambio modale con le linee di trasporto pubblico anche extraurbane. Per quanto riguarda l'implementazione di nuovi parcheggi di interscambio, sono in fase di attuazione/ampliamento le seguenti strutture: - Bisceglie: ampliamento di 462 posti in aggiunta ai 1430 esistenti. I lavori sono in fase di appalto. - Abbiategrosso: 150 posti auto (più 15 moto e velostazione), prevista fine lavori estate 2018. - Affori: 392 posti auto (più 36 moto) in corrispondenza della stazione FNM e M3, in fase di cantiere.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 3	4	Gestire attentamente il sistema delle deroghe cercando di limitarle quanto più possibile incoraggiando così, anche indirettamente, l'interscambio tra mezzi pesanti e quelli di piccoli dimensioni e meno inquinanti, al di fuori del centro abitato;	La concessione di deroghe è decisa dall'amministrazione tenendo conto di fattispecie meritevoli di un differenziato trattamento sia per motivi di legge, sia per condizioni soggettive, attuando il contemperamento di interessi che l'amministrazione è tenuta a valutare
Municipio 3	5	Uniformare la calendarizzazione a parità di classe di emissioni indipendentemente dalla categoria di veicolo, pubblico o privato.	L'eventuale trattamento differenziato a favore di veicoli esercenti servizio pubblico risponde all'impossibilità di creare interruzione dello stesso, oltre a rispondere ad un'esigenza legata, per caratteristiche tecniche dei veicoli, all'impossibilità a migliorare le prestazioni ambientali.
Municipio 3	6	All'attivazione della LEZ, estendere a tutta l'area coinvolta dal provvedimento il sistema dei sotto-ambiti della sosta residenziale	L'istituzione della LEZ, ovvero di una zona a traffico, risponde a logiche e soprattutto a dettami normativi differenti rispetto a quelli che disciplinano la regolamentazione della sosta regolamentata, che necessita dell'istituzione di una Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica
Municipio 3	7	Prevedere da subito un piano di informazione efficace e capillare.	L'attuazione sarà accompagnata da un adeguato programma informativo per la cittadinanza. Inoltre, la posa della segnaletica di prescrizione e di indicazione -prevista dal codice della strada- sarà accompagnata dalla installazione di cartellonistica informativa simile a quella presente su strada e riferita ad AreaC
Municipio 3	8	Istituire un sistema di riconoscimento immediato della classe dei veicoli (es., bollini colorati) che sia attivo all'entrata in vigore del provvedimento LEZ;	Oltre al controllo degli ingressi operato con l'ausilio dei varchi elettronici, il rispetto delle regole da parte dei veicoli in circolazione all'interno della ZTL sarà verificato da parte degli organi di Polizia Locale. Nello sviluppo futuro del progetto non è esclusa l'introduzione di ulteriori modalità di controllo a supporto della Polizia Locale, finalizzate alla intensificazione e ottimizzazione delle azioni di accertamento delle infrazioni.
Municipio 3	9	Inserire indicazioni adeguate circa i veicoli dotati di filtro antiparticolato;	Le regole di accesso e circolazione nella ZTL sono state formulate in modo da tener espressamente conto della specificità dei veicoli dotati di filtro antiparticolato.
Municipio 3	10	Il blocco totale dei veicoli, nella sua progressiva introduzione, deve tenere conto di un'anzianità del veicolo di almeno 10 anni.	Il blocco dei veicoli è basato principalmente su valutazioni di carattere ambientale. L'anzianità dei veicoli sarà presa in considerazione, senza però che venga inficiato l'obiettivo ambientale che resta primario

6.2.4 Municipio 4

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 4	1	L'istituzione della LEZ dovrebbe rientrare in un piano complessivo di rivalutazione, riqualificazione delle politiche di trasporto e mobilità cittadina, con particolare attenzione al potenziamento del trasporto pubblico locale, anche e soprattutto in riferimento al ripristino del servizio di trasporto pubblico notturno.	Il provvedimento di istituzione della ZTL, rientra in una più ampia strategia di potenziamento della mobilità complessiva, come indicato nel PUMS, in quanto si accompagna a misure volte ad innescare un circolo virtuoso che accresca l'offerta di servizi integrati per chi si muove in città, riducendo la dipendenza dall'auto aumentando la competitività degli altri modi. In tale ottica, le politiche adottate dall'Amministrazione Comunale prevedono l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico locale attraverso la realizzazione di nuove metropolitane, il potenziamento del servizio tranviario esistente (progetto linee T), l'attivazione di nuovi servizi automobilistici (soprattutto nei quartieri periferici). Oltre a quanto già attivato nell'ultimo anno (ad esempio, nuova linea 35, prolungamento a Lambrate della 45, prolungamento a De Angeli della 63, l'attivazione della linea notturna N25/N26ecc), verranno inoltre potenziate alcune linee tranviarie quali il 15 e 24 e numerose linee automobilistiche (39, 46, 71, 78, ecc). Per quanto attiene il ripristino del servizio notturno, le regole della ZTL prevedono limitazioni di accesso h24 solo per merci pesanti mentre per gli altri veicoli si tratta di provvedimenti in vigore in orari unicamente diurni.
Municipio 4	2	La LEZ non può essere sviluppata indipendentemente da "Area C" ma con essa va trattata anche al fine di armonizzarne l'applicazione ed evitare superflui pregiudizi ai residenti ed agli esercizi commerciali operanti nel comune di Milano	Nella analisi organica sviluppata nell'ambito del PUMS, oltre alla conferma di Area C, è stata individuata la LEZ quale azione di piano prioritaria. Le regole e gli orari sono stati definiti prevedendo la massima armonizzazione tra la due misure, nel rispetto e compatibilmente con gli obiettivi specifici di ciascun intervento. Per tale motivo la disciplina Area C sarà parallelamente resa coerente con le regole della disciplina Low emission zone, così come la vigenza della low emission zone tiene conto anche del periodo di vigenza di Area C e delle limitazioni regionali.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 4	3	Il Trasporto pubblico, che avrebbe dovuto essere oggetto di forti investimenti, derivanti dalle politiche di Area C, diventando così una valida ed efficace alternativa al trasporto privato, ha invece subito tagli e riduzioni di servizio, come la taglio del percorso della linea 77 e la riduzione della frequenza della 27 e della 54, oltre alla già citata soppressione del servizio notturno.	Il provvedimento di istituzione della ZTL, rientra in una più ampia strategia di potenziamento della mobilità complessiva, come indicato nel PUMS, in quanto si accompagna a misure volte ad innescare un circolo virtuoso che accresca l'offerta di servizi integrati per chi si muove in città, riducendo la dipendenza dall'auto aumentando la competitività degli altri modi. In tale ottica, le politiche adottate dall'Amministrazione Comunale prevedono l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico locale attraverso la realizzazione di nuove metropolitane, il potenziamento del servizio tranviario esistente (progetto linee T), l'attivazione di nuovi servizi automobilistici (soprattutto nei quartieri periferici). Oltre a quanto già attivato nell'ultimo anno (ad esempio, nuova linea 35, prolungamento a Lambrate della 45, prolungamento a De Angeli della 63, l'attivazione della linea notturna N25/N26ecc), verranno inoltre potenziate alcune linee tranviarie quali il 15 e 24 e numerose linee automobilistiche (39, 46, 71, 78, ecc.). Per quanto attiene il ripristino del servizio notturno, le regole della ZTL prevedono limitazioni di accesso h24 solo per merci pesanti mentre per gli altri veicoli si tratta di provvedimenti in vigore in orari unicamente diurni.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 4	4	L'istituzione della LEZ non può prescindere dalla realizzazione di idonei parcheggi di interscambio in corrispondenza delle fermate della metropolitana ai confini della città, che possano consentire ai cittadini di valutare i mezzi pubblici come valida ed efficace alternativa all'automobile;	Il PUMS ha definito le strategie relative ai parcheggi di interscambio, assegnando una funzione a complemento dell'organizzazione della mobilità urbana e un ruolo, altrettanto importante, di supporto e accompagnamento delle politiche di progressiva limitazione dell'accessibilità automobilistica della città. In particolare, nello scenario di piano del PUMS, in funzione dei progetti di prolungamento delle linee di forza è specificamente prevista la realizzazione dei seguenti parcheggi di interscambio: - Parcheggio di interscambio M5: la localizzazione di tale parcheggio è da valutare in funzione del tracciato del prolungamento della linea M5. - Monza-Bettola – prolungamento della M1 (ipotizzati 1500); - San Donato Est - prolungamento M3 (ipotizzati 500 posti); - Corsico-Buccinasco – prolungamento M4 (ipotizzati 1000 posti); - Stazione di Lambrate – M2, area di Piazza Monte Titano con circa 300 posti. Il PUMS stesso evidenzia, accanto ai programmi di realizzazione di nuove strutture, la necessità del pieno ripristino funzionale dei parcheggi di interscambio esistenti e parzialmente inutilizzabili. Circa la dotazione attuale dei parcheggi di interscambio esistenti, l'offerta di sosta in struttura a servizio dell'area urbana di Milano è pari a 16.960 posti auto (dato aggiornato a maggio 2016). Il dato comprende tutti i parcheggi di interscambio (anche se non gestiti da ATM) e quelli fuori confine funzionali allo scambio modale con le linee di trasporto pubblico anche extraurbane. Per quanto riguarda l'implementazione di nuovi parcheggi di interscambio, sono in fase di attuazione/ampliamento le seguenti strutture: - Bisceglie: ampliamento di 462 posti in aggiunta ai 1430 esistenti. - Abbiategrasso: 150 posti auto (più 15 moto e velostazione). - Affori: 392 posti auto (più 36 moto) in corrispondenza della stazione FNM e M3.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 4	5	L'Amministrazione comunale ha dichiarato che gli autoveicoli alimentati a gasolio e privi di dispositivo antiparticolato costituiscono meno del 27% del parco auto milanese e producono quasi il 65% delle emissioni di PM10 allo scarico, ma non ha tenuto in considerazione che, secondo i dati di ARPA Lombardia, la principale fonte di inquinamento sono le caldaie per il riscaldamento degli immobili, mentre il traffico e le altre sorgenti mobili Diesel costituiscono appena il 22% del PM10 totale prodotto a Milano; Per quanto riguarda il PM2,5 le emissioni dal 1990 al 2012 sono diminuite da 50 a 23 mg! Ton/anno, mentre quelle del Residenziale sono aumentate da 30 a 62 mil Ton/anno (Fonte Arpa Lombardia).	Il dato ARPA Lombardia citato, ovvero che il traffico stradale contribuisce per il 22% delle emissioni di PM10, è relativo all'intera Lombardia, mentre se si guardano sempre i dati ARPA Lombardia ma relativi alla sola città di Milano si osserva come il traffico stradale contribuisca per una quota doppia (44%) e costituisca la principale fonte emissiva di PM10 in città. Inoltre, il particolato atmosferico prodotto allo scarico dai veicoli diesel è stato espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani, e ciò pone un problema di tutela della salute pubblica che non può essere ignorato. Per quanto riguarda il contributo emissivo che viene qui riportato come quello delle "caldaie per il riscaldamento degli immobili", si fa presente che in realtà il contributo stimato da ARPA Lombardia per la città di Milano è attribuito anche ai settori commerciale e terziario e che esso è dovuto per la larga parte agli esercizi ed impianti che fanno uso di biomassa legnosa. Inoltre, oltre al PM10 allo scarico, la LEZ si pone come ulteriore obiettivo anche la riduzione degli ossidi di azoto, per i quali il traffico stradale costituisce la principale fonte di emissione (circa il 67% secondo i dati ARPA Lombardia per la città di Milano, relativamente all'anno 2014). Infatti, a Milano anche il Biossido d'Azoto (NO₂) non rispetta i limiti normativi di qualità dell'aria. Per quanto riguarda i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, destinati essenzialmente al trasporto delle merci, il provvedimento prevede un sistema di deroghe tale da garantire l'accesso a tutte le attività produttive/commerciali presenti all'interno della ZTL da parte degli operatori logistici e del trasporto, previo accredito. Per quanto riguarda le categorie derogate relative ai veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, il divieto sarà comunque vigente sulle strade di quartiere e sulle strade locali; a loro uso sarà resa disponibile una mappa del reticolato stradale, che evidenzia le strade di scorrimento percorribili dai veicoli e complessi veicolari di lunghezza superiore a 12 metri.
Municipio 4	6	Lo stesso Comune di Milano riconosce che "per specifiche esigenze di accesso da parte di determinate categorie, quali ad esempio i corrieri e gli operatori logistici, le singole necessità potranno essere gestite, nella fase operativa, attraverso accordi da implementare nella piattaforma di controllo del sistema", prevedendo quindi, correttamente, di riconoscere numerose deroghe al provvedimento in oggetto;	

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 4	7	Apportare le telecamere ai confini della città non consente di individuare le auto inquinanti che circolano all'interno della città, senza mai passare dai varchi videosorvegliati, riducendo pertanto ulteriormente l'incidenza del provvedimento sulla riduzione del PM10 prodotto, che sarebbe quindi ancor minore del 14% citato;	Oltre al controllo degli ingressi operato con l'ausilio dei varchi elettronici, il rispetto delle regole da parte dei veicoli in circolazione all'interno della ZTL sarà verificato da parte dagli organi di Polizia Locale. Nello sviluppo futuro del progetto non è esclusa l'introduzione di ulteriori modalità di controllo a supporto della Polizia Locale, finalizzate alla intensificazione e ottimizzazione delle azioni di accertamento delle infrazioni.
Municipio 4	8	Tra i 19 varchi elettronici previsti per il Municipio 4, il varco posizionato via Alfonso Gatto e codificato con il "CODICE VARCO 63" potrebbe porre delle difficoltà viabilistiche in relazione al calibro della strada ed alla conseguente possibilità di svolta, inoltre la particolare concentrazione del traffico potrebbe peggiorare drasticamente la qualità dell'area nel quartiere con l'aumento del PM10.	L'assetto viabilistico previsto al termine dei lavori della M4 prevede che la circolazione su via Alfonso Gatto sia disciplinata a senso unico in direzione nord-sud, con accesso vietato da viale Forlanini. Pertanto, il varco n.63 -previsto originariamente sull'ingresso di via Alfonso Gatto da viale Forlanini- non risulta necessario. Per quanto attiene il merito della osservazione, nello scenario precedente che prevedeva via Alfonso Gatto accessibile da viale Forlanini, la via sarebbe stata percorsa esclusivamente da veicoli abilitati (come avviene senza limitazioni nello stato di fatto) e non avrebbe costituito una via di fuga per veicoli non abilitati. Pertanto, il rischio di difficoltà viabilistiche evidenziato nella osservazione appare non fondato.
Municipio 4	9	Il provvedimento in oggetto colpisce soprattutto i veicoli più vecchi, statisticamente posseduti da cittadini con ridotte disponibilità economiche, che avrebbero grosse difficoltà a sostituirli nel breve periodo con nuovi mezzi meno inquinanti; in particolare, le limitazioni poste ai 40.000 autoveicoli Euro 3 diesel già dal 15 ottobre 2017 non risultano sostenibili in tali termini;	Il trend temporale previsto per l'introduzione delle limitazioni non risulta scostarsi in maniera rilevante dal trend di rinnovo del parco veicolare privato. In tal senso le misure previste possono contribuire ad incrementare il naturale andamento della dismissione dei veicoli obsoleti. Ciò appare largamente controbalanciato dalla rilevanza degli obiettivi da perseguire, in particolare modo con quelli di ordine sanitario ed ambientale, a tutela delle categorie più deboli della cittadinanza, quali anziani e bambini. Si tenga inoltre conto che i termini previsti si basano anche sulle limitazioni già deliberate da Regione Lombardia e dall'Accordo di Bacino Padano. Ciò posto, oltre a valutazioni ambientali, che rappresentano il criterio prioritario, sono stati comunque valutati altri aspetti, come l'anzianità del veicolo o il periodo di ammortamento.
Municipio 4	10	Non viene previsto un piano di incentivi chiaro, programmato e coordinato con enti sovramunicipali - città metropolitana, regione Lombardia, Ministero dei Trasporti e dell'Ambiente volto ad agevolare l'acquisto del FAP (Filtro Anti Particolato).	L'amministrazione, parallelamente alla regolamentazione della circolazione dei veicoli più inquinanti, è impegnata altresì ad iniziative atte a promuovere il miglioramento delle prestazioni ambientali dei veicoli ma anche, e soprattutto, sul rinnovamento del parco auto a favore delle classi ambientali più ecologiche

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 4	11	Il progetto LEZ non ha visto alcun preventivo coinvolgimento dei Municipi nel processo di formazione delle linee guida, che invece avrebbe potuto fattivamente contribuire alla realizzazione di un progetto più coerente e rispondente alle esigenze del territorio.	L'istituzione della LEZ, ovvero di una zona a traffico limitato, ha rispettato l'iter previsto dalla normativa di riferimento, quale, nel caso di specie, del Codice della Strada oltre al coinvolgimento dei Municipi secondo il dettato del relativo Regolamento

6.2.5 Municipio 5

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 5	1	Inefficace in quanto si tenta di copiare il progetto di Londra, quando le condizioni sia atmosferiche che orografiche sono completamente diverse. Il "catino" della Pianura Padana delimitata da montagne favoriscono la stagnazione dell'inquinamento. Inoltre, i venti deboli ed i minori giorni di piovosità rispetto a Londra, contribuiscono meno a migliorare i livelli di inquinamento come dimostra uno studio dell'Istituto Superiore di Sanità di Roma. Il livello di PM10 e PM2.5 diminuiscono rispettivamente di 82% e 58% rispettivamente in caso di pioggia e di vento. Un piano inquinamento come quello descritto sulla sola città di Milano risulta quindi poco efficace perché Milano subisce l'inquinamento prodotto, da tutta la, pianura padana e viceversa.	È vero che le condizioni meteorologiche della Pianura Padana risultano particolarmente sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti, ed è anche vero che una parte del PM10 misurato in Milano ha origine al di fuori dei suoi confini. Tuttavia, le emissioni atmosferiche dovute alle attività antropiche della città rivestono un ruolo per nulla trascurabile, che diviene ancora più importante in relazione al fatto che il particolato atmosferico prodotto allo scarico dai veicoli diesel è stato espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani. Pertanto, le strategie di riduzione delle emissioni di PM10 hanno innanzi tutto lo scopo di tutelare la salute pubblica locale, oltre che di contribuire alla riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico. Inoltre, opportune azioni di regolamentazione del traffico stradale possono risultare efficaci per la riduzione delle emissioni di ossidi di azoto: infatti, a Milano anche il Biossido d'Azoto (NO₂) non rispetta i limiti normativi di qualità dell'aria. Il dato ARPA Lombardia citato, ovvero che il traffico stradale contribuisce per il 22% delle emissioni di PM10, è relativo all'intera Lombardia, mentre se si guardano sempre i dati ARPA Lombardia ma relativi alla sola città di Milano si osserva come il traffico stradale contribuisca per una quota doppia (44%) e costituisca la principale fonte emissiva di PM10 in città. Inoltre, il particolato atmosferico prodotto allo scarico dai veicoli diesel è stato espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani, e ciò pone un problema di tutela della salute pubblica che non può essere ignorato. Inoltre, oltre al PM10 allo scarico, la LEZ si pone come ulteriore obiettivo anche la riduzione degli ossidi di azoto, per i quali il traffico stradale costituisce la principale fonte di emissione (circa il 67% secondo i dati ARPA Lombardia per la città di Milano, relativamente all'anno 2014). Infatti, a Milano anche il Biossido d'Azoto (NO₂) non rispetta i limiti normativi di qualità dell'aria. Per quanto riguarda i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, destinati essenzialmente al trasporto delle merci, il provvedimento prevede un sistema di deroghe tale da garantire l'accesso a tutte le
Municipio 5	2	Inoltre, l'Amministrazione comunale ha dichiarato che gli autoveicoli alimentati a gasolio e privi di dispositivo anti particolato costituiscono meno del 27% del parco auto milanese ma non ha tenuto in considerazione che, secondo i dati di ARPA Lombardia, la principale fonte di inquinamento sono le caldaie per il riscaldamento degli immobili, mentre il traffico e le altre sorgenti mobili Diesel costituiscono appena il 22% del PM10 totale prodotto a Milano. L'incidenza della LEZ sul PM10 (il 65% del 22%) equivale quindi ad appena, il 14% del PM10 complessivo prodotto a Milano, cioè una quota molto limitata per giustificare un provvedimento così invasivo e vessatorio	
Municipio 5	3	Lo stesso Comune di Milano riconosce che "per specifiche esigenze di accesso da parte di determinate categorie, quali ad esempio i corrieri e gli operatori logistici, le singole necessità potranno essere gestite, nella	

