



STRATEGIA PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE A MILANO 2006 – 2011

- 1) IL PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE: IL CONTESTO.
- 2) LA MOBILITA' A MILANO: TRASPORTI E INQUINAMENTO.
- 3) LA COLLABORAZIONE CON ISTITUZIONI E ASSOCIAZIONI, LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI.
- 4) LE PRIORITA' D'INTERVENTO.
- 5) POTENZIAMENTO E INTEGRAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.
- 6) LA POLLUTION CHARGE:

I - l'area d'intervento

II -le tariffe

III - le fasi d'attuazione

IV - modalità e controllo dei pagamenti

- 7) INVESTIRE IN MOBILITA', SALUTE e AMBIENTE

1 - IL PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE: IL CONTESTO

Mobilità e ambiente sono due dimensioni nelle quali si esprime la vivibilità di una città e sulle quali si misura la qualità della vita dei cittadini. Obiettivo prioritario di questa amministrazione comunale è tutelare la salute dei propri cittadini, garantire il diritto a vivere in un ambiente pulito, sano e meno rumoroso possibile, il diritto a muoversi agevolmente per la città, il diritto a spostare merci e a svolgere attività imprenditoriali e professionali nelle condizioni proprie ad una grande metropoli internazionale quale è Milano.

Per ottenere questi risultati è necessario intervenire in maniera strutturale su alcuni grandi "assi": il potenziamento del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, la fluidificazione del traffico, la riduzione dell'inquinamento.

In particolare il PM10 risulta essere l'inquinante più critico con effetti negative sulla salute umana, avendo superato nel 2005 per 150 volte la soglia prevista di 50 μ/m^3 – rispetto al limite di 35 superamenti previsto



dalla legge – e il settore dei trasporti contribuisce alle emissioni di PM10 per una quota pari al 72% (RSA 2005).

I danni provocati dal traffico, in termini di emissioni, incidenti, rumore e congestione, producono a Milano danni che nel complesso superano ogni anno 5 miliardi di euro, incidendo su salute e qualità della vita, edifici e patrimonio artistico, cambiamenti climatici e tempo perso negli spostamenti.

Quello che avviamo oggi è dunque un piano per la “mobilità sostenibile” che fissa un percorso articolato nei prossimi 5 anni con obiettivi chiari e concreti.

2 - LA MOBILITA' A MILANO: TRASPORTI E INQUINAMENTO

Questo Piano della Mobilità Sostenibile nasce da una politica ambientale che vuole difendere la salute dei cittadini, non limitandosi agli interventi sul traffico ma partendo da un potenziamento del trasporto pubblico locale e da una maggiore integrazione tra i mezzi pubblici su gomma e su ferro.

Ricadute positive sulla lotta all'inquinamento saranno ottenute anche grazie ad ulteriori investimenti e incentivazioni per sostituire le vecchie caldaie per il riscaldamento, un piano per il risparmio energetico nelle case e negli uffici, l'innovazione tecnologica per favorire l'uso di fonti energetiche pulite, il potenziamento del riciclaggio dei rifiuti urbani.

Un fronte ampio di interventi “misurati” su obiettivi precisi: la diminuzione del 25% delle emissioni di polveri sottili dovute ai mezzi di trasporto pubblico e privato, anche attraverso la riduzione del 30% dei veicoli in ingresso a Milano e del 20% degli spostamenti interni a Milano effettuati con autovetture.

3 - LA COLLABORAZIONE CON ISTITUZIONI E ASSOCIAZIONI, LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI

Siamo consapevoli che i problemi del traffico e dell'inquinamento della nostra città non si risolvono solo con l'impegno di Milano. La mobilità delle persone come delle merci e la qualità dell'aria che respiriamo sono



problemi che attraversano Milano, che superano i nostri confini metropolitani e che spesso hanno origine altrove. Per affrontarli e risolverli abbiamo intrapreso una collaborazione con i Comuni intorno a Milano, con la Provincia di Milano e con Regione Lombardia, come anche con le associazioni di categoria e con i rappresentanti dei consumatori, delle organizzazioni ambientaliste. Costruiremo questo percorso attraverso l'ascolto e il confronto dei soggetti rappresentativi di interessi diffusi e di singoli cittadini, che da oggi si svilupperà nei prossimi 2 mesi per condividere un metodo e soprattutto l'obiettivo comune di un miglioramento della qualità della vita di tutti.

