



Comune di
MILANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 1366 DEL 02/08/2018

AREA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ

Numero proposta: 2879

OGGETTO: Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con Deliberazione di Giunta Comunale n. 2927/2011 ripерimetrata con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1055/2015 e con Deliberazione di Giunta Comunale n. 58/2016. Regolamentazione della circolazione dei veicoli superiori a 12 metri di lunghezza e trasportanti merci pericolose. Approvazione della disciplina viabilistica low emission zone denominata "Area B". Il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per l'Amministrazione comunale. Immediatamente eseguibile.

L'Anno duemiladiciotto, il giorno due, del mese di agosto, alle ore 12.00, nella sala giunta del palazzo municipale si è riunita la Giunta Comunale.

Si dà atto che risultano presenti i seguenti n. 11 amministratori in carica:

NOMINATIVO	CARICA	PRESENTE
SALA GIUSEPPE	SINDACO	SI
SCAVUZZO ANNA	VICE SINDACO	NO
COCCO ROBERTA	ASSESSORE	SI
DEL CORNO FILIPPO RAFFAELE	ASSESSORE	NO
GALIMBERTI LAURA	ASSESSORE	SI
GRANELLI MARCO	ASSESSORE	SI
GUAINERI ROBERTA	ASSESSORE	SI

LIPPARINI LORENZO	ASSESSORE	SI
MAJORINO PIERFRANCESCO	ASSESSORE	SI
MARAN PIERFRANCESCO	ASSESSORE	SI
RABAIOTTI GABRIELE	ASSESSORE	SI
TAJANI CRISTINA	ASSESSORE	SI
TASCA ROBERTO	ASSESSORE	SI

Assume la presidenza il Sindaco SALA Giuseppe

Partecipa il Segretario Generale DALL'ACQUA Fabrizio

E' altresì presente: Direttore Generale Malangone Christian - - Vice Segretario Generale Vicario Zaccaria Mariangela

IL PRESIDENTE

Constatata la legalità della riunione, invita la Giunta a trattare l'argomento segnato in oggetto;

Vista la proposta dell'Assessore GRANELLI Marco Pietro in allegato e ritenuto la stessa meritevole di approvazione;

Dato atto che la medesima è corredata dei pareri previsti dall'art.49 del T.U. 18 agosto 2000, n. 267 nonché del parere di legittimità del Segretario Generale previsto dall'art. 2 - comma 1 - del Regolamento sul sistema dei controlli interni approvato con delibera CC n. 7 dell'11/02/2013;

Con votazione unanime

DELIBERA

Di approvare la proposta di deliberazione in oggetto;

data l'urgenza di dichiarare la presente deliberazione, con votazione unanime, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4 comma del T.U. 267/2000

**DIREZIONE MOBILITÀ AMBIENTE ED ENERGIA
AREA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITA'
AREA TRASPORTO PUBBLICO**

**PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
DI GIUNTA COMUNALE**

OGGETTO: Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con Deliberazione di Giunta Comunale n. 2927/2011 riperimetrata con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1055/2015 e con Deliberazione di Giunta Comunale n. 58/2016. Regolamentazione della circolazione dei veicoli superiori a 12 metri di lunghezza e trasportanti merce pericolose. Approvazione della disciplina viabilistica *low emission zone* denominata "Area B".

Il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per l'Amministrazione comunale.

Immediatamente eseguibile.

=====

**IL DIRETTORE
AREA PIANIFICAZIONE
E PROGRAMMAZIONE MOBILITA'**
Ing. Stefano Riazola
f.to digitalmente

**IL DIRETTORE
AREA TRASPORTO PUBBLICO**
Dott. Angelo Pascale
f.to digitalmente

**Per IL DIRETTORE
MOBILITA' AMBIENTE ED ENERGIA**
Arch. Filippo Salucci

Ing. Stefano Riazola
f.to digitalmente

L'ASSESSORE MOBILITA' ED AMBIENTE
Marco Granelli
f.to digitalmente

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- Con deliberazione di Giunta Comunale (d'ora in avanti D.G.C.) n. 2927 del 30.10.2001 è stata delimitata, ai sensi dell'art. 7 comma 9 del Codice della Strada, una zona a traffico limitato al cui interno è vietato il transito e la sosta di autotreni ed autoarticolati dalle ore 07.30 alle 21.00 di tutti i giorni, come da successiva ordinanza n. 50605 del 17.01.2002, avente ad oggetto "Istituzione di zona a traffico limitato. Disciplina della circolazione di autotreni ed autoarticolati".
- Con D.G.C. n. 1055/2015 l'Amministrazione Comunale ha ridefinito il perimetro di tale Zona a Traffico Limitato (d'ora in avanti ZTL), sulla base delle seguenti motivazioni:
 - rispetto alla suddetta D.G.C. n. 2927/2001, è risultato che vi fossero parti del territorio che hanno visto, nel tempo, modifiche del tessuto urbano con la contestuale realizzazione di nuovi quartieri residenziali e di nuove strade che costituivano nuovi accessi al centro abitato. Alla luce di tali trasformazioni registrate negli anni ed al fine di rispondere alle medesime esigenze che hanno dettato l'istituzione della ZTL di cui trattasi, si è reso, pertanto, opportuno consentire all'Amministrazione di gestire correttamente le problematiche di circolazione stradale riscontrate nei suddetti ambiti;
 - nella ridefinizione del perimetro della ZTL in questione si è posto l'obiettivo della massima inclusione del territorio comunale e in particolare delle aree caratterizzate da elevata densità residenziale, in relazione al dettato dell'art. 7 del Codice della Strada, al fine di comprendere la più ampia quota dello stesso territorio e di popolazione soggetti alle criticità di cui sopra;
 - la modifica del confine della ZTL avrebbe consentito di individuare un adeguato ambito che, a fronte delle caratteristiche viabilistiche dei punti di confine, dell'ampiezza della popolazione ivi ricadente, delle caratteristiche del traffico intercettato, avrebbe potuto essere funzionale alla applicazione di ulteriori misure previste dall'Amministrazione Comunale nell'ambito delle politiche di gestione della mobilità.
- Con la suddetta D.G.C. n. 1055/2015 si è dato atto che la relativa disciplina sarebbe entrata in vigore solamente al termine delle attività tecniche e amministrative finalizzate alla realizzazione delle infrastrutture di controllo e, subordinatamente, all'espletamento dell'istruttoria tecnico amministrativa per l'attuazione della ZTL oggetto di ripermimetrazione.
- Dalle verifiche tecniche ed amministrative eseguite sono emerse indicazioni circa la ripermimetrazione del confine – come definito con la D.G.C. n° 1055/2015 – finalizzate a

migliorare sia il previsto impianto viabilistico sia il connesso schema di segnaletica stradale.

- Con successiva D.G.C. n. 58/2016 si è provveduto, quindi, a ridefinire il perimetro della ZTL, subordinando, nuovamente, l'entrata in vigore della relativa disciplina all'espletamento delle attività tecniche e amministrative finalizzate alla realizzazione delle infrastrutture di controllo oltre che all'espletamento dell'istruttoria tecnico amministrativa per l'attuazione della ZTL oggetto di ripermimetrazione, con particolare riguardo alle necessarie verifiche da effettuare sotto il profilo della compatibilità ambientale.

•

Considerato che, con riferimento alla definizione del perimetro:

- Nell'ambito dell'istruttoria successiva alla D.G.C. n. 58/2016, le cui risultanze sono contenute nella Relazione Tecnica predisposta dall'Agenzia Mobilità Ambiente Territorio Srl (di seguito Amat), trasmessa e consegnata all'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità in data 31.07.2018.2018 con PG n.0342320/2018, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento (ALLEGATO 1), sono state effettuate le seguenti attività:
 - verifica con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativa alla ridefinizione del confine, con adeguamento dello stesso alle indicazioni fornite;
 - confronto con i Municipi, ai sensi del vigente Regolamento dei Municipi del Comune di Milano approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 17 del 14.06.2016;
 - studio finalizzato alla massima inclusione del territorio e in particolare delle aree caratterizzate da elevata densità residenziale, al fine di dare maggiore efficacia al provvedimento e rendendo ancora più stringente l'obiettivo di comprendere la più ampia quota del territorio stesso nonché della popolazione residente. Nel perseguimento di tale obiettivo è stato necessario tenere conto sia di vincoli di ordine viabilistico e normativo, sia esigenze di razionalizzazione del nuovo confine previsto.
- Il confine della ZTL è stato quindi modificato includendo:
 - il quadrante compreso tra le vie Adriano, Mulas, Tognazzi, Mastroianni;
 - il quadrante compreso tra le vie Chiesa Rossa, Banfi, Calzolari e gli isolati adiacenti vie Braille;
 - il quadrante compreso tra le vie Bovisasca e Cascina dei Prati, il confine comunale con Novate Milanese e il sedime ferroviario;
 - il quadrante compreso tra le vie Monza, Gianfranco Mattei, Enrico Mattei, Gilardi, Breda, Porto Corsini e il confine comunale con Sesto San Giovanni
 - il quadrante compreso tra le vie Testi, Ponale, Suzzani, Berbera;
 - il quadrante compreso tra la Autostrada A4, il confine comunale con Novate Milanese, le vie Amoretti, Orsini, Cogne e il sedime ferroviario;
 - la carreggiata ovest di via Giovanni Battista Grassi nella tratta compresa tra piazzale Roserio e la rampa per via Cogne;

- il quadrante compreso tra le vie Seguro, Mons. Romero, via Cusago e la tangenziale ovest.
- Sono state incluse le seguenti strade residenziali/strade parcheggio a fondo cieco in una prima fase escluse:
 - via Miramare;
 - via Bensi;
 - traversa via Pindaro;
 - traversa via Appennini.
- Al fine di garantire vie di fuga più fruibili, è stato modificato il confine:
 - in ambito viale Enrico Fermi, arretrandolo all'intersezione con via Majorana e prevedendo la realizzazione di un torna indietro sulla via Majorana stessa;
 - in ambito via Marco Bruto, arretrandolo a monte della intersezione con piazza Ovidio prevedendo l'utilizzo della medesima piazza come via di fuga;
 - in ambito via Rizzoli, arretrandolo a monte della rotatoria tra via Rizzoli e via Puricelli Guerra al fine di poter utilizzare la medesima rotatoria come via di fuga;
 - Alzaia Naviglio Pavese, arretrandolo all'intersezione con via Boffalora, prevedendo l'utilizzo della medesima via Boffalora come via di fuga;
 - in ambito viale Forlanini, avanzandolo da viale Marco Bruto all'intersezione viale Forlanini/piazza Artigianato prevedendo l'utilizzo della medesima piazza come via di fuga;
 - è stato escluso l'Ortomercato e la viabilità di accesso lungo l'itinerario via Toffetti, via Varsavia al fine di migliorare e garantire i necessari torna indietro per i veicoli di grandi dimensioni.
- Al fine di rendere coerente il perimetro della ZTL con il Centro Abitato, definito ai sensi dell'art. 4 del Codice della Strada, il confine è stato modificato:
 - in ambito via Padova, arretrandolo a monte della rotatoria tra via Padova e via Palmanova;
 - in ambito via del Futurismo, arretrandolo a monte della rotatoria tra via del Futurismo e il raccordo per la Tangenziale Ovest e la ex SS 415 "Paullese";
 - in ambito via Selvanesco est, arretrandolo a valle della rotatoria tra le vie Selvanesco e Bugatti;
 - in ambito via Selvanesco ovest, arretrandolo all'intersezione con via Ripamonti;
 - in ambito via Manduria, arretrandolo a monte della tratta extraurbana della stessa via Manduria;
 - in ambito viale Sant'Elia arretrandolo a monte della rampa del sottopasso di piazza Kennedy.
- Sono state individuate ulteriori 5 zone, singolarmente continue e delimitate da un proprio perimetro, al cui interno vigerà la medesima ed uniforme disciplina denominata "Area B". Nel dettaglio:

- ZTL Figino;
 - ZTL Quartiere degli Olmi;
 - ZTL Muggiano;
 - ZTL Chiaravalle;
 - ZTL Ponte Lambro.
- Le suddette modifiche hanno quindi comportato una revisione del confine, rispetto a quello deliberato con la citata D.G.C. n. 58/2016, come meglio evidenziato nella Relazione Tecnica, determinando i perimetri di ZTL, come da planimetria allegata (ALLEGATO 2), oggetto della presente proposta di deliberazione.
 - Come già dichiarato nella precedente citata D.G.C. n. 1055/2015, la modifica del confine della ZTL consente di individuare un adeguato ambito che, a fronte delle caratteristiche viabilistiche dei punti di confine, dell'ampiezza della popolazione ivi ricadente, delle caratteristiche del traffico intercettato, avrebbe potuto essere funzionale all'applicazione di ulteriori misure previste dall'Amministrazione Comunale nell'ambito delle politiche di gestione della mobilità.
 - Il controllo degli accessi e la gestione dei permessi, unitamente alla ridefinizione del perimetro della ZTL, consentono infatti di sviluppare una disciplina di salvaguardia, nell'ambito delle politiche di gestione della mobilità già avviate, con particolare riferimento alla salvaguardia ambientale della circolazione nel territorio cittadino basata su nuovi principi, orari, dimensionali e principalmente ambientali.
 - Le verifiche effettuate presso gli uffici del competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno anche riguardato l'iter procedurale finalizzato a rendere l'impianto regolamentare compatibile con la possibilità di controllo elettronico. Gli impianti per la rilevazione degli accessi saranno, infatti, attivati a seguito di relativa autorizzazione ministeriale ai sensi del D.P.R. n. 250/99.

Rilevato che:

- Le risultanze del lavoro effettuato dagli Uffici, unitamente alla strategia espressa dall'Amministrazione, hanno portato all'individuazione di confini di ZTL la cui perimetrazione, interessando la quasi totalità del centro abitato, consente, ai sensi dell'art. 7, comma 9, del Codice della Strada, di tutelare la salute e il territorio dagli effetti del traffico, basandosi sia su una leva viabilistica sia su una leva ambientale.
- Dal punto di vista viabilistico è intenzione dell'Amministrazione tutelare l'area urbana dagli effetti derivanti dalla circolazione dinamica di due categorie di veicoli particolarmente critiche, ovvero i veicoli ingombranti, definiti secondo la lunghezza e i veicoli trasportanti merci pericolose, tenendo conto che:
 - per quanto concerne la regolamentazione degli accessi e della circolazione dinamica dei veicoli maggiormente ingombranti, è emersa l'esigenza di procedere ad una modifica delle regole di accesso che governano la ZTL di cui alla D.G.C. n. 2927 del 30.10.2001, che attualmente prevedono il divieto di transito e sosta per autotreni e autoarticolati tutti i giorni. La proposta di modifica – parimenti efficace dal punto di vista viabilistico – prevede, in sostituzione del precedente, il divieto per

i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri, eccetto veicoli destinati al trasporto persone e talune categorie le cui singole necessità potranno essere gestite, nella fase operativa, attraverso modalità di registrazione.

Le limitazioni proposte e l'infrastrutturazione del confine con varchi elettronici di controllo sono funzionali a una migliore organizzazione dei flussi di tali mezzi 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 evidenzia la viabilità principale con l'intento di indirizzare tali veicoli e complessi veicolari su detta viabilità, eccezion fatta per l'ultimo miglio.

- La regolamentazione degli accessi e della circolazione dinamica dei veicoli che trasportano merci pericolose e la gestione dei relativi permessi consentono di controllare gli ingressi di tali veicoli in quanto riguarda l'ambito territoriale interessato dal progetto "Sistemi per il controllo merci pericolose". Per tale motivo si propone di integrare il divieto di accesso per i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri con il divieto per i veicoli che trasportano merci pericolose. 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 una migliore organizzazione degli accessi e dei percorsi di tali veicoli.
- Dal punto di vista ambientale l'obiettivo primario è costituito dalla riduzione complessiva della concentrazione di inquinanti in atmosfera, a tutela dell'ambiente e della salute delle persone. Lo strumento per il conseguimento di tale obiettivo è rappresentato dall'introduzione di una disciplina viabilistica caratterizzata da una cd. *"low emission zone"* (zona a basso livello di emissioni) con divieto di accesso e circolazione dinamica per i veicoli maggiormente inquinanti, tenendo conto che:
 - A Milano, così come sull'intero bacino padano, nonostante si stia assistendo ad un generale miglioramento degli indicatori di inquinamento atmosferico, non sono ancora rispettati i Limiti Europei di Qualità dell'Aria per il Particolato Atmosferico e il Biossido d'Azoto. In particolare, per quanto riguarda il particolato atmosferico e gli ossidi di azoto il Bacino Padano rimane ancora una delle aree più inquinate in Europa e nel mondo.
 - Nel maggio 2018 la Commissione Europea ha deferito l'Italia alla Corte di giustizia Europea per aver violato i limiti di legge sulle concentrazioni di PM10, facendo seguito alla procedura di infrazione aperta nel luglio 2014 (parere motivato n. 2014_2147) per il superamento dei valori limite di PM10 tra il 2008 e il 2012 in 19 zone ed agglomerati, incluso l'agglomerato di Milano. Peraltro, la Corte di giustizia dell'Unione Europea aveva già ritenuto l'Italia responsabile della violazione della legislazione UE pertinente per gli anni 2006 e 2007 (sentenza C-68/11 del 19 dicembre 2012). Inoltre, nel maggio 2015 la Commissione Europea ha aperto un'ulteriore procedura di infrazione contro l'Italia (procedura n. 2015_2043) per il mancato rispetto dei livelli di biossido di azoto in 12 zone e agglomerati, incluso l'agglomerato di Milano, seguita da un parere motivato il 15 febbraio 2017.

- Agire sulla circolazione dinamica dei veicoli è strategico ed importante considerato che all'esposizione legata al 'traffico di prossimità' (Traffic Related Pollutants) si associano effetti sulla salute acuti e cronici, cui sono attribuibili importanti costi socio-economici valutati in termini di aumento di mortalità e morbidità per problemi cardiovascolari, polmonari e respiratori oltre che, ad esempio, ricoveri ospedalieri, bronchiti croniche, uso di broncodilatatori nei bambini, giorni di ridotta attività e giornate di lavoro perse.
- È intenzione dell'Amministrazione determinare regole di circolazione dinamica veicolare, di carattere ambientale, in coerenza con gli obiettivi indicati dalla Deliberazione di Consiglio Comunale 27/2016 del 07.07.2016 ad oggetto "Linee programmatiche relative alle azioni e ai progetti da realizzare nel corso del mandato".
- La creazione di una "*low emission zone*" è individuata dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (di seguito PUMS), adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 28/2017 dell'08.06.2017, come attuazione di una delle linee strategiche di azione individuate dal Piano stesso, nell'ambito del governo della mobilità delle persone e delle merci, ai fini dell'obiettivo di riduzione delle emissioni inquinanti dovute al traffico veicolare.
- Con mozione avente Ordine del Giorno 227/2018 "Misure contro l'inquinamento atmosferico" il Consiglio Comunale ha chiesto l'adozione di una "*low emission zone*" per la riduzione di emissioni nell'atmosfera.
- L'individuazione di un provvedimento mirato alla salvaguardia ambientale e della salute umana si inserisce all'interno di una strategia già avviata visto che:
 - al fine di garantire la tutela e la protezione della salute dei cittadini e dell'ambiente, Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, le Città Capoluogo di Provincia e i Comuni Lombardi, e principalmente il Comune di Milano, sono da tempo impegnati in azioni per il miglioramento della qualità dell'aria attraverso la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera;
 - sono emerse, da parte degli Enti Locali coinvolti da fenomeni di accumulo delle emissioni inquinanti, esigenze d'interventi ulteriori, aventi carattere locale e temporaneo, rispetto alle misure strutturali già in essere, ed è quindi stato chiesto a Regione Lombardia di svolgere un ruolo di regia e coordinamento nell'attuazione di tali misure temporanee locali, al fine di garantire omogeneità d'interventi;
 - in data 09.06.2017 è stato siglato l'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano (di seguito per brevità "Accordo di Programma di bacino padano"), sottoscritto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare con le Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e Emilia-Romagna, diretto ad assicurare la realizzazione coordinata e congiunta di misure aggiuntive di risanamento nell'ambito del processo cooperativo Stato-Regioni avviato per il rientro nei valori limite di qualità dell'aria anche al fine di evitare aggravamenti e sentenze di condanna in riferimento alle procedure di infrazione avviate dalla Commissione Europea e attualmente pendenti;

- tale Accordo di Programma di bacino padano prevede l'individuazione di misure nazionali e regionali in grado di intervenire sui principali settori emissivi e l'impegno, da parte delle Regioni firmatarie, ad attuare le misure regionali di competenza;
- l'art. 2, lett. a) dell'Accordo di Programma di bacino padano individua quale periodo dell'anno per le limitazioni strutturali della circolazione quello compreso tra il 1° ottobre al 31 marzo di ogni anno;
- con Deliberazione n° X/7095 del 18.09.2017, Regione Lombardia ha dato attuazione a quanto previsto dal sopra richiamato art. 2 dell'Accordo di Programma di bacino padano prevedendo l'attivazione aggiuntiva di misure temporanee, omogenee nelle quattro Regioni del bacino padano, al verificarsi di condizioni di perdurante accumulo e aumento delle concentrazioni degli inquinanti correlate all'instaurarsi di condizioni meteo sfavorevoli alla loro dispersione;
- all'interno della ZTL Cerchia dei Bastioni è già in vigore la disciplina denominata "Area C" che prevede il divieto di accesso per i veicoli maggiormente inquinanti, mirando al contempo ad un maggior contenimento del traffico veicolare attraverso l'estensione dell'obbligo del pagamento alla quasi totalità dei veicoli che vi possono accedere;
- è intenzione dell'Amministrazione prevedere, contestualmente all'entrata in vigore della nuova disciplina, misure incentivanti per la sostituzione di veicoli particolarmente inquinanti.

Visto che:

- Il provvedimento, avente portata generale, è stato sottoposto preliminarmente alla Conferenza permanente dei Presidenti di Municipio, disciplinata dal Regolamento dei Municipi.
- Durante la conferenza dei Municipi tenutasi in data 20.12.2016 è stata, quindi, discussa la proposta di disciplina la quale poi, in ottemperanza a quanto determinato al termine della stessa, è stata trasmessa ai nove Municipi
- Sono pervenuti i pareri rilasciati dai rispettivi Municipi che sono stati esaminati come riportato nella Relazione Tecnica (ALLEGATO 1).
- Le modifiche apportate alla presente proposta oggetto di deliberazione, 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 e agli adeguamenti a seguito dell'espressione di parere da parte dei Municipi stessi.

In sintesi, le modifiche sono riconducibili alle seguenti motivazioni:

- Il confine è stato modificato per le ragioni sopra indicate in premessa, 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 e circolazione dinamica 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.

Considerato che

la nuova disciplina viabilistica che si propone, denominata "Area B", poggia sulle seguenti linee:

- semplificare i vari provvedimenti viabilistici in questione, prevedendo un'unica disciplina oraria, con vigenza dalle ore 07:30 alle ore 19:30, coerentemente sia alla disciplina vigente nella ZTL Cerchia dei Bastioni "Area C", sia ai divieti di circolazione previsti da Regione Lombardia, ad eccezione del solo divieto per il trasporto di merci pericolose per il quale, considerato che risponde ad una logica differente, è opportuno prevedere un divieto valevole tutti i giorni dalle 00:00 alle 24:00;
- i divieti di accesso dovranno prevedere una progressione di limitazioni per le diverse classi ambientali di veicoli;
- individuare, sulla scorta dell'esperienza maturata nella regolamentazione e gestione di analoghi provvedimenti ambientali, misure di accompagnamento al divieto di circolazione dinamica in modo da graduare le misure restrittive prospettate secondo criteri di ragionevolezza e progressività senza disattendere, al contempo, lo scopo primario che il provvedimento proposto si prefigge;
- stabilire una progressione per l'entrata in vigore dei divieti per le diverse categorie ambientali tenendo anche conto delle caratteristiche tecniche e della destinazione d'uso dei veicoli, valutando elementi soggettivi ed oggettivi;

- monitorare l'evoluzione tecnologica che dovesse interessare le modalità di controllo, verificando la possibilità di tracciare percorsi e quindi i reali contributi in termini di emissioni, al fine di studiare eventuali integrazioni al provvedimento proposto.

Vista

la Relazione Tecnica allegata (ALLEGATO 1) e le motivazioni in essa contenute che si intendono integralmente richiamate, si propone all'interno dei perimetri di cui all'ALLEGATO 2, l'istituzione della seguente disciplina denominata "Area B":

- A. Divieto di accesso e circolazione dinamica 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.
 - B. Divieto di accesso e circolazione dinamica 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 m. 12, ad eccezione dei seguenti veicoli:
 - previa registrazione secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi, valevole per un periodo pari ad un anno, i veicoli:
 - per il trasporto di materiale indivisibile;
 - per il trasporto di generi alimentari deperibili;
 - diretti ad aziende e destinatari del trasporto con sede operativa all'interno di Milano – se di proprietà o in uso delle stesse;
 - 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;
 - adibiti a soccorso stradale;
 - adibiti al trasporto valori o servizi postale;
 - previa registrazione secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi, valevole per un periodo non superiore a sei mesi, i veicoli diretti ad aziende e destinatari del trasporto con sede operativa all'interno di Milano, non proprietari dei veicoli medesimi:
 - fornitori usuali
 - fornitori occasionali
 - esecuzione lavori
 - diretti all'interno di cesate o aree delimitate di cantieri edili siti all'interno di Milano.
 - C. Divieto di accesso e circolazione dinamica dalle ore 07.30 alle ore 19.30, nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì, dei veicoli individuati sulla base delle proprie prestazioni ambientali secondo quanto indicato in ALLEGATO 3.
- Tale divieto è accompagnato dalle seguenti misure:
- Per rafforzare il processo di conoscenza del provvedimento e di accompagnamento verso il divieto di accesso ambientale e circolazione dinamica, sono dati ad ogni veicolo 50 giorni, anche non consecutivi, di accesso e circolazione dinamica non soggetti a divieto.

Tale contingentamento degli accessi è riconosciuto solo al primo anno di entrata in vigore del divieto a cui è soggetto il veicolo, 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 accesso e 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 giorni di accesso e circolazione dinamica e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica, fatta salva la possibilità di ottenere le deroghe di cui ai punti successivi, ma in tal caso solo previa registrazione.

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

Anche in tal caso, al termine dei 50 giorni di accesso e circolazione dinamica 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.

La suddetta misura di accompagnamento non si applicherà per gli altri due divieti, ovvero i per veicoli superiori a 12 metri e per i veicoli che trasportano merci pericolose. Si ritiene, infatti, che tali categorie rappresentano utenti della strada che per circolare all'interno dei centri abitati debbano necessariamente chiedere autorizzazioni preventive e conoscere i divieti vigenti sulla rete stradale attraversata. Ciò comporta, di conseguenza, l'impossibilità a derogare d'ufficio ai divieti di circolazione a cui sono soggetti, se non dietro preventiva richiesta e valutazione. Si aggiunga, inoltre, che trattasi di categorie il cui livello di associazionismo - oltre ad essere tradizionalmente ben strutturato, sia a livello locale che nazionale - garantisce un continuo e proficuo confronto con l'amministrazione comunale, come accaduto anche per la disciplina proposta, la quale è stata anticipata da puntuali confronti con i rappresentanti di categoria.

➤ A partire dal 1° ottobre dell'anno successivo all'entrata in vigore del divieto è previsto che:

- I residenti all'interno della Città di Milano possono usufruire, indipendentemente dalla classe di alimentazione - ferme restando le disposizioni previste in materia dalla normativa regionale - di 25 giorni di accesso e 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 del Comune 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 del Comune di Milano.

La stessa misura è riconosciuta anche alle imprese con sede operativa in Milano, a cui sono concessi 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 suddetta agevolazione per residenti e imprese con sede operativa in Milano è da intendersi associata al codice fiscale/partita iva e non ad un singolo veicolo.

La concessione di n. 25 giorni di accesso e circolazione dinamica è riferita, inoltre, al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre dell'anno successivo.

Al termine dei 25 giorni di accesso e 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 punto 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 accesso e circolazione dinamica sarà riconosciuta, solo per la prima volta, alla scadenza del suddetto termine e sino alla data del 30 settembre successivo.

Anche in tal caso, al termine dei 25 giorni di accesso e circolazione dinamica e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nel periodo di riferimento.

- I non residenti della Città di Milano, invece, possono usufruire, indipendentemente dalla classe di alimentazione - ma ferme restando le disposizioni previste in materia dalla normativa regionale - di 5 giorni di accesso e 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.

La stessa misura è riconosciuta anche alle imprese con sede operativa fuori Milano, a cui sono concessi 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 suddetta agevolazione per non residenti e imprese con sede operativa fuori Milano è da intendersi associata al codice fiscale/partita iva e non ad un singolo veicolo.

La concessione di n. 5 giorni di accesso e circolazione dinamica è riferita, inoltre, al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre dell'anno successivo.

Al termine dei 5 giorni di accesso e 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 punto precedente, la concessione dei 50 giorni di accesso circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi decorrenti dalla la data di entrata in vigore del divieto.

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

Anche in tal caso, al termine dei 5 giorni di accesso circolazione dinamica e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nel periodo di riferimento.

- 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 accesso circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre dell'anno successivo.

Al termine dei 25 giorni di accesso 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 punto precedente, la concessione dei 50 giorni di circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi decorrenti dalla la data di entrata in vigore del divieto.

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

Anche in tal caso, al termine dei 25 giorni di accesso circolazione dinamica e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nel periodo di riferimento.

- Sono esclusi dal divieto di accesso e circolazione dinamica, fermi restando i divieti regionali, secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi, i seguenti 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 dal divieto di accesso e circolazione dinamica, previa registrazione e richiesta entro le ore 24 del giorno successivo da effettuare secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi, i seguenti veicoli:
- 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;
 - 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.
- Sono derogati dal divieto di accesso e circolazione dinamica i veicoli trasporto persone, alimentati a gasolio Euro 4 ed Euro 5, di 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 operano in turni in 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.
- I lavoratori rientranti in tale categoria saranno individuati con successivi provvedimenti attuativi, riconoscendo loro la posticipazione del divieto di accesso e circolazione dinamica di cui all'ALL. 3 di un anno.
- Per beneficiare di tale misura è necessaria la previa registrazione secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi.
- La stessa misura di cui sopra è prevista per i veicoli alimentati a gasolio Euro 4 e 5:
- destinati al trasporto persone di autoscuole, agenti di commercio e artigiani;

- 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 i quali il divieto è postposto di un anno rispetto alle regole di accesso e circolazione dinamica di cui all'ALLEGATO 3.

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

- Prevedere, a parità di classe ambientale soggetta al divieto, un trattamento differenziato nei seguenti casi:

- veicoli alimentati a gasolio Euro 6 leggeri A-B-C- acquistati prima e dopo al 31.12.2018;
- veicoli alimentati a gasolio Euro 0,1/I,2/II,3/III e 4/IV, con filtro anti particolato after market installato prima e dopo al 31.12.2018.

La distinzione, come riportata in ALLEGATO 3, risponde all'esigenza di prevedere un trattamento differenziato per chi ha fatto un investimento economico facendo affidamento su un quadro normativo differente.

- Garantire per i seguenti veicoli, alimentati a gasolio Euro 6/VI, considerate le specificità tecniche e del relativo mercato, un periodo di ammortamento del costo di acquisto pari a 17 anni dalla data di immatricolazione:
 - Autobus M2 e M3;
 - Veicoli speciali e ad uso specifico;
 - Autoveicoli pesanti trasporto cose.

- L'entrata in vigore del divieto di accesso di cui all'ALLEGATO 3 relativo ai veicoli alimentati a gasolio Euro 6 – D_temp e D per i veicoli leggeri ed Euro VI per i pesanti – sarà preceduta da una valutazione per successiva conferma alla luce dell'evoluzione tecnologica e delle relative alternative che si realizzeranno nei prossimi anni. Infatti, il progresso tecnologico, riguardante non solo le future soluzioni motoristiche ma anche le tecniche di tracciamento delle reali percorrenze veicolari, sarà costantemente monitorato al fine di poter valutare la fattibilità di eventuali adeguamenti della disciplina del presente provvedimento finalizzati all'ulteriore contenimento degli impatti del traffico veicolare sulla viabilità e sull'ambiente.

- Per quanto concerne i veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico ed i veicoli per trasporti specifici ed uso speciale, il trattamento è valutato ed è insito negli stessi termini di decorrenza dei divieti riportati in ALLEGATO 3 tenendo conto della specificità tecnica dei veicoli, del relativo mercato e dei maggiori investimenti economici legati all'acquisto e sostituzione di tali mezzi.

Ritenuto che:

- all'interno della ZTL Cerchia dei Bastioni vige la disciplina denominata "Area C" approvata in via definitiva con D.G.C. n. 588/2013 del 27.03.2013, successivamente modificata ed integrata;
- la suddetta disciplina è articolata su due linee di azioni complementari consistenti nel precludere l'accesso ai veicoli maggiormente inquinanti e nell'applicare a tutti i veicoli in accesso il pagamento di una somma, con la sola esenzione a favore di veicoli strettamente ecologici;
- con successivo atto si dovrà procedere a rendere coerente la disciplina qui proposta con la suddetta disciplina "Area C", essendo quest'ultima vigente all'interno di un ambito territoriale più ristretto ed interno al perimetro in esame, prevedendo misure più restrittive o quantomeno uguali rispetto alle regole di cui all'ALLEGATO 3.

Verificato che:

- Come attestato all'interno della Relazione Tecnica di AMAT allegata, il provvedimento oggetto della presente proposta di deliberazione, oltre ad essere coerente con la strategia dell'Aggiornamento del PGU, rappresenta una misura opportuna, infatti come risulta dalla predetta relazione, la verifica di compatibilità ambientale ha dato esiti positivi. Inoltre, in coerenza con quanto previsto nel suddetto piano, gli effetti del provvedimento sugli obiettivi di riduzione delle emissioni degli inquinanti da traffico saranno verificati nell'ambito del procedimento di monitoraggio previsto nella procedura di VAS relativa all'Aggiornamento del PGU.
- Sebbene l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato, salvo i casi in cui sia assoggettata al pagamento di una somma per l'accesso, non è subordinata alla sua definizione all'interno di strumenti di pianificazione, la Zona a Traffico Limitato (cd. Lez), la cui disciplina è qui denominata "Area B", estesa all'intero centro abitato, è altresì prevista nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato in Consiglio Comunale e in fase di approvazione. Anche in coerenza con detto piano gli effetti del provvedimento sugli obiettivi di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico saranno verificati nell'ambito del procedimento di monitoraggio previsto nella procedura di VAS relativa al PUMS.
- L'introduzione della disciplina oggetto della presente deliberazione è altresì prevista nel Documento Unico di Programmazione 2018-2020, dove la creazione di una Low Emission Zone (LEZ), posta in prossimità del confine comunale, caratterizzata dall'istituzione di una Zona a Traffico Limitato è indicata quale obiettivo fondamentale delle politiche di gestione e orientamento della domanda di mobilità per la riduzione dell'impatto del traffico veicolare relativo alle emissioni di inquinanti in atmosfera. Nel suddetto documento si indica inoltre la definizione di un sistema coerente di regole riguardanti la circolazione dei veicoli industriali pesanti, dei bus dedicati ai servizi di trasporto di lunga percorrenza e turistici e dei veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose.

Dato atto infine che:

i suddetti monitoraggi permetteranno anche di indirizzare eventuali modifiche e integrazioni alla disciplina con riferimento, per esempio, a scostamenti rispetto al raggiungimento degli obiettivi fissati, alla necessità di intervento nei confronti di talune categorie meritevoli di salvaguardia o a sensibili variazioni del mercato in relazione alla produzione e commercializzazione di veicoli a più basso impatto ambientale.

Ritenuto:

- di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma IV, del D. Lgs. 18.08.2000 n. 267, stante l'urgenza di attivare tutti i provvedimenti conseguenti per dare attuazione agli indirizzi sopra espressi.

Visti:

- gli artt. 48, 49 e 134 comma 4 del D. Lgs. 18.08.2000 n. 267;
- l'art. 43 dello Statuto del Comune di Milano;
- l'art. 7, comma 9, del D. Lgs. 285 del 30.04.1992 e s.m. e i.;
- il D.P.R. n° 250/99;
- la Relazione tecnica redatta da Amat S.r.l., trasmessa e consegnata all'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità in data 31.07.2018 con PG n.0342320/2018 (ALLEGATO 1);
- il parere di regolarità tecnica espresso, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000, dal Responsabile dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità e Area Trasporto Pubblico, che si allega alla presente deliberazione quale parte integrante;
- il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale, anch'esso allegato quale parte integrante;

D E L I B E R A

per le motivazioni illustrate nelle premesse del presente provvedimento e nella Relazione Tecnica predisposta da Amat S.r.l., allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (ALLEGATO 1):

1. di ridefinire il perimetro della Zona a Traffico Limitato già istituita con D.G.C. n° 2927/2011 - riperimetrata con D.G.C. n° 1055/2015 e con D.G.C. n° 58/2016 - con l'istituzione di ulteriori perimetri di zona a traffico limitato, parimenti disciplinate, come da planimetria allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (ALLEGATO 2).

2. Di istituire, all'interno dei perimetri di Zona a Traffico Limitato di cui al punto 1), delineati ai sensi dell'art. 7, comma 9, del D.Lgs. 30 aprile 1922 n. 285, una nuova disciplina, denominata "Area B" come indicata in premessa, con la previsione dei seguenti divieti:
- divieto di accesso e di circolazione dinamica 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 indicati in premessa;
 - divieto di accesso e di circolazione dinamica 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 m. 12 ad eccezione dei veicoli indicati in premessa;
 - divieto di accesso e di circolazione dinamica dalle ore 07.30 alle ore 19.30, nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì, dei veicoli individuati sulla base delle proprie prestazioni ambientali secondo quanto indicato in ALLEGATO 3 quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.
3. Di approvare, secondo le modalità indicate in premessa, le seguenti misure:
- Per rafforzare il processo di conoscenza del provvedimento e di accompagnamento verso il divieto di accesso ambientale e circolazione dinamica, sono riconosciuti ad ogni veicolo 50 giorni di circolazione dinamica, anche non consecutivi.
Tale contingentamento è riconosciuto solo al primo anno di entrata in vigore del divieto a cui è soggetto il veicolo, 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 accesso 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 giorni di accesso circolazione dinamica 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 deroghe 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, per i quali la concessione dei 50 giorni di accesso circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi decorrenti dalla la data di entrata in vigore del divieto.
Anche in tal caso, al termine dei 50 giorni di accesso circolazione dinamica 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 l'annualità successiva, le deroghe di cui punti successivi, ma in tal caso solo previa registrazione.
 - A partire dal 1° ottobre dell'anno successivo all'entrata in vigore del divieto è previsto che:
 - I residenti all'interno della Città di Milano possono usufruire, indipendentemente dalla classe di alimentazione - ferme restando le disposizioni previste in materia

dalla normativa regionale - di 25 giorni di accesso 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 del Comune 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 in Milano.

La stessa misura è riconosciuta anche alle imprese con sede operativa in Milano, a cui sono concessi 25 giorni di accesso 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 suddetta agevolazione per residenti e imprese con sede operativa in Milano è da intendersi associata al codice fiscale/partita iva e non ad un singolo veicolo.

La concessione di n. 25 giorni di accesso circolazione dinamica è riferita, inoltre, al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre dell'anno successivo.

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 punto precedente, la concessione dei 50 giorni di accesso 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 accesso circolazione dinamica sarà riconosciuta, solo per la prima volta, alla scadenza del suddetto termine e sino alla data del 30 settembre successivo.

Anche in tal caso, al termine dei 25 giorni di accesso circolazione dinamica e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nel periodo di riferimento.

- I non residenti della Città di Milano, invece, possono usufruire, indipendentemente dalla classe di alimentazione - ma ferme restando le disposizioni previste in materia dalla normativa regionale - di 5 giorni di accesso 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.

La stessa misura è riconosciuta anche alle imprese con sede operativa fuori Milano, a cui sono concessi 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 suddetta agevolazione per non residenti e imprese con sede operativa fuori Milano è da intendersi associata al codice fiscale/partita iva e non ad un singolo veicolo.

La concessione di n. 5 giorni di accesso circolazione dinamica è riferita, inoltre, al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre dell'anno successivo.

Al termine dei 5 giorni di accesso 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 punto 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 accesso circolazione dinamica sarà riconosciuta, solo per la prima volta, alla scadenza del suddetto termine e sino alla data del 30 settembre successivo.

Anche in tal caso, al termine dei 5 giorni di accesso circolazione dinamica e comunque oltre il suddetto termine non sarà più riconosciuta loro alcuna possibilità di accesso e circolazione dinamica nel periodo di riferimento.

- 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. giorni di accesso circolazione dinamica è riferita al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° ottobre ed il 30 settembre dell'anno successivo.

Al termine dei 25 giorni di accesso 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 punto 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, solo per la prima volta, 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 nel periodo di riferimento.

- Sono esclusi dal divieto di accesso e circolazione dinamica all'interno della ZTL di cui al punto 1), fermi restando i divieti regionali, i seguenti 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 di proprietà o in uso esclusivo ad 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 di Milano.
- Sono derogati dal divieto di accesso e circolazione dinamica, all'interno della ZTL di cui al punto 1), i seguenti veicoli:
 - 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;
 - 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 all'interno di Milano. È riconosciuta altresì ai residenti in Milano che usufruiscono delle medesime cure in strutture sanitarie collocate all'esterno del Comune di Milano.
- Sono derogati dal divieto di accesso e circolazione dinamica i veicoli alimentati a gasolio Euro 4 ed Euro 5 di 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.

Per queste categorie, che saranno definite con successivi provvedimenti attuativi, il divieto di accesso e circolazione dinamica è posticipato di un anno rispetto alle regole di accesso di cui ALLEGATO 3.

- Sono derogati dal divieto di accesso e circolazione dinamica, all'interno della ZTL di cui al punto 1), i seguenti veicoli alimentati a gasolio Euro 4 e 5:
 - 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;
 - Veicoli destinati al trasporto persone di autoscuole, agenti di commercio e artigiani.

Per queste categorie il divieto di accesso e circolazione dinamica è posticipato di un anno rispetto alle regole di accesso di cui ALLEGATO 3.

4. Di dare atto che le disposizioni più restrittive che regolano le ZTL e le corsie preferenziali riservate al trasporto pubblico presenti all'interno del territorio comunale rimangono in vigore e le relative sanzioni sono applicate nei confronti di coloro che vi accedono senza titolo.
5. Di dare atto che nel caso di entrata in vigore di misure più restrittive adottate da enti sovracomunali, il presente provvedimento sarà coerentemente aggiornato.
6. Di dare mandato agli Uffici competenti di adottare tutti i provvedimenti attuativi delle presenti disposizioni.
7. Di dare atto che in coerenza con quanto previsto nell'aggiornamento del PGTU, la misura attuata sarà verificata sotto l'aspetto della compatibilità ambientale nell'ambito del processo di monitoraggio degli indicatori previsti nella procedura di VAS relativa all'Aggiornamento del PGTU.
8. Di dare atto che i suddetti monitoraggi permetteranno anche di indirizzare eventuali modifiche e integrazioni alla disciplina con riferimento, per esempio, a scostamenti rispetto al raggiungimento degli obiettivi fissati, alla necessità di intervento nei confronti di talune categorie meritevoli di salvaguardia o a sensibili variazioni del mercato in relazione alla produzione e commercializzazione di veicoli a più basso impatto ambientale.
9. Di dare atto che il provvedimento entrerà in vigore subordinatamente all'assunzione di tutti i provvedimenti attuativi previsti delle vigenti norme, all'apposizione della segnaletica stradale prevista dal Codice della Strada e dal Regolamento di esecuzione e di attuazione, nonché ad adeguata campagna di comunicazione e informazione ai cittadini.

10. Di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per l'Amministrazione Comunale.
11. Di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'articolo 134, comma 4 del D.lgs. 267/2000, per le motivazioni indicate in premessa.

Firmato digitalmente da riazola stefano, GRANELLI MARCO PIETRO, Angelo Pascale

Milano



Comune
di Milano

Direzione Mobilità, Ambiente e
 Energia
 Area Pianificazione e
 Programmazione Mobilità

Allegato 1 alla proposta di Deliberazione n. 2879/2018

AREA PIANIFICAZIONE PROGRAMMAZIONE E MOBILITÀ

Allegato alla proposta di Deliberazione n. 2879/2018

Composto da n.108 fogli

Il Direttore di Area

Ing. Stefano Rizzola

ALLEGATO 1

**Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico
 Limitato istituita con DGC 2927/2011
 riperimetrata con DGC 1055/2015 e con
 DGC 58/2016. Regolamentazione della
 circolazione dei veicoli superiori a 12 metri di
 lunghezza e trasportanti merce pericolose.
 Approvazione della disciplina viabilistica low
 emission zone.**

RELAZIONE TECNICA

Elaborato:		Codifica: 180350005_01.docx	
Relazione		Revisione: 01	
Data:	Redatto:	Verificato:	Approvato:
31/07/2018	Vladimiro Marras Marco Bedogni Gaetano Di Liddo	Valentino Savino Bruno Villavecchia	Gloria Zavatta



Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio Srl

Sede Legale e Uffici: Via Tommaso Pini, 1 – 20134 Milano

Telefono +39 02 8846 7298

Fax + 39 02 8846 7349

e-mail: info@amat-mi.it

Amministratore Unico

Gloria Zavatta

Responsabile Area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità

Valentino Sevino

Responsabile Area Ambiente ed Energia

Bruno Villavecchia

Redazione del documento

Vladimiro Marras, Marco Bedogni, Gaetano Di Liddo

Hanno fornito contributi per la redazione del documento

Valentina Bani, Alessandro De Martino, Eleonora Frigerio,

Veronica Gaiani, Silvia Moroni, Alessandra Porro, Roberta Righini

Tutti i diritti sono riservati

Tutti i diritti di riproduzione e rielaborazione anche parziale dei testi sono riservati; l'eventuale utilizzo e pubblicazione anche di parti di testo, delle tavole o delle tabelle dovrà prevedere la citazione della fonte.

INDICE

1.	PREMESSA.....	6
2.	LE MOTIVAZIONI DEL PROVVEDIMENTO	9
2.1	Le motivazioni ambientali	9
2.1.1	L'inquinamento atmosferico nel bacino padano e l'impatto sulla salute umana	9
2.1.2	I potenziali obiettivi ambientali locali.....	14
2.1.3	Le concentrazioni rilevate a Milano	15
2.1.4	L'origine dell'inquinamento atmosferico a Milano.....	18
2.1.5	Le emissioni atmosferiche originate a Milano.....	21
2.2	Le motivazioni legate alla circolazione stradale	25
2.2.1	I veicoli di lunghezza superiore a 12 metri.....	25
2.2.2	Il trasporto delle merci pericolose.....	26
3.	IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	29
3.1	La normativa europea sui limiti alle emissioni di veicoli stradali a motore.....	29
3.2	I filtri antiparticolato per veicoli a gasolio	30
3.3	Il quadro normativo ambientale	34
3.4	I provvedimenti comunali vigenti.....	36
3.4.1	La ZTL 'Cerchia dei Bastioni'	36
3.4.2	L'ordinanza sindacale, n° 49/2017 del 4.10.2017	38
3.5	Il confine dalla ZTL	39
3.5.1	La regolamentazione pregressa	39
3.5.2	La proposta di modifica oggetto del nuovo provvedimento.....	43
3.5.3	Il nuovo confine della ZTL	48
3.6	Analisi trasportistica del contesto	49
4.	IL PROVVEDIMENTO	54
4.1	Gli obiettivi del provvedimento	54
4.2	Il confine della ZTL	56
4.3	Le regole di accesso	57
4.3.1	Le regole ambientali	57
4.3.2	La consistenza del parco veicolare di Milano	67
4.3.3	Le regole di accesso per i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri	71

4.3.4	Le regole di accesso per i veicoli di trasporto merci pericolose	73
4.4	Misure mirate rivolte a specifiche categorie di utenza	73
4.4.1	Le misure di accompagnamento al provvedimento.....	73
4.4.2	Riconoscimento a talune categorie di un numero predefinito di giorni di circolazione per usufruire di servizi	74
4.4.3	Particolari categorie.....	78
5.	I RISULTATI ATTESI	81
5.1	Le emissioni atmosferiche da traffico stradale.....	81
5.2	La compatibilità con gli obiettivi del PGTU	86
6.	ESAME DEI PARERI RESI DAI MUNICIPI AI SENSI DEL REGOLAMENTO DEI MUNICIPI	88
6.1	Riepilogo pareri	89
6.2	Esame pareri	90
6.2.1	Municipio 1	90
6.2.2	Municipio 2	92
6.2.3	Municipio 3	97
6.2.4	Municipio 4	100
6.2.5	Municipio 5	106
6.2.6	Municipio 6	112
6.2.7	Municipio 7	113
6.2.8	Municipio 8	119
6.2.9	Municipio 9	120
7.	ALLEGATO A. DETTAGLIO CONFINE ZONA A TRAFFICO LIMITATO.....	128
7.1	Dettaglio confine ZTL ambito centrale.....	129
7.2	Dettaglio confini ZTL ambiti esterni.....	142
8.	ALLEGATO B. VERBALE CONFERENZA DEI PRESIDENTI DI MUNICIPIO	144
9.	ALLEGATO C. DELIBERE MUNICIPI	157
9.1	Municipio 1.....	158
9.2	Municipio 2.....	166
9.3	Municipio 3.....	172
9.4	Municipio 4.....	179

9.5	Municipio 5.....	184
9.6	Municipio 6.....	192
9.7	Municipio 7.....	196
9.8	Municipio 8.....	203
9.9	Municipio 9.....	210

1. PREMESSA

Il presente documento è stato redatto su richiesta dell'Amministrazione Comunale di Milano come strumento di supporto per la ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con DGC 2927/2001 riperimetrata con DGC 1055/2015 e con DGC 58/2016, per la regolamentazione della circolazione dei veicoli superiori a 12 metri di lunghezza e dei veicoli trasportanti merce pericolose e per l'approvazione della disciplina viabilistica Low Emission Zone.

Il provvedimento in oggetto si inquadra nelle politiche dell'Amministrazione Comunale volte al perseguimento di due obiettivi primari.

Il primo è costituito dalla riduzione complessiva della concentrazione di inquinanti in atmosfera, a tutela dell'ambiente e della salute delle persone.

Il secondo dalla tutela dell'area urbana dagli effetti derivanti dalla circolazione dei veicoli ingombrati (di lunghezza superiore a 12 metri) e dei veicoli trasportanti merci pericolose.

In coerenza con le misure già attuate e vigenti - Area C in primis - il nuovo provvedimento ha l'obiettivo specifico della riduzione delle emissioni locali da traffico veicolare entro i confini del territorio del Comune di Milano (e in particolare del centro abitato), da perseguirsi attraverso l'applicazione di misure di limitazione degli accessi veicolari e della circolazione dinamica ¹ sulla base di specifici requisiti ambientali.

Le misure di limitazione degli accessi e della circolazione dinamica, oltre all'effetto diretto di riduzione delle emissioni locali, sono inoltre introdotte come fattore di incentivazione al rinnovo del parco veicolare inquinante a vantaggio di veicoli dotati di elevati standard ambientali.

Parimenti, anche in questo caso in coerenza con misure viabilistiche già vigenti (disciplina viabilistica della ZTL c.d. Autotreni/Autoarticolati ex DGC 2927/2001), il provvedimento ha l'obiettivo specifico di tutelare il centro abitato in generale ed i contesti essenzialmente residenziali e commerciali in particolare attraverso l'applicazione di una specifica disciplina della circolazione per i mezzi maggiormente ingombranti. Tra gli obiettivi rientra anche la razionalizzazione dei rapporti tra le diverse componenti della mobilità, pur garantendo, nel contempo, le condizioni per il

¹Dove per circolazione dinamica è inteso il movimento dei veicoli, ai sensi dell'art 3 comma 1 n.9 D.Lgs 285/1992 e smi (Nuovo codice della Strada), che definisce la Circolazione come "il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni dei veicoli e degli animali sulla strada"

funzionamento di tutte le attività ed i servizi di pubblica utilità (prima fra tutte la consegna delle merci), essenziali per la vita della città.

Per quanto attiene il trasporto di merci pericolose, l'adempimento degli obblighi previsti dalle norme vigenti in materia comporta, per gli enti locali interessati, l'attuazione di azioni volte a garantire una maggiore sicurezza della popolazione, nonché a prevenire atti impropri e mitigarne eventuali conseguenze. Il controllo dei mezzi in transito costituisce pertanto la prima azione da porre in atto.

Strumenti per il conseguimento degli obiettivi fissati sono, da un lato, l'introduzione di una disciplina viabilistica *Low Emission Zone* (Zona a Basso Livello di Emissioni; sono così correntemente denominate quelle aree sottoposte a criteri di tipo ambientale per quanto attiene l'accesso ed il transito dei veicoli), dall'altro la regolamentazione della circolazione dei veicoli e dei complessi di veicoli di lunghezza superiore a 12 metri (come evoluzione ed estensione della disciplina di circolazione riservata agli autotreni e agli autoarticolati) e della regolamentazione della circolazione dei veicoli trasportanti merci pericolose.

L'attuazione degli strumenti sopra descritti è prevista attraverso l'applicazione delle misure viabilistiche individuate al contesto urbano individuato dal nuovo perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con DGC 2927/2011 riperimetrata con DGC 1055/2015 e con DGC 58/2016.

Il D.Lgs 285/1992 e smi (Nuovo Codice della Strada) all'art. 3 comma 1 numero 54 definisce la Zona a Traffico Limitato e, in particolare all'art. 7 comma 9, la individua -unitamente all'Aree Pedonale- come il provvedimento atto a "controllare gli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio".

Alla luce di ciò, in particolare con riferimento agli effetti sulla salute, sul patrimonio ambientale, sul territorio, sulla sicurezza della circolazione e sull'ordine pubblico, la regolamentazione degli accessi alla ZTL sarà improntata alla limitazione dell'accesso e della circolazione per le categorie veicolari maggiormente ingombranti, maggiormente inquinanti e utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

In linea con gli obiettivi, l'area oggetto del provvedimento è stata individuata attraverso la ridefinizione dei confini della Zona Traffico Limitato istituita con DGC 2927/2011 riperimetrata con DGC n. 1055/2015 e con DGC n. 58/2016 entro confini comprendenti larga parte del centro abitato.

Per il controllo delle vie di accesso al nuovo perimetro della ZTL è prevista l'installazione di un sistema di varchi elettronici dotati di impianti per la rilevazione degli ingressi (analoghi ai portali utilizzati per il controllo di Area C) provvisti di omologazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La messa in esercizio del sistema elettronico di controllo potrà inoltre essere funzionale all'applicazione di ulteriori misure da parte dell'Amministrazione Comunale nell'ambito delle politiche di gestione della mobilità già avviate o di futura attuazione.