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
		fase operativa, attraverso accreditati da implementare della piattaforma di controllo del sistema", prevedendo quindi, correttamente, di riconoscere numerose deroghe al provvedimento in oggetto.	attività produttive/commerciali presenti all'interno della ZTL da parte degli operatori logistici e del trasporto, previo accredito. Per quanto riguarda le categorie derogate relative ai veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, il divieto sarà comunque vigente sulle strade di quartiere e sulle strade locali; a loro uso sarà resa disponibile una mappa del reticolato stradale, che evidenzia le strade di scorrimento percorribili dai veicoli e complessi veicolari di lunghezza superiore a 12 metri.
Municipio 5	4	Apporre le telecamere ai confini della città non consente di individuare le auto inquinanti che circolano all'interno della città, senza mai passare dai varchi videosorvegliati, riducendo pertanto ulteriormente l'incidenza del provvedimento sulla riduzione del PM10 prodotto, che sarebbe quindi ancor minore del 14% citato	Oltre al controllo degli ingressi operato con l'ausilio dei varchi elettronici, il rispetto delle regole da parte dei veicoli in circolazione all'interno della ZTL sarà verificato da parte degli organi di Polizia Locale. Nello sviluppo futuro del progetto non è esclusa l'introduzione di ulteriori modalità di controllo a supporto della Polizia Locale, finalizzate alla intensificazione e ottimizzazione delle azioni di accertamento delle infrazioni.
Municipio 5	5	PARZIALE. INIDONEO E INCOMPLETO anche per il fatto che non si interviene sulle più importanti fonti di inquinamento (caldaie, combustione di legna, eoe.) lasciando scoperto l'89% delle fonti. Fonte Arpa Lombardia, l'inquinamento misurato come PM10 in Lombardia è dovuto per il 52,9% a Residenziale (biomasse, quindi legna e pellet), 11,2% a Trasporti su strada, 11,1% ad Agricoltura, Pesca, Allevamenti, 9,7% industria e uso solventi. Per quanto riguarda il PM2,5 le emissioni dal 1990 ai 2012 sono diminuite da 50 a 23 mg/l tonnellata/anno mentre quelle dei Residenziale sono aumentate da 30 a 62 mg/l tonnellata/anno.	Il dato ARPA Lombardia relativo alle emissioni atmosferiche di PM10 sull'intera regione lombarda riporta come il traffico stradale contribuisca per il 22% delle emissioni di PM10 e, in ogni caso, è appunto relativo all'intera Lombardia (fonte: INEMAR Lombardia 2014). Se invece si guardano gli stessi dati ARPA Lombardia relativi alla sola città di Milano si osserva come il traffico stradale contribuisca per una quota doppia (44%) e costituisca la principale fonte emissiva di PM10 in città. Inoltre, il particolato atmosferico prodotto allo scarico dai veicoli diesel è stato espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani, e ciò pone un problema di tutela della salute pubblica che non può essere ignorato. Per di più, si ricorda che, sempre secondo i dati ARPA Lombardia, il contributo emissivo legato all'uso della biomassa non è solo relativo al settore residenziale ma anche ai settori commerciali e del terziario. Infine, oltre al PM10 allo scarico, la LEZ si pone come ulteriore obiettivo anche la riduzione degli ossidi di azoto, per i quali il traffico stradale costituisce la principale fonte di emissione (circa il 67% secondo i dati ARPA Lombardia per la città di Milano, relativamente all'anno 2014). Infatti, a Milano anche il Bioriduttore d'Azoto (NO ₂) non rispetta i limiti normativi di qualità dell'aria

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 5	6	Progetto parziale anche perché in base agli studi condotti nel Politecnico di Milano sulle strategie per ridurre l'inquinamento da Trasporto Urbano un Piano Efficace contro l'inquinamento dovrebbe prevedere di: 1- Potenziare il servizio pubblico su rotaia 2- Investire risorse negli autobus ecologici L'istituzione della LEZ dovrebbe necessariamente essere valutata in un contesto più ampio che evidenzia le politiche strategiche complessive sulla mobilità ed i trasporti del Comune; di Milano, con particolare riferimento ad Area C ed allo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale (TPL) della città. Il TPL, considerato dall'Amministrazione comunale come la più valida alternativa all'utilizzo dei veicoli privati, negli ultimi anni è stato oggetto di tagli e penalizzazioni da parte del Comune stesso, riducendone la fruibilità da parte dei cittadini (es. aumento del prezzo dei biglietti e degli abbonamenti, linee notturne soppresse, come la N24 e N15)	Il provvedimento di istituzione della ZTL, rientra in una più ampia strategia di potenziamento della mobilità complessiva, come indicato nel PUMS, in quanto si accompagna a misure volte ad innescare un circolo virtuoso che accresca l'offerta di servizi integrati per chi si muove in città, riducendo la dipendenza dall'auto aumentando la competitività degli altri modi. In tale ottica, per quanto attiene il servizio di TPL, nel Municipio 5 il PUMS prevede appunto, tra i principali interventi, la velocizzazione del 9, 15 e 24 con contestuale adeguamento delle fermate, l'istituzione del corridoio veloce 3 (attualmente percorso dalla linea 95), il prolungamento del 24 a Noverasco, il prolungamento del 15 a Rozzano Humanitas, oltre alla realizzazione delle stazioni del nodo ferroviario milanese di Toscana e Tibaldi. In merito alla richiesta di investimenti di risorse per autobus ecologici, le politiche adottate dall'Amministrazione Comunale prevedono la progressiva conversione dell'intera flotta bus in veicoli elettrici entro il 2030. Il Comune di Milano, sta incrementando l'offerta di trasporto pubblico locale attraverso la realizzazione di nuove metropolitane, il potenziamento del servizio tranviario esistente (progetto linee T), l'attivazione di nuovi servizi automobilistici (soprattutto nei quartieri periferici). Oltre a quanto già attivato nell'ultimo anno (ad esempio, nuova linea 35, prolungamento a Lambrate della linea 45, prolungamento a De Angeli della 63, l'attivazione della linea notturna N25/N26, ecc.), è inoltre già programmato per settembre 2018 il potenziamento di alcune linee tranviarie quali il 15 e 24 e numerose linee automobilistiche (39, 46, 71, 78, ecc.). L'Amministrazione Comunale ha inoltre attivato l'anticipo dell'avvio del servizio metropolitano alle ore 5.40 circa, oltre al prolungamento del periodo di validità, sia per i servizi di superficie che per quelli metropolitani, dell'orario invernale. In particolare, in merito all'incremento della fruibilità del TPL da parte dei cittadini nel Municipio 5, si evidenzia che: • per quanto attiene la rete notturna nel Municipio 5 sono in vigore tutte le notti di tutta la settimana la N90/91, la NM2 e la N25/N26 cui si aggiungono il venerdì e il sabato notte, anche la N24 e N15. • per quanto attiene gli aumenti tariffari, nel 2011 alcune tipologie di

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 5	7	L'istituzione della LEZ non può prescindere dalla realizzazione di idonei parcheggi di interscambio in corrispondenza delle fermate della metropolitana ai confini della città, che possano consentire ai cittadini di valutare i mezzi pubblici come valida ed efficace alternativa all'automobile;	biglietti sono state aumentate incrementando contestualmente il tempo di validità del titolo di viaggio (90 minuti), mentre nel 2013 sono stati aumentati alcuni abbonamenti privilegiando comunque le tariffe degli utenti maggiormente fidelizzati. Ad oggi non sono stati applicati ulteriori aumenti tariffari e le possibili soluzioni allo studio prevedono una completa revisione del sistema tariffario integrato. Il PUMS ha definito le strategie relative ai parcheggi di interscambio, assegnando una funzione a complemento dell'organizzazione della mobilità urbana e un ruolo, altrettanto importante, di supporto e accompagnamento delle politiche di progressiva limitazione dell'accessibilità automobilistica della città. In particolare, nello scenario di piano del PUMS, in funzione dei progetti di prolungamento delle linee di forza è specificamente prevista la realizzazione dei seguenti parcheggi di interscambio: - Parcheggio di Interscambio M5: la localizzazione di tale parcheggio è da valutare in funzione del tracciato del prolungamento della linea M5. - Monza-Bettola – prolungamento della M1 (ipotizzati 1500); - San Donato Est – prolungamento M3 (ipotizzati 500 posti); - Corsico-Buccinasco – prolungamento M4 (ipotizzati 1000 posti); - Stazione di Lambrate – M2, area di Piazza Monte Titano con circa 300 posti. Il PUMS stesso evidenzia, accanto ai programmi di realizzazione di nuove strutture, la necessità del pieno ripristino funzionale dei parcheggi di interscambio esistenti e parzialmente inutilizzabili. Circa la dotazione attuale dei parcheggi di interscambio esistenti, l'offerta di sosta in struttura a servizio dell'area urbana di Milano è pari a 16.960 posti auto (dato aggiornato a maggio 2016). Il dato comprende tutti i parcheggi di interscambio (anche se non gestiti da ATM) e quelli fuori confine funzionali allo scambio modale con le linee di trasporto pubblico anche extraurbane. Per quanto riguarda l'implementazione di nuovi parcheggi di interscambio, sono in fase di attuazione/ampliamento le seguenti strutture: - Bisceglie: ampliamento di 462 posti in aggiunta ai 1430 esistenti. - Abbiategrasso: 150 posti auto (più 15 moto e velostazione). - Affori: 392 posti auto (più 36 moto) in corrispondenza della stazione FNM e M3.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 5	8	Inoltre, si prevede l'inibizione all'accesso di mezzi di lunghezza superiore ai 12 metri, senza aver prima previsto e realizzato idonee piattaforme logistiche, ai margini della città per l'arrivo delle merci su gomma	Per quanto riguarda i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, destinati essenzialmente al trasporto delle merci, il provvedimento prevede un sistema di deroghe tale da garantire l'accesso a tutte le attività produttive/commerciali presenti all'interno della ZTL da parte degli operatori logistici e del trasporto, previo accredito. Per quanto riguarda le categorie derogate relative ai veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, il divieto sarà comunque vigente sulle strade di quartiere e sulle strade locali; a loro uso sarà resa disponibile una mappa del reticolato stradale, che evidenzia le strade di scorrimento percorribili dai veicoli e complessi veicolari di lunghezza superiore a 12 metri.
Municipio 5	9	CONTRASTANTE CON LA DISCIPLINA REGIONALE in quanto il progetto LEZ prevedendo sanzioni per Euro 3 a partire da ottobre 2017, contrasta con le indicazioni regionali in merito alla possibilità di blocco degli Euro 3, stante che le particolari condizioni richieste da Regione Lombardia, costituite situazioni temporanee di protratto superamento dei limiti di qualità dell'aria, non sono quelle esposte dall'Assessore, infatti: "Si conferma che non sono ancora stati disposti i fermi parziali permanenti degli autoveicoli Euro 3 diesel nei comuni di Fascia 1, in ragione della mancanza della, disponibilità di risorse statali per il sostegno economico della misura. Tuttavia potranno essere adottate misure restrittive alla circolazione di tali veicoli in ambito locale solo in caso di situazioni temporanee di protratto superamento dei limiti di qualità dell'aria".	L'individuazione di limiti più restrittivi rispetto alle indicazioni regionali risulta motivato dal fatto che nel Comune di Milano il traffico stradale contribuisce per una quota del 44% alle emissioni di PM10 (in misura doppia rispetto al dato relativo alla Regione Lombardia nel suo complesso) e costituisce la principale fonte emissiva di PM10 in città, rendendo di fatto residenti e city users una categoria particolarmente esposta agli effetti delle emissioni.
Municipio 5	10	INGIUSTO in quanto il provvedimento in oggetto colpisce soprattutto i veicoli più vecchi, statisticamente posseduti dagli anziani o da cittadini con ridotte disponibilità economiche, che avrebbero grosse difficoltà a sostituirli nel breve periodo con nuovi mezzi meno inquinanti; in particolare, le limitazioni poste ai 40.000 autoveicoli Euro 3 diesel già dal 15 ottobre 2017 non risultano sostenibili in tali termini; in quanto vieta l'utilizzo di categorie di veicoli senza un Piano trasporti integrativo che incentivi l'utilizzo dei mezzi pubblici o mezzi alternativi.	Le tempistiche previste di fatto sono tali da imprimere una lieve accelerazione al trend naturale di rinnovo del parco veicolare. Ciò appare largamente controbilanciato dalla rilevanza degli obiettivi da perseguire, in particolar modo con quelli di ordine sanitario ed ambientale, a tutela delle categorie più deboli della cittadinanza, quali anziani e bambini. I termini previsti tengono conto, inoltre, delle limitazioni già deliberate da Regione Lombardia e dall'Accordo di Bacino Padano. Oltre a valutazioni ambientali, che rappresentano il criterio prioritario, sono stati valutati altri aspetti, come l'anzianità del veicolo o il periodo di ammortamento
Municipio 5	11	Il progetto è, altresì ingiusto anche perché, in un periodo di crisi, costringere chi usa il mezzo per lavorare o vivere a investire. 2000 € per il filtro antiparticolato o cambiare l'auto, accentuerebbe le	L'amministrazione, parallelamente alla regolamentazione della circolazione dei veicoli più inquinanti, è impegnata altresì ad iniziative atte a promuovere il miglioramento delle prestazioni ambientali die

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
		difficoltà per i soliti noti, con significativo aggravio economico, mentre per un gran numero di soggetti non contribuenti ospitati sul nostro territorio si spendono 12 mila € all'anno cadauno e gli stessi utilizzano i servizi cittadini è i mezzi pubblici senza pagare il biglietto. Peraltro nessun incentivo economico è stato previsto per quei soggetti a cui viene chiesto, di sostituire il proprio autoveicolo, considerando che le agevolazioni economiche sinora prospettate per la dotazione del FAP risultano già ora inadeguate e incapienti.	veicoli ma anche, e soprattutto, sul rinnovamento del parco auto a favore delle classi ambientali più ecologiche
Municipio 5	12	Il progetto LEZ non ha visto alcun preventivo coinvolgimento dei Municipi nel processo di formazione delle linee guida, che invece avrebbero potuto ben contribuire alla creazione di un progetto più coerente;	L'istituzione della LEZ, ovvero di una zona a traffico limitato, ha rispettato l'iter previsto dalla normativa di riferimento, quale, nel caso di specie, del Codice della Strada oltre al coinvolgimento dei Municipi secondo il dettato del relativo Regolamento
Municipio 5	13	La Low Emission Zone non può essere trattata indipendentemente da Area C, essendo chiamati a valutare i due sistemi in sinergia e raccordo tra loro, necessitando quindi una visione unitaria del tema;	Nella analisi organica sviluppata nell'ambito del PUMS, oltre alla conferma di Area C, è stata individuata la LEZ quale azione di piano prioritaria. Le regole e gli orari sono stati definiti prevedendo la massima armonizzazione tra la due misure, nel rispetto e compatibilmente con gli obiettivi specifici di ciascun intervento. Per tale motivo la disciplina Area C sarà parallelamente resa coerente con le regole della disciplina Low emission zone, così come la vigenza della low emission zone tiene conto anche del periodo di vigenza di Area C e delle limitazioni regionali.
Municipio 5	14	È da riconsiderare il divieto di circolazione ai veicoli euro 3 gasolio previsto per ottobre 2017, compiendo una opportuna comunicazione e consentendo almeno un ulteriore anno ai cittadini per sostituire l'automobile, prevedendo forme economiche di incentivazione alla sostituzione dei mezzi,	Si premette che la limitazione della circolazione dei veicoli a gasolio Euro è già prevista da Regione Lombardia, motivo per cui una misura locale non può essere meno restrittiva andando in deroga. Ciò posto si rileva che il trend temporale previsto per l'introduzione delle limitazioni non risulta scostarsi in maniera rilevante dal trend di rinnovo del parco veicolare privato. In tal senso le misure previste possono contribuire ad incrementare il naturale andamento della dismissione dei veicoli obsoleti. Ciò appare largamente controbalanciato dalla rilevanza degli obiettivi da perseguire, in particolar modo con quelli di ordine sanitario ed ambientale, a tutela delle categorie più deboli della cittadinanza, quali anziani e bambini

RELAZIONE TECNICA

6.2.6 Municipio 6

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 6	-	Nessun parere reso. Il Consiglio di Municipio delibera unicamente di approvare la proposta di deliberazione presentata.	NN

6.2.7 Municipio 7

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 7	1	L'istituzione della LEZ dovrebbe necessariamente essere valutata in un contesto più ampio che evidenzii le politiche strategiche complessive sulla mobilità ed i trasporti del Comune di Milano, con particolare riferimento ad Area C ed allo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale (TPL) della città;	Il provvedimento di istituzione della ZTL, rientra in una più ampia strategia di potenziamento della mobilità complessiva, come indicato nel PUMS, in quanto si accompagna a misure volte ad innescare un circolo virtuoso che accresca l'offerta di servizi integrati per chi si muove in città, riducendo la dipendenza dall'auto aumentando la competitività degli altri modi.

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 7	2	Il TPL, considerato dall'Amministrazione comunale come la più valida alternativa all'utilizzo dei veicoli privati, negli ultimi anni è stato oggetto di tagli e penalizzazioni da parte del Comune stesso, riducendone la fruibilità da parte dei cittadini (es. aumento del prezzo dei biglietti e degli abbonamenti, linee notturne soppresse, come la N80, e numerose linee diurne di superficie tagliate o drasticamente stravolte nel loro servizio, come le linee 63, 72, 64.	Il provvedimento di istituzione della ZTL, rientra in una più ampia strategia di potenziamento della mobilità complessiva, come indicato nel PUMS, in quanto si accompagna a misure volte ad innescare un circolo virtuoso che accresca l'offerta di servizi integrati per chi si muove in città, riducendo la dipendenza dall'auto aumentando la competitività degli altri modi. In tale ottica, per quanto attiene il servizio di TPL, nel Municipio 7 il PUMS prevede, tra i principali interventi, il prolungamento della linea M5 verso Settimo, il prolungamento della M1 verso Baggio, la velocizzazione della 90/91, l'istituzione dei corridoi 3 (attualmente percorso dalla linea 98) e 12. Al fine di incentivare la diffusione di sistemi ecologicamente sostenibili, le politiche adottate dall'Amministrazione Comunale prevedono la progressiva conversione dell'intera flotta bus in veicoli elettrici entro in 2030. Il Comune di Milano, sta incrementando l'offerta di trasporto pubblico locale attraverso la realizzazione di nuove metropolitane, il potenziamento del servizio tranviario esistente (progetto linee T), l'attivazione di nuovi servizi automobilistici (soprattutto nei quartieri periferici). Oltre a quanto già attivato nell'ultimo anno (ad esempio, nuova linea 35, prolungamento a Lambrate della linea 45, l'attivazione della linea notturna N25/N26, ecc.), è inoltre già programmato per settembre 2018 il potenziamento di alcune linee tranviarie quali il 15 e 24 e numerose linee automobilistiche (39, 46, 71, 78, ecc.). L'Amministrazione Comunale ha inoltre attivato l'anticipo dell'avvio del servizio metropolitano alle ore 5.40 circa, oltre al prolungamento del periodo di validità, sia per i servizi di superficie che per quelli metropolitani, dell'orario invernale. In particolare, per quanto attiene l'incremento della fruibilità del TPL da parte dei cittadini nel Municipio 7, oltre la completa apertura della linea M5, si evidenzia che: • sono state ripristinate tutte le corse per De Angeli della linea 63; • sono state istituite corse dirette Figino – De Angeli attraverso il prolungamento della linea 80; • per quanto attiene la rete notturna nel Municipio 7 sono in vigore tutte le notti di tutta la settimana la N90/91, la NM1 e la N25/N26 cui si aggiunge il venerdì e il sabato notte, anche la N80.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 7	3	l'istituzione della LEZ non può prescindere dalla realizzazione di idonei parcheggi di interscambio in corrispondenza delle fermate della metropolitana ai confini della città, che possano consentire ai cittadini di valutare i mezzi pubblici come valida ed efficace alternativa all'automobile;	Il PUMS ha definito le strategie relative ai parcheggi di interscambio, assegnando una funzione a complemento dell'organizzazione della mobilità urbana e un ruolo, altrettanto importante, di supporto e accompagnamento delle politiche di progressiva limitazione dell'accessibilità automobilistica della città. In particolare, nello scenario di piano del PUMS, in funzione dei progetti di prolungamento delle linee di forza è specificamente prevista la realizzazione dei seguenti parcheggi di interscambio: - Parcheggio di interscambio M5: la localizzazione di tale parcheggio è da valutare in funzione del tracciato del prolungamento della linea M5. - Monza-Bettola – prolungamento della M1 (ipotizzati 1500); - San Donato Est – prolungamento M3 (ipotizzati 500 posti); - Corsico-Buccinasco – prolungamento M4 (ipotizzati 1000 posti); - Stazione di Lambrate – M2, area di Piazza Monte Titano con circa 300 posti. Il PUMS stesso evidenzia, accanto ai programmi di realizzazione di nuove strutture, la necessità del pieno ripristino funzionale dei parcheggi di interscambio esistenti e parzialmente inutilizzabili. Circa la dotazione attuale dei parcheggi di interscambio esistenti, l'offerta di sosta in struttura a servizio dell'area urbana di Milano è pari a 16.960 posti auto (dato aggiornato a maggio 2016). Il dato comprende tutti i parcheggi di interscambio (anche se non gestiti da ATM) e quelli fuori confine funzionali allo scambio modale con le linee di trasporto pubblico anche extraurbane. Per quanto riguarda l'implementazione di nuovi parcheggi di interscambio, sono in fase di attuazione/ampliamento le seguenti strutture: - Bisceglie: ampliamento di 462 posti in aggiunta ai 1430 esistenti. - Abbiategrosso: 150 posti auto (più 15 moto e velostazione). - Affori: 392 posti auto (più 36 moto) in corrispondenza della stazione FNM e M3.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 7	4	L'Amministrazione comunale ha dichiarato che gli autoveicoli alimentati a gasolio e privi di dispositivo antiparticolato costituiscono meno del 27% del parco auto milanese e producono quasi il 65% delle emissioni di PM10 allo scarico, ma non ha tenuto in considerazione che, secondo i dati di ARPA Lombardia, la principale fonte di inquinamento sono le caldaie per il riscaldamento degli immobili, mentre il traffico e le altre sorgenti mobili Diesel costituiscono appena il 22% del PM10 totale prodotto a Milano;	Il dato ARPA Lombardia citato, ovvero che il traffico stradale contribuisce per il 22% delle emissioni di PM10, è relativo all'intera Lombardia, mentre se si guardano sempre i dati ARPA Lombardia ma relativi alla sola città di Milano si osserva come il traffico stradale contribuisca per una quota doppia (44%) e costituisca la principale fonte emissiva di PM10 in città. Inoltre, il particolato atmosferico prodotto allo scarico dai veicoli diesel è stato espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani, e ciò pone un problema di tutela della salute pubblica che non può essere ignorato. Per quanto riguarda il contributo emissivo che viene qui riportato come quello delle "caldaie per il riscaldamento degli immobili", si fa presente che in realtà il contributo stimato da ARPA Lombardia per la città di Milano è attribuito anche ai settori commerciale e terziario e che esso è dovuto per la larga parte agli esercizi ed impianti che fanno uso di biomassa legnosa. Inoltre, oltre al PM10 allo scarico, la LEZ si pone come ulteriore obiettivo anche la riduzione degli ossidi di azoto, per i quali il traffico stradale costituisce la principale fonte di emissione (circa il 67% secondo i dati ARPA Lombardia per la città di Milano, relativamente all'anno 2014). Infatti, a Milano anche il Biossido d'Azoto (NO₂) non rispetta i limiti normativi di qualità dell'aria.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 7	5	L'incidenza della LEZ sul PM10 (il 65% del 22%) equivale quindi ad appena il 14% del PM10 complessivo prodotto a Milano, cioè una quota molto limitata per giustificare un provvedimento così invasivo e vessatorio;	Il dato ARPA Lombardia citato, ovvero che il traffico stradale contribuisce per il 22% delle emissioni di PM10, è relativo all'intera Lombardia, mentre se si guardano sempre i dati ARPA Lombardia ma relativi alla sola città di Milano si osserva come il traffico stradale contribuisca per una quota doppia (44%) e costituisca la principale fonte emissiva di PM10 in città. Inoltre, il particolato atmosferico prodotto allo scarico dai veicoli diesel è stato espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani, e ciò pone un problema di tutela della salute pubblica che non può essere ignorato. Inoltre, oltre al PM10 allo scarico, la LEZ si pone come ulteriore obiettivo anche la riduzione degli ossidi di azoto, per i quali il traffico stradale costituisce la principale fonte di emissione (circa il 67% secondo i dati ARPA Lombardia per la città di Milano, relativamente all'anno 2014). Infatti, a Milano anche il Biossido d'Azoto (NO ₂) non rispetta i limiti normativi di qualità dell'aria. Per quanto riguarda i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, destinati essenzialmente al trasporto delle merci, il provvedimento prevede un sistema di deroghe tale da garantire l'accesso a tutte le attività produttive/commerciali presenti all'interno della ZTL da parte degli operatori logistici e del trasporto, previo accredito. Per quanto riguarda le categorie derogate relative ai veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, il divieto sarà comunque vigente sulle strade di quartiere e sulle strade locali; a loro uso sarà resa disponibile una mappa del reticolato stradale, che evidenzia le strade di scorrimento percorribili dai veicoli e complessi veicolari di lunghezza superiore a 12 metri.
Municipio 7	6	Lo stesso Comune di Milano riconosce che "per specifiche esigenze di accesso da parte di determinate categorie, quali ad esempio i corrieri e gli operatori logistici, le singole necessità potranno essere gestite, nella fase operativa, attraverso accrediti da implementare nella piattaforma di controllo del sistema", prevedendo quindi, correttamente, di riconoscere numerose deroghe al provvedimento in oggetto;	
Municipio 7	7	Apporre le telecamere ai confini della città non consente di individuare le auto inquinanti che circolano all'interno della città, senza mai passare dai varchi videosorvegliati, riducendo pertanto ulteriormente l'incidenza del provvedimento sulla riduzione del PM10 prodotto, che sarebbe quindi ancor minore del 14% citato;	Oltre al controllo degli ingressi operato con l'ausilio dei varchi elettronici, il rispetto delle regole da parte dei veicoli in circolazione all'interno della ZTL sarà verificato da parte degli organi di Polizia Locale. Nello sviluppo futuro del progetto non è esclusa l'introduzione di ulteriori modalità di controllo a supporto della Polizia Locale, finalizzate alla intensificazione e ottimizzazione delle azioni di accertamento delle infrazioni.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 7	8	Tra i 17 varchi elettronici previsti per il Municipio 7, non viene installata alcuna telecamera che impedisca l'accesso dei mezzi pesanti nel centro di Figino, ignorando quindi l'unica concreta richiesta avanzata dal Municipio e dai residenti;	Il confine della ZTL Figino, al pari del confine della ZTL Ambito Centrale e delle altre ZTL ambiti esterni, potrà essere presidiato con telecamera in corrispondenza di tutte le strade di accesso.
Municipio 7	9	Il provvedimento in oggetto colpisce soprattutto i veicoli più vecchi, statisticamente posseduti dagli anziani o da cittadini con ridotte disponibilità economiche, che avrebbero grosse difficoltà a sostituirli nel breve periodo con nuovi mezzi meno inquinanti; in particolare, le limitazioni poste ai 40.000 autoveicoli Euro 3 diesel già dal 15 ottobre 2017 non risultano sostenibili in tali termini;	Si premette che la limitazione della circolazione dei veicoli a gasolio Euro è già prevista da Regione Lombardia, motivo per cui una misura locale non può essere meno restrittiva andando in deroga. Ciò posto si rileva che il trend temporale previsto per l'introduzione delle limitazioni non risulta scostarsi in maniera rilevante dal trend di rinnovo del parco veicolare privato. In tal senso le misure previste possono contribuire ad incrementare il naturale andamento della dismissione dei veicoli obsoleti. Ciò appare largamente controbilanciato dalla rilevanza degli obiettivi da perseguire, in particolar modo con quelli di ordine sanitario ed ambientale, a tutela delle categorie più deboli della cittadinanza, quali anziani e bambini

