

# “Muoversi in città in modo sostenibile, tra presente e futuro”

Roma, 16 aprile 2019  
Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



# Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

## Mobilità sostenibile

Garantire elevata accessibilità

Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato

Ridistribuire lo spazio pubblico a favore della mobilità attiva

Incentivare il rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli

## Equità, sicurezza, inclusione sociale

Ridurre l'incidentalità

Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore ed agli inquinanti atmosferici

Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità

Aumentare la libertà di scelta a favore di modi di mobilità sostenibile

## Qualità ambientale

Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti

Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti

Prevenire e contenere l'inquinamento acustico

Migliorare la qualità del paesaggio urbano

## Innovazione ed efficienza economica

Garantire l'equilibrio economico del sistema della mobilità

Internalizzare i costi ambientali, sociali e sanitari nelle politiche pubbliche

Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale

Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità

**APPROVAZIONE  
DCC n. 38  
novembre 2018**



# PUMS: lo spazio urbano come bene comune

**Riduzione del tasso di motorizzazione, del traffico, delle velocità e della sosta abusiva**

**Sicurezza.** Creare le condizioni per garantire a tutti gli *utenti vulnerabili* di muoversi in spazi più sicuri e accessibili.

**Ridisegno urbano:** le persone al centro dello spazio urbano. Liberare gli spazi dall'occupazione abusiva delle auto in sosta.

**Educazione culturale e comunicazione.** Informare e formare, iniziando dalle *scuole*. Costruire il consenso dei cittadini soprattutto attorno all'importanza della *mobilità attiva* e la creazione della *Città 30*.

**Accessibilità e progettazione inclusiva:** eliminazione delle barriere architettoniche.

Una nuova città  
è possibile

Progettazione  
inclusiva

Mobilità attiva

Ridisegno  
urbano



Ridurre il traffico

Reinventare spazi pubblici



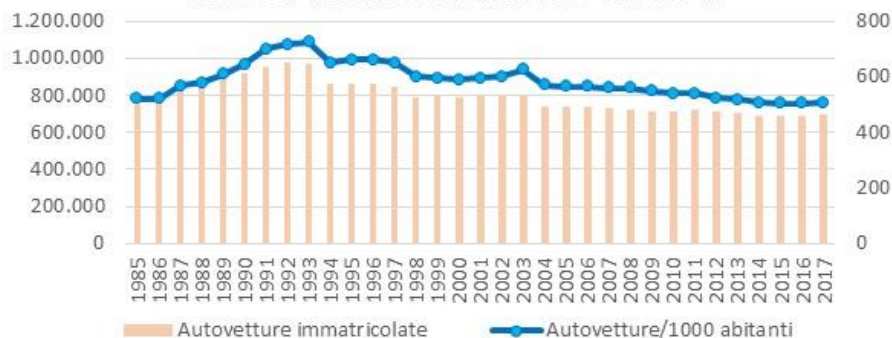
Ridisegnare spazi urbani

Modificare l'approccio verso la  
mobilità privata




# PUMS: i dati di riferimento

## Auto a Milano: dal 1985 al 2017



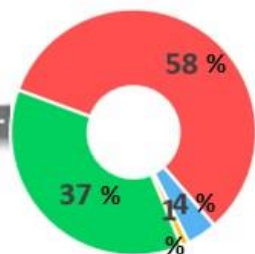
2007  559 auto/1000 abitanti  
726.897 auto