2. LE MOTIVAZIONI DEL PROVVEDIMENTO

Il provvedimento qui descritto trae origine da due principali motivazioni: gli alti livelli di inquinamento atmosferico di cui soffre la città di Milano e la necessità di riorganizzare la regolamentazione stradale di alcune categorie veicolari, specificamente quelle maggiormente ingombranti -di lunghezza superiore a 12 metri- e quelle utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

2.1 Le motivazioni ambientali

2.1.1 L'inquinamento atmosferico nel bacino padano e l'impatto sulla salute umana

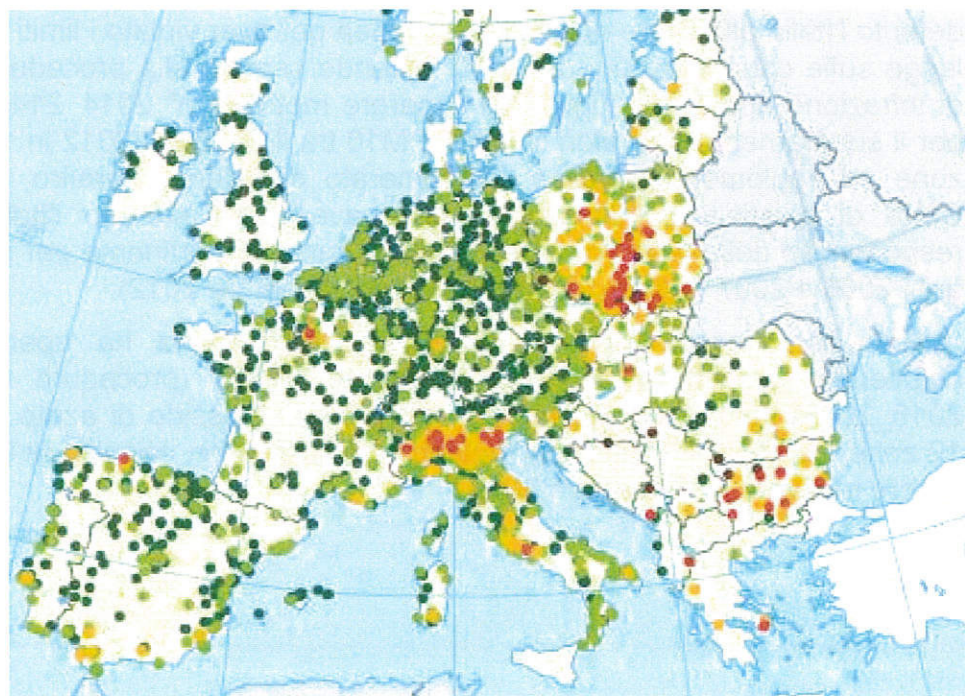
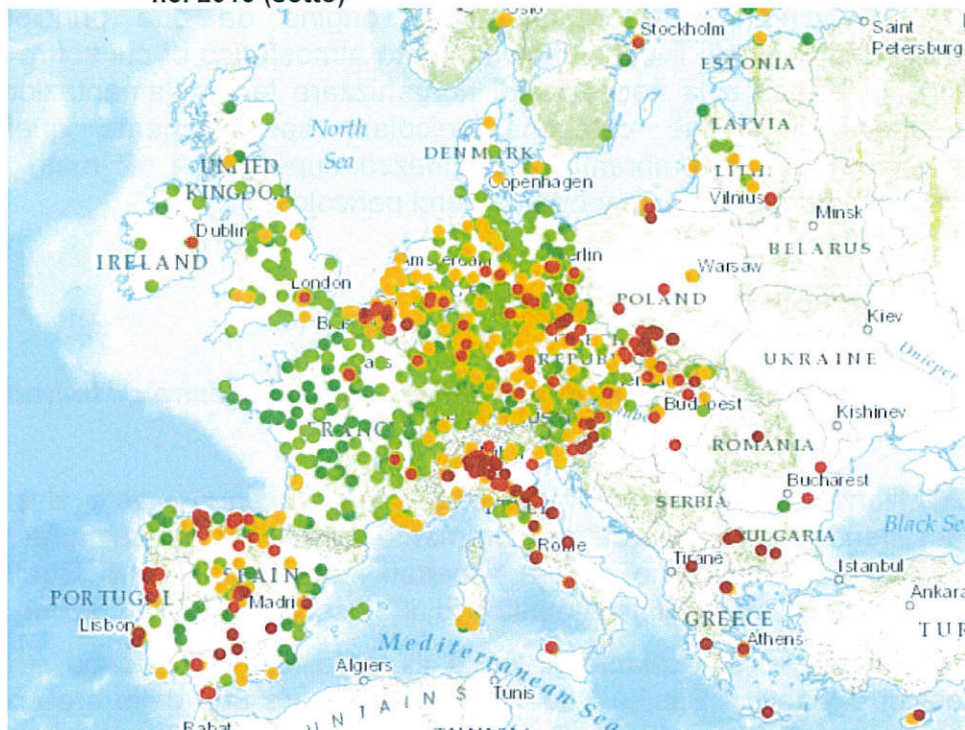
A Milano, così come sull'intero bacino padano, nonostante si stia assistendo ad un generale miglioramento degli indici di inquinamento atmosferico, non sono ancora rispettati i Limiti Europei di Qualità dell'Aria per il Particolato Atmosferico, il Biossido d'Azoto e l'Ozono.

In particolare, per quanto riguarda il particolato atmosferico e gli ossidi di azoto il Bacino Padano rimane ancora una delle aree più inquinate in Europa (Figura 2.1) e nel mondo (Figura 2.2).

Per questo motivo, nel maggio 2018 la Commissione Europea ha deferito l'Italia alla Corte di giustizia europea per aver violato i limiti di legge sulle concentrazioni di PM10, facendo seguito alla procedura di infrazione aperta nel luglio 2014 (parere motivato n° 2014_2147) per il superamento dei valori limite di PM10 tra il 2008 e il 2012 in 19 zone ed agglomerati, incluso l'agglomerato di Milano. Peraltro, la Corte di giustizia dell'Unione europea aveva già ritenuto l'Italia responsabile della violazione della legislazione UE pertinente per gli anni 2006 e 2007 (sentenza C-68/11 del 19 dicembre 2012).

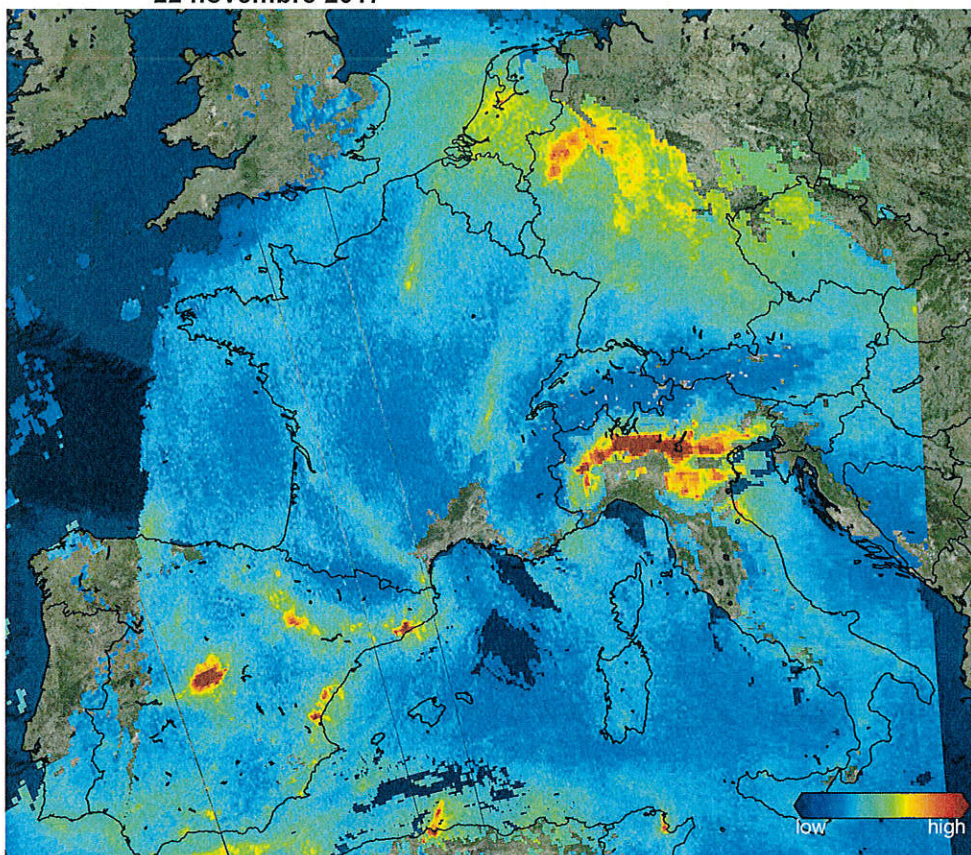
Inoltre, nel maggio 2015 la Commissione Europea ha aperto un'ulteriore procedura di infrazione contro l'Italia (procedura n° 2015_2043) per il mancato rispetto dei livelli di biossido di azoto in 12 zone e agglomerati, incluso l'agglomerato di Milano, seguita da un parere motivato il 15 febbraio 2017.

Figura 2.1. Le concentrazioni di PM10 misurate in Europa nel 2003 (sopra) e nel 2013 (sotto)



Fonte: EEA - European Environment Agency

Figura 2.2. Le concentrazioni di biossido d'azoto in Europa viste da satellite il 22 novembre 2017



Fonte: ESA European Space Agency – satellite Sentinel-5P

L'impatto sanitario degli alti livelli di inquinamento atmosferico di cui soffrono svariate aree italiane è molto alto.

Secondo lo IARC (International Agency for Research of Cancer) dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, l'inquinamento atmosferico è un agente "sicuramente cancerogeno per gli esseri umani" (Classe di Rischio 1). In particolare, la componente dell'inquinamento dell'aria sottoposta ad una specifica valutazione da parte dello IARC è quella del particolato atmosferico per il quale è stata dimostrata una chiara correlazione tra l'aumento di mortalità e l'esposizione media annuale alle concentrazioni di PM2.5 (aumento di mortalità del 7% per un aumento delle concentrazioni di PM2.5 di 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), oltre che un aumento rischio di malattie tumorali quali il cancro al polmone (aumento di incidenza del 22% per l'aumento di 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ delle concentrazioni in atmosfera di PM10 o del 18% per un aumento di 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM2.5).

Nello stesso anno (2012) lo IARC ha innalzato a Classe di Rischio 1 (*carcinogenic to humans*) anche i gas di scarico dei veicoli diesel, riportando come l'esposizione alle emissioni allo scarico dei motori diesel è associabile ad un rischio accresciuto di tumore al polmone e

ad una 'limitata evidenza' di rischio di cancro alla vescica. I veicoli diesel senza dispositivi antiparticolato allo scarico sono tra i maggiori responsabili della produzione, in ambito urbano, di particolato atmosferico 'primario', ovvero rilasciato in aria già sotto forma di particolato fine.

All'esposizione legata al 'traffico di prossimità' (*Traffic Related Pollutants*) si associano effetti sulla salute acuti e cronici, cui sono attribuibili importanti costi socio-economici valutati in termini di aumento di mortalità e morbidità per problemi cardiovascolari, polmonari e respiratori oltre che, ad esempio, ricoveri ospedalieri, bronchiti croniche, uso di broncodilatatori nei bambini, giorni di ridotta attività e giornate di lavoro perse.

I danni sanitari legati al traffico di prossimità (inquinanti 'primari') si aggiungono a quelli derivanti dalla presenza degli inquinanti 'regionali' o più omogeneamente diffusi e caratterizzati da una importante componente 'secondaria' legata alle condizioni reattive dell'atmosfera quali il PM10, PM2.5, NO₂, O₃, che costituiscono l'esposizione di background.

Una delle più recenti analisi disponibili relative alla valutazione del danno sanitario legato al traffico veicolare a livello urbano è costituita dal Progetto APHEKOM (<http://www.aphekom.org/web/aphekom.org/home>, condotto dal 2008 al 2011 e co-finanziato dall'*European Commission's Programme on Community Action in the Field of Public Health*) che ha stabilito - riferendosi alla totalità della popolazione delle 10 città europee considerate nello studio, ovvero Barcellona, Valencia, Bilbao, Siviglia, Granada, Bruxelles, Vienna, Ljubljana, Stoccolma e Roma - un danno economico superiore ai 300 milioni di Euro all'anno legato alle patologie croniche causate dall'inquinamento atmosferico da 'traffico di prossimità' (ossia attribuibili alla residenza nei pressi di strade densamente trafficate); a questa cifra vanno aggiunti circa 10 milioni di Euro all'anno attribuibili all'esacerbazione di queste malattie.

È sulla base di queste evidenze che la Commissione Europea, nella sua esortazione all'Italia del 27 aprile 2017 ad adottare misure contro l'emissione di polveri sottili, ricorda: *"Il PM10 può provocare asma, problemi cardiovascolari e cancro ai polmoni, causando un numero di morti premature superiore al numero annuale di decessi per incidenti stradali". "Ogni anno l'inquinamento da polveri sottili provoca nel paese più di 66 000 morti premature, rendendo l'Italia lo Stato membro più colpito in termini di mortalità connessa al particolato, secondo le stime dell'Agenzia europea dell'ambiente"*.

A livello nazionale, uno degli studi più recenti è quello effettuato nell'ambito del progetto VIAS - Valutazione Integrata dell'Impatto

dell'Inquinamento atmosferico sull'Ambiente e sulla Salute, finanziato nel quadro delle iniziative del Centro Controllo Malattie (CCM) del Ministero della Salute. Il progetto ha effettuato la valutazione integrata dell'inquinamento atmosferico in Italia valutando l'intera catena di eventi (dalle politiche, alle fonti di esposizione, alle modalità di esposizione, agli impatti) che possono influire sulla salute della popolazione.

Il progetto VIIAS è stato coordinato dal Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale del Lazio, e al progetto hanno collaborato l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA), le Agenzie Regionali di Protezione Ambientale (ARPA) di Piemonte Emilia-Romagna e Lazio, il Dipartimento di Statistica dell'Università di Firenze, il Dipartimento di Biologia Ambientale dell'Università La Sapienza di Roma, l'Università di Urbino, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).

Il progetto ha predisposto un sistema di valutazione integrata degli effetti ambientali e sanitari dell'inquinamento atmosferico in grado di valutare la situazione esistente e i possibili scenari futuri nel contesto nazionale in relazione ai seguenti inquinanti: particolato atmosferico fine (PM_{2,5}), biossido di azoto (NO₂) e ozono (O₃).

I risultati del progetto sono stati pubblicamente diffusi anche via web (www.viias.it) e alcune delle valutazioni sono state eseguite col dettaglio provinciale. Per quanto riguarda la Città Metropolitana di Milano, in relazione alle concentrazioni di PM_{2.5} dell'anno 2010 il progetto VIIAS ha stimato un tasso di mortalità pari a 208 decessi ogni 100'000 abitanti (IC95% 123-258), risultando l'area geografica a più alta mortalità d'Italia (Figura 2.3). Questa stima è da rivedere al rialzo se si tiene conto del fatto anche delle alte concentrazioni di biossido d'azoto.

Figura 2.3. Mappa del tasso di mortalità al 2010 per le concentrazioni di PM2.5 stimate nell'ambito del progetto VIAS



2010 , Inquinante: PM 2.5
Provincia: Milano
Tasso di mortalità (100K): 208

Fonte immagine: www.vias.it

2.1.2 I potenziali obiettivi ambientali locali

Come già accennato in precedenza, a Milano non sono rispettati i Limiti Europei di Qualità dell'Aria per il Particolato Atmosferico, il Biossido d'Azoto e l'Ozono. I primi due inquinanti presentano criticità soprattutto nel periodo invernale, l'ozono invece nel periodo estivo.

Tenendo conto che, come già ricordato, il particolato atmosferico è stato dichiarato sicuramente cancerogeno per l'uomo, che l'azione congiunta di particolato atmosferico e biossido d'azoto nel periodo invernale incide più pesantemente sulla salute umana e che l'ozono è un inquinante secondario (ovvero generato in atmosfera a seguito di trasformazioni chimico-fisiche di gas denominati 'precursori') le cui concentrazioni non possono essere ridotte in maniera significativa con azioni esclusivamente locali, gli inquinanti su cui focalizzare l'attenzione per un'Amministrazione Locale sono innanzi tutto il particolato atmosferico e il biossido d'azoto.

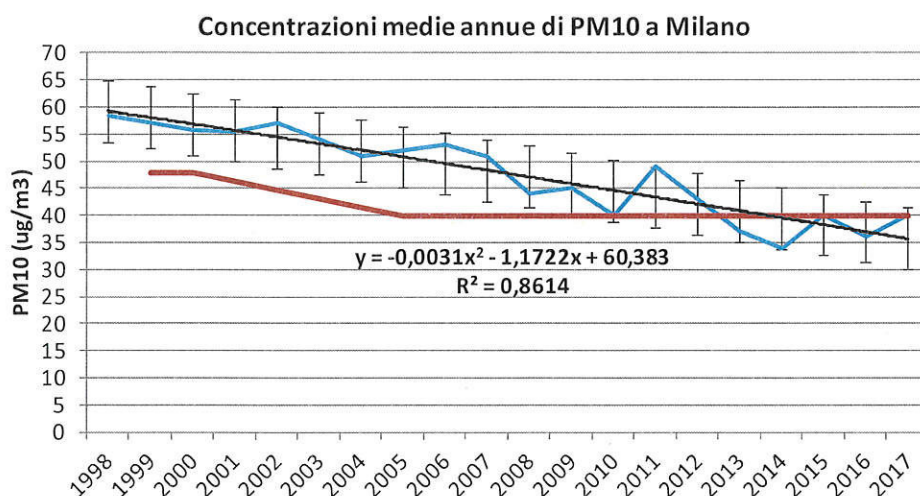
A tal fine, pertanto, dal punto di vista locale è opportuno intraprendere azioni volte al contenimento innanzi tutto delle emissioni di particolato atmosferico primario e ossidi di azoto. E' stato dimostrato, infatti, che le azioni locali a maggiore efficacia in termini di riduzione delle concentrazioni di particolato atmosferico sono quelle che riescono a ridurre le emissioni di particolato primario, ovvero emesso in aria già in forma di polveri fini. Per ridurre in maniera efficace le componenti secondarie del particolato

atmosferico occorrerebbero politiche di contenimento delle emissioni a più ampia scala spaziale.

2.1.3 Le concentrazioni rilevate a Milano

In merito alle concentrazioni di particolato atmosferico rilevate a Milano, per il PM10 (per il quale si ha una serie storica di concentrazioni misurate più lunga del PM2.5) si osserva un trend in decrescita, con una diminuzione media di circa $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ all'anno (Figura 2.4). Negli ultimi cinque anni, il Valore Limite di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ come media annua è stato tendenzialmente rispettato.

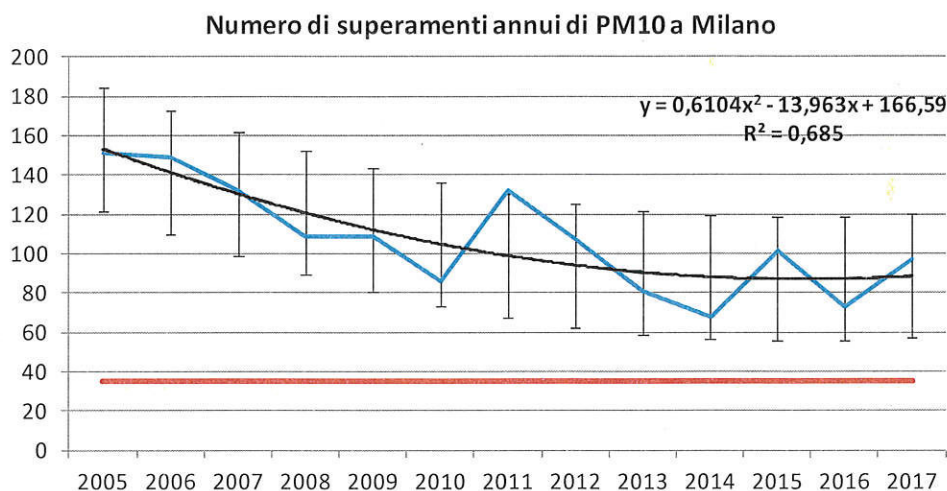
Figura 2.4. Andamento storico delle concentrazioni medie annue di PM10 a Milano



Fonte: elaborazione AMAT su dati ARPA Lombardia

Tuttavia, il secondo dei due limiti normativi relativi al PM10, ovvero il numero annuo di superamenti del Valore Limite di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ come media giornaliera che non deve essere superiore a 35, è ancora lungi dall'essere rispettato: in Figura 2.5 si evince chiaramente come la decisa diminuzione del numero annuo di superamenti, registrata fino al 2010, in questo decennio sembra aver decisamente rallentato.

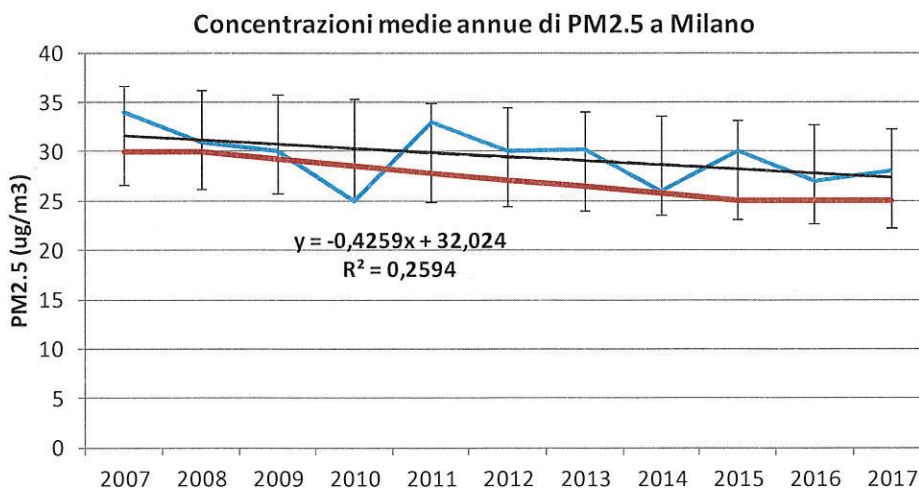
Figura 2.5. Andamento storico del numero annuo di superamenti del Valore Limite giornaliero per il PM10 rilevati a Milano



Fonte: elaborazione AMAT su dati ARPA Lombardia

Inoltre, la frazione più fine del particolato, ovvero il PM2.5, sta facendo registrare una diminuzione meno marcata rispetto al PM10, pari a circa $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ all'anno (Figura 2.6), rimanendo così al di sopra del Valore Limite normativo.

Figura 2.6. Andamento storico delle concentrazioni medie annue di PM2.5 a Milano



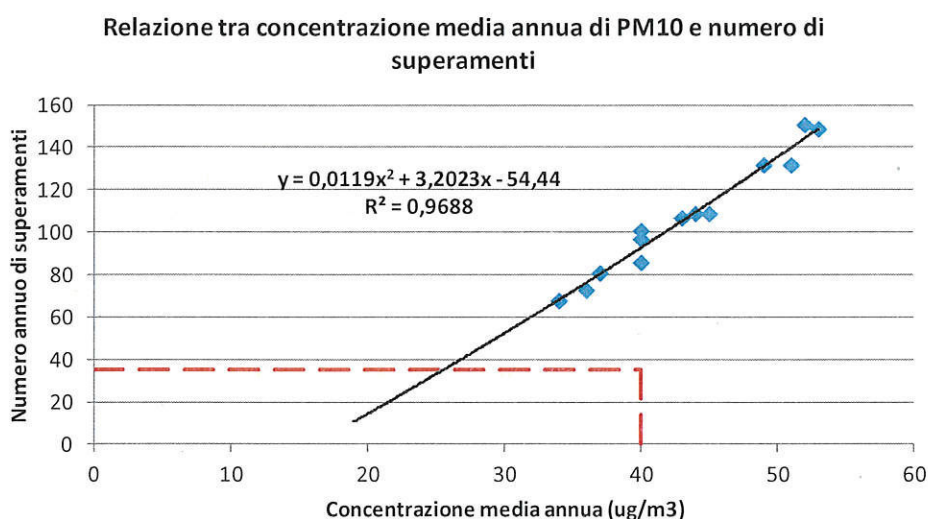
Fonte: elaborazione AMAT su dati ARPA Lombardia

Il fatto che il particolato atmosferico rimanga ancora una criticità ambientale è in parte dovuto anche alla particolare configurazione orografica della Val Padana; ivi, infatti, possono instaurarsi condizioni meteorologiche di alta stabilità atmosferica che favoriscono sia l'accumulo di inquinanti primari che la formazione di inquinanti

secondari. A riprova di ciò, si riporta il caso del dicembre 2015 quando, a causa di condizioni atmosferiche altamente stabili e mancanza di precipitazioni, il Valore Limite giornaliero per il PM10 è stato superato a Milano per 36 giorni consecutivi, eguagliando in durata il grave episodio acuto di gennaio 2002. Durante questi due episodi acuti le concentrazioni medie di periodo sono risultate molto diverse ($129 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nel gennaio 2002, $76 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nel dicembre 2015), a dimostrazione che, in generale, il trend delle concentrazioni medie di PM10 è in decrescita anche in caso di eventi acuti; nonostante ciò, il numero di superamenti è risultato lo stesso in entrambi i casi.

Per avere maggiori probabilità di poter rispettare anche il numero massimo annuo di superamenti del Valore Limite di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ come media giornaliera occorre che le concentrazioni medie annue di PM10 scendano ulteriormente per portarsi su valori compresi tra 20 e $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Figura 2.7), ovvero che le concentrazioni di PM10 si allineino maggiormente alle linee guida dell'OMS – Organizzazione Mondiale della Sanità ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Figura 2.7. Relazione tra concentrazioni medie annue di PM10 e numero annuo di superamenti a Milano



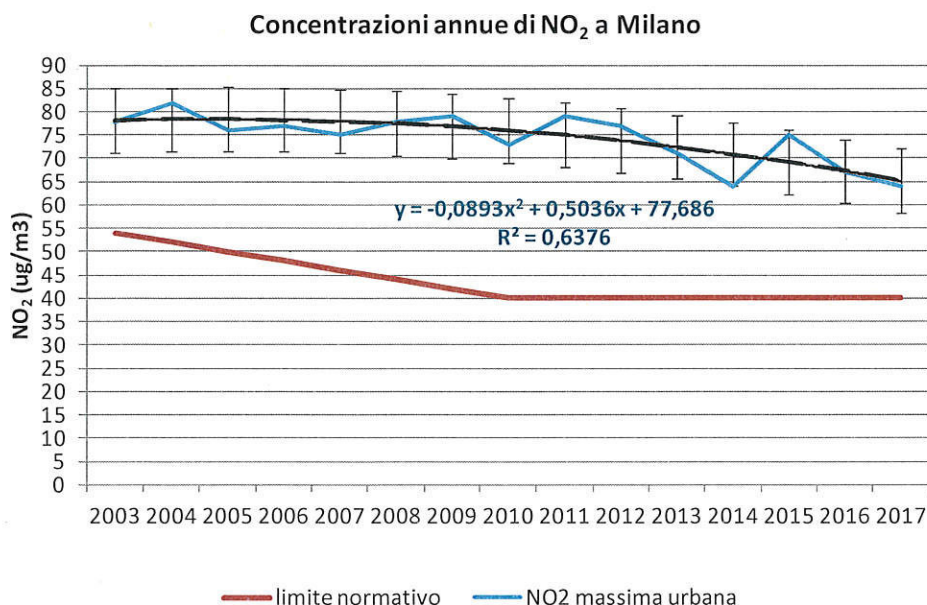
Fonte: elaborazione AMAT su dati ARPA Lombardia

Questo compito non appare agevole: secondo le elaborazioni eseguite nell'ambito del Progetto europeo DECUMANUS, a cui ha partecipato anche il Comune di Milano, gli incipienti cambiamenti climatici contribuiranno sul nord Italia ad accentuare le condizioni tipicamente favorevoli all'accumulo degli inquinanti atmosferici.

I valori massimi delle concentrazioni medie annue di biossido d'azoto (NO_2) misurate a Milano appaiono in moderato calo, soprattutto

durante quest'ultimo decennio (Figura 2.8), anche se le concentrazioni rilevate sono ancora ben superiori al limite di legge.

Figura 2.8. Valori massimi delle concentrazioni medie annue di biossido d'azoto (NO₂) a Milano



Fonte: elaborazione AMAT su dati ARPA Lombardia

2.1.4 L'origine dell'inquinamento atmosferico a Milano

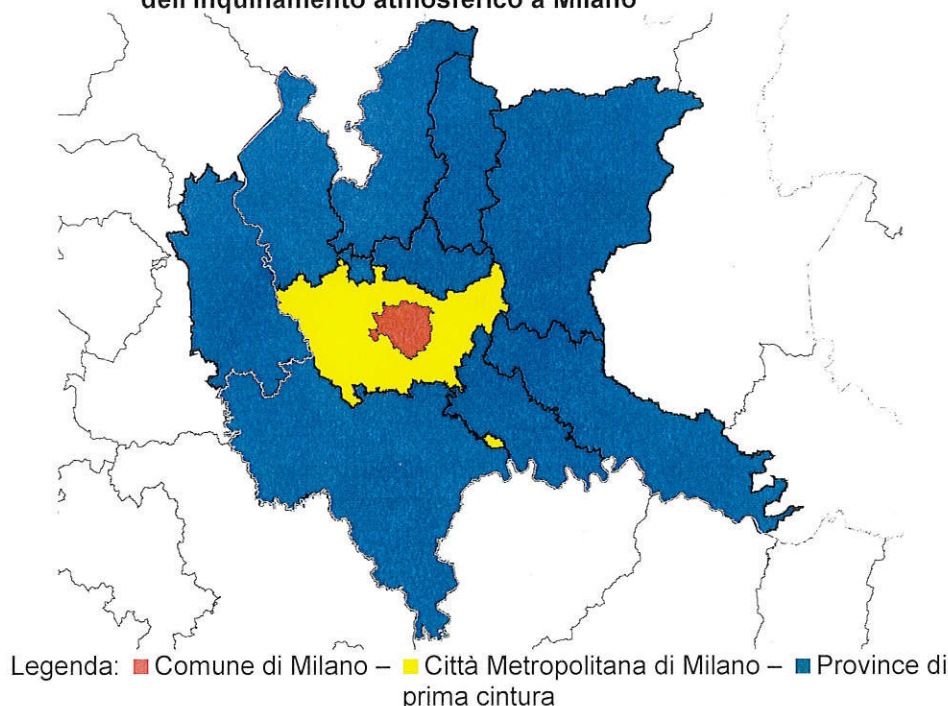
L'origine dell'inquinamento atmosferico misurato a Milano è estremamente complicata da determinare, soprattutto per quanto riguarda le concentrazioni di particolato atmosferico. Infatti, come si è visto in precedenza, la particolare configurazione della Pianura Padana fa sì che il particolato fine abbia per buona parte origine "secondaria", ovvero viene prodotto in atmosfera a seguito della trasformazione di inquinanti gassosi rilasciati anche a notevole distanza dalla città. Tale fenomeno è particolarmente accentuato nelle tipiche condizioni invernali della Val Padana.

Secondo ARPA Lombardia – Regione Lombardia, nei principali agglomerati urbani lombardi il PM₁₀ misurato è per il 45% di origine "primaria", ovvero emesso come tale in aria, e per il 65% di origine "secondaria", ovvero prodotto in atmosfera a partire da inquinanti gassosi detti "precursori".

Al fine di meglio chiarire l'origine dell'inquinamento atmosferico di Milano e poter così analizzare la possibilità di definire azioni locali, a livello comunale, per il miglioramento della qualità dell'aria, è stata eseguita da RSE - Ricerca sul Sistema Energetico – un'analisi modellistica che, per questi aspetti, è stata calibrata sulla realtà

milanese. L'analisi, riferita alla situazione dell'anno 2010, è stata condotta utilizzando strumenti modellistici altamente avanzati (modello di chimica e trasporto CAMx) ad alta risoluzione spaziale ($1,7 \times 1,7 \text{ km}^2$) sull'area di Milano (Fonte dati: N. Pepe, G. Pirovano, A. Amicarelli, A. Balzarini, A. M. Toppetti e G. M. Riva: *"Diffusione dei veicoli elettrici: scenari emissivi e valutazione della qualità dell'aria a scala urbana"*, RSE, Ricerca di Sistema, Prot. 17001870, 2017). Lo studio si è focalizzato sui contributi di tre ambiti territoriali (Figura 2.9): il comune di Milano, la città metropolitana di Milano e le province "di prima cintura" (ovvero le province confinanti con la città metropolitana di Milano e la provincia di Monza e Brianza).

Figura 2.9. Suddivisione territoriale finalizzata allo studio dell'origine dell'inquinamento atmosferico a Milano

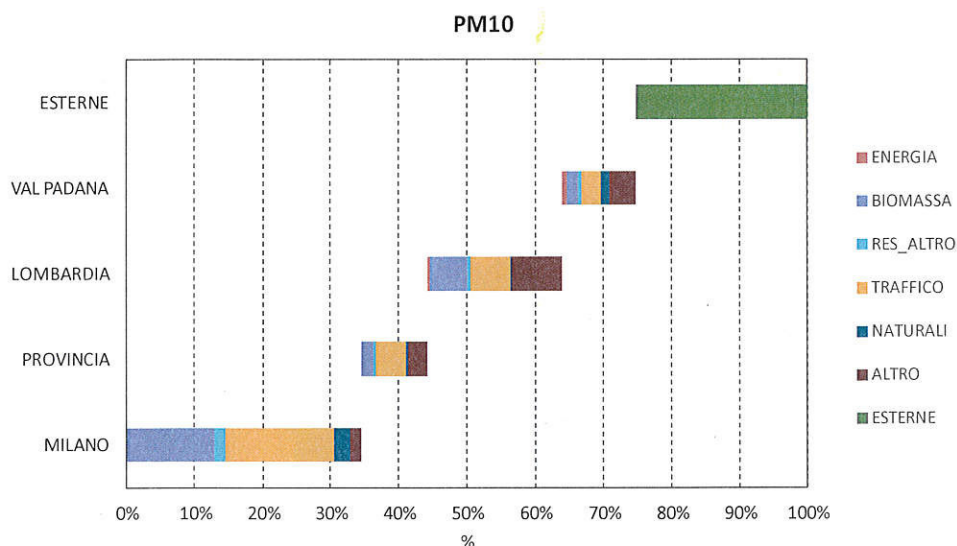


I risultati ottenuti a conclusione della suddetta analisi possono essere così riassunti:

- il PM10 e il PM2.5 sono dovuti per il 35% circa dalle emissioni atmosferiche di Milano (Figura 2.10);
- il biossido d'azoto, così come il carbonio elementare (indicatore affine al *Black Carbon*), una frazione del particolato atmosferico particolarmente nociva per la salute umana e di natura primaria, sono dovuti per oltre il 60% dalle emissioni atmosferiche di Milano (Figura 2.11 e Figura 2.12).

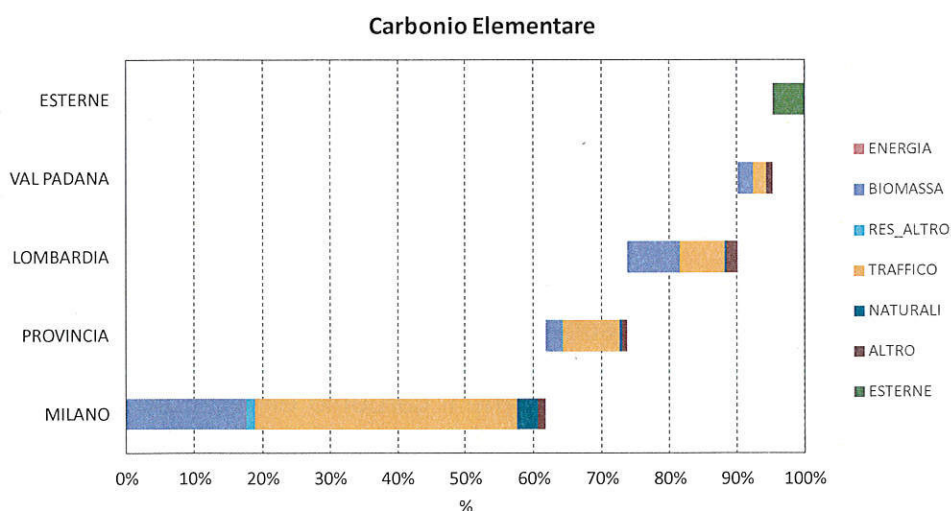
Nelle medesime figure è possibile osservare come, nell'ambito del contributo delle emissioni della città di Milano alle concentrazioni locali, il traffico stradale rivesta sempre il ruolo più importante.

Figura 2.10. Contributi percentuali delle emissioni atmosferiche dei diversi ambiti geografici alle concentrazioni medie annue di PM10 a Milano



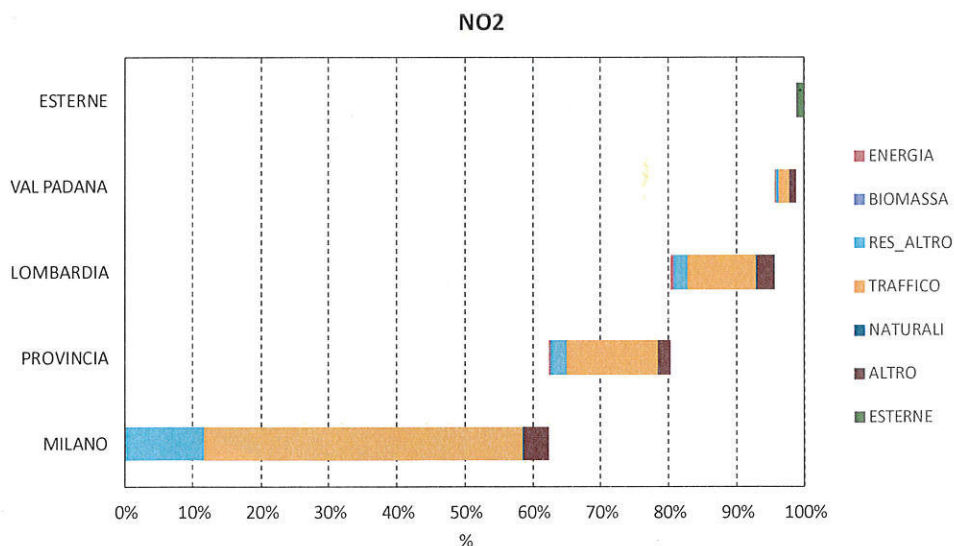
Fonte dati: RSE S.p.A., 2017

Figura 2.11. Contributi percentuali delle emissioni atmosferiche dei diversi ambiti geografici alle concentrazioni medie annue di carbonio elementare a Milano



Fonte dati: RSE S.p.A., 2017

Figura 2.12. Contributi percentuali delle emissioni atmosferiche dei diversi ambiti geografici alle concentrazioni medie annue di biossido d'azoto a Milano

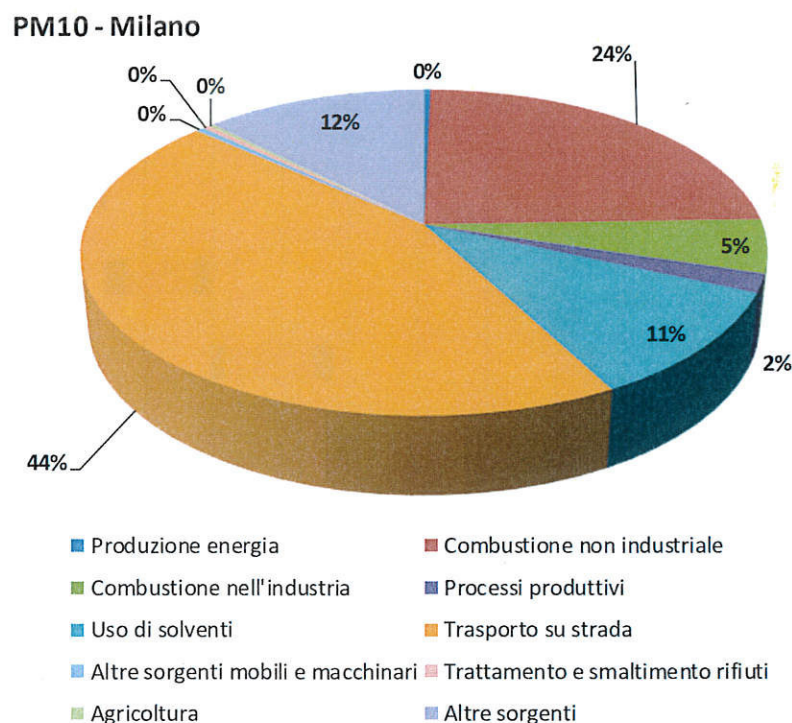


Fonte dati: RSE S.p.A., 2017

2.1.5 Le emissioni atmosferiche originate a Milano

Secondo le stime di ARPA Lombardia, con riferimento all'anno 2014 il contributo del traffico stradale alle emissioni di PM10 primario a Milano è pari al 44% (Figura 2.13), risultando così la principale fonte emissiva di particolato atmosferico in città. Questa stima tiene conto dei contributi emissivi a traffico meglio conosciuti, ovvero: le emissioni allo scarico, l'usura dei freni e degli pneumatici, l'abrasione del manto stradale.

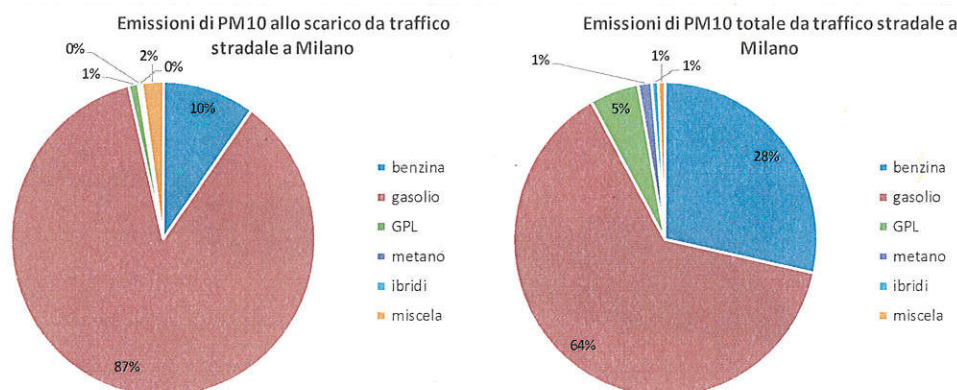
Figura 2.13. Ripartizione delle emissioni atmosferiche di PM10 primario a Milano



Fonte: INEMAR - ARPA Lombardia, Inventario Emissioni in Atmosfera: emissioni in Regione Lombardia nell'anno 2014

In base alle stime condotte nell'ambito del Rapporto Ambientale della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano (2015), il contributo delle emissioni di PM10 allo scarico è stimato pari al 25% circa delle emissioni totali di PM10 primario da traffico di Milano. Le emissioni di PM10 allo scarico sono ancora dovute per la maggior parte agli autoveicoli a gasolio e, anche se il particolato allo scarico non costituisce più il contributo percentualmente più importante alle emissioni di PM10 totale, quest'ultimo è anch'esso legato per la maggior parte agli autoveicoli diesel (Figura 2.14).

Figura 2.14. Contributo percentuale alle emissioni di PM10 allo scarico (sinistra) e PM10 totale (destra) dovute al traffico stradale circolante a Milano



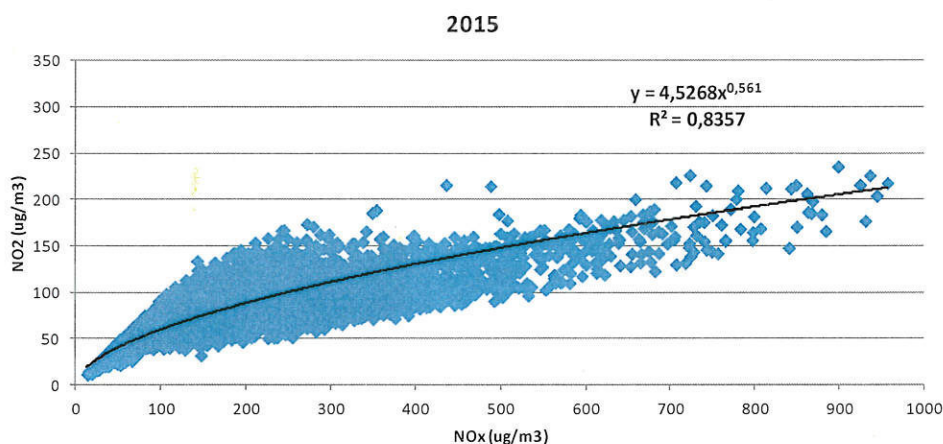
Fonte: elaborazione AMAT su dati Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano

Per quanto riguarda gli "ossidi di azoto" (NO_x), con questo termine si indica genericamente l'insieme dei due più importanti ossidi di azoto a livello di inquinamento atmosferico, ovvero il monossido di azoto (NO) e il biossido di azoto (NO₂).

Gli ossidi di azoto sono emessi direttamente in atmosfera dai processi di combustione ad alta temperatura. La maggior parte degli ossidi di azoto sono emessi sotto forma di monossido di azoto (NO). Il monossido d'azoto, una volta diffusosi in atmosfera, può ossidarsi e portare alla formazione di NO₂, che quindi ha caratteristiche prevalentemente di inquinante secondario. Il rapporto tra le concentrazioni di NO_x e NO₂ non è lineare, ma cambia in relazione alla concentrazione di ossidi totali di azoto (Figura 2.15).

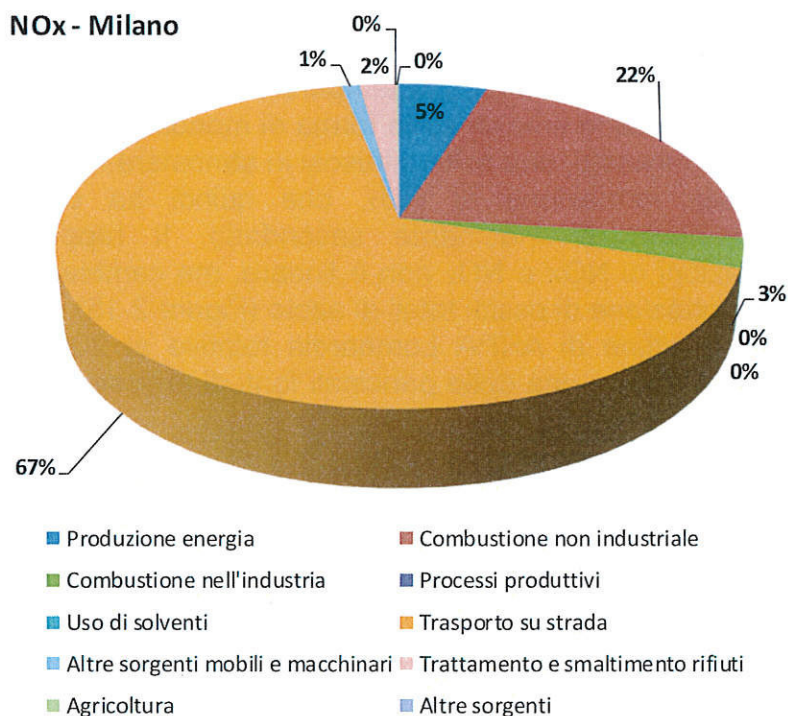
Secondo le stime di ARPA Lombardia relative al 2014, il traffico stradale costituisce una delle principali fonti di emissione di ossidi di azoto (Figura 2.16).

Figura 2.15. Relazione tra le concentrazioni medie orarie di NO₂ e NOx nelle stazioni da traffico di Milano nel 2015



Fonte: elaborazione AMAT su dati ARPA Lombardia

Figura 2.16. Ripartizione delle emissioni atmosferiche di ossidi totali d'azoto (NOx) a Milano

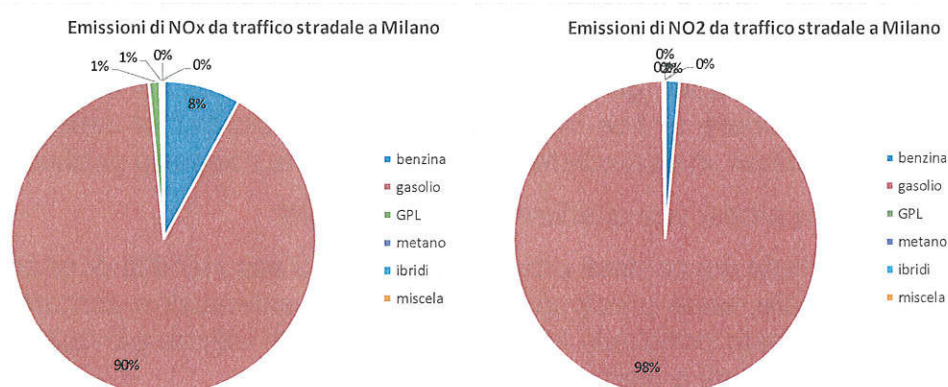


Fonte: INEMAR - ARPA Lombardia, *Inventario Emissioni in Atmosfera: emissioni in Regione Lombardia nell'anno 2014*

Sempre basandosi sulle stime condotte nell'ambito del Rapporto Ambientale della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano, in generale il maggior

contributo delle emissioni di NO_x è legato agli autoveicoli a gasolio, ed in particolare quelli di recente generazione (da Euro 3 in avanti) presentano le più alte emissioni specifiche di biossido d'azoto rispetto a tutte le altre tipologie veicolari, risultando così il comparto che in maniera quasi esclusiva contribuisce alle emissioni primarie di biossido d'azoto da traffico e che così aggrava ulteriormente la situazione legata alle alte concentrazioni di NO₂ (Figura 2.17).

Figura 2.17. Contributo percentuale alle emissioni di ossidi totali di azoto (sinistra) e biossido d'azoto (destra) dovute al traffico stradale circolante a Milano



Fonte: elaborazione AMAT su dati Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano

Sulla base di queste considerazioni è evidente che un'azione finalizzata alla riduzione delle emissioni di particolato atmosferico e di ossidi di azoto da traffico veicolare circolante nella città di Milano potrebbe contribuire in maniera significativa al miglioramento dei almeno alcuni aspetti critici che caratterizzano la qualità dell'aria della città.

Inoltre, è altrettanto evidente che l'azione può essere direzionata verso le tecnologie motoristiche che contribuiscono maggiormente alle emissioni dei suddetti inquinanti.

2.2 Le motivazioni legate alla circolazione stradale

2.2.1 I veicoli di lunghezza superiore a 12 metri

Le sopracitate esigenze di ordine ambientale trovano completamente nelle ulteriori motivazioni volte alla regolamentazione dei veicoli di lunghezza superiore a 12 metri.

Il provvedimento in oggetto fa proprie le esigenze, già alla base della DGC 2927 istitutiva della ZTL c.d. "Autotreni Autoarticolati", ossia:

- La razionalizzazione dei rapporti tra le diverse componenti della mobilità sulle reti stradali affette da fenomeni di congestione;
- La riduzione dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico da traffico veicolare in una estesa porzione del territorio cittadino caratterizzata da un'elevata densità residenziale;
- La razionalizzazione del trasporto merci da cui derivano molteplici implicazioni sulla vita dei cittadini in termini di gestione dei fenomeni di traffico, organizzazione della logistica territoriale, impatto sull'economia e sulla qualità dell'ambiente;
- Il governo della circolazione e della sosta di particolari categorie veicolari, quali gli autotreni e gli autoarticolati, in determinate fasce orarie al fine di evitare grave intralcio per la circolazione dei veicoli, in particolare per quelli adibiti al trasporto pubblico;

Introduce altresì una ulteriore esigenza, quale:

- La tutela dei contesti urbanizzati afferenti alla viabilità di quartiere e locale, sede precipua delle funzioni residenziali e commerciali e pertanto principale luogo di transito delle utenze più vulnerabili quali pedoni e ciclisti.

Come più ampiamente illustrato nel seguito del rapporto, l'introduzione delle limitazioni garantirà 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.

Inoltre, le limitazioni introdotte avranno la funzione di canalizzare il flusso dei mezzi autorizzati verso la viabilità di scorrimento, maggiormente idonea al transito dei veicoli e dei complessi veicolari di maggiori dimensioni.

2.2.2 Il trasporto delle merci pericolose

Le motivazioni sopra esposte sono completate dalla necessità per il Comune di Milano di porre in essere un sistema di gestione integrata della sicurezza e monitoraggio del trasporto delle merci pericolose sulla propria viabilità.

Ai sensi dell'art.168 del D.Lgs 285/1992 e smi (Nuovo Codice della Strada), ai fini del trasporto su strada sono considerati materiali pericolosi quelli appartenenti alle classi indicate negli allegati all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada di merci pericolose di cui alla legge 12 agosto 1962, n. 1839 e smi,

Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road (ADR in acronimo e nel seguito).

Il medesimo art. 168 stabilisce che la circolazione dei veicoli che trasportano merci pericolose ammesse al trasporto su strada è regolata dagli allegati dell'ADR recepiti nell'ordinamento in conformità alle norme vigenti.

L'ADR introduce inoltre il concetto di gestione e sicurezza legata al trasporto su strada di "merci pericolose ad alto rischio", ovvero *"quelle potenzialmente utilizzabili ai fini terroristici e che possono quindi causare effetti gravi come la perdita di vite umane o distruzioni di massa"*.

Per i soggetti coinvolti a qualunque titolo nel trasporto di merci pericolose ad alto rischio, l'ADR prevede la necessità di adottare adeguati Piani di Sicurezza predisposti secondo le specifiche minime previste dall'ADR stesso.

L'adempimento degli obblighi previsti dalle norme vigenti in materia comporta, per gli enti locali il cui territorio sia attraversato dal trasporto di merci pericolose, l'attuazione di azioni volte a garantire una maggiore sicurezza della popolazione, nonché a prevenire atti impropri e mitigarne eventuali conseguenze.

In tale ottica, il monitoraggio dei mezzi in transito nel territorio comunale costituisce il primo elemento da porre in atto nell'ambito di un sistema complesso basato su ulteriori azioni volte essenzialmente a: identificare gli obiettivi sensibili da tutelare; conoscere gli itinerari utilizzati dai carichi e correggerli, ove necessario; prevenire le situazioni di allarme e identificare e quelle sopraggiunte; mitigare gli effetti degli eventi potenzialmente dannosi attraverso segnalamento tempestivo ed intervento rapido.

Nel complesso, quindi, per l'ente è fondamentale la conoscenza della situazione corrente (monitoraggio), l'evidenziazione della situazione corrente di situazioni anomale o di pericolo (allarme) e la capacità di attivare con le necessarie informazioni le strutture di pronto intervento preposte (segnalamento), unita alla definizione di piani di sicurezza per l'area interessata.

La messa in sicurezza di un'area soggetta al transito delle merci pericolose implica quindi la conoscenza quantitativa e qualitativa dei fattori di rischio dinamici nell'area (merci pericolose in transito) e la loro evoluzione temporale, unitamente alla conoscenza dei fattori di rischio statici (quali ad esempio i potenziali obiettivi sensibili nell'area) e alla capacità di reagire in modo adeguato a situazioni di allarme e di emergenza.

La conoscenza dei fattori di rischio e della loro evoluzione mediante l'adozione di sistemi di rilevamento costante del traffico, in grado di selezionare la componente di maggiore pericolosità ai fini della sicurezza pubblica, della tutela ambientale e della sicurezza stradale, diventa un elemento essenziale in ottica di "Security" ed è ottenibile mediante moderne tecnologie di riconoscimento delle merci trasportate e dei veicoli.

Il provvedimento prevede una prima fase attuativa con obbligo di registrazione. L'acquisizione delle informazioni mediante il controllo elettronico degli accessi è finalizzata alla definizione ed introduzione di regole più stringenti relative agli accessi, ai percorsi dei veicoli e alla tipologia delle merci trasportate

La regolamentazione degli accessi dei veicoli che trasportano merci pericolose e la gestione dei relativi permessi potranno consentire di controllare gli ingressi dei veicoli che trasportano merci pericolose in quanto il perimetro della ZTL, risulta coincidente con l'ambito territoriale interessato dal progetto "Sistemi per il controllo merci pericolose".

3. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

3.1 La normativa europea sui limiti alle emissioni di veicoli stradali a motore

Ormai da svariati decenni il quadro normativo europeo dà ampia attenzione alla problematica dell'impatto ambientale del trasporto stradale, universalmente riconosciuto come una delle principali fonti di inquinamento atmosferico (soprattutto in ambito urbano).

Per questo motivo, già dagli anni '90 del secolo scorso la Commissione Europea ha provveduto ad emanare con una certa regolarità (tendenzialmente ogni 5 anni) nuove Direttive e/o Regolamenti che hanno imposto alle case automobilistiche limiti emissivi sempre più stringenti (le cosiddette 'Classi Euro'). Questo percorso normativo ha riguardato per diverso tempo i soli autoveicoli, pertanto la normativa sui motoveicoli sconta ora un certo ritardo, colmato solo di recente con una serie di prescrizioni alle emissioni per motocicli e ciclomotori che troverà compimento nel 2021.