6.2.8 Municipio 8

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 8	1	Per le problematiche descritte relativamente a Viale Alcide de Gasperi, estendere il perimetro della LEZ fino a ricomprendere tutto il Cavalcavia del Ghisallo, ponendo un varco all'imbocco di detto cavalcavia e obbligando i veicoli non autorizzati provenienti dalle autostrade all'inversione di marcia sotto lo stesso cavalcavia;	Il cavalcavia del Ghisallo risulta esterno alla delimitazione del centro abitato prevista ai sensi dell'Art. 4 D.lgs. 285/92 NCS. Pertanto, non può essere incluso nella ZTL.
Municipio 8	2	In subordine, ove ciò non fosse possibile, obbligare i veicoli non autorizzati provenienti dalle autostrade ad imboccare il tunnel Gattamelata, con obbligo di inversione di marcia in corrispondenza della rotonda sita allo sbocco del tunnel, e/o lo svincolo per Viale Achille Papa, con obbligo di inversione alla prima rotonda;	La canalizzazione di tutti i veicoli provenienti dalle autostrade sul Tunnel Gattamelata risulta poco opportuna per ragioni di sicurezza, in quanto la canalizzazione stessa dovrebbe essere realizzata in corrispondenza di una tratta con standard pressoché autostradali e interesserebbe veicoli in transito aventi velocità di percorrenza non sempre contenute.
Municipio 8	3	Includere nella LEZ anche il Viale del Ghisallo (sotto il cavalcavia), obbligando i veicoli non autorizzati provenienti dalle autostrade all'inversione di marcia immediatamente prima del semaforo all'incrocio con Viale Certosa;	Viale del Ghisallo è parte integrante del sistema di vie di fuga necessarie per i veicoli provenienti dall'autostrada del Ghisallo e non abilitati all'ingresso in ZTL. Pertanto, non risulta possibile la sua inclusione all'interno della ZTL.
Municipio 8	4	Includere nel perimetro principale della LEZ anche le previste ZTL "Lessona Est" e "Lessona Ovest", ponendo i seguenti 3 varchi di accesso: 1. All'ingresso in Via Cogne dallo svincolo autostradale, con obbligo per i veicoli non autorizzati di imboccare il cavalcavia di Via Grassi in direzione Roserio; 2. Per i veicoli in provenienza da est, all'inizio del sovrappasso ferroviario di Via Amoretti, con obbligo per i veicoli non autorizzati di dirigersi verso la stazione di Quarto Oggiaro o il centro commerciale e i relativi parcheggi; 3. All'ingresso in Via Lessona al confine con il Comune di Novate Milanese	Le ZTL Lessona Est e Lessona Ovest sono state incluse nella ZTL Ambito centrale attraverso: l'introduzione di nuovi varchi sulle vie Cogne, Amoretti e Lessona; la ripermizzazione del confine con l'avanzamento del varco Grassi all'intersezione con piazzale Roserio. Si precisa che la modifica del confine è fattibile in ragione di un nuovo intervento viabilistico in fase di esecuzione, costituito da una rotonda a nord di via Lessona, in territorio comunale di Novate Milanese. La nuova rotonda consente la necessaria via di fuga per i veicoli non abilitati all'ingresso in ZTL.
Municipio 8	5	In tutti i casi, predisporre adeguata cartellonistica che informi con il dovuto anticipo degli accessi vietati ai veicoli non autorizzati;	Il progetto prevede la installazione di segnaletica di prescrizione e di indicazione.
Municipio 8	6	Di richiedere di uniformare la tempistica dell'attuazione dei divieti, a parità di classe di emissione, indipendentemente dalla categoria di veicolo;	L'amministrazione, nel definire le tempistiche, tiene conto di fattispecie meritevoli di un differenziato trattamento sia per motivi di legge sia per condizioni soggettive, attuando il contemporaneo di interessi che è tenuta a valutare

6.2.9 Municipio 9

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 9	1	Gli interventi proposti non possono essere eseguiti separatamente, e pertanto la LEZ deve essere considerata come conseguenza dell'area C e non potrà essere realizzata, se non in una visione completa degli interventi su tutto il sedime della città;	Nella analisi organica sviluppata nell'ambito del PUMS, oltre alla conferma di Area C, è stata individuata la LEZ quale azione di piano prioritaria. Le regole e gli orari sono stati definiti prevedendo la massima armonizzazione tra la due misure, nel rispetto e compatibilmente con gli obiettivi specifici di ciascun intervento.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 9	2	Mancano parcheggi di interscambio, in corrispondenza delle porte d'ingresso alla città e soprattutto delle linee di metropolitana;	Il PUMS ha definito le strategie relative ai parcheggi di interscambio, assegnando una funzione a complemento dell'organizzazione della mobilità urbana e un ruolo, altrettanto importante, di supporto e accompagnamento delle politiche di progressiva limitazione dell'accessibilità automobilistica della città. In particolare, nello scenario di piano del PUMS, in funzione dei progetti di prolungamento delle linee di forza è specificamente prevista la realizzazione dei seguenti parcheggi di interscambio: - Parcheggio di Interscambio M5: la localizzazione di tale parcheggio è da valutare in funzione del tracciato del prolungamento della linea M5. - Monza-Bettola – prolungamento della M1 (ipotizzati 1500); - San Donato Est - prolungamento M3 (ipotizzati 500 posti); - Corsico-Buccinasco – prolungamento M4 (ipotizzati 1000 posti); - Stazione di Lambrate – M2, area di Piazza Monte Titano con circa 300 posti. Il PUMS stesso evidenzia, accanto ai programmi di realizzazione di nuove strutture, la necessità del pieno ripristino funzionale dei parcheggi di interscambio esistenti e parzialmente inutilizzabili. Circa la dotazione attuale dei parcheggi di interscambio esistenti, l'offerta di sosta in struttura a servizio dell'area urbana di Milano è pari a 16.960 posti auto (dato aggiornato a maggio 2016). Il dato comprende tutti i parcheggi di interscambio (anche se non gestiti da ATM) e quelli fuori confine funzionali allo scambio modale con le linee di trasporto pubblico anche extraurbane. Per quanto riguarda l'implementazione di nuovi parcheggi di interscambio, sono in fase di attuazione/ampliamento le seguenti strutture: - Bisceglie: ampliamento di 462 posti in aggiunta ai 1430 esistenti. - Abbiategrasso: 150 posti auto (più 15 moto e velostazione). - Affori: 392 posti auto (più 36 moto) in corrispondenza della stazione FNM e M3.
Municipio 9	3	Manca una politica e una previsione completa su tutta l'area della Città Metropolitana che non risulta interessata da questa previsione;	L'istituzione di una ZTL è un provvedimento a carattere locale essendo attuabile, come da Codice della Strada, all'interno del Centro Abitato. Ciò premesso il Comune di Milano gioca costantemente un ruolo attivo affinché enti locali limitrofi e sovracomunali adottino politiche di contenimento alla stregua di quelle adottate in Milano

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 9	4	C'è un'insufficiente politica Comunale di incentivazione e di aiuti per la sostituzione del parco macchine esistente a Milano o per la riduzione delle emissioni degli autoveicoli e degli impianti di riscaldamento;	Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni atmosferiche degli autoveicoli, l'Amministrazione Comunale di Milano favorisce la diffusione di tecnologie a basso impatto ambientale sia prevedendo deroghe e agevolazioni in tema di circolazione stradale (come per esempio in Area C) sia aprendo bandi di incentivazione economica (es. per l'installazione di Filtri Antiparticolato su veicoli diesel o per l'acquisto di taxi a basso impatto ambientale.). In merito al contenimento dell'impatto sull'inquinamento atmosferico degli impianti termici degli edifici civili l'Amministrazione Comunale di Milano, nell'ambito delle proprie competenze, ha messo in atto diversi strumenti mirati in generale al risparmio energetico ed al contenimento dell'impatto ambientale, con un'attenzione specifica alla conversione degli impianti a gasolio: -campagna di controllo degli impianti termici (10.000 nella stagione 2015-16) per la verifica del rispetto delle norme vigenti. I controlli sugli impianti a gasolio di età superiore ai 15 anni, con conseguente ordinanza che impone al gestore di attestare il rispetto dei limiti normativi di efficienza, ha comportato un tasso di trasformazione degli impianti superiore alla media cittadina; -sconto sugli oneri di urbanizzazione e incentivi volumetrici previsti dal regolamento edilizio per interventi di riqualificazione energetica, dal quale sono esclusi gli stabili che mantengono impianti a gasolio; - bandi per la concessione di contributi per opere di miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici, con particolare attenzione alla trasformazione in impianti a metano o comunque a basso impatto ambientale; -progressiva trasformazione degli impianti a gasolio di proprietà comunale ad uso non residenziale: dal 2013 al 2016 sono stati convertiti 14 impianti a metano e 30 edifici comunali sono stati allacciati al teleriscaldamento.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 9	5	Il provvedimento in oggetto colpisce soprattutto i veicoli più vecchi, statisticamente posseduti dagli anziani o da cittadini con ridotte disponibilità economiche, che avrebbero grosse difficoltà a sostituirli nel breve periodo con nuovi mezzi meno inquinanti e, tra l'altro, aggraverebbero ulteriormente il traffico locale in quanto - anche se non possono circolare - percorrerebbero le strade interne evitando quelle che, pur essendo più scorrevoli, sono presidiate dalle telecamere. Tra l'altro non risulta che saranno approdati punti all'interno della ZTL presidiati dalle telecamere	Ai sensi del DPR 250/99 non risulta possibile il controllo dei veicoli in transito all'interno delle ZTL, ma solo il controllo dei veicoli in ingresso.
Municipio 9	6	Non sono stati decisi incentivi per la sostituzione e/o riconversione totale delle caldaie inquinanti presenti nei condomini e nei locali pubblici di proprietà pubblica;	In merito al contenimento dell'impatto sull'inquinamento atmosferico degli impianti termici degli edifici civili l'Amministrazione Comunale di Milano, nell'ambito delle proprie competenze, ha messo in atto diversi strumenti mirati in generale al risparmio energetico ed al contenimento dell'impatto ambientale, con un'attenzione specifica alla conversione degli impianti a gasolio: -campagna di controllo degli impianti termici (10.000 nella stagione 2015-16) per la verifica del rispetto delle norme vigenti. I controlli sugli impianti a gasolio di età superiore ai 15 anni, con conseguente ordinanza che impone al gestore di attestare il rispetto dei limiti normativi di efficienza, ha comportato un tasso di trasformazione degli impianti superiore alla media cittadina; -sconto sugli oneri di urbanizzazione e incentivi volumetrici previsti dal regolamento edilizio per interventi di riqualificazione energetica, dal quale sono esclusi gli stabili che mantengono impianti a gasolio; - bandi per la concessione di contributi per opere di miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici, con particolare attenzione alla trasformazione in impianti a metano o comunque a basso impatto ambientale; -progressiva trasformazione degli impianti a gasolio di proprietà comunale ad uso non residenziale: dal 2013 al 2016 sono stati convertiti 14 impianti a metano e 30 edifici comunali sono stati allacciati al teleriscaldamento.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 9	7	In particolare, le limitazioni poste ai 40.000 autoveicoli Euro 3 diesel già dal 15 ottobre 2017, non risultano sostenibili in tali termini;	Si premette che la limitazione della circolazione dei veicoli a gasolio Euro è già prevista da Regione Lombardia, motivo per cui una misura locale non può essere meno restrittiva andando in deroga. Ciò posto si rileva che il trend temporale previsto per l'introduzione delle limitazioni non risulta scostarsi in maniera rilevante dal trend di rinnovo del parco veicolare privato. In tal senso le misure previste possono contribuire ad incrementare il naturale andamento della dismissione dei veicoli obsoleti. Ciò appare largamente controbilanciato dalla rilevanza degli obiettivi da perseguire, in particolar modo con quelli di ordine sanitario ed ambientale, a tutela delle categorie più deboli della cittadinanza, quali anziani e bambini
Municipio 9	8	La mancanza di interventi strutturali sugli impianti esistenti degli edifici, anche Comunali ha portato alla proroga dei limiti temporali dettati dal DPR 59/2009, in applicazione della direttiva 2012/27/UE	La seconda parte dell'osservazione non è pertinente: la proroga dei termini normativi, citati nell'osservazione, è stata decisa dal Governo e non è legata alle politiche degli Enti locali. Per quanto riguarda la prima parte dell'osservazione, si ricorda che l'Amministrazione Comunale di Milano, nell'ambito delle proprie competenze, ha messo in atto diversi strumenti mirati in generale al risparmio energetico degli edifici ed al contenimento dell'impatto ambientale: -campagna di controllo degli impianti termici (10.000 nella stagione 2015-16) per la verifica del rispetto delle norme vigenti. I controlli sugli impianti a gasolio di età superiore ai 15 anni, con conseguente ordinanza che impone al gestore di attestare il rispetto dei limiti normativi di efficienza, ha comportato un tasso di trasformazione degli impianti superiore alla media cittadina; - sconto sugli oneri di urbanizzazione e incentivi volumetrici previsti dal regolamento edilizio per interventi di riqualificazione energetica, dal quale sono esclusi gli stabili che mantengono impianti a gasolio; - bandi per la concessione di contributi per opere di miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici, con particolare attenzione alla trasformazione in impianti a metano o comunque a basso impatto ambientale; -progressiva trasformazione degli impianti a gasolio di proprietà comunale ad uso non residenziale: dal 2013 al 2016 sono stati convertiti 14 impianti a metano e 30 edifici comunali sono stati allacciati al teleriscaldamento.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 9	9	L'istituzione dell'area C ha portato benefici esclusivamente al suo interno peggiorando la situazione ambientale in periferia, specialmente sulla circonvallazione esterna. Il miglioramento riscontrato è dovuto alla limitazione dell'uso dei mezzi privati conseguente alla crisi economica;	Evidenziando che l'osservazione non è pertinente alla LEZ, non vi sono evidenze del peggioramento della situazione ambientale in periferia.
Municipio 9	10	Il ritardo della realizzazione del corridoio 5 che ad oggi risulta inutilizzabile all'uso prioritario di cambio del trasporto delle merci Gomma/Ferro.	Per quanto riguarda i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, destinati essenzialmente al trasporto delle merci, il progetto prevede un sistema di deroghe funzionali a garantire le attività produttive/commerciali presenti all'interno della ZTL da parte degli operatori logistici e del trasporto, previo accredito. Pertanto, il ritardo nella realizzazione del corridoio 5 risulta ininfluente agli effetti dello sviluppo del progetto
Municipio 9	11	L'Amministrazione Comunale ha dichiarato che gli autoveicoli alimentati a gasolio e privi di dispositivo anti-pollutante costituiscono meno del 27% del parco auto milanese: e producono quasi il 65% delle emissioni di PM10 allo scarico, senza tenere in considerazione che, secondo i dati di ARPA Lombardia, la principale fonte di inquinamento sono le caldaie per il riscaldamento degli immobili, mentre il traffico e le altre sorgenti mobili Diesel costituiscono appena il 22% del PM10 totale prodotto a Milano;	Il dato ARPA Lombardia citato, ovvero che il traffico stradale contribuisce per il 22% delle emissioni di PM10, è relativo all'intera Lombardia, mentre se si guardano sempre i dati ARPA Lombardia ma relativi alla sola città di Milano si osserva come il traffico stradale contribuisca per una quota doppia (44%) e costituisca la principale fonte emissiva di PM10 in città. Inoltre, il particolato atmosferico prodotto allo scarico dai veicoli diesel è stato espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani, e ciò pone un problema di tutela della salute pubblica che non può essere ignorato. Per quanto riguarda il contributo emissivo che viene qui riportato come quello delle "caldaie per il riscaldamento degli immobili", si fa presente che in realtà il contributo stimato da ARPA Lombardia per la città di Milano è attribuito anche ai settori commerciale e terziario e che esso è dovuto per la larga parte agli esercizi ed impianti che fanno uso di biomassa legnosa. Inoltre, oltre al PM10 allo scarico, la LEZ si pone come ulteriore obiettivo anche la riduzione degli ossidi di azoto, per i quali il traffico stradale costituisce la principale fonte di emissione (circa il 67% secondo i dati ARPA Lombardia per la città di Milano, relativamente all'anno 2014). Infatti, a Milano anche il Biossido d'Azoto (NO ₂) non rispetta i limiti normativi di qualità dell'aria.

