



Comune di
MILANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 2075 DEL 23/11/2018

AREA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ
Numero proposta: 4545

OGGETTO: Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato delineato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.

Modifiche ed integrazioni alla disciplina viabilistica della Zona a Traffico Limitato denominata "Area B" istituita con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.

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

Immediatamente eseguibile

L'Anno duemiladiciotto, il giorno ventitre, del mese di novembre, alle ore 10.15, 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	SI
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	NO
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

Milano



Comune
di Milano

**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 delineato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.
Modifiche ed integrazioni alla disciplina viabilistica della Zona a Traffico Limitato denominata "Area B" istituita con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.**

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

Immediatamente eseguibile.

=====

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

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

**IL DIRETTORE
MOBILITA' AMBIENTE ED ENERGIA**
Arch. Filippo Salucci
f.to digitalmente

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

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- Con deliberazione di Giunta n° 1366/2018 del 02.08.2018, avente ad oggetto "Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato istituita con Deliberazione di Giunta Comunale n. 2927/2001 ripermetrata 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", è stata istituita, per le motivazioni in essa contenute, la Zona a Traffico Limitato, che prevede:
 - 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, oltre a quelli destinati al trasporto persone, 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 nella medesima deliberazione, nello specifico in Allegato 3.

Verificato che:

- La delimitazione del perimetro della zona a traffico limitato, approvato con la citata deliberazione, è 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.
- Da un riesame del confine approvato, in sede di predisposizione dei provvedimenti attuativi, è risultato necessario che:
 - il confine sia ridefinito in ambito Ortomercato, al fine di garantire vie di fuga più fruibili, escludendo:
 - via Varsavia,
 - via Vismara,
 - via Lombroso, limitatamente alla tratta compresa tra via Vismara ed il piazzale antistante l'Ortomercato;
 - In ambito via Adriano il confine sia ridefinito tenendo conto del progetto stradale del "torna-indietro" previsto in corrispondenza dello spartitraffico centrale e che costituirà la via di fuga del varco Adriano, con ridefinizione del confine posizionato in coerenza con la nuova viabilità prevista.
 - in ambito via Porto Corsini, al fine di migliorare l'impianto viabilistico della ZTL, nonché per ottimizzare lo schema segnaletico di preavviso, il confine sia arretrato a sud della citata via, escludendo dalla ZTL gli isolati compresi tra le vie Porto Corsini, Fortezza, Miramare e Recanati e le tratte di via Breda e di via Porto Corsini situate a nord del cavalcaferrovia;
 - in ambito viale Fulvio Testi, al fine di migliorare, anche in tal caso, l'impianto viabilistico della ZTL, nonché per ottimizzare lo schema segnaletico di preavviso, il confine sia arretrato all'intersezione Fulvio Testi, Chiese, Ponale, escludendo dalla ZTL le tratte di viale Fulvio Testi situate a nord di detta intersezione.
- Le sopra indicate esigenze comportano, quindi, la proposta di ridefinire, nelle località meglio indicate in Relazione Tecnica, ALLEGATO 1, quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, il perimetro della zona a traffico limitato approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.
- Alla luce di quanto sopra, il perimetro di cui all'ALLEGATO 2, allegato alla presente proposta quale parte integrante e sostanziale, sostituisce il precedente allegato 2 della citata Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.

Verificato inoltre che

- la regolamentazione dei veicoli trasportanti merci pericolose, come indicato in delibera Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, è funzionale alla gestione dei relativi permessi consentendo di controllare gli ingressi di tali veicoli, in quanto riguarda l'ambito territoriale interessato dal progetto "Sistemi per il controllo merci pericolose".

- durante la predisposizione dei provvedimenti attuativi è emersa l'opportunità, al fine di una graduale e migliore implementazione del suddetto progetto "Sistemi per il controllo merci pericolose", di modificare il relativo divieto previsto dalla Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018 circoscrivendolo ai veicoli che trasportano merci pericolose di cui alla classe 1 ADR e classificati come Veicoli per trasporto Esplosivi "in colli" Tipo EX II – EX III.
- è pertanto opportuno sostituire il "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 registrati secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi", istituito con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, con il seguente divieto:
 - Divieto di accesso e di circolazione dinamica dalle ore 00.00 alle ore 24.00, dal lunedì alla domenica, per i veicoli che trasportano merci pericolose di cui alla classe 1 ADR e classificati come Veicoli per trasporto Esplosivi "in colli" Tipo EX II – EX III, ad eccezione dei veicoli registrati secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi".

Considerato che:

- l'istituzione di "Area B" si prefigge lo scopo, dal punto di vista ambientale, di ridurre le emissioni da traffico veicolare entro i confini del territorio del Comune di Milano, con particolare attenzione alle emissioni atmosferiche di particolato atmosferico primario e di ossidi di azoto, applicando i divieti secondo lo schema di cui all'allegato 3 della Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.
- Tra i principi su cui si basano le regole di circolazione di cui alla suddetta deliberazione è stato esplicitato, negli allegati 1 e 3 della stessa, che per i veicoli dotati di FAP di serie si fa riferimento, ai fini dell'inquadramento ambientale, al valore di emissione di particolato riportato nel campo V.5 della carta di circolazione, con l'ulteriore specifica che in assenza di tale valore, i veicoli saranno classificati sulla base della classe Euro riportata sulla carta di circolazione, in mancanza di documentazione oggettiva che permetta di considerare il veicolo di classe ambientale superiore.
- In fase di predisposizione dei provvedimenti attuativi, è emersa la possibilità che in assenza di valore di emissione di particolato riportato nel campo V.5 della carta di circolazione, i proprietari dei veicoli possano dimostrare, attraverso il certificato di omologazione rilasciato dalla casa produttrice del veicolo, che l'emissione di PM10 è conforme alle regole di circolazione della disciplina viabilistica vigente
- Alla luce di quanto sopra, si propone, quindi, di integrare la disposizione di specie riportata in Allegato 3 della Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, riconoscendo, in assenza di valore di emissione di particolato riportato nel campo V.5, la facoltà per i proprietari dei veicoli di dimostrare, attraverso il certificato di omologazione rilasciato dalla casa produttrice del veicolo, che l'emissione di PM10 è conforme alle regole di circolazione della disciplina viabilistica vigente.
- Con la medesima Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018 si è dato inoltre atto che, nel caso di entrata in vigore di misure più restrittive adottate da enti sovracomunali, il provvedimento sarebbe stato coerentemente aggiornato.

- Con Deliberazioni di Giunta Regionale n. XI/449 del 02.08.2018 e n. XI/712 del 30.10.2018, Regione Lombardia ha introdotto talune modifiche alla disciplina regionale di circolazione, le quali rendono necessarie le modifiche qui di seguito indicate.
- Per quanto concerne i veicoli alimentati a GPL o gas naturale, veicoli ibridi, la disciplina "Area B" prevede la libera circolazione sia per veicoli a motore alimentati con combustibili gassosi (GPL o gas naturale) che per veicoli ibridi ed elettrici, in attuazione di quanto disposto dall'art. 19 del D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257.
- Rispetto alla disciplina vigente si propone, ad integrazione delle disposizioni riportate in Allegato 3 della Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, di assoggettare alle regole del divieto di accesso i veicoli a doppia alimentazione gasolio Euro 0, 1 e 2 – gas naturale o gpl. Per questi, infatti, si tiene conto delle nuove limitazioni regionali alla circolazione che estendono a tutto l'anno, nelle giornate dal lunedì al venerdì escluse quelle festive infrasettimanali, dalle 7.30 alle 19.30, il divieto di circolazione per gli autoveicoli di classe "Euro 0 benzina o diesel", "Euro 1 diesel" ed "Euro 2 diesel" e che non derogano, da tale divieto, i veicoli a doppia alimentazione gasolio-gas. Per tali veicoli, quindi, si propone il divieto di accesso per i veicoli a doppia alimentazione la cui classe Euro, riferita all'alimentazione a gasolio, è soggetta al divieto regionale per tutto l'anno, ovvero gasolio Euro 0, 1 e 2. Per i restanti l'accesso sarà consentito fermo restando la vigenza delle limitazioni regionali durante il semestre invernale.
- Gli altri divieti deliberati con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018 aventi ad oggetto altre categorie veicolari non necessitano, come emerge dalla Relazione Tecnica allegata, di alcuna modifica.

Considerato inoltre che:

- Tra le misure definite di accompagnamento verso i divieti di cui alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018 è stata prevista la possibilità di usufruire della concessione di 25 o 5 giorni - rispettivamente a seconda che sia o no residente in Milano - di accesso e circolazione dinamica all'anno, anche non consecutivi, per una sola autovettura, trasporto persone, di proprietà o in uso a titolo esclusivo. La stessa misura è riconosciuta anche alle imprese, cui sono concessi 25 o 5 giorni di accesso e circolazione dinamica, a seconda che abbiano la sede operativa in Milano o fuori, per i veicoli, trasporto cose, di proprietà o in uso a titolo esclusivo.
- In particolare, la concessione dei 25 giorni di circolazione è riconosciuta ai residenti e agli equiparati, dove per equiparati si intendono:
 - 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.
- L'obiettivo prioritario resta la riduzione della circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti e che la giustificazione di tale concessione risiede nel riconoscimento della possibilità di usufruire di taluni servizi all'interno del centro abitato del Comune di

Milano – fermo restando il rispetto delle altre normative vigenti – con la considerazione che lo status di residente comporta maggiore domanda di servizi presenti sul territorio.

- Alla luce di quanto sopra e per essere maggiormente coerenti con l'impalcatura complessiva del provvedimento, si ritiene di dover eliminare la concessione dei 25 giorni di circolazione a favore dei:
 - 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);
 - soggetti appartenenti alle Forze Armate e di Polizia che sono domiciliati presso le caserme site all'interno del Comune di Milano;

riconoscendo loro la concessione dei soli 5 giorni di circolazione come previsto per gli altri soggetti non residenti del Comune di Milano.

Considerato che:

- Il commercio su area pubblica riveste un importante ruolo nel tessuto economico e commerciale delle città italiane, offrendo un canale di vendita complementare sia al dettaglio in sede fissa, sia alla grande distribuzione organizzata.
- Regione Lombardia deroga, dalle limitazioni strutturali alla circolazione, i "veicoli dei commercianti ambulanti dei mercati settimanali scoperti, limitatamente al percorso strettamente necessario per raggiungere il luogo di lavoro dal proprio domicilio e viceversa".
- Alla luce del quadro normativo delineatosi in materia a seguito della Direttiva 2006/123/CE, meglio nota come Direttiva *Bolkestein*, e della Legge n. 205 del 27 dicembre 2017, la proroga delle relative concessioni sino al termine del 31 dicembre 2020 - stabilita nelle more della riassegnazione delle stesse - comporta, in capo agli attuali concessionari, l'impossibilità di programmare il rinnovo del proprio veicolo quale mezzo attraverso cui si svolge la propria attività lavorativa e, comunque, potrebbero trovarsi in difficoltà ad effettuare un investimento per il cambio del proprio autoveicolo, in quanto avrebbero un tempo di ammortamento della spesa potenzialmente molto breve rispetto al costo da sostenere.
- La categoria sopra indicata utilizza il veicolo come mezzo attraverso cui raggiungere il proprio spazio pubblico di posteggio e che pertanto può rappresentare un mezzo attraverso cui eseguire il solo tragitto casa-lavoro. Per tale motivo, è intenzione che la proposta di deroga dal divieto di circolazione sia associata ad una sperimentazione, tramite previo accordo tra le parti, di un sistema di misurazione delle effettive percorrenze chilometriche, in modo da fornire all'amministrazione informazioni utili allo studio di un sistema che limiti la circolazione non solo sulla base della classe emissiva, ma anche sulla base dell'effettivo uso del veicolo e del suo reale contributo di emissione nell'aria di sostanze inquinanti.
- A valle delle considerazioni di cui sopra, limitatamente agli veicoli destinati al trasporto cose a gasolio di classe Euro 3/III o Euro 4/IV ed utilizzati dagli operatori del commercio ambulante titolari di concessioni e autorizzazioni del Comune di Milano, si propone, ad integrazione delle misure di accompagnamento previste dalla

Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, la misura di accompagnamento caratterizzata dai seguenti elementi essenziali:

- la misura ha carattere sperimentale sino alla data del 31 dicembre 2020;
- entro la data di attuazione della disciplina di "Area B" gli operatori del commercio ambulante, titolari di concessione del Comune di Milano ed utilizzanti veicoli trasporto cose alimentati a gasolio Euro 3/III, senza dispositivo antiparticolato o equiparati ai sensi della disciplina di "Area B", dovranno sottoscrivere un accordo con il Comune di Milano che preveda l'installazione, temporanea e sperimentale, a bordo del veicolo di un dispositivo elettronico in grado di monitorare le reali percorrenze del veicolo all'interno della Zona a Traffico limitato "Area B" nel periodo di vigenza del provvedimento medesimo;
- i veicoli degli operatori, che avranno aderito all'accordo, saranno derogati dai divieti di accesso e circolazione in "Area B" fino all'avvenuta installazione dell'opportuno dispositivo elettronico di monitoraggio delle percorrenze. Una volta avvenuta l'installazione del dispositivo elettronico, sarà concessa al veicolo una percorrenza annua complessiva all'interno di "Area B", durante i periodi di vigenza del provvedimento, pari a 500 chilometri, al netto del margine di tolleranza che il sistema di monitoraggio delle percorrenze riuscirà a garantire. La percorrenza annua di 500 chilometri è riferita al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre dell'anno corrente, tranne che per l'anno di installazione del dispositivo elettronico per il quale l'ammontare delle percorrenze sarà rimodulato proporzionalmente al numero di giorni intercorrenti tra la data di installazione del dispositivo e il 31 dicembre dell'anno medesimo;
- il riconoscimento di 500 chilometri è riferito ad ogni concessione di cui l'operatore è titolare con riferimento al solo periodo dal lunedì al venerdì e limitatamente ad un solo veicolo per concessione;
- in caso di subentro alla concessione da parte di altro soggetto, anche temporaneamente, il subentrante, qualora interessato alla medesima misura sperimentale, subentrerà parimenti anche nel conteggio dei chilometri godendo delle percorrenze residue del titolare originario;
- qualora il suddetto limite di percorrenza annua venisse superato, il veicolo sarà soggetto al divieto di accesso e circolazione in "Area B" fino al 31 dicembre dell'anno in corso;
- entro il termine della chiusura della fase sperimentale, ovvero entro il 31 dicembre 2020, saranno comunicati agli operatori, che hanno partecipato alla sperimentazione, le decisioni assunte dall'amministrazione in merito alla stessa misura di accompagnamento sopra descritta;
- medesima facoltà sarà proposta, entro il 30 settembre 2020, agli operatori del commercio ambulante titolari di licenze del Comune di Milano ed utilizzanti veicoli trasporto cose a gasolio Euro 4/IV senza dispositivo antiparticolato o equiparati ai sensi della disciplina di "Area B", visto che al 1° ottobre 2020 è prevista la progressiva entrata in vigore del divieto per tale tipologia di veicoli. In questo caso, vista l'imminente termine di fine sperimentazione - in alternativa al numero predefinito di giorni di accesso e circolazione dinamica in "Area B" - verrà proposta

la sottoscrizione di un accordo con il Comune di Milano che contenga le medesime condizioni di cui ai punti precedenti salvo che, nel frattempo, l'amministrazione sia in grado di proporre eventuali decisioni già determinate a seguito delle evidenze ottenute a valle del congruo periodo sperimentale comunque trascorso.

- la misura qui proposta non deroga dal rispetto della disciplina viabilistica "Area C" vigente nella ZTL Cerchia dei Bastioni, di cui alla D.G.C. n. 588/2013 e s.m.i., oltre che dagli altri provvedimenti più restrittivi vigenti nel territorio del Comune di Milano.

Dato inoltre atto che:

- rispetto al vigente Regolamento dei Municipi, le modifiche di cui al presente provvedimento e le connesse motivazioni non inficiano la portata generale del provvedimento ma costituiscono:
 - conseguenza di verifiche tecniche funzionali all'attuazione del provvedimento stesso,
 - misure adottate in relazione a interventi normativi sovraordinati o delineatesi successivamente all'assunzione del provvedimento.
- la presente proposta è quindi in linea con gli obiettivi definiti dai documenti di pianificazione approvati (PGTU e PUMS) da parte dell'Amministrazione Comunale ed in piena coerenza con quanto previsto dagli stessi documenti e in sinergia con le misure vigenti.

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.i.;
- la Relazione tecnica redatta da Amat S.r.l., redatta in data 19.11.2018 e allegata quale parte integrante e sostanziale (ALLEGATO 1);
- i pareri di competenza espressi, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267 del 18.08.2000, dai Dirigente Responsabile dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità, dal Dirigente Responsabile dell'Area Trasporto Pubblico e dal Ragioniere Generale che si allegano quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale, anch'esso allegato quale parte integrante.

DELIBERA

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

1. Di ridefinire il perimetro della Zona a Traffico Limitato già istituita con deliberazione di Giunta Comunale n° 1366/2018 come da planimetria allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale, ALLEGATO 2, che sostituisce l'Allegato 2 della Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.
2. Di sostituire il "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 registrati secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi", istituito con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, con il seguente divieto:
 - "Divieto di accesso e di circolazione dinamica dalle ore 00.00 alle ore 24.00, dal lunedì alla domenica, per i veicoli che trasportano merci pericolose di cui alla classe 1 ADR e classificati come Veicoli per trasporto Esplosivi "in colli" Tipo EX II – EX III, ad eccezione dei veicoli registrati secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi".
3. Di riconoscere, ad integrazione dell'Allegato 3 della Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, in assenza di valore di emissione di particolato riportato nel campo V.5 della carta di circolazione, la facoltà per i proprietari dei veicoli dotati di FAP di serie di dimostrare, attraverso il certificato di omologazione rilasciato dalla casa produttrice del veicolo, che l'emissione di PM10 è conforme alle regole di circolazione della disciplina viabilistica vigente.
4. Di assoggettare, ad integrazione dell'Allegato 3 della Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, alle regole del divieto di accesso i veicoli a doppia alimentazione gasolio Euro 0, 1 e 2 – gas naturale o gpl, tenendo conto della relativa classe Euro.
5. Di eliminare, a parziale modifica della Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, tra i soggetti beneficiari della concessione di 25 di accesso e circolazione dinamica all'anno, anche non consecutivi, per una sola autovettura, trasporto persone, di proprietà o in uso a titolo esclusivo, le seguenti categorie di "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.

riconoscendo loro la concessione dei soli 5 giorni di circolazione come previsto per gli altri soggetti non residenti del Comune di Milano.

6. Di approvare, ad integrazione della Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, la misura sperimentale di circolazione, secondo le modalità descritte nelle premesse e nella Relazione tecnica allegata, a favore dei veicoli destinati al trasporto cose alimentati a gasolio Euro 3/III ed Euro 4/IV, senza dispositivo antiparticolato o equiparati ai sensi della disciplina di "Area B", di soggetti titolari di concessioni di spazi pubblici di posteggio, in deroga al divieto di accesso all'interno delle ZTL "Area B" sino al termine del 31.12.2020.
7. Di dare atto che le disposizioni più restrittive che regolano le corsie preferenziali riservate al trasporto pubblico, la disciplina "Area C" e le altre ZTL, presenti all'interno del territorio comunale rimangono in vigore e le relative sanzioni sono applicate nei confronti di coloro che vi accedono senza titolo.
8. Di dare atto che i veicoli circolanti devono altresì rispettare le disposizioni adottate, in materia di circolazione, da enti sovracomunali ed in vigore sul territorio comunale.
9. Di dare atto che nel caso di entrata in vigore di misure più restrittive adottate da enti sovracomunali, il presente provvedimento sarà coerentemente aggiornato.
10. Di dare mandato agli Uffici competenti di adottare tutti i provvedimenti attuativi delle presenti disposizioni.
11. 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.
12. Di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per l'Amministrazione Comunale.
13. 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 Angelo Pascale, Riazzola Stefano Fabrizio, GRANELLI MARCO PIETRO, Filippo Salucci



Comune di
Milano

Direzione Mobilità, Ambiente e
Energia
Area Pianificazione e
Programmazione Mobilità

Area Pianificazione e Programmazione Mobilità
Allegato alla proposta di Deliberazione
n. 4545 del 20/11/2018
Composto da 44 FOGLI

Il Dirigente Responsabile di Area
Ing. Stefano Riazola

Allegato 1

MODIFICHE ALLA DISCIPLINA VIABILISTICA DELLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO "AREA B" ISTITUITA CON DGC 1366/2018

RELAZIONE TECNICA

<i>Elaborato:</i>		<i>Codifica:</i> 180350015_01.docx	
Relazione		<i>Revisione:</i> 01	
<i>Data:</i>	<i>Redatto:</i>	<i>Verificato:</i>	<i>Approvato:</i>
19/11/2018	Vladimiro Marras Marco Bedogni Gaetano Di Liddo	Valentino Sevino 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

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	4
2.	LE MODIFICHE AL CONFINE DI "AREA B"	5
2.1	La regolamentazione pregressa	5
2.2	La proposta di modifica oggetto del nuovo provvedimento	14
2.3	Il nuovo confine della ZTL	15
3.	LE MODIFICHE ALLE REGOLE AMBIENTALI DI ACCESSO	18
3.1	Veicoli alimentati a GPL o gas naturale, veicoli ibridi.	18
3.2	Veicoli alimentati a gasolio con dispositivi antiparticolato	19
3.3	Autoveicoli per trasporti specifici e per uso speciale.	20
3.4	Le nuove regole di accesso ad "Area B"	20
4.	LE MODIFICHE ALLE REGOLE DI ACCESSO PER I VEICOLI DI TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	25
5.	LE MODIFICHE ALLE MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO	26
5.1	Residenti e dimoranti.....	26
5.2	Misura sperimentale per gli operatori commerciali dei mercati settimanali scoperti.....	27
6.	ALLEGATO DETTAGLIO CONFINE ZONA A TRAFFICO LIMITATO	30

1. PREMESSA

Il presente documento è stato redatto su richiesta dell'Amministrazione Comunale di Milano come strumento di supporto per la rimodulazione di alcuni aspetti della disciplina viabilistica della Zona Traffico Limitato denominata "Area B", istituita con D.G.C. n. 1366/2018.

Le modifiche di seguito illustrate si rendono necessarie in parte a seguito del mutato quadro di riferimento della normativa regionale in tema di limitazione della circolazione stradale per motivi ambientali (D.G.R. n. 449/2018 e D.G.R. n. 712/2018), in parte per meglio calibrare le misure di accompagnamento e le azioni mirate rivolte a specifiche categorie di utenza.

2. LE MODIFICHE AL CONFINE DI "AREA B"

2.1 La regolamentazione pregressa

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

Con D.G.C. n.1055/2015, l'Amministrazione Comunale ridefiniva il perimetro della Zona a Traffico Limitato, già delimitato con D.G.C. n. 2927/2001 sulla base delle 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 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 2.1. ZTL. Confine ZTL con D.G.C. n. 2927/2001