Il meccanismo di aggiornamento periodico della normativa sui limiti alle emissioni per gli autoveicoli ha subito, in questi ultimi anni, una battuta d'arresto a motivo del cosiddetto '*dieselgate*', ovvero per l'accertamento del fatto che svariate case automobilistiche avevano trovato il modo di far rispettare in laboratorio i limiti alle emissioni sugli ossidi di azoto per gli autoveicoli diesel leggeri, quando poi gli stessi limiti venivano ampiamente disattesi su strada in condizioni di guida reale. Per questo motivo i Regolamenti Europei relativi allo standard 'Euro 6' (leggeri) è stata più volte rivista al fine di risolvere tale problematica e consentire alle case automobilistiche di mettere in vendita veicoli rispettanti anche su strada i limiti previsti.

L'attuazione dello standard Euro 6 è ora prevista avvenire in cinque fasi principali distinte, denominate "A", "B", "C", "D-temp", "D", ciascuna delle quali caratterizzata da diversi obblighi di implementazione dello standard Euro 6; solo con l'ultima fase si avrà la completa attuazione del suddetto standard emissivo.

Le tecnologie per veicoli a motore di prima immatricolazione attualmente ammissibili dalla normativa vigente appartengono alle seguenti classi normative:

- Euro 6B, fino al 31 agosto 2018 per gli autoveicoli leggeri di categoria M e N1 classe I e fino al 31 agosto 2019 per gli autoveicoli leggeri di categoria N1 classe II e III nonché N2;
- Euro VI per gli autoveicoli pesanti (dal 2014);
- Euro 4 per i motocicli (obbligatorio da gennaio 2017) e i ciclomotori (obbligatorio da gennaio 2018).

L'evoluzione degli standard emissivi delineata dalla normativa vigente prevede:

- l'obbligo di prima immatricolazione secondo almeno lo standard Euro 6C per gli autoveicoli leggeri: dal 1° settembre 2018 per i veicoli di categoria M e N1 classe I, e dal 1° settembre 2019 per i veicoli di categoria N1 classe II - III e N2;
- l'obbligo di prima immatricolazione secondo lo standard Euro 6D per gli autoveicoli leggeri: dal 1° settembre 2021 per i veicoli di categoria M e N1 classe I, e dal 1° settembre 2022 per i veicoli di categoria N1 classe II - III e N2;
- l'obbligo di prima immatricolazione secondo lo standard Euro 5 per tutti i motocicli e ciclomotori da gennaio 2021.

I dati, raccolti tra maggio e metà giugno 2018, dai sistemi di rilevamento automatico del traffico della città evidenziano la seguente ripartizione degli autoveicoli leggeri Euro 6:

- 97% Euro 6B
- 3% Euro 6C
- meno dell'1% Euro 6D-temp e Euro 6D-temp evap.

3.2 I filtri antiparticolato per veicoli a gasolio

Per quanto riguarda i veicoli a gasolio, la ripartizione normativa in classi tecnologiche, di cui al precedente paragrafo, va tuttavia considerata anche in relazione alla disponibilità dei cosiddetti 'filtri antiparticolato'.

I Filtri Antiparticolato (nel seguito, per brevità: FAP) sono opportuni sistemi, generalmente connessi con il sistema di scarico dei gas combusti del motore diesel, in grado di ridurre il particolato atmosferico sia in massa che come numero di particelle. Vi è ampia letteratura scientifica per affermare che l'adozione di filtri cosiddetti "chiusi" (wall-flow) sia «di serie» che retrofit ⁽²⁾, ha praticamente «quasi» azzerato le emissioni di PM dei motori diesel. Il livello di PM emesso in condizioni di normale utilizzo degli autoveicoli in presenza di DPF è talmente basso che è al limite della misurabilità con gli attuali strumenti di misura disponibili. Alla riduzione del PM in termini di massa allo scarico del FAP, corrisponde anche analoga riduzione di emissione di composti riconosciuti tossici (PAH ⁽³⁾) che è in genere ridotta del 97-99%. Anche per quanto concerne le emissioni in termini di PN (numero di particelle) misurate i valori risultanti sono molto bassi. Infatti, in uso normale, la concentrazione di PN allo

⁽²⁾ Per filtri retrofit si intendono i filtri antiparticolato installati dopo l'acquisto del veicolo, per questo anche detti filtri "after market"

⁽³⁾ Idrocarburi Policiclici Aromatici

scarico è prossima o addirittura inferiore a quella ambientale, e paragonabile o inferiore a quella di tutte le altre motorizzazioni, incluse quelle a metano (*fonte della citazione: Istituto Motori – Consiglio Nazionale delle Ricerche, Studio tecnico-scientifico sul funzionamento dei filtri antiparticolato per motori diesel – FAP (DPF), commissionato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, marzo 2016*).

I FAP sono stati resi praticamente obbligatori dalla normativa europea in tema di emissioni atmosferiche con lo standard Euro 5 per gli autoveicoli leggeri e con lo standard Euro VI per gli autoveicoli pesanti. A partire da queste tecnologie, gli autoveicoli diesel sono dotati di filtro antiparticolato di serie.

Tuttavia, i FAP di serie esistevano già prima che la normativa europea li rendesse obbligatori, pertanto esistono autoveicoli diesel antecedenti ad Euro 5 / Euro VI che sono già dotati di FAP di serie, in particolare una minima parte di Euro 3 e una percentuale ben più consistente di Euro 4 (55%, secondo i dati raccolti dai sistemi di rilevamento automatico del traffico della città).

Per di più, esistono sul mercato FAP che possono essere installati su alcune tipologie di autoveicoli a gasolio successivamente alla prima immatricolazione (i cosiddetti *'after-market'* o *'retrofit'*).

Da questo punto di vista, il quadro normativo italiano relativo ai FAP per veicoli stradali è delineato da tre Decreti del Ministero dei Trasporti:

- D.M. 25 gennaio 2008, n. 39 "Regolamento recante disposizioni concernenti l'omologazione e l'installazione di sistemi idonei alla riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di autoveicoli";
- D.M. 1° febbraio 2008, n. 42 "Regolamento recante disposizioni concernenti l'omologazione e l'installazione di sistemi idonei alla riduzione della massa di particolato emesso da autoveicoli, dotati di motore ad accensione spontanea, appartenenti alle categorie M1 ed N1";
- D.M. 10 agosto 2009 "Disposizioni concernenti il riconoscimento e l'installazione di convertitori catalitici di ricambio, quali sistemi idonei alla riduzione della massa di particolato emesso da autoveicoli, dotati di motore ad accensione spontanea, appartenenti alle categorie M1 ed N1".

I primi due Decreti fanno riferimento alle classi 'Euro' vigenti all'atto della loro pubblicazione, ovvero fino a Euro V per i veicoli pesanti (Decreto 39/2008) e Euro 4 per i veicoli leggeri (Decreto 42/2008). In entrambi i casi non si fa riferimento alle attuali classi 'Euro' migliori

dal punto di vista delle emissioni della massa di particolato allo scarico, ovvero 'Euro VI' per i veicoli pesanti e 'Euro 5' (o equivalentemente 'Euro 6') per i veicoli leggeri. Poiché i Decreti prevedono che la carta della circolazione di un autoveicolo, su cui sia stato installato un sistema omologato di riduzione della massa di particolato, sia aggiornata con la dicitura *"Ai soli fini dell'inquinamento da massa di particolato, è inquadrabile quale Euro*", ne consegue che attualmente con filtri antiparticolato omologati la classe di inquadramento dei veicoli può essere adeguata solo fino ad 'Euro V' per gli autoveicoli pesanti e fino ad 'Euro 4' per gli autoveicoli leggeri, anche se le prestazioni reali dei filtri sono sufficientemente elevate per poter portare potenzialmente il veicolo in classe 'Euro 6' o 'Euro VI' (limitatamente alla massa di particolato).

Per i soli autoveicoli leggeri (Decreto 42/2008) l'articolo 3 prevede la possibilità che un filtro antiparticolato omologato per autoveicoli Euro 3 possa essere ritenuto idoneo per uno o più tipi di autoveicoli Euro 4, ma *".. subordinatamente al rilascio di una specifica autorizzazione del costruttore degli autoveicoli di cui trattasi"* (comma 4). In questo caso, l'aggiornamento della carta di circolazione degli autoveicoli appartenenti fin dall'origine alla fascia Euro 4 richiederebbe la dicitura "Autoveicolo dotato di sistema per la riduzione della massa di particolato, con marchio di omologazione" ma, stando ad alcune indicazioni provenienti dal mondo dei costruttori di filtri antiparticolato, sembra che tale possibilità sia rimasta di fatto inattuata a motivo dell'eccessiva complicazione della procedura di ottenimento dei nullaosta necessari.

Il Decreto 10 agosto 2009, al contrario degli altri due, contempla espressamente nella sua formulazione anche le classi 'Euro 5' ed 'Euro 6' dei veicoli leggeri, ma poi di fatto l'articolo 7 prevede la stessa procedura del Decreto 42/2008 circa l'adeguamento della carta di circolazione.

In conclusione, la normativa vigente in tema di omologazione dei sistemi antiparticolato per autoveicoli stradali determina diverse fattispecie:

- vi sono autoveicoli ad accensione spontanea che, pur non essendo Euro 5/6 o Euro VI, sono già dotati di FAP di serie. Per tali veicoli, la classe di Euro di appartenenza presente sulla carta di circolazione non viene modificata dalla presenza del FAP;
- vi sono autoveicoli ad accensione spontanea fino alla classe Euro 3 (veicoli leggeri) ed Euro III (pesanti) che sono dotati di FAP 'after-market' e la cui carta di circolazione è stata modificata adeguando la classe di appartenenza, ai soli fini della massa di particolato allo scarico. Tuttavia, la classe Euro di adeguamento non può essere superiore a Euro 4 per i veicoli leggeri ed Euro V

per i veicoli pesanti, anche se il filtro antiparticolato installato potrebbe in realtà garantire un'emissione equiparabile ad Euro 6 o Euro VI;

- per gli autoveicoli ad accensione spontanea di classe Euro 4, Euro IV e Euro V senza filtro particolato all'origine potrebbe non essere possibile dotarsi di retrofit 'after-market' o, quand'anche fosse possibile, formalmente sulla carta di circolazione non potrebbe essere documentato l'eventuale inquadramento in Euro 6 o Euro VI.

Il quadro sopra descritto potrebbe cambiare nel prossimo futuro alla luce del recente Regolamento n. 132 del 22 gennaio 2015 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) recante "Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi retrofit per il controllo delle emissioni (REC) per veicoli pesanti, trattori agricoli e forestali e macchine mobili non stradali con motore ad accensione spontanea", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 27 aprile 2018 (L 109/100).

Il suddetto dispositivo delinea il quadro regolamentare per l'omologazione di dispositivi retrofit per la riduzione delle emissioni atmosferiche allo scarico di particolato atmosferico e di ossidi da azoto prodotte da veicoli pesanti, e prevede che veicoli Euro V, o antecedenti, dotati degli opportuni dispositivi possano essere equiparati anche a Euro VI. Tuttavia al momento il Regolamento non ha trovato concreta attuazione sul territorio nazionale, pertanto ad oggi non risultano disponibili sul mercato dispositivi di tal genere.

In generale, la presenza di un filtro antiparticolato su veicoli a gasolio va considerata di per sé come un miglioramento delle loro prestazioni ambientali, in quanto costituisce la migliore soluzione tecnologica attualmente disponibile.

Infatti, il già citato studio dell'Istituto Motori – CNR sul funzionamento dei filtri antiparticolato per motori diesel del marzo 2016 riporta testualmente:

"Il livello di PM emesso in condizioni di normale utilizzo degli autoveicoli in presenza di DPF è talmente basso che è al limite della misurabilità con gli attuali strumenti di misura disponibili. Alla riduzione del PM in termini di massa allo scarico del FAP, corrisponde anche analoga riduzione di emissione di composti riconosciuti tossici .. che è in genere ridotta del 97-99% . Anche per quanto concerne le emissioni in termini di PN (numero di particelle) misurate i valori risultanti sono molto bassi. Infatti, in uso normale, la concentrazione di PN allo scarico è prossima o addirittura inferiore a quella ambientale, e paragonabile o inferiore a quella di tutte le altre motorizzazioni, incluse quelle a metano";

".. si ha evidenza che le emissioni di particolato misurate (con protocollo PMP) in un intervallo di funzionamento del veicolo

(rispondente alla norma Euro 5/Euro 6) che comprenda anche una fase di rigenerazione, rispetto alle motorizzazioni senza FAP/DPF (Euro 4):

- sono ridotte in termini di massa (PM) di almeno il 95%;
- sono ridotte in termini di numero (PN) di almeno il 95%".

È sulla base di simili evidenze che l'Istituto Superiore di Sanità, in un suo parere del 13 maggio 2016, afferma: *"Aspetto rilevante dei sistemi FAP è la variazione di composizione chimica del particolato emesso che mostra una significativa riduzione della concentrazione di sostanze tossiche per l'uomo (IPA, diossine, metalli, ecc.)"*, e che lo stesso l'Istituto Motori – CNR, in una sua comunicazione alla Direzione Generale per la Motorizzazione del 26 maggio 2017, afferma che *"il filtro antiparticolato a filtrazione totale (wall-flow) è la migliore tecnologia disponibile (BAT, Best Available Technology) per ridurre le emissioni di particolato allo scarico di motori Diesel, sia in termini di massa che numero di particelle (sia su veicoli nuovi LD e HD che come retrofit su veicoli HD"*.

In conclusione, i veicoli a gasolio dotati di FAP sono caratterizzati da prestazioni ambientali (limitatamente alle emissioni di particolato allo scarico) migliori rispetto a veicoli di analoga tecnologia privi di FAP. Tuttavia, tale considerazione vale esclusivamente per le emissioni di particolato atmosferico allo scarico: il FAP da solo, infatti, non è in grado di ridurre le emissioni di ossidi di azoto per i quali sono necessari dispositivi di altra natura.

3.3 Il quadro normativo ambientale

Con la Direttiva 2008/50/CE, il Parlamento Europeo e il Consiglio Europeo hanno definito importanti obiettivi per il miglioramento della qualità dell'ambiente e la protezione della salute umana.

Infatti, la Direttiva stabilisce che *"ai fini della tutela della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso, è particolarmente importante combattere alla fonte l'emissione di inquinanti nonché individuare e attuare le più efficaci misure di riduzione delle emissioni a livello locale, nazionale e comunitario. È opportuno pertanto evitare, prevenire o ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici nocivi e definire adeguati obiettivi per la qualità dell'aria ambiente che tengano conto delle pertinenti norme, orientamenti e programmi dell'Organizzazione mondiale della sanità"*. In tal senso, la Direttiva *"istituisce misure volte a definire e stabilire obiettivi di qualità dell'aria ambiente al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana per l'ambiente nel suo complesso"*.

La Direttiva è stata recepita in Italia con D.Lgs. 155/2010 che prevede, tra gli strumenti adottabili al fine del raggiungimento degli

obiettivi fissati, anche l'adozione di misure di intervento sulle sorgenti di emissione in caso di superamento dei valori limite.

Il 29 maggio scorso il Consiglio dei Ministri ha licenziato in via definitiva lo schema di Dlgs che recepirà la Direttiva 2016/2284/UE del 14 dicembre 2016, cosiddetta 'NEC Directive' (*National Emission Ceilings Directive*) che stabilisce limiti nazionali più rigorosi per le emissioni dal 2020 e successivamente dal 2030 per alcuni inquinanti atmosferici quali il biossido di zolfo (SO₂), ossidi di azoto (NO_x), composti organici volatili non metanici (COVNM), ammoniaca (NH₃) cui si aggiungono, rispetto alla precedente Direttiva 2001/81/CE, il metano (CH₄) e il particolato fine (PM_{2.5}), dando priorità alle misure che riducono il particolato carbonioso (*Black Carbon*).

Le percentuali di riduzione delle emissioni rispetto all'anno di riferimento 2005 per l'Italia stabilite da tale direttiva sono le seguenti:

- per l'SO₂, 35% dal 2020 al 2029 e 71% dal 2030;
- per gli NO_x, rispettivamente 40% e 65%;
- per i COVNM, 35% e 46%;
- per l'NH₃, 5% e 16%;
- per il PM_{2.5}: 10% e 40%.

Con tali riduzioni delle emissioni la direttiva si prefigge il raggiungimento degli obiettivi di lungo termine relativi alla qualità dell'aria e dovrebbe conseguentemente contribuire alla riduzione dei costi sanitari dovuti all'inquinamento atmosferico.

Con L.R. 24/2006, la Regione Lombardia ha avviato l'introduzione di provvedimenti volti alla limitazione delle emissioni atmosferiche anche attraverso la limitazione del traffico veicolare. In accordo al citato provvedimento, sono seguiti ulteriori atti dell'Amministrazione Regionale relativi all'introduzione delle specifiche misure di limitazione rivolte ai veicoli inquinanti.

Per l'inverno 2017-2018 risultano vigenti le disposizioni previste dalle DDGR 7635/2008 e 9958/2009, nonché le ulteriori disposizioni previste dalla DGR 2578/2014 in attuazione del PRIA - Piano Regionale Interventi per la Qualità dell'Aria – e le modifiche introdotte dalla DGR 7095/2017. I provvedimenti prevedono, per la città di Milano e per il suo hinterland, misure di:

- limitazione della circolazione, dal 1° ottobre al 31 marzo dalle 7.30 alle 19.30 dei giorni feriali, per autoveicoli a benzina Euro 0 ed autoveicoli a gasolio Euro 0, Euro 1 ed Euro 2 nonché per motoveicoli e ciclomotori due tempi Euro 1;
- fermo totale (dalle 0:00 alle 24:00 di tutto l'anno) per i motoveicoli e ciclomotori Euro 0 due tempi, nonché per i veicoli di categoria M3 ex art. 47 comma 2 del Codice della Strada (Autobus) a gasolio pre-Euro, Euro 1 ed Euro 2.

Si noti che, tra i veicoli che la Regione esclude dai suddetti divieti di accesso, vi sono i veicoli alimentati a gasolio dotati di efficaci sistemi di abbattimento delle polveri sottili per dotazione di fabbrica o per successiva installazione, omologati ai sensi della vigente normativa.

Inoltre, la DGR n.7095 del 18 settembre 2017, primo recepimento dell'Accordo del 9 giugno 2017 ("Accordo di Programma di bacino padano", sottoscritto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare con le Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna), prevede che a partire dal 1° ottobre 2018 saranno soggetti a divieto "strutturale" di circolazione gli autoveicoli diesel Euro 3, dalle ore 8,30 alle ore 18,30 nel periodo dal 1° ottobre al 31 marzo dell'anno.

La stessa DGR n.7095/2017 modifica anche le procedure "emergenziali" da adottare a livello provinciale in caso di episodi acuti di inquinamento atmosferico, ovvero in caso di superamento dei limiti normativi giornalieri di PM10, prevedendo azioni quali: la progressiva limitazione della circolazione dei veicoli a gasolio Euro 3 ed Euro 4, la limitazione dell'utilizzo di generatori di calore a biomassa legnosa, il divieto di combustione incontrollata all'aperto, la riduzione delle temperature medie interne nelle abitazioni e negli spazi commerciali ecc.

Infine, il già citato Accordo del Bacino Padano del giugno 2017 prevede la limitazione della circolazione anche per i veicoli diesel Euro 4 entro il 1° ottobre 2020 e per i veicoli diesel Euro 5 entro il 1° ottobre 2025.

Tali misure appaiono in accordo con quanto previsto dalle azioni TP-1 (veicoli commerciali) e TP-2 (veicoli trasporto persone) del PRIA, finalizzate alla sostituzione progressiva, entro il 2020, degli autoveicoli di tecnologia inferiore ad Euro 4, e prevede per l'Agglomerato di Milano l'attuazione "nel breve periodo" del divieto di circolazione per i veicoli Euro 3 diesel.

3.4 I provvedimenti comunali vigenti

3.4.1 La ZTL 'Cerchia dei Bastioni'

Dal punto di vista dei provvedimenti locali di carattere "strutturale", assumono particolare rilievo le politiche adottate per la ZTL 'Cerchia dei Bastioni'.

Istituita in origine con la finalità di regolamentazione la circolazione dei veicoli trasporto cose, nel 2007 viene ideato il provvedimento

denominato 'Ecopass' (DGC n° 1788/2007 e s.m.i., DGC n° 401/2010 e s.m.i.) con il preciso obiettivo di dare una risposta all'emergenza ambientale data dal ricorrente superamento dei limiti di inquinamento da PM10 in atmosfera stabiliti dalla normativa europea.

'Ecopass' viene adottato come provvedimento sperimentale, per verificare l'efficacia di politiche ambientali di regolazione del traffico basate sul principio "chi inquina paga", attuato attraverso l'applicazione ai veicoli in ingresso all'area 'Ecopass' di una tariffa differenziata sulla base delle rispettive prestazioni ambientali.

I risultati ottenuti da 'Ecopass' all'interno della ZTL 'Cerchia di Bastioni', aggiornati alla data del 30 giugno 2011 ed espressi con riferimento alla situazione pre-Ecopass, possono essere così riassunti:

- Riduzione del traffico: - 16%
- Riduzione dell'incidentalità: - 21%
- Incremento velocità commerciale dei mezzi pubblici: + 12%
- Riduzione della quota di veicoli in accesso appartenenti alle classi più inquinanti - 48%
- Riduzione delle emissioni medie giornaliere di inquinanti:
 - PM10 totale - 15%
 - PM10 allo scarico - 30%

Nel 2011, constatato che si era verificata una progressiva riduzione della quota di veicoli in accesso alla ZTL 'Cerchia dei Bastioni' appartenenti alle classi più inquinanti sottoposte a tariffazione, con un contestuale forte aumento dei veicoli appartenenti alle classi non paganti (che peraltro, allo stato delle conoscenze di allora, mostravano prestazioni ambientali molto simili in termini di particolato atmosferico allo scarico, quanto meno per le tecnologie più recenti), la disciplina della ZTL viene modificata anche in ottemperanza della volontà popolare, espressa mediante quesito referendario del 13 giugno 2011. Pertanto, con DGC n° 795139 del 4 novembre 2011, viene istituita 'Area C', una disciplina di 'congestion charge' (ovvero una tariffazione degli accessi estesa a tutti i veicoli) alla quale però viene aggiunto il divieto di accesso per le classi veicolari più inquinanti.

I principali risultati da 'Area C' all'interno della ZTL 'Cerchia di Bastioni' possono essere così riassunti:

- Riduzione del traffico: - 30%
- Riduzione dell'incidentalità: - 28%
- Riduzione della quota di veicoli in accesso appartenenti alle classi più inquinanti - 49%

- Riduzione delle emissioni medie giornaliere di inquinanti:
 - PM10 scarico - 19%
 - PM10 totale - 18%
 - ossidi di azoto - 10%
 - ammoniaca - 31%
 - anidride carbonica - 22%

Inoltre, una specifica campagna di monitoraggio condotta su un tipico tracciante delle emissioni allo scarico del traffico veicolare, il *Black Carbon* (una frazione carboniosa del particolato atmosferico, particolarmente nocivo per la salute umana), ha evidenziato significative riduzioni (da -30% a -50%) delle concentrazioni in aria di questo inquinante tra 'entro' e 'fuori' 'Area C', confermando l'efficacia ambientale del provvedimento in relazione agli inquinanti primari.

3.4.2 L'ordinanza sindacale, n° 49/2017 del 4.10.2017

Dal punto di vista dei provvedimenti ambientali "emergenziali", in attuazione della disciplina regionale prevista dalla già citata D.G.R. n° X/7095 del 18.09.2017, il Comune di Milano ha adottato una propria ordinanza sindacale, n° 49/2017 del 4.10.2017, la quale prevede, dopo quattro giorni consecutivi di superamento misurato nelle stazioni di riferimento del valore di 50 µg/m³ della concentrazione di PM10, l'attivazione delle seguenti misure, definite di 1° livello:

- in aggiunta al fermo regionale, il divieto di circolazione, dal lunedì alla domenica, per:
 - veicoli per trasporto persone alimentati a gasolio di classe emissiva fino ad Euro 4 compreso, dalle 8.30 alle 18.30;
 - veicoli per il trasporto cose alimentati a gasolio di classe emissiva fino ad Euro 3 compreso, dalle 8.30 alle 12.30.

La stessa ordinanza prevede che, dopo il 10° giorno di superamento consecutivo misurato nelle stazioni di riferimento del valore limite di 50 µg/m³ della concentrazione di PM10, siano attuate le seguenti misure omogenee e temporanee, definite di 2° livello:

- divieto di circolazione, dal lunedì alla domenica, oltre che per i veicoli per trasporto persone alimentati a gasolio di classe emissiva fino ad Euro 4 compreso, dalle 8.30 alle 18.30, anche per:
 - veicoli per il trasporto cose alimentati a gasolio di classe emissiva fino ad Euro 3 compreso, dalle 8.30 alle 18.30.

- veicoli trasporto cose alimentati a gasolio di classe emissiva Euro 4, dalle 08.30 alle 12.30.

3.5 Il confine dalla ZTL

3.5.1 La regolamentazione pregressa

LE D.G.C. n. 1055/2015 e n. 58/2016

Con D.G.C. n. 1055 del 05/06/2015, l'Amministrazione Comunale ridefiniva il perimetro della Zona a Traffico Limitato, già delimitato con DGC 2927/2001 sulla base delle motivazioni:

- Rispetto alla suddetta DGC n.2927/2001, è risultato che vi fossero parti del territorio che hanno visto, nel tempo, modifiche del tessuto urbano con la contestuale realizzazione di nuovi quartieri residenziali e di nuove strade che costituivano nuovi accessi al centro abitato. Alla luce di tali trasformazioni registrate negli anni ed al fine di rispondere alle medesime esigenze che hanno dettato l'istituzione della precedente ZTL, si è reso opportuno consentire all'Amministrazione di gestire correttamente le problematiche di circolazione stradale riscontrate nei suddetti ambiti.
- Nella ridefinizione del perimetro della ZTL in questione si è posto l'obiettivo della massima inclusione del territorio comunale e in particolare delle aree caratterizzate da elevata densità residenziale, in relazione al dettato dell'art. 7 del Codice della Strada, al fine di comprendere la più ampia quota dello stesso territorio e di popolazione soggetti alle criticità di cui sopra.
- L'ampliamento del confine della ZTL avrebbe consentito di individuare un adeguato ambito che, a fronte delle caratteristiche viabilistiche dei punti di confine, dell'ampiezza della popolazione ivi ricadente, delle caratteristiche del traffico intercettato, avrebbe potuto essere oggetto di successivi provvedimenti viabilistici virtuosi, garantendo nel contempo una semplificazione delle regole di accesso all'interno di un confine di riferimento per l'utenza.

Figura 3.1. ZTL. Confine ZTL con DGC 2927/2001

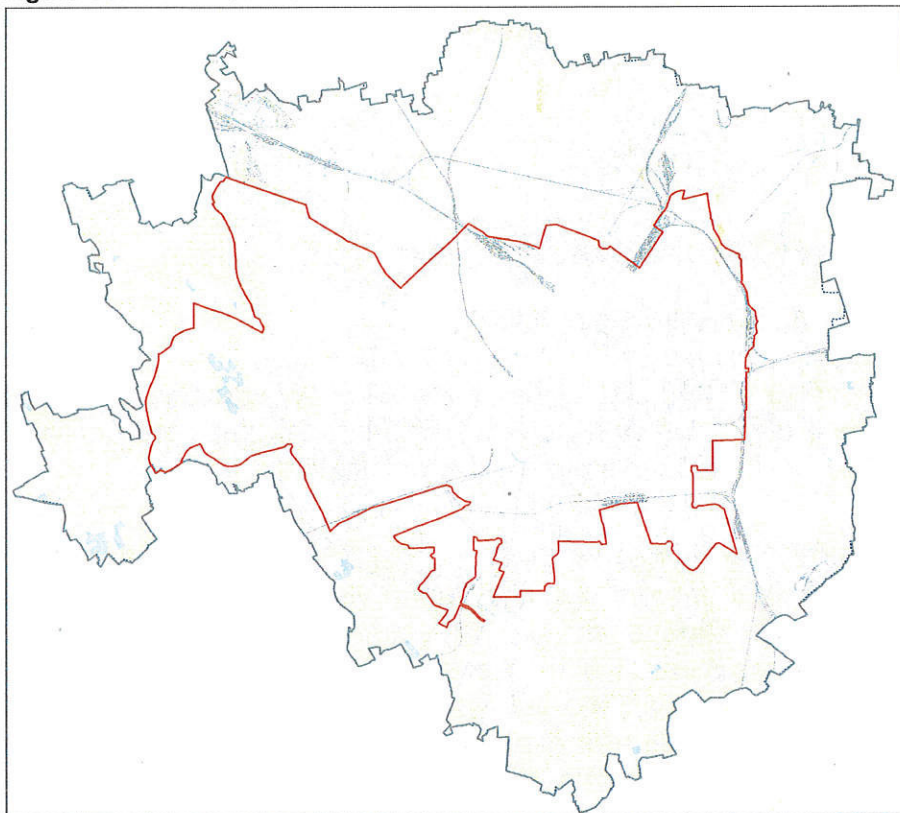
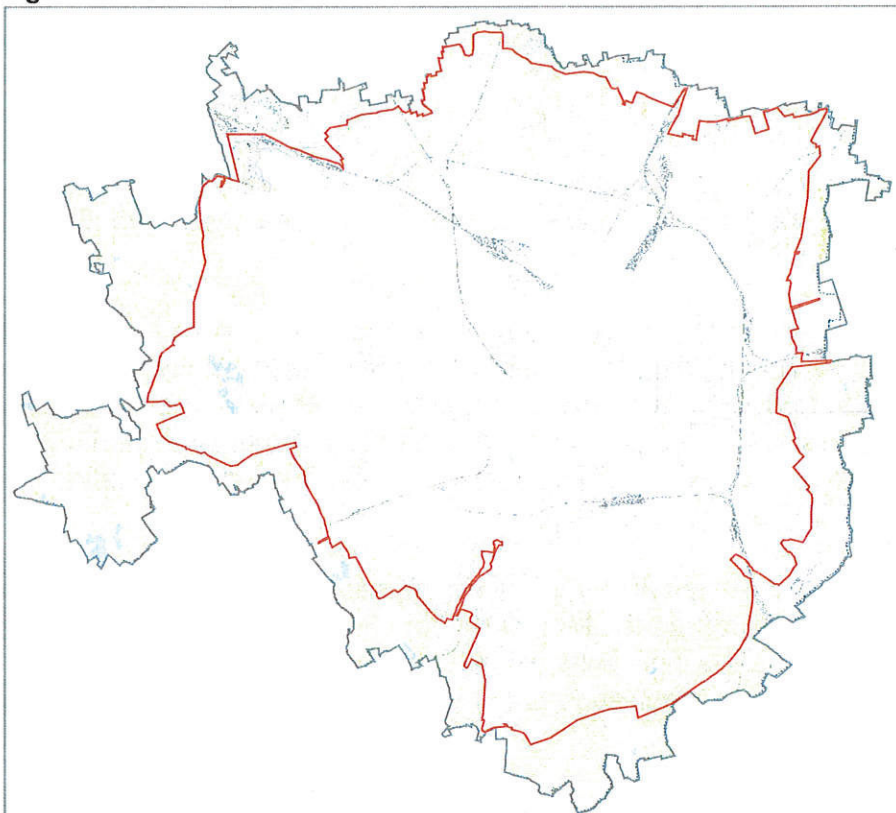


Figura 3.2. ZTL. Confine ridefinito con DGC 1055/2015



Era altresì intenzione dell'Amministrazione la realizzazione di un sistema di controllo degli accessi all'interno della ZTL tramite dispositivi di rilevamento automatici, in modo da garantire il rispetto della disciplina e quindi il raggiungimento degli obiettivi preposti, demandando pertanto agli uffici la predisposizione dei necessari atti, previo espletamento della relativa istruttoria tecnico amministrativa.

Secondo quanto disposto dall'art. 6 del DPR n. 250/99, l'infrastruttura di controllo degli accessi sarebbe stata inoltre funzionale all'utilizzo dei dati rilevati, nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge, a fini statistici, monitoraggio, studi, analisi e rilievi di traffico.

Con la D.G.C. n. 1055/2015 è stato evidenziato che la ZTL, come riprogettata, sarebbe stata funzionale anche al più ampio progetto del Comune di Milano per il sistema di monitoraggio, controllo e gestione del traffico e del territorio, finalizzato a migliorare la sicurezza del trasporto di merci pericolose, in ordine al quale sussiste già la copertura economica per l'installazione dei relativi varchi di controllo, giusta deliberazione n. 1552 del 02/08/2013 con cui la Giunta Comunale ha proceduto all'approvazione del progetto "Sistemi per il controllo delle merci pericolose a Milano" - fasi 1b, 3 e 4 - per una spesa prevista di € 5.481.253,78 (I.V.A. compresa) ai fini della procedura amministrativa finalizzata all'utilizzo del

finanziamento ministeriale ed alla successiva stipula della convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Inoltre, con la D.G.C. n. 1055/2015 si è preso atto che la ridefinizione del perimetro della ZTL avrebbe potuto essere funzionale all'applicazione di ulteriori misure previste dall'Amministrazione Comunale nell'ambito delle politiche di gestione della mobilità già avviate.

Infine, nel ridefinire il perimetro della stessa ZTL, si è dato atto che la relativa disciplina sarebbe entrata in vigore solamente al termine delle attività tecniche e amministrative finalizzate alla realizzazione delle infrastrutture di controllo e subordinatamente all'espletamento dell'istruttoria tecnico amministrativa per l'attuazione della ZTL oggetto di ripermimetrazione.

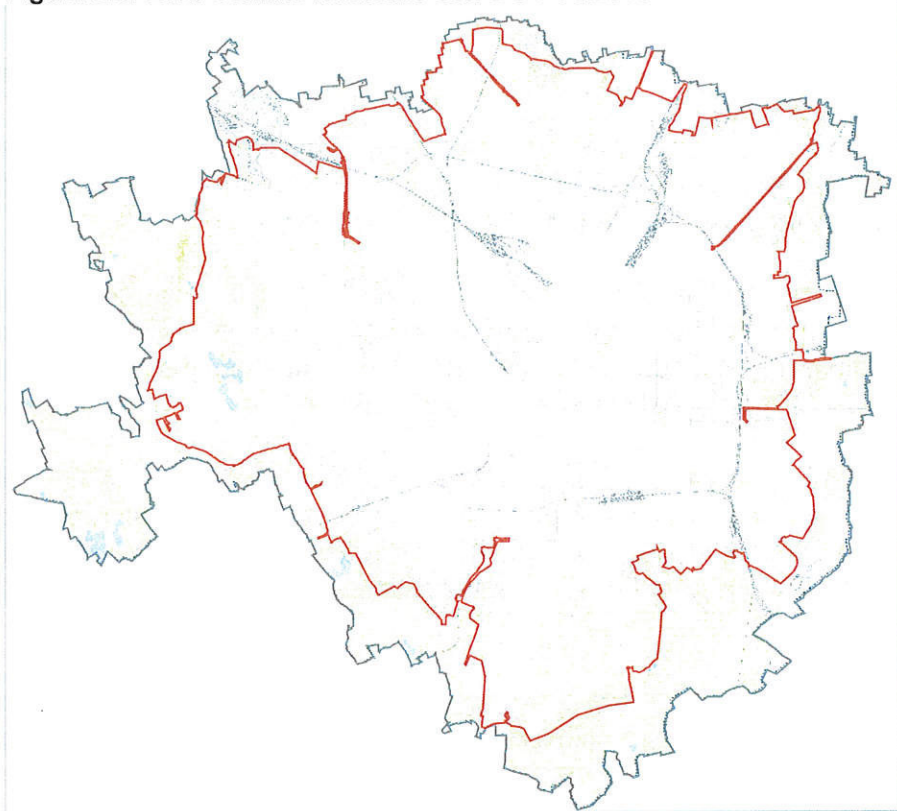
A seguito delle verifiche tecniche ed amministrative effettuate presso gli uffici del competente Ministero dei Trasporti, sono emerse utili indicazioni circa la ripermimetrazione del confine, per migliorare sia il previsto impianto viabilistico sia il connesso schema di segnaletica stradale.

Il perimetro è stato quindi ridefinito con successiva DGC n. 58 del 15/01/2016 tenendo conto delle risultanze emerse dalle suddette verifiche.

In particolare, le modifiche apportate con la DGC n. 58/2016 hanno maggiormente garantito, rispetto al precedente confine, opportuni itinerari "di gronda" esterni all'area, destinati ai veicoli privi dei requisiti richiesti per l'accesso in modo da consentire a questi ultimi percorsi alternativi all'accesso.

Inoltre, tale "arretramento" del confine in alcuni tratti, rispetto ai precedenti confini, consente di realizzare una segnaletica stradale più efficace, soprattutto per quanto concerne quella di preavviso.

Figura 3.3. ZTL. Confine ridefinito con DGC 58/2016



3.5.2 La proposta di modifica oggetto del nuovo provvedimento

3.5.2.1 Il recepimento delle prescrizioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Con le citate D.G.C. n. 1055/2015 e n. 58/2016, nel ridefinire il perimetro della Zona a Traffico Limitato, si è sempre dato atto che la relativa disciplina sarebbe entrata in vigore solamente al termine delle attività tecniche e amministrative finalizzate alla realizzazione delle infrastrutture di controllo e subordinatamente all'espletamento dell'istruttoria tecnico amministrativa per l'attuazione della ZTL oggetto di ripерimetrazione.

Alla luce di quanto sopra sono state effettuate, presso gli uffici del competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, apposite verifiche tecniche ed amministrative a seguito delle quali sono emerse utili indicazioni, circa la ripерimetrazione del confine, per migliorare sia il previsto impianto viabilistico sia il connesso schema di segnaletica stradale.

In particolare, nell'ambito di tale iter procedurale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha specificamente richiesto la modifica

della posizione di un varco di accesso alla ZTL posizionato su viale Alcide De Gasperi.

Il recepimento di tale richiesta ha reso necessaria la modifica del confine della ZTL.

La modifica oggetto della presente proposta recepisce quindi la richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevedendo l'arretramento di una parte contenuta del confine.

La modifica proposta tiene inoltre conto della avvenuta apertura alla circolazione del tunnel Gattamelata e dei provvedimenti viabilistici ad esso collegati, prevedendo le necessarie vie di fuga per i veicoli in ingresso alla città attraverso detta infrastruttura.

Sempre in ottemperanza alla citata nota del Ministero, al fine di garantire una via di fuga prossima all'ingresso in ZTL, si propone altresì la modifica del confine in corrispondenza di via Rizzoli, individuando un nuovo limite a valle dell'intersezione con via Puricelli Guerra.

Al fine di ottimizzare la via di fuga, in particolar modo per i veicoli e complessi di lunghezza elevata, si propongono le modifiche del confine ZTL in corrispondenza di viale Suzzani, arretrando lo stesso confine lungo l'asse viale Suzzani/viale Berbera.

3.5.2.2 *L'inclusione delle periferie*

Nella presente ridefinizione del perimetro della ZTL si è perseguito anche l'obiettivo della massima inclusione del territorio e in particolare delle aree caratterizzate da elevata densità residenziale, al fine di dare maggiore efficacia al provvedimento e rendendo ancora più stringente l'obiettivo di comprendere la più ampia quota del territorio stesso nonché della popolazione residente.

Nel perseguimento di tale obiettivo è stato necessario tenere conto sia di vincoli di ordine viabilistico e normativo, sia esigenze di razionalizzazione del nuovo confine previsto.

Più nello specifico, gli elementi che hanno portato all'attuale definizione del confine possono essere riassunti nei seguenti punti:

- la necessità di garantire le vie di fuga destinate ai veicoli privi dei requisiti richiesti per l'accesso (ai sensi della normativa relativa all'utilizzo di dispositivi per la rilevazione elettronica degli accessi);
- l'esistenza di connessioni dirette tra la viabilità del Comune di Milano e quella di comuni limitrofi, territori nei quali non si ha competenza nella regolazione della circolazione;

- la conformazione spesso irregolare del tessuto urbanizzato;
- l'obbligo di individuare la perimetrazione all'interno di un unico Centro Abitato definito ai sensi dell'art. 4 del Codice della Strada;
- la presenza nel territorio di Milano di più centri abitati distinti con aree di discontinuità tra loro.

Quanto indicato ha comportato che fino ad oggi la ZTL non venisse estesa ad alcune aree periferiche.

Nel rispetto dei succitati vincoli, al fine di estendere le tutele previste dalla applicazione delle regole della ZTL anche alle citate aree escluse e -laddove è stato tecnicamente possibile- in accoglimento di osservazioni riportate nei pareri presentati dai Municipi:

- è stato modificato il confine della ZTL (vedi Figura 3.4), includendo:
 1. il quadrante compreso tra le vie Adriano, Mulas, Tognazzi, Mastroianni;
 2. il quadrante compreso tra le vie Chiesa Rossa, Banfi, Calzolari e gli isolati adiacenti vie Braille;
 3. il quadrante compreso tra le vie Bovisasca e Cascina dei Prati, il confine comunale con Novate Milanese e il sedime ferroviario;
 4. il quadrante compreso tra le vie Monza, Gianfranco Mattei, Enrico Mattei, Gilardi, Breda, Porto Corsini e il confine comunale con Sesto San Giovanni
 5. il quadrante compreso tra le vie Testi, Ponale, Suzzani, Berbera;
 6. il quadrante compreso tra la Autostrada A4, il confine comunale con Novate Milanese, le vie Amoretti, Orsini, Cogne e il sedime ferroviario;
 7. la carreggiata ovest di via Giovanni Battista Grassi nella tratta compresa tra piazzale Roserio e la rampa per via Cogne;
 8. il quadrante compreso tra le vie Seguro, Mons. Romero, via Cusago e la tangenziale ovest
- sono state individuate ulteriori 5 zone, singolarmente continue e delimitate da un proprio perimetro, tali da consentire la istituzione di altrettante Zone a Traffico Limitato parimenti disciplinate. Nel dettaglio:

1. ZTL Figino;
 2. ZTL Quartiere degli Olmi;
 3. ZTL Muggiano;
 4. ZTL Chiaravalle;
 5. ZTL Ponte Lambro.
- è stato modificato il confine della ZTL, includendo le seguenti strade residenziali/strade parcheggio a fondo cieco in una prima fase escluse dalla ZTL:
 1. via Miramare;
 2. via Bensi;
 3. traversa via Pindaro;
 4. traversa via Appennini.

Al fine di garantire vie di fuga più fruibili, è stato modificato il confine:

- in ambito viale Enrico Fermi arretrandolo all'intersezione con via Majorana e prevedendo la realizzazione di un torna indietro sulla via Majorana stessa;
- in ambito viale Forlanini, avanzandolo da viale Marco Bruto all'intersezione viale Forlanini/piazza Artigianato prevedendo l'utilizzo della medesima piazza come via di fuga;
- in ambito via Rizzoli, arretrandolo a monte della rotatoria tra via Rizzoli e via Puricelli Guerra al fine di poter utilizzare la medesima rotatoria come via di fuga;
- in ambito alzaia Naviglio Pavese, arretrandolo all'intersezione con via Boffalora, prevedendo l'utilizzo della medesima via come via di fuga.

3.5.2.3 Altre modifiche

1. È stato modificato il confine della ZTL in ambito via Ripamonti, escludendo le adiacenze dell'Istituto Europeo di Oncologia dalla ZTL;
2. È stato modificato il confine della ZTL escludendo l'Ortomercato e la viabilità di accesso lungo l'itinerario via Toffetti, via Varsavia al fine di garantire i necessari torna indietro;
3. Al fine di rendere coerente il perimetro della ZTL con la delimitazione del centro abitato definito ai sensi dell'art. 4 del Codice della Strada, il confine è stato modificato:
 - In ambito via Padova, arretrandolo a monte della rotatoria tra via Padova e via Palmanova;

- In ambito via del Futurismo, arretrandolo a monte della rotatoria tra via del Futurismo e il raccordo per la Tangenziale Ovest e la ex SS 415 "Paullese";
- In ambito via Selvanesco est, arretrandolo a valle della rotatoria tra le vie Selvanesco e Bugatti;
- In ambito via Selvanesco ovest, arretrandolo all'intersezione con via Ripamonti;
- In ambito via Manduria, arretrandolo a monte della tratta extraurbana della stessa via Manduria;
- In ambito viale Sant'Elia arretrandolo a monte della rampa del sottopasso di piazza Kennedy.

3.5.3 Il nuovo confine della ZTL

Il confine della ZTL attualmente prevista, ex D.G.C 58/2016, comprende un'area di circa 130,02 kmq.

Per le motivazioni sopra esposte si propone, pertanto, di ridefinire il perimetro della ZTL in questione come da planimetria riportata nella figura seguente.

La modifica proposta prevede un confine della ZTL che comprende un'area pari a 128,29 kmq.

Figura 3.4. ZTL. Nuovo confine proposto

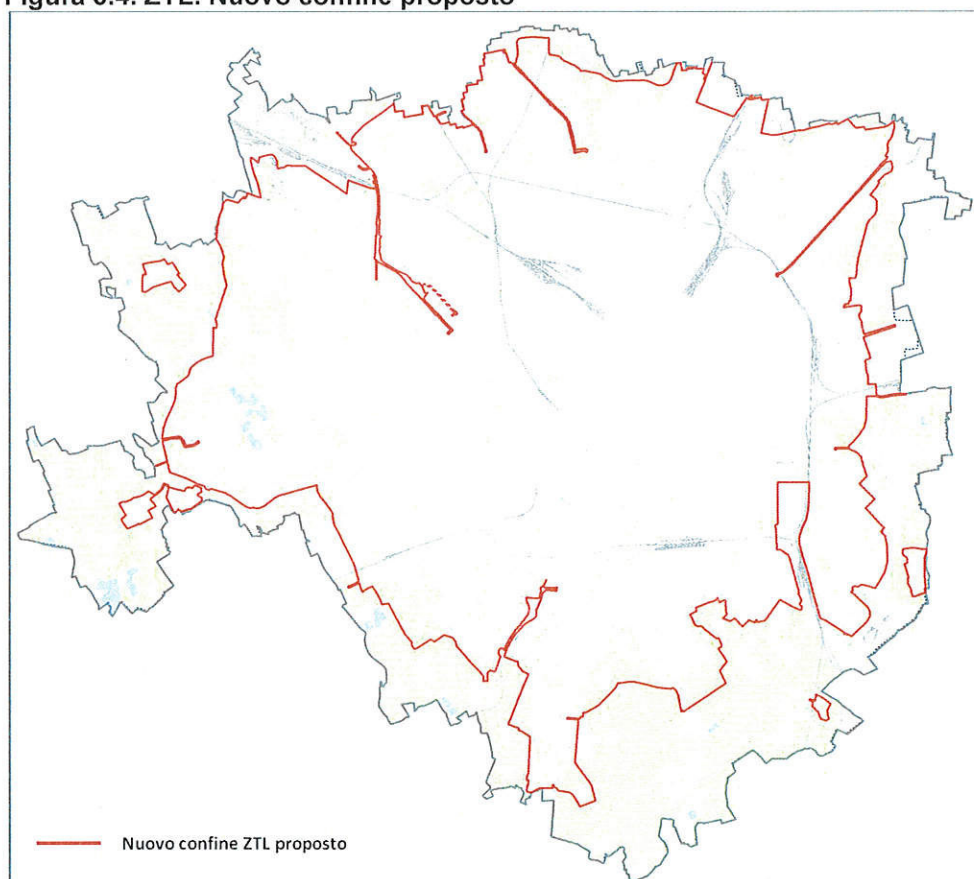
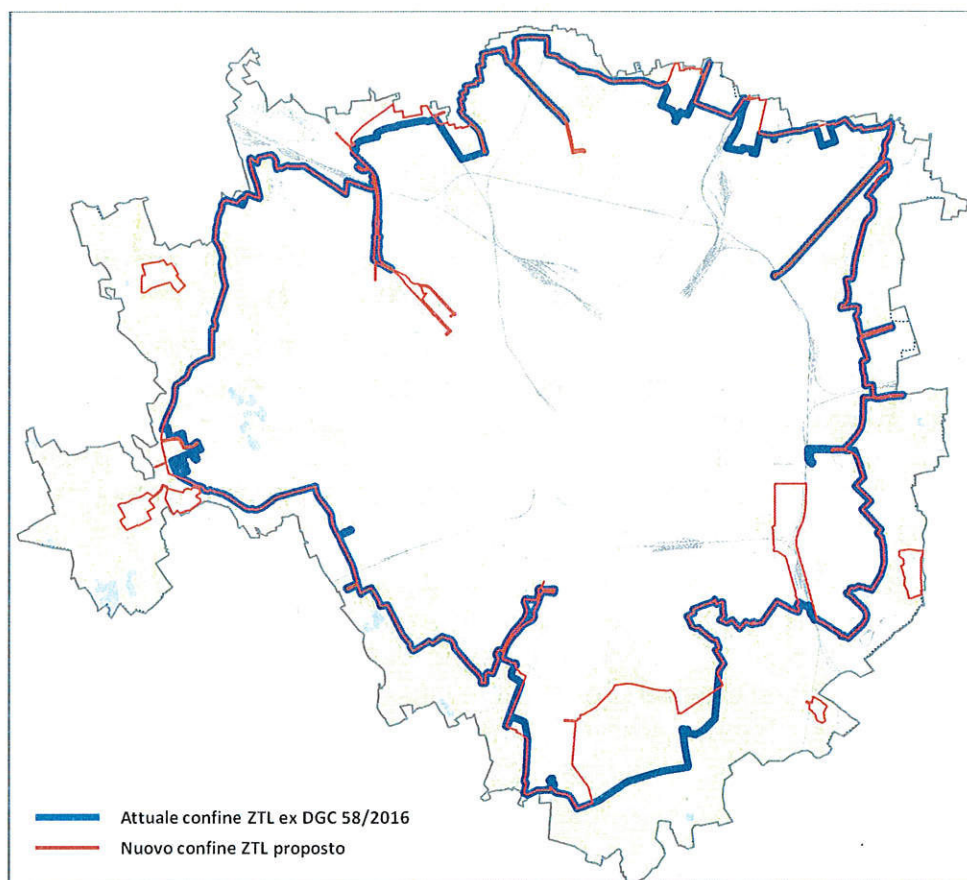


Figura 3.5. ZTL. Confronto ridefinito con DGC 58/2016 e confine proposto



3.6 Analisi trasportistica del contesto

La città di Milano costituisce, insieme al suo conurbato, un'area urbanizzata molto ampia che si estende per un raggio di 50 Km all'interno del territorio lombardo. Nel corso degli ultimi decenni il territorio milanese si è trasformato dando vita ad un'unica area urbana sempre più integrata all'interno della quale la rete del trasporto pubblico afferente a Milano risulta articolata e costituita dalla somma delle linee di trasporto di competenza sovracomunale e del Comune di Milano (rete dei servizi Urbani e di Area Urbana).

Premesso che all'interno del perimetro della ZTL sono attivi molteplici servizi di trasporto pubblico sia tradizionali (passante ferroviario, linee metropolitane, tram, filobus e bus), sia innovativi (sharing free floating di scooter, bici e auto e station based di bici e auto), punto focale del sistema di trasporto pubblico, risultano essere le aree dedicate a parcheggio di interscambio che, poste sulla rete di forza, consentono di shiftare dalla modalità privata a quella pubblica per l'accesso cittadino.

Per le provenienze al di fuori del perimetro della ZTL infatti, esistono diversi parcheggi che consentono l'interscambio con le metropolitane:

- M1 a Rho-Pero-Fiera 1, Molino Dorino, Bisceglie (totale 3.500 posti offerti circa)
- M2 a Gessate, Cologno, Gobba e Famagosta (totale 4.700 posti offerti circa)
- M3 a San Donato e Comasina (totale 2.200 posti offerti circa)
- M5 a Bignami (totale 200 posti offerti circa)

Oltre a ciò, fuori dal confine della ZTL, sono attivi diversi parcheggi presso le principali stazioni ferroviarie e con alcune linee di forza di superficie. Il PUMS infine prevede la realizzazione di ulteriori 4 parcheggi a Monza Bettola, Trenno, Baggio tangenziale e Buccinasco/Corsico per l'interscambio con i previsti prolungamenti delle linee metropolitane.

Attraverso una moltitudine di stazioni ferroviarie 12 linee S collegano l'area dell'hinterland di Milano con il centro città, grazie a corse - cadenzate ogni 30 minuti, tutto l'anno, sette giorni su sette, dalle 06 alle 24 – che si diramano dal centro cittadino per un raggio di oltre 30 km fino a Novara, Varese, Saronno, Como, Mariano Comense, Camnago-Lentate, Lecco, Seregno, Treviglio, Lodi, Albairate, Rho.

Fanno inoltre parte del sistema della rete di forza le 4 linee metropolitane che con 25 stazioni che si trovano esternamente al confine ZTL, connettono i comuni contermini con il centro cittadino attraverso un'offerta di servizio che garantisce una frequenza di passaggio media di 2'-3' in ora di punta mattinale e di 4' nella fascia di morbida. Tale sistema è inoltre caratterizzato da un elevato effetto rete grazie ai numerosi punti di interscambio tra le linee metropolitane e le linee di superficie che adducono passeggeri dai territori dei diversi comuni.

In particolare, 50 linee su gomma classificate di area urbana che presentano frequenze e distanze tra fermate simili alle linee urbane a cui vengono equiparate, si estendono oltre il confine milanese attestandosi presso la rete di forza urbana.

L'analisi PTAL (Public Transport Accessibility Level) è un metodo utilizzato nel Regno Unito per localizzare quali sono le aree più o meno servite dalla rete del trasporto pubblico.

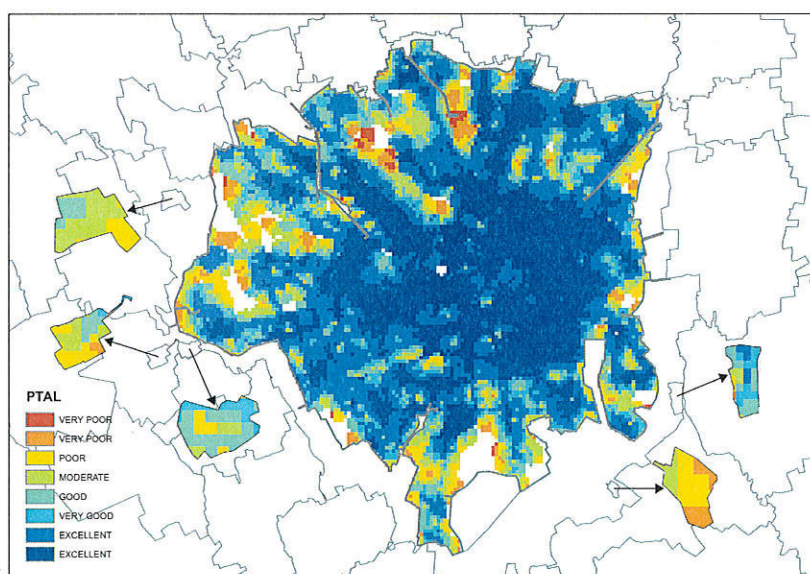
L'analisi combina la distanza pedonale da un qualsiasi punto alle fermate di trasporto pubblico raggiungibili in 960m e la frequenza del trasporto pubblico stesso. In questo caso il risultato è basato su otto classi che vanno da un valore di 2.5 fino a >40. Più il valore è alto più l'area, oggetto dell'analisi, è servita dalla rete di trasporto pubblico.

Dai dati rilevati si evidenzia come all'interno dell'area della ZTL si abbia un'alta accessibilità distribuita su tutto il territorio. Infatti, dalle elaborazioni condotte emerge che più del 95% della popolazione ha un'accessibilità buona/eccellente (classi da 5 a 8) e solo l'1,6% scarsa (classi da 1 a 3).