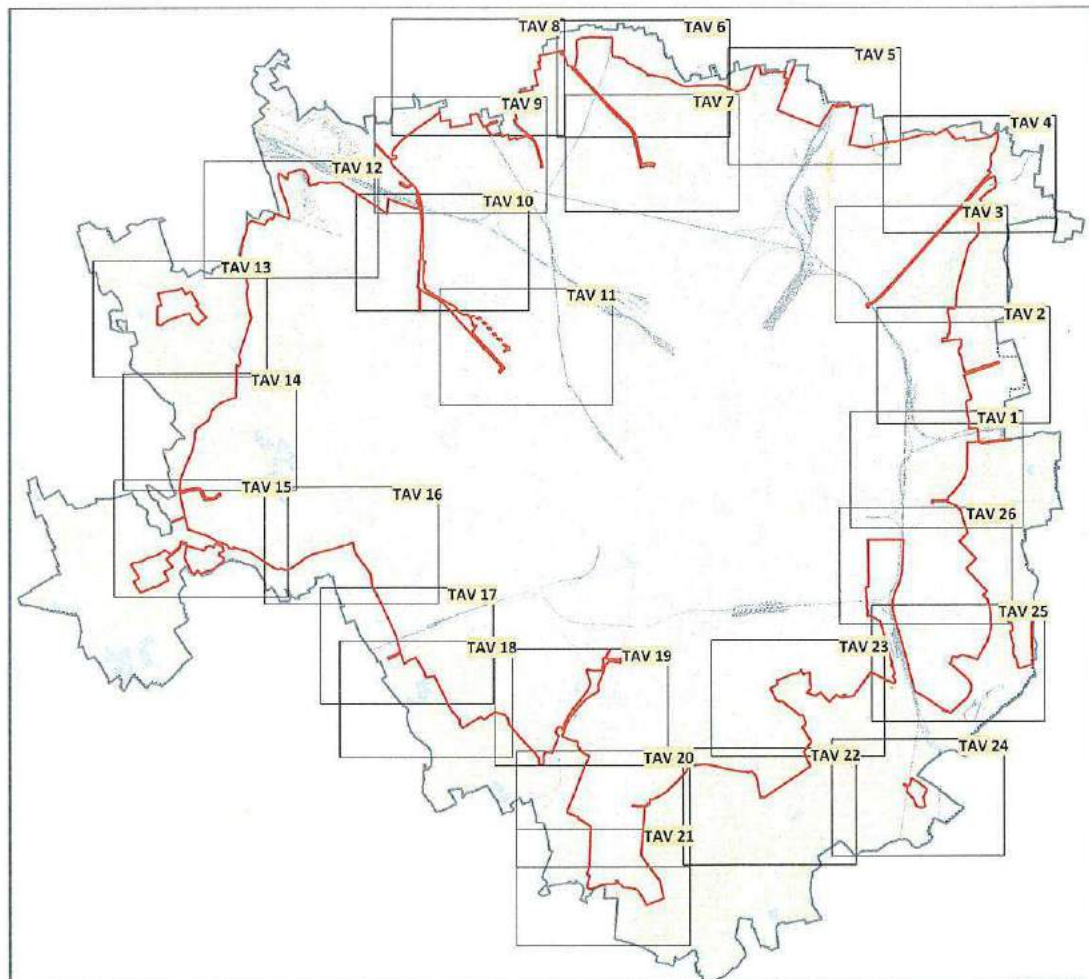
RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 9	12	L'incidenza della LEZ sul PM10 (il 65% del 22%) equivale quindi ad appena il 14% del PM10 complessivo prodotto a Milano, cioè una quota molto limitata per giustificare un provvedimento così invasivo e vessatorio;	Il dato ARPA Lombardia citato, ovvero che il traffico stradale contribuisce per il 22% delle emissioni di PM10, è relativo all'intera Lombardia, mentre se si guardano sempre i dati ARPA Lombardia ma relativi alla sola città di Milano si osserva come il traffico stradale contribuisca per una quota doppia (44%) e costituisca la principale fonte emissiva di PM10 in città. Inoltre, il particolato atmosferico prodotto allo scarico dai veicoli diesel è stato espressamente individuato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come sicuramente cancerogeno per gli esseri umani, e ciò pone un problema di tutela della salute pubblica che non può essere ignorato. Inoltre, oltre al PM10 allo scarico, la LEZ si pone come ulteriore obiettivo anche la riduzione degli ossidi di azoto, per i quali il traffico stradale costituisce la principale fonte di emissione (circa il 67% secondo i dati ARPA Lombardia per la città di Milano, relativamente all'anno 2014). Infatti, a Milano anche il Biossido d'Azoto (NO ₂) non rispetta i limiti normativi di qualità dell'aria.
Municipio 9	13	Lo stesso Comune di Milano riconosce che "per specifiche esigenze di accesso da parte di determinate categorie, quali ad esempio i corrieri e gli operatori logistici, le singole necessità potranno essere gestite, nella fase operativa, attraverso accrediti da implementare nella piattaforma di controllo del sistema", prevedendo quindi, correttamente, di riconoscere numerose deroghe al provvedimento in oggetto;	In fase di attuazione del progetto, il provvedimento terrà in ogni caso conto delle esigenze degli operatori e prevedrà un sistema di deroghe funzionali a garantire le attività degli stessi entro i confini della ZTL.
Municipio 9	14	Non sono stati indicati i percorsi alternativi che devono percorrere i mezzi inquinanti e quelli che trasportano materiale pericoloso ma sono autorizzati all'ingresso in città;	La documentazione di progetto riporta l'indicazione delle vie di fuga relative a tutti i varchi di accesso alla ZTL. L'indicazione dei percorsi interni alla ZTL destinati ai veicoli trasportanti merci pericolose sarà oggetto dello sviluppo esecutivo del progetto. Per i veicoli "inquinanti" (appartenenti a categorie non abilitate all'ingresso in ZTL) ma per i quali si prevede una deroga ai limiti di accesso non sono previste limitazioni alla circolazione e pertanto nessun percorso specifico. Per quanto riguarda le categorie derogate relative ai veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, il divieto sarà comunque vigente sulle strade di quartiere e sulle strade locali; a loro uso sarà resa disponibile una mappa del reticolato stradale, che evidenzia le strade di scorrimento percorribili dai veicoli e complessi veicolari di lunghezza superiore a 12 metri.

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 9	15	Non sono state sufficientemente valutate le ultime vie in uscita prima dell'ingresso nell'area LEZ (es. Via Enrico Fermi: la via in uscita su Via Vincenzo da Seregno, creerebbe ingorghi);	L'osservazione definisce "non sufficientemente valutate le ultime vie di fuga prima dell'ingresso in ZTL". Rispetto all'unico caso citato, al fine di rendere più agevole la via di fuga, il confine della ZTL è stato ripermetrato, arretrando il varco FERMI all'intersezione con via Majorana, prevedendo la realizzazione di un torna indietro su via Majorana e la installazione di un nuovo varco su via Majorana, a valle della intersezione con viale Fermi.