4 - LE PRIORITA' D'INTERVENTO

Per il raggiungimento degli obiettivi detti sono state individuate alcune aree di intervento strategico:

- il potenziamento del Trasporto Pubblico Locale, anche attraverso i nuovi servizi a chiamata;
- lo sviluppo dell'integrazione tariffaria e della bigliettazione elettronica;
- il potenziamento dell'offerta di parcheggi di interscambio;
- l'estensione delle aree soggette a regolamentazione della sosta;
- una razionalizzazione del traffico e della distribuzione urbana delle merci;
- il potenziamento dei servizi di car sharing;
- lo sviluppo della mobilità ciclistica;
- l'incentivazione alla diffusione di mezzi a emissioni zero o comunque a basso impatto ambientale;
- la riduzione dell'utilizzo di combustibili fossili a beneficio della qualità dell'aria e degli equilibri climatici, e altre azioni per l'efficienza e il risparmio energetico nel settore residenziale;
- lo sviluppo delle tecnologie a supporto della mobilità.



5 - POTENZIAMENTO e INTEGRAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

I più recenti dati sulla mobilità milanese ci dicono che, dei 4.757.000 spostamenti giornalieri di persone che interessano il territorio comunale di Milano, il 47% riguarda passaggi al confine (ingressi + uscite) contro il 53% di spostamenti interni.

In particolare vale la pena di evidenziare che degli spostamenti giornalieri di scambio con l'esterno solo il 31% avviene con mezzo pubblico, mentre di quelli interni, la quota su trasporto pubblico sale al 47%. Questo a indicare come le criticità si concentrino sulla rete di scambio con i comuni di cintura, sia di "prima corona" che più esterni, dove è più necessario incentivare l'uso del trasporto pubblico.

La quota degli spostamenti verso Milano fatti con mezzi privati cresce, infatti, dal 48% per le origini esterne alla provincia di Milano, al 60% per le origini dalla stessa provincia, fino al 71% per le origini dai comuni di Area Urbana (la "prima cintura").

In definitiva degli 841.000 non residenti che ogni giorno entrano a Milano, 510.000 sono su mezzo privato (410.000 autoveicoli con in media 1,2 persone a bordo e 21.000 moto riferibili a non residenti) e 311.000 su mezzo pubblico (176.000 in treno, 71.000 in metropolitana e 64.000 in autobus).

Per questo, già entro febbraio 2007 in accordo con ATM saranno incrementati i posti offerti/giorno rispettivamente del 20% per i servizi di superficie relativi ai collegamenti con i 32 Comuni di Area Urbana, dell'8% per i servizi di superficie urbani e dell'1,5% per i servizi della metropolitana M2.

Entro il 15 ottobre 2007 saranno quindi incrementati del 25% i servizi di superficie di area urbana e del 13% quelli urbani.

Si procederà poi con la collaborazione avviata con Provincia di Milano e Regione Lombardia per dare attuazione all'integrazione tariffaria e alla bigliettazione elettronica.



6 - LA POLLUTION CHARGE

Nel contesto del Piano per la Mobilità, l'introduzione della Pollution Charge rappresenta una grande opportunità per ridurre il traffico e diminuire l'inquinamento generando risorse importanti da destinare al potenziamento del trasporto pubblico e al finanziamento di altri interventi di politica ambientale.

6/I - AREA DI INTERVENTO

La delimitazione dell'area corrisponde sostanzialmente alla cerchia ferroviaria a nord ed est, e con la circonvallazione esterna a sud ed ovest. L'area è stata identificata secondo un criterio di massima compatibilità con l'assetto viabilistico e in modo tale da consentire l'interscambio con le linee del trasporto pubblico. Si estende su circa 60 kmq, vale a dire solo il 33% del territorio comunale, e interessa una popolazione residente di 774.000 abitanti, pari al 59% del totale dei residenti in comune di Milano.

In questa stessa area, così "limitata" rispetto alla popolazione residente, entra invece circa il 65% dei veicoli dei non residenti in ingresso ogni giorno a Milano.

La fascia oraria di applicazione prevista è tra le ore 7.00 e le ore 18.00 di tutti i giorni feriali.

6/II - TARIFFE

La tariffazione degli accessi è articolata in base ad una classificazione degli autoveicoli in 5 gruppi, stabiliti a seconda di quanto contribuiscono all'emissione di polveri sottili, secondo criteri certificati a livello internazionale.

Le 5 classi di riferimento corrispondono perciò ai fattori di emissione nel rapporto microgrammi/kilometri:

Classe 1 - sotto 0,1 mg/km;

Classe 2 – compreso tra 0,1 e 2 mg/km;

Classe 3 - compreso tra 2 e 10 mg/km;



Classe 4 - compreso tra 10 e 100 mg/km;

Classe 5 – sopra i 100 mg/km.

Saranno applicate tariffe differenziate per classe veicolare, secondo il criterio che “**più s’inquina più si paga**”.

Il provvedimento sarà introdotto in via **sperimentale, con l’applicazione ai veicoli maggiormente inquinanti, dal 19 febbraio 2007 al 14 ottobre 2007**. Dal 15 ottobre 2007 sarà avviato a regime.