Tabella 3.1 Indice PTAL nell'area della ZTL

PTAL VALORE	PTAL	PTAL LIVELLO	MEDIA PTAL
			POPOLAZIONE IN AREA ZTL %
< 2.5	VERY POOR	1	0,0%
2.5 - 5	VERY POOR	2	0,4%
5 - 10	POOR	3	1,2%
10 -15	MODERATE	4	3,2%
15 -20	GOOD	5	5,9%
20 -25	VERY GOOD	6	7,3%
25 - 40	EXCELLENT	7	33,7%
> 40	EXCELLENT	8	48,3%

Figura 3.6. Indice PTAL nell'area della ZTL

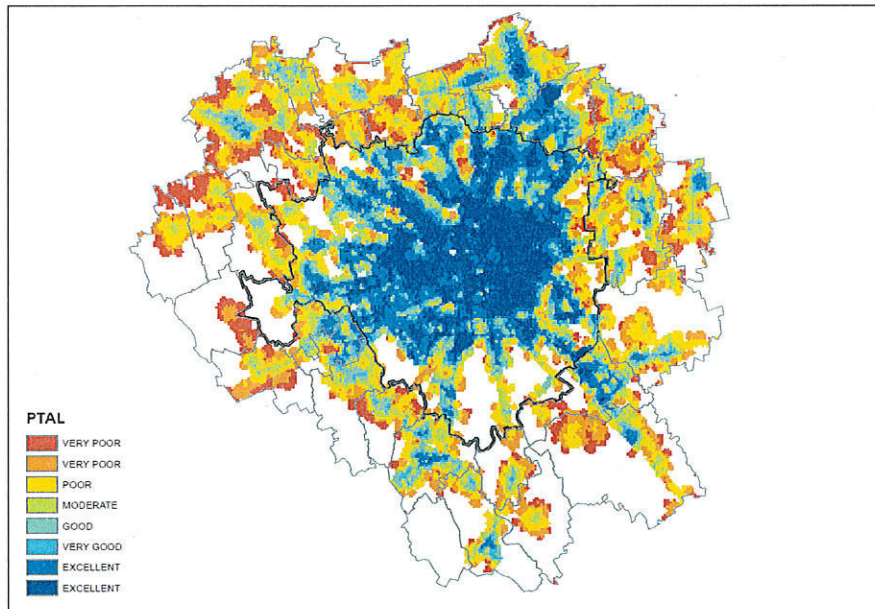


Uscendo dal confine dell'area della ZTL e considerando i comuni di prima fascia, si nota un'elevata accessibilità nei centri maggiori della cintura milanese, in particolare nel comparto Nord (es: Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo, Bresso, Rho, Pero). In termini generali, si rileva che quasi il 50% della popolazione residente nei comuni ha un valore medio di accessibilità buona/eccellente (classi da 5 a 8).

Tabella 3.2 Indice PTAL nei comuni di Area Urbana

PTAL VALORE	PTAL	PTAL LIVELLO	MEDIA PTAL
			POPOLAZIONE COMUNI DI AREA URBANA %
< 2.5	VERY POOR	1	4,5%
2.5 - 5	VERY POOR	2	8,5%
5 - 10	POOR	3	21,8%
10 -15	MODERATE	4	20,5%
15 -20	GOOD	5	15,8%
20 -25	VERY GOOD	6	12,3%
25 - 40	EXCELLENT	7	14,6%
> 40	EXCELLENT	8	1,9%

Figura 3.7. Indice PTAL nei comuni di Area Urbana



Per quanto riguarda l'evoluzione futura del TPL sono attualmente in fase di costruzione la linea M4 Linate/Lorenteggio e il prolungamento della M1 da Sesto FS a Monza Bettola.

Inoltre, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Milano, prevede che la rete sopra descritta venga ampliata sia in termini di infrastrutture che di incremento dei servizi al fine di indurre un ulteriore spostamento a favore del mezzo pubblico anche nei comuni esterni al capoluogo lombardo. Sono in tal senso le previsioni di prolungamento delle metropolitane esistenti sia per quanto riguarda l'M1 a Baggio, l'M2 a Brugherio/Vimercate e Rozzano, l'M3 a San Donato via Gela/Paullo, l'M5 a Monza e a Settimo Milanese e l'M4 a Corsico/Buccinasco. A servizio della compenetrazione dalle limitrofe alla città, è stato studiato un apposito sistema di S-Bus, ovvero autobus ad elevata capacità che viaggiano in sede propria e collegano direttamente con la rete di forza milanese (ad es. lungo la statale Paullese, verso Magenta, ecc).

Il Piano prevede anche che venga esteso/riqualificato il sistema tranviario sia all'interno di Milano che verso i comuni esterni. Per citare alcuni esempi, sono previsti il prolungamento del tram 15 a Rozzano Humanitas, del 24 a Noverasco e le riqualificazioni delle Milano-Desio e Milano-Limbiato che faciliteranno l'ingresso al capoluogo lombardo con il mezzo pubblico aumentandone i posti offerti.

In alcuni comuni limitrofi a Milano, come ad esempio a Sesto San Giovanni o a San Donato, sono inoltre attivi servizi di car sharing gestiti da diversi operatori.

4. IL PROVVEDIMENTO

4.1 Gli obiettivi del provvedimento

Anche alla luce di quanto illustrato nei precedenti capitoli della relazione, i principali obiettivi che si prefigge il provvedimento possono essere così riassunti:

- riduzione delle emissioni atmosferiche da traffico veicolare entro i confini del territorio del Comune di Milano, con particolare attenzione alle emissioni di particolato atmosferico allo scarico e di ossidi di azoto;
- la regolamentazione della circolazione dei veicoli e complessi di veicoli di lunghezza superiore a 12 metri;
- la regolamentazione della circolazione dei veicoli che trasportano merci pericolose.

Più in particolare, la disciplina della Low Emission Zone, definita nelle tabelle riportate nel successivo paragrafo 4.3, poggia sui criteri di seguito meglio dettagliati.

In via prioritaria, la regolamentazione proposta si basa su valutazioni ambientali dei veicoli, con l'obiettivo di ridurre le emissioni di particolato atmosferico allo scarico e di ossidi di azoto. Infatti:

- si agisce sulle emissioni di PM10, sulla scorta dei precedenti provvedimenti assunti in tale direzione dall'Amministrazione;
- successivamente al 2020, limitando la circolazione di veicoli che dal punto di vista del PM10 iniziano ad equivalersi, si cambia obiettivo e si punta a ridurre gli ossidi di azoto, limitando la circolazione a partire dai veicoli a gasolio Euro 5, dai veicoli a benzina più datati e dai veicoli a gasolio più anziani dotati di filtro antiparticolato;
- si tiene inoltre conto della regolamentazione nel frattempo intervenuta a seguito dell'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano sottoscritto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare con le Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e Emilia-Romagna e della Deliberazione della Regione Lombardia n° X/7095 del 18.09.2017;
- si tiene infine conto della mozione del Consiglio Comunale avente come Ordine del Giorno 227/2018 "Misure contro l'inquinamento".

La stesura delle regole ambientali è stata poi affinata tenendo conto di valutazioni socio economiche, in modo da strutturare un provvedimento rispondente anche a criteri di equità, proporzionalità e ragionevolezza.

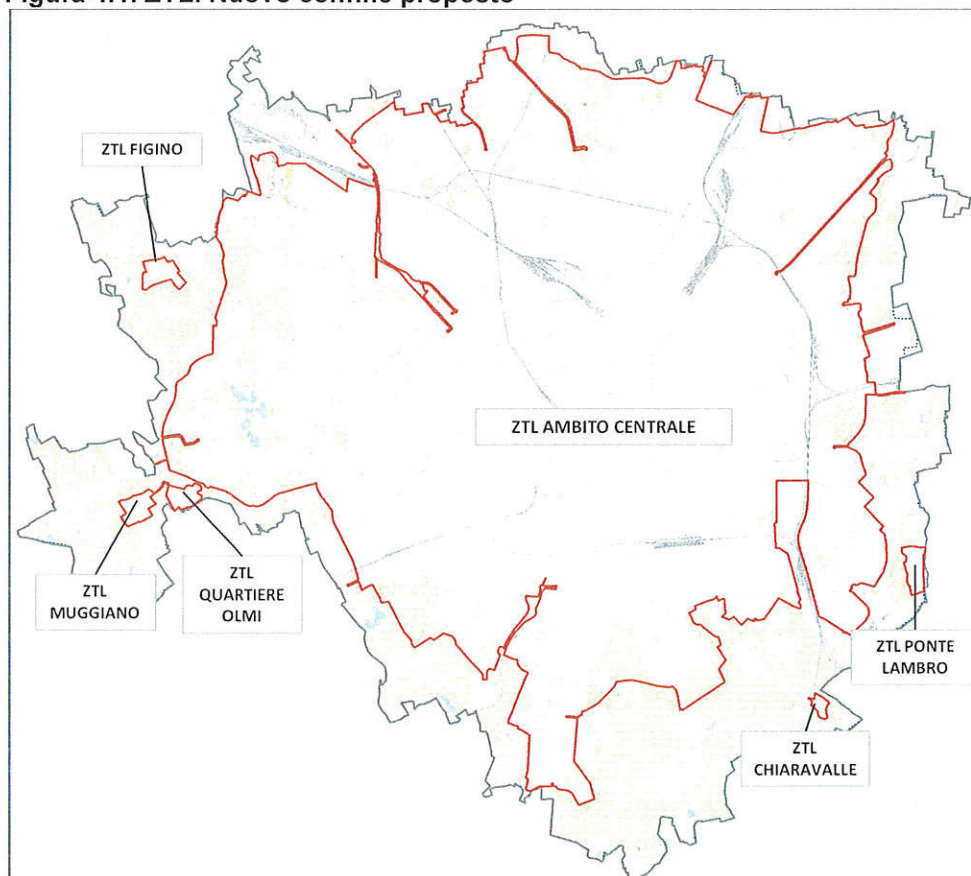
Si è tenuto pertanto conto dei seguenti ulteriori aspetti:

- a parità di classificazione ambientale, al trasporto cose sono associate, rispetto al trasporto persone, scadenze temporali più dilatate. Ciò in considerazione del fatto che mentre il trasporto persone ha come alternativa il trasporto pubblico e parcheggio di interscambio, i veicoli destinati al trasporto cose rappresentano il mezzo attraverso cui espletare la propria attività lavorativa. Inoltre, il corpus normativo europeo in tema di omologazione e prima immatricolazione di veicoli nuovi concede di solito più tempo (di solito un anno in più rispetto alle autovetture) per la vendita di autoveicoli trasporto cose di tecnologia prossima ad essere vietata;
- anzianità dei veicoli;
- mancanza di alternative offerte dal mercato;
- impossibilità tecnica a migliorare le prestazioni ambientali di un veicolo;
- ammortamento dei veicoli che, per caratteristiche tecniche e per le attività a cui sono destinati, richiedono un rilevante impegno economico;
- trattamento differenziato per chi ha fatto investimenti economici volti al miglioramento del proprio parco veicolare o delle prestazioni ambientali del proprio veicolo facendo affidamento su un quadro normativo differente.

I suddetti criteri sono quindi alla base sia della regolamentazione proposta sia delle misure di accompagnamento al presente provvedimento.

4.2 Il confine della ZTL

Figura 4.1. ZTL. Nuovo confine proposto



La disciplina regolerà i seguenti 6 ambiti:

- ambito centrale, controllata da 166 varchi elettronici;
- Figino, controllata da 2 varchi elettronici;
- Quartiere Olmi, controllata da 7 varchi elettronici;
- Muggiano, controllata da 4 varchi elettronici;
- Chiaravalle, controllata da 3 varchi elettronici;
- Ponte Lambro, controllata da 4 varchi elettronici.

La Zona a Traffico Limitato comprende dunque un'area di 128,29 kmq. Il sistema di varchi elettronici per il controllo degli accessi comprende 186 dispositivi provvisti di omologazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

4.3 Le regole di accesso

4.3.1 Le regole ambientali

Le regole di accesso alla ZTL di natura ambientale, ovvero relative ai veicoli più inquinanti, si ispirano agli attuali dispositivi regionali relativi alla limitazione della circolazione stradale per il contenimento delle emissioni atmosferiche, e ne rafforzano l'azione perseguendo l'obiettivo di ridurre le emissioni di particolato atmosferico allo scarico e di ossidi di azoto dovute al traffico stradale circolante in Milano.

I veicoli a maggiore emissione di particolato atmosferico allo scarico sono gli autoveicoli a gasolio privi di dispositivi antiparticolato, nonché i motoveicoli con motore a due tempi o a gasolio.

I veicoli a maggiore emissione di ossidi di azoto sono gli autoveicoli a gasolio anche di recente generazione, gli autoveicoli a benzina più datati, nonché i motoveicoli con motore a quattro tempi più datati.

In realtà, anche gli autoveicoli alimentati con carburanti gassosi più datati sono caratterizzati da emissioni di ossidi di azoto non trascurabili, tuttavia per effetto di dispositivi nazionali (Art. 19, D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi") la circolazione degli autoveicoli alimentati con carburanti gassosi non può essere limitata all'interno di una ZTL.

I dispositivi regionali a cui si ispira il presente provvedimento regolamentano, al momento, la circolazione dei veicoli ad alta emissione di particolato atmosferico allo scarico (veicoli diesel senza dispositivi antiparticolato, motoveicoli con motore a due tempi). Per questo motivo, e per l'ormai accertata cancerogenicità dei gas di scarico dei motori diesel, all'interno del provvedimento viene data priorità temporale alle politiche di limitazione della circolazione dei veicoli ad alta emissione di particolato allo scarico.

Si riportano, di seguito, gli schemi riassuntivi dell'evoluzione fino al 2030 delle proposte regole di accesso alla ZTL suddivisi per principali tipologie veicolari.

Nei seguenti schemi, si intende che i provvedimenti di limitazione della circolazione entreranno in vigore il 1° ottobre di ciascun anno considerato, ad eccezione del primo anno per il quale la data prevista di attivazione delle misure di limitazione è il 19 gennaio 2019.

L'attivazione del provvedimento viene identificato con una cella di colore rosso. In caso di cella arancione, ciò significa che il termine

del divieto è posposto in quanto ritenuto eccessivamente penalizzante.

Inoltre, nei seguenti schemi le classi veicolari bordate di rosso sono quelle già soggette ai provvedimenti regionali vigenti o già deliberati per il prossimo 1° ottobre 2018. Si deve tener conto, inoltre, che il citato Accordo di Bacino Padano prevede di assoggettare a future regolamentazioni i veicoli diesel Euro 4 dal 1° ottobre 2020 e i veicoli diesel Euro 5 a partire dal 1° ottobre 2025.

Per quanto riguarda le motorizzazioni diesel Euro 6D (leggeri) ed Euro VI (pesanti), le deroghe temporali qui proposte dovranno essere successivamente confermate alla luce dell'evoluzione tecnologica e delle relative alternative che si realizzeranno nei prossimi anni. Infatti il progresso tecnologico, riguardante non solo le future soluzioni motoristiche ma anche le tecniche di tracciamento delle reali percorrenze veicolari, sarà costantemente monitorato al fine di poter valutare la fattibilità di eventuali adeguamenti della disciplina del presente provvedimento finalizzati all'ulteriore contenimento degli impatti del traffico veicolare sulla viabilità e sull'ambiente.

Autovetture (trasporto persone M1)

Le regole proposte per l'accesso e la circolazione all'interno della ZTL per le autovetture sono le seguenti:

- all'attivazione della ZTL, divieto di accesso e circolazione per autovetture a benzina Euro 0 e autovetture a gasolio da Euro 0 a Euro 3 senza FAP. In analogia a quanto disposto dai provvedimenti regionali. La regola è accompagnata dal divieto di accesso e circolazione per:
 - autovetture a gasolio Euro 3 con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) superiore a 25 mg/km (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli leggeri a gasolio Euro 4), in quanto dotate di un sistema di abbattimento non sufficientemente efficace per poter essere considerate di classe ambientale superiore per quanto riguarda la massa di particolato;
 - autovetture a gasolio Euro 3 con FAP di serie senza un espresso valore di emissione di particolato al campo V.5 della carta di circolazione, in quanto non è disponibile la documentazione oggettiva che permetta di considerare tale veicolo di classe ambientale superiore;
 - autovetture a gasolio da Euro 0 a Euro 3 con FAP after-market e con classe di adeguamento per le emissioni di massa particolato inferiore a Euro 4, in quanto il dispositivo di abbattimento delle emissioni non risulta sufficientemente efficace per poter considerare il veicolo di classe ambientale superiore;

- dal 1° ottobre 2019, divieto di accesso e circolazione per autovetture a gasolio Euro 4 senza FAP. In quanto privi di dispositivi antiparticolato, sono veicoli ancora ad alta emissione di particolato atmosferico allo scarico. Questa regola anticipa di un anno il dispositivo regionale che ci si attende a valle della sottoscrizione dell'Accordo di Bacino Padano. Essa è accompagnata, inoltre, dal divieto di accesso e circolazione anche per i seguenti veicoli:
 - autovetture a gasolio Euro 3 ed Euro 4 con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) superiore a 4,5 mg/km (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli leggeri a gasolio Euro 5), in quanto dotate di un sistema di abbattimento non sufficientemente efficace per poter essere considerate di classe ambientale superiore per quanto riguarda la massa di particolato;
 - autovetture a gasolio Euro 4 con FAP di serie senza un espresso valore di emissione di particolato al campo V.5 della carta di circolazione, in quanto non è disponibile la documentazione oggettiva che permetta di considerare tale veicolo di classe ambientale superiore;
 - autovetture Euro 0, 1, 2, 3, 4 diesel con FAP after-market installato dopo il 31.12.2018 e con classe di adeguamento per le emissioni di massa particolato pari almeno ad Euro 4 in quanto il dispositivo di abbattimento delle emissioni risulterà installato a bordo del veicolo successivamente all'introduzione del presente provvedimento di limitazione della circolazione, essendo dunque note le regole della ZTL che si propone l'abbattimento anche delle emissioni degli ossidi di azoto, non ridotte dalla presenza del FAP;
- dal 1° ottobre 2020, divieto di accesso e circolazione per autovetture a benzina Euro 1, in quanto veicoli caratterizzati da alte emissioni specifiche di ossidi di azoto;
- dal 1° ottobre 2022, divieto di accesso e circolazione per autovetture a gasolio Euro 5. Pur essendo già obbligatoriamente dotate di dispositivi antiparticolato di serie, sono veicoli caratterizzati da alte emissioni di ossidi di azoto. Questa regola anticipa di tre anni il dispositivo regionale che ci si attende a valle della sottoscrizione dell'Accordo di Bacino Padano. Essa è accompagnata, inoltre, dal divieto di accesso e circolazione anche per i seguenti veicoli:
 - autovetture a benzina Euro 2, in quanto caratterizzate da simili emissioni di ossidi di azoto;
 - autovetture a gasolio Euro 3 ed Euro 4 con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) inferiore a 4,5 mg/km (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli leggeri a

- gasolio Euro 5), in quanto equiparabili ad un'auto diesel Euro 5 per quanto riguarda il particolato atmosferico e caratterizzate da emissioni di ossidi di azoto analoghe o superiori;
- autovetture Euro 0, 1, 2, 3, 4 diesel con FAP after-market installato entro il 31.12.2018 e con classe di adeguamento per le emissioni di massa particolato pari almeno ad Euro 4, in quanto il dispositivo di abbattimento delle emissioni è stato installato antecedentemente o in concomitanza con l'introduzione del presente provvedimento e, pertanto, costituiva in quel momento una scelta adeguata in relazione alle politiche ambientali locali vigenti in quel momento;
 - dal 1° ottobre 2025, divieto di accesso e circolazione per autovetture a gasolio Euro 6A - 6B - 6C (se acquistate dopo il 31 dicembre 2018), nonché per le autovetture a benzina Euro 3 che sono caratterizzate da alte emissioni di ossidi di azoto. Le auto a gasolio Euro 6A - 6B - 6C ancora non sono soggette a prescrizioni quantitative del nuovo di ciclo europeo di guida per l'omologazione (il cosiddetto *Real Driving Emissions*), introdotto proprio per evitare le problematiche emerse nell'ambito del cosiddetto *dieselgate*;
 - dal 1° ottobre 2028, divieto di accesso e circolazione per autovetture a gasolio Euro 6A - 6B - 6C (se acquistate prima del 31 dicembre 2018, ovvero prima o in concomitanza dell'introduzione del presente provvedimento e quindi in assenza delle necessarie informazioni sulle sue regole), nonché per autovetture a benzina Euro 4 caratterizzate da analoghe emissioni di ossidi di azoto. Si propone che il termine del divieto sia postposto in quanto ritenuto eccessivamente penalizzante per chi ha acquistato un'auto a gasolio Euro 6A - 6B - 6C prima o contestualmente alla assunzione del provvedimento;
 - dal 1° ottobre 2030, divieto di accesso e circolazione per autovetture a gasolio Euro 6D-TEMP ed Euro 6D. Pur rispettando pienamente le prescrizioni EUR 6 per le emissioni, alle auto a gasolio Euro 6D è stato assegnato dalla normativa europea (al netto dei fattori di conformità) un limite alle emissioni di ossidi di azoto (80 mg/km) superiore a quello delle auto benzina Euro 5 ed Euro 6 (60 mg/km).

Figura 4.2. Schema delle regole di accesso alla ZTL per le autovetture

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione - 1° ottobre											Anzianità veicoli anni
			1/2019	30/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
Trasporto persone	Autovetture Euro 0 benzina	ante 10/1995												23
	Autovetture Euro 1 benzina	01/1993 - 09/1998												22
	Autovetture Euro 2 benzina	01/1997 - 12/2001												21
	Autovetture Euro 3 benzina	01/2001 - 12/2006												19
	Autovetture Euro 4 benzina	01/2006 - 12/2010												18
	Autovetture Euro 5 benzina	01/2011 - 08/2015												
Trasporto persone	Autovetture Euro 6 benzina	01/2013 - in vendita												
	Autovetture Euro 0 diesel senza FAP	ante 10/1995												23
	Autovetture Euro 1 diesel senza FAP	01/1993 - 09/1998												20
	Autovetture Euro 2 diesel senza FAP	01/1997 - 12/2001												17
	Autovetture Euro 3 diesel senza FAP	01/2001 - 12/2006												12
	Autovetture Euro 3 diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,025 g/km oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	01/2001 - 12/2006												12
	Autovetture Euro 0, 1, 2, 3 diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro 4													
	Autovetture Euro 4 diesel senza FAP	01/2006 - 12/2010												9
	Autovetture Euro 3, 4 diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,0045 g/km	01/2006 - 12/2010												9
	Autovetture Euro 4 diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione	01/2006 - 12/2010												9
	Autovetture Euro 0, 1, 2, 3, 4 diesel con FAP after-market installato dopo 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4													
	Autovetture Euro 3, 4 diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,0045 g/km	01/2006 - 12/2010												12
	Autovetture Euro 0, 1, 2, 3, 4 diesel con FAP after-market installato entro 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4													
	Autovetture Euro 5 diesel	01/2011 - 08/2015												7
	Autovetture Euro 6 diesel leggeri A-B-C acquistati dopo 31.12.2018	01/2013 - 08/2019												6
Trasporto	Autovetture Euro 6 diesel leggeri A-B-C acquistati prima del 31.12.2018	01/2013 - 08/2019												10
	Autovetture Euro 6 diesel leggeri D_TEMP in vendita	D_TEMP in vendita												12
	Autovetture Euro 6 diesel leggeri D_TEMP - D	obbligo EO da 1/2021												
Trasporto	Autovetture GPL, metano, Bifuel, ibridi ed elettrici (cfr. nota A)													

Autoveicoli trasporto cose (N1, N2, N3)

Le regole proposte per l'accesso e la circolazione all'interno della ZTL per gli autoveicoli trasporto cose sono le seguenti:

- all'attivazione della ZTL, divieto di accesso e circolazione per autoveicoli a benzina Euro 0 ed autoveicoli a gasolio da Euro 0 a Euro 3 (leggeri) / Euro III (pesanti) senza FAP. In analogia a quanto disposto dai provvedimenti regionali. La regola è accompagnata dal divieto di accesso e circolazione per:
 - autoveicoli leggeri a gasolio Euro 3 con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) superiore a 25 mg/km (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli leggeri a gasolio Euro 4), in quanto dotati di un sistema di abbattimento non sufficientemente efficace per poter essere considerate di classe ambientale superiore per quanto riguarda la massa di particolato;
 - autoveicoli pesanti a gasolio Euro III con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) superiore a 20 mg/kWh (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli leggeri a gasolio Euro IV), in quanto dotati di un sistema di abbattimento non sufficientemente efficace per poter essere considerate di classe ambientale superiore per quanto riguarda la massa di particolato;
 - autoveicoli a gasolio Euro 3 / III con FAP di serie senza un espresso valore di emissione di particolato al campo V.5 della carta di circolazione, in quanto non è disponibile la

- documentazione oggettiva che permetta di considerare tale veicolo di classe ambientale superiore;
- autoveicoli a gasolio da Euro 0 a Euro 3 (leggeri) / Euro III (pesanti) con FAP after-market e con classe di adeguamento per le emissioni di massa particolato inferiore a Euro 4 o Euro IV, in quanto il dispositivo di abbattimento delle emissioni non risulta sufficientemente efficace per poter considerare il veicolo di classe ambientale superiore;
 - dal 1° ottobre 2020, divieto di accesso e circolazione per autoveicoli a gasolio Euro 4 (leggeri) ed Euro IV (pesanti) senza FAP. In quanto privi di dispositivi antiparticolato, sono veicoli ancora ad alta emissione di particolato atmosferico allo scarico ed è quanto atteso dalle future disposizioni regionali a valle della sottoscrizione dell'Accordo di Bacino Padano. Questa regola è accompagnata, inoltre, dal divieto di accesso e circolazione anche per i seguenti veicoli:
 - autoveicoli leggeri a gasolio Euro 3 ed Euro 4 con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) superiore a 4,5 mg/km (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli leggeri a gasolio Euro 5), in quanto dotati di un sistema di abbattimento non sufficientemente efficace per poter essere considerate di classe ambientale superiore per quanto riguarda la massa di particolato;
 - autoveicoli pesanti a gasolio Euro III ed Euro IV con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) superiore a 10 mg/kWh (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli leggeri a gasolio Euro VI), in quanto dotati di un sistema di abbattimento non sufficientemente efficace per poter essere considerate di classe ambientale superiore per quanto riguarda la massa di particolato;
 - autoveicoli a gasolio Euro 4 / IV con FAP di serie senza un espresso valore di emissione di particolato al campo V.5 della carta di circolazione, in quanto non è disponibile la documentazione oggettiva che permetta di considerare tale veicolo di classe ambientale superiore;
 - autoveicoli a gasolio da Euro 0 a Euro 4 / IV con FAP after-market installato dopo il 31.12.2018 e con classe di adeguamento per le emissioni di massa particolato pari almeno ad Euro 4 / IV, in quanto il dispositivo di abbattimento delle emissioni risulterà installato a bordo del veicolo successivamente all'introduzione del presente provvedimento di limitazione della circolazione, essendo dunque note le regole della ZTL che si propone l'abbattimento anche delle emissioni degli ossidi di azoto, non ridotte dalla presenza del FAP;

- autoveicoli a benzina Euro 1, in quanto veicoli caratterizzati da alte emissioni specifiche di ossidi di azoto;
- dal 1° ottobre 2024, divieto di accesso e circolazione per autoveicoli a gasolio Euro 5 (leggeri, già obbligatoriamente dotati di FAP di serie) nonché per autoveicoli a gasolio Euro V (pesanti) senza FAP in quanto caratterizzati da alte emissioni di ossidi di azoto. Questa regola anticipa di un anno il dispositivo regionale che ci si attende a valle della sottoscrizione dell'Accordo di Bacino Padano. Essa è accompagnata, inoltre, dal divieto di accesso e circolazione anche per i seguenti veicoli:
 - autoveicoli a benzina Euro 2, in quanto caratterizzati da simili emissioni di ossidi di azoto;
 - autoveicoli leggeri a gasolio Euro 3 ed Euro 4 con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) inferiore a 4,5 mg/km (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli leggeri a gasolio Euro 5), in quanto equiparabili ad un veicolo leggero diesel Euro 5 per quanto riguarda il particolato atmosferico e caratterizzati da emissioni di ossidi di azoto analoghe o superiori;
 - autoveicoli pesanti a gasolio Euro III ed Euro IV con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) inferiore a 10 mg/kWh (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli pesanti a gasolio Euro VI), in quanto equiparabili ad un veicolo pesante diesel di classe ambientale superiore per quanto riguarda il particolato atmosferico e caratterizzati da emissioni di ossidi di azoto superiori ad Euro V;
 - autoveicoli a gasolio da Euro 0 a Euro 4 / IV con FAP after-market installato entro il 31.12.2018 e con classe di adeguamento per le emissioni di massa particolato pari almeno ad Euro 4 / IV, in quanto il dispositivo di abbattimento delle emissioni è stato installato antecedentemente o in concomitanza con l'introduzione del presente provvedimento e, pertanto, costituiva in quel momento una scelta adeguata in relazione alle politiche ambientali locali vigenti in quel momento;
 - autoveicoli pesanti a gasolio Euro V con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) superiore a 10 mg/kWh (che costituisce il limite emissivo per gli autoveicoli leggeri a gasolio Euro VI), in quanto dotati di un sistema di abbattimento non sufficientemente efficace per poter essere considerate di classe ambientale superiore per quanto riguarda la massa di particolato;
 - autoveicoli pesanti Euro V con FAP di serie senza un espresso valore di emissione di particolato al campo V.5 della

- carta di circolazione, in quanto non è disponibile la documentazione oggettiva che permetta di considerare tale veicolo di classe ambientale superiore;
- autoveicoli pesanti a gasolio Euro V con FAP after-market e con classe di adeguamento per le emissioni di massa particolato inferiore ad Euro VI, in quanto dotati di un sistema di abbattimento non sufficientemente efficace per poter essere considerati di classe ambientale superiore per quanto riguarda la massa di particolato;
 - dal 1° ottobre 2025, divieto di accesso e circolazione per autoveicoli leggeri a gasolio Euro 6A - 6B - 6C (se acquistati dopo il 31 dicembre 2018) nonché autoveicoli a benzina Euro 3 che sono caratterizzati da alte emissioni di ossidi di azoto. Gli autoveicoli a gasolio Euro 6A - 6B - 6C ancora non sono soggetti a prescrizioni quantitative del nuovo ciclo europeo di guida per l'omologazione (il cosiddetto *Real Driving Emissions*), introdotto proprio per evitare le problematiche emerse nell'ambito del cosiddetto *dieselgate*;
 - dal 1° ottobre 2028, divieto di accesso e circolazione per autoveicoli leggeri a gasolio Euro 6A - 6B - 6C (se acquistati prima del 31 dicembre 2018, ovvero prima o in concomitanza dell'introduzione del presente provvedimento e quindi in assenza delle necessarie informazioni sulle sue regole) nonché autoveicoli a benzina Euro 4 caratterizzati da analoghe emissioni di ossidi di azoto. Si propone che il termine del divieto sia postposto in quanto ritenuto eccessivamente penalizzante per chi ha acquistato un veicolo a gasolio Euro 6A - 6B - 6C prima o contestualmente alla assunzione del provvedimento;
 - dal 1° ottobre 2030, divieto di accesso e circolazione per autoveicoli leggeri a gasolio Euro 6D-TEMP ed Euro 6D, autoveicoli pesanti a gasolio Euro VI, autoveicoli pesanti a gasolio V con FAP di serie aventi un valore di emissione di particolato (riportato al campo V.5 della carta di circolazione) inferiore a 10 mg/kWh, autoveicoli pesanti a gasolio Euro V con FAP after-market e con classe di adeguamento per le emissioni di massa particolato uguale ad Euro VI.

Una specifica deroga fino al 1° ottobre 2030 (fatte salve le disposizioni regionali in materia) è prevista per gli autoveicoli diesel per trasporto specifico o per uso speciale di qualsiasi classe Euro, purché dotati di FAP o in grado di documentare l'impossibilità tecnica di installare un dispositivo antiparticolato, in relazione alle loro caratteristiche tecniche ed alle attività a cui sono destinati, a motivo delle quali l'ammortamento richiede un rilevante impegno economico.

Inoltre, sempre per lo stesso motivo sopra riportato, i veicoli speciali e ad uso specifico di classe Euro 6 / VI nonché gli autoveicoli pesanti

e gli autobus M2, M3 di classe Euro VI saranno derogati dalle limitazioni fino almeno al 17° anno dalla data di prima immatricolazione.

Figura 4.3. Schema delle regole di accesso alla ZTL per veicoli trasporto cose

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità veicoli anni
Trasporto cose	Autoveicoli Euro 0 benzina	ante 10/1995														23
	Autoveicoli Euro 1 benzina	01/1993 - 09/1998														23
	Autoveicoli Euro 2 benzina	01/1997 - 12/2001														23
	Autoveicoli Euro 3 benzina	01/2001 - 12/2006														19
	Autoveicoli Euro 4 benzina	01/2006 - 12/2011														17
	Autoveicoli Euro 5 benzina	01/2011 - 08/2016														
	Autoveicoli Euro 6 benzina	01/2013 - in vendita														
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità veicoli anni
Trasporto cose	Autoveicoli Euro 0 diesel senza FAP	ante 10/1995														23
	Autoveicoli Euro 1 leggeri e euro 1 pesanti diesel senza FAP	01/1993 - 09/1998														23
	Autoveicoli Euro 2 leggeri e euro 2 pesanti diesel senza FAP	01/1997 - 12/2001														17
	Autoveicoli Euro 3 leggeri e euro 3 pesanti diesel senza FAP	01/2001 - 12/2006														12
	Autoveicoli Euro 3 leggeri diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,025 g/km oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	01/2001 - 12/2006														12
	Autoveicoli Euro III pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,02 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione															
	Autoveicoli Euro 0, 1, 2, 3 leggeri diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro 4															
	Autoveicoli Euro 0, 1, 2, 3 pesanti diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro IV															
	Autoveicoli Euro 4 leggeri diesel senza FAP	01/2006 - 12/2011														5
	Autoveicoli Euro 3, 4 leggeri diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,0045 g/km	01/2006 - 12/2011														5
	Autoveicoli Euro 4 leggeri diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione	01/2006 - 12/2011														5
	Autoveicoli Euro 0, 1, 2, 3, 4 leggeri diesel con FAP after-market installato dopo 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4															
	Autoveicoli Euro IV pesanti diesel senza FAP	10/2006 - 09/2009														11
	Autoveicoli Euro III, IV pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh	10/2006 - 09/2009														11
	Autoveicoli Euro IV pesanti diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione	10/2006 - 09/2009														11
	Autoveicoli Euro 0, I, II, III, IV pesanti diesel con FAP after-market installato dopo 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV															
	Autoveicoli Euro 3, 4 leggeri diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,0045 g/km	01/2006 - 12/2011														13
	Autoveicoli Euro 0, 1, 2, 3, 4 leggeri diesel con FAP after-market installato entro 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4															
	Autoveicoli Euro III, IV pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh	10/2006 - 09/2009														15
	Autoveicoli Euro 0, I, II, III, IV pesanti diesel con FAP after-market installato entro 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV															
	Autoveicoli Euro 5 leggeri diesel	01/2011 - 08/2016														8
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel senza FAP	10/2008 - 12/2014														10
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	10/2008 - 12/2014														10
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel con FAP after-market e con classe massa particolato inferiore a Euro VI	10/2008 - 12/2014														10
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh	10/2008 - 12/2014														16
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel con FAP after-market e con classe massa particolato pari a Euro VI															16
	Autoveicoli Euro 6 diesel leggeri A-B-C acquistati dopo 31.12.2018	01/2013 - 08/2020														5
	Autoveicoli Euro 6 diesel leggeri A-B-C acquistati prima del 31.12.2018	01/2013 - 08/2020														10
	Autoveicoli Euro 6 diesel leggeri D_TEMP - D	D_TEMP in vendita														9
	Autoveicoli Euro VI pesanti diesel (cfr. nota B)	obbligo EO da 1/2021														5
	Autoveicoli per trasporti specifici e per uso speciale Euro 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6 ed Euro 0, I, II, III, IV, V, VI diesel con FAP o che certifichino l'installabilità del FAP (cfr. nota B)	01/2013 - in vendita														12
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Trasporto	Autoveicoli GPL, metano, Bifuel, ibridi ed elettrici (cfr. nota A)															

Autobus (trasporto persone M2, M3)

Le regole proposte per l'accesso e la circolazione all'interno della ZTL per gli autobus (trasporto persone) sono del tutto simili a quelle relative ai veicoli pesanti trasporto cose, visto che la normativa a cui soggiacciono le due categorie in tema di emissioni atmosferiche è sostanzialmente la stessa.

Figura 4.4. Schema delle regole di accesso alla ZTL per gli autobus

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione - 1° ottobre												Anzianità veicoli anni
			1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Autobus	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro 0	ante 10/1993													25
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro I	10/1993 - 09/1996													28
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro II	10/1996 - 09/2001													23
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro III	10/2001 - 09/2006													19
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro IV	10/2006 - 09/2009													19
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro V	10/2009 - 12/2014													
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro VI	01/2013 - in vendita													
	Autobus M3 TPL diesel di classe Euro 0 senza FAP	ante 10/1993													25
	Autobus M3 TPL diesel di classe Euro I senza FAP	10/1993 - 09/1996													22
	Autobus M3 TPL diesel di classe Euro II senza FAP	10/1996 - 09/2001													17
	Autobus M2, M3 non TPL diesel di classe Euro 0 senza FAP	ante 10/1993													25
	Autobus M2, M3 non TPL diesel di classe Euro I senza FAP	10/1993 - 09/1996													22
	Autobus M2, M3 non TPL diesel di classe Euro II senza FAP	10/1996 - 09/2001													17
	Autobus M2, M3 diesel di classe Euro III senza FAP	10/2001 - 09/2006													12
	Autobus M2, M3 Euro III diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,02 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	10/2001 - 09/2006													12
	Autobus M2, M3 Euro 0, I, II, III diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro IV														
	Autobus M2, M3 diesel di classe Euro IV senza FAP	10/2006 - 09/2009													10
	Autobus M2, M3 Euro III, IV diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh	10/2006 - 09/2009													10
	Autobus M2, M3 Euro IV diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione														
	Autobus M2, M3 Euro 0, I, II, III, IV diesel con FAP after-market installato dopo 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV														
	Autobus M2, M3 Euro III, IV diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh	10/2006 - 09/2009													15
	Autobus M2, M3 Euro 0, I, II, III, IV diesel con FAP after-market installato entro 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV														
	Autobus M2, M3 diesel di classe Euro V senza FAP	10/2009 - 12/2014													10
	Autobus M2, M3 Euro V diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	10/2009 - 12/2014													10
	Autobus M2, M3 Euro V diesel con FAP after-market e con classe massa particolato inferiore a Euro VI	10/2009 - 12/2014													10
	Autobus M2, M3 diesel Euro V con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh	10/2009 - 12/2014													16
	Autobus M2, M3 Euro V diesel con FAP after-market e con classe massa pari a Euro VI														16
	Autobus M2, M3 diesel di classe Euro VI (cfr. nota B)	01/2013 - in vendita													12
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Autobus	Autobus M2, M3 Altre alimentazioni (cfr. nota A)														

Motoveicoli e ciclomotori

Le regole proposte per l'accesso e la circolazione all'interno della ZTL per i motoveicoli e i ciclomotori sono le seguenti:

- all'attivazione della ZTL, divieto di accesso e circolazione per motoveicoli / ciclomotori a miscela (motore a due tempi) Euro 0 ed Euro 1. In analogia a quanto disposto dai provvedimenti regionali;
- dal 1° ottobre 2019, divieto di accesso e circolazione per motoveicoli / ciclomotori a gasolio Euro 0 ed Euro 1, in quanto anch'essi caratterizzati da alte emissioni di particolato atmosferico allo scarico;
- dal 1° ottobre 2024, divieto di accesso e circolazione per motoveicoli / ciclomotori a miscela (motore a due tempi) Euro 2, motoveicoli / ciclomotori a gasolio Euro 2, nonché per motoveicoli / ciclomotori a benzina (motore a quattro tempi) da Euro 0 a Euro 1. I primi sono veicoli caratterizzati ancora da alte emissioni di particolato atmosferico allo scarico, i secondi sono caratterizzati da emissioni di ossidi di azoto comparabili a quelle degli autoveicoli leggeri a benzina, tenendo anche conto del ritardo temporale di diversi anni che sconta la normativa europea sui motoveicoli e ciclomotori rispetto a quella relativa agli autoveicoli: basti pensare che, al momento della redazione della presente relazione, i motoveicoli di prima immatricolazione sono di classe Euro 4 quando gli autoveicoli di prima immatricolazione sono già Euro 6;
- dal 1° ottobre 2025, divieto di accesso e circolazione per i motoveicoli / ciclomotori a miscela (motore a due tempi) e a

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	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità veicoli anni
Motoveicoli Ciclomotori	Motoveicoli a due tempi di classe Euro 0	ante 7/1999														19
	Ciclomotori a due tempi di classe Euro 0	ante 7/1999														19
	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														16
	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														8
	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	Anzianità 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														8
	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														
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità 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 4 tempi di classe Euro 2	07/2004-06/2007														19
	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														12
	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	Anzianità 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%	62.880	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 26 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	0,8%	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	3,8%	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%	18,1%

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	35.830	1,9%	15.530	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 si 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).

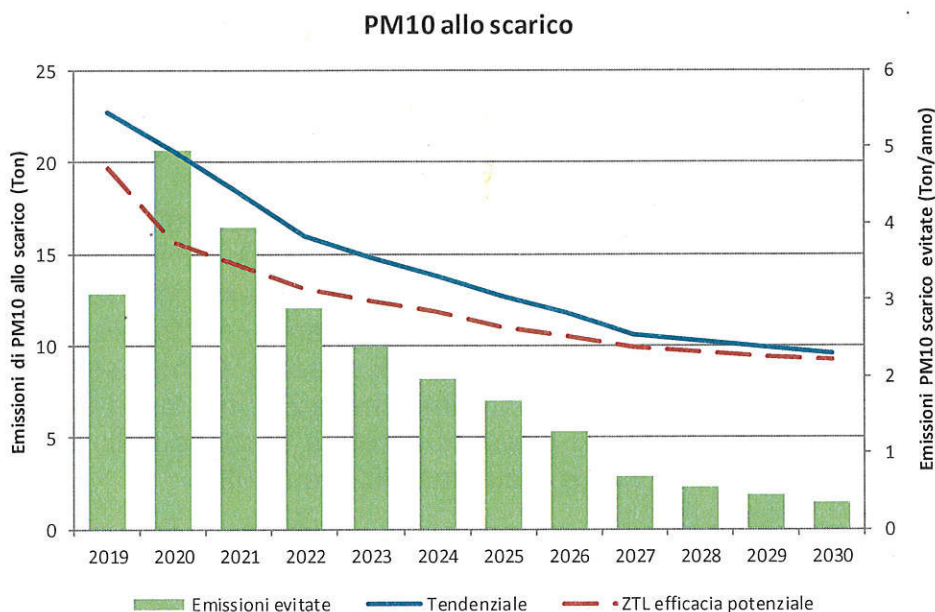
I risultati ottenuti, e di seguito illustrati, sono riferiti all'intera rete urbana della città di Milano ('Area C' inclusa), quindi con esclusione del sistema tangenziale ed autostradale.

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

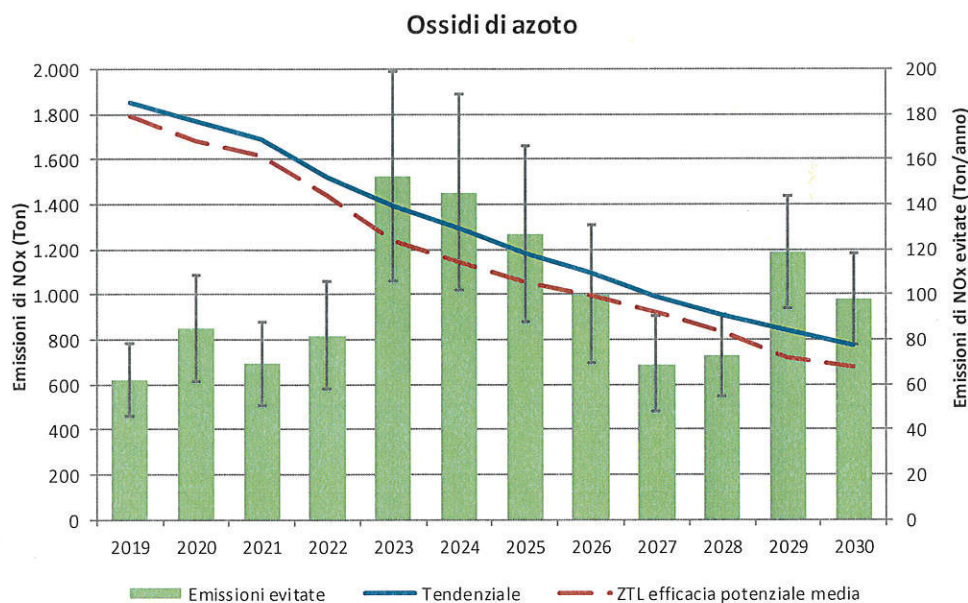
sono effettuati con veicoli ammessi dalle regole di circolazione all'interno della ZTL e gli spostamenti con veicoli trasporto persone sono per una parte trasferiti sul Trasporto Pubblico e per l'altra parte effettuati con veicoli privati ammessi dalle regole di circolazione nella ZTL. Con le barre verdi 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 ($\text{PM}_{2.5}$).

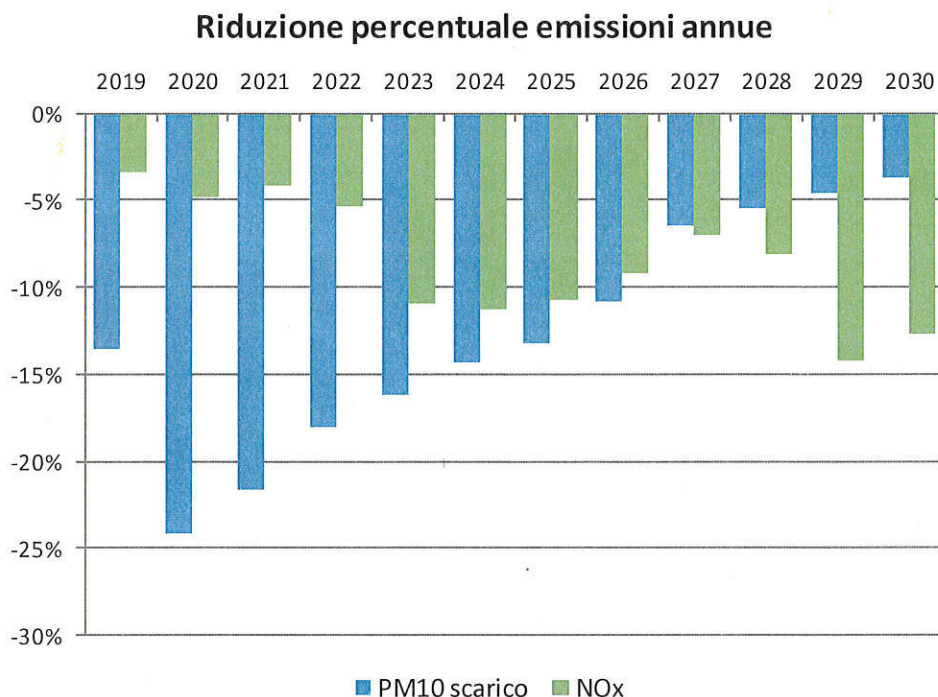
Figura 5.2. Emissioni di ossidi di azoto da traffico sulla rete urbana di Milano: andamento tendenziale (nero) e indotto dall'attuazione della ZTL (rosso), emissioni annue evitate (barre verdi)



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 PGU 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 PGU (che ha contribuito in misura minoritaria).

Pertanto, gli obiettivi del PGU 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 PGU.

Pertanto il provvedimento qui proposto, oltre ad essere coerente con la strategia dell'Aggiornamento del PGU, 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 sono verificati nell'ambito del procedimento di monitoraggio previsto dalla procedura di VAS relativa all'Aggiornamento del PGU, 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 della 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 esternalità 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. - Abbiategrasso: 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.

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 accrediti da implementare nella piattaforma di controllo del sistema", prevedendo quindi, correttamente, di riconoscere numerose deroghe al provvedimento in oggetto;	

RELAZIONE TECNICA

MUNICIPIO	PROGR.	SINTESI PARERE RESO	ESAME PARERE
Municipio 4	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 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 controbilanciato 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 Biossido 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

RELAZIONE TECNICA

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. - 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 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 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

6.2.6 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.

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.

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 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;	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. 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 7	9		

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 comprendere 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

RELAZIONE TECNICA

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-particolato 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.