7. ALLEGATO A. DETTAGLIO CONFINE ZONA A TRAFFICO LIMITATO



7.1 DETTAGLIO CONFINE ZTL AMBITO CENTRALE

Figura 7.1. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 1

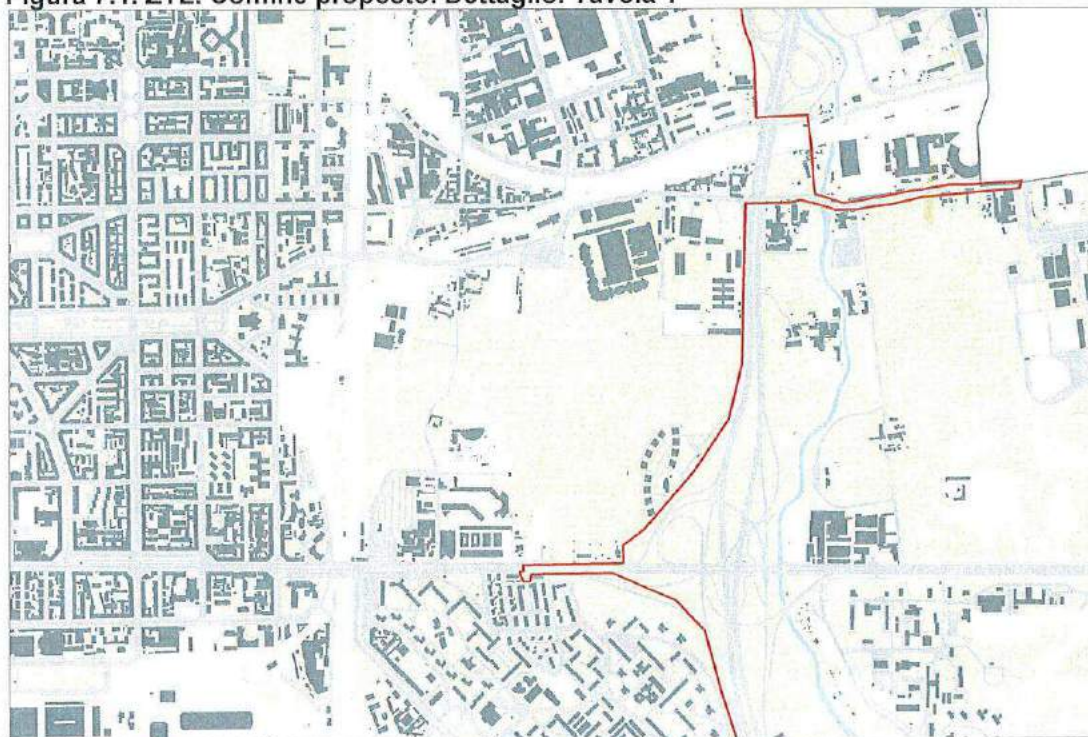


Figura 7.2. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 2

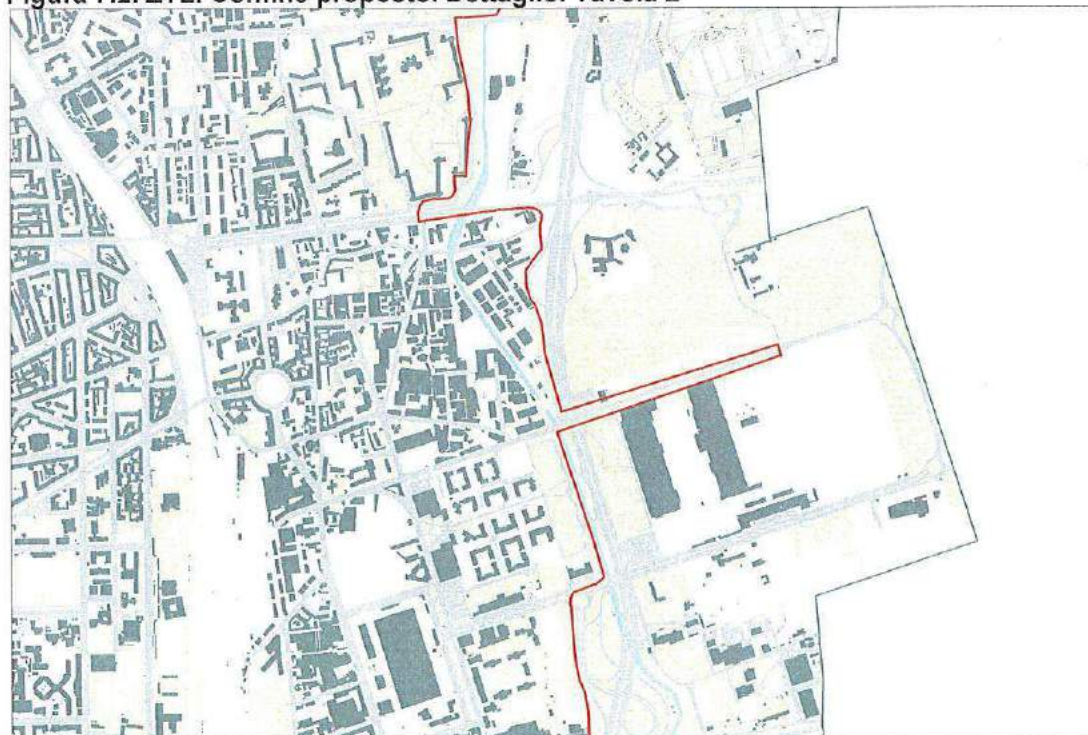


Figura 7.3. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 3

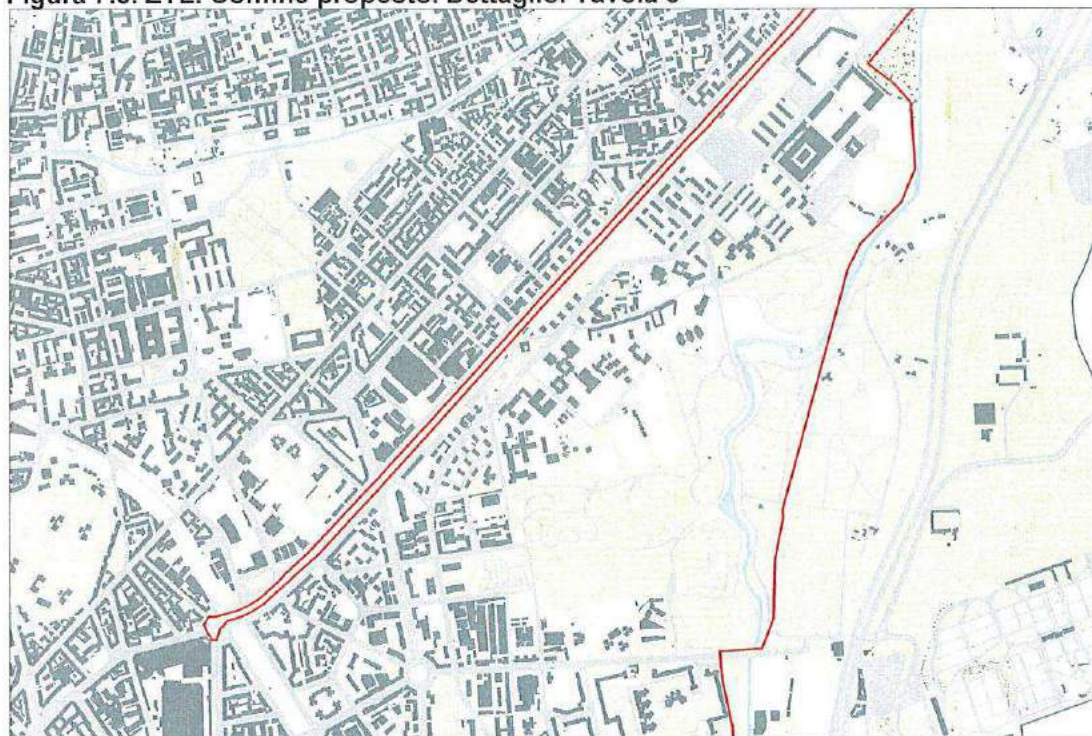


Figura 7.4. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 4

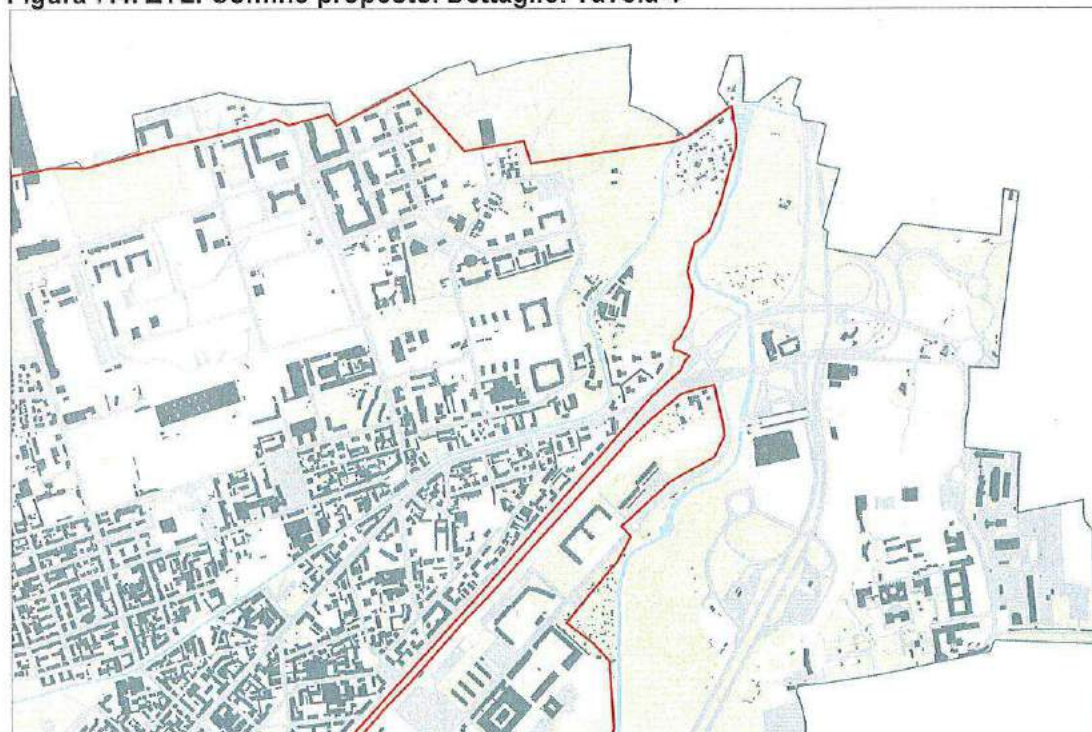


Figura 7.5. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 5

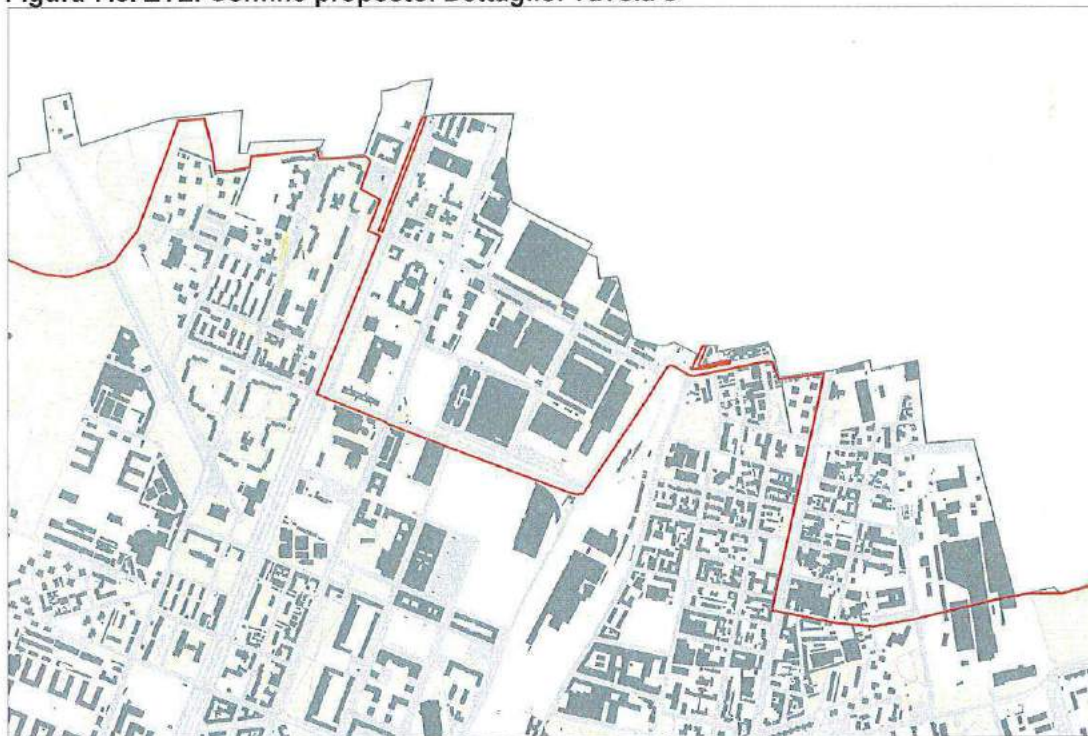


Figura 7.6. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 6

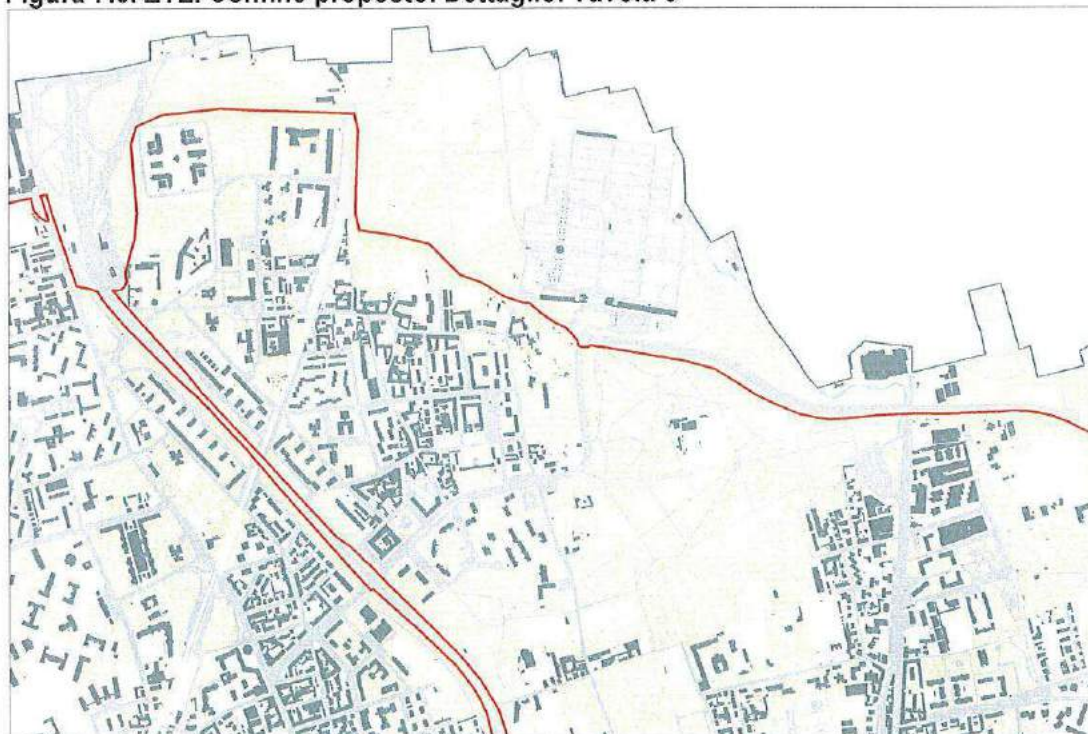


Figura 7.7. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 7

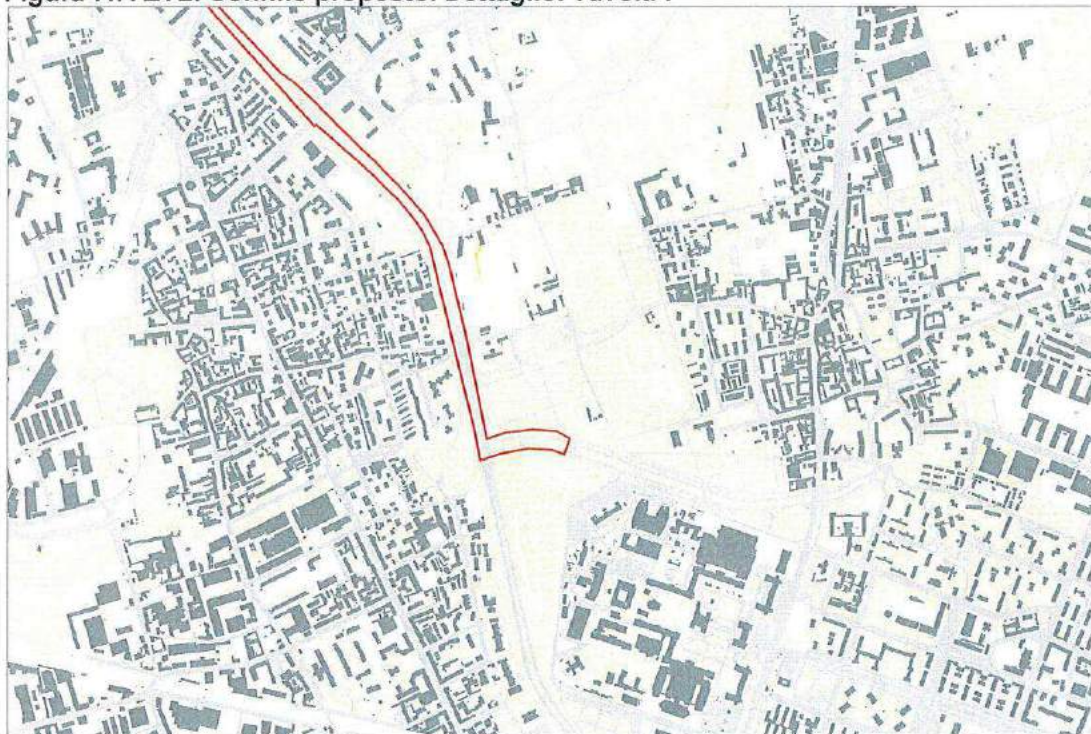


Figura 7.8. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 8

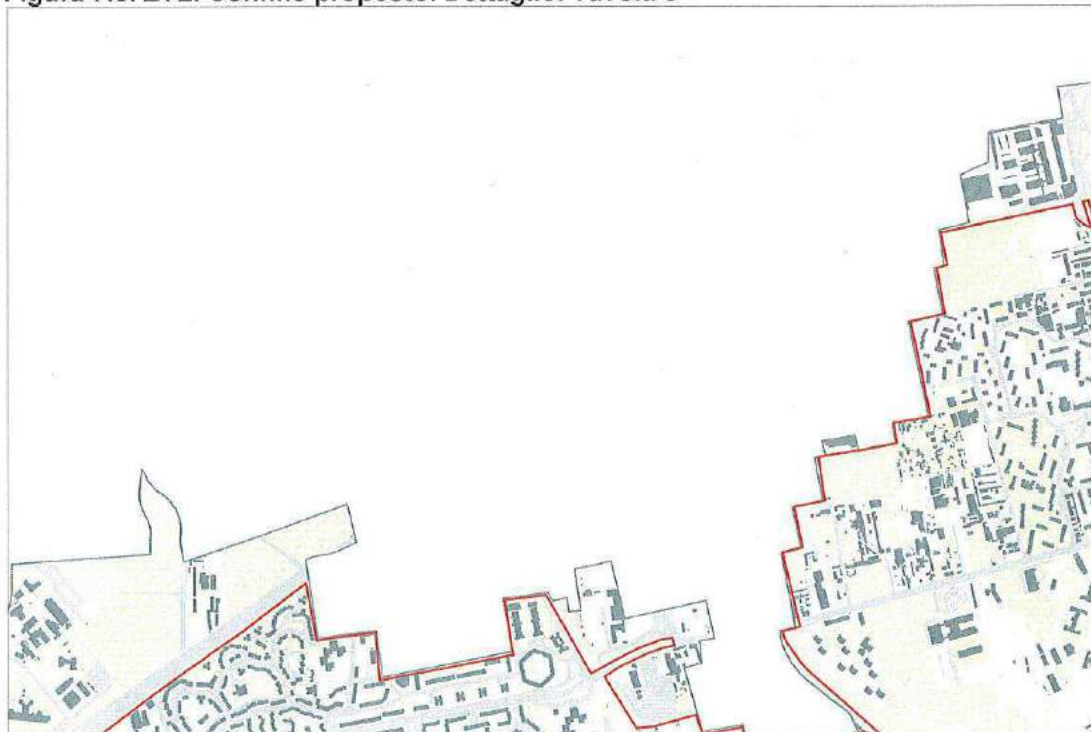


Figura 7.9. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 9

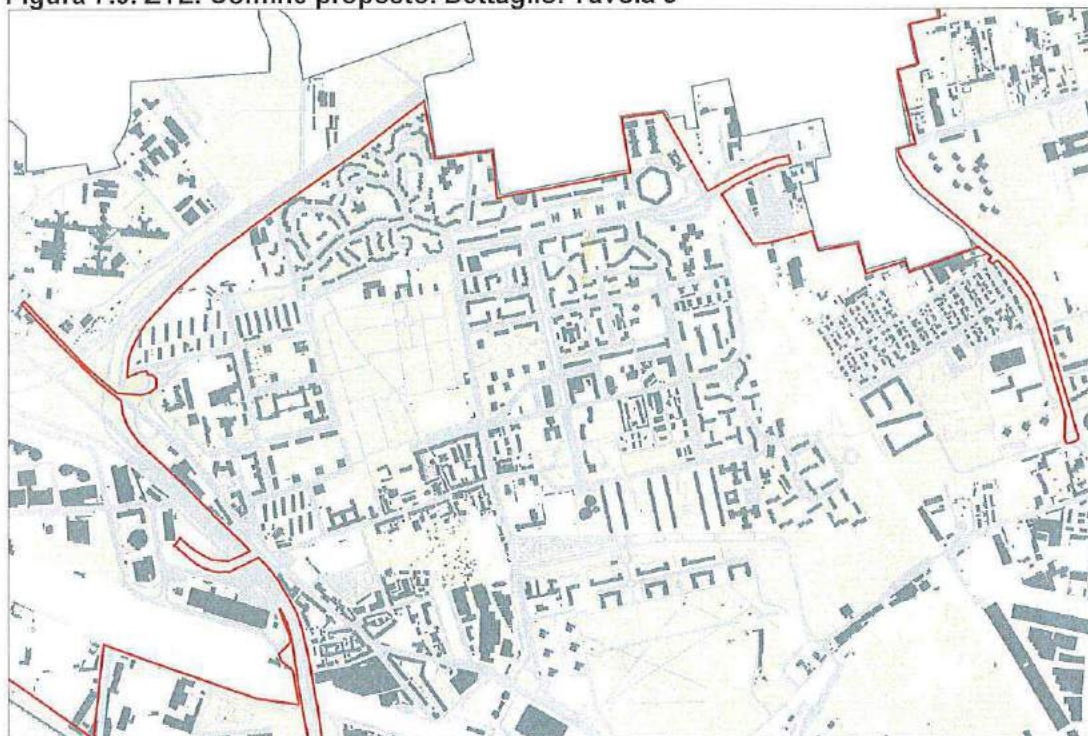


Figura 7.10. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 10

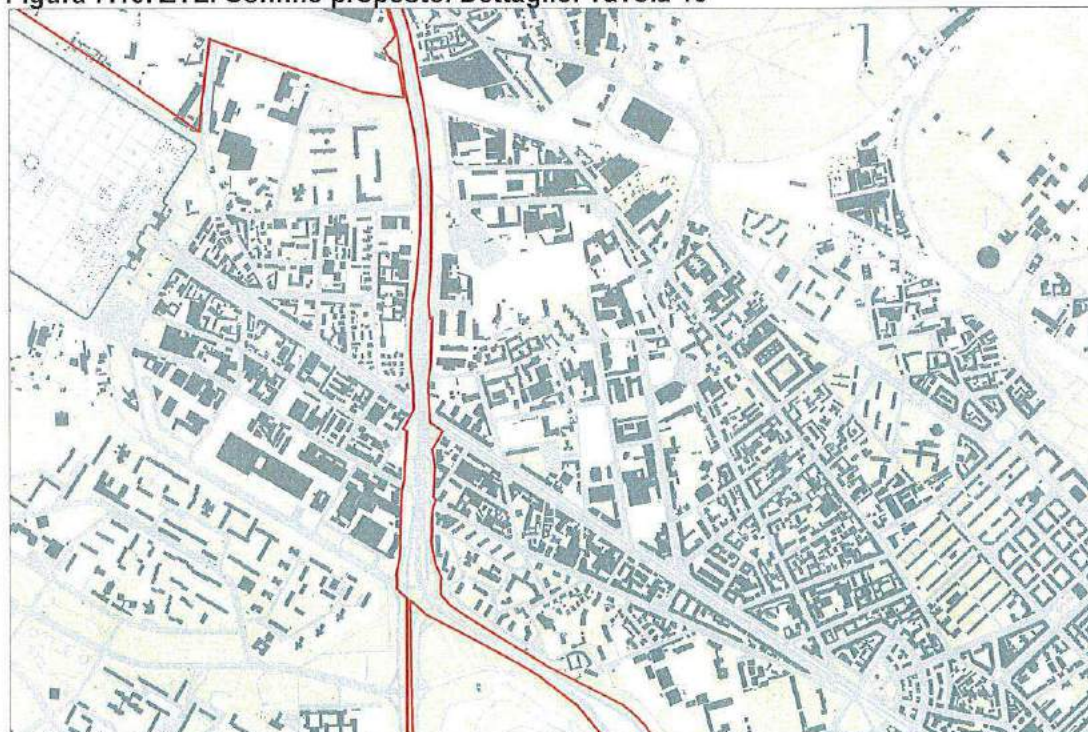


Figura 7.11. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 11

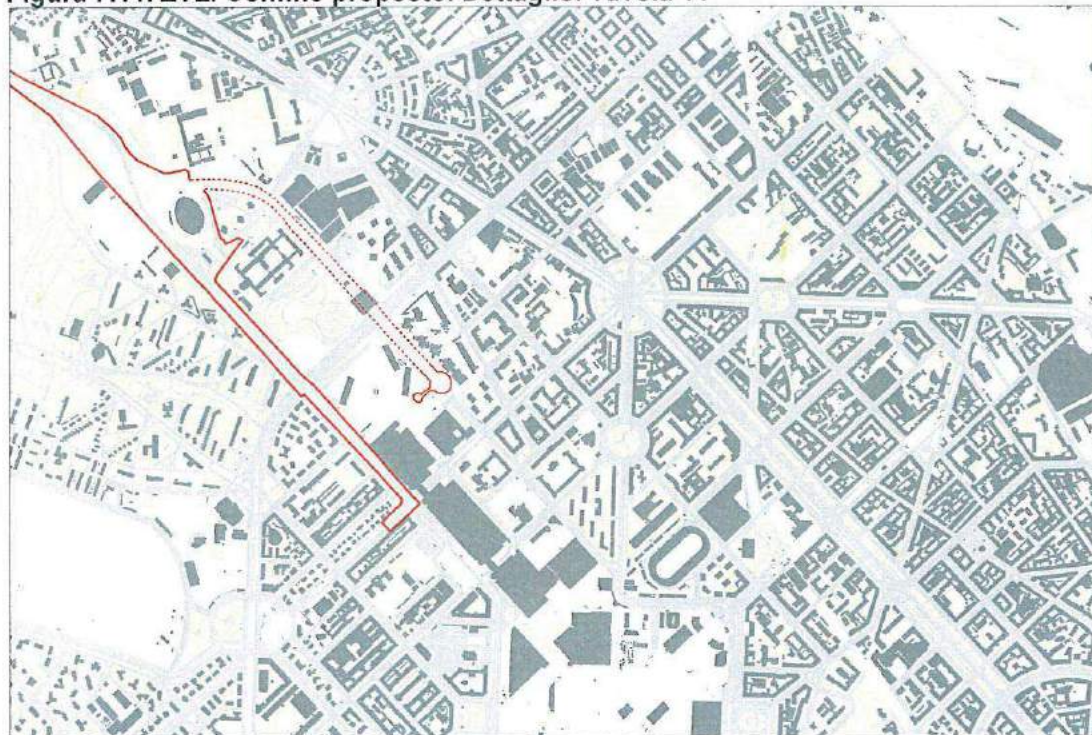


Figura 7.12. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 12

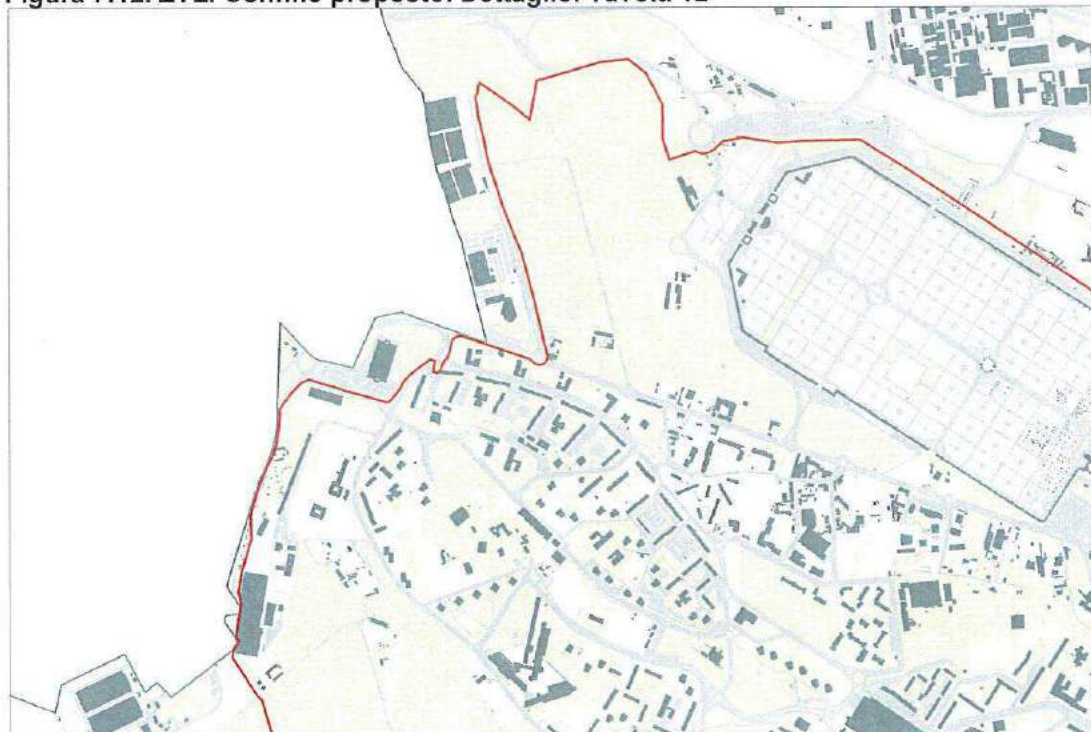


Figura 7.13. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 13

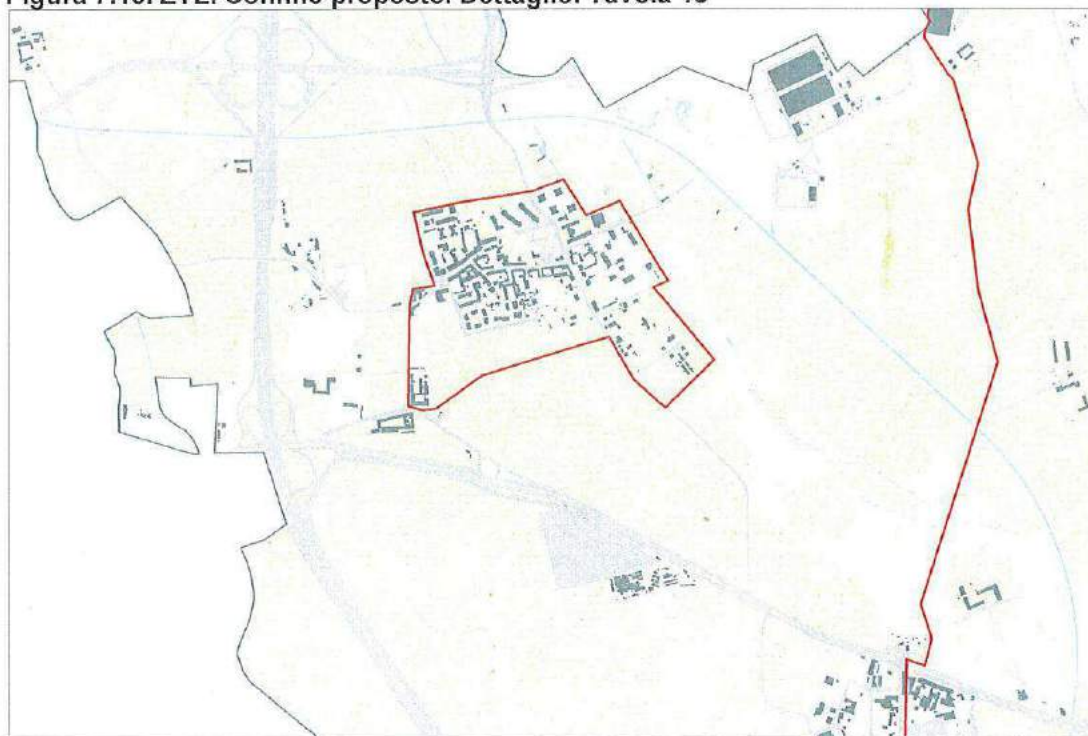


Figura 7.14. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 14

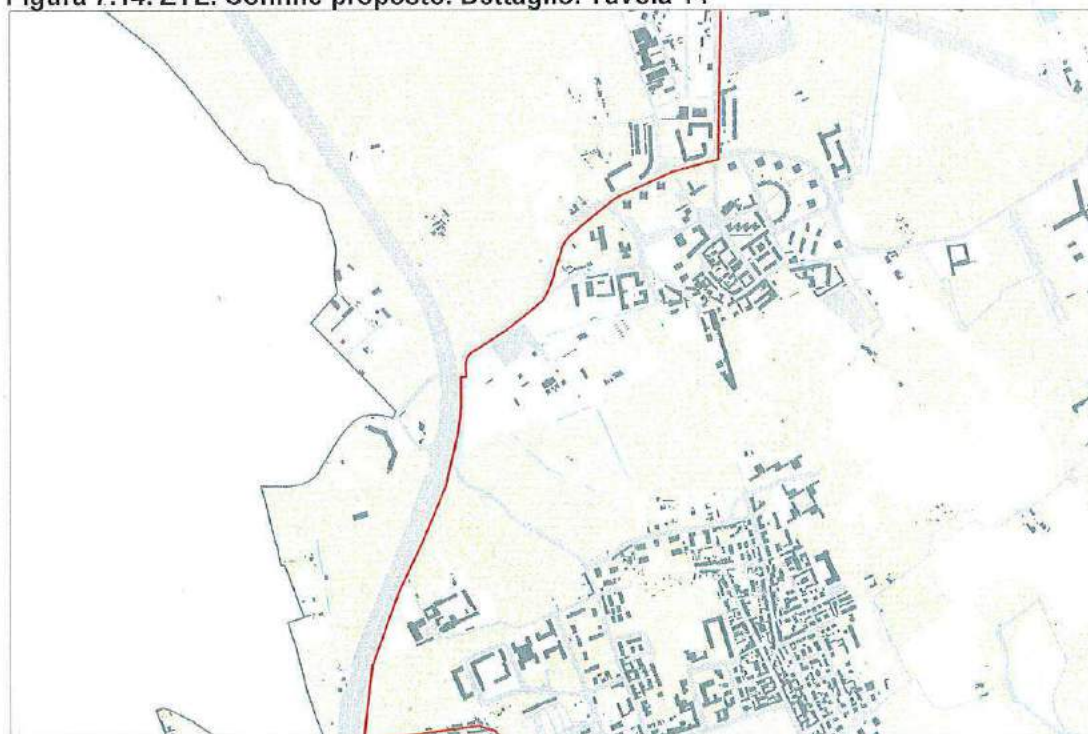


Figura 7.15. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 15

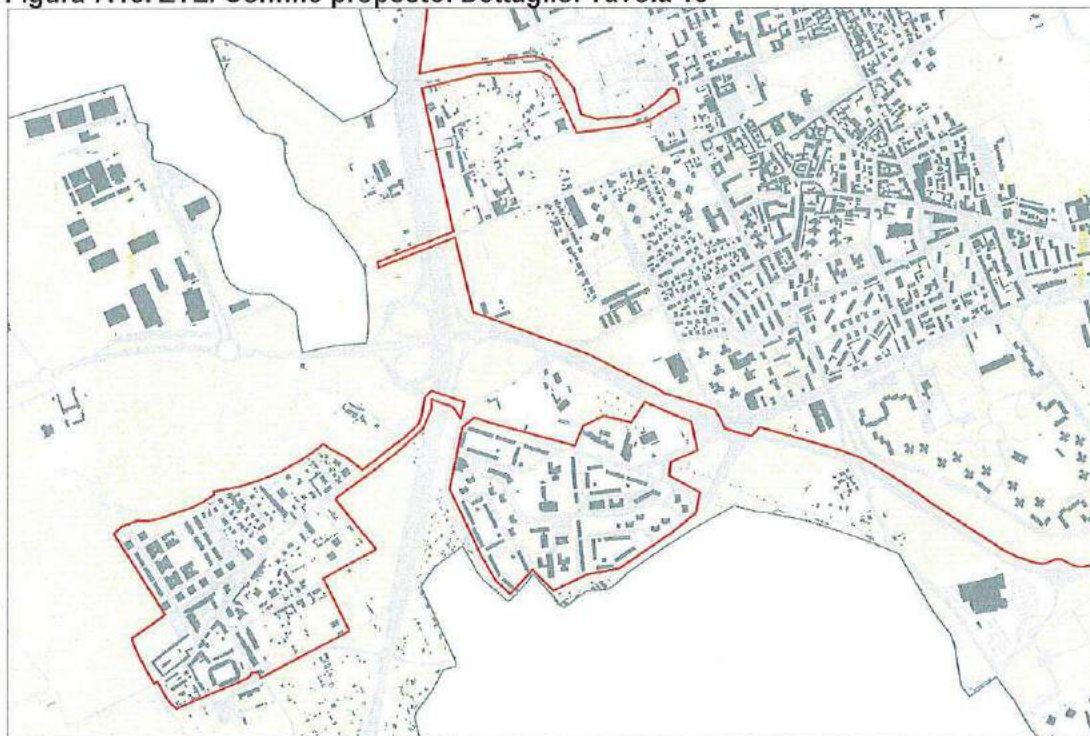


Figura 7.16. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 16

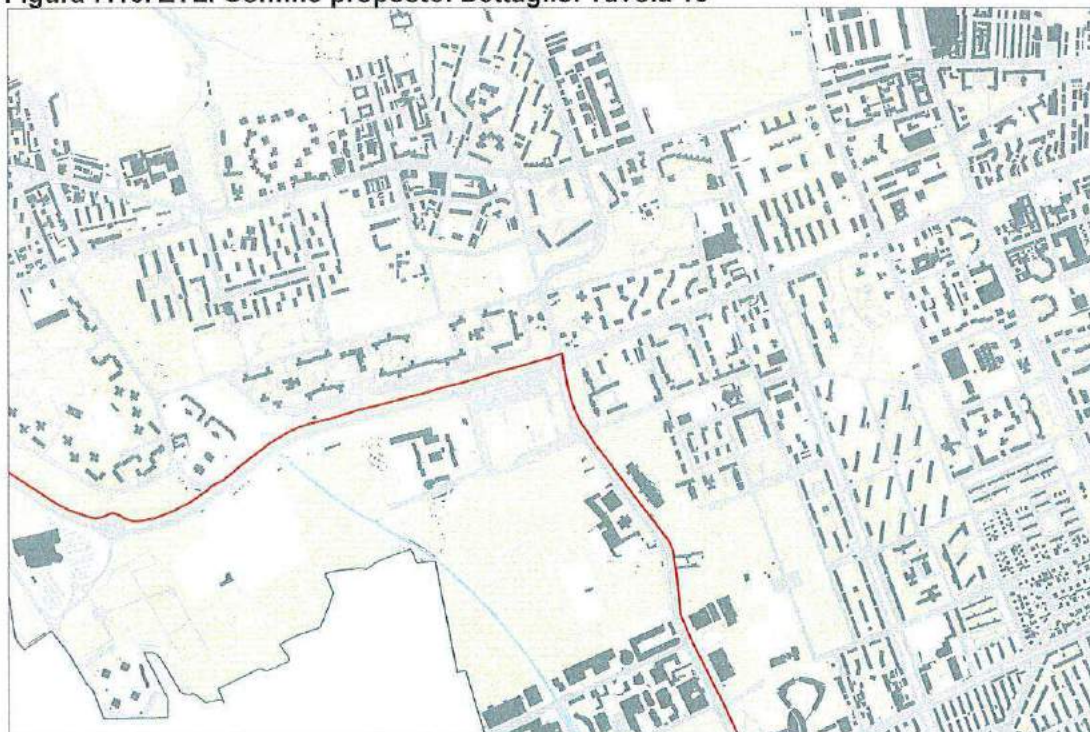


Figura 7.17. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 17

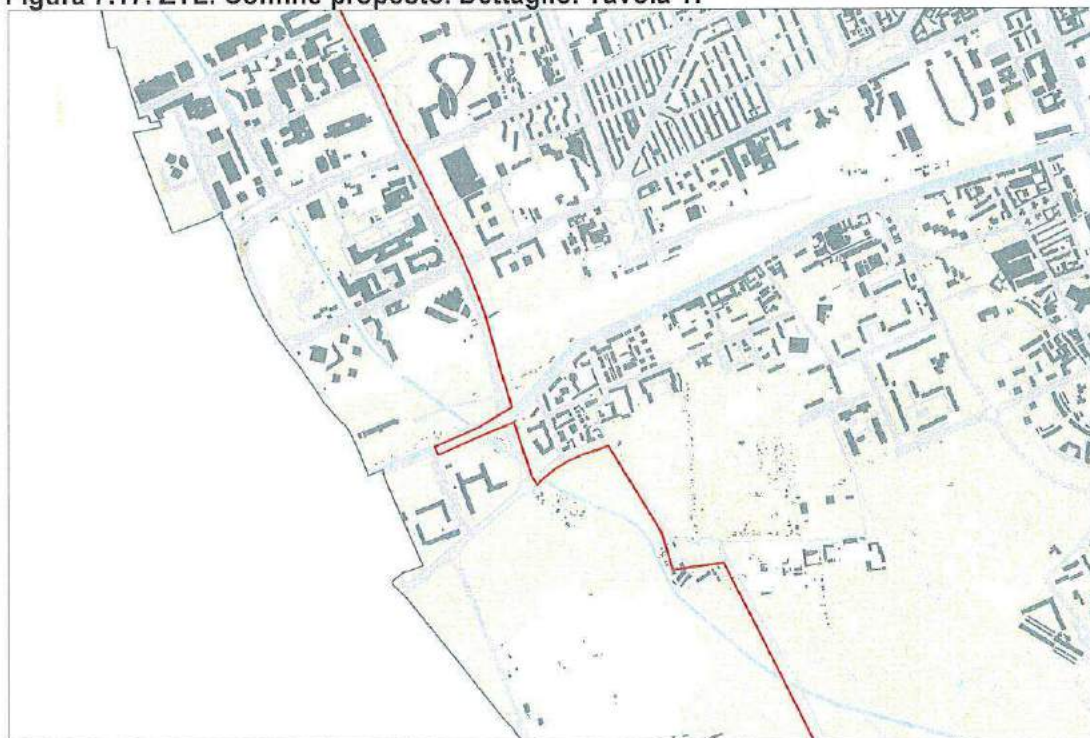


Figura 7.18. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 18

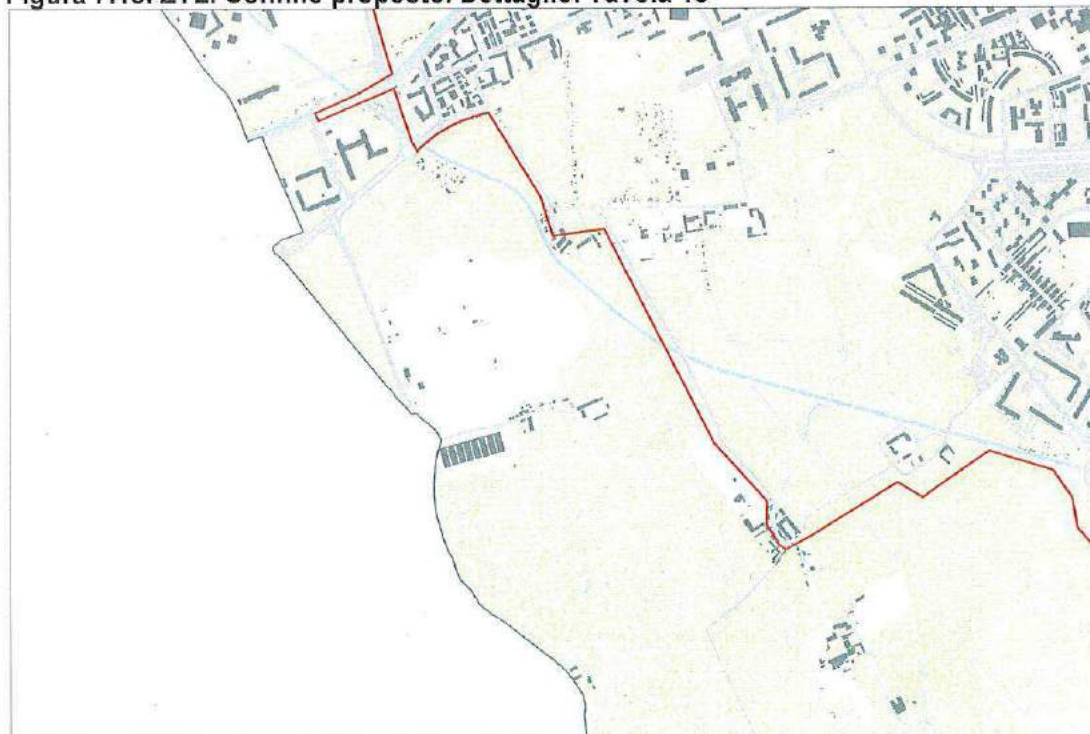


Figura 7.19. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 19

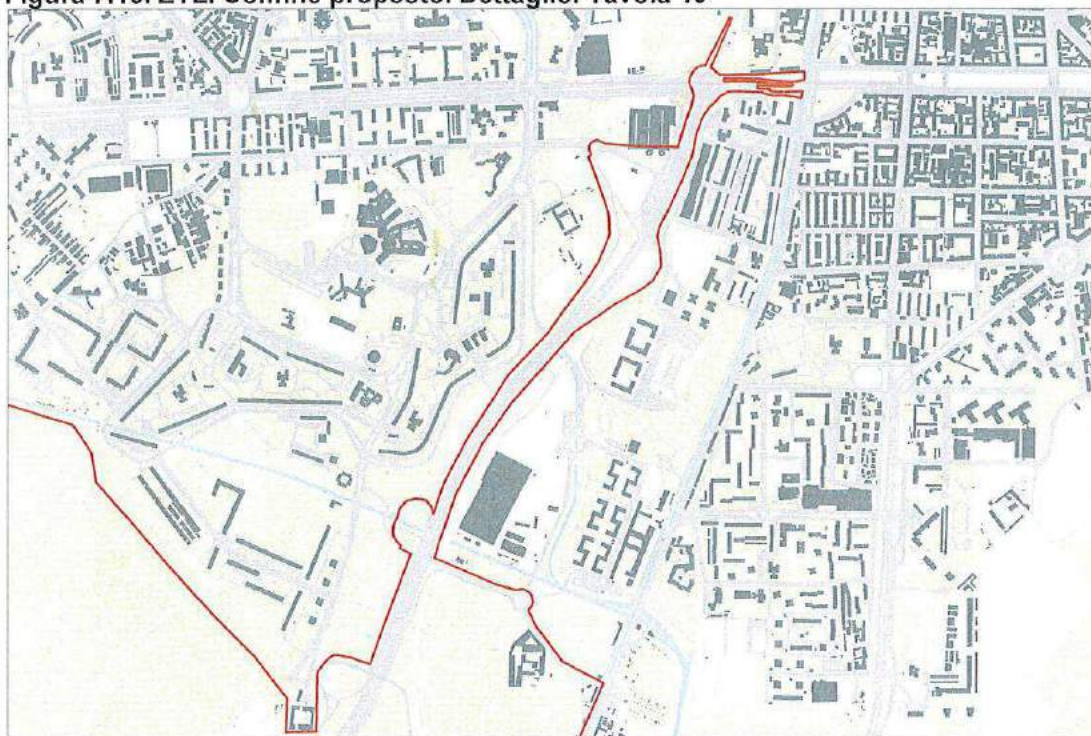


Figura 7.20. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 20

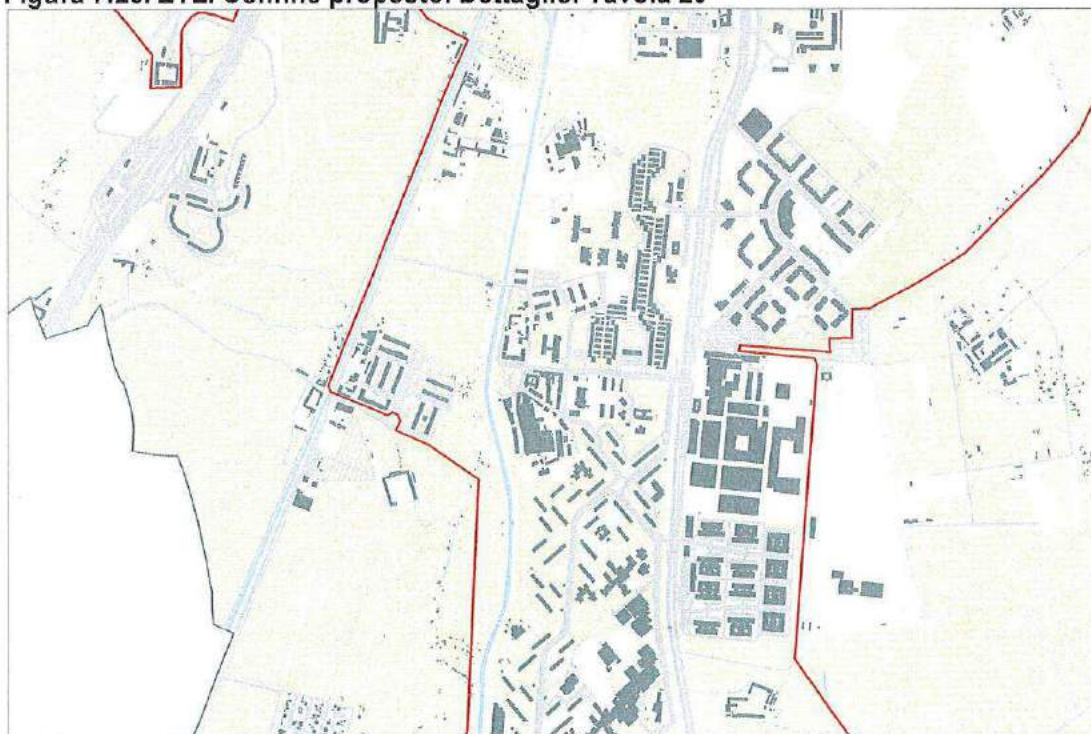


Figura 7.21. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 21

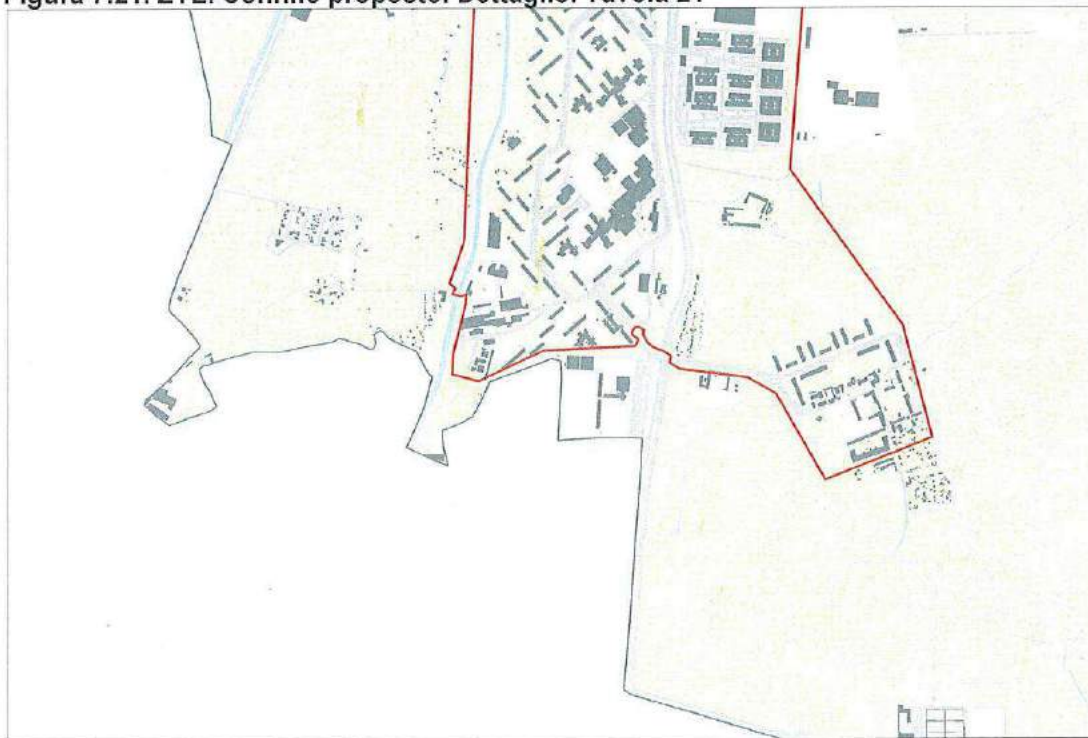


Figura 7.22. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 22

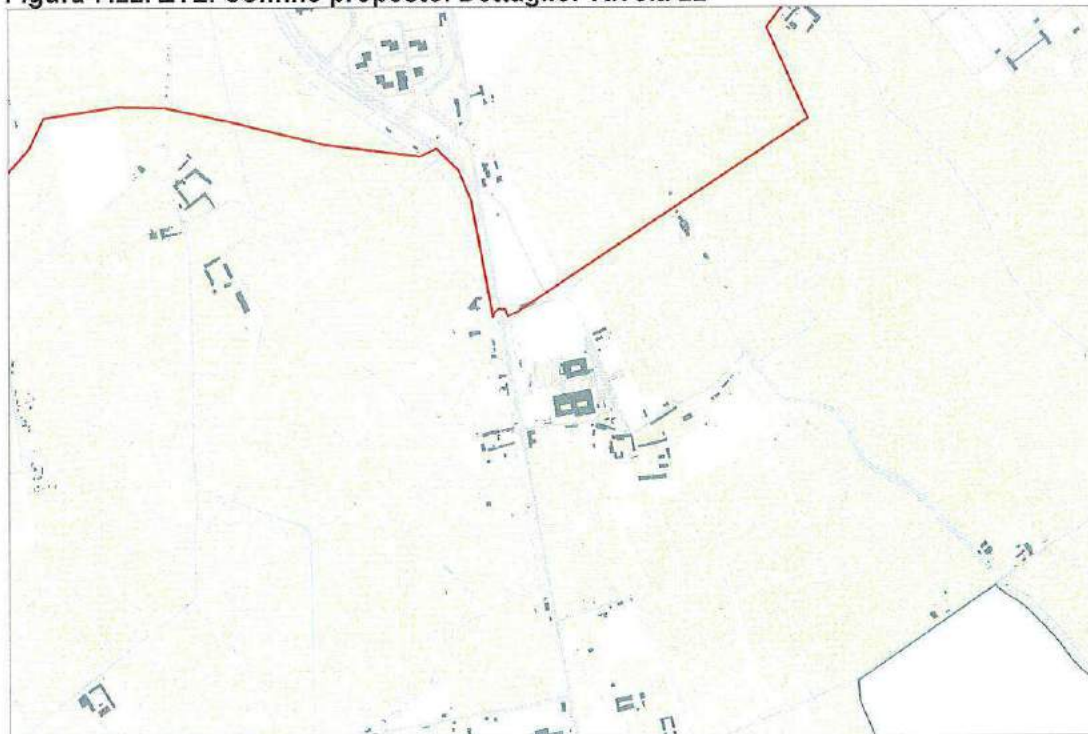


Figura 7.23. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 23

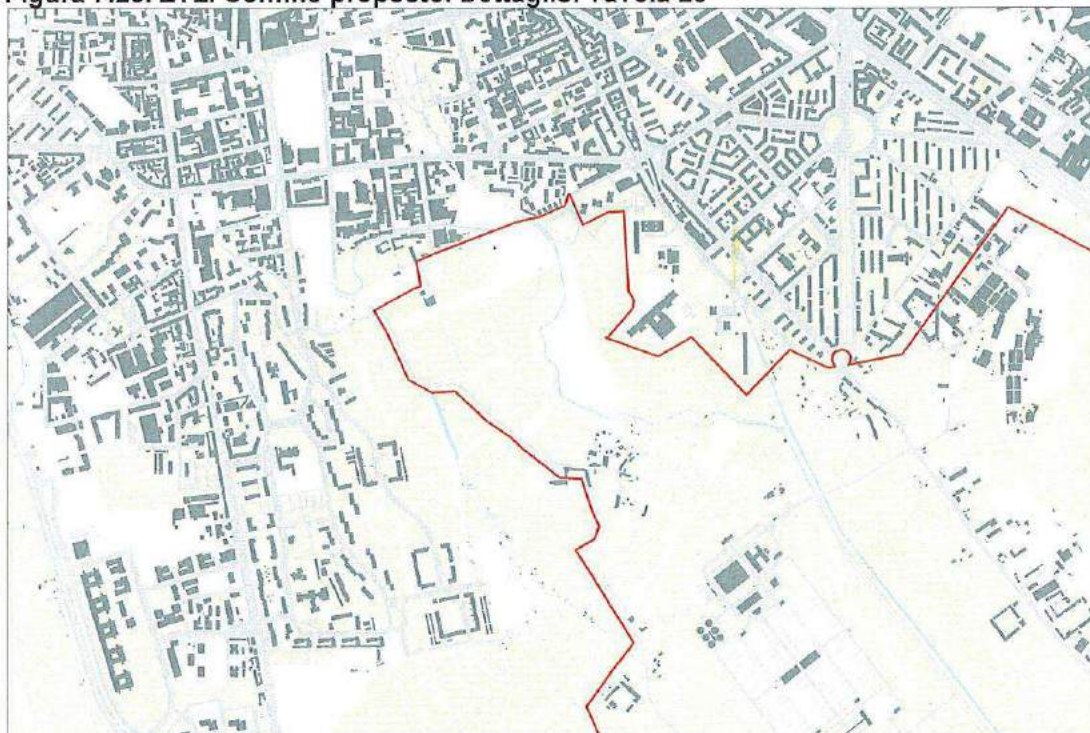


Figura 7.24. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 24

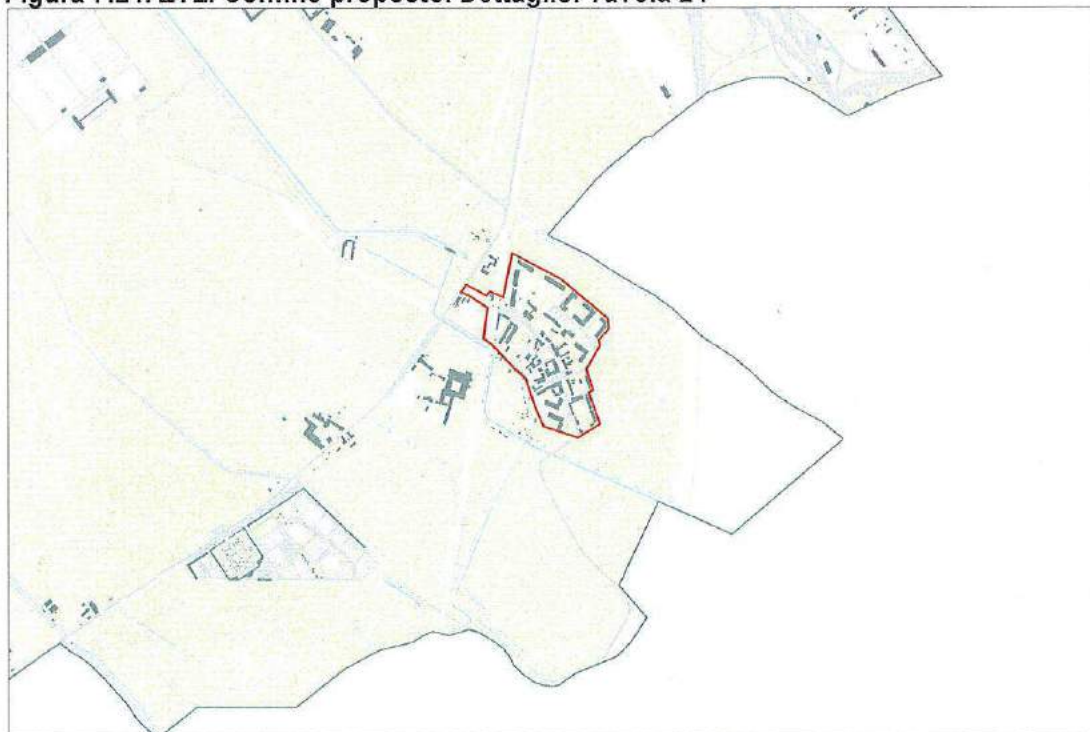


Figura 7.25. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 25

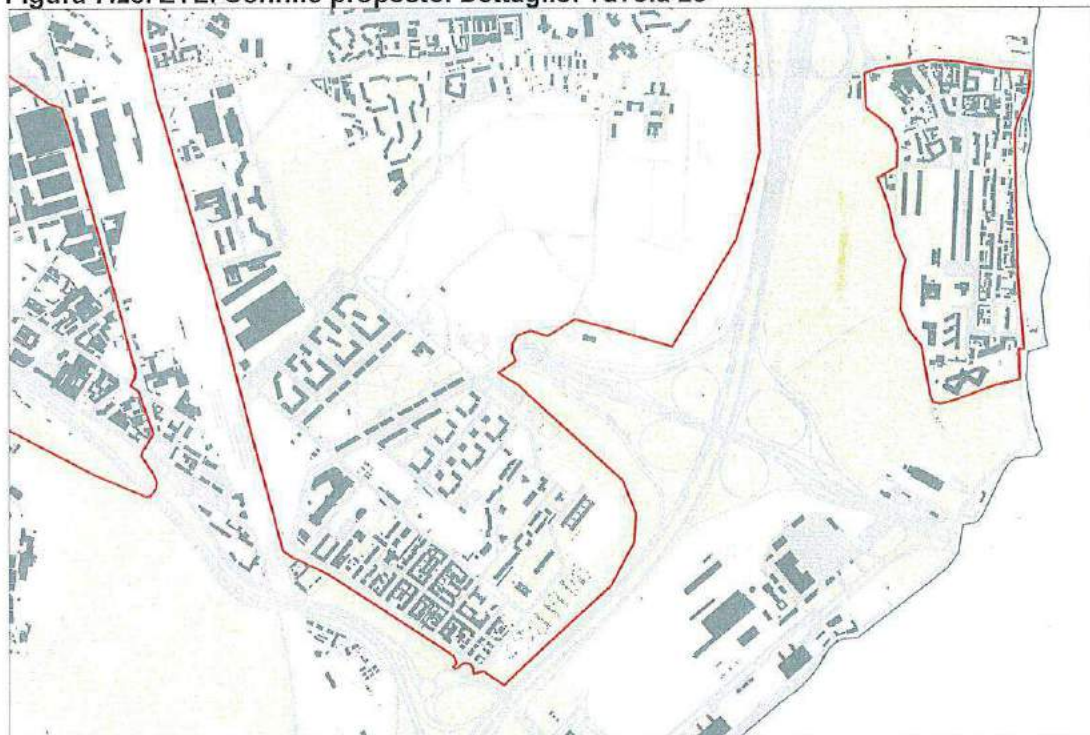
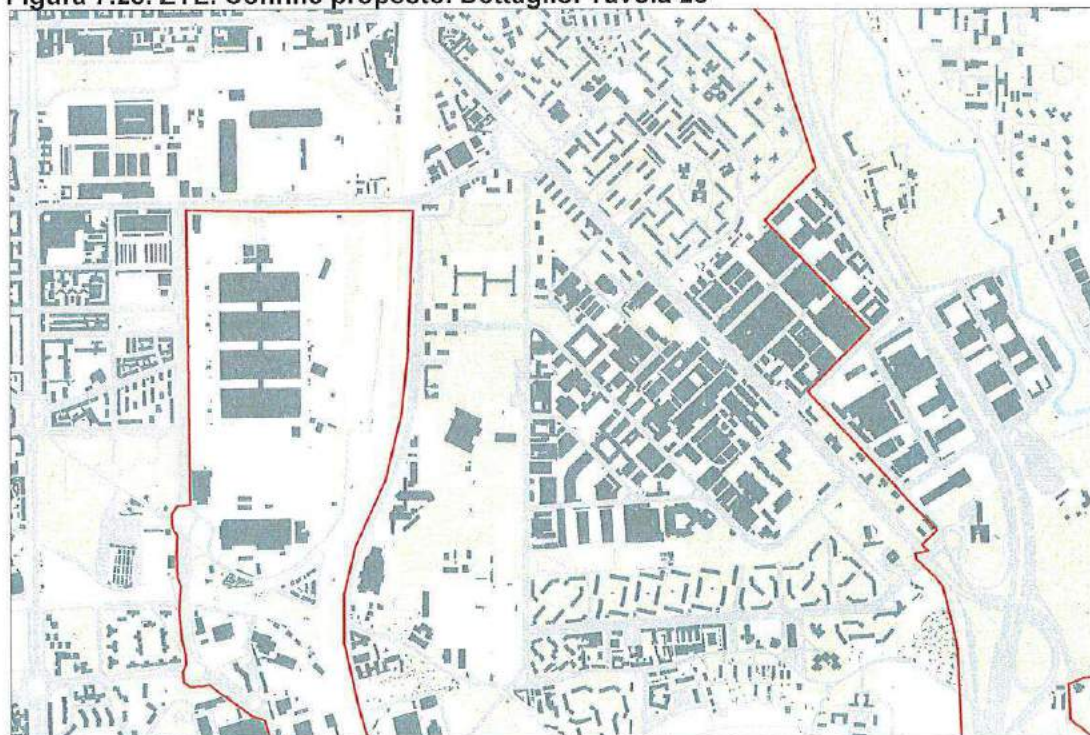


Figura 7.25. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 25



7.2 DETTAGLIO CONFINI ZTL AMBITI ESTERNI

Figura 7.22. ZTL Figino. Confine proposto

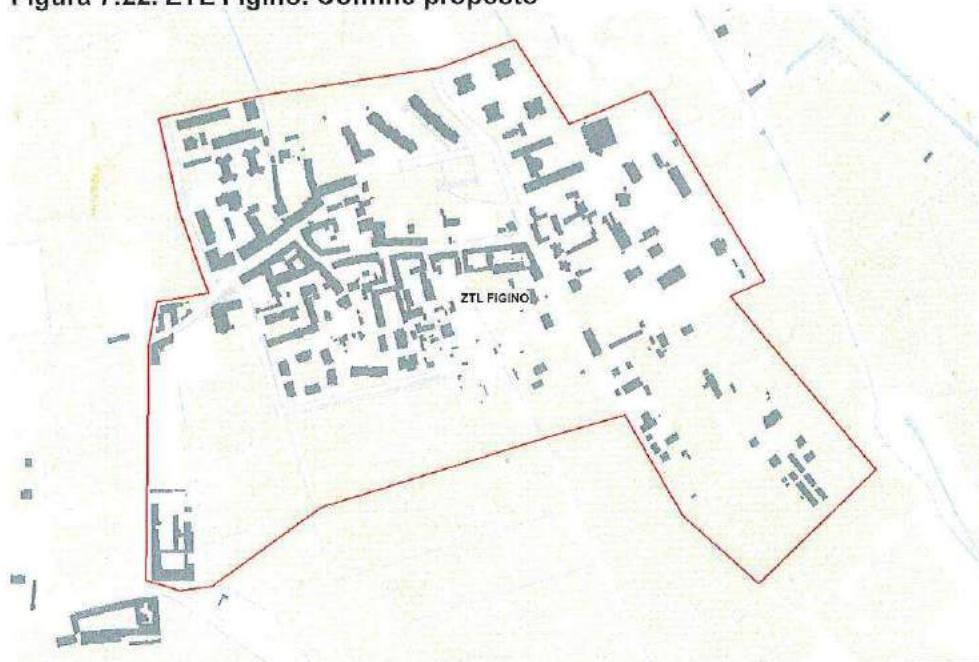


Figura 7.23 ZTL Muggiano. ZTL Quartiere degli Olmi. Confine proposto

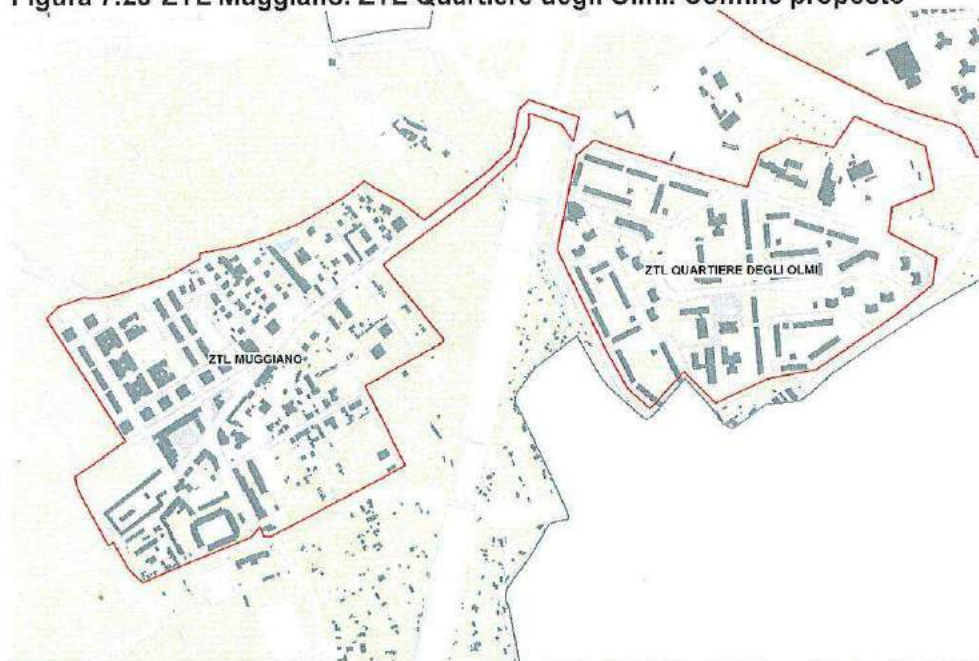


Figura 7.24. ZTL Chiaravalle. Confine proposto

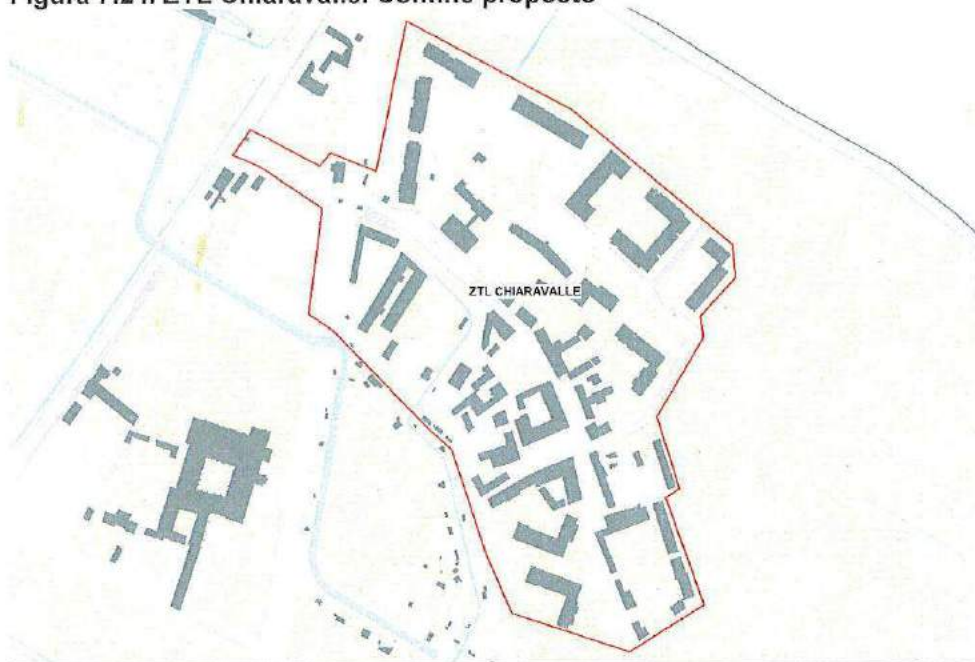


Figura 7.25. ZTL Ponte Lambro. Confine proposto



8. ALLEGATO B. VERBALE CONFERENZA DEI PRESIDENTI DI MUNICIPIO

RELAZIONE TECNICA

CONFERENZA DEI PRESIDENTI di MUNICIPIO

(ex art. 57 REGOLAMENTO dei MUNICIPI)

ODG: 1 - Comunicazioni relative al percorso di avvio del Piano Periferie

ODG: 2 - Definizione di una ZTL per tutti i municipi per LEZ (Low Emission Zone)

ODG: 3 - Rinnovo del contratto AMSA

Data: 20 dicembre 2016 (h. 10:00 – 12:45) | Luogo: Sala Giunta di Palazzo Marino

Presenti:

NOMINATIVO	FUNZIONE
FABIO ARRIGONI	PRESIDENTE MUNICIPIO 1
SAMUELE PISCINA	PRESIDENTE MUNICIPIO 2
CATERINA ANTOLA	PRESIDENTE MUNICIPIO 3
LAURA SCHIAFFINO (Delegata da Presidente G. BASSI)	ASSESSORE MUNICIPIO 4
ALESSANDRO BRAMATI	PRESIDENTE MUNICIPIO 5
SANTO MINNITI	PRESIDENTE MUNICIPIO 6
MARCO BESTETTI	PRESIDENTE MUNICIPIO 7
SIMONE ZAMBELLI	PRESIDENTE MUNICIPIO 8
GIUSEPPE LARDIERI	PRESIDENTE MUNICIPIO 9