2017  507 auto/1000 abitanti  
700.723 auto

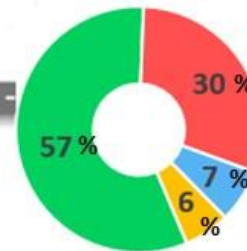
2007/2017

-9,30% auto/1000 abitanti  
-26.174 auto

**OBIETTIVI PUMS: 460 auto/1000 abitanti entro 2024**



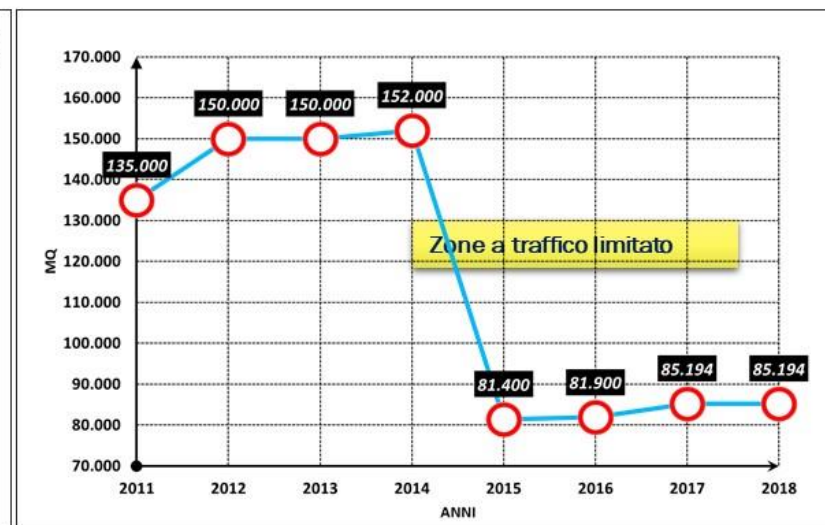
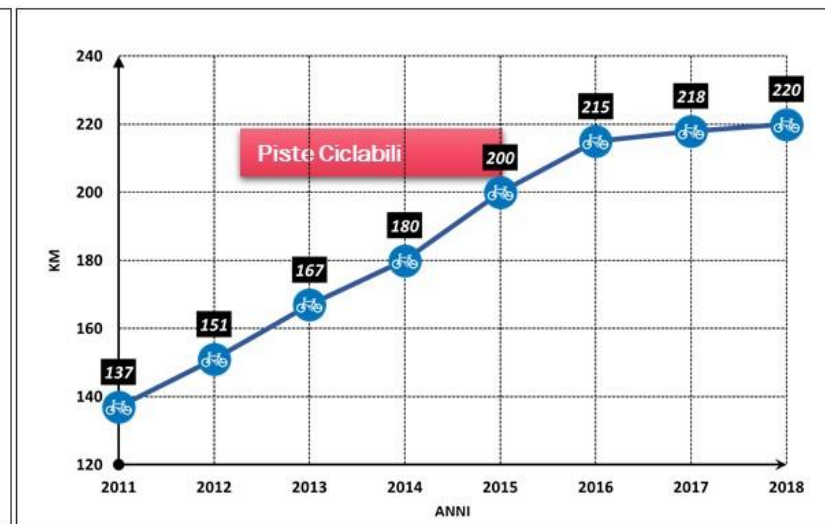
Spostamenti totali  
(ingressi/giorno, 2013):  
5,255,000



■ PT ■ CAR ■ MOTO ■ BIKE  
**Spostamenti Milano e area metropolitana:**  
2,277,000 (44%)

■ PT ■ CAR ■ MOTO ■ BIKE  
**Spostamenti Milano: 2,978,000 (56%)**

# Mobilità attiva





# #MilanoCambiaAria

**2019 – 2030: Aria più pulita,  
spostamenti più facili e veloci per tutti**

Comune di Milano – Assessorato Mobilità e Ambiente – 25 febbraio 2019

## Area B: la città è a misura di persona 2019 - 2030

Area B: per contrastare l'inquinamento, per tutelare i quartieri dal traffico pesante. Una zona a traffico limitato con divieto di accesso e circolazione per i veicoli non autorizzati. Il confine di area B mira alla massima inclusione del territorio e di popolazione residente, per dare maggiore efficacia al provvedimento. La tutela del territorio e della residenza avviene attraverso tre leve:



- **Divieto di accesso per i veicoli maggiormente inquinanti**  
**Lunedì - Venerdì dalle 7:30 alle 19:30 escluso i festivi**



- **Divieto di ingresso dei veicoli ingombranti, superiori a 12 metri**  
**Lunedì - Venerdì dalle 7:30 alle 19:30 escluso i festivi**



- **Accesso controllato e monitoraggio dei veicoli che trasportano merci pericolose**  
**Lunedì-Domenica - dalle 0:00 alle 24:00**

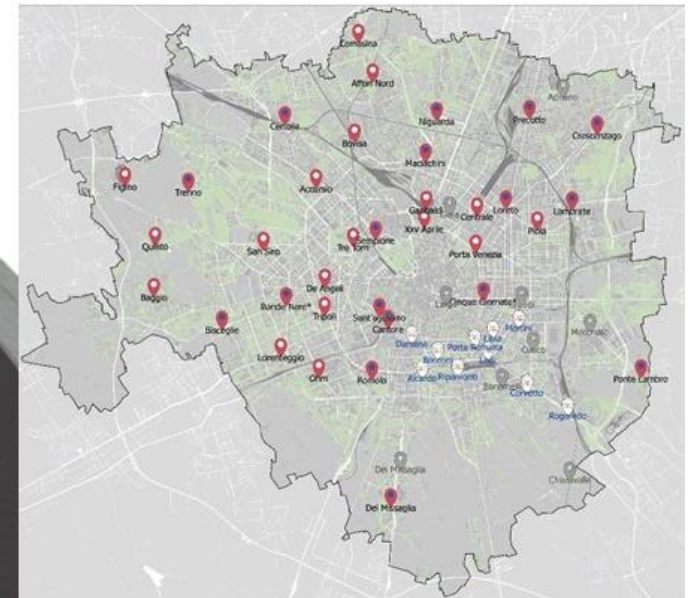
**ZONA A TRAFFICO LIMITATO**  
128,29 kmq (72%)  
187 varchi di ingresso