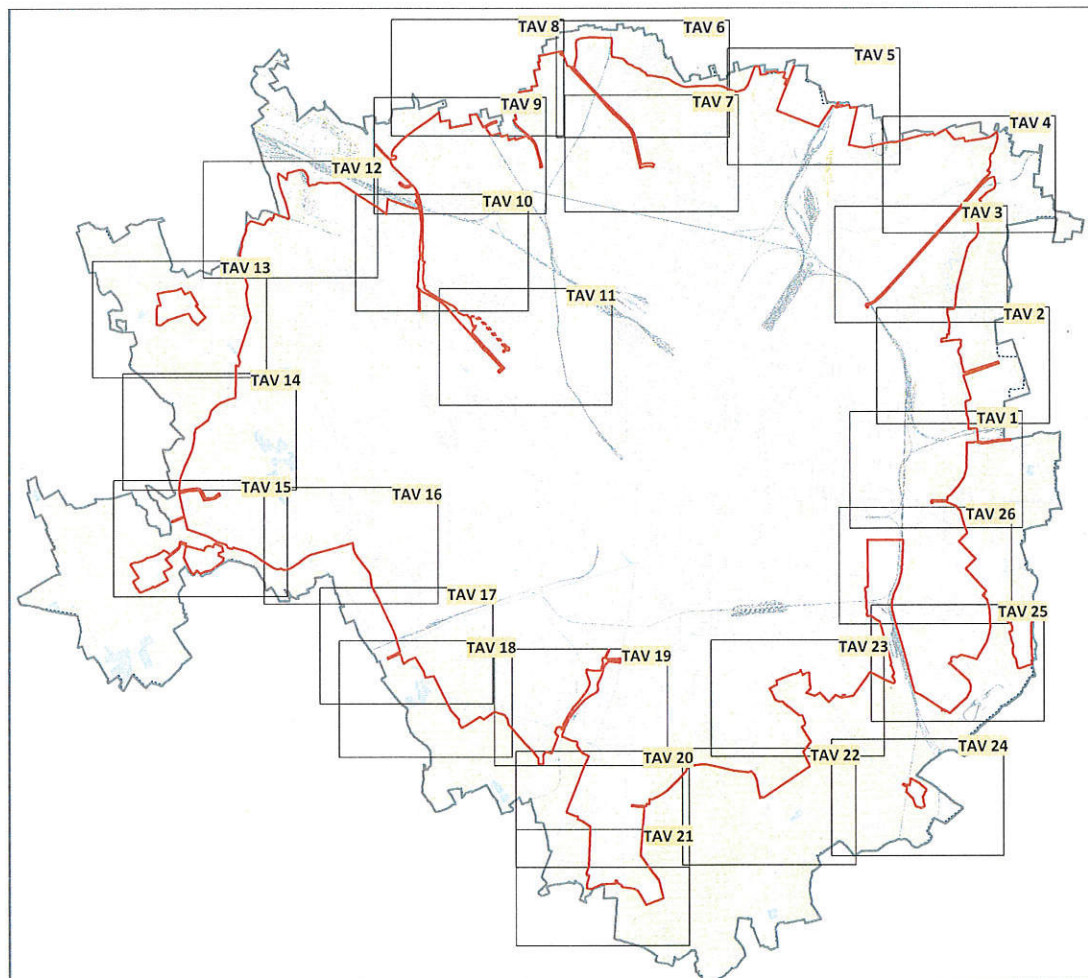
RELAZIONE TECNICA

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 accordi 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 riprogettato, 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

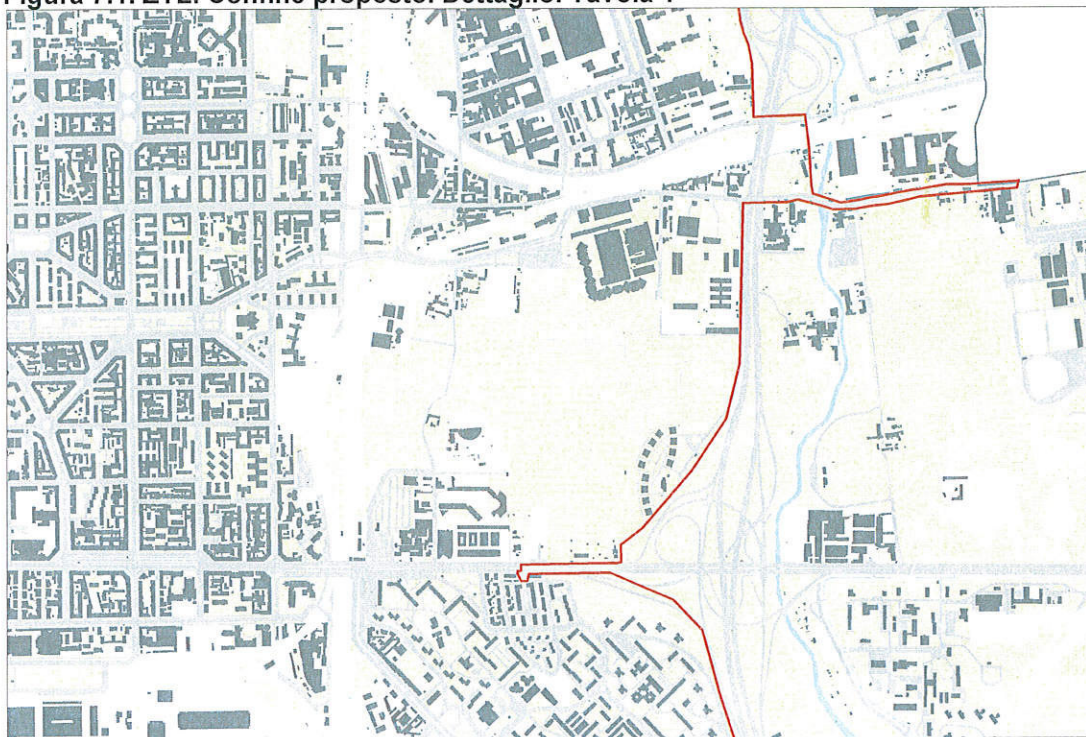


Figura 7.2. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 2

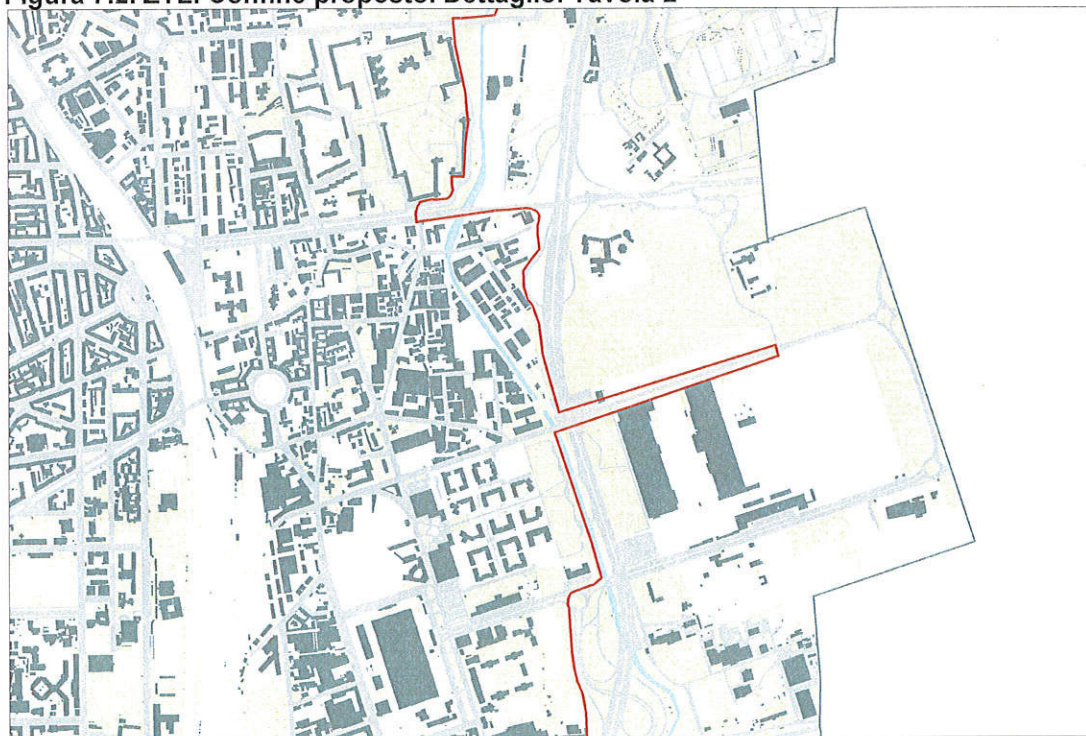


Figura 7.3. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 3

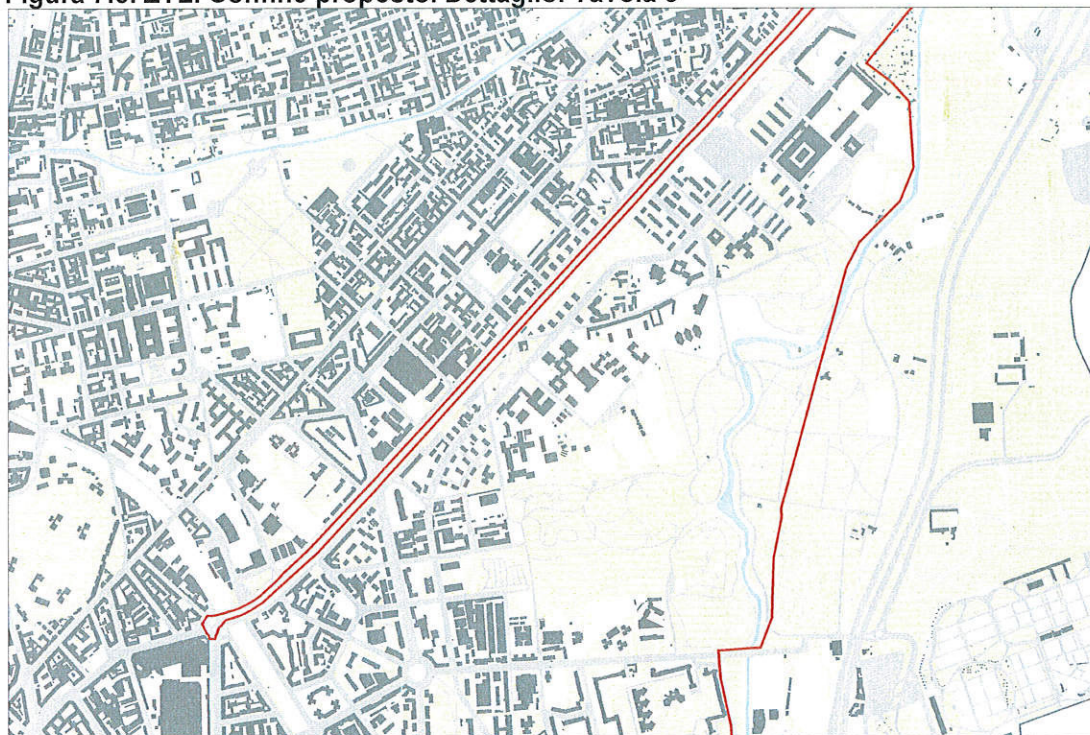


Figura 7.4. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 4

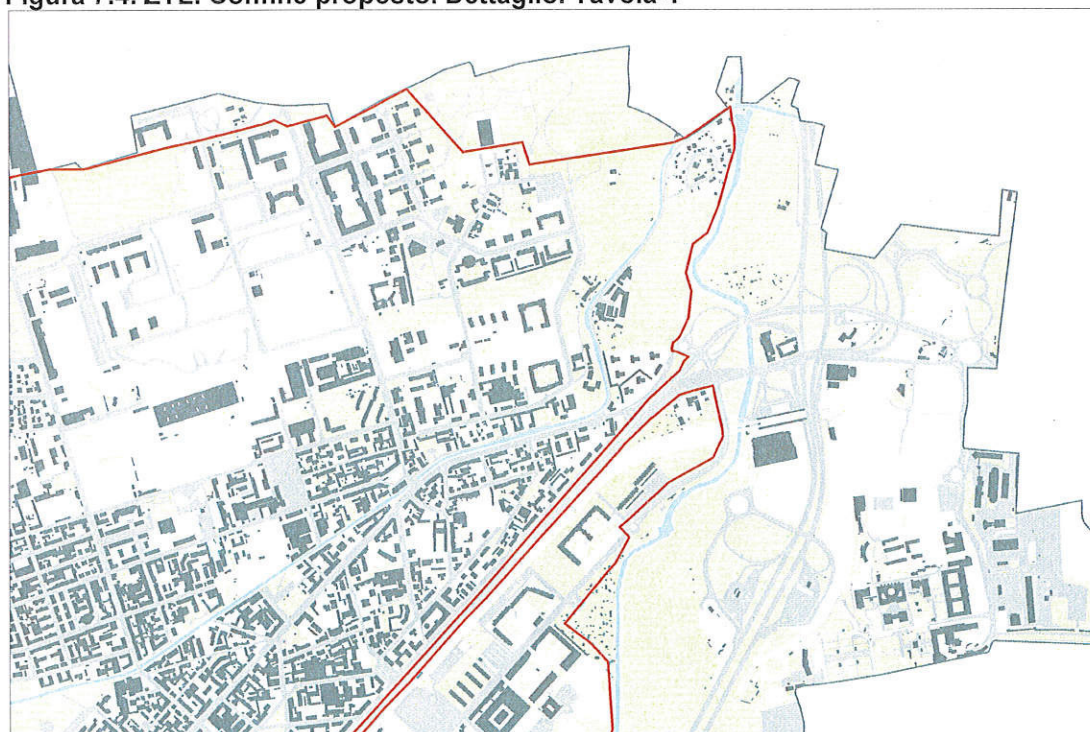


Figura 7.5. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 5

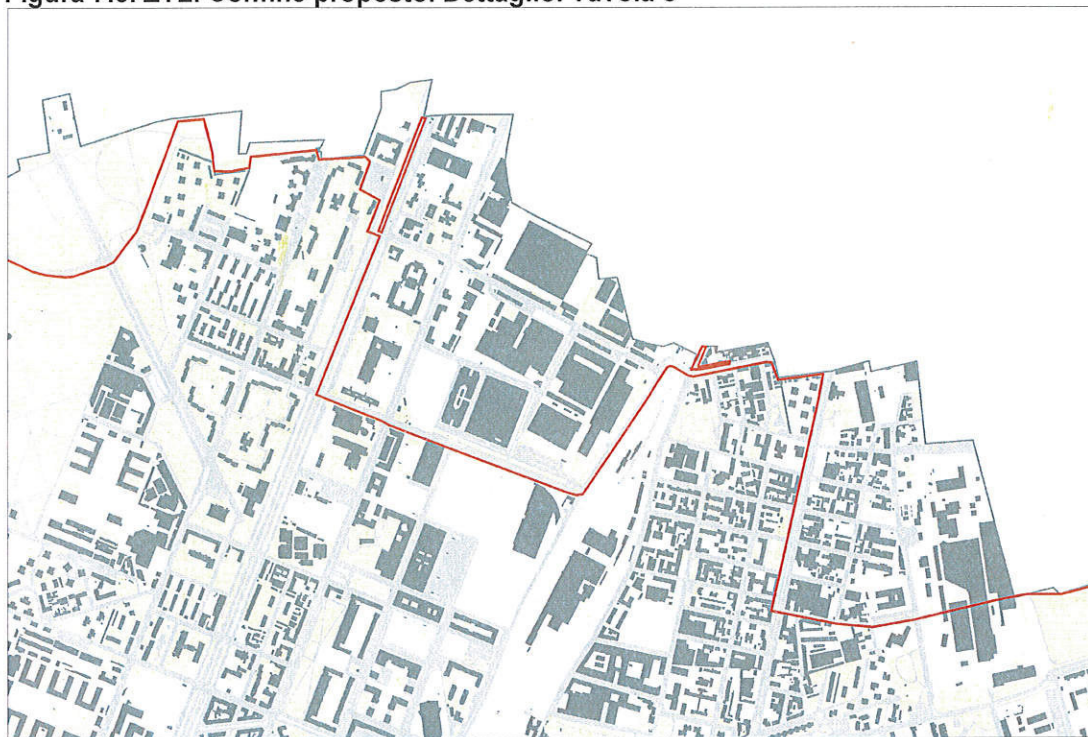


Figura 7.6. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 6

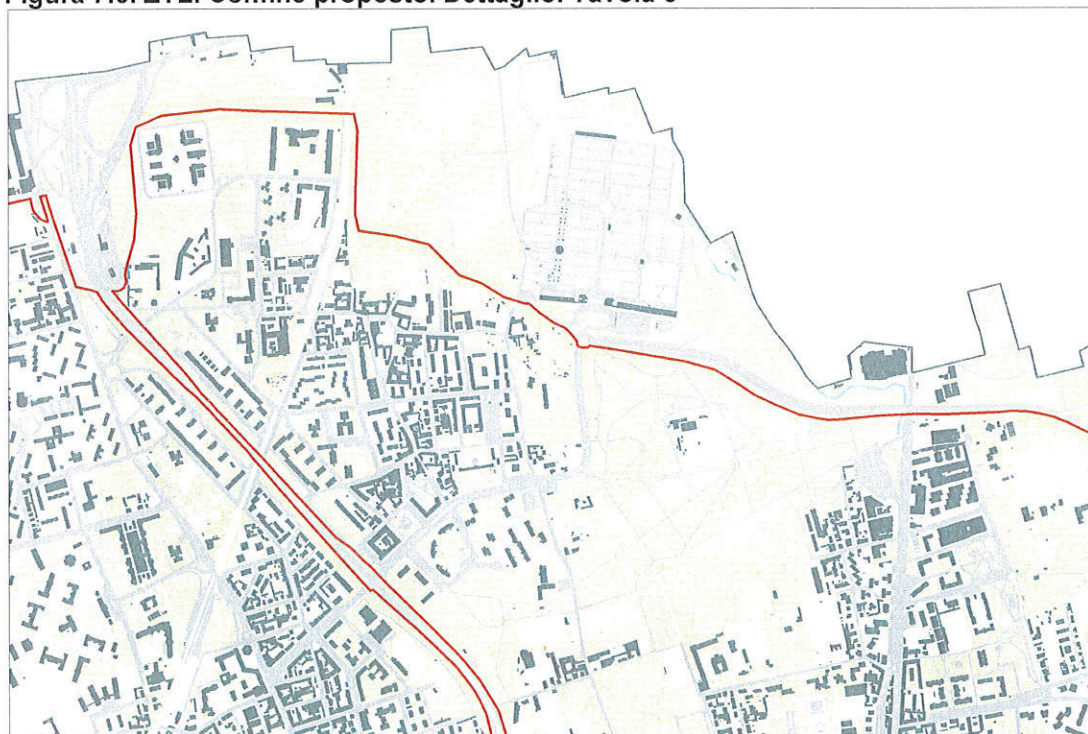


Figura 7.7. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 7

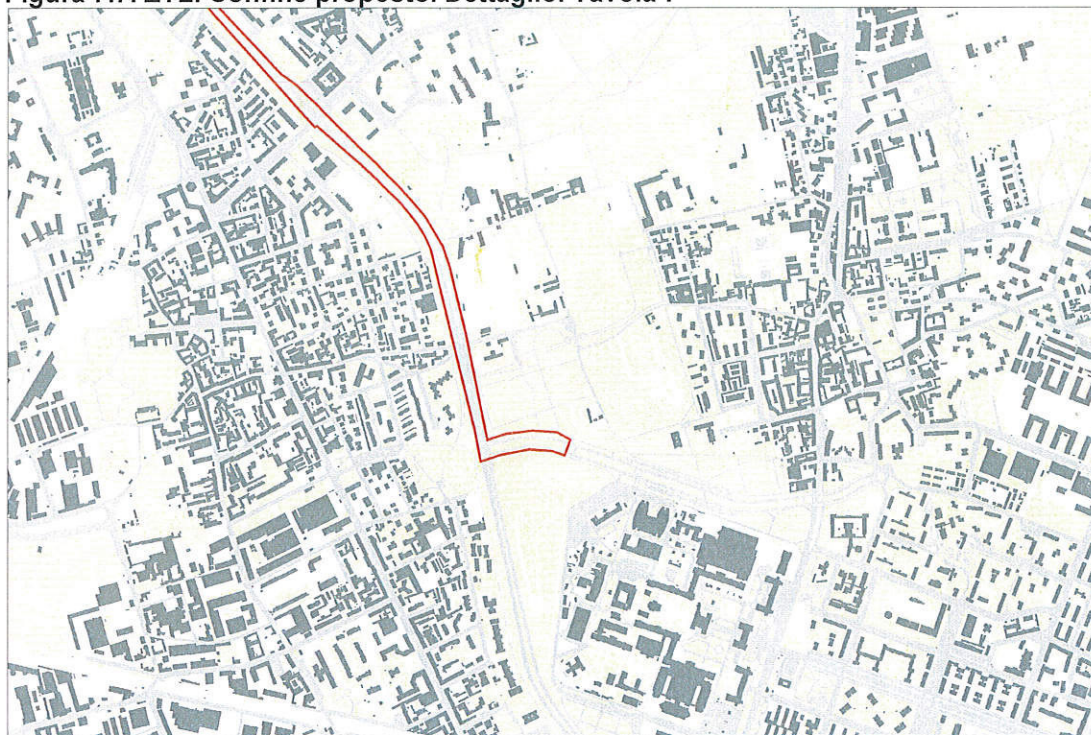


Figura 7.8. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 8

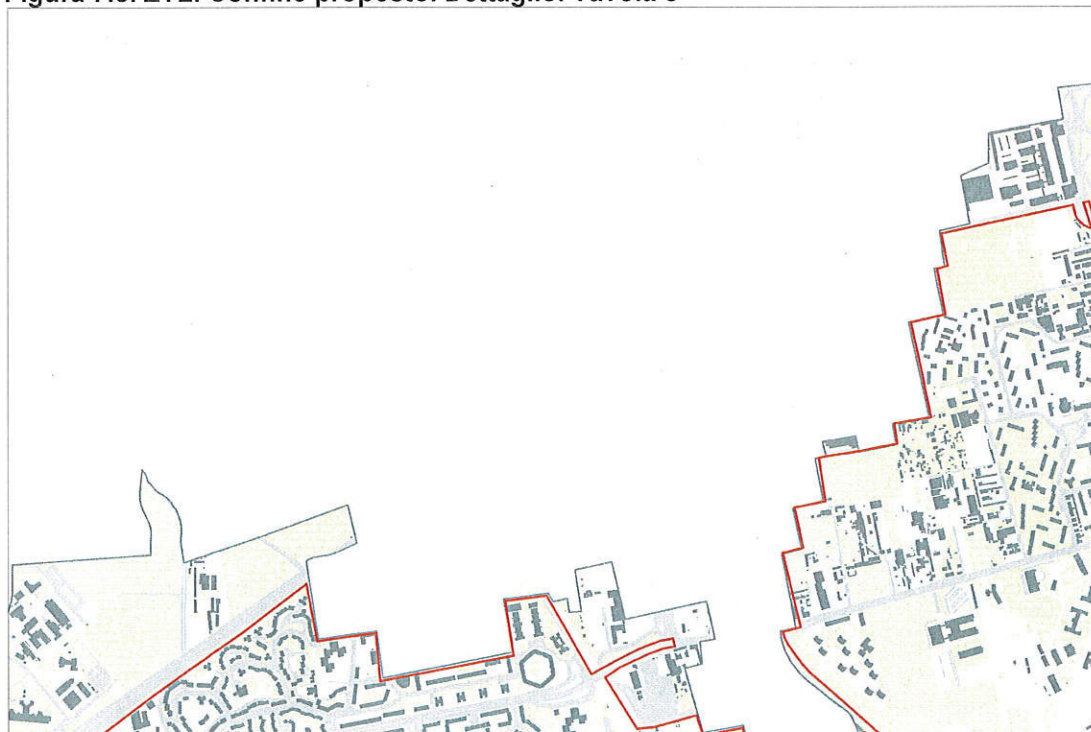


Figura 7.9. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 9

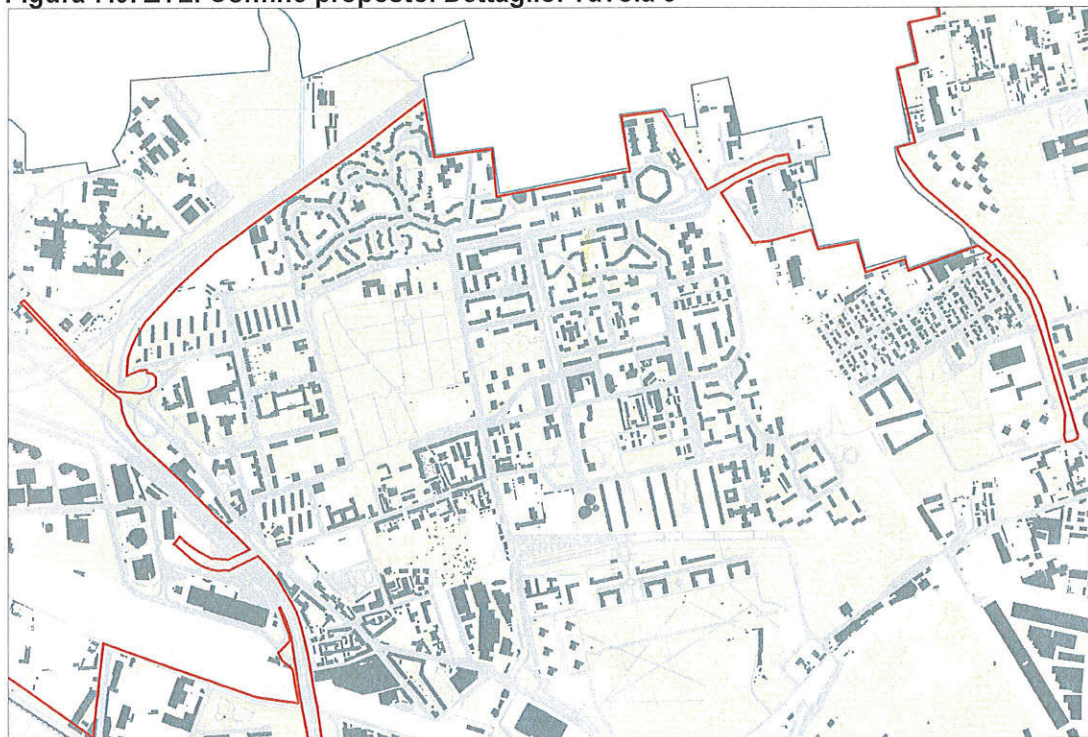


Figura 7.10. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 10

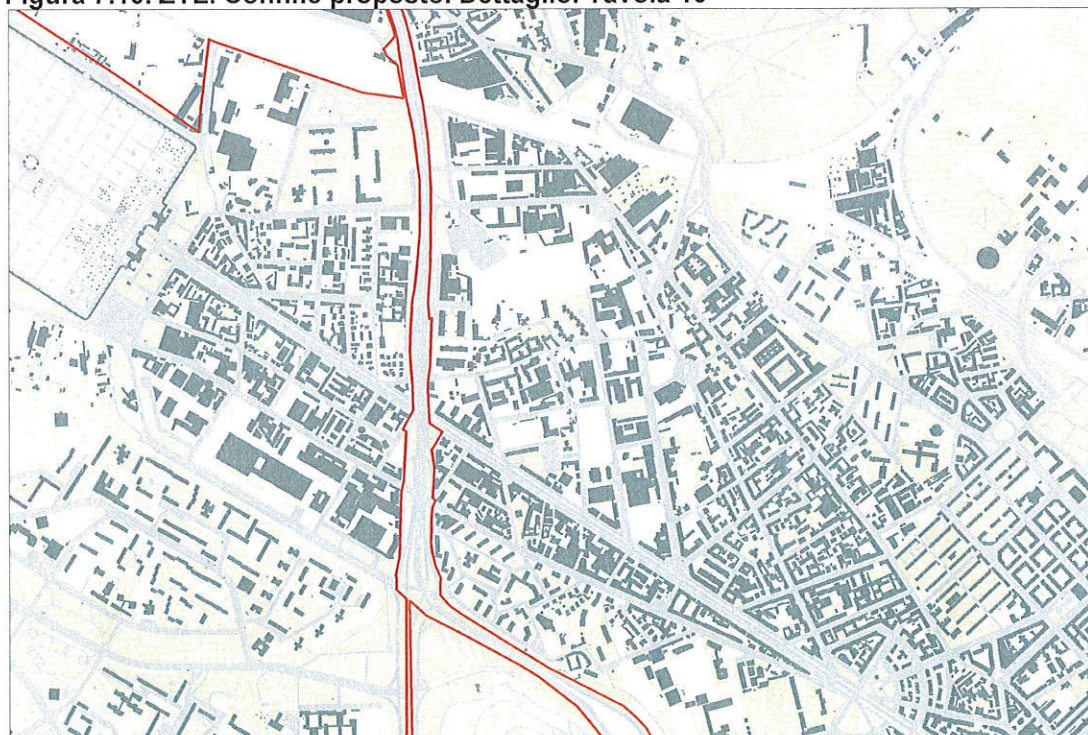


Figura 7.11. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 11

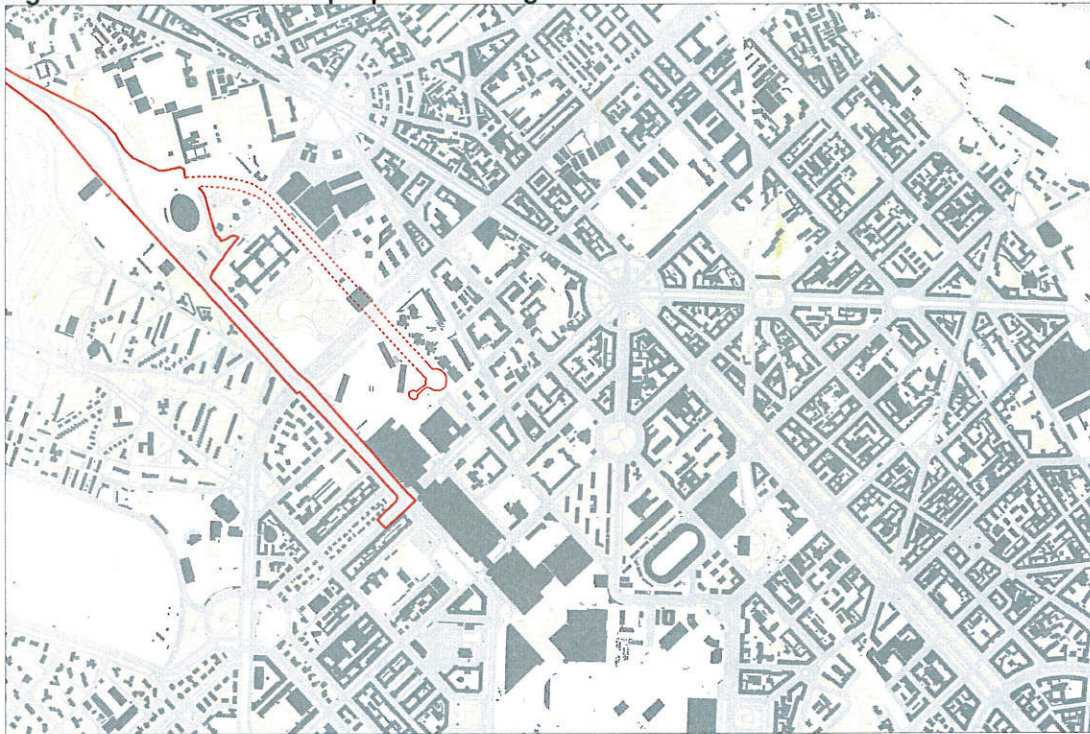


Figura 7.12. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 12



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

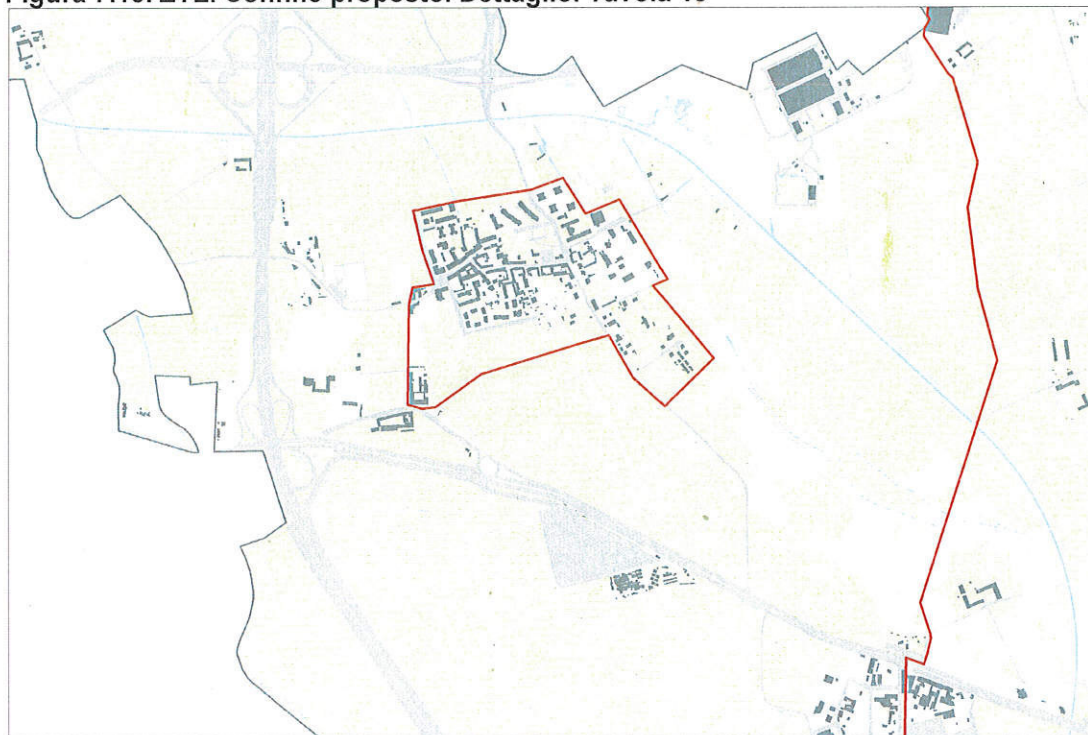


Figura 7.14. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 14

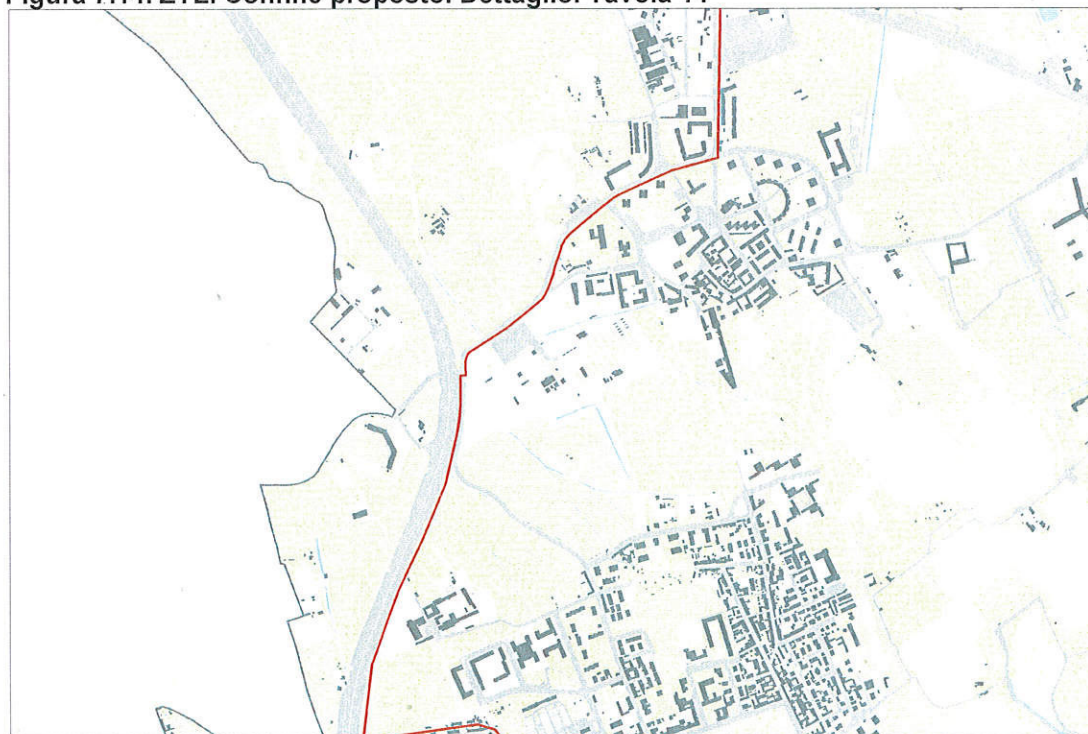


Figura 7.15. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 15

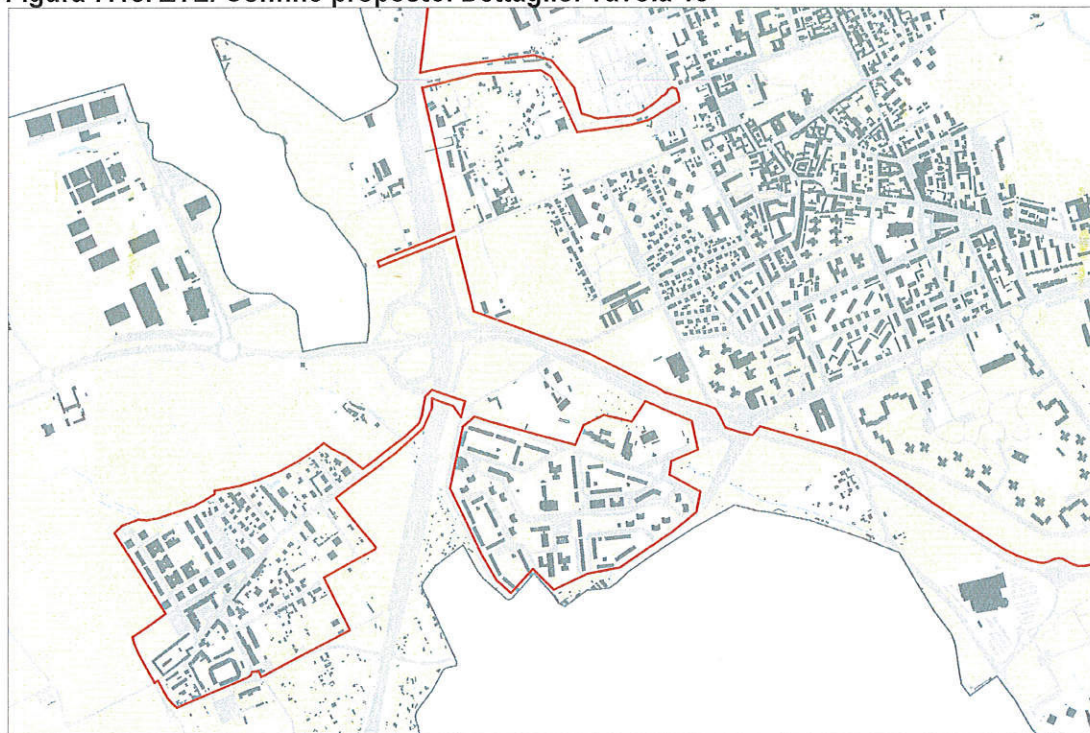


Figura 7.16. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 16

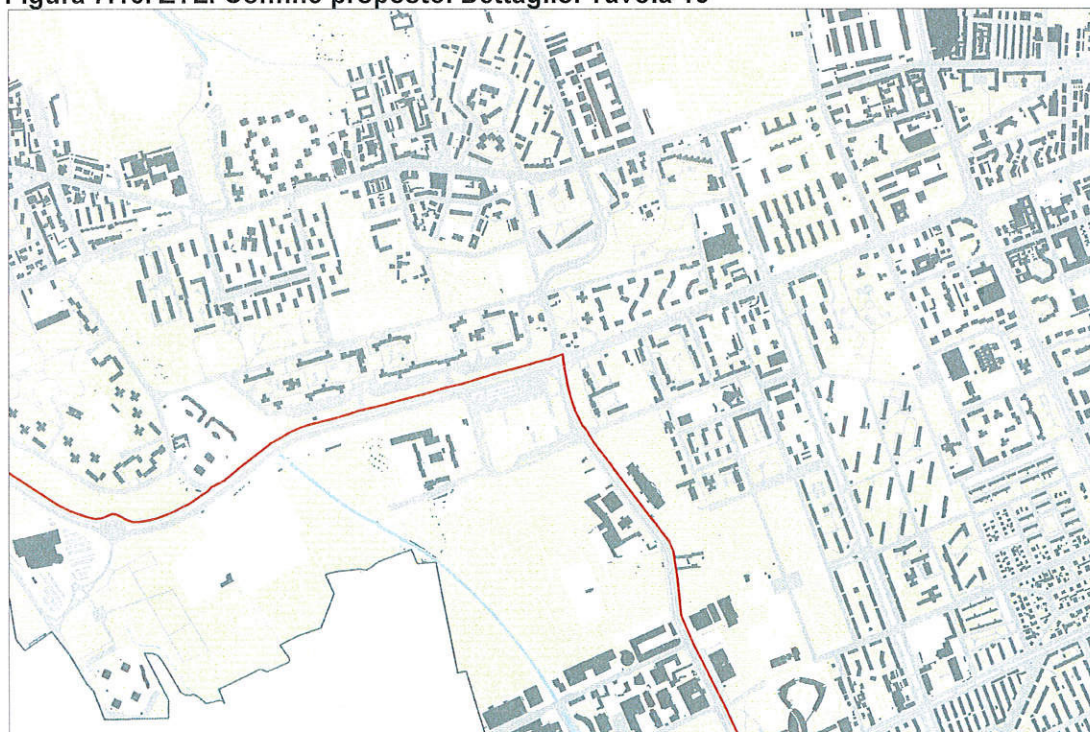


Figura 7.17. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 17



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

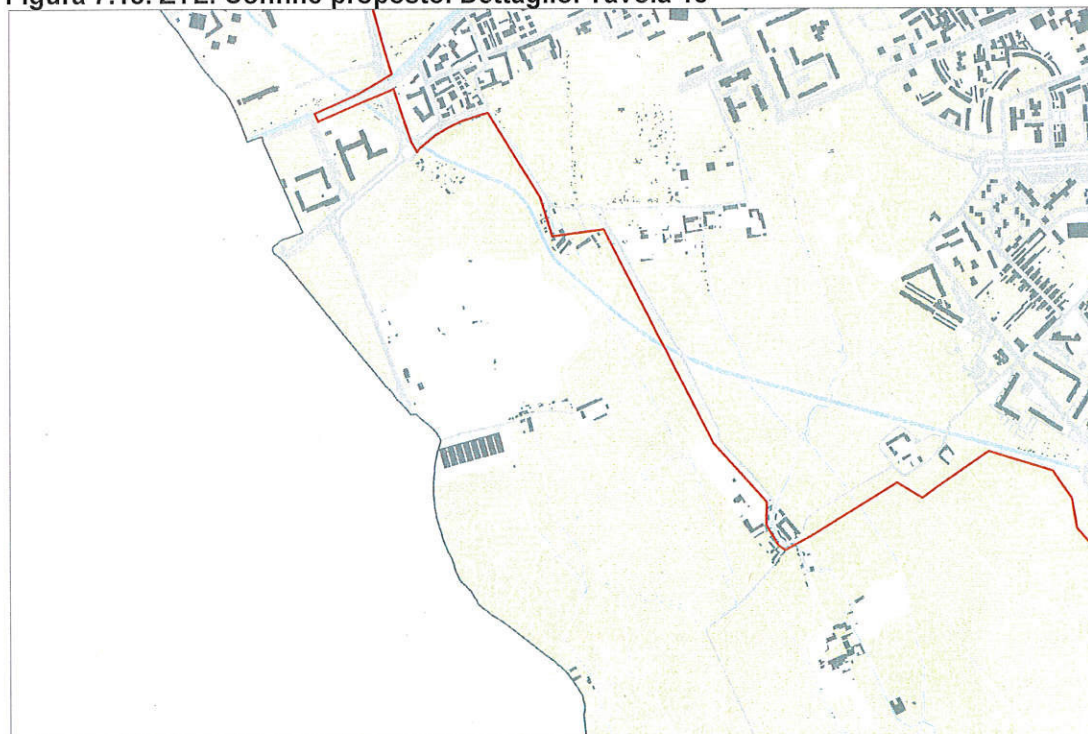


Figura 7.19. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 19

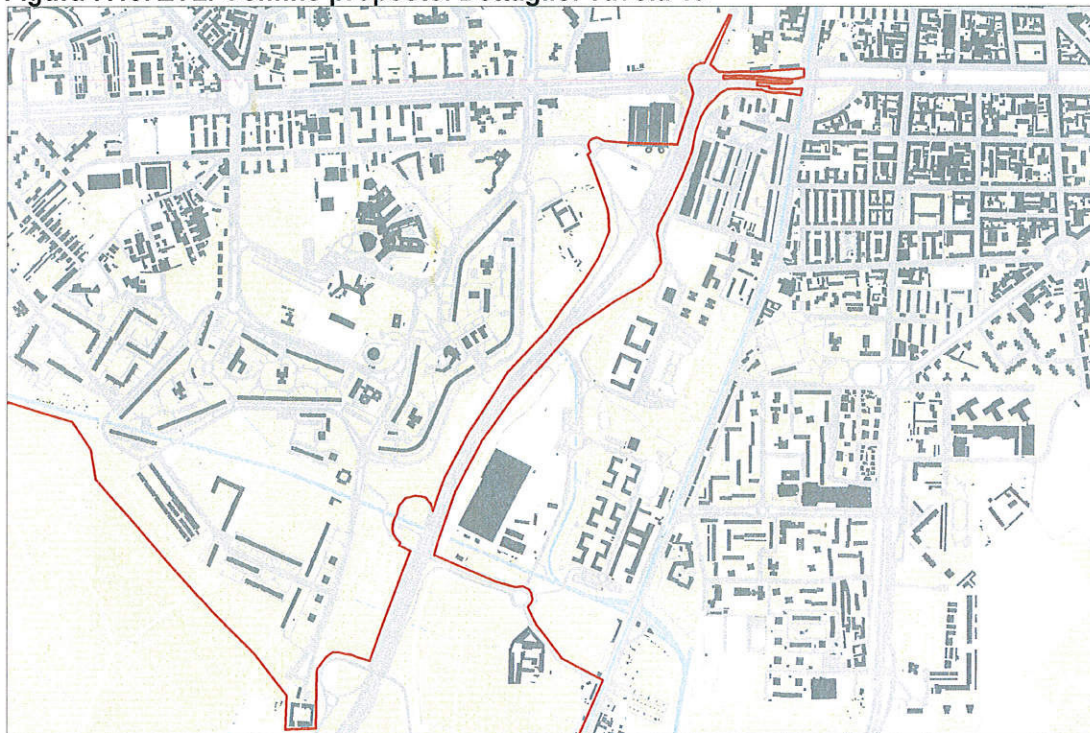


Figura 7.20. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 20

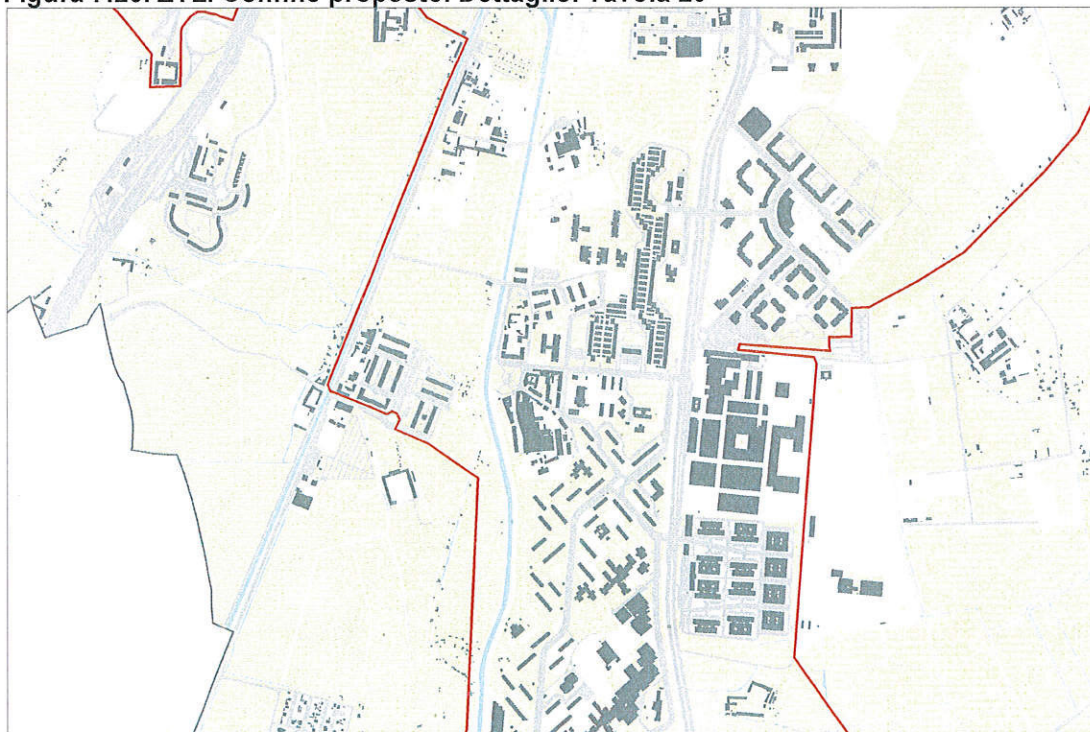


Figura 7.21. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 21

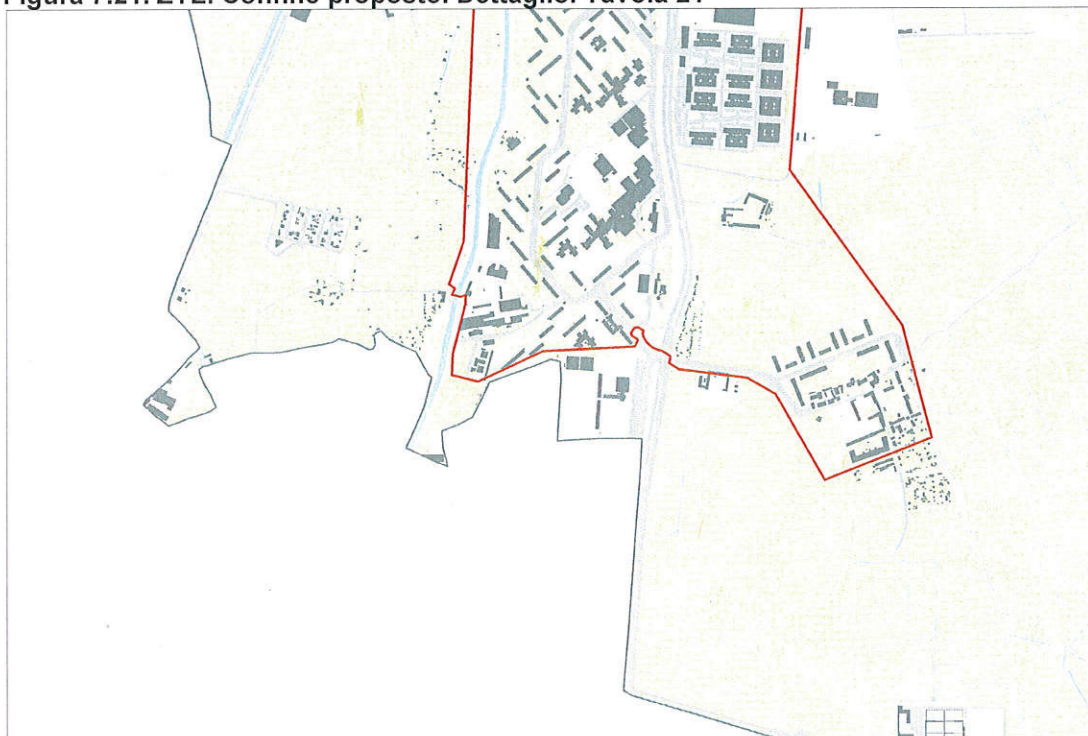


Figura 7.22. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 22

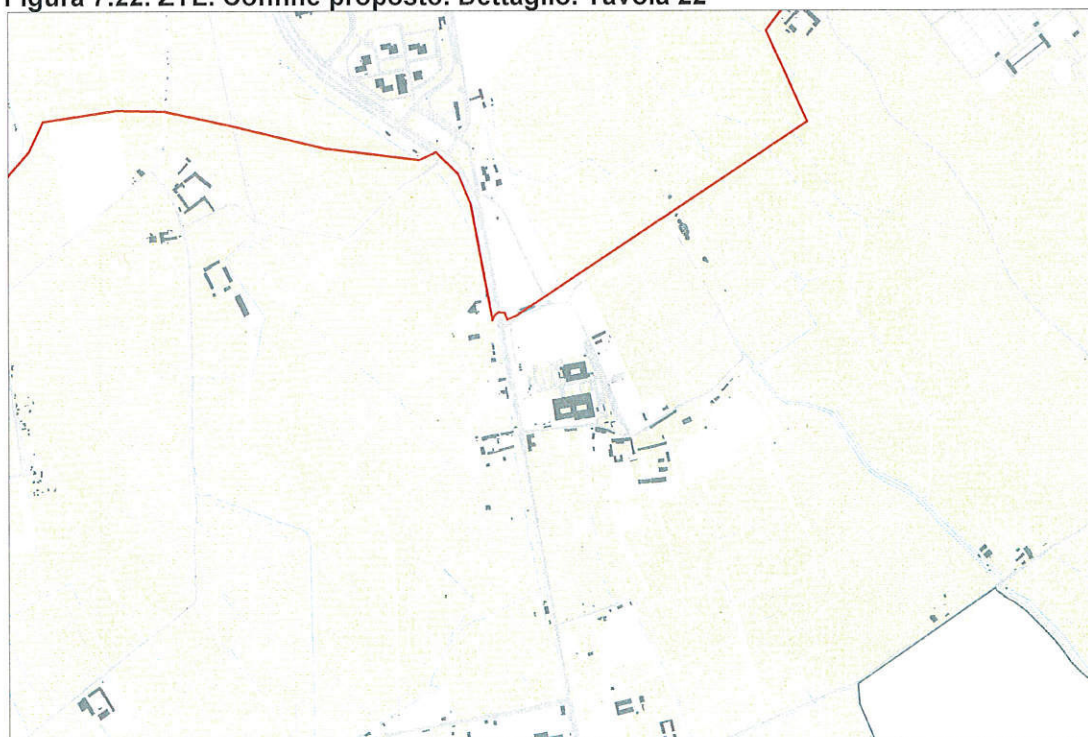


Figura 7.23. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 23



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

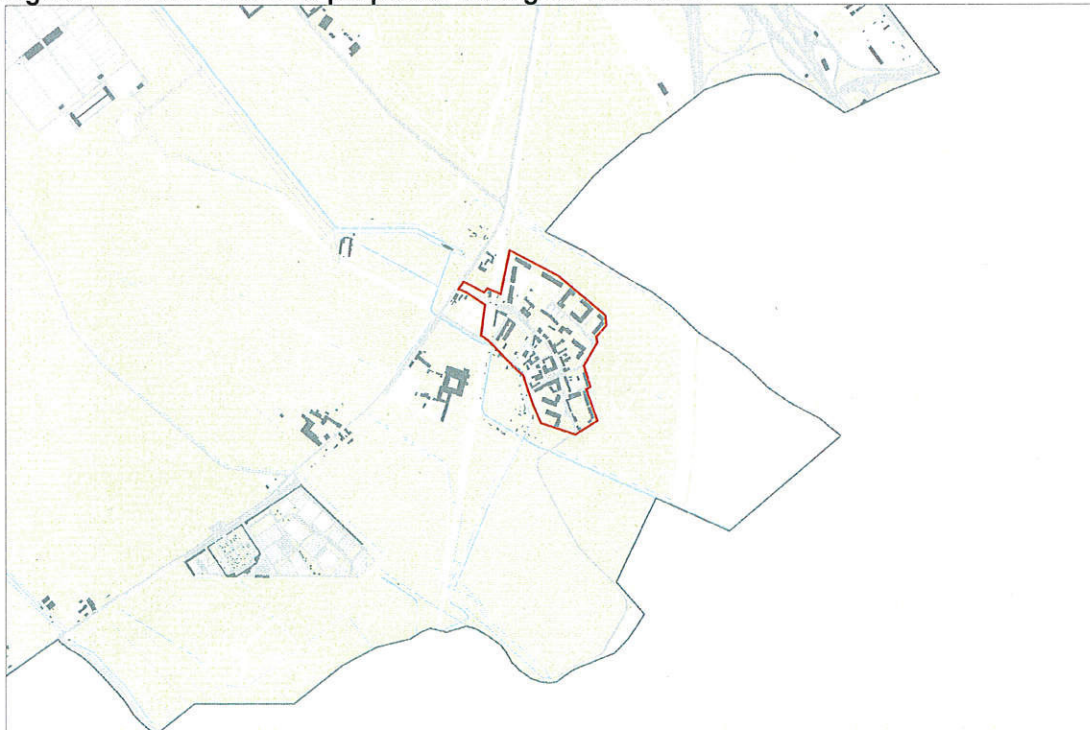


Figura 7.25. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 25

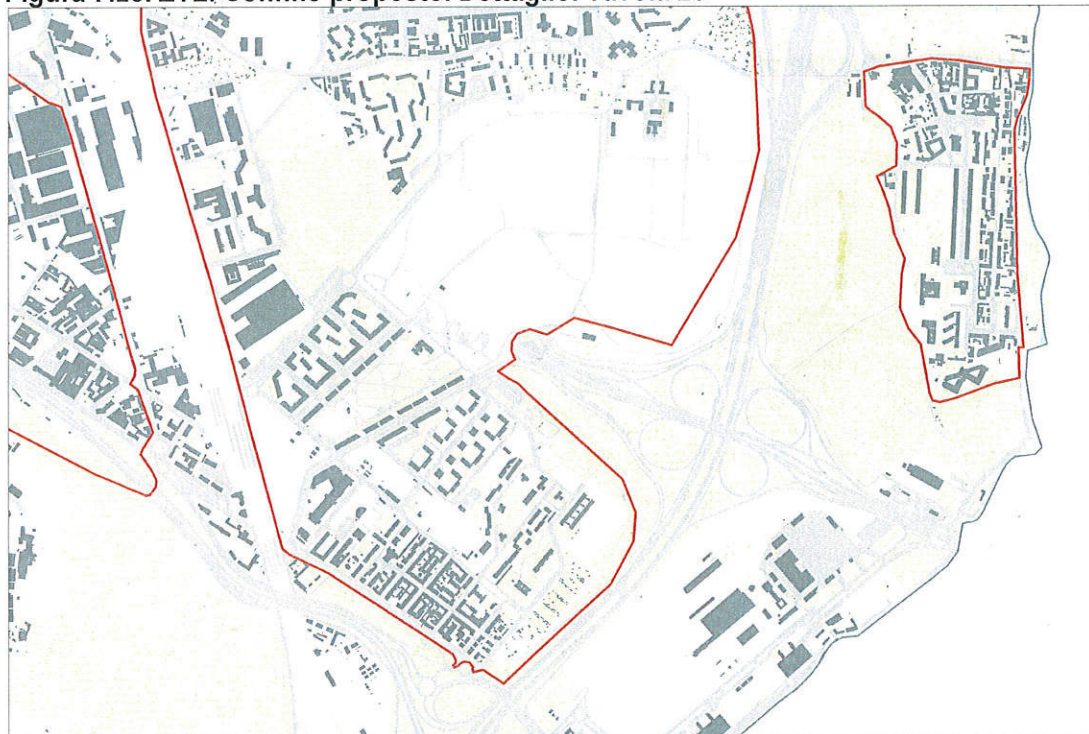


Figura 7.25. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 25



7.2 DETTAGLIO CONFINI ZTL AMBITI ESTERNI

Figura 7.22. ZTL Figino. Confine proposto

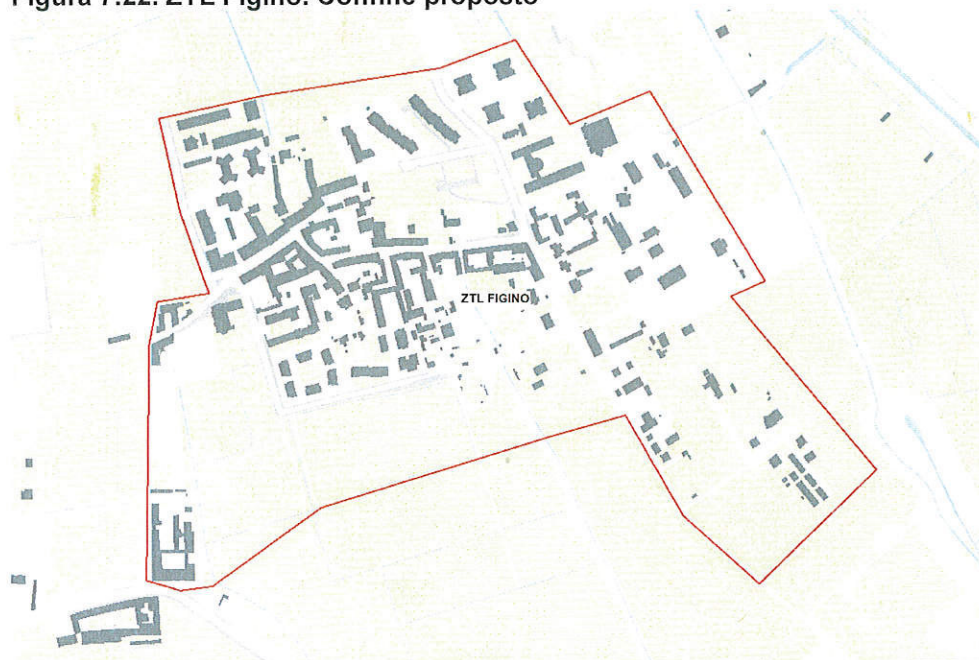


Figura 7.23 ZTL Muggiano. ZTL Quartiere degli Olmi. Confine proposto



Figura 7.24. ZTL Chiaravalle. Confine proposto

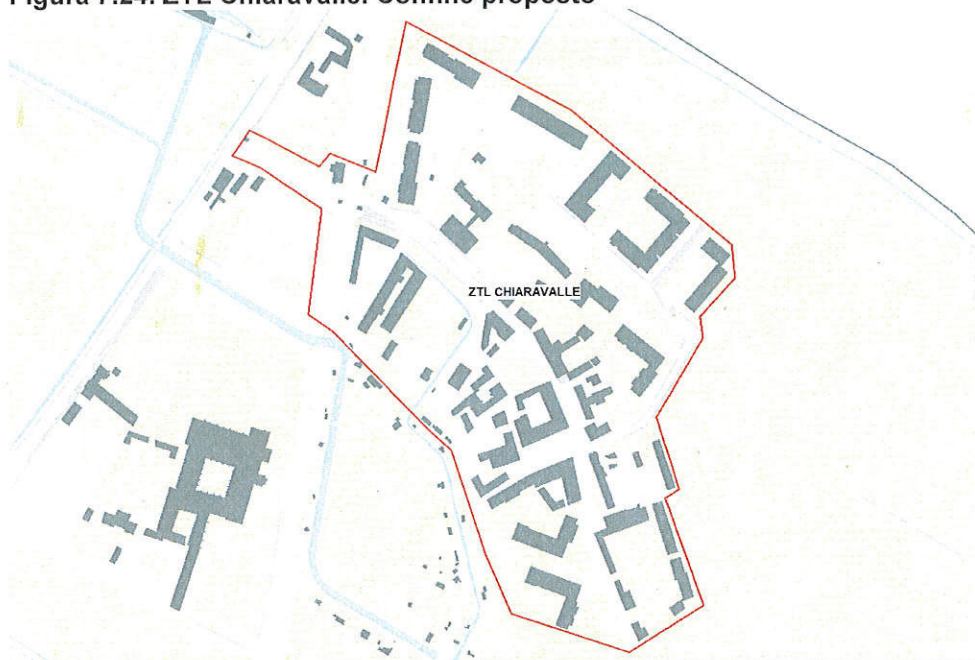


Figura 7.25. ZTL Ponte Lambro. Confine proposto



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: 1 - 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 prima 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



**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).

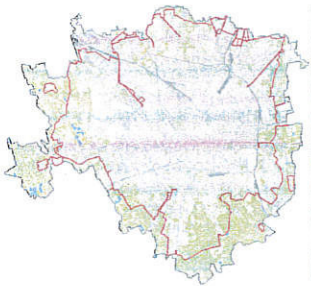
21/12/2016

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.