ANDREA FANZAGO	DELEGATO SINDACO MUNICIPI
LUCA GIBILLINI	GABINETTO SINDACO
MIRKO MAZZALI	DELEGATO SINDACO PERIFERIE
FEDERICO BORDOGNA	DIREZIONE MUNICIPI COMUNE MI
GIUSEPPINA SORDI	DIR. AREA AMBIENTE ED ENERGIA COMUNE MI
STEFANO RIAZZOLA	DIR. AREA PIANIF. PR. MOBILITA' COMUNE MI
MARIA BERRINI	AMAT
ANNA SCAVUZZO	VICESINDACO COMUNE MILANO
GABRIELE RABAIOTTI	ASS. LAVORI PUBBLICI E CASA COMUNE MI
MARCO GRANELLI	ASS. MOBILITA' E AMBIENTE COMUNE MI
ELENA GRANDI	VICEPRESIDENTE MUNICIPIO 1
FLAVIO VERRI	PRES. COMM. URBANISTICA MUNICIPIO 5
GIOVANNI ESPOSITO	ASS. MUNICIPIO 5
GIOVANNA ELENA CARLONI	ASSESSORATO LL.PP.
LAURA MATTEUCCI	UFF. STAMPA COMUNE MI
MARIANGELA ADINOLFI	UFF. STAMPA COMUNE MI
ANDREA CAROBENE	STAFF ASS. GRANELLI

VERBALE

VICESINDACO

Il Vicesindaco apre i lavori della Conferenza dei Presidenti sottolineando che il momento di confronto allargato ai Presidenti di Municipio vuole essere un'occasione per raccogliere ogni possibile contributo nella fase di avvio del Piano Periferie oltre che un'opportunità per individuare un metodo di lavoro, in modo che - anche nelle fasi successive del piano - la parte operativa sia presidiata e si possa controllare la coerenza con i progetti presentati.

ODG: I - Comunicazioni relative al percorso di avvio del Piano Periferie

MAZZALI

Il Delegato del Sindaco per le Periferie ricorda che l'appuntamento odierno è il proseguimento dell'incontro con i Presidenti dello scorso mese di Luglio, nella prospettiva della condivisione e del confronto allargato sui progetti.

Vengono individuate 4 linee operative per il "piano periferie" (vedi allegato 1):

1. Individuazione dei 16 progetti definiti come "Interventi diffusi - primi cantieri a valenza sociale". La richiesta è quella di riconoscere le potenzialità di sviluppo dei progetti nonché le eventuali criticità riscontrate.
2. Indicazione di una priorità sul PTO 2017. Rispetto a tutti gli interventi iscritti nel PTO 2017, la richiesta è quella di scegliere ed indicare - come prioritario - uno di questi progetti per la sua effettiva realizzazione.
3. Anticipazione di una priorità individuata sul PTO 2018. La richiesta è quella di indicare un'eventuale anticipazione di progetti inseriti nel PTO 2018.
4. Indicazione di un "referente" per ciascun Municipio per facilitare la possibilità di contatti e confronti fra i singoli Municipi e l'Amministrazione Centrale per lo sviluppo dei progetti.

Sul "piano periferie", quindi, è stato dato solo il "calcio di inizio" ma la "partita" va giocata tutti insieme con il confronto e la condivisione.

BESTETTI (M7)

Il Presidente ribadisce il profondo disappunto del Municipio 7 che risulta completamente escluso dai 16 "interventi diffusi" e chiede una revisione/integrazione del piano stesso.

SCAVUZZO

Conferma che ogni osservazione sarà opportunamente raccolta e che il "tavolo di confronto" non è assolutamente chiuso e quindi si potranno avere anche ulteriori approfondimenti.

BRAMATI (M5)

Il Presidente esprime perplessità relativamente al fatto che negli "interventi diffusi", a valenza sociale, è inserita la costruzione della "ricicleria" nel municipio 5. Sottolineando la necessità di una maggiore condivisione nella scelta dei progetti chiede se sia possibile prevedere un intervento diverso da quello indicato nel piano.

RABAIOTTI

In merito alla lista degli interventi, l'Assessore ribadisce che questi hanno avuto una verifica di fattibilità da parte dei settori interessati ed un'eventuale variazione comporterebbe ulteriori approfondimenti. Inoltre, sarebbe indispensabile conoscere le motivazioni fondate a sostegno della richiesta di variazione, in modo da poter valutare compiutamente le criticità dell'intervento proposto nel piano.

LARDIERI (M9)

La richiesta del Presidente è orientata soprattutto a conoscere la tempistica relativa agli interventi proposti: dalla fase di progettazione fino alla cantierizzazione e realizzazione, in modo tale da poter presentare ai cittadini un percorso compiuto. Allo stesso modo, chiede che venga confermata la possibilità di presentare una gerarchia di priorità rispetto ai progetti (il + 1) del PTO 2017 da anticipare, in modo che – se per avventura – non fosse possibile inserire il primo indicato si possa passare al secondo dell'eventuale lista.