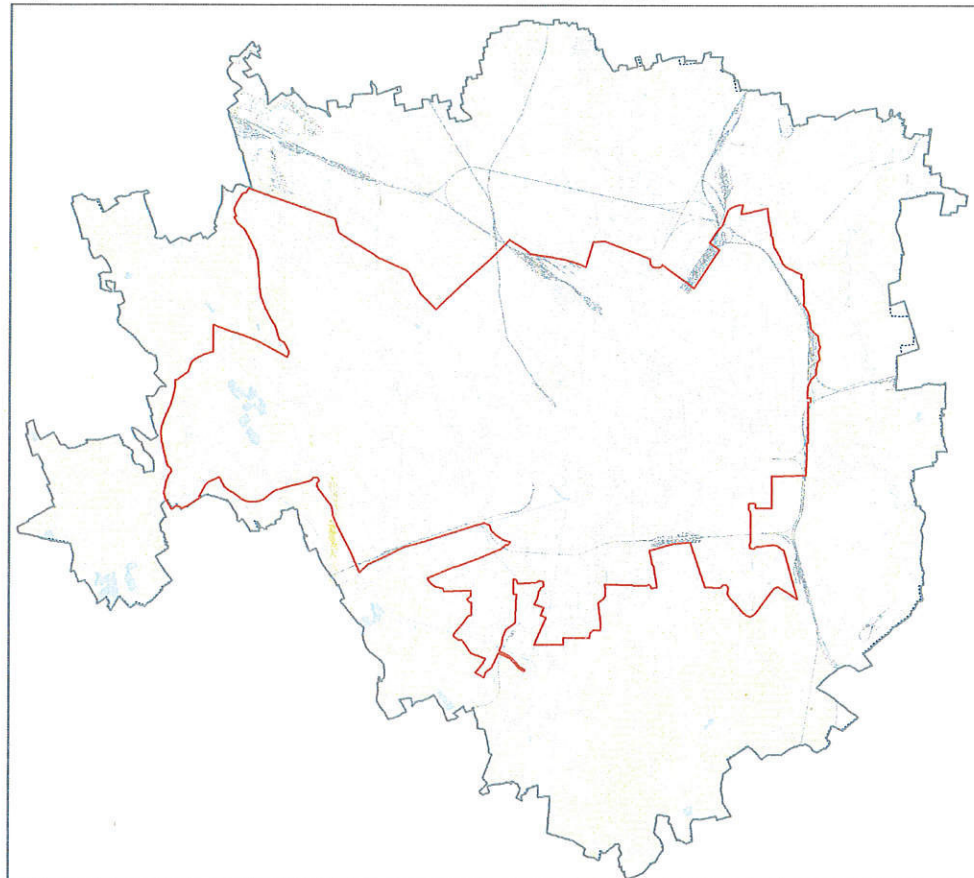
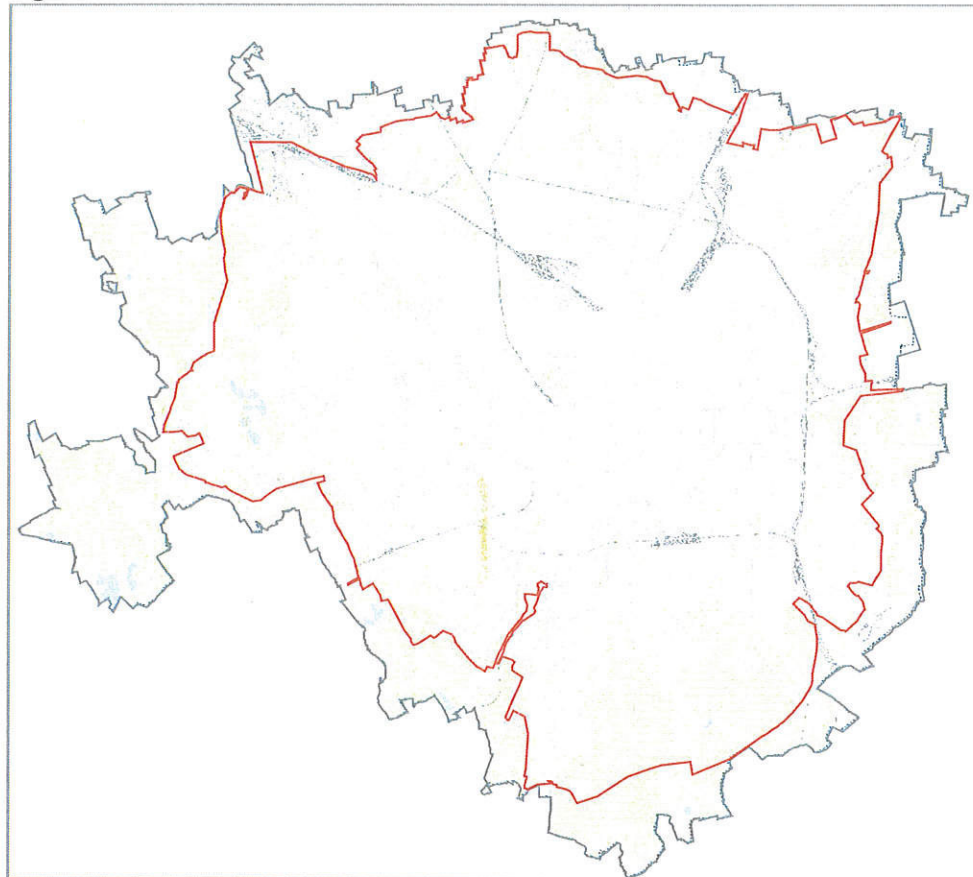


Figura 2.2. ZTL. Confine ridefinito con D.G.C. n. 1055/2015



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 D.P.R. 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 ripерimetrata, 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 D.G.C. n. 1552/2013 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.

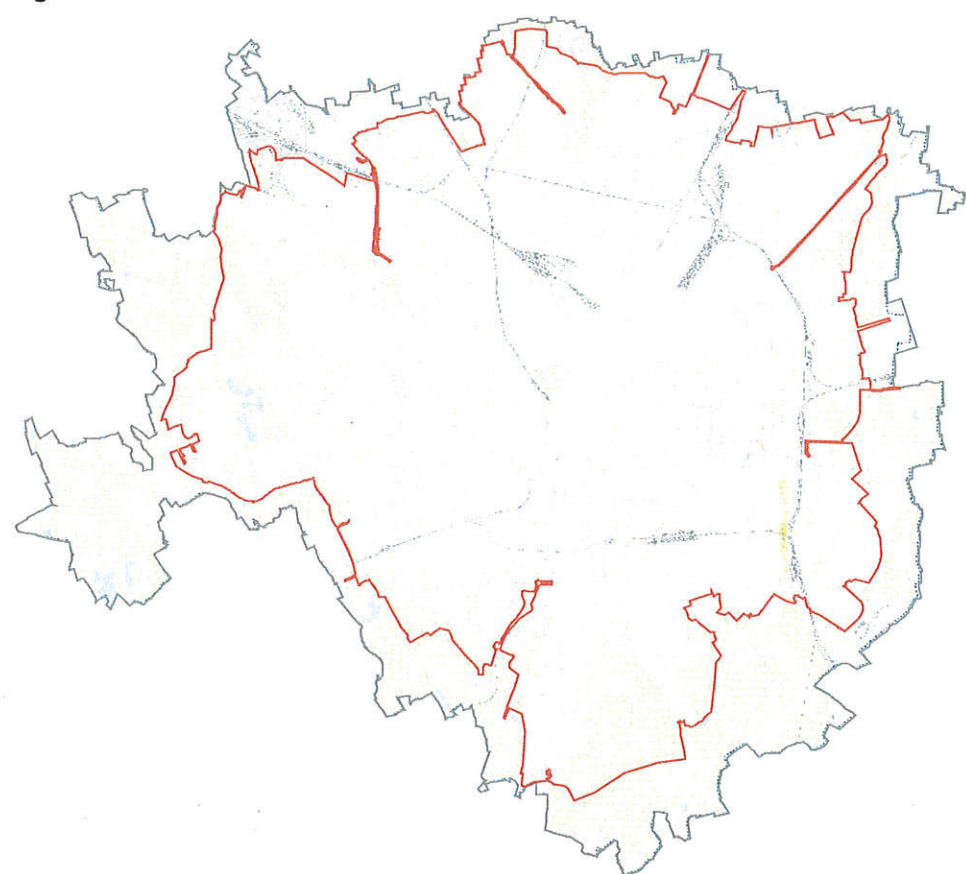
A seguito delle verifiche tecniche ed amministrative effettuate presso gli uffici del competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono emerse utili indicazioni circa la ripermimetrazione del confine, per migliorare sia il previsto impianto viabilistico sia il connesso schema di segnaletica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

Il perimetro è stato quindi ridefinito con successiva D.G.C. n. 58/2016 tenendo conto delle risultanze emerse dalle suddette verifiche.

In particolare, le modifiche apportate con la D.G.C. 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 2.3. ZTL. Confine ridefinito con D.G.C. n. 58/2016



Con la D.G.C. n.1366/2018 sono state introdotte successive modifiche al confine della ZTL, dettate da ulteriori esigenze emerse nel corso dell'iter, quali: il recepimento delle prescrizioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'inclusione delle periferie, la necessità di garantire vie di fuga più fruibili.

Infatti, 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 ripermetrazione.

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 ripermetrazione del confine, per migliorare sia il previsto impianto viabilistico sia il connesso schema di segnaletica stradale.

In particolare, nell'ambito di detto iter procedurale, sono state apportate alcune modifiche che hanno previsto lo spostamento del varco di accesso

alla ZTL posizionato su viale Alcide De Gasperi e l'avanzamento di una parte contenuta del confine.

Tali modifiche hanno inoltre tenuto 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.

Al fine di garantire una via di fuga prossima all'ingresso in ZTL, è stata inoltre prevista 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, sono state altresì effettuate modifiche del confine ZTL in corrispondenza di viale Suzzani, arretrando lo stesso confine lungo l'asse viale Suzzani/viale Berbera.

Nella ridefinizione del perimetro della ZTL operata con la D.G.C. n.1366/2018 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.

Più nello specifico, gli elementi che hanno portato alla ridefinizione del confine operata con la D.G.C. n.1366/2018 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.

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 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.

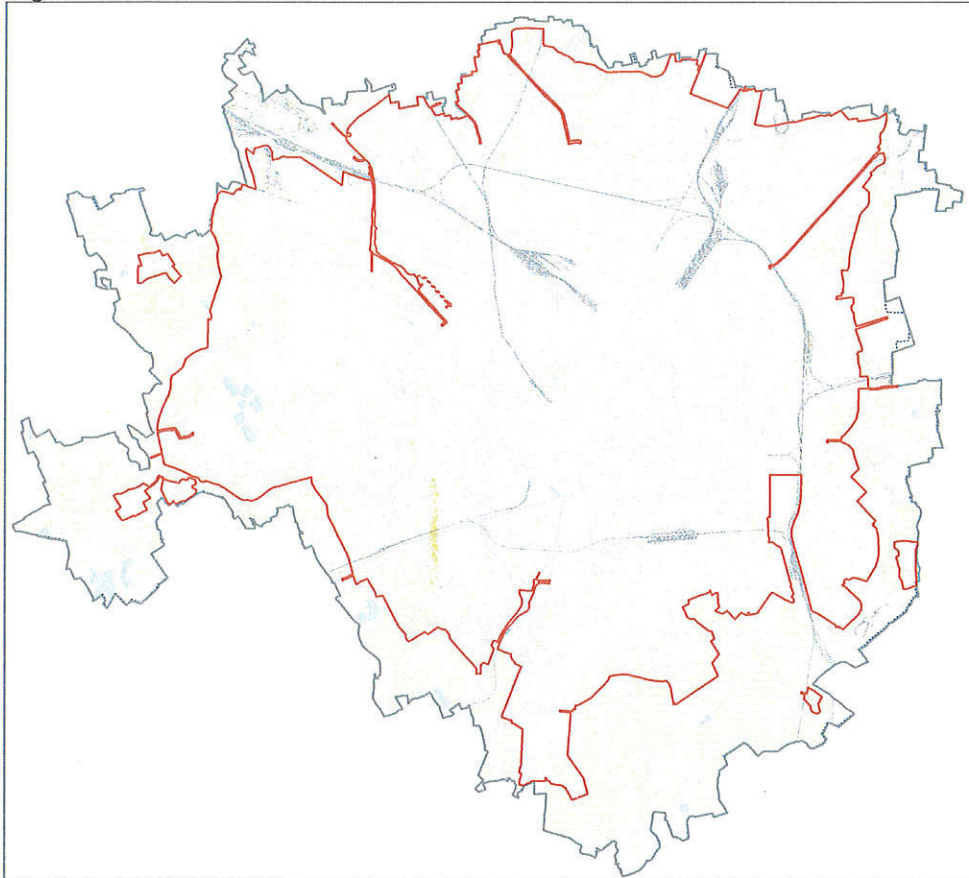
Al fine di garantire vie di fuga più fruibili, è stato modificato il confine:

- 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.

Con la D.G.C. n. 1366/2018, inoltre:

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.

Figura 2.4. ZTL. Confine ridefinito con D.G.C. n. 1366/2018



2.2 La proposta di modifica oggetto del nuovo provvedimento

Vista l'esigenza di garantire vie di fuga fruibili ai veicoli non abilitati all'ingresso in ZTL, e di migliorare sia il previsto impianto viabilistico, sia il connesso schema di segnaletica stradale, si propongono ulteriori quattro modifiche al confine della ZTL.

Nello specifico:

1. In ambito Ortomercato l'esigenza di ottimizzare le prescritte vie di fuga ha richiesto l'esclusione dei seguenti assi stradali:
 - via Varsavia;
 - via Vismara;
 - via Lombroso, limitatamente alla tratta compresa tra via Vismara ed il piazzale antistante l'Ortomercato.
2. In ambito via Adriano il confine è stato ridefinito tenendo conto del progetto stradale del *torna-indietro* previsto in corrispondenza dello spartitraffico centrale.
Detto torna-indietro costituirà la via di fuga del varco ADRIANO ed il confine è stato ridefinito e riposizionato in coerenza con la nuova viabilità prevista.
3. In ambito via Porto Corsini, al fine di migliorare l'impianto viabilistico della ZTL, nonché per ottimizzare lo schema segnaletico di preavviso, il confine è stato arretrato a sud della citata via, escludendo dalla ZTL gli isolati compresi tra le vie Porto Corsini, Fortezza, Miramare e Recanati e le tratte di via Breda e di via Porto Corsini situate a nord del cavalcaferrovia.
4. In ambito viale Fulvio Testi, al fine di migliorare l'impianto viabilistico della ZTL, nonché per ottimizzare lo schema segnaletico di preavviso, il confine è stato arretrato all'intersezione Fulvio Testi, Chiese, Ponale, escludendo dalla ZTL le tratte di viale Fulvio Testi situate a nord di detta intersezione.