ZONA A TRAFFICO LIMITATO
— confine ZTL

10.10.2016

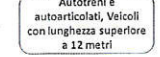
LOW EMISSION ZONE – ATTUAZIONE PER FASI PROGRESSIVE AUTOTRENI E AUTOARTICOLATI, SUPERIORI A 12 M, TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Fase 1 - dal 15 Ottobre 2017



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)



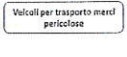
Autotreni e autoarticolati, Veicoli con lunghezza superiore a 12 metri



Fase 3 - 2019

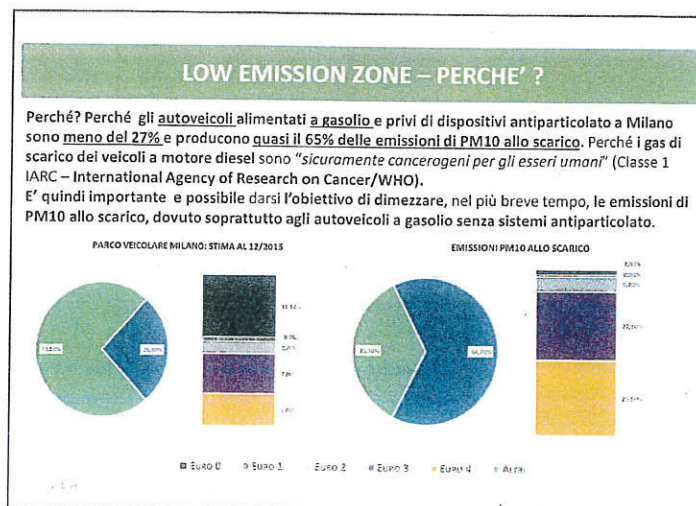
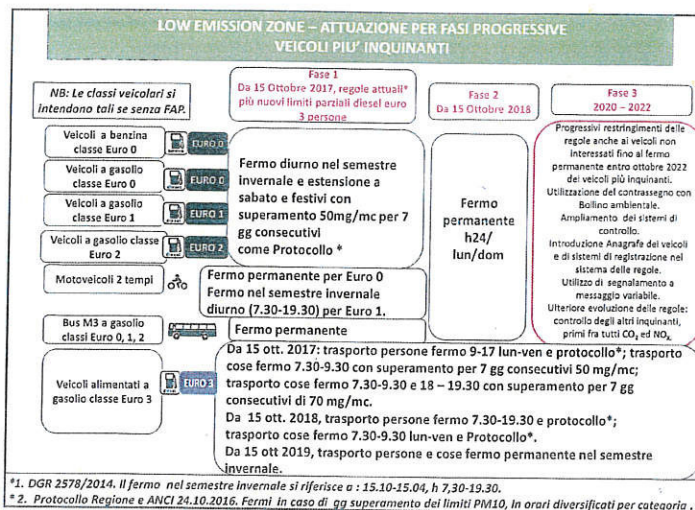


Controllo e indirizzamento per Merci pericolose con controllo tramite la CCT e con indirizzamento su percorsi predefiniti, non invasivi per i quartieri e attenti ai potenziali rischi.



Veicoli per trasporto merci pericolose

21/12/2016



21/12/2016

2023/03/28 10:00:00 - 10:00:00 - 10:00:00 - 10:00:00 - 10:00:00 - 10:00:00 - 10:00:00 - 10:00:00 - 10:00:00 - 10:00:00

LOW EMISSION ZONE – QUANTI VEICOLI INTERESSA

CLASSE EURO	ETÀ	TIPO VEICOLO	CONSISTENZA 12/2015 CITTÀ METROPOLITANA	% (senza moto)	STIMA CONSISTENZA 12/2015 MILANO	% (senza 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%	1.380	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%	6.650	0,9%	2,7%
Euro 3	da 10 a 16 anni	Autovetture gasolio	116.550	6,0%	39.870	5,3%	18,0%
		Veicoli industriali gasolio	38.830	2,0%	14.150	1,9%	9,1%
Euro 4	da 5 a 11 anni	Autovetture gasolio	94.810	4,9%	34.240	4,5%	23,2%
		Veicoli industriali gasolio	21.910	1,1%	8.930	1,2%	5,9%
TOTALE			483.710	24,8%	202.720	26,8%	64,7%

16035C003_01.docx

REV. 01

14/09/2016

7

160350005_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).



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



21/12/2016

I PASSI PRINCIPALI

- dicembre 2016: presentazione progetto LEZ in Conferenza Municipi e invio richiesta di parere ai sensi del Regolamento del 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)

9. ALLEGATO C. DELIBERE MUNICIPI

9.1 MUNICIPIO 1



COMUNE DI MILANO
S ZONA 1
30076/2017
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
12/01/2017 11:02:11
LIBERE CONSIGLIERE
MUNICIPIO 1 1/2017



Oggetto: **PARERE SU DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE E
RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO ZTL**

SETTORE MUNICIPIO 1
DELIBERAZIONE N. 1 DEL 19/01/2017

Seduta pubblica del 19/01/2017 prima convocazione

CONSIGLIERI IN CARICA

ARRIGONI FABIO	PRESIDENTE DI MUNICIPIO	LAMPERTI VITTORIO PIERMARIA	CONSIGLIERE
ABDU ISMAHIL MATTIA IBRAHIM	CONSIGLIERE	LANZA GIANLUCA MARIA	CONSIGLIERE
BENASSATI FEDERICO	CONSIGLIERE	MANZITTI ANDREA GIUSEPPE	CONSIGLIERE
BERNI FERRETTI GIAMPAOLO GIORGIO	CONSIGLIERE	MANZONI LUDOVICO	CONSIGLIERE
BONACORSI STEFANIA	CONSIGLIERE	MARZOTTO CAOTORTA DOMENICO	CONSIGLIERE
BRUGORA ANDREA	CONSIGLIERE	MAZZALI MIRKO	CONSIGLIERE
CANEPA MARIAMADDALENA MADELA	CONSIGLIERE	PACINI LORENZO	CONSIGLIERE
CARTA ELENA	CONSIGLIERE	POLI ALBERTO	CONSIGLIERE
CASTELBARCO ALBANI MARIA FRANCESCA	CONSIGLIERE	POZZI MARIA STEFANIA	CONSIGLIERE
CHAILLET GIUSTI DEL GIARDINO GAIA	CONSIGLIERE	POZZI MATTIA	CONSIGLIERE
DI GENNARO SIMONE MARIA	CONSIGLIERE	RIVA FEDERICA	CONSIGLIERE
FASULO FILIPPO	CONSIGLIERE	SITIA LEOPOLDO LORENZO	CONSIGLIERE
FOSCHI LUCA	CONSIGLIERE	TESTORI ANTONIO	CONSIGLIERE
GIAMPA' GIOVANNA	CONSIGLIERE	VENTURA GIUSEPPE	CONSIGLIERE
GRANDI ELENA EVA MARIA	CONSIGLIERE	ZAZZA MARCO	CONSIGLIERE
JARACH FILIPPO	CONSIGLIERE		

Fatto eseguire l'appello nominale dal Segretario verbalizzante, il Presidente del Consiglio Avv. Mirko Mazzali accerta che risultano assenti all'appello i Consiglieri Brugora, Castelbarco Albani, Chaillet, Giampa', Ventura. Entrano successivamente all'appello i Consiglieri: Canepa, Lanza, Poli.

Partecipa all'adunanza: Il Presidente del Municipio Avv. Fabio Arrigoni, il funzionario verbalizzante dott. Stefano Filippini.

Il Presidente accertato il numero legale degli intervenuti dichiara aperta la seduta alle ore 20.01.

omissis

Il Presidente pone in votazione la proposta di deliberazione in oggetto.

Al riscontro dei voti (scrutatori i consiglieri Bonacorsi, Carta, Pozzi Maria Stefania), la votazione con scrutinio palese dà il seguente esito:

- presenti n. 26 Consiglieri
- favorevoli n. 16
- contrari n. 8 (Benassati, Berni, Di Gennaro, Fasulo, Jarach, Lanza, Testori, Zazza)
- astenuti n. 2 (Bonacorsi, Pozzi Mattia)

Il Presidente del Consiglio di Municipio ne fa la proclamazione.

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.



Proposta n. 1

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

**OGGETTO: PARERE SU DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE E
RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO ZTL**

**IL DIRETTORE AREA
MUNICIPIO 1
DOTT. LUIGI MACCHIA**

**IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DEL MUNICIPIO 1
AVV. MIRKO MAZZALI**

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.



IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 1

Vista

la richiesta di parere di competenza ai sensi dell'art.18 – Viabilità Locale – del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano su quanto in oggetto della presente deliberazione, pervenuta dall'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità che, in sintesi, propone l'istituzione della "Low Emission Zone (LEZ)" e cioè di una Zona a Traffico Limitato (ZTL) con divieto di accesso, circolazione e sosta (in determinati giorni/orari) per alcune categorie di veicoli, regolamentazioni specifiche per altre categorie e la ridefinizione del perimetro dell'attuale zona a traffico limitato istituita con dgc 2927/2011 riperimetrata con dgc 1055/2015 e con dgc 58/2016;

Tenuto conto

Che la nuova disciplina coinvolge i veicoli con merci pericolose, ingombranti e i più inquinanti; individua divieti e regolamentazioni progressive nel tempo sulla base di motivazioni ambientali, di contenimento della congestione, di sicurezza e di controllo.

Che in particolare, prevede:

- l'estensione a tutto il perimetro della città della ZTL già oggi in vigore per un territorio più piccolo;
- l'ampliamento del divieto di transito e sosta per autotreni e autoarticolati tutti i giorni dalle 7.30 alle 21.00, per i veicoli di lunghezza superiore a 12 metri tutti i giorni nello stesso arco temporale con l'istituzione di un meccanismo di accrediti per gestire particolari esigenze operative e con l'eventuale selezione di eventuali varchi di accesso per particolari destinazioni;
- il controllo delle vie di accesso mediante segnaletica di preavviso e con telecamere (sul modello di Area C);
- che l'attuazione della disciplina avverrà per fasi successive come segue:
 - dal 15 ottobre 2017 - introduzione delle norme Regionali relative alle limitazioni della circolazione in caso di superamento delle soglie di inquinamento oltre a nuovi parziali limiti per veicoli alimentati sia a benzina che a gasolio/diesel (motoveicoli/ciclomotori euro 0 e 1; autoveicoli trasporto persone euro 3);
 - tra ottobre 2018 e ottobre 2019 – ampliamento progressivo dei limiti (orari/giorni) per i veicoli più inquinanti già oggetto di precedenti regole (2017) e per autoveicoli per trasporto persone/cose euro 3;
 - tra ottobre 2020 e ottobre 2022 - progressivi restringimenti delle regole fino al fermo permanente entro ottobre 2023 dei veicoli più inquinanti;

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.

Richiamate

- Delibera di Giunta Comunale n: 588 del 27/03/2013 Area C;
- Delibera di Giunta Comunale n. 14 del 27/03/2013 Pgtu

Considerato

- Che la ridefinizione del perimetro della ZTL è in linea con gli obiettivi prefissati dai documenti di pianificazione approvati (Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU) e in iter di approvazione (PUMS) da parte dell'Amministrazione Comunale, in coerenza con quanto previsto dagli stessi documenti e in sinergia con le misure vigenti, tra le quali Area C;
- Che razionalizzando il trasporto merci e governando la circolazione e la sosta di particolari categorie veicolari (autotreni e autoarticolati), il provvedimento permetterà di rafforzare il trend di riduzione delle emissioni di Pm10 allo scarico prodotto dal traffico veicolare sulla rete stradale di Milano già determinato dall'attivazione del PGTU, nonché di migliorare la circolazione dei veicoli, soprattutto quelli adibiti al trasporto pubblico;
- Che, in coerenza con quanto previsto dal Pums, l'installazione di portali di rilevamento e controllo degli accessi tramite telecamere potrà:
 - consentire di controllare l'ingresso dei veicoli sia in funzione delle caratteristiche dimensionali dei mezzi, sia in funzione degli standard emissivi;
 - controllare gli accessi dei veicoli che trasportano merci pericolose, caratterizzati dalla dotazione della targa Kemler prevista dall'accordo internazionale ADR (European agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road);
 - controllare e gestire l'accesso dei bus turistici diretti all'interno della città;
- Che, parallelamente alla progressiva attuazione della Low Emission Zone, sono previsti sviluppi gestionali atti ad un efficace funzionamento della stessa, e in particolare l'utilizzazione del contrassegno con Bollino Ambientale, l'ampliamento dei sistemi di controllo, l'introduzione dell'Anagrafe dei veicoli, l'utilizzo di segnalamento a messaggio variabile, il controllo degli altri inquinanti (primi fra tutti CO2 ed NOx);

Ritenuto

Condivisibile e urgente l'obiettivo di dimezzare, nel più breve tempo possibile, le emissioni di PM10 allo scarico, dovuto soprattutto agli autoveicoli a gasolio senza sistemi antiparticolato (presenti a Milano in misura minore del 27%, ma responsabili della produzione di quasi il 65% delle emissioni di PM10 allo scarico);

- Necessario, di conseguenza, l'adozione di una disciplina che ampli gli ambiti sottoposti a tutela ambientale e acustica fino a coprire l'intera estensione della città, anche in funzione del raggiungimento degli obiettivi fissati dal PGTU in termini di riduzione delle emissioni degli inquinanti atmosferici da traffico;
- Importante il rafforzamento della normativa regionale in materia che deriva dalla nuova disciplina LEZ;
- Che l'adozione di questo strumento allinea Milano a molte città europee come Londra, Parigi, Berlino, Amsterdam, Anversa, Rotterdam, già attrici della stessa esperienza, in un processo indispensabile e inevitabile che ha l'obiettivo di tutelare la salute e la qualità della vita dei cittadini;

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/200. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.

Ritenuto altresì

- Necessaria la gradualità con la quale il provvedimento verrà applicato purché le tempistiche previste vengano rispettate;
- 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);
- 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;
- Che il processo debba essere accompagnato da un'accurata, continua e approfondita comunicazione ai cittadini durante tutto l'arco del suo svolgimento;

Considerato altresì preventivamente imprescindibile quale condizione per l'adozione del provvedimento

-B- 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.

visti

l'art. 18 del Regolamento dei Municipi;

DELIBERA

di esprimere **PARERE POSITIVO** al provvedimento in oggetto.

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.



FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO NR. 1 AVENTE IL SEGUENTE OGGETTO: PARERE SU DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE E RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO ZTL

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

(art. 42 comma 1 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano)

FAVOREVOLE

IL DIRETTORE AREA MUNICIPIO 1
DOTT. LUIGI MACCHIA

19 GEN 2017

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.



**FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO
NR. 1 AVENTE IL SEGUENTE OGGETTO: PARERE SU DISCIPLINA VIABILISTICA LOW
EMISSION ZONE E RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO ZTL**

PARERE DI LEGITTIMITA' (provvedimento sindacale P.G. 319814/2016 del 15 giugno 2016) FAVOREVOLE IL DIRETTORE AREA MUNICIPIO I DOTT. LUIGI MACCHIA <i>[Signature]</i>	19 GEN 2017
--	--------------------

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2000. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.

RELAZIONE TECNICA



DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 1 NR. 1 DEL 19/01/2017

IL DIRETTORE AREA

MUNICIPIO 1

DOTT. LUIGI MACCHIA

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

SIG. MIRKO MAZZALI

Si certifica che copia della presente deliberazione verrà pubblicata all'Albo Pretorio del Comune di Milano ove rimarrà esposta per 15 gg. consecutivi (art. 124 del D.Lgs 267/2000)

IL FUNZIONARIO

DOTT. STEFANO FILIPPINI

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.

9.2 MUNICIPIO 2



COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 2
PG 39224/2017
U.SUPPORTO AGLI ORGA
Del 25/01/2017 16.08.03
DELIBERE CONSIGLIO
MUNICIPIO 2 2/2017

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 2
PG 39224/2017
U.SUPPORTO AGLI ORGA
Del 25/01/2017 16.08.03
(S) U.SUPPORTO AGLI ORGA
25/01/2017

AREA MUNICIPIO 2
DELIBERAZIONE N. 2 DEL 24/1/2017

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO N. 2

OGGETTO: PARERE SULLA "RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO DELLA ZONA TRAFFICO LIMITATO ISTITUITA CON DGC N. 2927/2011 RIPERIMETRATA CON DGC N. 1055/2015 E CON DGC N. 58/2016. LINEE DI INDIRIZZO PER LA PREDISPOSIZIONE DELLA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ)".

Seduta pubblica del 24/1/2017 – 1a convocazione

CONSIGLIERI IN CARICA

PISCINA SAMUELE	Presidente Municipio	LOCATELLI SIMONE	Consigliere
SORRENTINO CARLO	Presidente Consiglio	LUPPI LAURA	"
ARBIZZONI DAVIDE	Consigliere	MAMMINO ANTONY	"
AZZARONE VALENTINA	"	MCGRATH CAROLE LYNN	"
BENEDINI BARBARA	"	NAVA MARZIO	"
BEVACQUA SIMONE	"	PERAZZI ALICE JAHIRA	"
BONORA UMBERTO	"	PIZZI MARCO	"
CALIGARIS DIONIGI CARLO	"	PROIETTI ALBERTO	"
CANINO ANTONIO	"	RUGGERI ALESSIO	"
CAPOBIANCO MICHELINA	"	SALANDRA MILENA	"
CAPRA PIERGIORGIO	"	SBLENDIDO VITTORIA	"
CAPUANO ERSILIA	"	TORRENTE ELIO	"
CIULLINI ALBERTO	"	TRUPPO RICCARDO	"
COLANTUONI LUIGI	"		
DELEIDI CHIARA	"		
GALBUSERA LUIGI	"		
GANDOLFI GIULIO	"		
LOCANTO SALVATORE	"		

Fatto eseguire l'appello nominale dal Segretario verbalizzante, il Presidente del Consiglio di Municipio Carlo Sorrentino, che assume la presidenza, accerta che risultano assenti all'appello i Consiglieri: Canino (entra in aula alle ore 21.00), Colantuoni (entra in aula alle ore 20.15).

Il Presidente Sorrentino, accertato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta alle ore 19.22.

RELAZIONE TECNICA

Omissis

Il Presidente Sorrentino invita il Consiglio a procedere alla trattazione dell'argomento in oggetto, di cui all'allegata proposta di deliberazione.

Omissis

Risultano presenti in aula il Presidente del Municipio Piscina e i seguenti n. 26 Consiglieri: Arbizzoni, Azzarone, Benedini, Bevacqua, Bonora, Caligaris, Canino, Capra, Capuano, Ciullini, Colantuoni, Deleidi, Gandolfi, Locatelli, Luppi, Mammino, McGrath, Nava, Perazzi, Pizzi, Proietti, Ruggeri, Salandra, Sorrentino, Torrente, Truppo.

Sono assenti i seguenti n. 4 Consiglieri: Capobianco, Galbusera, Locanto, Sblendido.

Il Presidente Sorrentino pone in votazione la proposta di deliberazione in oggetto modificata dal seguente emendamento approvato:

Inserire dopo il punto 4 del "PRESO ATTO CHE":

"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".

Al riscontro dei voti (scrutatori i Consiglieri Arbizzoni, Azzarone, Mammino), la votazione dà il seguente esito:

Presenti	: n. 27
Astenuti	: n. 1 (Benedini)
Votanti	: n. 26
Voti favorevoli	: n. 19
Voti contrari	: n. 7 (Azzarone, Capuano, Ciullini, Deleidi, Locatelli, McGrath, Proietti)

Il Presidente Sorrentino ne fa la proclamazione.

Il Segretario
Gabriella TONELLO



Il Presidente del Consiglio di Municipio 2
Carlo SORRENTINO



Milano



Comune
di Milano

TESTO EMENDATO

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: PARERE SULLA "RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO DELLA ZONA TRAFFICO LIMITATO ISTITUITA CON DGC N. 2927/2011 RIPERIMETRATA CON DGC N. 1055/2015 E CON DGC N. 58/2016. LINEE DI INDIRIZZO PER LA PREDISPOSIZIONE DELLA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ)".

Il Direttore dell'Area Municipio 2
Roberto RECCHIA

Il Presidente del Consiglio di Municipio 2
Carlo SORRENTINO

Milano



Comune
di Milano

IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 2

PREMESSO CHE:

- in data 22 dicembre 2016, atti PG 642682/2016 è pervenuta da parte della Direzione Pianificazione Programmazione Mobilità una richiesta di parere inerente:
 - ✓ la ridefinizione del perimetro della zona a traffico limitato istituita con DGC 2927/2011 riperimetrata con DGC 1055/2015 e con DGC 58/2016;
 - ✓ le linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ).

PRESO ATTO CHE:

- le priorità ambientali nel Comune di Milano, così come in tutta la Lombardia, rivestono prioritaria importanza;
- il Comune di Milano è chiamato a svolgere il proprio compito di tutela della salute e della salvaguardia ambientale, predisponendo azioni mirate, volte al miglioramento dell'aria e alla riduzione delle emissioni di agenti inquinanti;
- 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;
- 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.

ATTESO CHE:

- la proposta di ridefinizione del perimetro a zona a traffico limitato e della Low Emission Zone, così come prospettata e ideata dall'attuale Giunta presenta numerose carenze incapaci di fronteggiare e contemperare al meglio le esigenze primarie dei cittadini;
- nello specifico la suddetta proposta:

Milano



Comune
di Milano

- ✓ 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;
- ✓ 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;
- ✓ prevede tempi di applicazione troppo brevi, che rischiano di avere un impatto economico molto gravoso sugli utenti;
- ✓ 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);
- ✓ 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;
- ✓ prevede una sostanziale imposizione per i cittadini e per gli utenti in generale di rinnovare il proprio parco macchine;

CONSIDERATO CHE:

- in data 19 gennaio 2017 si è riunita la Commissione Sicurezza Urbana, Mobilità, Attività Commerciali, Artigianato per l'illustrazione da parte dell'Assessore alla Mobilità del Comune di Milano Granelli delle linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ);
- la Commissione Sicurezza Urbana, Mobilità, Attività Commerciali, Artigianato riunitasi in data 20 gennaio 2017 ha approvato a maggioranza quanto di propone di deliberare

VISTO:

- il Regolamento dei Municipi del Comune di Milano.

Acquisito sulla proposta di deliberazione il parere di cui al comma 1 dell'art. 33 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità.

DELIBERA

- di esprimere parere negativo in ordine alle proposte di:
 - ✓ ridefinizione del perimetro della zona a traffico limitato istituita con DGC 2927/2011 ripermetrata con DGC 1055/2015 e con DGC 58/2016;
 - ✓ istituzione di "Low Emission Zone" così come rappresentato in sede di Commissione Sicurezza, Commercio, Artigianato e Mobilità, il 19/01/2017, dall'Assessore del Comune di Milano Marco Granelli.

Milano



Comune
di Milano

FOGLIO PARERE

23 gennaio 2017

OGGETTO: PARERE SULLA "RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO DELLA ZONA TRAFFICO LIMITATO ISTITUITA CON DGC N. 2927/2011 RIPERIMETRATA CON DGC N. 1055/2015 E CON DGC N. 58/2016. LINEE DI INDIRIZZO PER LA PREDISPOSIZIONE DELLA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ)".

Visti:

- la proposta di deliberazione di cui in oggetto;
- l'art. 33 comma 1 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 2

Roberto Recchia

9.3 MUNICIPIO 3

Milano 	Comune di Milano	Comune di Milano Consiglio di Municipio n. 3	Deliberazione n. 7
COMUNE DI MILANO AREA MUNICIPIO 3 PG 58860/2017 S-SUPPORTO AGLI ORGA Del 06/02/2017 14:05:02 DELIBERE CONSIGLIO MUNICIPIO 3 7/2017		COMUNE DI MILANO AREA MUNICIPIO 3 PG 58860/2017 S-SUPPORTO AGLI ORGA Del 06/02/2017 14:05:02 (S) DIRETTORE DI SETTORE 06/02/2017	OGGETTO: Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) - PARERE - I.E.
Seduta convocata con avviso PG 43672/2017 del 27 gennaio 2017		Seduta del Consiglio di Municipio n. 3 del 2 Febbraio 2017	
Presieduta dal Presidente del Consiglio di Municipio Vincenzo Casati		Assiste alla seduta Il Segretario Elisabetta Pedratti	
CONSIGLIERI PRESENTI: Antola Caterina - Averia Zamy Renzo - Azman Mery - Biondi Bruno - Boniolo Sergio - Borgese Valeria - Cosenza Rita - Curci Vito - Cutaia Filippo - De Luca Cardillo Maria Grazia - Giuliani Alessia - Marrapodi Pietro - Merlo Federica - Monti Cesare - Monzio Compagnoni Dario - Natale Nicola - Riccitelli Pierluigi - Rosco Giuseppina - Rossi Filippo - Sammarco Manuela - Spoldi Cristina - Viola Vincenzo - Zanasi Gabrielli Panza Francesca - Zelasco Simona E COSI' ESSENDO PRESENTI N. 25 CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE; CONSIGLIERI ASSENTI N. 6 Boari Gianluca - Bruzzese Maria Antonella - Cagnolati Marco - Costamagna Luca - Di Vittorio Marco - Migliarese Caputi Piero			

IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 3

PRESENTI: 25

Visti

- Gli artt. 92 e ss., art. 101 c.4 dello Statuto del Comune di Milano;
- Gli artt. 22, comma e) del vigente Regolamento dei Municipi
- la richiesta di parere pervenuta in data 05.01.2017 proveniente dalla Direzione Mobilità Ambiente ed Energia - Area Pianificazione e Programmazione viabilità, in atti P.G. 6226912016;
- l'allegata proposta della Commissione Territorio e Affari Istituzionali, approvata con emendamenti;
- l'esito della votazione elettronica espressa nei seguenti termini:

FAVOREVOLI N. 17

CONTRARI N. 6 (Azman, Cosenza, Cutaia, Marrapodi, Natale, Viola)

ASTENUTI N. 2 (Biondi, Riccitelli)

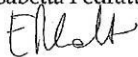
DELIBERA

di esprimere **PARERE FAVOREVOLE** in ordine al contenuto del Documento della Direzione Mobilità Ambiente ed Energia - Area Pianificazione e Programmazione viabilità, così come articolato nell'allegata relazione della Commissione Territorio e Affari Istituzionali, parte integrante del presente provvedimento.

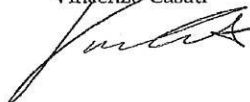
Di dichiarare, con separata e distinta votazione, la proposta di deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 33 comma 6 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano.

Il Presidente ne fa la proclamazione.

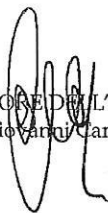
IL SEGRETARIO
Elisabetta Pedratti



IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO DI MUNICIPIO
Vincenzo Casati



Visto: IL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 3
Giovanni Campana



ALL'ALBO PRETORIO DEL COMUNE DI MILANO

AL SIG. SINDACO

ALL'ASSESSORE A MOBILITA' E AMBIENTE

D.C. MOBILITA' TRASPORTI AMBIENTE ED ENERGIA - AREA Pianificazione e Programmazione

Mobilità

AL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 3

Consiglio di Municipio n. 3
Milano

Comune di Milano
COMMISSIONE TERRITORIO
E AFFARI ISTITUZIONALI

COMUNE DI MILANO
CONSIGLIO DI MUNICIPIO N. 3
Allegato alla deliberazione
n. 7 del 21/2/2017

IL DIRETTORE DEL SETTORE

CONSIGLIO DI MUNICIPIO 3

OGGETTO: Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) - I.E.

Il Comune di Milano - Assessorato Mobilità e Ambiente - intende attivare la LEZ (Low Emission Zone) cioè una zona a traffico limitato con divieto di accesso, circolazione e sosta per alcune categorie di veicoli, e con specifiche regolamentazioni per altri (quali seguire specifici percorsi) con la funzione di tutelare il centro abitato dai mezzi pesanti (autotreni e autoarticolati) e dai mezzi più inquinanti.

La ZTL sarà ampia come il territorio del centro abitato di Milano, definito secondo quanto previsto dal Codice della strada, e comprende sostanzialmente tutta la città di Milano. Attualmente, i confini e i varchi definiti all'11 gennaio 2017 sono ancora in fase di aggiornamento e saranno definiti con una prossima delibera di Giunta Comunale nel febbraio 2017.

Coinvolti dal provvedimento saranno i veicoli più pericolosi (trasporto merci pericolose), più ingombranti e più inquinanti.

Le motivazioni alla base del provvedimento sono principalmente:

- **Ambientale**, con riferimento alle classi veicolari più inquinanti, in base alla loro emissione allo scarico, data dalla necessità di raggiungere l'obiettivo di tutelare la salute dei cittadini ed essere in regola con la normativa europea e le indicazioni dell'OMS;
- di contenimento della **congestione** attraverso il controllo e la regolamentazione per l'accesso in città dei veicoli più ingombranti;
- di **sicurezza**, attraverso la regolamentazione del trasporto di merci pericolose, oltre al controllo dei veicoli attenzionati dalle forze di Polizia.

La motivazione delle scelte di area ambientale è data dalla necessità di raggiungere l'obiettivo di tutelare la salute dei cittadini ed essere in regola con la normativa europea e le indicazioni dell'OMS.

Le regolamentazioni saranno di tre tipi:

- La prima riguarda il divieto di circolazione dei mezzi per il trasporto merci superiori a 12 metri di lunghezza (autotreni e autoarticolati) dalle 7.30 alle 21.00 di ogni giorno. Saranno previste deroghe, indicativamente legate a percorsi, per chi deve necessariamente consegnare merci in altri orari. Questa misura è realizzata per diminuire la congestione in città e tutelare i quartieri.
- La seconda regolamentazione riguarda i mezzi che trasportano merci pericolose secondo la normativa nazionale e regionale, che dovranno essere autorizzati.
- La terza regolamentazione riguarda i mezzi a elevate emissioni inquinanti e si pone come obiettivo quello di non avere più circolanti in città, entro il 2024, i veicoli diesel euro C, 1, 2, 3 e 4. Per il raggiungimento di questo obiettivo si prevede un meccanismo progressivo con tappe annuali che scattano al 15 di ottobre di ogni anno a partire dal 15 ottobre 2017.

1

Consiglio di Municipio n. 3



COMMISSIONE TERRITORIO
E AFFARI ISTITUZIONALI

Il provvedimento LEZ proposto prevede quindi regole annualmente sempre più stringenti secondo le modalità e le tempistiche di seguito elencate:

Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Motoveicoli a due tempi di classe Euro 0 Ciclomotori a due tempi di classe Euro 0	ante 7/1999							
Motoveicoli a due tempi di classe Euro 1 Ciclomotori a due tempi di classe Euro 1	07/1999 - 06/2004 07/1999 - 06/2003							
Motoveicoli a gasolio di classe Euro 0 Ciclomotori a gasolio di classe Euro 0	ante 7/1999							
Motoveicoli a gasolio di classe Euro 1 Ciclomotori a gasolio di classe Euro 1	07/1999 - 06/2004 07/1999 - 06/2003							
Motoveicoli a due tempi di classe Euro 2 Ciclomotori a due tempi di classe Euro 2	07/2004 - 12/2006 07/2003 - 06/2015							
Motoveicoli a gasolio di classe Euro 2 Ciclomotori a gasolio di classe Euro 2	07/2004 - 12/2006 07/2003 - 06/2015							
Autoveicoli Euro 0 benzina (trasporto persone e trasporto cose)	ante 10/1995							
Autoveicoli Euro 0 diesel (trasporto persone e trasporto cose)	ante 10/1995							
Autoveicoli Euro 1 diesel (trasporto persone e trasporto cose)	01/1993 - 09/1998							
Autoveicoli Euro 2 diesel (trasporto persone e trasporto cose)	01/1997 - 12/2001							
Autoveicoli Euro 3 diesel trasporto persone M1	01/2001 - 12/2006							
Autoveicoli Euro 3 diesel trasporto cose	01/2001 - 12/2006							
Autoveicoli Euro 4 diesel trasporto persone M1	01/2006 - 12/2012							
Autoveicoli Euro 4 diesel leggeri e Euro IV/V pesanti trasporto cose	01/2006 - 12/2014							

Consiglio di Municipio n. 3



COMMISSIONE TERRITORIO
E AFFARI ISTITUZIONALI

Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Autobus M3 diesel di classe Euro 0	ante 10/1993							
Autobus M3 diesel di classe Euro 1	10/1993 - 09/1996							
Autobus M3 diesel di classe Euro 2	10/1996 - 09/2001							
Autobus M2, M3 diesel di classe Euro 3	10/2001 - 09/2006							
Autobus M2, M3 diesel di classe Euro 4	10/2006 - 09/2009							
Autobus M2, M3 diesel di classe Euro 5	10/2009 - 12/2014							

Nessun divieto

Divieto di accesso e circolazione dal 15 ottobre al 14 aprile da lunedì a venerdì feriali, dalle 7.30 alle 19.30

Divieto di accesso e circolazione dal 15 ottobre al 14 aprile da lunedì a domenica, dalle 7.30 alle 19.30

Divieto di accesso e circolazione dal 15 ottobre al 14 aprile da lunedì a domenica, dalle 0.00 alle 24.00

Divieto di accesso e circolazione permanente da lunedì a domenica, dalle 0.00 alle 24.00

Veicoli soggetti a limitazioni alla circolazione già previste dalla normativa Regionale

L'operatività sarà graduale con una prima tappa prevista a ottobre 2017, data entro la quale dovrà essere posata la segnaletica, e una seconda nell'ottobre 2018, data entro la quale dovranno essere posate le circa 150 telecamere.

Il costo complessivo ammonta a circa 7,5 milioni di Euro, di cui € 5.481.253,78 provenienti da un finanziamento del Ministero dei Trasporti finalizzato al controllo del traffico, finanziamento approvato con deliberazione di Giunta Comunale dell'agosto 2013, oltre a 2 milioni di Euro del Comune di Milano, come cofinanziamento del Comune di Milano per una parte dei varchi e delle opere stradali necessarie.

In conformità a quanto sopra esposto, il Municipio 3 è chiamato ad esprimere il parere di competenza. Trattasi di parere non vincolante ma obbligatorio, poiché la ZTL è di interesse cittadino estendendosi su quasi tutto il territorio comunale.

A tal fine, nel corso della Commissione "Territorio e Affari Istituzionali" del 23 gennaio 2017 sono stati illustrati, da Parte dell'Assessore e dei Tecnici di AMAT, il progetto, le sue finalità e le tempistiche di attuazione.

In seguito, in data 26 gennaio 2017, la Commissione "Territorio e Affari istituzionali" si è riunita per approfondire la proposta illustrata e, dopo ampia discussione, ha espresso

PARERE FAVOREVOLE

indicando le osservazioni e proposte di seguito elencate:

Consiglio di Municipio n. 3



COMMISSIONE TERRITORIO
E AFFARI ISTITUZIONALI

- Anticipare l'introduzione del blocco totale dei veicoli EURO 0/1/2 alla data di entrata in vigore della LEZ (Low Emission Zone);
- Individuare e introdurre interventi atti alla fluidificazione del traffico, in particolare nelle vie dove saranno create le "vie di fuga";
- 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;
- Gestire attentamente il sistema delle deroghe cercando di limitarle quanto più possibile incoraggiando così, anche indirettamente, l'interscambio tra mezzi pesanti e quelli di piccole dimensioni e meno inquinanti, al di fuori del centro abitato;
- Uniformare la calendarizzazione a parità di classe di emissioni indipendentemente dalla categoria di veicolo, pubblico o privato.
- All'attivazione della LEZ, estendere a tutta l'area coinvolta dal provvedimento il sistema dei sotto-ambiti della sosta residenziale
- Prevedere da subito un piano di informazione efficace e capillare.
- Istituire un sistema di riconoscimento immediato della classe dei veicoli (es., bollini colorati) che sia attivo all'entrata in vigore del provvedimento LEZ;
- Inserire indicazioni adeguate circa i veicoli dotati di filtro antiparticolato;
- Il blocco totale dei veicoli, nella sua progressiva introduzione, deve tenere conto di un'anzianità del veicolo di almeno 10 anni.

Pertanto il CONSIGLIO DI MUNICIPIO 3 conferma il PARERE FAVOREVOLE espresso in Commissione contestualmente alle osservazioni e proposte sopra elencate.



COMUNE DI MILANO
CONSIGLIO DI MUNICIPIO N 3

Allegato alla deliberazione

n. 7 del 2/2/2017

IL DIRETTORE DEL SETTORE

Milano, 1 febbraio 2017

OGGETTO: Parere di regolarità tecnica e legittimità sulla proposta di deliberazione: linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) - I.E.

Visti

- Il T.U.E.L. - D. Lgs. 267/2000 ed in particolare l'art. 170 comma 1 novellato dall'art. 74 del D.lgs. n. 118 del 2011, introdotto dal d.lgs. n. 126 del 2014;
- Gli artt. 92 e ss., art. 101 c. 4 dello Statuto del Comune di Milano;
- gli artt. 24, comma 2 lettere b) e c) 39, comma 3, sub 2 del vigente Regolamento dei Municipi;
- La proposta di deliberazione in oggetto;

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità della proposta di deliberazione in oggetto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 33 comma 1 del D. Lgs n° 267/2000, fatti salvi eventuali emendamenti.

IL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 3
Giovanni Campana

Via Sansovino n° 9 - 20133 Milano
tel. +39 02 884. 58303 - fax +39 02 884.58312

9.4 MUNICIPIO 4

COMUNE DI MILANO		DELIBERA
CONSIGLIO DI MUNICIPIO N. 4		N. 10
COMUNE DI MILANO AREA MUNICIPIO 4 PG 68907/2017 U.SUPPORTO AGLI ORGA Del 10/02/2017 12:19:15 DELIBERE CONSIGLIO MUNICIPIO 4 10/2017 COMUNE DI MILANO AREA MUNICIPIO 4 PG 68907/2017 U.SUPPORTO AGLI ORGA Del 10/02/2017 12:19:15 (S) U.SUPPORTO AGLI ORGA 10/02/2017		OGGETTO: "Ridefinizione del perimetro della ZONA A TRAFFICO LIMITATO istituita con DGC 2927/2011 riperimetrata con DGC 1055/2015 e con DGC 58/2016. Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ): PARERE DI COMPETENZA
SEDUTA DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO DEL 09 FEBBRAIO 2017 CONVOCATA CON AVVISO DEL 02/02/2017 PRESIEDUTA DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO: <u>OSCAR STRANO</u> PRESENTI I CONSIGLIERI: ALENI, BASSI, BELVEDERE, BERGONZI, , BIGATTI, BOSSI, CARATTONI, CASIRAGHI, CELESTINO, CONTE, CORMIO, DI MATTEO, IBRAHIM, MARIANI, MELLONI, MILICI, MISANI, PEREGO, POZZANI, ROCCA, SCHIANNI, SCHIAVO, SILVA, SIRONI, STRANO, TESTA, TOMELLINI, TRAVERSA, VERRI. E COSI' ESSENDO PRESENTI N. 29 CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE E QUINDI ASSENTI IN N. DI 2 BIANCO, SCHIAFFINO. ASSISTE IL SEGRETARIO <u>ALDO BRACCIO</u>		

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on-line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. 82/2005. Il corrispondente documento originale è conservato negli archivi del Comune di Milano.

IL MUNICIPIO 4

- visto l'art. 33 del Regolamento dei Municipi;
- visto l'atto del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità del 5.1.2017 – PG. 642697/2017;
- vista l'entroestesa relazione che forma parte integrante della presente deliberazione;
- sulla base dell'esito della votazione espressa nei seguenti termini:

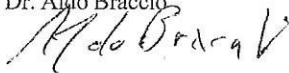
• **Presenti** **29**

- voti favorevoli n. 18
- voti contrari n. 9 (Aleni, Bergonzi, Bigatti, Cormio, Ibrahim, Melloni, Misani, Perego, Traversa)
- astenuti n. 2 (Belvedere, Sironi)

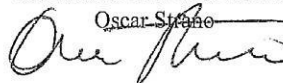
DELIBERA

di esprimere **PARERE NEGATIVO** alle Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) per le motivazioni citate in relazione.

IL SEGRETARIO
Dr. Aldo Braccio



IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO DI MUNICIPIO 4

Oscar Sirna


Visto: IL DIRETTORE AREA MUNICIPIO 4
Dott. Salvatore Sirna



- **AL SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITA' - DIREZIONE**

OGGETTO: "Ridefinizione del perimetro della ZONA A TRAFFICO LIMITATO istituita con DGC 2927/2011 riperimetrata con DGC 1055/2015 e con DGC 58/2016. Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ): PARERE DI COMPETENZA

Premesso che:

1. In data 5.01.2017, in atti PG 642696 è pervenuta dal Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità la richiesta di pare in merito alle linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ)
2. L'Assessore alla Mobilità ed Ambiente del Comune di Milano, Marco Granelli, ha illustrato in sede di Consiglio straordinario del 25 Gennaio 2017 le linee di indirizzo per la predisposizione del progetto denominato Low Emission Zone (LEZ), già presentato in sede di conferenza dei Municipi del 20 Dicembre 2016.
3. Dette linee di indirizzo prevedono l'applicazione della LEZ ad un territorio pari a 132,72 kmq, presidiato da varchi video sorvegliati per inibire progressivamente l'accesso in città a determinate categorie di veicoli, per un totale di 1.306.708 residenti, pari al 96,5% della popolazione della città.
4. Vengono indicate diverse tempistiche di attuazione della LEZ, a partire da Ottobre 2017, a seconda della categoria veicolare considerata, introducendo criteri più restrittivi rispetto alla normativa regionale sulla materia.

Considerato che:

- 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. 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.
- 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 delle linee 77 ed la riduzione della frequenza della 27 e della 54, oltre alla già citata soppressione del servizio notturno.
- 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;

Considerato inoltre che:

- 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/l Ton/anno, mentre quelle del Residenziale sono aumentate da 30 a 62 mg/l Ton/anno (Fonte Arpa Lombardia).
- 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;
- 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;
- 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.

Valutato che:

- 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;
- non viene previsto un piano di incentivi chiaro, programmato e coordinato con enti sovracomunali – città metropolitana, regione Lombardia, Ministero dei Trasporti e dell'Ambiente volto ad agevolare l'acquisto del FAP (Filtro Anti Particolato).
- 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.
- Il progetto LEZ, potrebbe in futuro essere rivalutato qualora venga preso in considerazione, oltre alle osservazioni del presente documento, un programma strutturato e che preveda i seguenti aspetti:
 - o Piano contemporaneo con incentivi su caldaie a metano o allacciamento al teleriscaldamento
 - o Riscaldamento pubblico: piano per efficientare il riscaldamento nelle scuole, uffici pubblici ed edifici di interesse pubblico.
 - o Potenziamento di politiche di coordinamento di trasporto pubblico con la città metropolitana.

IL MUNICIPIO 4 DELIBERA

di esprimere **parere negativo** alle Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) per le motivazioni citate nella presente delibera.



MUNICIPIO N. 4

OGGETTO: "Ridefinizione del perimetro della ZONA A TRAFFICO LIMITATO istituita con DGC 2927/2011 riperimetrata con DGC 1055/2015 e con DGC 58/2016. Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ): PARERE DI COMPETENZA

- Vista la proposta di deliberazione indicata in oggetto.
- Visto l'art. 33 comma 1 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano.
- Visto il provvedimento sindacale P.G. 319828/2016 del 15.6.2016;

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE DI AREA MUNICIPIO 4
Dott. Salvatore Sirna

9.5 MUNICIPIO 5

DELIBERA N.	COMUNE DI MILANO Consiglio di Municipio N. 5
COMUNE DI MILANO AREA MUNICIPIO 5 PG 48352/2017 U.SUPPORTO AGLI ORGA Del 31/01/2017 11:37:30 DELIBERE CONSIGLIO MUNICIPIO 5 1/2017	OGGETTO: DEFINIZIONE DEL PERIMETRO DELLA ZONA TRAFFICO LIMITATO - LOW EMISSION ZONE (LEZ).
ATTI	SEDUTA DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO DEL 26/01/2017 CONVOCATA CON AVVISO N.33779 DEL 23/01/2017
ATTI FP/st	PRESIEDUTA DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO Giuseppe Maiocchi

PRESENTI I CONSIGLIERI:

AUDIA - BARBA - BRAMATI - CAMARDO - CAMPAGNANO - CARAPELLESE - D'ANGELO -
DI VAIA - FACCHINI - FERRARI - FIORE - GEROSA - IACOVELLA - LANZI - LUPI - MAIocchi
- MORANA - PALMISANO M - PALMISANO F - PERAZZI - PERRONE - RICCO' - SORESINA -
STALLO - STRANIERO - VERRI.

E COSI' ESSENDO PRESENTI N. 26 CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE

ASSENTI I CONSIGLIERI:

FERRI - GALLUZZI - GIACOMAZZI - MOSCON - SERINI

E QUINDI ASSENTI IN N. DI 5

ASSISTE IL SOTTOSCRITTO SEGRETARIO:

DOTT. FEDERICO PORCIANI

MUNICIPIO N. 5



**OGGETTO: DEFINIZIONE DEL PERIMETRO DELLA ZONA
TRAFFICO LIMITATO - LOW EMISSION ZONE
(LEZ)**

IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO N. 5

VISTA l'allegata proposta di deliberazione concernente l'oggetto;

RITENUTO che la stessa appare meritevole di approvazione;

VISTI:

- Lo Statuto del Comune di Milano;
- gli art. 22 e 24 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

VERIFICATA la rispondenza della proposta di deliberazione in esame alle leggi e norme regolamentari vigenti ed in particolare alle norme attinenti la specifica materia;

CONSIDERATO che, in merito è stata svolta l'istruttoria che si riteneva necessaria;

DATO ATTO dell'esito della seguente votazione, a scrutinio palese e a maggioranza dei Consiglieri votanti, verificata dagli scrutatori: IACOVELLA - MORANA - PERAZZI

CONSIGLIERI ASSEGNATI	31	
CONSIGLIERI PRESENTI	26	
CONSIGLIERI VOTANTI	23	
MAGGIORANZA RICHIESTA	12	
CONSIGLIERI FAVOREVOLI	16	
CONSIGLIERI CONTRARI	07	AUDIA-BARBA-CARAPELLESE-FIORE-GEROSA-IACOVELLA-LANZI
CONSIGLIERI ASTENUTI	03	PALMISANOM. - PALMISANO F.-STRANIERO

DELIBERA

- di esprimere parere **SFAVOREVOLE** alla ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato - Low Emission Zone (LEZ) per le motivazioni allegate, quali parte integrante della presente deliberazione.

Il Segretario
Dott. Federico Porciani

Il Presidente del Consiglio
Giuseppe Majocchi

ALL'AREA PIANIFICAZIONE PROGRAMMAZIONE MOBILITA'

AGLI ATTI DELL'AREA MUNICIPIO 5



MUNICIPIO 5

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: definizione del perimetro della Zona Traffico Limitato - Low Emission Zone (LEZ).

IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO 5

Visti:

- il vigente Statuto del Comune di Milano;
- gli art. 22 e 24 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano.

Considerato che

Il 22.12.2016 (PG 642699/2016) è pervenuta dal Settore Pianificazione Programmazione Mobilità la richiesta di parere per la ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato - Low Emission Zone (LEZ);

Premesso che:

nella seduta della Commissione Verde, Ambiente, Arredo Urbano e Mobilità del 16.01.2016 è stato presentato il progetto per la ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato - Low Emission Zone (LEZ);

- la Commissione congiunta Verde, Ambiente, Arredo Urbano e Mobilità / Urbanistica, Edilizia Pubblica e Privata, Lavori Pubblici nella seduta del 24.1.2017 ha esaminato la richiesta e espresso parere sfavorevole;

Acquisito sulla proposta di deliberazione il parere di cui al comma 1 dell'art. 33 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano in ordine alla regolarità tecnica.

DELIBERA

di esprimere parere **SFAVOREVOLE** alla ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato - Low Emission Zone (LEZ).

SETTORE MUNICIPIO 5



OGGETTO: definizione del perimetro della Zona Traffico Limitato - Low Emission Zone (LEZ).

- Vista la proposta di deliberazione indicata in oggetto;
- Visto l'art. 33 comma 1 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;
- Visto il provvedimento sindacale P.G. 539034/2016 del 21.10.2016;
- Verificata la rispondenza della proposta di deliberazione in esame alle leggi e norme regolamentari vigenti;

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

- in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE DI AREA
Roberto Riccardi
Roberto Riccardi

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 5
PG 43801/2017
VERRI FLAVIO
Del 27/01/2017 13:49:18
S) U.SUPPORTO AGLI ORGA
27/01/2017

MOTIVAZIONI

AL PARERE CONTRARIO SULL'INTRODUZIONE DELLA LEZ – LOW EMISSION ZONE

Premesso che:

- a) L'Assessore alla Mobilità e Ambiente del Comune di Milano, Marco Granelli, ha illustrato in sede di Commissione istruttoria municipale del 16 gennaio 2017 le linee di indirizzo per la predisposizione del progetto denominato Low Emission Zone (LEZ), già presentato in sede di Conferenza dei Municipi del 20 dicembre 2016;
- b) dette linee di indirizzo prevedono l'applicazione della LEZ ad un territorio pari a 132,72 km², presidiato da varchi videosorvegliati per inibire progressivamente l'accesso in città a determinate categorie di veicoli, per un totale di 1.306.708 residenti, pari al 96,5% della popolazione della città;
- c) vengono indicate diverse tempistiche di attuazione della LEZ, a partire da Ottobre 2017, a seconda della categoria veicolare considerata, introducendo criteri più restrittivi rispetto alla normativa regionale sulla materia;

Considerato che:

lo strumento che si intende introdurre appare **POCO EFFICACE, PARZIALE, INIDONEO, INCOMPLETO, CONTRASTANTE CON LA DISCIPLINA REGIONALE E INGIUSTO.**

In particolare:

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 62% e 58% rispettivamente in caso di pioggia e di vento.

(http://www.iss.it/binary/aria/cont/INTERAZIONE_DI_ALCUNI_PARAMETRI_METEOROLOGICI_SULLA_QUALITA.pdf).

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.

Inoltre, l'Amministrazione comunale ha dichiarato che gli autoveicoli alimentati a gasolio e privi di dispositivo antiparticolato 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.

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.

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.

PARZIALE, INIDONEO E INCOMPLETO

anche per il fatto che non si interviene sulle più importanti fonti di inquinamento (caldaie, combustione di legna, ecc.) 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 al 2012 sono diminuite da 50 a 23 mg/tonn./anno mentre quelle del Residenziale sono aumentate da 30 a 62 mg/tonn./anno.

Progetto parziale anche perché in base agli studi condotti nel Politecnico di Milano sulle strategie per ridurre l'inquinamento da Trasporto Urbano (http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/2013_07_paietta.pdf) 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);

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;

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**.

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 espòste 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."

(http://www.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Redazionale_P&childpagename=Ambiente%2FDetail&cid=1213374630533&pagename=MBNTWrapper#1213646151666)

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. E' bene sottolineare la situazione particolare dei Trasporti Pubblici e sicurezza stradale nel Municipio 5:

- **Metropolitana:** esiste 1 sola stazione e insiste una sola linea metropolitana rispetto a 112 stazioni cittadine e 4 linee di cui la quinta in corso di realizzazione. Oltre all'unica fermata presente (MM2 Abbiategrasso), non si è a conoscenza di alcun altro progetto di ampliamento della rete metropolitana che interessi direttamente il nostro territorio;
- **Trenord:** 0 stazioni su 22 nella città;
- **Tram 15-24:** interrotto il servizio notturno;
- **Piste ciclabili:** inesistenza di percorso sicuro che conduca al centro cittadino;
- **Pericolosità del manto stradale/pavè** in molte strade.

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 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 e 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 incipienti.

Valutato che:

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;

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;

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;

il progetto LEZ potrebbe in futuro essere meglio valutato qualora si recepiscano le indicazioni che precedono oltre ai seguenti aspetti:

- Riscaldamento Privato: piano contemporaneo con incentivi su caldaie a metano, teleriscaldamento e divieto utilizzo Pellet.
- Riscaldamento Pubblico: piano per efficientare il riscaldamento nelle scuole, in cui è insufficiente, ed uffici pubblici in cui eccede le temperature permesse.
- Automezzi
 - Euro 3 diesel:
 - Incentivi integrali per sostituzione FAP
 - posticipo divieto a fine 2018
- Trasporto Pubblico e mezzi alternativi:
 - Potenziare il servizio pubblico su rotaia
 - Investire negli autobus ecologici
- Estensione del Piano completo così concepito a Città Metropolitana
- Utilizzo del raccolto da sanzioni per finanziare i punti sopra indicati
- Uso mirato delle telecamere (non per fini sanzionatori da autovelox, ecc.).

Per quanto attiene specificamente la realtà del Municipio 5, dovranno essere considerate anche le seguenti necessità:

- Creazione di fermata Tibaldi – Trenord;
- Riprendere il servizio notturno dei tram 15-24;
- Creazione di una vera pista ciclabile che conduca in sicurezza sino al centro città;
- Rifacimento del manto stradale attualmente pericoloso e in dissesto di importanti direttrici cittadine come in via Ripamonti.

9.6 MUNICIPIO 6

AREA MUNICIPIO 6



COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 6
PG 55523/2017
S-SUPPORTO AGLI ORGA
Del 03/02/2017 11.01.48
(S) U SUPPORTO AGLI ORGA
03/02/2017

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 6
PG 55523/2017
S-SUPPORTO AGLI ORGA
Del 03/02/2017 11.01.48
DELIBERE CONSIGLIO
MUNICIPIO 6 5/2017



AREA MUNICIPIO 6

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO MUNICIPIO 6 N. 5 del 2-02-2017 PG 55523/2017

OGGETTO: PARERE SULLA PROPOSTA DI ATTUAZIONE DELLA "LOW EMISSION ZONE - LEZ"

Il 2 febbraio 2017 si è riunito in prima convocazione il Consiglio del Municipio 6 presso la sala consiliare nella palazzina di viale Legioni Romane 54.

RISULTANO PRESENTI 28 CONSIGLIERI IN CARICA

NOMINATIVO	CARICA	PRESENZA	NOMINATIVO	CARICA	PRESENZA
MINNITI SANTO	PRESIDENTE DI MUNICIPIO	PRESENTE	DELFINI FABRIZIO	CONSIGLIERE	PRESENTE
ZACCARIA DORIS	PRESIDENTE CONSIGLIO MUNICIPIO	ASSENTE	DEMURO FRANCESCO	CONSIGLIERE	PRESENTE
ARIAZZI COSTANZO	ASSESSORE	ASSENTE	DI RENZO ANDREA	CONSIGLIERE	PRESENTE
BARBIERI RITA	ASSESSORA	PRESENTE	ESPOSITO GIOVANNI	CONSIGLIERE	PRESENTE
MEAZZI SERGIO	ASSESSORE	PRESENTE	GARLASCHELLI EUGENIO	CONSIGLIERE	PRESENTE
BENAGLIA ELENA	CONSIGLIERE	PRESENTE	GOLDONI GIUSEPPE	CONSIGLIERE	PRESENTE
BIANCHI GAETANO	CONSIGLIERE	PRESENTE	MUSOTTO LORENZO	CONSIGLIERE	PRESENTE
BROGGI MATTEO	CONSIGLIERE	ASSENTE	PERRI MASSIMILIANO	CONSIGLIERE	PRESENTE
BURO ANTONELLA	CONSIGLIERE	PRESENTE	PICCOLO VITALIANO	CONSIGLIERE	PRESENTE
CARNEVALI STEFANIA	CONSIGLIERE	PRESENTE	PRATI FABRIZIO	CONSIGLIERE	PRESENTE
CIPRIANI GIANNA	CONSIGLIERE	PRESENTE	RIVOLTA SILVESTRO	CONSIGLIERE	PRESENTE
CLEMA RITA	CONSIGLIERE	PRESENTE	RUGINENTI ELENA	CONSIGLIERE	PRESENTE
COSTA YURI	CONSIGLIERE	PRESENTE	RUSSO CRISTINA	CONSIGLIERE	PRESENTE
DALL'OCCO MASSIMO	CONSIGLIERE	PRESENTE	SARINA PIERMARIO	CONSIGLIERE	PRESENTE
DE FEO FRANCESCA	CONSIGLIERE	PRESENTE	UNITI PAOLO	CONSIGLIERE	PRESENTE
DE MEZZA CESARE	CONSIGLIERE	PRESENTE			

La riunione del Consiglio è presieduta dalla Vicepresidente di Consiglio Rita Clema.