RABAIOTTI

Ritornando sul tema, posto inizialmente da MAZZALI, chiarisce che - oltre ai 16 interventi diffusi a valenza sociale – sarà possibile indicare anche un progetto del PTO 2017 (un progetto + 1 per ogni municipio) che verrà quindi inserito, come "priorità" da finanziare, nel PTO 2018 per poter seguire il proprio iter attuativo. Resta inteso che possa essere segnalata una gerarchia di priorità dei progetti in modo da consentire la possibile scelta alternativa, in caso di necessità.

Queste segnalazioni devono pervenire in Assessorato Lavori Pubblici

ENTRO GENNAIO 2017.

RABAIOTTI

Riprendendo ancora alcuni interventi del Presidente Minniti (M6) e del Presidente Bramati (M5), sottolinea che il lavoro condotto dai Municipi sulle priorità, da indicare all'interno del PTO 2017, viene confermato e prosegue. Mentre il progetto del PTO 2017 (il + 1) da anticipare è più opportuno che sia identificato come un progetto vero e proprio e non un intervento mirato (una priorità individuata) all'interno di un "appalto complessivo" (i cosiddetti accordi-quadro). Ricorda, infine, che l'ipotesi di un cambio eventuale di un intervento proposto, fra i 16 interventi diffusi, ha bisogno di fondate motivazioni rispetto alle specifiche criticità evidenziate: si tratta di problemi di localizzazione? Problemi di sicurezza?

ARRIGONI (M1)

Nel confermare la condivisione del metodo sottolinea la necessità che sia attentamente controllato il fatto che le "variazioni" proposte dai Municipi sui progetti inseriti nel PTO siano effettivamente recepite, tenendo presente quindi - anche durante il dibattito consiliare - che il PTO che sarà approvato dal Consiglio Comunale contenga le variazioni richieste da ogni singolo Municipio.

PISCINA (M2)

Il presidente sottolinea il fatto che - per quanto riguarda la riqualificazione dell'ex mercato di Gorla - il Municipio 2 propone che, al termine dei lavori, possa essere destinato ad ospitare il poliambulatorio di via Puecher che ad oggi opera in locali inadatti.

MAZZALI

Ribadisce che, rispetto ai 16 interventi diffusi, l'orientamento che si è assunto è quello della massima condivisione possibile. Sono indicati solo i "titoli" degli interventi ma i contenuti sono ancora tutti da declinare in un percorso di confronto continuo e partecipato.

RABAIOTTI

Rispondendo ad alcune sollecitazioni, ricorda che l'ordine di grandezza dei Progetti del PTO 2017 da anticipare si può muovere all'interno di un range di qualche milione di euro per singolo progetto.

L'attenzione che si deve avere è quella di non segnalare progetti "nuovi". In altre parole, se viene indicato un intervento che non ha neanche un "progetto preliminare" l'operazione non sarà

facilmente praticabile.

E' necessario che si scelga fra le centinaia di progetti inseriti nel PTO 2017 che hanno già un "progetto preliminare" (il cosiddetto "libro di sogni") e che se ne individui uno su cui "puntare" per la sua effettiva realizzazione. Si tratterà di un "sogno" che effettivamente si realizza.

L'iter, quindi, prevede l'adozione di una **delibera della Giunta Municipale** che - muovendosi all'interno degli indirizzi già dati dal Consiglio di Municipio nel PTO deliberato - individua un intervento che sarà indicato come prioritario e da realizzare.

Infine, l'Assessore Rabaiotti ribadisce l'importanza della figura del "referente politico" per ciascun Municipio rispetto a queste tematiche in modo tale da avere la possibilità di confronti ed interazioni più snelle (anche informali) ed efficaci per giungere ad una maggiore condivisione dell'intero percorso.

Questo metodo si muove nella prospettiva di mettere a punto un meccanismo di confronto costante e progressivo nella progettazione degli interventi, sia Hardware (di struttura) che Software (di servizi e iniziative) così da mobilitare energie che sul territorio esistono ed operano. Non è il "piano periferie" che entra nei quartieri ma sono i quartieri, che esistono e vivono, ad informare di sé ed a delineare il "piano periferie".

FANZAGO

Chiudendo questo primo punto all'ordine del giorno annuncia che su questo tema sarà convocata una nuova Conferenza dei Presidenti per la metà di Gennaio 2017.