2.3 Il nuovo confine della ZTL

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 circa 128 kmq.

Figura 2.5. ZTL. Nuovo confine proposto.

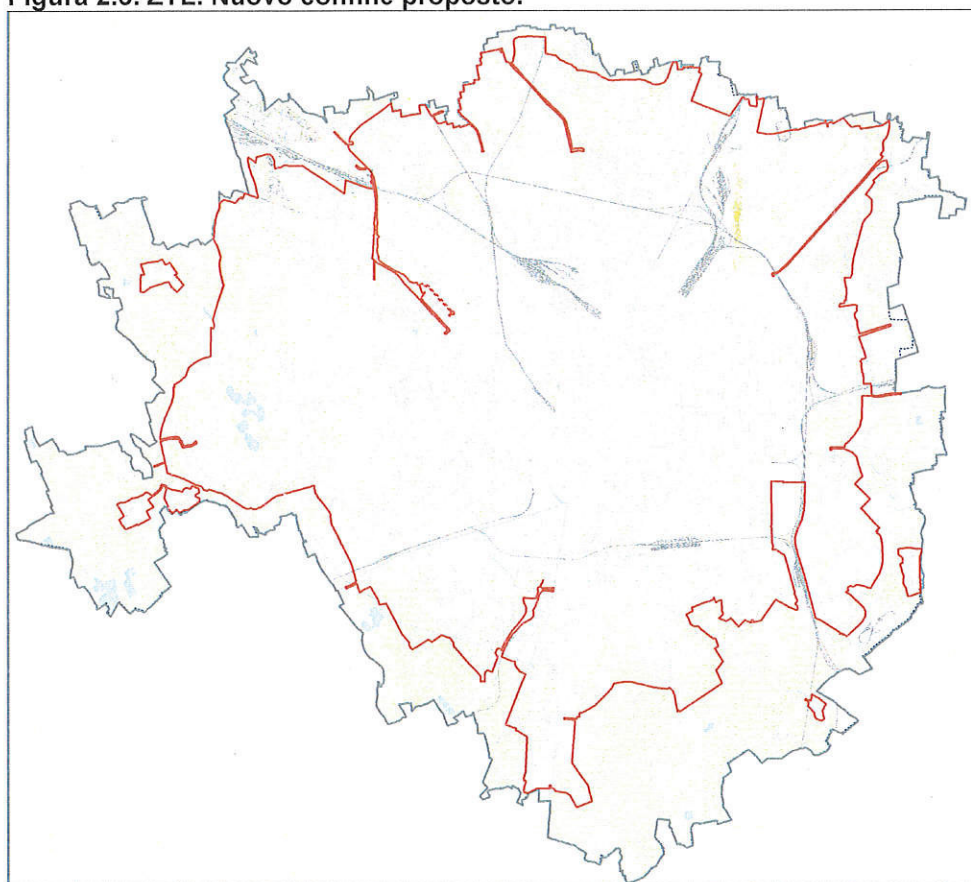


Figura 2.6. Confronto confine ZTL ridefinito con D.G.C. n. 1366/2018 e confine proposto

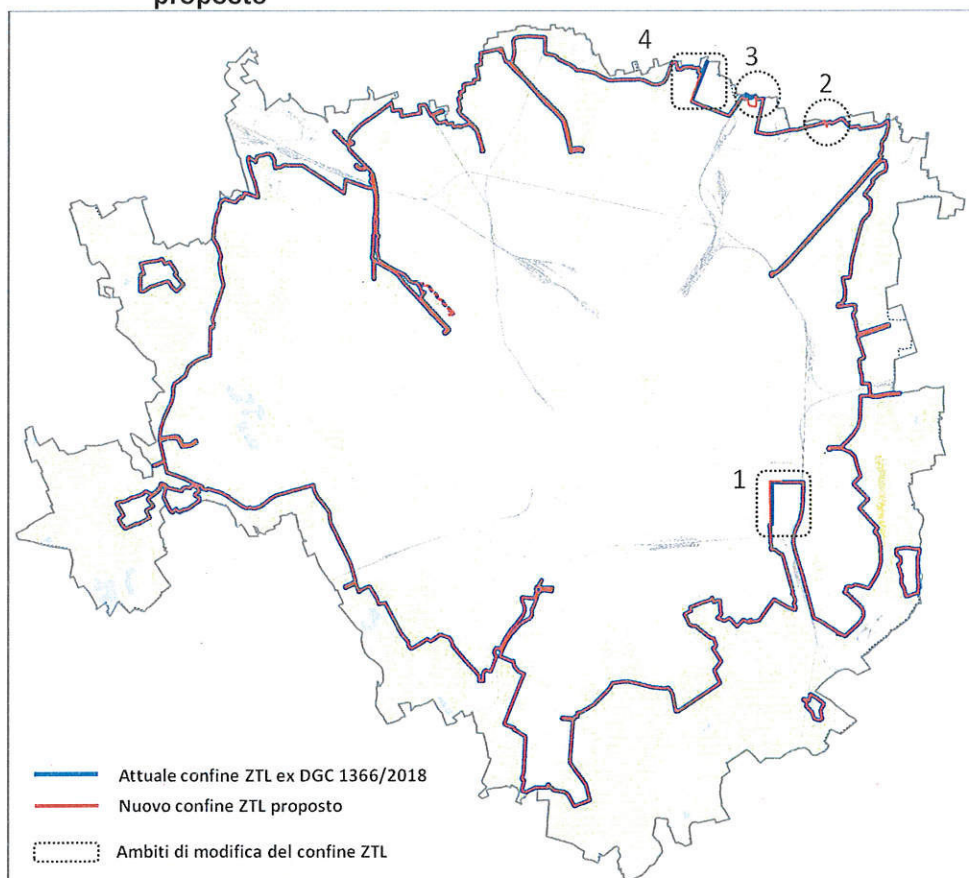
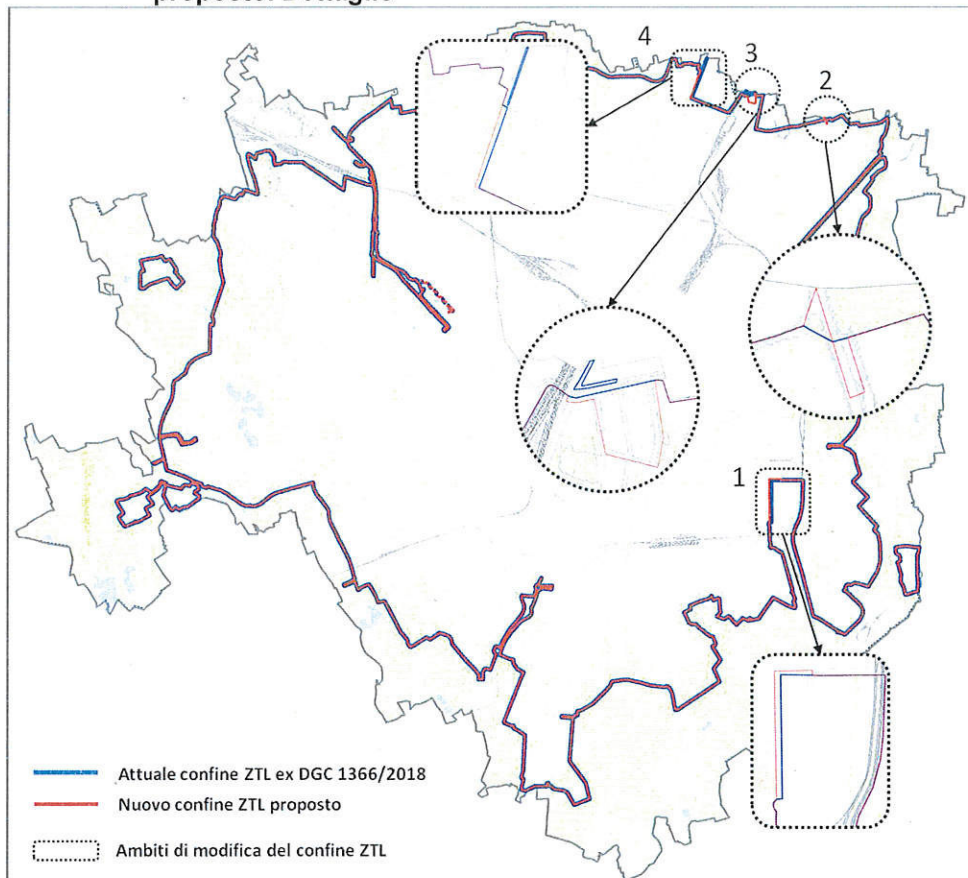


Figura 2.7. Confronto confine ZTL ridefinito con D.G.C. n. 1366/2018 e confine proposto. Dettaglio



3. LE MODIFICHE ALLE REGOLE AMBIENTALI DI ACCESSO

Sintetizzando quanto già riportato nella relazione tecnica in allegato alla D.G.C. n. 1366/2018, l'istituzione di "Area B" si prefigge lo scopo, dal punto di vista ambientale, di ridurre le emissioni da traffico veicolare entro i confini del territorio del Comune di Milano, con particolare attenzione alle emissioni atmosferiche di particolato atmosferico primario (con priorità temporale alle politiche di limitazione della circolazione dei veicoli ad alta emissione di particolato allo scarico) e di ossidi di azoto.

Considerato che con la citata DGC n. 1366/2018 si è dato atto che, nel caso di entrata in vigore di misure più restrittive adottate da enti sovracomunali, il provvedimento sarebbe stato coerentemente aggiornato, le modifiche di seguito indicate sono proposte a seguito dell'adozione da parte di Regione Lombardia delle già citate D.G.R. n. 449/2018 e D.G.R. n. 712/2018.

3.1 Veicoli alimentati a GPL o gas naturale, veicoli ibridi

La disciplina di accesso ad "Area B", approvata con D.G.C. n. 1366/2018, prevede la libera circolazione per veicoli a motore alimentati con combustibili gassosi (GPL o gas naturale) nonché per veicoli ibridi ed elettrici, in attuazione di quanto disposto dall'art. 19 del 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".

Tuttavia, la Regione Lombardia ha disposto, con D.G.R. n. 449/2018, che sono esclusi dal fermo regionale della circolazione stradale (di cui all'art. 13, comma 4, della L.R. 24/06) *"i veicoli muniti di impianto, anche non esclusivo, alimentato a gas naturale o gpl, per dotazione di fabbrica o per successiva installazione"*, intendendo tuttavia che l'esclusione per i veicoli muniti di impianto alimentato a gas naturale o gpl riguarda *"solo per i veicoli a doppia alimentazione benzina-gas"*.

Da ciò ne consegue che i veicoli con doppia alimentazione gasolio-gas sono soggetti alla disciplina regionale di limitazione della circolazione e che, in particolare, i veicoli gasolio-GPL e gasolio-gas naturale di classe Euro 0, Euro 1 ed Euro 2 sono soggetti al divieto di circolazione strutturale previsto dalla Regione Lombardia per tutto l'anno.

Pertanto, si propone che la libera circolazione in "Area B" sia consentita per veicoli elettrici o alimentati a idrogeno, gas naturale (liquefatto o compresso) o GPL. Tuttavia, in caso di impianto a gas non esclusivo, si propone che la libera circolazione sia prevista a favore dei veicoli bi-fuel benzina-gas, mentre per i veicoli con doppia alimentazione gasolio-GPL e gasolio-metano

si propone il divieto di circolazione per le classi Euro 0, Euro 1 ed Euro 2, consentendo invece la circolazione alle classi Euro 3 e successive, fatte salve le disposizioni previste in materia dalla normativa regionale.

Si propone, inoltre, che sia mantenuta la libera circolazione per tutti i veicoli ibridi, anche per quelli elettrici – gasolio, non avendo la Regione Lombardia disciplinato in alcun modo tale modalità di trasporto.

3.2 Veicoli alimentati a gasolio con dispositivi antiparticolato

Con la già citata DGR 449/2018, la Regione Lombardia ha disposto che sono esclusi dal fermo regionale della circolazione stradale (di cui all'art. 13, comma 4, della L.R. 24/06) anche *"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"*.

La successiva DGR 712/2018, modificando quanto disposto dalla DGR 449/2018, specifica che *"per efficace sistema di abbattimento delle polveri si intende un sistema in grado di garantire un valore di emissione della massa di particolato pari o inferiore al limite fissato"*.

Con questa specifica, si ritiene che la disciplina di accesso ad "Area B" relativa ai veicoli alimentati a gasolio e dotati di dispositivi antiparticolato non debba essere sostanzialmente modificata, fatte salve le disposizioni previste in materia dalla normativa regionale.