Partecipano all'adunanza: il Direttore di Area Tommaso Cafagna e la funzionaria Carmela Bagnato.

La Vicepresidente constatata la legalità della riunione, invita il Consiglio a trattare l'argomento segnato in oggetto.

Vista la proposta di deliberazione in allegato, ritenuta la stessa meritevole di approvazione;

La votazione con scrutinio palese dà il seguente esito:

PRESENTI : 28

VOTANTI: 28

FAVOREVOLI : 16

CONTRARI : 12 (BIANCHI, BURO, DALL'OCCO, DI RENZO, ESPOSITO, GOLDONI, PERRI, PICCOLO, PRATI, RUSSO, SARINA, UNITI)

ASTENUTI: 0

IL CONSIGLIO MUNICIPIO 6 DELIBERA

- di approvare la proposta di deliberazione allegata

1

DELIBERAZIONE CONSILIARE N. 5 del 2-2-2017 PG 55523/2017

AREA MUNICIPIO 6



PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE N. 5 del 2-2-2017 PG 55523/2017

DELIBERAZIONE
DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 6

- OGGETTO -

OGGETTO: **PARERE SULLA PROPOSTA DI ATTUAZIONE DELLA "LOW EMISSION ZONE - LEZ"**

IL DIRETTORE DI SETTORE
Tommaso Cafagna

IL VICEPRESIDENTE DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO
Rita Clema

AREA MUNICIPIO 6



PARERE SULLA PROPOSTA DI ATTUAZIONE DELLA "LOW EMISSION ZONE - LEZ"

IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 6

PREMESSO CHE con atto del 22 dicembre 2016, prot. 642702/2016, è stata trasmessa dall'Area Pianificazione Programmazione Mobilità la richiesta di parere ai Municipi in merito alla proposta di attuazione della Low Emission Zone - LEZ ;

RICHIAMATE le linee essenziali del progetto istitutivo della Low Emission Zone ai sensi di quanto segue:

- Per Low Emission Zone si intende una zona a traffico limitato con divieto di accesso, di 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)
- Il perimetro della/e ZTL include la pressoché totalità dell'abitato cittadino ed è stato determinato tenendo conto del Codice e delle 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, co regole tendenzialmente armonizzate (come previsto dal protocollo antimog), ma anche differenziabili in base alle diverse esigenze;
- L'installazione completa della segnaletica avverrà nel 2017 e delle telecamere nel 2018;

CONSIDERATO CHE il progetto di attuazione della Low Emission Zone è finalizzato alla salvaguardia della tutela della qualità della vita nei centri abitati, con particolare attenzione alla tutela delle condizioni ambientali e dalla sicurezza e del controllo dei veicoli attenzionati dalle Forze dell'Ordine;

DATO ATTO della necessità di parere esprimere il parere del Municipio 6 in merito alla realizzazione del piano di tutela in questione;

VISTO quanto stabilito dall'art. 25 lettera K del vigente Regolamento dei Municipi;

VISTO l'articolo 39 comma 3 del Regolamento dei Municipi

VISTA la deliberazione di Giunta Municipale n. 3 del 26-1-2017 "Approvazione della proposta di deliberazione consiliare "Parere sulla proposta di attuazione della LOW EMISSION ZONE - LEZ";

DATO ATTO ALTRESI' che l'argomento è all'ordine del giorno della commissione municipale Urbanistica e Mobilità del 31-1-2017.

DELIBERA

Di esprimere **PARERE FAVOREVOLE** sulla attuazione della Low Emission Zone - LEZ".

AREA MUNICIPIO 6



31 gennaio 2017

PARERE SULLA PROPOSTA DI ATTUAZIONE DELLA "LOW EMISSION ZONE - LEZ"

- Vista la proposta di deliberazione indicata in oggetto.
- Visto l'art.33 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano.
- Visto il provvedimento sindacale P.G 319838/2016 del 15 giugno 2016;

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE DEL SETTORE

Tommaso Cafagna

9.7 MUNICIPIO 7

Milano 	Comune di Milano	COMUNE DI MILANO CONSIGLIO DI MUNICIPIO N. 7	DELIBERAZIONE N. 8
COMUNE DI MILANO AREA MUNICIPIO 7 PG 51234/2017 PRESIDENTE DI CONSIGLIO Del 01/02/2017 13.08.45 (S) U.SUPPORTO AGLI ORGANI 01/02/2017		OGGETTO: Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con D.G.C. 2927/2011 ripermetrata con D.G.C.n.1055/2015 e con D.G.C. 58/2016. Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) - Parere del Municipio 7	
COMUNE DI MILANO AREA MUNICIPIO 7 PG 51234/2017 PRESIDENTE DI CONSIGLIO Del 01/02/2017 13.08.45 DELIBERE CONSIGLIO MUNICIPIO 7 8/2017		SEDUTA DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7 DEL 30.01.2017 CONVOCATA CON AVVISO N. 34720/2017 DEL 24.01.2017 PRESIEDUTA DAL PRESIDENTE <u>NORMA IANNAcone</u>	
PRESENTI I CONSIGLIERI: ACERBI Marta, AFRUNE Andrea, BERETTA Barbara, BERETTA Daniele, BESTETTI Marco, BOATI Lorenzo, BOTTELLI Federico, CAINERI Marco, CASCIANO Christian, CIFALÀ Rosario, COLOMBO Matteo, COSCELLI Enea, GHILARDI Ernestina, GIANI PENNATI Francesco, IANNAcone Norma, IANNICELLI Mario, MAIANDI Emilio, MERENDA Esmeralda, MOCCIA Walter, MOSCHEO Mario, NANNI Stefano, RIVA Martina, SALINARI Antonio, SANTONASTASO Luigi, SCIURBA Manuel, SIRACUSA Margherita, VASSALLO Franco, VECCHIO Tiziana, ZACCHETTI Lorenzo E COSI' ESSENDO PRESENTI N. 29 CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE ASSENTI I CONSIGLIERI: MAIETTA Massimo, VITA Francesca E QUINDI ASSENTI IN N. DI 02 ASSISTE IL SOTTOSCRITTO SEGRETARIO <u>GIANLUCA LOMBARDO</u>			

COMUNE DI MILANO
CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7
Delibera n. 8/2017

IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7

Vista l'allegata proposta di deliberazione concernente l'oggetto;

Ritenuto che la stessa appare meritevole di approvazione;

Visti:

- il D.P.R. 250/99;
- il D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.;
- l'art. 22 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;
- il parere di regolarità tecnica e di legittimità espresso dal Dirigente competente ai sensi dell'art. 33 comma 1 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

Nominati scrutatori i Consiglieri: Boati, Moscheo, Nanni;

Dato atto dell'esito della votazione del documento, a scrutinio palese e a maggioranza dei Consiglieri votanti:

- o presenti: 29
- o astenuti: //
- o votanti: 29
- o maggioranza richiesta: 15

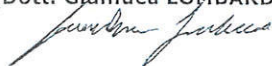
- con voti favorevoli: 19

- con voti contrari: 10 (Acerbi, Boati, Bottelli, Caineri, Coscelli, Iannicelli, Merenda, Riva, Sciarba, Zacchetti)

DELIBERA

- di esprimere parere contrario alle Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) per le motivazioni citate nella presente delibera.

IL SEGRETARIO
(Dott. Gianluca LOMBARDO)



IL PRESIDENTE
(Norma IANNAcone)



- ALLA DIREZIONE MOBILITA', AMBIENTE E ENERGIA - Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Direzione Municipi
Area Municipio 7

Punto n.2 – seduta del 30.01.2017



MUNICIPIO 7

MUNICIPIO 7

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 7
N. 7

OGGETTO:

Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con D.G.C. 2927/2011 riperimetrata con D.G.C.n.1055/2015 e con D.G.C. 58/2016. Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) - Parere del Municipio 7

IL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 7
Gabriella Della Valle

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO 7
Norma IANNAONE

Direzione Municipi
Area Municipio 7

Punto n.2 – seduta del 30.01.2017



PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con D.G.C. 2927/2011 riperimetrata con D.G.C.n.1055/2015 e con D.G.C. 58/2016. Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) - Parere del Municipio 7

IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO N. 7

Visti:

- il D.P.R. 250/99;
- Il D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.;
- l'art. 22 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

Premesso che:

- in data 9 gennaio 2017, in atti PG 642711/2016, è pervenuta dal Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità la richiesta di parere in merito alle Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ), già oggetto di Conferenza dei Municipi tenutasi in data 20 dicembre 2016;
- le suddette Linee di indirizzo prevedono l'applicazione della LEZ ad un territorio pari a 132,72 kmq, presidiato da varchi videosorvegliati, per un totale di 1.306.708 residenti, pari al 96,5% della popolazione della città;
- vengono indicate diverse tempistiche di attuazione della LEZ, a partire da Ottobre 2017, a seconda della categoria veicolare considerata, introducendo criteri più restrittivi rispetto alla normativa regionale sulla materia;

Considerato che:

- 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

Direzione Municipi
Area Municipio 7

Punto n.2 – seduta del 30.01.2017



MUNICIPIO 7

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..);

- 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;
- la Commissione n.5 Sicurezza, Mobilità e Trasporti, nella seduta del 24 gennaio 2017, ha valutato i contenuti dell'attuale progetto, esprimendo a maggioranza, parere contrario;

Considerato inoltre che:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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;

Direzione Municipi
Area Municipio 7

Punto n.2 – seduta del 30.01.2017



MUNICIPIO 7

Valutato che:

- 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;

DELIBERA

di esprimere parere contrario alle Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) per le motivazioni citate nella presente delibera.

Direzione Municipi
Area Municipio 7

Punto n.2 – seduta del 30.01.2017



MUNICIPIO 7

Milano, 27/01/17

OGGETTO: Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con D.G.C. 2927/2011 ripermetrata con D.G.C.n.1055/2015 e con D.G.C. 58/2016. Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ) - Parere del Municipio 7

Visti:

- la proposta di deliberazione di cui in oggetto;
- l'art. 22 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;
- il provvedimento sindacale P.G. 539036 del 21 ottobre 2016;

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 7

Gabriella Della Valle

9.8 MUNICIPIO 8

AREA MUNICIPIO 8

Delibera n. 6 del 16/02/2017 - PG n. 81047/2017



MUNICIPIO N. 8

COMUNE DI MILANO



MUNICIPIO N. 8

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 8
PG 81047/2017
U. SUPPORTO AGLI ORGA
Del 17/02/2017 10.53.18
(C) PROT. AREA MUNICIPIO
17/02/2017

AREA MUNICIPIO 8
DELIBERAZIONE N. 6 DEL 16 FEBBRAIO 2017

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO

OGGETTO: RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO DELLA ZONA TRAFFICO LIMITATO. LINEE DI INDIRIZZO PER LA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ). OSSERVAZIONI

Seduta pubblica del 16 Febbraio 2017

CONSIGLIERI IN CARICA

ZAMBELLI SIMONE	PRESIDENTE MUNICIPIO	P			
AGUZZI LAURA	CONSIGLIERE	P	IEZZI IGOR GIANCARLO	CONSIGLIERE	P
ANGUISSOLA DI SAN DAMIANO MARCO	CONSIGLIERE	A	INVERNIZZI VIRGINIA	CONSIGLIERE	P
AROSIO ALBERTO	CONSIGLIERE	P	LODIGIANI MARCO	CONSIGLIERE	P
BERTINOTTI MARIA CHIARA	CONSIGLIERE	P	MARAZITA VINCENZO	CONSIGLIERE	A
BIANCHINI GIORGIO	CONSIGLIERE	P	MOIRAGHI CRISTINA SILVIA	CONSIGLIERE	P
CONSOLINI CLAUDIO	CONSIGLIERE	A	PAGLIUCA VITTORIO	CONSIGLIERE	P
DALDOSSO IGOR	CONSIGLIERE	P	PAVESI STEFANO	CONSIGLIERE	P
DE MUZIO MARIA AURORA	CONSIGLIERE	P	PELUCCHI GIULIA	CONSIGLIERE	P
DEL GENIO GIOVANNI	CONSIGLIERE	P	ROMANI GAIA	CONSIGLIERE	A
DELL'ORTO EUGENIO	CONSIGLIERE	P	ROMANO PAOLO	CONSIGLIERE	P
FEDERIGHI FRANCESCO	CONSIGLIERE	P	ROZZA MARCO	CONSIGLIERE	P
FEDRIGHINI ENRICO	CONSIGLIERE	P	SALERANI ENRICO MARIA	CONSIGLIERE	P
GALESÌ FABIO	PRESIDENTE CONSIGLIO MUNICIPIO	P	SCARPA ANNA ORNELLA	CONSIGLIERE	P
GARGANO ERMANNO	CONSIGLIERE	P	TANSINI MARCO	CONSIGLIERE	A
GARIBOLDI MARCO	CONSIGLIERE	P	VOLPI OLIVIERO GIOVANNI	CONSIGLIERE	P

Fatto eseguire l'appello nominale, il Presidente del Consiglio di Municipio, Fabio GALESI, accerta che risultano presenti 26 Consiglieri.

Partecipa all'adunanza il Funzionario Amministrativo Dott.ssa Paola Pozzi.

Il Presidente accertato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta alle ore 20,30.

AREA MUNICIPIO 8

Delibera n. 6 del 16/02/2017 – PG n.81047/2017



MUNICIPIO N. 8

OGGETTO: RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO DELLA ZONA TRAFFICO LIMITATO. LINEE DI INDIRIZZO PER LA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ). OSSERVAZIONI

VISTA l'allegato testo concernente l'oggetto;

RITENUTO che la stessa appare meritevole di approvazione;

VISTI:

- Il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";
- Lo Statuto del Comune di Milano;
- Il Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

DATO ATTO dell'esito della seguente votazione, a scrutinio palese:

Presenti:	26	
Astenuti:	4	Aguzzi – Iezzi – Pavese – Salerani
Votanti:	22	
Maggioranza richiesta:	12	
Voti favorevoli:	17	
Voti contrari:	5	Arosio – De Muzio – Dell'Orto – Pagliuca – Rozza

DELIBERA

- di richiedere le seguenti variazioni al perimetro previsto per la Low Emission Zone:
 - a) 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; 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 rotatoria sita allo sbocco del tunnel, e/o lo svincolo per Viale Achille Papa, con obbligo di inversione alla prima rotatoria;
 - b) 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;
 - c) 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

RELAZIONE TECNICA

AREA MUNICIPIO 8

Delibera n. 6 del 16/02/2017 – PG n.81047/2017



MUNICIPIO N. 8

- d) in tutti i casi, predisporre adeguata cartellonistica che informi con il dovuto anticipo degli accessi vietati ai veicoli non autorizzati;
- di richiedere di uniformare la tempistica dell'attuazione dei divieti, a parità di classe di emissione, indipendentemente dalla categoria di veicolo;
 - di demandare agli uffici dell'Area Municipio 8 tutti gli adempimenti conseguenti.

Il Segretario
Dott.ssa Paola Pozzi

Il Presidente del Consiglio di Municipio
Fabio Galesi

- AL SIGNOR SINDACO
- ALL'ASSESSORE ALLA MOBILITA' E AMBIENTE
- ALLA DIREZIONE MOBILITA', AMBIENTE e ENERGIA - AREA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITA'

Pubblicata all'albo pretorio dal 23 FEB. 2017 al 10 MAR. 2017

Pubblicata all'albo zonale dal 23 FEB. 2017 al 10 MAR. 2017

AREA MUNICIPIO 8

Delibera n. 6 del 16/02/2017 – PG n.81047/2017



MUNICIPIO N. 8

OGGETTO: RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO DELLA ZONA TRAFFICO LIMITATO. LINEE DI INDIRIZZO PER LA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ). OSSERVAZIONI

IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO N. 8

Visti:

- Il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";
- Lo Statuto del Comune di Milano;
- il Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

Premesso che:

- In data 26 gennaio 2017 il Consiglio di Municipio 8 ha deliberato parere favorevole al progetto di istituzione della Low Emission Zone (LEZ), demandando a ulteriore specifica delibera le osservazioni puntuali al progetto stesso;
- la Commissione Sviluppo del Territorio, nella seduta del 1° febbraio 2017, ha esaminato nel dettaglio le problematiche relative al progetto della Low Emission Zone, con particolare riguardo al suo perimetro nel territorio del Municipio 8 e al posizionamento dei relativi varchi elettronici di accesso;

Considerato che:

- sono emerse rispetto al progetto alcune importanti criticità:
 - a) le modifiche dovute all'eliminazione del varco previsto in Viale De Gasperi, conseguente a una nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con arretramento del confine fin dentro la cerchia della 90/91 e il posizionamento di numerosi varchi aggiuntivi;
 - b) l'esclusione dalla LEZ di Viale del Ghisallo (sotto il cavalcavia);
 - c) la creazione, a Quarto Oggiaro, di 2 ZTL (denominate "Lessona Est" e "Lessona Ovest") separate dal resto della LEZ dalle vie Lessona, Amoretti, Orsini e Cogne, strade che non verrebbero ricomprese nella LEZ;
- per tutti e tre i punti l'arretramento del perimetro della LEZ ha come elemento indesiderato l'aumento del numero dei varchi elettronici in ambito urbano, con incremento dei costi di gestione e possibili effetti collaterali sul traffico;
- le modifiche di cui al punto a) comportano il posizionamento di un varco (n°141) all'inizio di Viale Vigliani, la cui "via di fuga" è costituita da un'apertura nello spartitraffico centrale per permettere l'inversione di marcia, con un calibro molto ridotto che è chiaramente inadatto a veicoli di grandi dimensioni e, in ogni caso, suscettibile di creare seri intralci alla circolazione in caso di traffico sostenuto; più in generale, si valuta negativamente una penetrazione così lunga in ambito urbano;

AREA MUNICIPIO 8

Delibera n. 6 del 16/02/2017 – PG n.81047/2017



MUNICIPIO N. 8

- per quel che riguarda il punto b) si ritiene ottimale l'obbligo, per i veicoli non autorizzati provenienti dalle autostrade, di inversione di marcia sotto al cavalcavia prima del semaforo di Viale Certosa e senza possibilità di giungere fino in Piazzale Kennedy;
- per il punto c), si considerano elementi negativi la separazione delle ZTL "Lessona Est" e "Lessona Ovest" dal resto della LEZ e l'esclusione dalla LEZ dell'asse Cogne-Orsini-Amoretti, anche per la presenza del senso unico di Via Cogne che comporta ulteriori complicazioni e criticità nel posizionamento dei varchi.

DELIBERA

- di richiedere le seguenti variazioni al perimetro previsto per la Low Emission Zone:
 - a) 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; 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 rotatoria sita allo sbocco del tunnel, e/o lo svincolo per Viale Achille Papa, con obbligo di inversione alla prima rotatoria;
 - b) 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;
 - c) 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
 - d) in tutti i casi, predisporre adeguata cartellonistica che informi con il dovuto anticipo degli accessi vietati ai veicoli non autorizzati;
- di richiedere di uniformare la tempistica dell'attuazione dei divieti, a parità di classe di emissione, indipendentemente dalla categoria di veicolo;
- di demandare agli uffici dell'Area Municipio 8 tutti gli adempimenti conseguenti.

RELAZIONE TECNICA

Direzione Municipi
Area Municipio 8



Dichiarazione di conformità dei documenti informatici con gli originali cartacei.

Ai sensi del DPR 445/2000 attesto che il documento che precede, composto di n° 5 fogli,
è copia conforme all'originale depositato presso gli Archivi del Comune di Milano.

F.to digitalmente
Il Funzionario Amm.vo
Dott.ssa Paola Pozzi

ELENCO DOCUMENTI ALLEGATI:

Documento: Delibera n. 6 P.G. n. 81047 / 2017

**OGGETTO: RIDEFINIZIONE DEL PERIMETRO DELLA ZONA TRAFFICO LIMITATO.
LINEE DI INDIRIZZO PER LA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW
EMISSION ZONE (LEZ). OSSERVAZIONI**

RELAZIONE TECNICA

9.9 MUNICIPIO 9



MUNICIPIO 9

AREA MUNICIPIO 9
DELIBERAZIONE N. 8 DEL 31/01/2017

Oggetto: LINEE DI INDIRIZZO E PARERE IN MERITO ALLA PREDISPOSIZIONE DELLA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ).

Seduta pubblica del 31/01/2017 convocazione unica

PRESENZE

Nome e Cognome	Carica	Presenza	Nome e Cognome	Carica	Presenza
BELLI ALBERTO LUIGI	Consigliere	P	LEGRAMANDI GABRIELE	Consigliere	P
BIZZOTTO AURELIO	Consigliere	P	LOCATI ANDREA E.	Consigliere	P
BOSELLI MONICA	Consigliere	P	MEDOLAGO ROBERTO	Consigliere	P
CERQUA CHRISTIAN ALEX	Consigliere	P	MELONE ANNA MARIA	Consigliere	P
COLOMBO CLAUDIO	Consigliere	P	MOLE' MICHELE	Consigliere	P
CORTESE SANTO A.	Consigliere	P	MOTTA ANDREA	Consigliere	P
CREA SANTO	Consigliere	P	PAGLIARO VERONICA	Consigliere	P
DE LORENZO ROBERTO	Consigliere	P	PELLEGRINI ANDREA	Assessore	P
ESPOSITO MARIO	Consigliere	P	PELLEGRINO MICHELE	Consigliere	P
FEMMININO VINCENZO	Consigliere	P	PEREGO LUCA E.	Presidente Consiglio	P
GESMUNDO PASQUALE	Consigliere	P	RANCATI AGOSTINO	Consigliere	P
GIANOTTI ALESSANDRA	Consigliere	P	SASSO CLAUDIO	Consigliere	P
GIOVANATI DEBORAH	Assessore	P	SENESI VANESSA	Consigliere	P
INDOVINO STEFANO	Consigliere	P	TODARO RAFFAELE	Assessore	P
LA LOGGIA MAURIZIO M.	Consigliere	P	TURATO ENRICO	Consigliere	P
LARDIERI GIUSEPPE A.	Presidente Municipio	P	P=Presente - AG= Assente Giustificato - I= Assente Ingustificato		

Fatto eseguire l'appello nominale dal Segretario verbalizzante, il Presidente del Consiglio di Municipio PEREGO Luca Edoardo accerta che NON risultano Consiglieri assenti alla votazione.

Partecipa all'adunanza: Lardieri, Presidente Municipio.

Il Presidente accertato il numero legale degli intervenuti dichiara aperta la seduta alle ore 20.15.

Omissis

Il Presidente pone in votazione la proposta di deliberazione in oggetto.

Al riscontro dei voti (scrutatori i Consiglieri Crea, Locati e Turato) la votazione con scrutinio palese dà il seguente esito: **APPROVATA**.

- Presenti n. 31 Consiglieri
- Favorevoli n. 19
- Maggioranza n. 14
- Contrari n. 8 (Esposito-Gesmundo-Indovino-Medolago-Melone-Molè-Motta-Senesi)
- Astenuti n. 4 (Cortese-Crea-Gianotti-Sasso)

Il Presidente del Consiglio di Municipio ne fa la proclamazione.

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2000. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.

AREA MUNICIPIO N. 9



IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO N. 9

VISTI:

- l'art. 17 del D. Lgs 267/2000;
- l'art. n. 101 comma 4 del vigente Statuto del Comune di Milano;
- gli artt. n. 39 comma 3, n. 60 comma 2 del Regolamento del Municip;

PREMESSO CHE:

- in data 22/12/2016 è pervenuta la richiesta di parere in merito a "Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato (ZTL) istituita con DGC 2927/2011 ripermetrata con D.G.C. n. 1055/2015 e con D.G.C. n. 58/2016. Linee di indirizzo per la predisposizione della futura disciplina viabilistica Low Emission Zone (LEZ)" da parte del Settore Pianificazione Programmazione Mobilità;
- il Consiglio di Municipio, nella seduta del 12/01/2017 ha incontrato l'Assessore alla Mobilità ed Ambiente, Marco Granelli ed alcuni rappresentanti della Direzione Centrale Mobilità, Trasporti, Ambiente ed Energia e di A.M.A.T, per un incontro esplicativo ed illustrativo sulla Low Emission Zone (L.E.Z.);
- il giorno 26/01/2017 le Commissioni Istruttorie n. 5 (Edilizia, Urbanistica e Lavori Pubblici) e n. 6 (Educazione, Istruzione, Edilizia Scolastica, Attività Produttive) del Municipio 9, si sono riunite congiuntamente per affrontare l'argomento inerente le *LINEE DI INDIRIZZO E PARERE IN MERITO ALLA PREDISPOSIZIONE DELLA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ)*.

TENUTO CONTO CHE:

- la stessa ZTL era già considerata all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) anno 2015 -art 7.4.2.2;
- le previsioni del PUMS consideravano l'istituzione di due diverse fasce concentriche di aree ZTL;
- ad oggi non risultano completate le previsioni del PUMS - artt. 7.4.2.1 e 7.4.2.2;
- 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;
- mancano parcheggi di interscambio, in corrispondenza delle porte d'ingresso alla città e soprattutto delle linee di metropolitana;
- manca una politica e una previsione completa su tutta l'area della Città Metropolitana che non risulta interessata da questa previsione;
- 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;
- 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 approntati punti all'interno della ZTL presidiati dalle telecamere;
- 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 particolare, le limitazioni poste ai 40.000 autoveicoli Euro 3 diesel già dal 15 ottobre 2017, non risultano sostenibili in tali termini;

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2000. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.

AREA MUNICIPIO N. 9



- 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;
- 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;
- il ritardo della realizzazione del corridoio 5 che ad oggi risulta inutilizzabile all'uso prioritario di cambio del trasporto delle merci Gomma/Ferro.

CONSIDERATO CHE:

- 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 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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);

Tutto ciò premesso e preso altresì atto del parere di regolarità tecnica e di legittimità della proposta di deliberazione in oggetto reso dal Direttore di Area Municipio 9, quale parte integrante e sostanziale del presente atto deliberativo,

DELIBERA

di esprimere **PARERE NEGATIVO** alla PREDISPOSIZIONE DELLA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ).

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2000. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.

AREA MUNICIPIO N. 9



OGGETTO: LINEE DI INDIRIZZO E PARERE IN MERITO ALLA PREDISPOSIZIONE DELLA FUTURA DISCIPLINA VIABILISTICA LOW EMISSION ZONE (LEZ)

Visti:

- la proposta di deliberazione di cui in oggetto;
- l'art. 33 comma 1 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;
- il provvedimento sindacale P.G. 539037/2016 del 21 ottobre 2016;

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE DI AREA MUNICIPIO 9
Dott.ssa Maria Lorella Parma

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2000. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.

AREA MUNICIPIO N. 9



DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 9

NR. 8 DEL 31/01/2017

IL DIRETTORE DI AREA
MUNICIPIO 9
DOTT.SSA MARIA LORELLA PARMA

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

SIG. LUCA EDUARDO PEREGO

Si certifica che copia della presente deliberazione verrà pubblicata all' Albo Pretorio del Comune di Milano
ove rimarrà esposta per 15 gg consecutivi (art. 124 del D. Lgs. 267/2000).

IL FUNZIONARIO

Dott.ssa Laura Villanova
Laura Villanova

La presente copia informatica, destinata unicamente alla pubblicazione sull'Albo Pretorio on Line, è conforme al documento originale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2000. Il corrispondente documento originale è conservato negli Archivi del Comune di Milano.

RELAZIONE TECNICA

Il presente volume è stato redatto secondo le procedure e le istruzioni del Sistema Qualità di Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio Srl ed è composto dai seguenti documenti:

180350005_01.docx

Relazione

**Allegato 2 alla proposta di
Deliberazione n. 2879/2018**

AREA PIANIFICAZIONE PROGRAMMAZIONE E MOBILITÀ

Allegato alla proposta di Deliberazione n. 2879/2018

Composto da n.14 fogli

Il Direttore di Area

Ing. Stefano Riazzola

ALLEGATO 2

**Ridefinizione del perimetro della
Zona Ridefinizione Traffico Limitato
istituita con DGC 2927/2011
riperimetrata con DGC n.1055/2015 e
con DGC n.58/2016.**

**Regolamentazione della circolazione
dei veicoli superiori a 12 metri di
lunghezza e trasportanti merci
pericolose.**

**Approvazione della disciplina
viabilistica low emission zone.**

Confine della Zona a Traffico Limitato

elaborato

Planimetria

codifica

180350006_01

revisione

01

data

31/07/2018

redatto

Ing. Vladimiro Marras

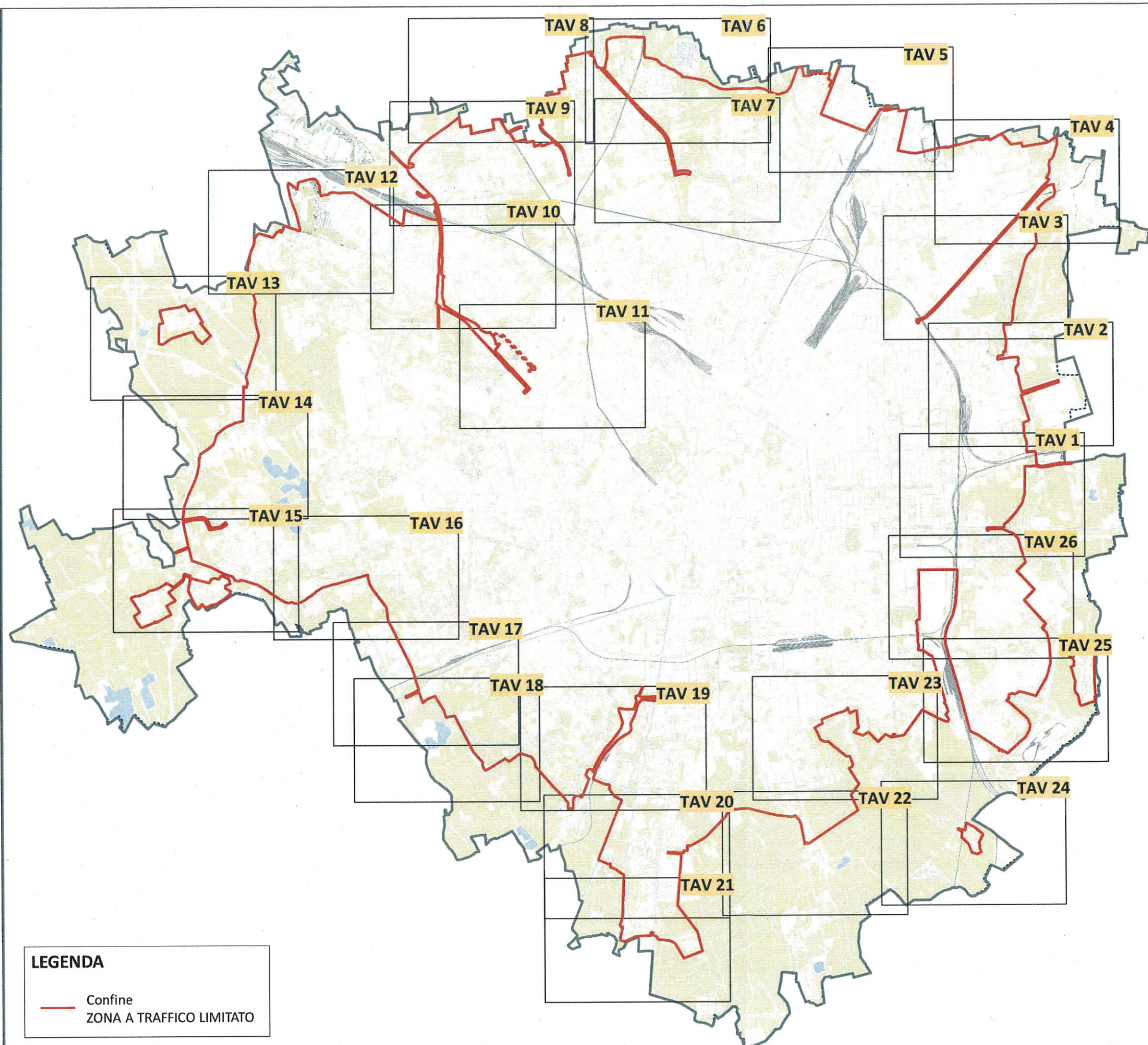
verificato

Ing. Vladimiro Marras

approvato

Arch. Valentino Sevino

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE E TERRITORIO – s.r.l. a socio unico
Direzione e coordinamento: Comune di Milano
Sede legale: Via Tommaso Pini, 1 – 20134 Milano
Capitale Sociale € 10.400,00 – Codice Fiscale e numero di iscrizione
Registro Imprese di Milano: 12908910156 – REA Milano 1597731