ODG: 2 - Definizione di una ZTL per tutti i municipi per LEZ (Low Emission Zone)

GRANELLI

L'Assessore introduce il tema seguendo le slide di presentazione (vedi allegato 2) sottolineando che per "Low Emission Zone (LEZ)" si deve intendere una Zona a Traffico Limitato (ZTL) con divieto di accesso per alcune categorie di veicoli e con regolamentazioni specifiche.

La nuova ZTL prevede l'estensione a tutta la città (coinvolgendo quindi tutti i Municipi) della regola già in vigore ma per un territorio più piccolo.

Il controllo delle vie di accesso sarà previsto mediante segnaletica e con telecamere (come avviene ora per area C).

Una particolare attenzione viene posta alla gradualità dell'attuazione che avverrà per fasi successive, come indicato dettagliatamente nelle slide di riferimento.

La prima fase, indicata a partire dal prossimo 15 ottobre 2017, coincide con la data di introduzione delle regole Regionali relative alle limitazioni della circolazione in caso di superamento delle soglie di inquinamento.

Ai Municipi, quindi, sarà trasmessa la documentazione relativa alla proposta e sarà loro richiesto formalmente di esprimere un parere **ENTRO IL PROSSIMO GENNAIO 2017**, in modo da poter presentare il progetto in Commissione Consiliare ed intraprendere l'iter attuativo per essere pronti all'avvio della prima fase (ottobre 2017) con tutti gli adempimenti, ivi compresa la segnaletica e la comunicazione alla città.

In seguito, a partire dal 15 ottobre 2018 si aprirà la seconda fase nella quale scatteranno altre limitazioni ed ancora nuovi restringimenti a partire dal 2019, come illustrato dettagliatamente nelle slide, cui si rinvia.

PISCINA (M2)

Dopo aver segnalato la necessità di una maggiore disponibilità al confronto ed una maggiore interazione con l'Assessore alla Mobilità e all'Ambiente, il Presidente sottolinea il fatto che porre delle limitazioni alle auto Euro 3 fin dal prossimo ottobre 2017 appare come un termine troppo

ristretto che porrebbe molti cittadini di fronte alla necessità di cambiare la propria auto in un periodo non certo felice dal punto di vista delle disponibilità economiche delle famiglie. Inoltre, il Presidente Piscina sottolinea il fatto che la LEZ dovrebbe essere ideata in parallelo a un ripensamento di Area C come *congestion charge* cittadina e non più per il solo centro di Milano, permettendo a tutti i milanesi di circolare liberamente dentro e fuori dalla città senza dover pagare il ticket.

Allo stesso modo, questo piano per l'introduzione dei nuovi limiti dovrebbe procedere in parallelo con un'estensione dei parcheggi di interscambio per favorire l'uso del mezzo pubblico, lasciando la propria auto fuori dai confini della ZTL anti-inquinamento (cioè fuori dalla città).

SCHIAFFINO (Assessore Municipio 4)

Sottolinea l'importanza che le limitazioni previste dal piano LEZ (Low Emission Zone) sia coordinato con lo sviluppo dei mezzi pubblici, dei parcheggi di interscambio, ecc.

Inoltre, nel Municipio 4 si trova l'ortomercato che rappresenta certamente un problema dal punto di vista delle emissioni inquinanti dei trasportatori. L'esigenza è quella che – nella relazione che sarà presentata – si tenga conto di queste osservazioni.

BRAMATI (M5)

Prima di tutto ritiene che il parere che i Municipi esprimeranno sarà riferito solo alla prima fase del piano, dopo di che sottolinea – come già detto – che non è certamente da sottovalutare l'incidenza economica dell'eventuale mutazione del parco auto, in seguito all'introduzione delle nuove limitazioni, in un periodo di crisi come quello che tutte le famiglie stanno vivendo.

ZAMBELLI (M8)

Esprimendo, prima di tutto, la posizione favorevole rispetto alla LEZ, il Presidente sottolinea il fatto che – per consentire ai Municipi di avere a disposizione i 30 giorni previsti per l'esame della proposta e l'espressione del parere – la documentazione relativa alla proposta dovrebbe pervenire immediatamente.

Inoltre, ricorda che i parcheggi di interscambio del Municipio 8 sono assolutamente insufficienti e sotto utilizzati.

GRANDI (Vicepresidente Municipio 1)

Pone un segnale d'attenzione particolare sul monitoraggio degli ingressi delle moto e dei motorini che facilmente riescono ad aggirare il controllo delle telecamere. E ancora, sottolinea la necessità di un'informazione puntuale alla cittadinanza, oltre che richiamare la necessità di pensare anche al tema degli "scali ferroviari" che in questo piano non vengono menzionati.

LARDIERI (M9)

Come già fatto da altri, anche il Presidente del Municipio 9 richiama la necessità di una maggiore interazione con l'Assessorato alla Mobilità e Ambiente, richiamando il fatto che il Municipio costituisce il primo contatto con il cittadino e per questo la richiesta di un Presidente "deve" ottenere una risposta proprio in virtù di questo primo interfaccia con la città.

Chiede, quindi, a questo riguardo che la proposta possa essere illustrata direttamente dallo stesso Assessore e dai tecnici presso ogni singolo Municipio con un calendario di incontri prefissato.

Infine, suggerisce di pensare anche ad un eventuale piano di incentivi per supportare i cittadini nel caso di cambio dei veicoli inquinanti.

BESTETTI (M7)

Il Presidente sottolinea il fatto che – a suo parere – il progetto si muove ancora nella linea ideologica di messa al bando delle auto che ha sempre caratterizzato questa amministrazione.

Se può andar bene porre delle limitazioni per i camion e i tir più inquinanti non si comprende come si possano porre limitazioni anche alle auto euro 3 senza valide alternative in termini di trasporto pubblico o parcheggi.

Inoltre, come segnalano numerosi studi, non sembrerebbero essere le auto a contribuire in maniera così consistente alla produzione di inquinamento, quanto, invece, il riscaldamento. Per questo sarebbe utile sapere l'incidenza dell'inquinamento da auto rispetto a quello del riscaldamento per poter valutare consapevolmente l'efficacia di questo intervento (con attenzione anche ai suoi costi di cui sarebbe utile anche conoscere l'entità), rispetto al dato di inquinamento più generale.

Infine, resta aperto il problema di chi – avendo esteso l'area a tutta la città – non sarà mai intercettato dai varchi e dalle telecamere semplicemente perché si muoverà sempre e solo all'interno dello stesso perimetro cittadino.

VERRI (Commissione urbanistica Municipio 5)

Sottolinea l'importanza che il piano per le limitazioni dei fattori inquinanti non si rivolga solo alle auto private ma ricomprenda anche i mezzi pubblici che spesso presentano situazioni di vetustà notevole. Ricorda, inoltre, che spesso i veicoli Euro 3 circolanti sono rappresentati da furgoni usati da piccoli commercianti o artigiani che – per lavoro – usano questi mezzi e che potrebbero essere nell'impossibilità di trasportare la loro merce con l'impossibilità di affrontare l'investimento per un nuovo veicolo.

GRANELLI

Prima di tutto, conferma la propria disponibilità ad incontrare i singoli Municipi per la presentazione della proposta, anche insieme ai propri tecnici e chiede alla propria segreteria di procedere a calendarizzare gli incontri con i Municipi interessati.

Rispetto ai temi, da più parti segnalati, circa l'inquinamento prodotto dai veicoli e dal riscaldamento, l'impegno che assume è quello di fornire i dati relativi al fenomeno nel suo complesso ed agli specifici fattori di incidenza.

In relazione, invece, alle preoccupazioni espresse circa l'arco temporale indicato per l'introduzione delle prime limitazioni, l'Assessore precisa che il piano si muove per graduali approcci e, per esempio, rispetto agli Euro 3 è prevista una prima limitazione solo per le auto che trasportano persone e solo successivamente si estende anche al trasporto merci.

Allo stesso modo, l'Amministrazione si muove contemporaneamente sui due fronti: su quello delle regole, da un lato, ma anche su quello degli incentivi, dall'altro.

E' previsto, per esempio, un bando (è stato stanziato circa un milione di euro) per incentivare la diffusione dei filtri antiparticolato.

Inoltre, il trasporto pubblico a Milano è utilizzato dal 58% dei cittadini che pone la nostra città in cima alle classifiche per utilizzo del trasporto pubblico, che peraltro è chiamato ad adeguarsi al rispetto di queste regole, alla stessa stregua di tutti.

La consistenza economica del progetto è pari a circa 5 (cinque) milioni di Euro, che sono interamente finanziati dal Ministero, con fondi che erano già stanziati e che – in assenza di progetto – si potrebbero anche perdere.

I comuni della Città Metropolitana sono già stati contattati dall'Assessore ed il piano potrà anche essere esteso oltre il perimetro della città di Milano.

Per quanto riguarda le tempistiche, l'Assessore conferma che – volendo essere coerenti con l'introduzione delle regole regionali – la prima fase dovrebbe essere avviata a partire dal prossimo 15 ottobre 2017 e pertanto il rispetto di tutti gli adempimenti porta a chiedere che i Municipi esprimano il loro parere ENTRO IL PROSSIMO GENNAIO 2017.

Per questo motivo, entro il prossimo 22 o 23 Dicembre 2016 l'assessorato invierà ai Municipi la documentazione relativa al progetto con la formale richiesta di parere, consentendo quindi il rispetto dei 30 giorni previsti per la risposta.

Infine, per aderire alle richieste espresse da più parti, l'Assessore dà mandato alla propria

segreteria di procedere a calendarizzare gli incontri per la presentazione della proposta presso i singoli Municipi interessati.

ODG: 3 - Rinnovo del contratto AMSA

Dal momento che la Conferenza si è protratta oltre i tempi predefiniti l'argomento qui indicato viene solo presentato, rinviando al documento di presentazione (vedi allegato 3) che sarà oggetto di uno specifico nuovo incontro che sarà messo in calendario quanto prima.

In fase di chiusura dei lavori, alcuni presidenti segnalano l'efficienza di AMSA che risponde puntualmente alle richieste, altri ricordano che i Municipi si trovano ancora in sofferenza per quanto riguarda la dotazione organica ed altri ancora sottolineano le difficoltà delle tempistiche relative all'acquisizione dei pareri contabili sulle delibere delle giunte municipali.

FANZAGO

Chiude i lavori della Conferenza ricordando che i prossimi appuntamenti con i Presidenti dei Municipi – orientativamente nel prossimo mese di Gennaio 2017 - saranno relativi ai seguenti punti:

1. Aggiornamento sullo sviluppo del PIANO PERIFERIE
2. Rinnovo del Contratto AMSA
3. Presentazione ai Presidenti degli esiti dell'analisi organizzativa e dei fabbisogni organici, condotta dalla Direzione Generale sui Municipi

ALLEGATI:

1 – PIANO PERIFERIE

Il documento allegato al presente verbale è in bassa risoluzione perché molto pesante. Per chi vuole avere la versione in alta risoluzione può scaricarla a questo indirizzo:

[http://download.comune.milano.it/13_12_2016/Fare%20Milano%20\(1481649175225\).pdf?pgpath=ist_it_contentlibrary/sa_sitecontent/sfoglia_news/notizie_primo_piano/tutte_notizie/sindaco/fare_milano_nuovi_progetti](http://download.comune.milano.it/13_12_2016/Fare%20Milano%20(1481649175225).pdf?pgpath=ist_it_contentlibrary/sa_sitecontent/sfoglia_news/notizie_primo_piano/tutte_notizie/sindaco/fare_milano_nuovi_progetti)

2 – LEZ 20 dicembre 2016

3 – Contratto AMSA 2017 - 2021

PROSSIMA CONFERENZA	IPOTESI per il prossimo 9 gennaio 2017
----------------------------	---

IL VERBALIZZANTE


Dott. Federico Bordogna
DIREZIONE MUNICIPI

21/12/2016

Milano
Comune di Milano

Assessorato Mobilità e Ambiente,
Direzione C. MITAE

**AGENZIA
MOBILITÀ
AMBIENTE
TERRITORIO**

LEZ – Low Emission Zone

ZTL a tutela della qualità della vita dei centri abitati, regolata da telecamere.

Proposta 20 dicembre 2016

Area Traffico Limitata

Cos'è, quali veicoli, per che motivazioni, come è controllata

✓ Per **LOW EMISSION ZONE** si intende una **ZONA A TRAFFICO LIMITATO** con **DIVIETO** di accesso, circolazione e sosta per alcune categorie veicolari (in determinati giorni/orari) e con **REGOLAMENTAZIONI** specifiche per altri (es. obbligo di sostare o seguire percorsi specifici).

✓ I **veicoli** coinvolti saranno i più pericolosi (trasporto merci pericolose), i più ingombranti e i più inquinanti.

✓ **Divieti e regolamentazioni, progressive nel tempo**, sono infatti definiti sulla base di 4 motivazioni:

- **AMBIENTALI** con riferimento alle classi veicolari più inquinanti, in base alle loro emissioni allo scarico
- di contenimento della **CONGESTIONE** con il controllo e regolamentazione dell'accesso in città dei veicoli più ingombranti
- di **SICUREZZA** con la regolamentazione dei veicoli che trasportano merci pericolose
- di **CONTROLLO** dei veicoli attenzionati dalle forze di Polizia.

✓ Il controllo delle vie di accesso alla ZTL sarà previsto mediante segnaletica di preavviso (come oggi a Milano la ZTL merci) e con varchi elettronici, dotati di impianti per la rilevazione degli ingressi (come utilizzato per Area C).

21/12/2016

Quale area interessa

Il perimetro della/e ZTL include la pressoché totalità dell'abitato ed è stato determinato tenendo conto del Codice e della conformazione delle strade.

La ZTL potrà anche allargarsi alle aree dei centri abitati della Città Metropolitana con un meccanismo di libera partecipazione con cui ogni Comune potrà dotarsi di telecamere a tutela del proprio centro abitato, connesse alla Centrale di controllo del Traffico di Milano, con regole tendenzialmente armonizzate (come previsto dal Protocollo antismog), ma anche differenziabili in base alle diverse esigenze.

L'installazione completa della segnaletica avverrà nel 2017 e delle telecamere nel 2018.



Fonte: D. Trasporti e Mobilità
Rosa: Area ZTL
Verde: Area di interesse

LOW EMISSION ZONE – ATTUAZIONE PER FASI PROGRESSIVE AUTOTRENI E AUTOARTICOLATI, SUPERIORI A 12 M, TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Fase 1 - dal 15 Ottobre 2017



Autotreni e autoarticolati, Veicoli con lunghezza superiore a 12 metri

Ingresso autorizzato 21.00 – 7.30 (divieto circolazione 7.30-21.00). La nuova regola sarà condivisa con le categorie individuando le eccezioni per i veicoli derogati, vincolandoli a percorsi predefiniti, non invasivi per i quartieri.

Oggi questa regola è già in vigore, ma per un'area minore (Si veda la MAPPA)



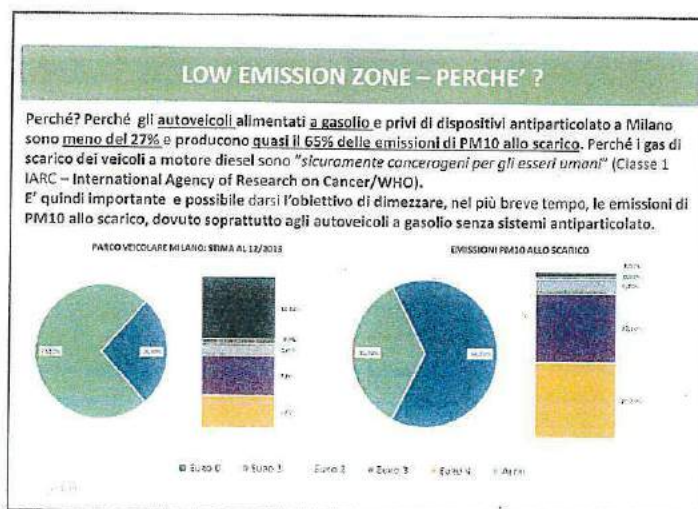
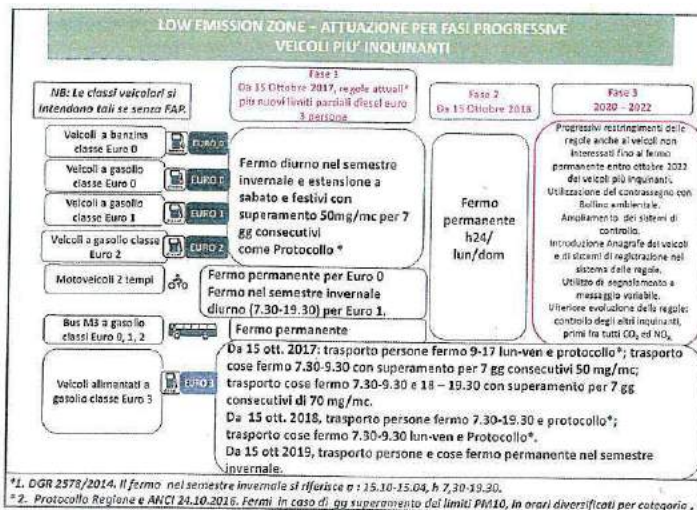
Fase 3 - 2019



Veicoli per trasporto merci pericolose

Controllo e indirizzamento per Merci pericolose con controllo tramite la CCT e con indirizzamento su percorsi predefiniti, non invasivi per i quartieri e attenti ai potenziali rischi.

21/12/2016



21/12/2016

Zichem - Milano, 17/07/2015 - Tel. +39 02 5876 2010 - E-Mail: info@zichem.it - Web: www.zichem.it

LOW EMISSION ZONE – QUANTI VEICOLI INTERESSA

CLASSE EURO	ETÀ	TIPO VEICOLO	CONSISTENZA 12/2015 CITTÀ METROPOLITANA	% (serie moto)	STIMA CONSISTENZA 12/2015 MILANO	% (serie moto)	PM10 SCARICO (%)
Euro 0	oltre 20 anni	Autovetture benzina	117.816	6,0%	64.050	8,5%	0,0%
		Veicoli industriali benzina	2.838	0,1%	1.730	0,2%	0,0%
		Autovetture gasolio	19.869	1,0%	10.800	1,4%	0,4%
		Veicoli industriali gasolio	15.410	0,8%	7.470	1,0%	1,6%
Euro 1	da 19 a 24 anni	Autovetture gasolio	4.708	0,2%	2.240	0,3%	0,1%
		Veicoli industriali gasolio	8.110	0,4%	3.310	0,4%	0,7%
Euro 2	da 15 a 20 anni	Autovetture gasolio	24.680	1,3%	9.630	1,3%	3,0%
		Veicoli industriali gasolio	18.180	0,9%	8.650	0,9%	2,7%
Euro 3	da 10 a 15 anni	Autovetture gasolio	116.550	6,0%	39.870	5,3%	18,0%
		Veicoli industriali gasolio	39.830	2,0%	14.150	1,9%	9,1%
Euro 4	da 5 a 11 anni	Autovetture gasolio	94.810	4,8%	34.240	4,5%	23,2%
		Veicoli industriali gasolio	21.910	1,1%	8.930	1,2%	5,9%
TOTALE			483.710	24,8%	202.770	26,8%	64,7%

1603350093_01.qxd

rev. 01

14/09/2010

7

180350005_01.docx

rev. 01

14/09/2016

7

IL MODELLO MILANO SI ISPIRA A QUELLO DI MOLTE ALTRE CITTÀ.

Lo strumento della LEZ è utilizzato a Londra, a Parigi, a Berlino (e in oltre 60 altre città tedesche), Amsterdam, Rotterdam, Anversa e molte altre. In Emilia Romagna www.urbanaccessregulations.eu.

La regola è applicata anche grazie alla istituzione dell'anagrafe dei veicoli e al Bollino ambientale (vigente da tempo in Germania, a gennaio 2017 il bollino sarà usato anche a Parigi).



ZONE

I vantaggi:

- Il colore del bollino offre maggiore comprensibilità e migliore efficacia del controllo.
- L'anagrafe massimizza la conformità normativa e contribuisce a semplificazione e unificazione base dati. Il modello contribuirebbe a uno standard nazionale.

ANAGRAFE COMUNALE DEI VEICOLI



4

21/12/2016

I PASSI PRINCIPALI

- dicembre 2016: presentazione progetto LEZ in Conferenza Municipi e invio richiesta di parere ai sensi del Regolamento dei Municipi
- gennaio – febbraio 2017: presentazione progetto LEZ in Commissione Consigliere Comunale e a stakeholders (categorie imprenditoriali e commerciali, associazioni,) e alla Città Metropolitana e ai Comuni della stessa; discussione sul progetto e sulle regole
- fine gennaio 2017: approvazione in Giunta della delibera che decide l'istituzione della ZTL per la LEZ, i suoi confini, la regolamentazione per autotreni e autoarticolati (lunghezza > di 12 metri) e le linee di indirizzo per le regole ambientali
- metà febbraio 2017: approvazione delle regole ambientali per le tappe dall'ottobre 2017 all'ottobre 2022, favorendo un processo di tendenza, riservando una verifica della fase sperimentale dopo due anni di attività.

ALLEGATO

Le limitazioni in vigore in EMILIA ROMAGNA per i Diesel Euro 3 e Euro 4

Regione Emilia Romagna – provvedimenti Strutturali (dal 2015):

-dal 1° ottobre al 31 marzo, fermo della circolazione da lunedì a venerdì + "domeniche ecologiche" (le prime domeniche dei mesi di ottobre, novembre, febbraio, marzo) dalle 8:30 alle 18:30, per gli autoveicoli diesel fino a Euro 3 (con esclusione dei commerciali), autoveicoli benzina fino a Euro 1, ciclomotori Euro 0, nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti. Nell'ambito dell'Accordo di Programma per la Qualità dell'Aria sono state individuate le aree oggetto di limitazione dal lunedì al venerdì, ma a fronte delle difficoltà di implementazione della misura in tempi così rapidi (cartellonistica...), la Regione ha chiesto ai comuni in prima battuta di assicurare "una copertura pari almeno al 30% del centro abitato" e "escludendo comunque le zone non adeguatamente servite dal trasporto pubblico";

- dal 1° ottobre 2016, fermo della circolazione (con le stesse regole di cui sopra) esteso ai mezzi commerciali diesel Euro 3 ed ai comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti

-dal 1° ottobre 2018, fermo della circolazione (con le stesse regole di cui sopra) esteso agli autoveicoli diesel Euro 4

La Regione ER ha anche previsto più restrittivi provvedimenti "emergenziali" (dopo 7 gg di superamento)