È necessario tuttavia eseguire la seguente ulteriore specifica. La disciplina di accesso ad "Area B" prevede che per i veicoli dotati di FAP di serie si faccia riferimento, ai fini dell'inquadramento ambientale, al valore di emissione di particolato riportato nel campo V.5 della carta di circolazione, con l'ulteriore specifica che in assenza di tale valore, i veicoli saranno classificati sulla base della classe Euro riportata sulla carta di circolazione, in mancanza di documentazione oggettiva che permetta di considerare il veicolo di classe ambientale superiore.

Tuttavia, in fase di predisposizione dei provvedimenti attuativi, è emersa la possibilità che, in assenza di valore di emissione di particolato riportato nel campo V.5 della carta di circolazione, i proprietari dei veicoli possano dimostrare, attraverso il certificato di omologazione rilasciato dalla casa produttrice del veicolo, che l'emissione di PM10 sia conforme alle regole di circolazione della disciplina viabilistica vigente.

Per questo motivo, si propone di integrare la disposizione di specie riportata nella Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018, riconoscendo, in assenza di valore di emissione di particolato riportato nel campo V.5, la facoltà per i proprietari dei veicoli di dimostrare, attraverso il certificato di omologazione rilasciato dalla casa produttrice del veicolo, che l'emissione di PM10 sia conforme alle regole di circolazione della disciplina viabilistica vigente.

3.3 Autoveicoli per trasporti specifici e per uso speciale

Anche alla luce delle già citate DGR 449/2018 e 712/2018, si conferma la libera circolazione fino al 30 settembre 2030 per gli autoveicoli per trasporti specifici e per uso speciale, ai sensi delle lettere f) e g) dell'art. 54 del Codice della Strada, che siano dotati di dispositivi antiparticolato o che possano certificare l'impossibilità ad installare un dispositivo antiparticolato, ma sempre fatte salve le disposizioni previste in materia dalla normativa regionale.

La circolazione di tali categorie veicolari è soggetta alla regolamentazione dei veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico ed i veicoli per trasporti specifici ed uso speciale. Per questi, infatti, il trattamento è valutato ed è insito negli stessi termini di decorrenza dei divieti riportati, tenendo conto della specificità tecnica dei veicoli, del relativo mercato e dei maggiori investimenti economici legati all'acquisto e sostituzione di tali mezzi.

Considerato che la disciplina Regionale prevede la possibilità generica di circolazione, in deroga ai propri divieti, per i mezzi che espletano servizi di pubblica utilità o pubblico servizio, ne consegue che il criterio adottato alla base della disciplina "Area B" tiene conto, in sede attuativa, del necessario rispetto delle normative sovracomunali, con la precisazione che la circolazione sarà possibile solo se vengono rispettate le varie normative vigenti.

3.4 Le nuove regole di accesso ad "Area B"

Si riportano, di seguito, gli schemi riassuntivi dell'evoluzione fino al 2030 delle proposte regole di accesso ad "Area B", così come modificati dalle considerazioni esposte nei precedenti paragrafi, 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.

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 postposto 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.

Figura 3.1. Schema delle regole di accesso ad "Area B" per le autovetture (categoria M1)

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione - 1° ottobre											Anzianità veicoli alla data del divieto (anni)			
			Avvio disciplina	2010	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028		2029	2030	
Trasporto persone	Autovetture Euro 0 benzina	ante 10/1995															24
	Autovetture Euro 1 benzina	01/1995 - 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	Avvio disciplina	2010	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Anzianità veicoli alla data del divieto (anni)	
Trasporto persone	Autovetture Euro 0 diesel senza FAP	ante 10/1995														24	
	Autovetture Euro 1 diesel senza FAP	01/1995 - 09/1998														21	
	Autovetture Euro 2 diesel senza FAP	01/1997 - 12/2001														18	
	Autovetture Euro 3 diesel senza FAP	01/2001 - 12/2006														15	
	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 (cfr. nota D)	01/2001 - 12/2006														13	
	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 (cfr. nota D)	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															
	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	Avvio disciplina	2010	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Trasporto persone	Autovetture GPL, metano, bifuel (ad eccezione di gasolio-GPL e gasolio-gas naturale Euro 0,1,2), ibridi, idrogeno ed elettrici (cfr. nota A)																

Figura 3.2. Schema delle regole di accesso ad "Area B" per veicoli trasporto cose (categoria N1, N2, N3)

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione - 1° ottobre											Anzianità veicoli alla data del divieto (anni)				
			Avvio disciplina	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028		2029	2030		
Trasporto cose	Autoveicoli Euro 0 benzina	ante 10/1995															24	
	Autoveicoli Euro 1 benzina	01/1995 - 09/1998															22	
	Autoveicoli Euro 2 benzina	01/1997 - 12/2001															25	
	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																
Trasporto cose	Autoveicoli Euro 0 diesel senza FAP	ante 10/1995															24	
	Autoveicoli Euro 1 leggeri e Euro I pesanti diesel senza FAP	01/1995 - 09/1998															21	
	Autoveicoli Euro 2 leggeri e Euro II pesanti diesel senza FAP	10/1996 - 12/2001															18	
	Autoveicoli Euro 3 leggeri e Euro III pesanti diesel senza FAP	01/2001 - 12/2006															13	
	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 (cfr. nota D)	01/2001 - 12/2006															13	
	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 (cfr. nota D)	10/2001 - 09/2006															13	
	Autoveicoli Euro D, 1, 2, 3 leggeri diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro 4																	
	Autoveicoli Euro D, 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																
	Autoveicoli Euro 4 leggeri diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione (cfr. nota D)	01/2006 - 12/2011																9
	Autoveicoli Euro D, 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 (cfr. nota D)	10/2006 - 09/2009																11
	Autoveicoli Euro D, 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 D, 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 D, 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 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 D, 1, 2, 3, 4, 5, 6 ed Euro D, I, II, III, IV, V, VI diesel con FAP o che certifichino l'impossibilità ad installare un FAP (cfr. note B e C)																	
	Trasporto cose	Autoveicoli GPL, metano, bifuel (ad eccezione di gasolio-GPL e gasolio-metano Euro D, 1, 2), ibridi, idrogeno ed elettrici (cfr. nota A)	Periodo di immatricolazione	Avvio disciplina	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		

Figura 3.3. Schema delle regole di accesso ad "Area B" per gli autobus (trasporto persone categoria M2, M3)

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione - 1° ottobre											Anzianità veicoli alla data del divieto (anni)					
			Avvio disciplina 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		2030				
Autobus	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro 0	ante 10/1993																26	
	Autobus M2, M3 benzina di classe Euro I	10/1993 - 09/1996																24	
	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																	26
	Autobus M3 TPL diesel di classe Euro I senza FAP	10/1993 - 09/1996																	23
	Autobus M3 TPL diesel di classe Euro II senza FAP	10/1996 - 09/2001																	18
	Autobus M2, M3 non TPL diesel di classe Euro 0 senza FAP	ante 10/1993																	26
	Autobus M2, M3 non TPL diesel di classe Euro I senza FAP	10/1993 - 09/1996																	23
	Autobus M2, M3 non TPL diesel di classe Euro II senza FAP	10/1996 - 09/2001																	18
	Autobus M2, M3 diesel di classe Euro III senza FAP	10/2001 - 09/2006																	13
	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 (cfr. nota D)	10/2001 - 09/2006																	13
	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																		
	Autobus M2, M3 Euro IV diesel con FAP di serie e senza valore nel campo V.5 carta circolazione (cfr. nota D)	10/2006 - 09/2009																	10
	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 (cfr. nota D)	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	Avvio disciplina 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030					
Autobus	Autobus M2, M3 GPL, metano, bifuel (ad eccezione di gasolio-GPL e gasolio-metano Euro 0, 1, 2), ibridi, idrogeno ed elettrici (cfr. nota A)																		

Figura 3.4. Schema delle regole di accesso ad "Area B" per motoveicoli e ciclomotori

Categoria	Tipologia veicolo	Periodo di immatricolazione	Divieti di circolazione - 1° ottobre												Anzianità veicoli alla data del divieto (anni)		
			Avvio disciplina	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		2030	
Motoveicoli Ciclomotori	Motoveicoli a due tempi di classe Euro 0	ante 7/1999															20
	Ciclomotori a due tempi di classe Euro 0	ante 7/1999															20
	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																
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																
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																
Motoveicoli Ciclomotori	Altre alimentazioni (cfr. nota A)																

Figura 3.5. Legenda e note per gli schemi delle regole di accesso ad "Area B"

- Nessun divieto
- Divieto di accesso e circolazione permanente da lunedì a sabato, feriali, dalle 7.30 alle 19.30
- Derogati in relazione alla recente immatricolazione e alla assenza di alternative sul mercato
- Veicoli soggetti a limitazioni alla circolazione già previste dalla normativa Regionale

NOTE

- A) Non sono soggetti al divieto i veicoli GPL, metano, bi-fuel benzina-GPL e benzina-gas naturale, ibridi, idrogeno e elettrici. Per i veicoli a doppia alimentazione gasolio-GPL e gasolio-metano Euro 0, 1, 2 l'accesso e la circolazione è soggetta alle stesse regole dei veicoli gasolio Euro 0,1,2. La circolazione dei veicoli a doppia alimentazione gasolio-GPL e gasolio-metano Euro 3 e successivi è soggetta alle vigenti disposizioni previste in materia dalla normativa regionale
- B) I veicoli speciali e ad uso specifico di classe Euro 6 / VI nonché gli autoveicoli pesanti ed autobus di classe Euro VI saranno derogati dalle limitazioni fino almeno al 17° anno dalla data di prima immatricolazione
- C) La circolazione dei veicoli speciali e ad uso specifico è soggetta alle vigenti disposizioni previste in materia dalla normativa regionale
- D) In assenza di valore nel campo V.5, è possibile dimostrare la conformità alla disciplina di Area B attraverso il certificato di omologazione rilasciato dalla casa produttrice del veicolo

4. LE MODIFICHE ALLE REGOLE DI ACCESSO PER I VEICOLI DI TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

La disciplina di accesso ad "Area B", approvata con DGC 1366/2018, prevede 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 registrati secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi.

Nel corso dell'iter di predisposizione dei provvedimenti attuativi è emersa l'opportunità, al fine di una graduale e migliore implementazione del suddetto progetto "Sistemi per il controllo merci pericolose", di modificare il relativo divieto previsto dalla Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018 circoscrivendolo ai veicoli che trasportano merci pericolose di cui alla classe 1 ADR e classificati come Veicoli per trasporto Esplosivi "in colli" Tipo EX II – EX III.

Pertanto, si propone di sostituire il divieto vigente con il seguente divieto:

- Divieto di accesso e di circolazione dinamica dalle ore 00.00 alle ore 24.00, dal lunedì alla domenica, per i veicoli che trasportano merci pericolose di cui alla classe 1 ADR e classificati come Veicoli per trasporto Esplosivi "in colli" Tipo EX II – EX III, ad eccezione dei veicoli registrati secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi".

5. LE MODIFICHE ALLE MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO

5.1 Residenti e dimoranti

Tra le misure definite di accompagnamento verso i divieti di cui alla DGC 1366/2018, è stata prevista la possibilità di usufruire della concessione di 25 o 5 giorni - rispettivamente a seconda che sia o meno residente in Milano - di accesso e circolazione dinamica all'anno, anche non consecutivi, per una sola autovettura, trasporto persone, di proprietà o in uso a titolo esclusivo.

In particolare, la concessione dei 25 giorni di circolazione è riconosciuta ai residenti e agli equiparati, dove per equiparati si intendono:

- i soggetti che hanno dimora abituale in un'unità immobiliare ad 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.

Considerato che l'obiettivo prioritario di "Area B" resta la riduzione della circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti, la giustificazione di tale concessione risiede nel riconoscimento della possibilità di usufruire di taluni servizi all'interno del centro abitato del Comune di Milano – fermo restando il rispetto delle altre normative vigenti – con la considerazione che lo status di residente comporta maggiore domanda di servizi presenti sul territorio.

Alla luce di quanto sopra, e al fine di risultare maggiormente coerenti con l'impalcatura complessiva del provvedimento, si ritiene di dover eliminare la concessione dei 25 giorni di circolazione a favore dei:

- 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);
- soggetti appartenenti alle Forze Armate e di Polizia che sono domiciliati presso le caserme site all'interno del Comune di Milano;

riconoscendo loro la concessione dei soli 5 giorni di circolazione, come previsto per gli altri soggetti non residenti del Comune di Milano.