LEGENDA

— Confine
ZONA A TRAFFICO LIMITATO

Comune di Milano
Ufficio Tecnico

Tavola 1

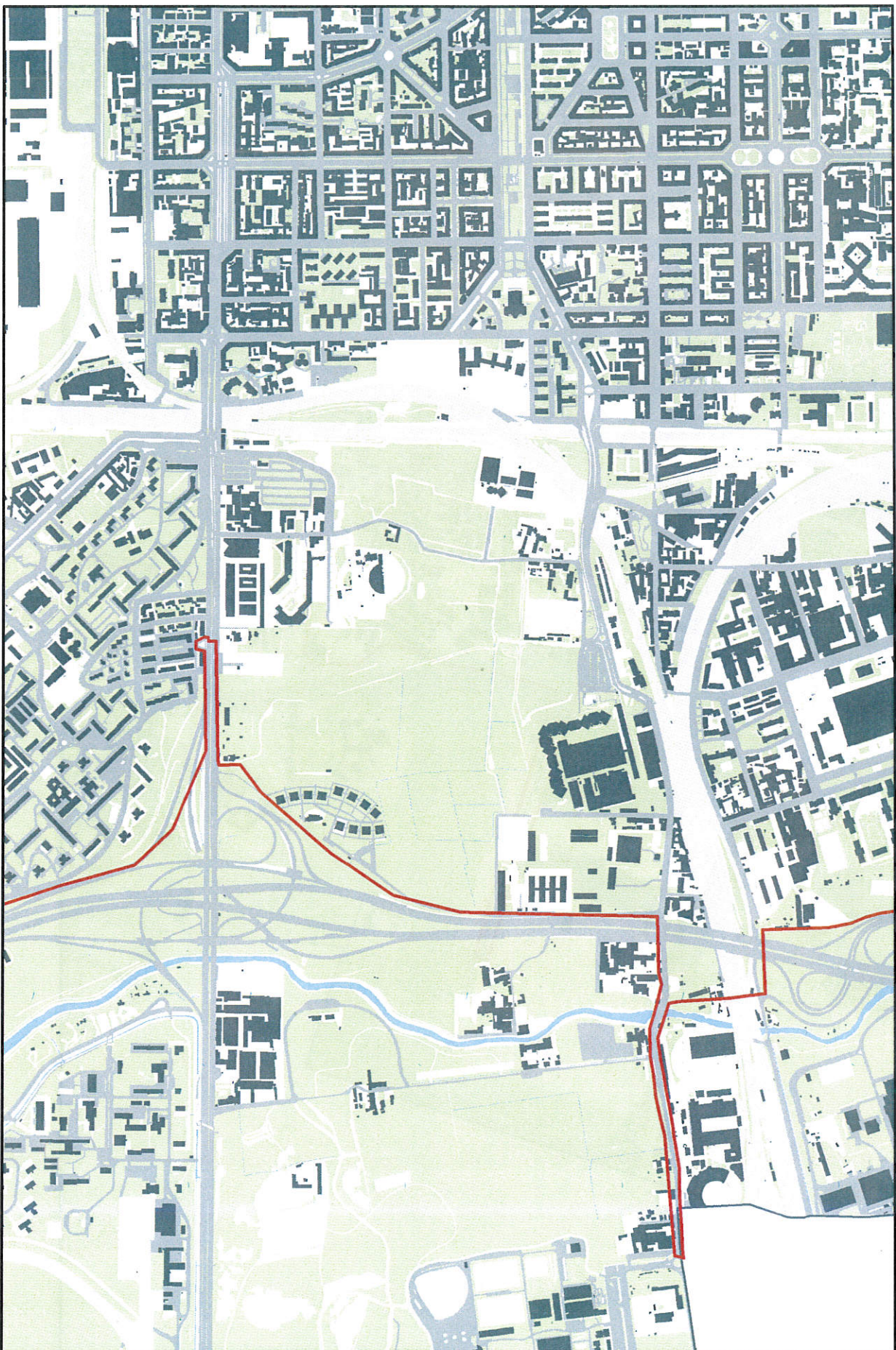


Tavola 2



Tavola 3



Tavola 4

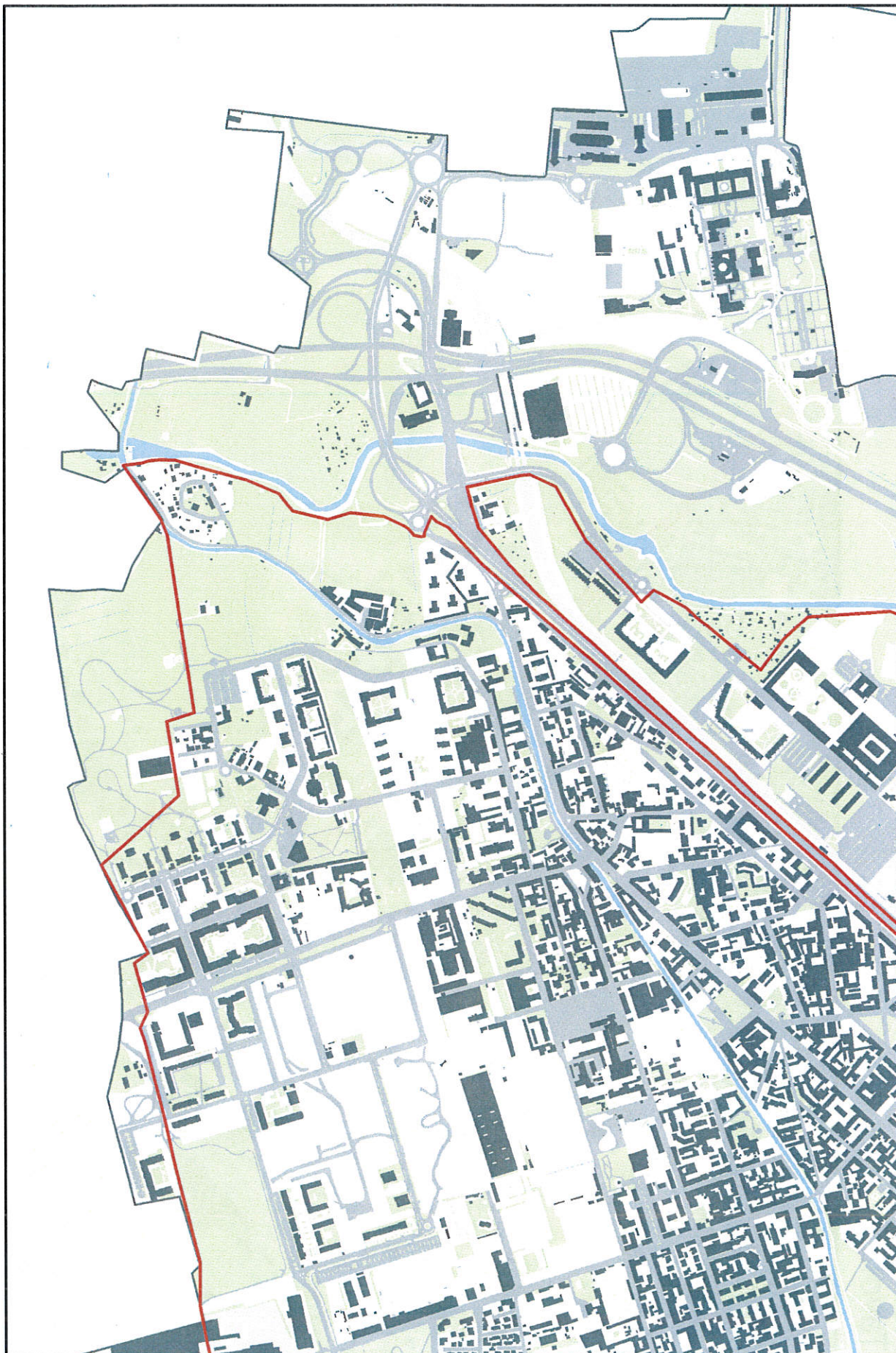


Tavola 5

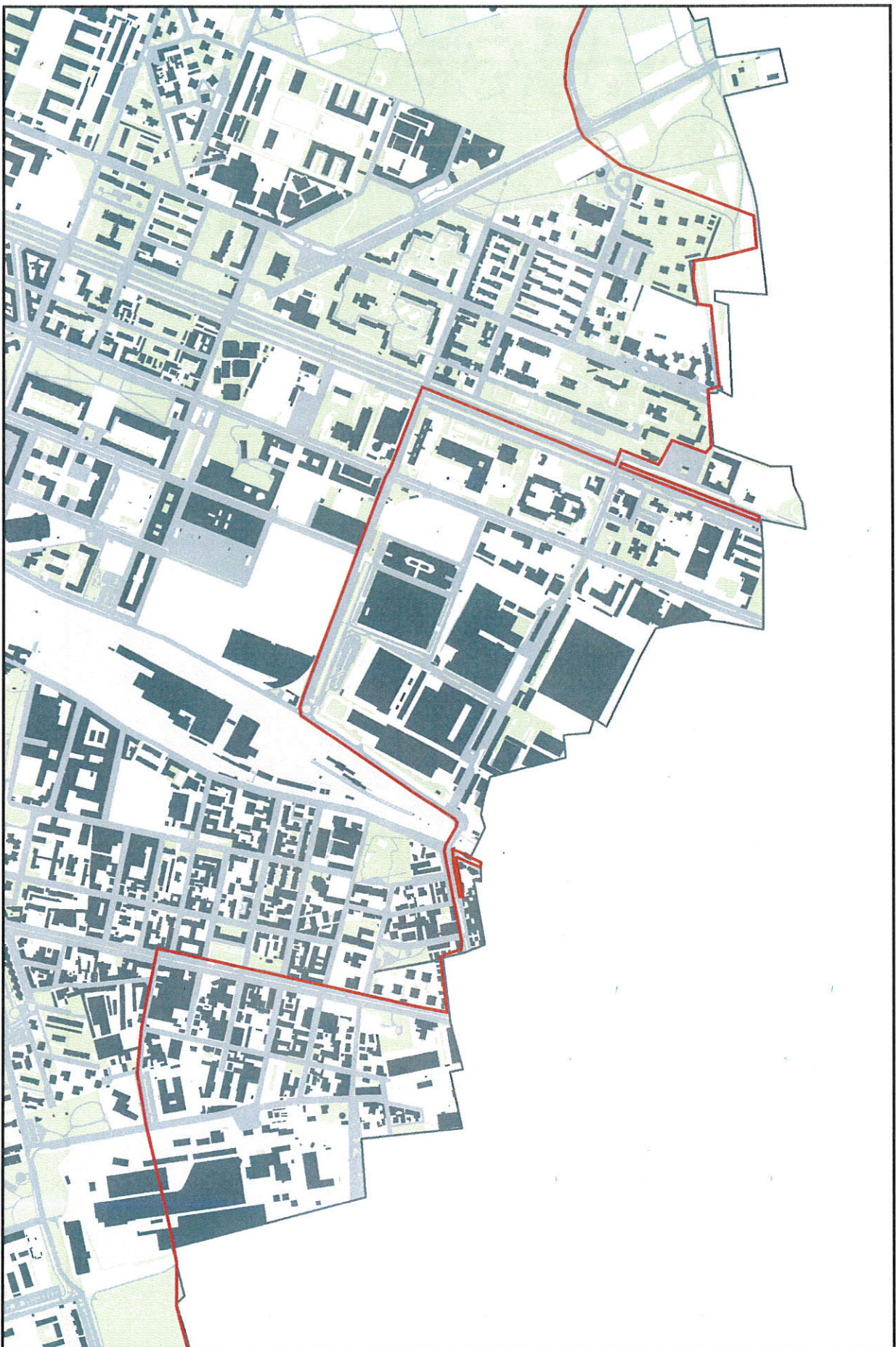


Tavola 6



Tavola 7

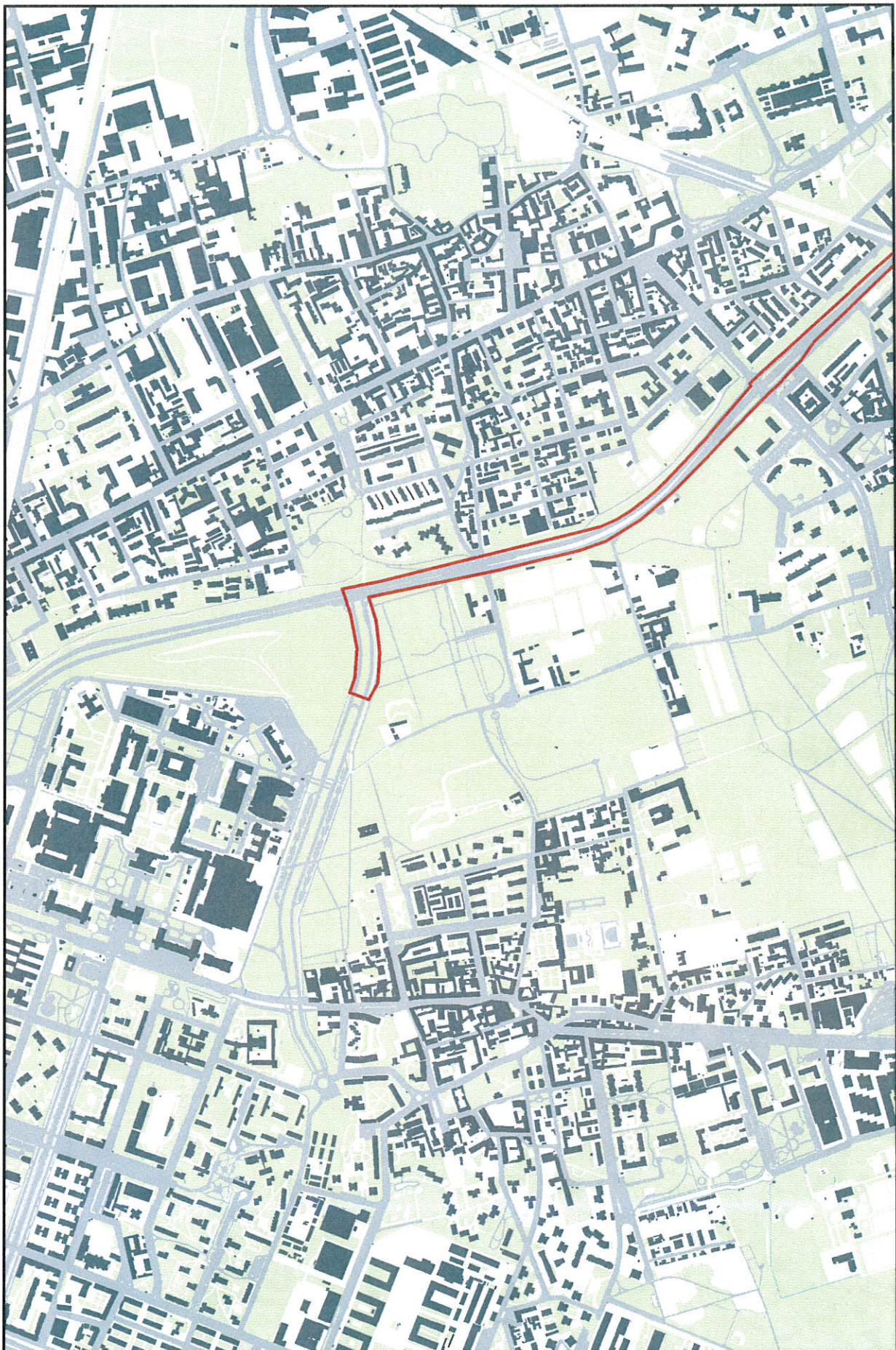


Tavola 8

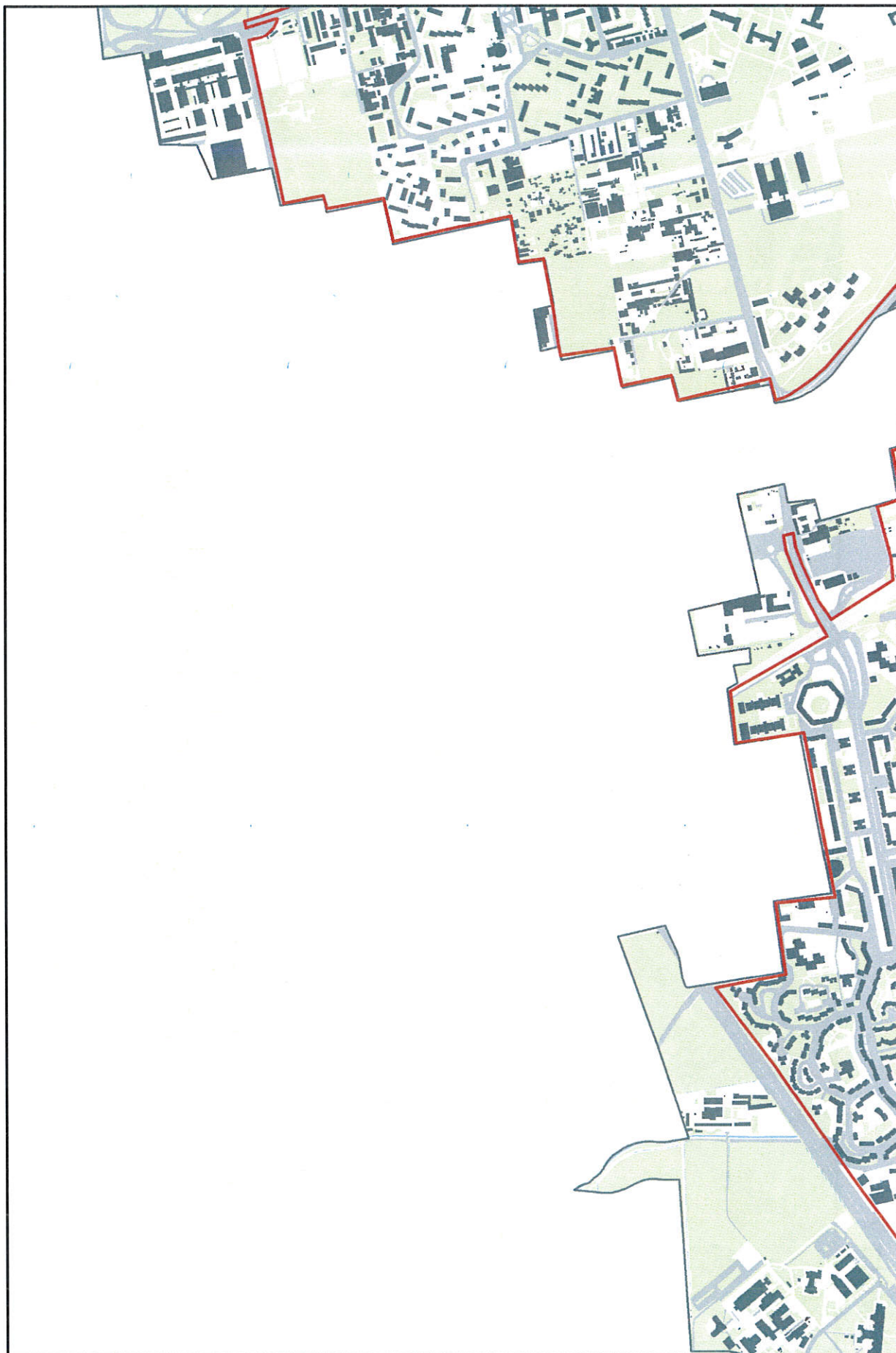


Tavola 9

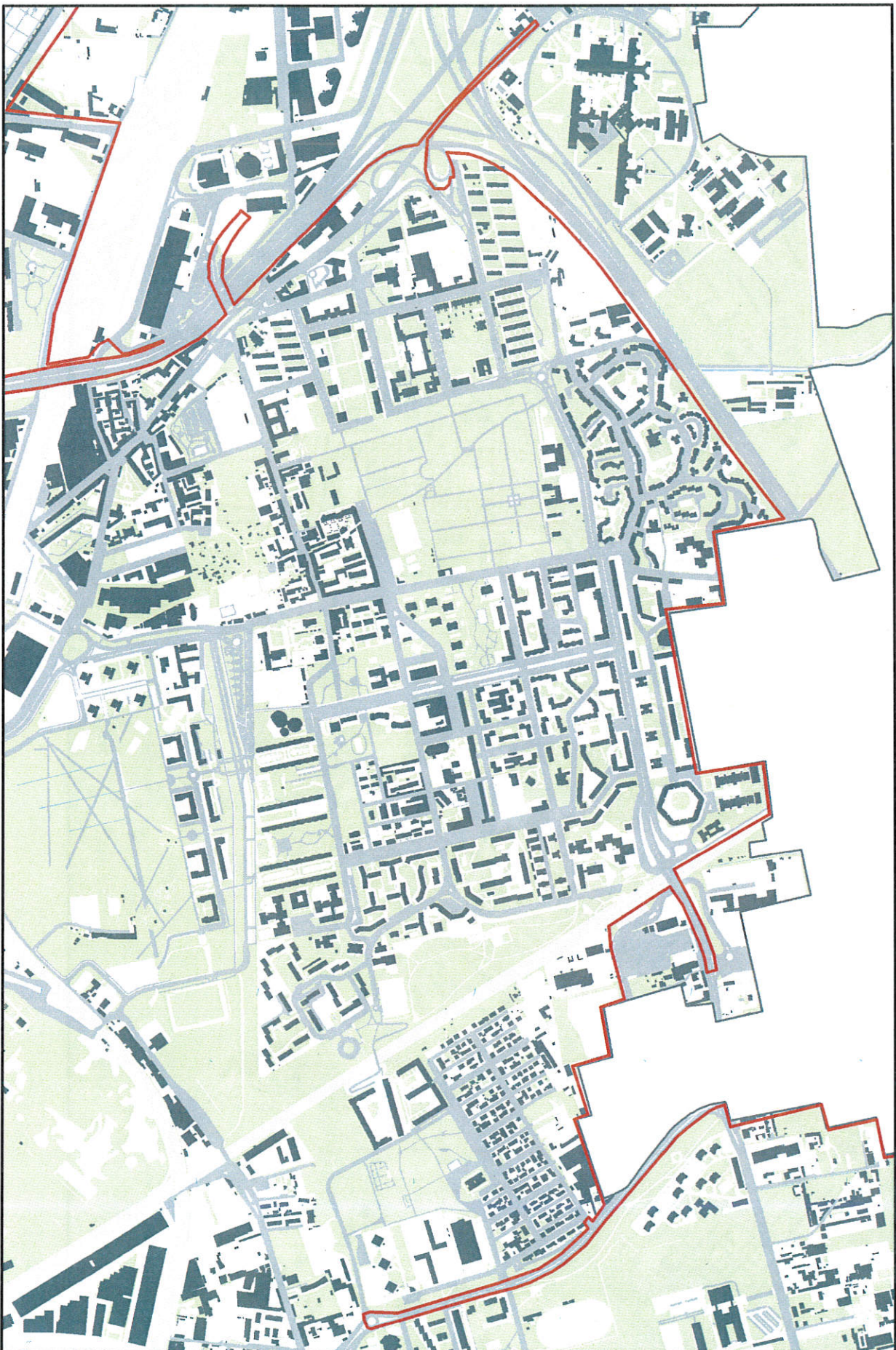


Tavola 10



Tavola 11

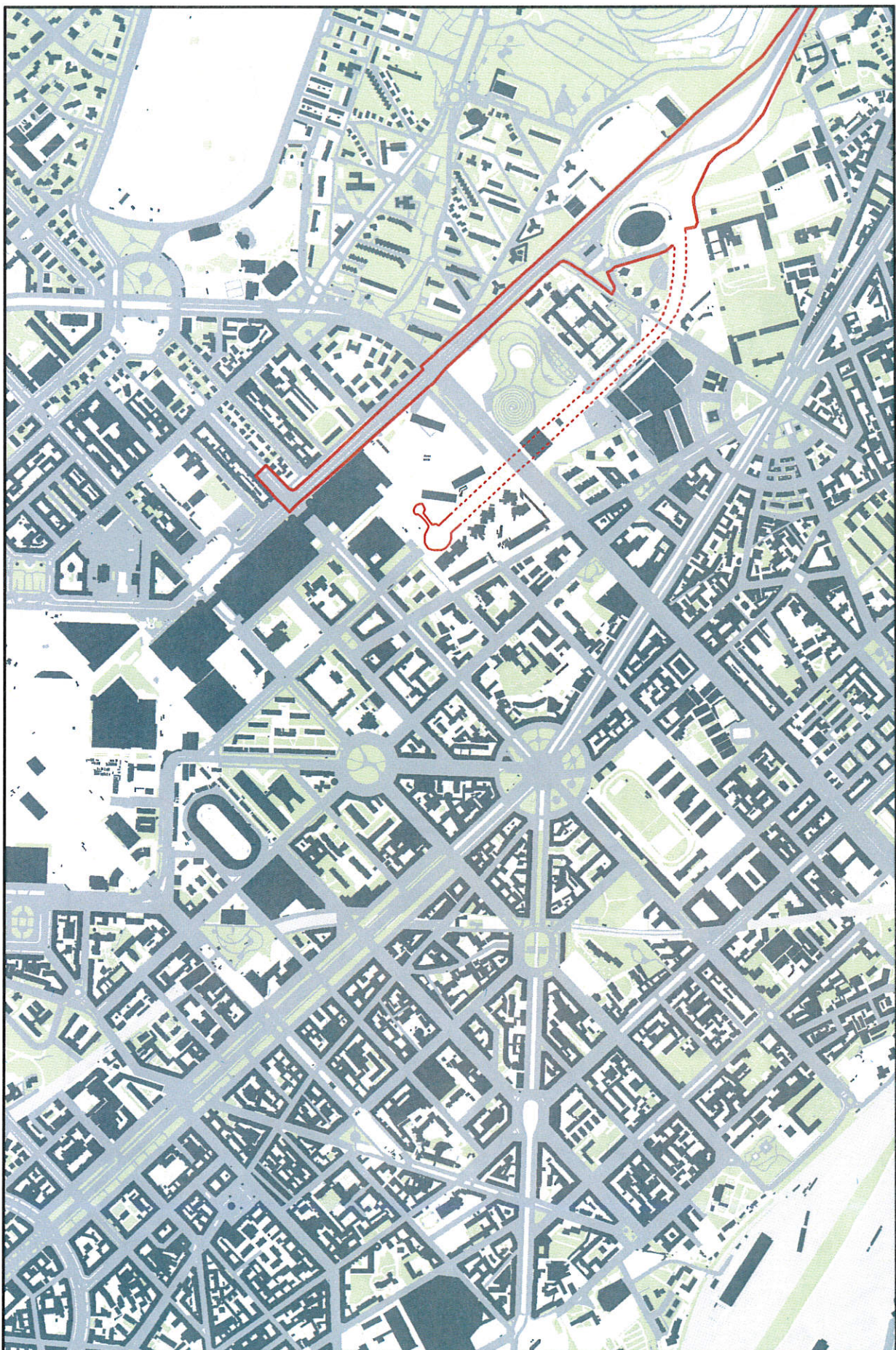


Tavola 12

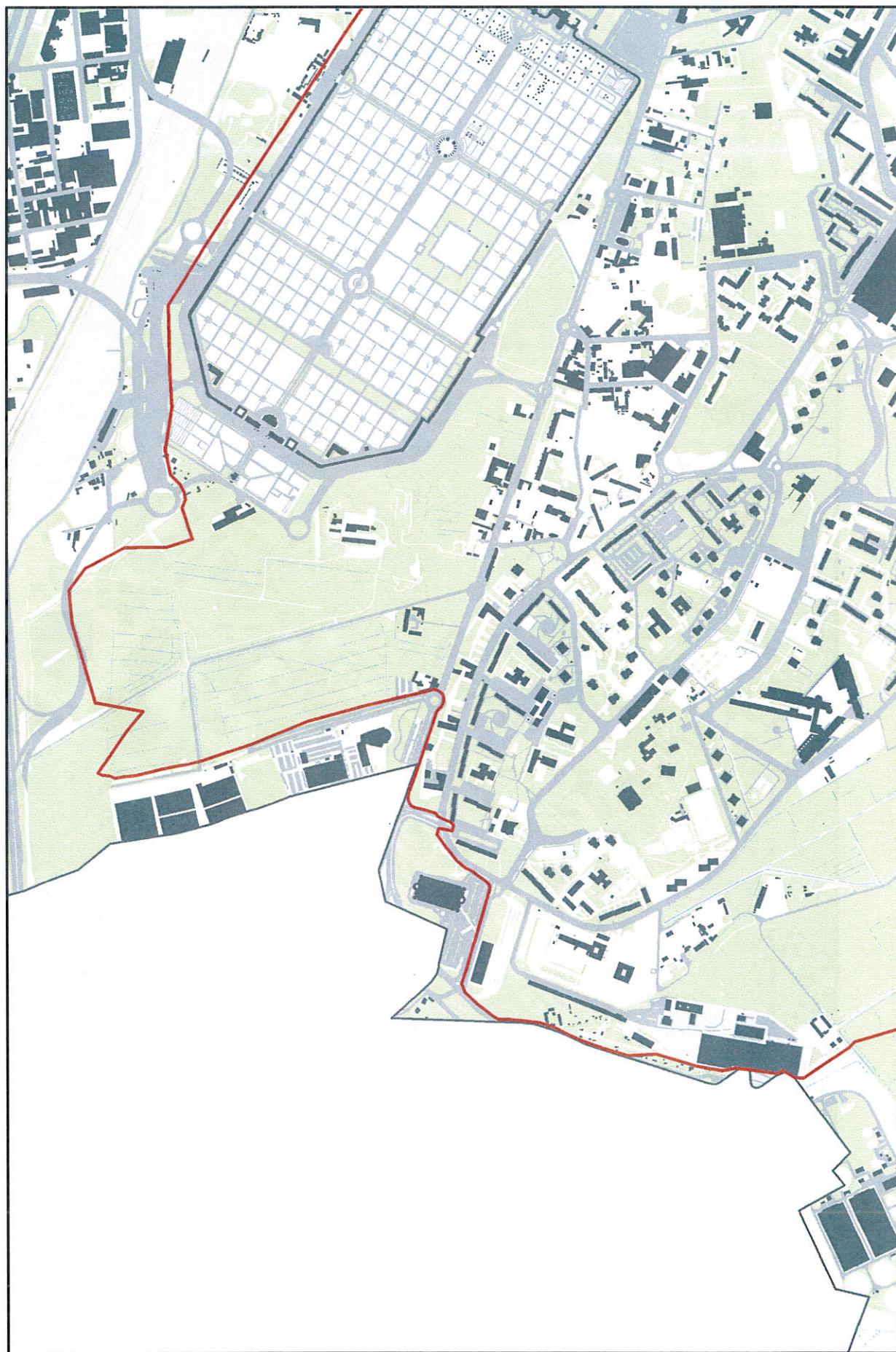


Tavola 13

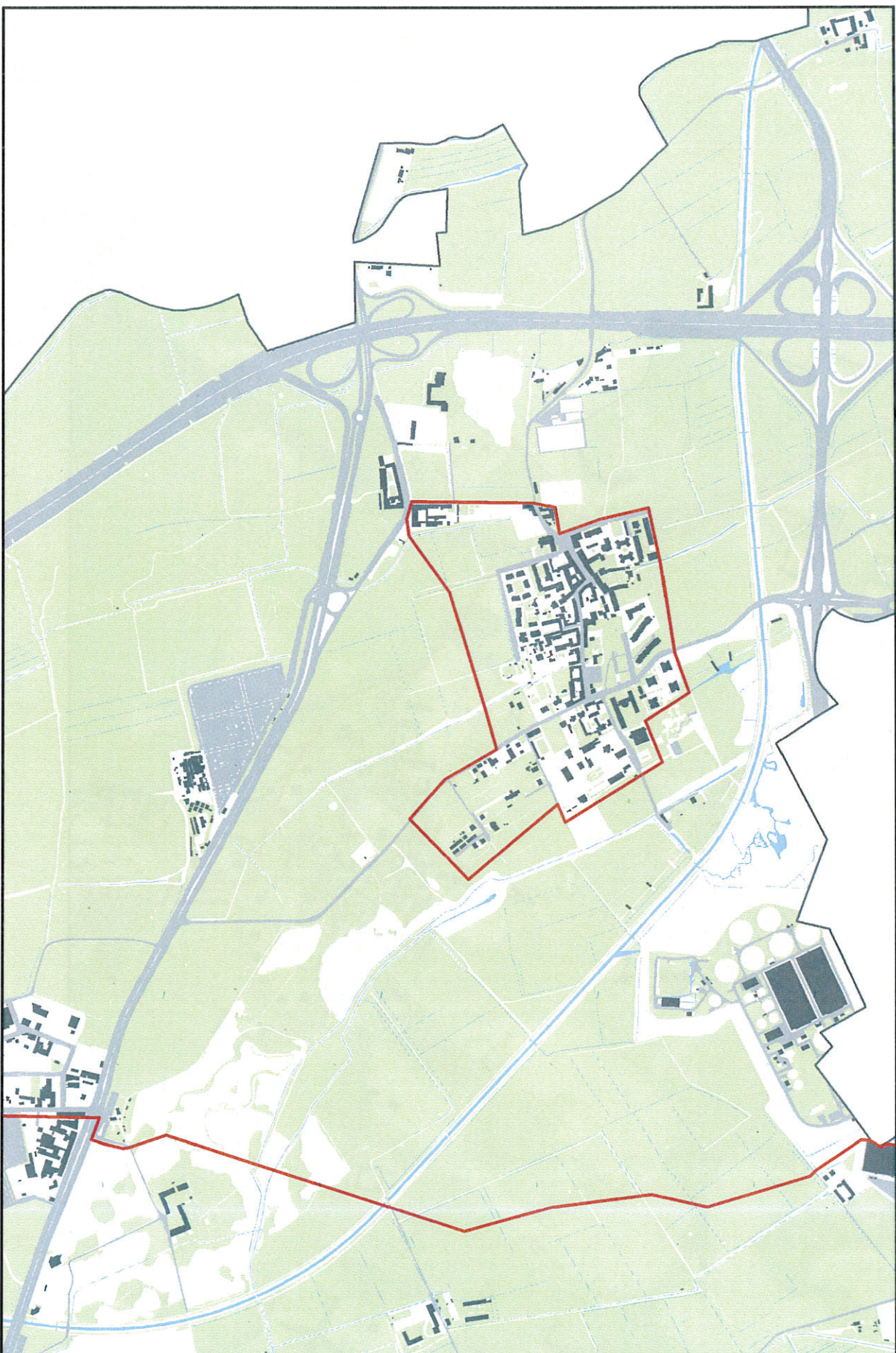


Tavola 14



Tavola 15

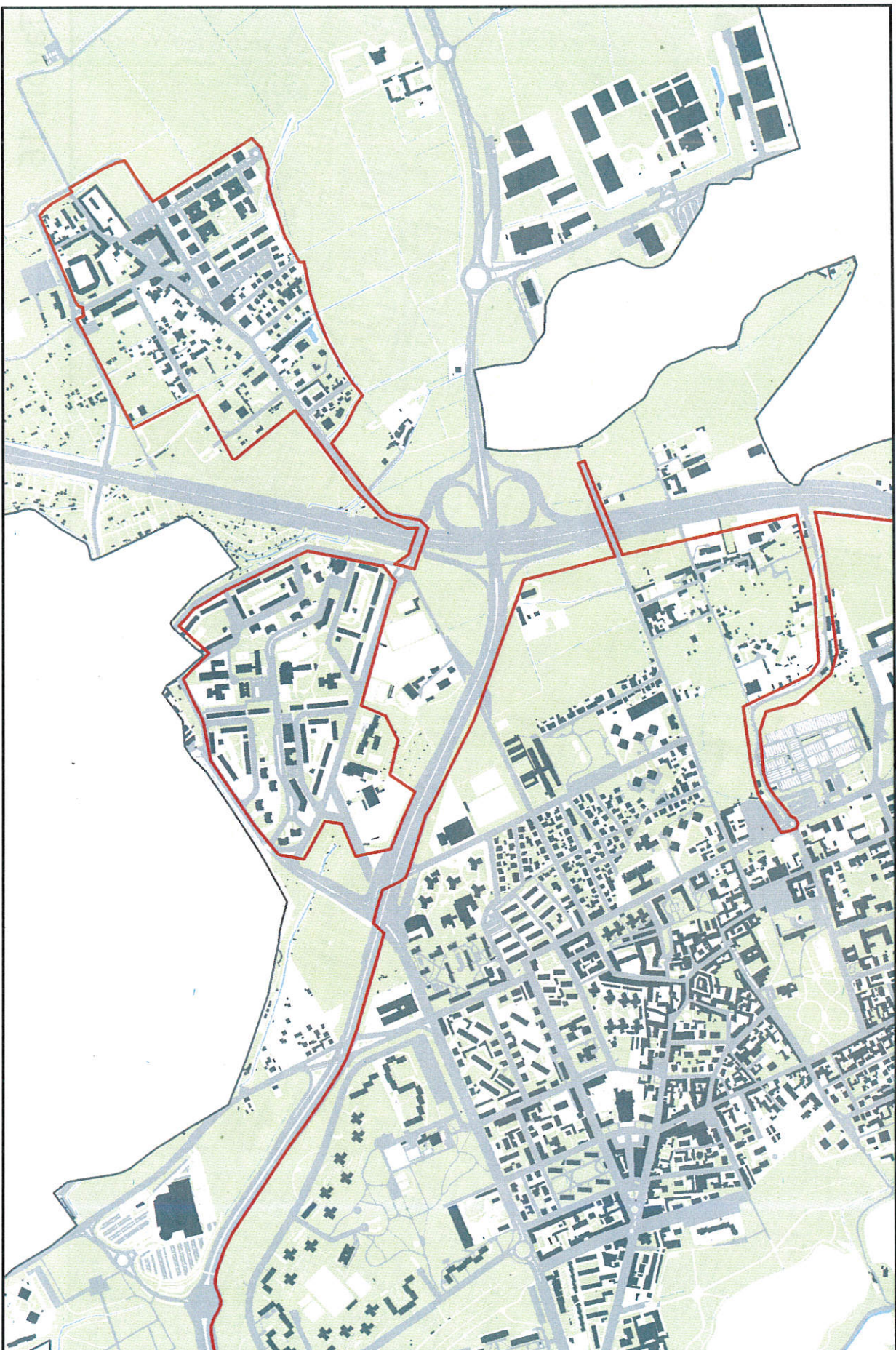


Tavola 16

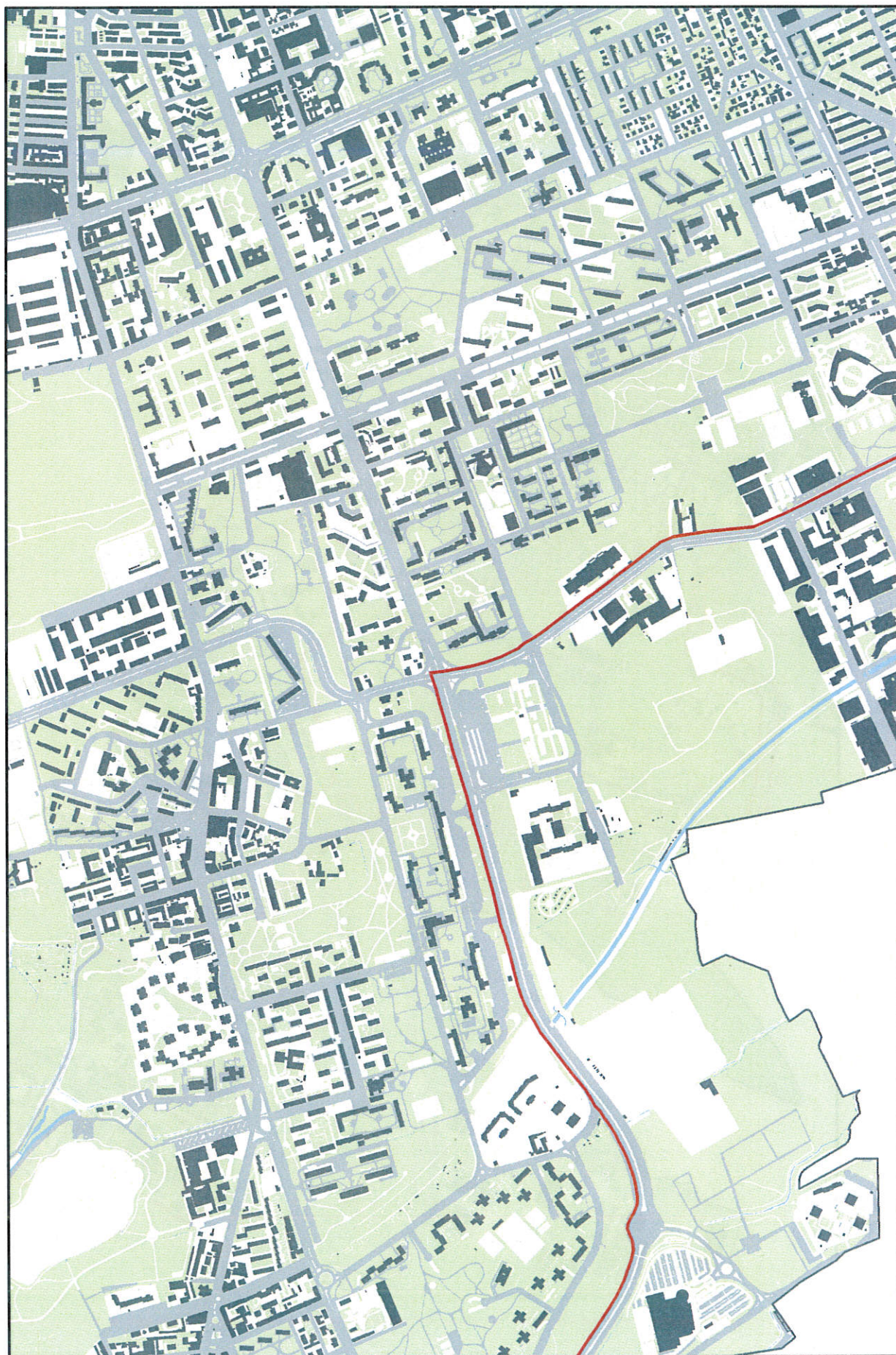


Tavola 17



Tavola 18

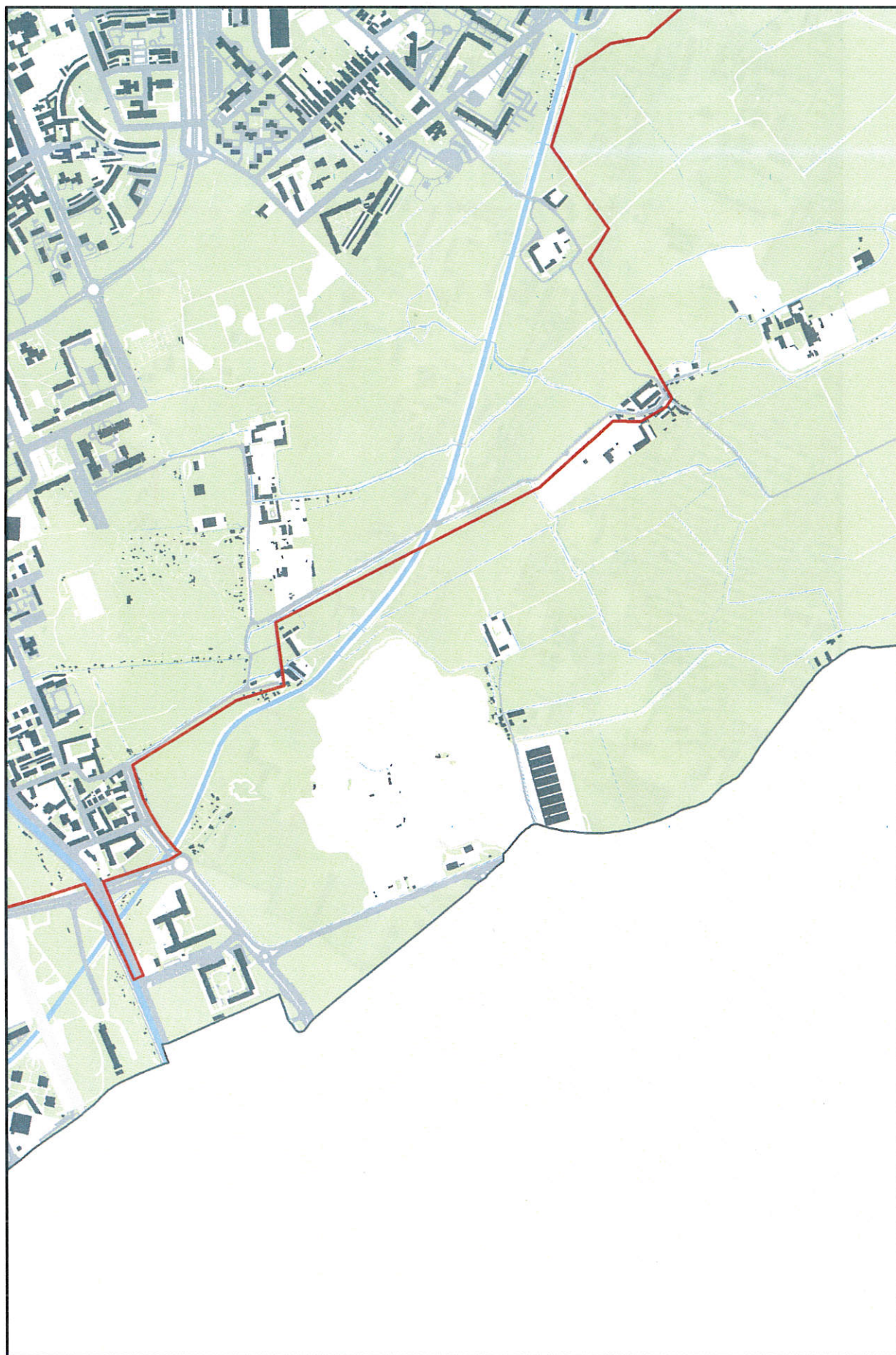


Tavola 19



Tavola 20

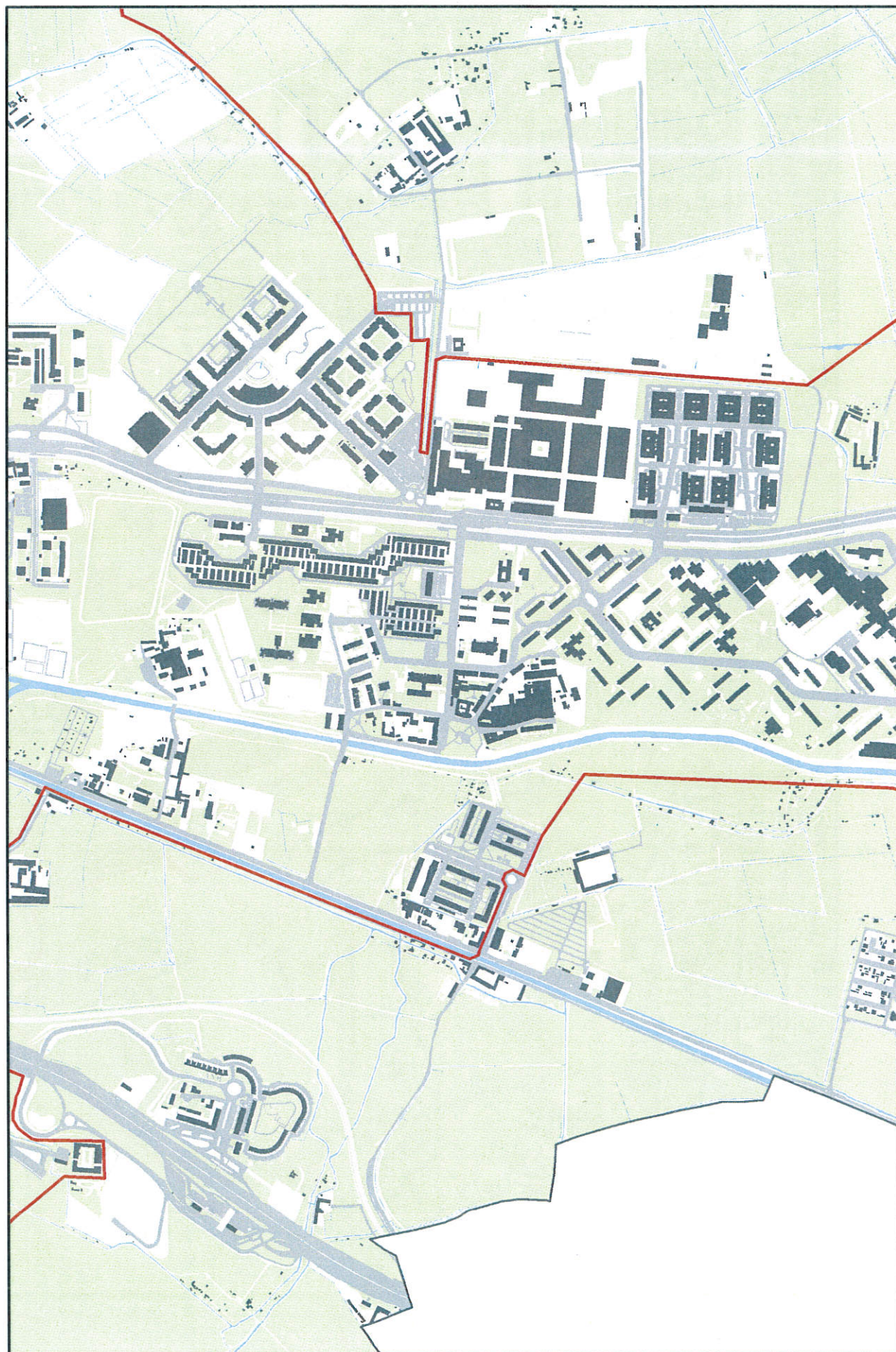


Tavola 21

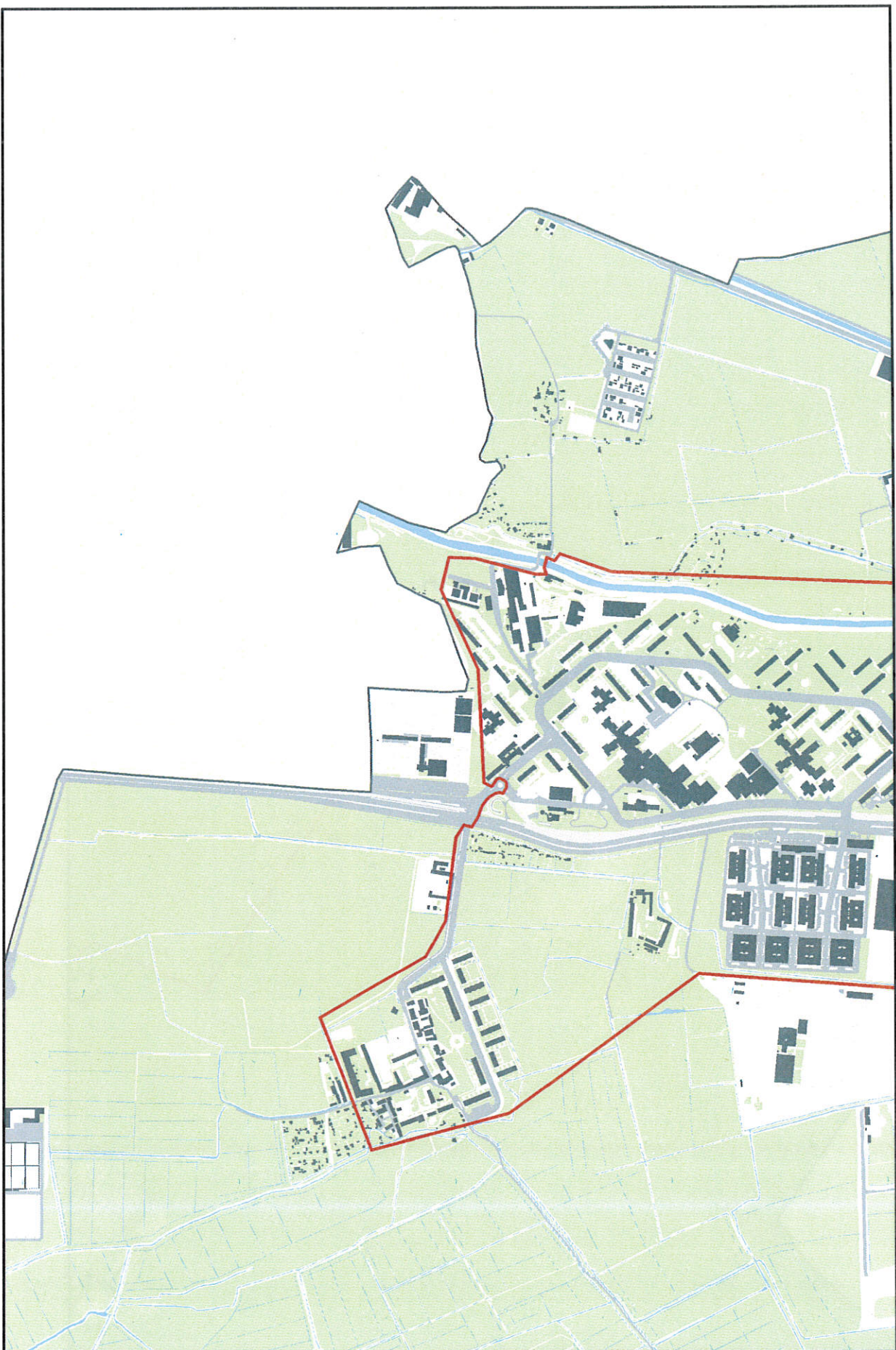


Tavola 22

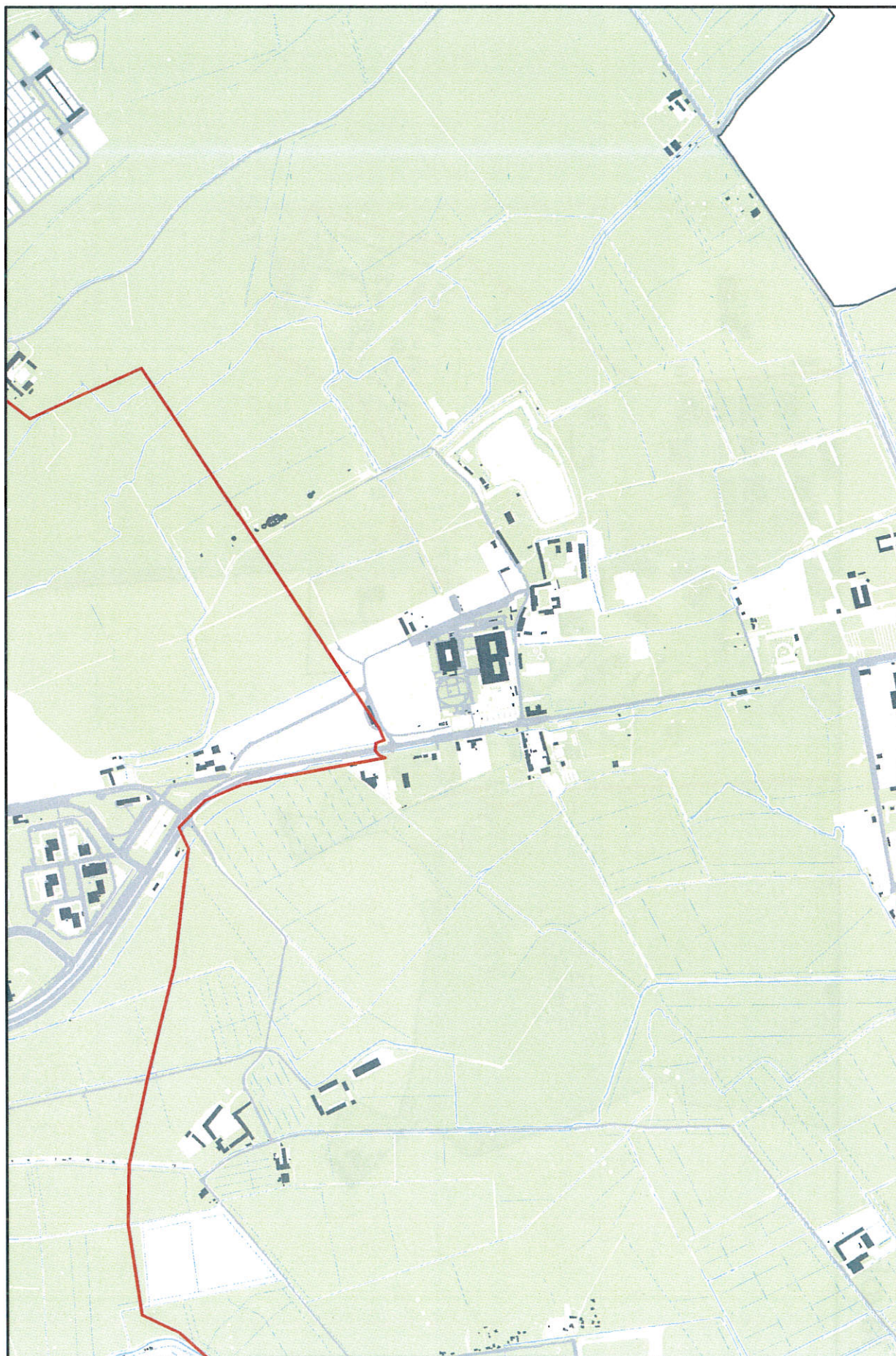


Tavola 23

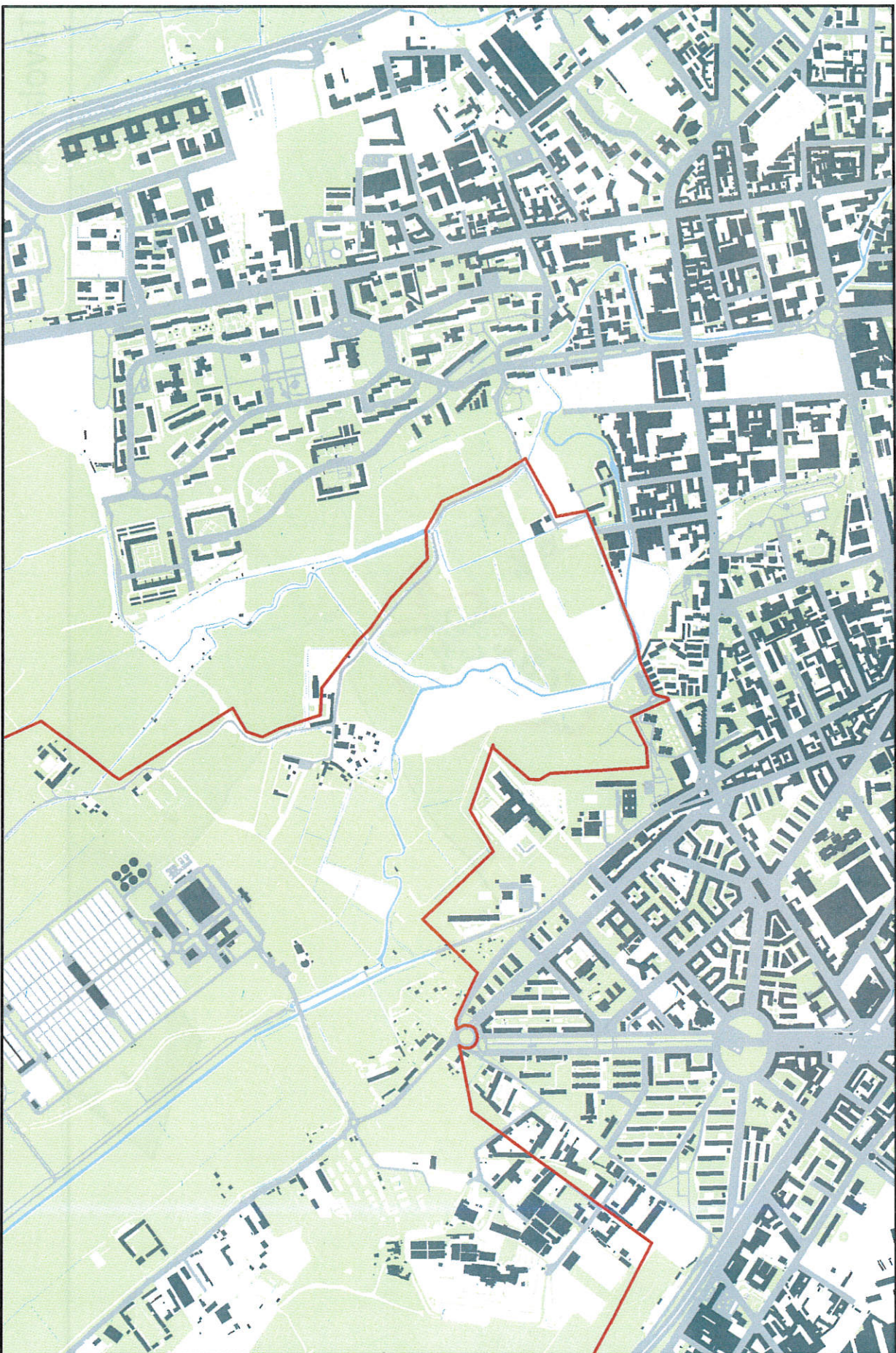


Tavola 24



Tavola 25

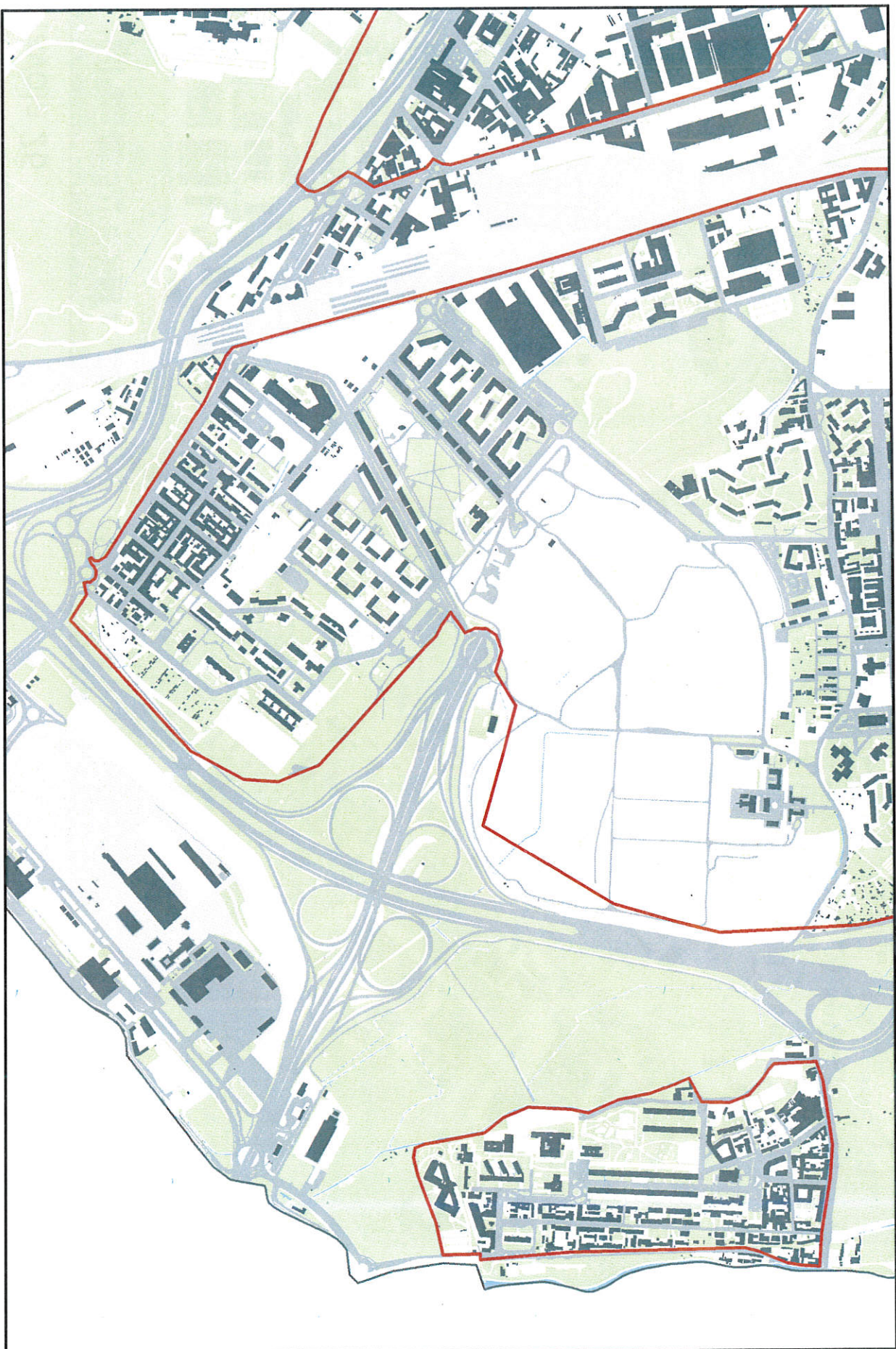


Tavola 26



Allegato 3 alla proposta di Deliberazione n. 2879/2018

**Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con DGC 2927/2011 ripерimetrata con D.G.C. n° 1055/2015 e con D.G.C. n° 58/2016.
Approvazione della disciplina viabilistica low emission zone.**

TABELLE DELLE REGOLE DI ACCESSO E CIRCOLAZIONE

elaborato:		codifica: 180480032_01	
Tabelle		revisione: 01	
data:	redatto:	verificato:	approvato:
31/07/2018	Marco Bedogni	Marco Bedogni	Bruno Villavecchia

Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio Srl

Sede Legale: Via Tommaso Pini, 1 – 20134 Milano

Telefono +39 02 8846 7298

Fax + 39 02 8846 7349

e-mail: info@amat-mi.it

Tutti i diritti sono riservati

Tutti i diritti di riproduzione e rielaborazione anche parziale dei testi sono riservati;
l'eventuale utilizzo e pubblicazione anche di parti di testo, delle tavole o delle tabelle dovrà
prevedere la citazione della fonte.

Tabella delle regole di accesso alla Low Emission Zone per le autovetture

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione - 1° ottobre												Anzianità veicoli anni	
			1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		2030
Trasporto persone	Autovetture Euro 0 benzina	ante 10/1995														23
	Autovetture Euro 1 benzina	01/1993 - 09/1998														22
	Autovetture Euro 2 benzina	01/1997 - 12/2001														21
	Autovetture Euro 3 benzina	01/2001 - 12/2006														19
	Autovetture Euro 4 benzina	01/2006 - 12/2010														18
	Autovetture Euro 5 benzina	01/2011 - 08/2015														
	Autovetture Euro 6 benzina	01/2013 - in vendita														
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità veicoli anni
Trasporto persone	Autovetture Euro 0 diesel senza FAP	ante 10/1995														23
	Autovetture Euro 1 diesel senza FAP	01/1993 - 09/1998														20
	Autovetture Euro 2 diesel senza FAP	01/1997 - 12/2001														17
	Autovetture Euro 3 diesel senza FAP	01/2001 - 12/2006														12
	Autovetture Euro 3 diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,025 g/km oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	01/2001 - 12/2006														12
	Autovetture Euro 0, 1, 2, 3 diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro 4															
	Autovetture Euro 4 diesel senza FAP	01/2006 - 12/2010														9
	Autovetture Euro 3, 4 diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,0045 g/km	01/2006 - 12/2010														9
	Autovetture Euro 4 diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione	01/2006 - 12/2010														9
	Autovetture Euro 0, 1, 2, 3, 4 diesel con FAP after-market installato dopo 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4															
	Autovetture Euro 3, 4 diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,0045 g/km	01/2006 - 12/2010														12
	Autovetture Euro 0, 1, 2, 3, 4 diesel con FAP after-market installato entro 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4															
	Autovetture Euro 5 diesel	01/2011 - 08/2015														7
	Autovetture Euro 6 diesel leggeri A-B-C acquistati dopo 31.12.2018	01/2013 - 08/2019														6
	Autovetture Euro 6 diesel leggeri A-B-C acquistati prima del 31.12.2018	01/2013 - 08/2019														10
Autovetture Euro 6 diesel leggeri D_TEMP - D	D_TEMP in vendita obbligo 6D da 1/2021														12	
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Trasporto	Autovetture GPL, metano, Bifuel, ibridi ed elettrici (cfr. nota A)															

Tabella delle regole di accesso alla Low Emission Zone per i veicoli trasporto cose – parte 1

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità veicoli anni
Trasporto cose	Autoveicoli Euro 0 benzina	ante 10/1995														23
	Autoveicoli Euro 1 benzina	01/1993 - 09/1998														22
	Autoveicoli Euro 2 benzina	01/1997 - 12/2001														23
	Autoveicoli Euro 3 benzina	01/2001 - 12/2006														19
	Autoveicoli Euro 4 benzina	01/2006 - 12/2011														17
	Autoveicoli Euro 5 benzina	01/2011 - 08/2016														
	Autoveicoli Euro 6 benzina	01/2013 - in vendita														
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità veicoli anni
Trasporto cose	Autoveicoli Euro 0 diesel senza FAP	ante 10/1995														23
	Autoveicoli Euro 1 leggeri e Euro I pesanti diesel senza FAP	01/1993 - 09/1998														20
	Autoveicoli Euro 2 leggeri e Euro II pesanti diesel senza FAP	10/1996 - 12/2001														17
	Autoveicoli Euro 3 leggeri e Euro III pesanti diesel senza FAP	01/2001 - 12/2006														12
	Autoveicoli Euro 3 leggeri diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,025 g/km oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	01/2001 - 12/2006														12
	Autoveicoli Euro III pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,02 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione															
	Autoveicoli Euro 0, 1, 2, 3 leggeri diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro 4															
	Autoveicoli Euro 0, I, II, III pesanti diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro IV															
	Autoveicoli Euro 4 leggeri diesel senza FAP	01/2006 - 12/2011														9
	Autoveicoli Euro 3, 4 leggeri diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,0045 g/km	01/2006 - 12/2011														9
	Autoveicoli Euro 4 leggeri diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione	01/2006 - 12/2011														9
	Autoveicoli Euro 0, 1, 2, 3, 4 leggeri diesel con FAP after-market installato dopo 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4															
	Autoveicoli Euro IV pesanti diesel senza FAP	10/2006 - 09/2009														11
	Autoveicoli Euro III, IV pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh	10/2006 - 09/2009														11
	Autoveicoli Euro IV pesanti diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione	10/2006 - 09/2009														11
	Autoveicoli Euro 0, I, II, III, IV pesanti diesel con FAP after-market installato dopo 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV															

Tabella delle regole di accesso alla Low Emission Zone per i veicoli trasporto cose – parte 2

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione - 1° ottobre												Anzianità veicoli anni	
			1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		2030
	Autoveicoli Euro 3, 4 leggeri diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,0045 g/km	01/2006 - 12/2011														13
	Autoveicoli Euro 0, 1, 2, 3, 4 leggeri diesel con FAP after-market installato entro 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4															
	Autoveicoli Euro III, IV pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh	10/2006 - 09/2009														15
	Autoveicoli Euro 0, I, II, III, IV pesanti diesel con FAP after-market installato entro 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV															
	Autoveicoli Euro 5 leggeri diesel	01/2011 - 08/2016														8
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel senza FAP	10/2008 - 12/2014														10
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	10/2008 - 12/2014														10
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel con FAP after-market e con classe massa particolato inferiore a Euro VI	10/2008 - 12/2014														10
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh	10/2008 - 12/2014														16
	Autoveicoli Euro V pesanti diesel con FAP after-market e con classe massa particolato pari a Euro VI															16
	Autoveicoli Euro 6 diesel leggeri A-B-C acquistati dopo 31.12.2018	01/2013 - 08/2020														5
	Autoveicoli Euro 6 diesel leggeri A-B-C acquistati prima del 31.12.2018	01/2013 - 08/2020														10
	Autoveicoli Euro 6 diesel leggeri D_TEMP - D	D_TEMP in vendita														9
		obbligo 6D da 1/2021														9
	Autoveicoli Euro VI pesanti diesel (cfr. nota B)	01/2013 - in vendita														12
	Autoveicoli per trasporti specifici e per uso speciale Euro 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6 ed Euro 0, I, II, III, IV, V, VI diesel con FAP o che certifichino l'installabilità del FAP (cfr. nota B)															
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Trasporto	Autoveicoli GPL, metano, Bifuel, ibridi ed elettrici (cfr. nota A)															

Tabella delle regole di accesso alla Low Emission Zone per gli autobus (M2, M3)

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione - 1° ottobre												Anzianità veicoli anni	
			1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		2030
Autobus	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro 0	ante 10/1993														25
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro I	10/1993 - 09/1996														28
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro II	10/1996 - 09/2001														23
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro III	10/2001 - 09/2006														19
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro IV	10/2006 - 09/2009														19
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro V	10/2009 - 12/2014														
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro VI	01/2013 - in vendita														
	Autobus M3 TPL diesel di classe Euro 0 senza FAP	ante 10/1993														25
	Autobus M3 TPL diesel di classe Euro I senza FAP	10/1993 - 09/1996														22
	Autobus M3 TPL diesel di classe Euro II senza FAP	10/1996 - 09/2001														17
	Autobus M2, M3 non TPL diesel di classe Euro 0 senza FAP	ante 10/1993														25
	Autobus M2, M3 non TPL diesel di classe Euro I senza FAP	10/1993 - 09/1996														22
	Autobus M2, M3 non TPL diesel di classe Euro II senza FAP	10/1996 - 09/2001														17
	Autobus M2, M3 diesel di classe Euro III senza FAP	10/2001 - 09/2006														12
	Autobus M2, M3 Euro III diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,02 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	10/2001 - 09/2006														12
	Autobus M2, M3 Euro 0, I, II, III diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro IV															
	Autobus M2, M3 diesel di classe Euro IV senza FAP	10/2006 - 09/2009														10
	Autobus M2, M3 Euro III, IV diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh	10/2006 - 09/2009														10
	Autobus M2, M3 Euro IV diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione															
	Autobus M2, M3 Euro 0, I, II, III, IV diesel con FAP after-market installato dopo 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV															
	Autobus M2, M3 Euro III, IV diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh	10/2006 - 09/2009														15
	Autobus M2, M3 Euro 0, I, II, III, IV diesel con FAP after-market installato entro 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV															
	Autobus M2, M3 diesel di classe Euro V senza FAP	10/2009 - 12/2014														10
	Autobus M2, M3 Euro V diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione	10/2009 - 12/2014														10
	Autobus M2, M3 Euro V diesel con FAP after-market e con classe massa particolato inferiore a Euro VI	10/2009 - 12/2014														10
	Autobus M2, M3 diesel Euro V con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh	10/2009 - 12/2014														16
	Autobus M2, M3 Euro V diesel con FAP after-market e con classe massa pari a Euro VI															16
	Autobus M2, M3 diesel di classe Euro VI (cfr. nota B)	01/2013 - in vendita														12
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Autobus	Autobus M2, M3 Altre alimentazioni (cfr. nota A)															

Tabella delle regole di accesso alla Low Emission Zone per motoveicoli e ciclomotori

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità veicoli anni
Motoveicoli Ciclomotori	Motoveicoli a due tempi di classe Euro 0	ante 7/1999														19
	Ciclomotori a due tempi di classe Euro 0	ante 7/1999														19
	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														16
	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														8
	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	Anzianità 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														8
	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														9
Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	1/2019	10/2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità 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 4 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														12
	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	Anzianità veicoli anni
Motoveicoli	Altre alimentazioni (cfr. nota A)															

NOTE

Nota A) : non sono soggetti al divieto i veicoli GPL, metano, Bifuel, ibridi ed elettrici

Nota B) : i veicoli speciali e ad uso specifico di classe Euro 6 / VI nonché gli autoveicoli pesanti ed autobus di classe Euro VI sono derogati dalle limitazioni fino almeno al 17° anno dalla data di prima immatricolazione

Il presente volume è stato redatto secondo le procedure e le istruzioni del Sistema Qualità di Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio Srl ed è composto dai seguenti documenti:

180480032_00

Tabelle

FOGLIO PARERE RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE AVENTE IL SEGUENTE OGGETTO:

Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con Deliberazione di Giunta Comunale n. 2927/2011 riperimetrata con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1055/2015 e con Deliberazione di Giunta Comunale n. 58/2016. Regolamentazione della circolazione dei veicoli superiori a 12 metri di lunghezza e trasportanti merce pericolose.

Approvazione della disciplina viabilistica low emission zone denominata "Area B".

IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE.

Il presente provvedimento non comporta spesa.

Numero progressivo informatico:

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA
ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000

FAVOREVOLE

**IL DIRETTORE
DELL'AREA PIANIFICAZIONE E
PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ**
Ing. Stefano Riazzola
f.to digitalmente

**IL DIRETTORE
DELL'AREA TRASPORTO PUBBLICO**
Dott. Angelo Pascale
f.to digitalmente

Firmato digitalmente da riazzola stefano in data 01/08/2018, Angelo Pascale in data 02/08/2018



Comune di MILANO

SEGRETERIA GENERALE

Oggetto: Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con Deliberazione di Giunta Comunale n. 2927/2011 riperimetrata con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1055/2015 e con Deliberazione di Giunta Comunale n. 58/2016. Regolamentazione della circolazione dei veicoli superiori a 12 metri di lunghezza e trasportanti merci pericolose. Approvazione della disciplina viabilistica low emission zone denominata "Area B". Il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per l'Amministrazione comunale. Immediatamente eseguibile.
Numero progressivo informatico 2879/2018

IL SEGRETARIO GENERALE

Vista la proposta di deliberazione di Giunta comunale indicata in oggetto;

Visti i pareri di regolarità tecnica favorevoli espressi sulla proposta di deliberazione in oggetto dal Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità e dal Direttore dell'Area Trasporto Pubblico, da ritenersi assorbenti della regolarità e legittimità amministrativa dell'istruttoria, dei passaggi procedurali e della documentazione propedeutici alla proposta medesima, nonché della verifica preventiva in merito alla sussistenza dei presupposti legittimanti l'approvazione della proposta medesima, sotto il profilo della regolarità tecnica e di legittimità;

Preso atto che alla suddetta proposta di deliberazione è stata allegata Relazione Tecnica predisposta dalla Società AMAT S.r.l. (Allegato 1), la cui conformità a legge è esclusivamente rimessa alla competente funzione dirigenziale;

Esprime

PARERE DI LEGITTIMITA' FAVOREVOLE

per le considerazioni e nei soli limiti delle osservazioni sopra formulate.

IL SEGRETARIO GENERALE

Dr. Fabrizio Dall'Acqua

Firmato digitalmente da Fabrizio Dall'Acqua in data 02/08/2018

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. _1366_ DEL 02/08/2018

Letto approvato e sottoscritto

IL Sindaco
Giuseppe Sala
Firmato digitalmente

IL Segretario Generale
Fabrizio Dall'Acqua
Firmato digitalmente

Copia della presente deliberazione, verrà affissa in pubblicazione all'Albo Pretorio ai sensi dell'art. 124, comma 1, del D.Lgs.267/2000 e vi resterà per 15 giorni consecutivi. In pari data verrà trasmessa comunicazione, ai sensi dell'art. 125 D.Lgs. 267/2000 ai signori Capigruppo Consiliari.

IL Segretario Generale
Fabrizio Dall'Acqua
Firmato digitalmente