**POPOLAZIONE RESIDENTE INCLUSA**  
Quasi 1.400.000 abitanti  
(97,6% della popolazione residente)

# Le aree per la mobilità condivisa e sostenibile

**43 aree** per la mobilità sono in fase di progettazione (10 rientrano nel progetto Sharing Cities) e

- Implementare i principali nodi di interscambio fra diverse modalità di trasporto
- Servizi dedicati all'uso condiviso dei mezzi di trasporto: bike sharing, scooter sharing, car sharing.
- Sistemi per la ricarica dei veicoli elettrici e tecnologie innovative

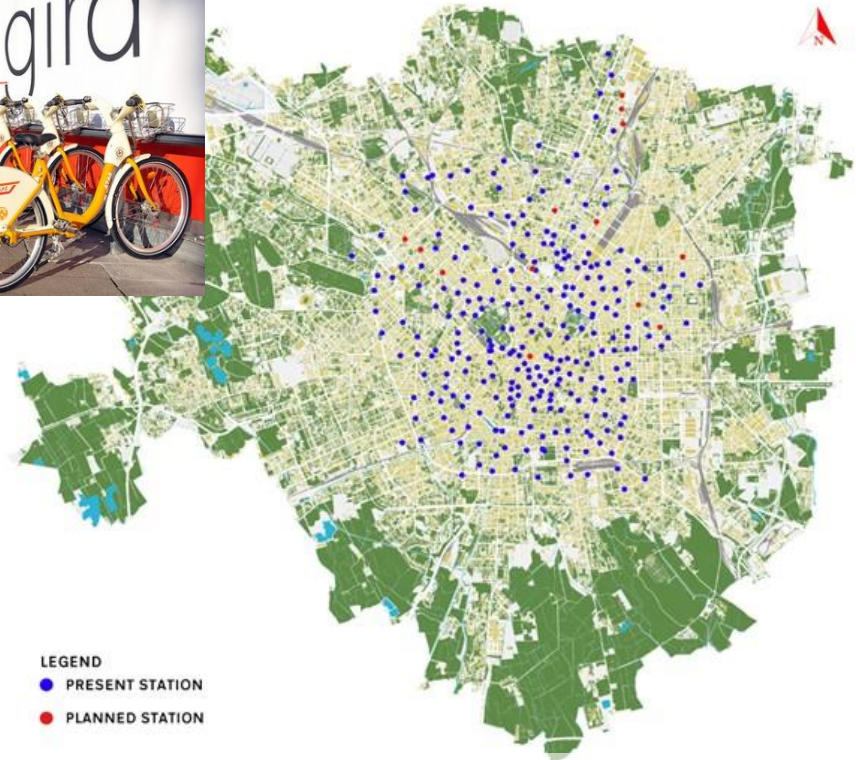




# Il Bike Sharing

Lanciato a Dicembre 2008, **BikeMi** è il servizio di Bike sharing della città di Milano, un vero e proprio mezzo di trasporto pubblico su due ruote sviluppato da ATM e gestito da Clear Channel.

- **290 stazioni;**
- **3.650 biciclette tradizionali;**
- **1.150 biciclette elettriche;**
- **47.000 abbonamenti annuali;**
- **Più di 9.500 utilizzi al giorno (media)**
- **3.485.853 utilizzi nel 2018**
- **1.483.862 Kg di CO2 risparmiato nel 2018**  
(Defra's carbon conversion factor)



Nel 2017 il Comune di Milano ha lanciato un nuovo avviso pubblico, per la gestione di servizi di Bike Sharing Free Floating sul territorio, con un tetto massimo di 12.000 biciclette totali.

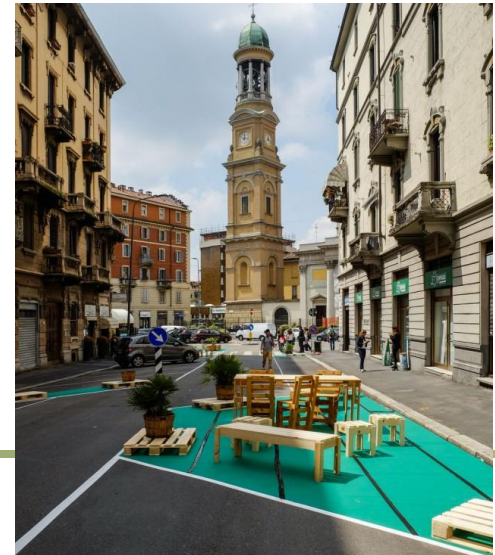
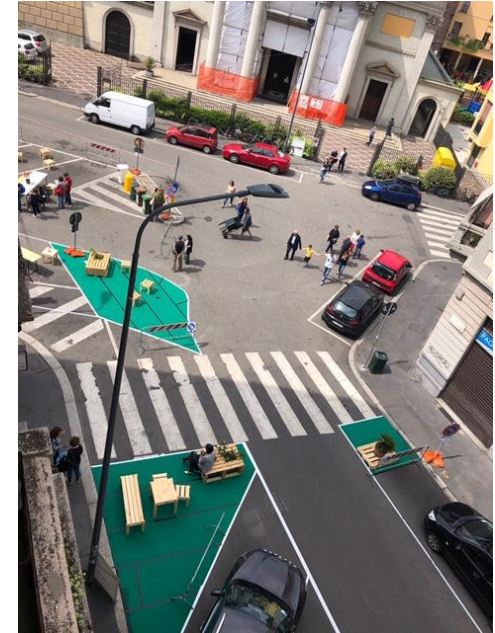
# La città 30 km/h: le sperimentazioni