5.2 Misura sperimentale per gli operatori commerciali dei mercati settimanali scoperti

Il commercio su area pubblica riveste un importante ruolo nel tessuto economico e commerciale delle città italiane, offrendo un canale di vendita complementare sia al dettaglio in sede fissa, sia alla grande distribuzione organizzata.

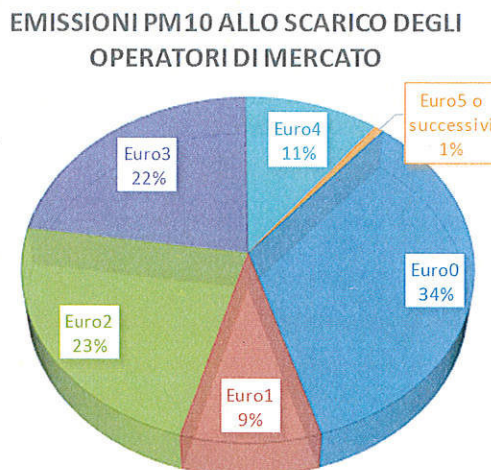
Anche per questo motivo, la Regione Lombardia deroga, dalle limitazioni strutturali alla circolazione, i "veicoli dei commercianti ambulanti dei mercati settimanali scoperti, limitatamente al percorso strettamente necessario per raggiungere il luogo di lavoro dal proprio domicilio e viceversa".

Attualmente gli operatori del commercio ambulante, titolari di licenze del Comune di Milano, godono di una concessione che, per norma nazionale, scade il 31 dicembre 2020. In ragione di questa situazione, gli operatori potrebbero trovarsi in difficoltà ad effettuare un investimento per il cambio del proprio autoveicolo, in quanto si trovano in fase di scadenza della concessione e, pertanto, con un tempo di ammortamento della spesa potenzialmente molto breve rispetto al costo da sostenere.

Al contempo, il parco veicolare dei suddetti operatori risulta piuttosto datato: un veicolo su tre risulta di classe emissiva Euro 2 o antecedente.

Si stima che oltre il 60% delle emissioni di particolato allo scarico dei veicoli utilizzati dagli operatori del commercio ambulante sia dovuto ad autoveicoli di classe tecnologica Euro 2 o antecedente, e un altro 20% circa sia dovuto ai veicoli Euro 3.

Figura 5.1. Stima dei contributi percentuali alle emissioni annue di PM10 allo scarico dovuto ai veicoli degli operatori del commercio ambulante sulla rete urbana di Milano



Pertanto, limitatamente agli autoveicoli trasporto cose a gasolio di classe Euro 3 o Euro 4 ed utilizzati dagli operatori del commercio ambulante titolari di licenze del Comune di Milano, si propone la misura di accompagnamento di seguito illustrata, che sarà avviata in via sperimentale alla data di attuazione della disciplina di "Area B" e sarà terminata il 31 dicembre 2020.

Entro la data di attuazione della disciplina di "Area B", gli operatori del commercio ambulante titolari di licenze del Comune di Milano ed utilizzanti autoveicoli trasporto cose a gasolio Euro 3 senza dispositivo antiparticolato o equiparati ai sensi della disciplina di "Area B" (quantificabili intorno ai 500 - 600 veicoli) hanno facoltà di scegliere se:

1. fruire delle deroghe, in termini di numero predefinito di giorni di accesso e circolazione dinamica in "Area B", così come per gli altri veicoli di analoga categoria;
2. sottoscrivere un accordo volontario con il Comune di Milano che preveda l'installazione, temporanea e sperimentale, a bordo del veicolo di un dispositivo elettronico in grado di monitorare le reali percorrenze del veicolo all'interno di "Area B" nel periodo di vigenza del provvedimento medesimo.

I veicoli trasporto cose degli operatori che avranno scelto l'opzione 2) saranno derogati dai divieti di accesso e circolazione in "Area B" fino all'avvenuta installazione dell'opportuno dispositivo elettronico di monitoraggio delle percorrenze. Una volta avvenuta l'installazione del dispositivo elettronico, sarà concessa al veicolo una percorrenza annua complessiva all'interno di "Area B", durante i periodi di vigenza del provvedimento, pari a 500 chilometri, al netto del margine di tolleranza che il sistema di monitoraggio delle percorrenze riuscirà a garantire. La percorrenza annua è riferita al periodo di 12 mesi compreso tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre dell'anno corrente, tranne che per l'anno di installazione del dispositivo elettronico per il quale l'ammontare delle percorrenze sarà rimodulato proporzionalmente al numero di giorni intercorrenti tra la data di installazione del dispositivo e il 31 dicembre dell'anno medesimo.

Il riconoscimento di 500 chilometri/anno è riferito ad ogni concessione del Comune di Milano di cui l'operatore è titolare, con riferimento al solo periodo dal lunedì al venerdì e limitatamente ad un solo veicolo per concessione.

Qualora il limite di 500 chilometri/anno per concessione di percorrenza annua in "Area B" venisse superato, il veicolo sarà soggetto al divieto di accesso e circolazione in "Area B" fino al 31 dicembre dell'anno in corso.

In caso di subentro alla concessione da parte di altro soggetto, anche temporaneamente, il subentrante, qualora interessato alla medesima misura sperimentale, subentrerà parimenti anche nel conteggio dei chilometri godendo delle percorrenze residue del titolare originario.

Entro il termine della chiusura della fase sperimentale, ovvero entro il 31 dicembre 2020, saranno comunicate agli operatori che hanno partecipato alla

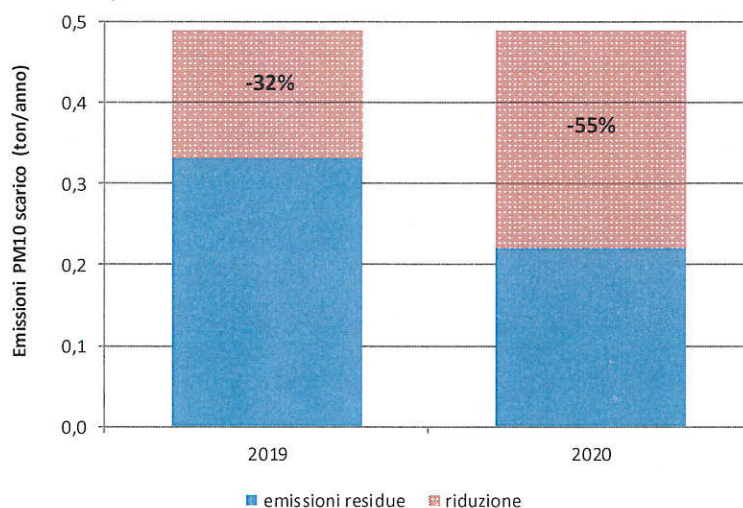
sperimentazione se la misura di accompagnamento sopra descritta sarà confermata e, in caso affermativo, quale sarà la sua attuazione definitiva.

Analogha misura di accompagnamento sarà proposta, entro il 30 settembre 2020, agli operatori del commercio ambulante titolari di licenze del Comune di Milano ed utilizzanti autoveicoli trasporto cose a gasolio Euro 4 senza dispositivo antiparticolato o equiparati ai sensi della disciplina di "Area B". In questo caso, in alternativa al numero predefinito di giorni di accesso e circolazione dinamica in "Area B", verrà proposta la sottoscrizione un accordo volontario con il Comune di Milano che preveda la modalità definitiva di deroga, delineata a seguito delle evidenze ottenute a valle della fase sperimentale di cui sopra. Anche in questo caso, i veicoli trasporto cose degli operatori che avranno scelto, entro il 30 settembre 2020, l'opzione dell'accordo volontario saranno derogati dai divieti di accesso e circolazione in "Area B" fino all'avvenuta installazione dell'opportuno dispositivo elettronico di monitoraggio delle percorrenze.

Tale regolamentazione consente di vietare la circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti (Euro 0, Euro 1, Euro 2) e di limitare per gli Euro 3 la circolazione al solo percorso strettamente necessario per recarsi presso la concessione e ritornare a fine mercato.

In questo modo si stima che il contributo emissivo di particolato allo scarico degli autoveicoli diesel utilizzati dagli operatori del commercio ambulante si riduca del 32% nel 2019 e del 55% nel 2020, riducendo così di 0,27 tonnellate annue le emissioni di particolato allo scarico in Milano.

Figura 5.2. Stima della riduzione delle emissioni di PM10 allo scarico dovuto ai veicoli degli operatori del commercio ambulante sulla rete urbana di Milano