L’ipotesi tariffaria prevede nella fase sperimentale la circolazione libera per i veicoli appartenenti alle Classi 1 e 2 (complessivamente pari al 55% del totale delle autovetture immatricolate e al 6% dei veicoli commerciali) e tariffe giornaliere rispettivamente di Euro 2, 5 e 10 per i veicoli di Classe 3, 4 e 5.

Nella sola fase sperimentale saranno inoltre esentati i veicoli diesel – auto private e mezzi commerciali leggeri - Euro 4 senza filtro antiparticolato (pari al 3,5% del totale delle autovetture immatricolate e al 6,9% dei veicoli commerciali) al fine di consentire il loro adeguamento con l’installazione di filtri.

I residenti e domiciliati a Milano avranno l’opzione di acquistare un titolo di accesso e circolazione (pass) annuale, a tariffa agevolata rispettivamente di Euro 40, 100 e 200 per i veicoli di Classe 3, 4 e 5.

Nella fase a regime le tariffe saranno incrementate e sarà possibile una estensione delle classi tariffate e una riarticolazione della composizione delle classi dei veicoli sulla base dei risultati della sperimentazione.

6/III – ATTUAZIONE e MONITORAGGIO

Il 19 febbraio 2007 entrerà in vigore il provvedimento non ancora supportato dal sistema di controllo automatico e con modalità base di pagamento della tariffa d’accesso attraverso sistemi analoghi a quelli attualmente utilizzati per il pagamento della sosta su strada e



con controllo effettuato su strada dalla Polizia Municipale, eventualmente con supporto di mezzi mobili di rilevamento delle targhe.

Il provvedimento entrerà a regime a partire dal 15 ottobre 2007, ma sia nella fase sperimentale, sia nella fase a regime il provvedimento sarà sottoposto ad un costante monitoraggio sulla base di specifici indicatori di risultato, in modo tale da poterne effettuare periodiche revisioni in funzione dei risultati conseguiti.

6/IV - CONTROLLO e MODALITA' DI PAGAMENTO

Il controllo degli accessi sarà garantito da portali elettronici con sistemi video omologati per il riconoscimento delle targhe, affiancati da apparati di identificazione elettronica dei veicoli a supporto della gestione dei pagamenti e delle esenzioni. Le targhe dei veicoli esentati o in regola con il pagamento saranno registrate in un'apposita banca dati ed escluse dalle verifiche a fini sanzionatori.

Non vi saranno perciò ostacoli allo scorrimento del traffico, non essendoci barriere fisiche all'ingresso, e tutte le tecnologie saranno integrate facendo capo alla Centrale Controllo Traffico del Comune di Milano.

Fatta salva la possibilità di agevolazione per i residenti, la tariffa sarà su base giornaliera, prevedendo forme di abbonamento allo scopo di facilitare il pagamento per i "pendolari" senza però applicare alcuno sconto.

Una volta a regime saranno possibili diverse forme di pagamento:

- attraverso carta scalare, carta di credito via internet, Call Center o sportello bancomat;
- attraverso SMS, con addebito diretto dell'importo sulla carta telefonica;
- in contanti presso un punto vendita (ad esempio rivendita ATM o tabacchi).

Sarà possibile anche il pagamento anticipato o posticipato entro 24 ore.



7 – INVESTIRE IN MOBILITA', SALUTE E AMBIENTE

Grazie al provvedimento della Pollution Charge si renderanno disponibili importanti risorse (si stima un ricavo di circa 400 milioni di euro nel primo anno a regime) per una serie di interventi a favore della mobilità, della tutela ambientale e del miglioramento della salute e della qualità della vita.

Tra queste si possono indicare da subito:

- riqualificazione e incremento del verde pubblico urbano;
- il potenziamento e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico e nuovi investimenti per lo sviluppo delle reti a guida vincolata (in particolare metropolitane);
- il potenziamento dell'offerta di parcheggi di sosta di interscambio;
- la razionalizzazione del sistema di distribuzione delle merci in ambito urbano, anche attraverso il van-sharing;
- la realizzazione di nuove piste ciclabili e di altre opere stradali a difesa delle categorie più 'deboli';
- un supporto agli interventi dei mobility manager delle grandi aziende per lo sviluppo di azioni per gli spostamenti casa-lavoro come il car-pooling;
- un supporto alle politiche di ricerca e prevenzione in materia di salute e ambiente;
- azioni di educazione ambientale;
- lo sviluppo di servizi di info-mobilità destinati sia agli automobilisti sia agli utenti del trasporto pubblico;
- l'incremento del parco veicolare alimentato con vettori energetici a basso impatto ambientale;
- implementazione delle fonti energetiche rinnovabili e altri interventi di efficienza energetica nell'edilizia pubblica e privata



- applicazione di tecnologie e materiali eco-compatibili, ad esempio prodotti fotocatalitici per l'edilizia.