TRENTAMI è un'azione di progettazione e realizzazione di **ZONA 30 sperimentale** realizzata e attuata mediante un processo di partecipazione attiva dei cittadini e delle associazioni di zona.

## OBIETTIVI

- Illustrare i vantaggi che derivano dalla realizzazione della **moderazione del traffico**
- Realizzare interventi ottimali che inglobino i desiderata dei residenti e dei commercianti in termini di potenziamento delle opportunità o **risoluzione delle criticità locali**
- Dare impulso alla **partecipazione** attiva dei residenti a favore del mantenimento della qualità urbana e della costruzione di relazioni sociali all'interno del quartiere
- Realizzare interventi temporanei a basso costo per disseminare la cultura della mobilità urbana sostenibile

# La sperimentazione di piazza San Luigi nel 2018



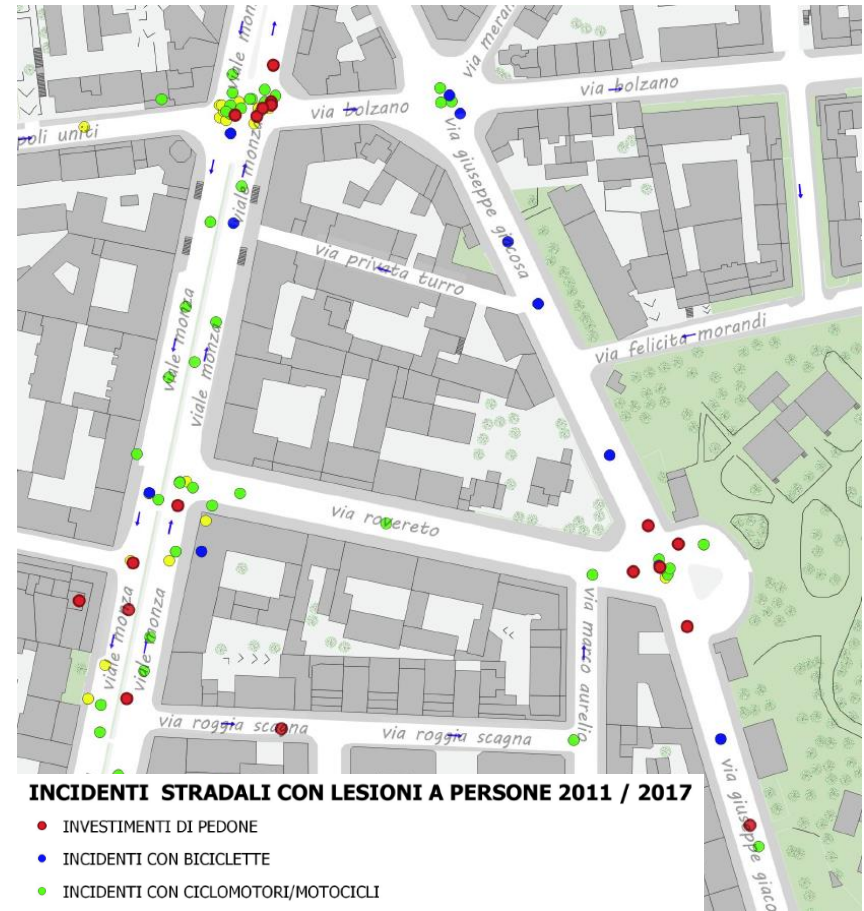
# Analisi del territorio



L'ambito di intervento non presenta criticità dal punto di vista dei flussi



La realizzazione di TRENTAMIMI non comporta la perdita di posti auto regolari



## INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE 2011 / 2017

- INVESTIMENTI DI PEDONE
- INCIDENTI CON BICICLETTE
- INCIDENTI CON CICLOMOTORI/MOTOCICLI
- ALTRI INCIDENTI

# La nuova sperimentazione di Rovereto-Giacosa