6. ALLEGATO DETTAGLIO CONFINE ZONA A TRAFFICO LIMITATO

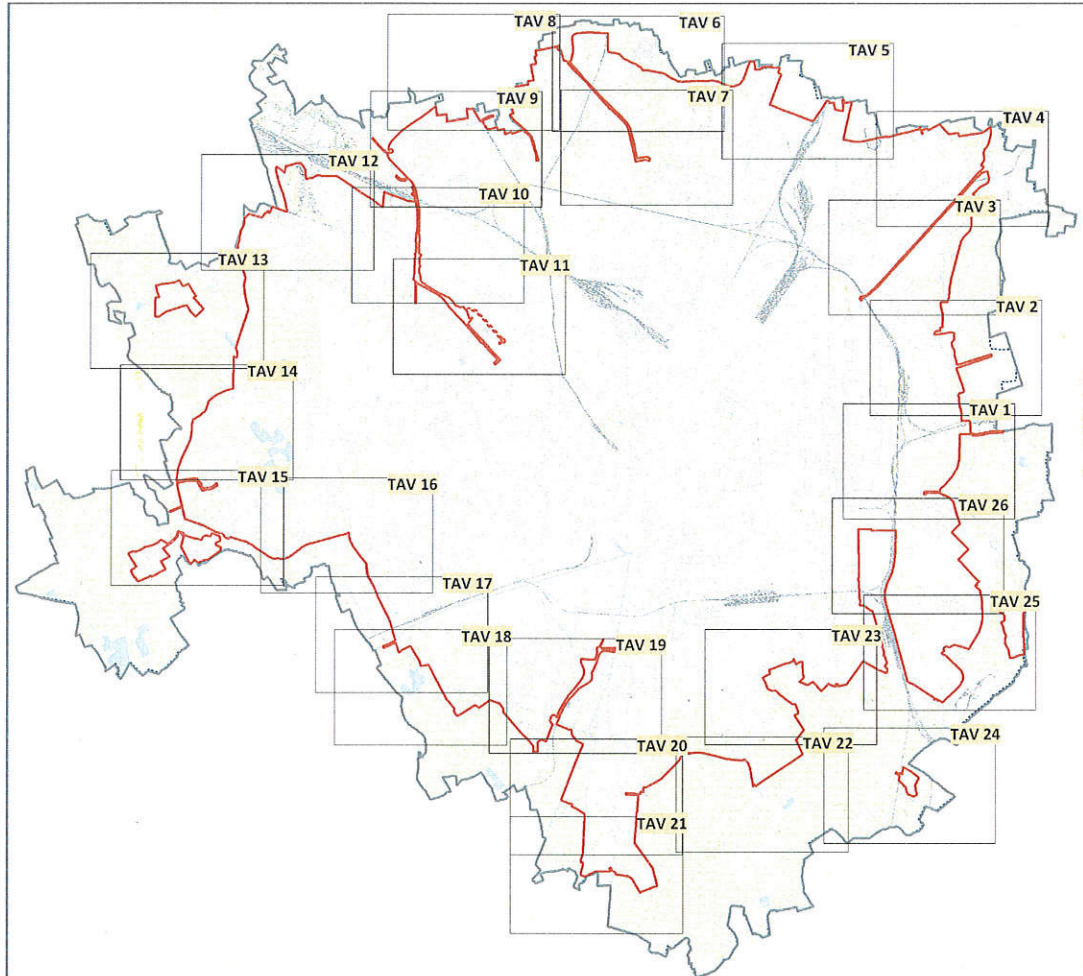


Figura 6.1. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 1



Figura 6.2. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 2

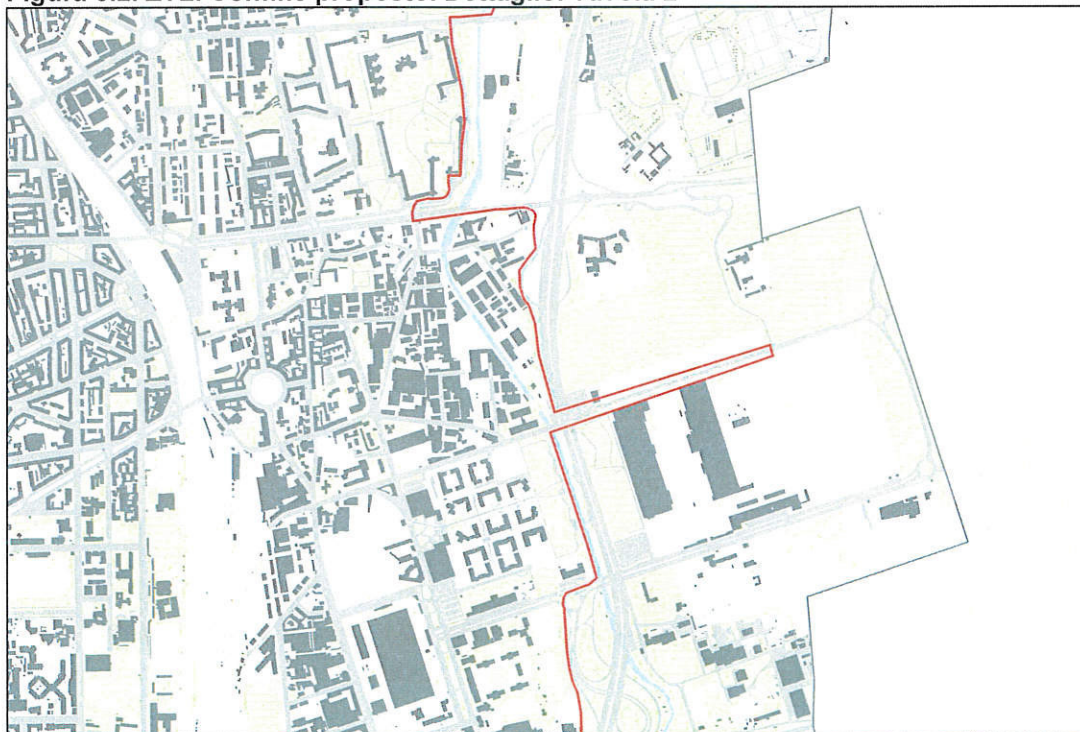


Figura 6.3. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 3

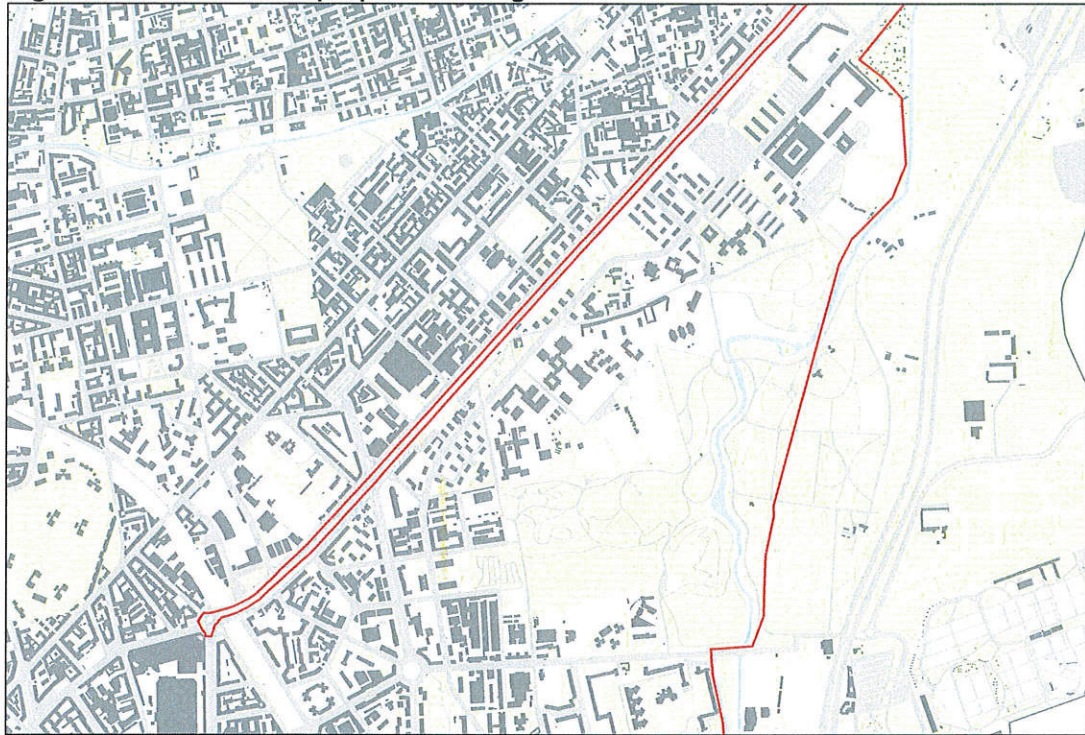


Figura 6.4. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 4

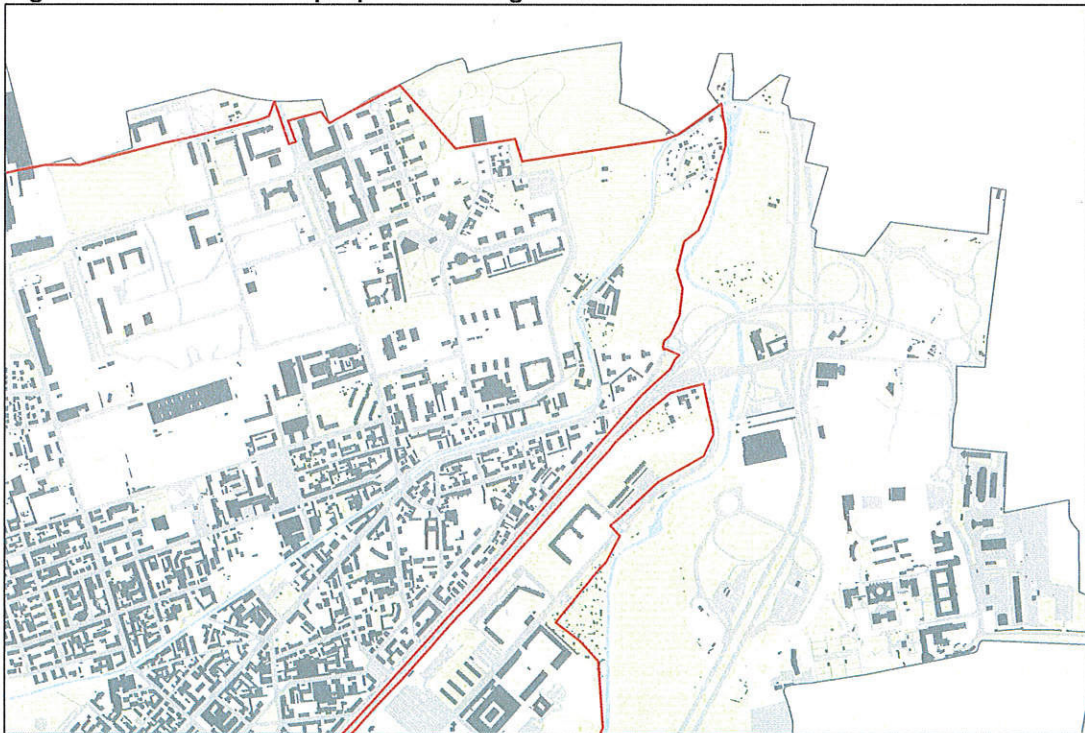


Figura 6.5. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 5



Figura 6.6. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 6

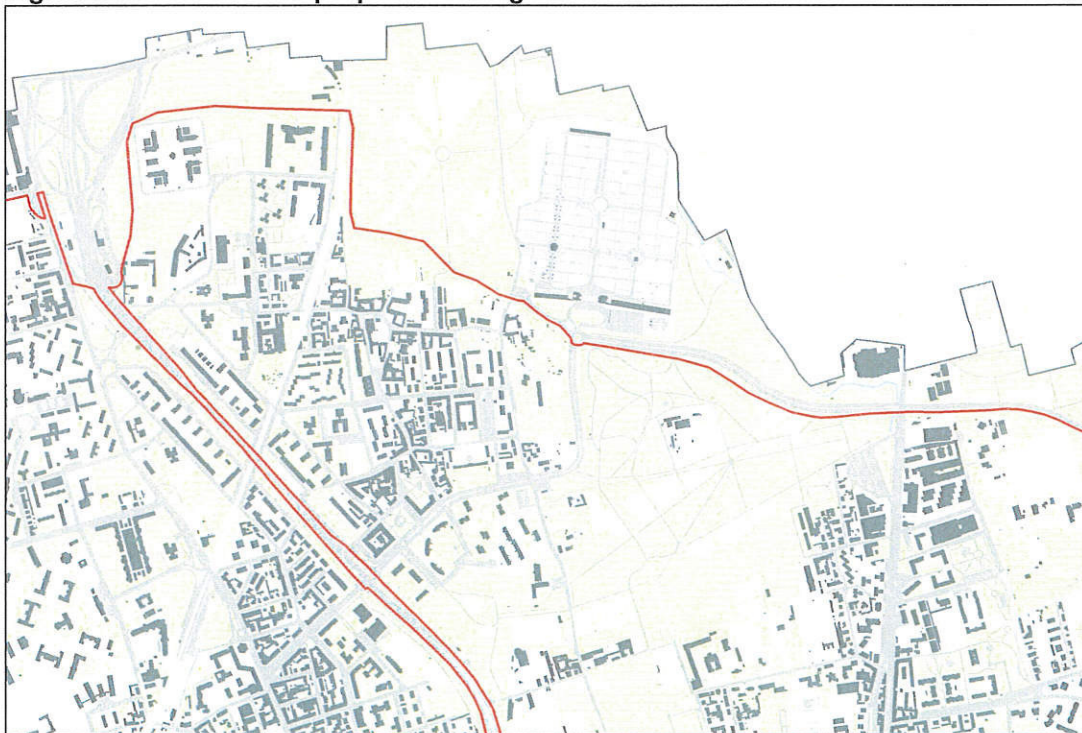


Figura 6.9. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 9



Figura 6.10. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 10

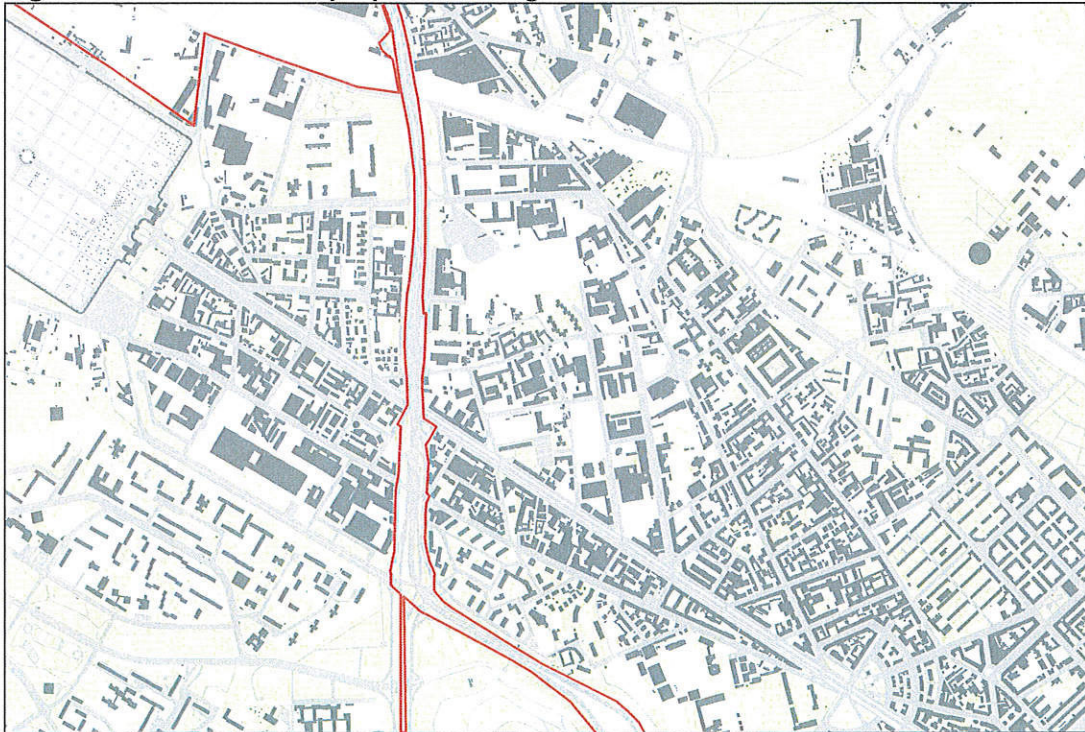


Figura 6.11. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 11

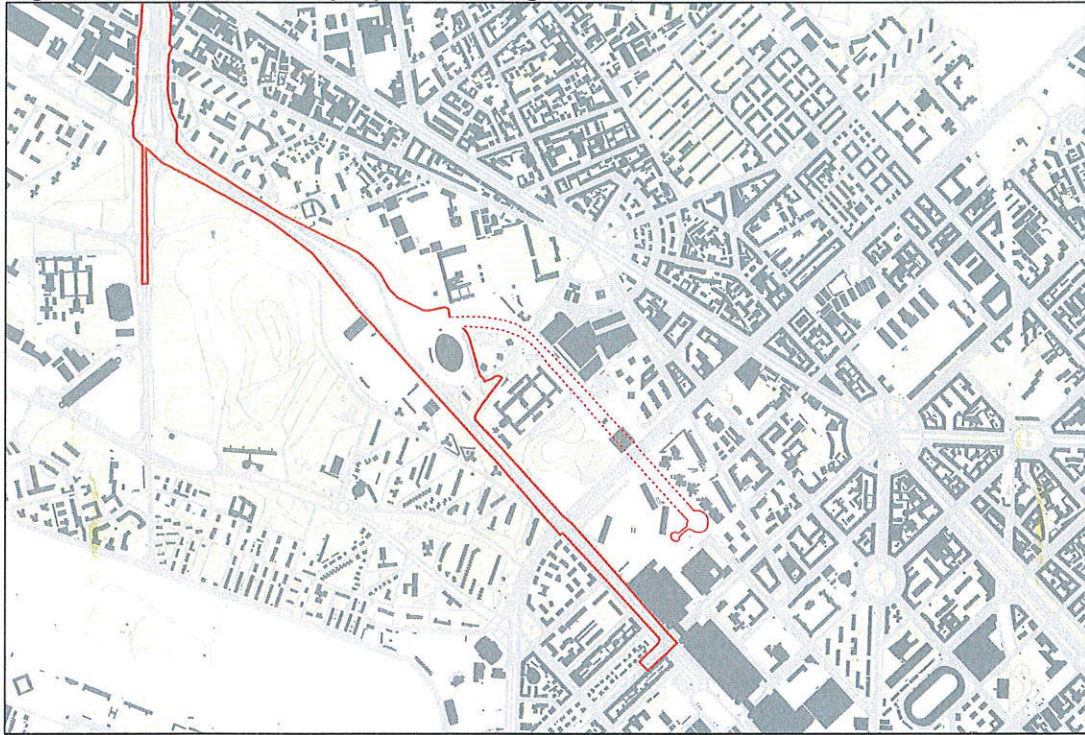


Figura 6.12. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 12



Figura 6.13. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 13

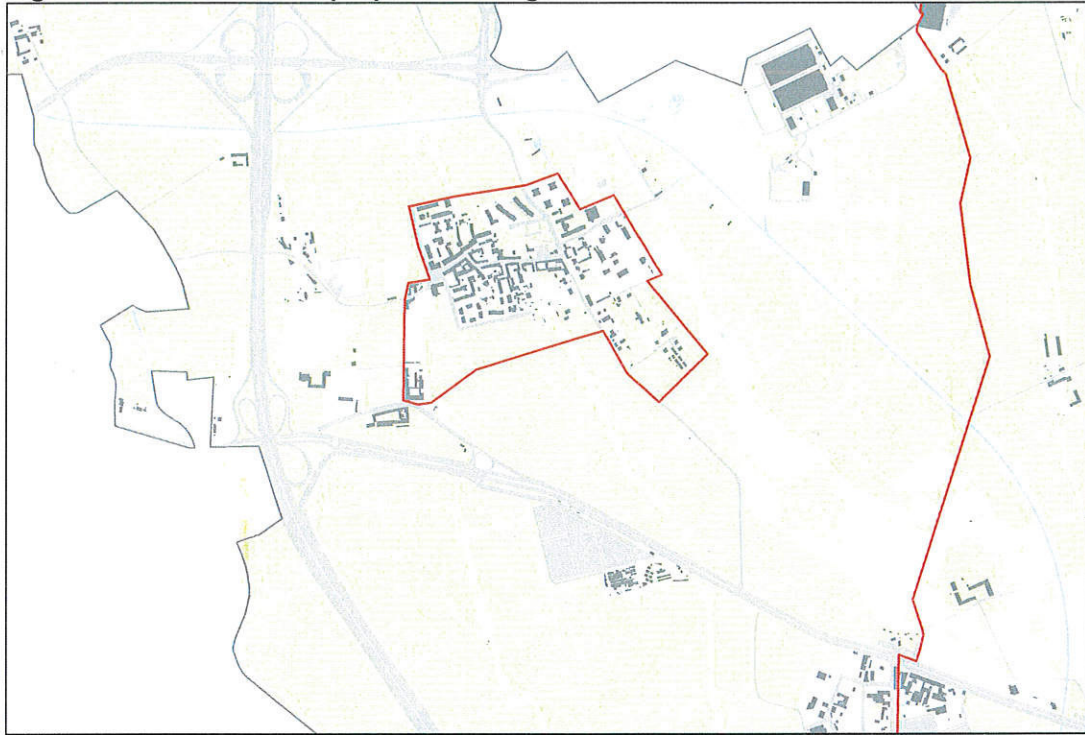


Figura 6.14. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 14

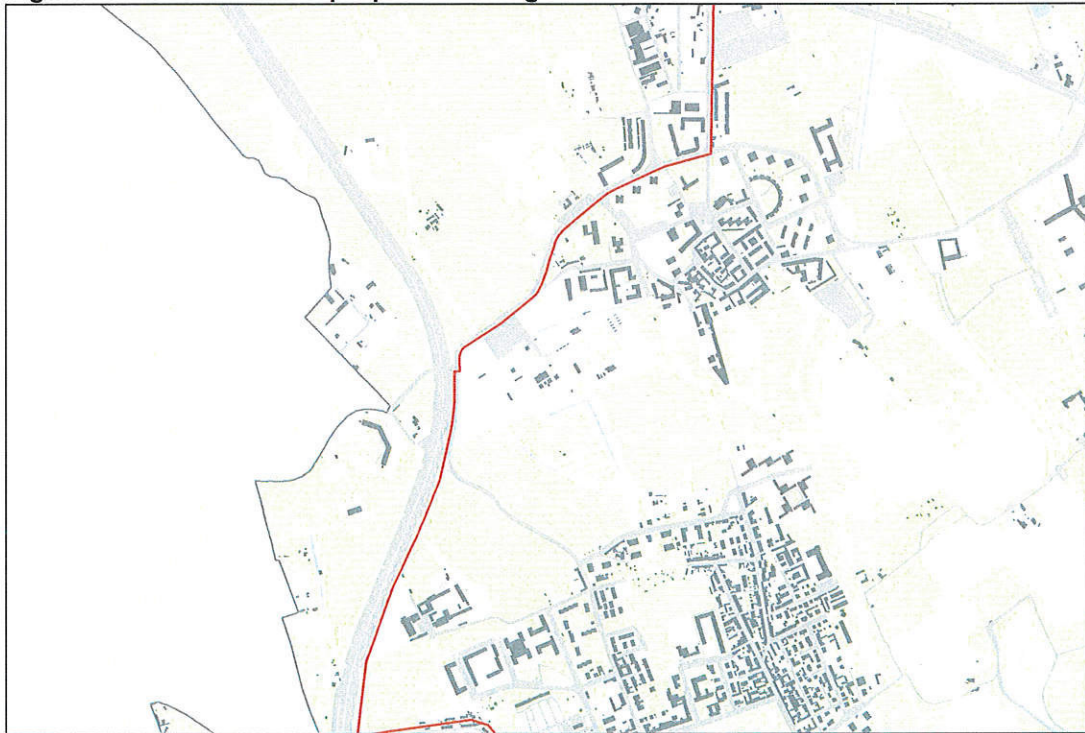


Figura 6.15. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 15

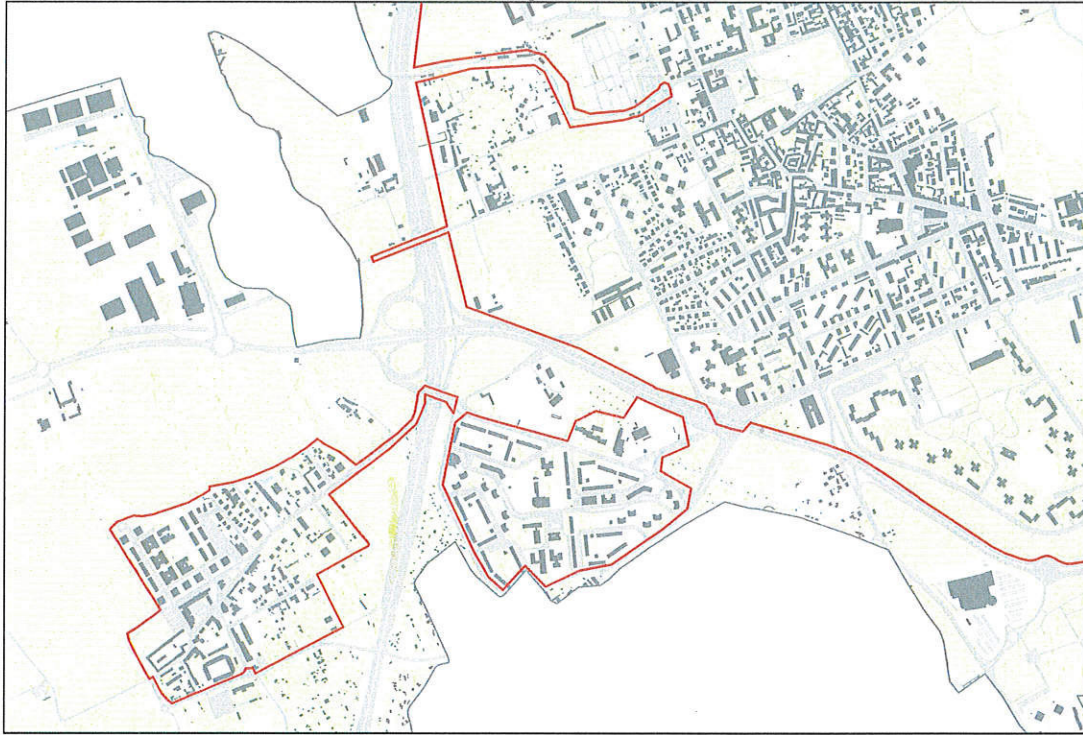


Figura 6.16. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 16

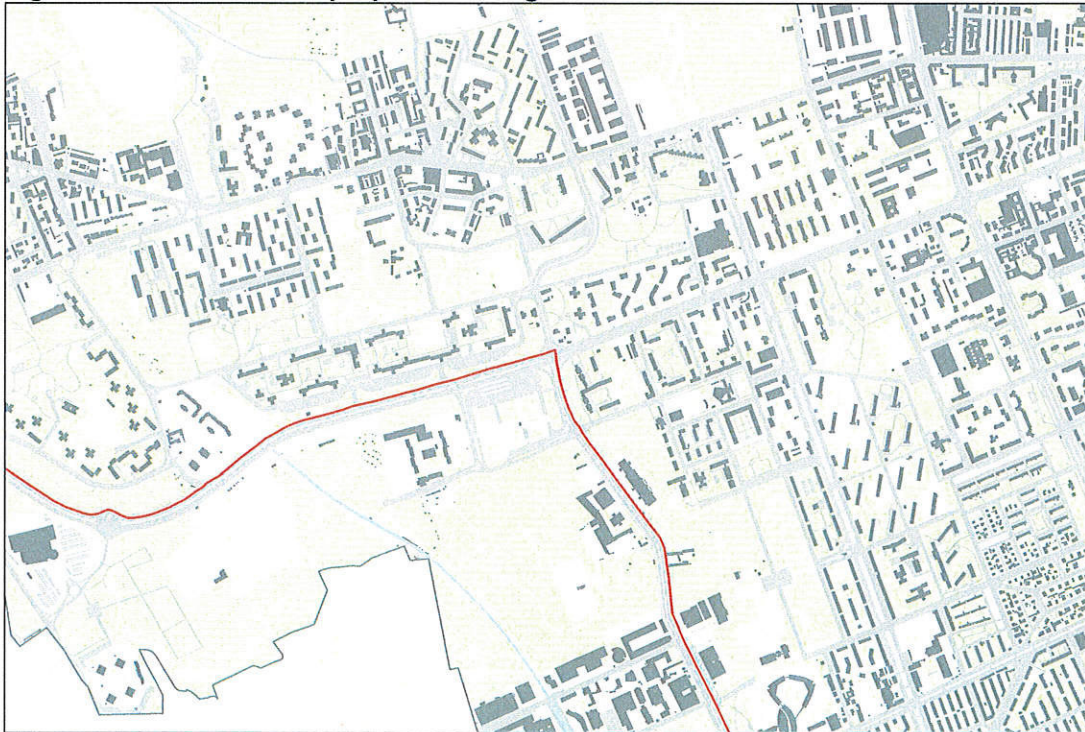


Figura 6.17. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 17

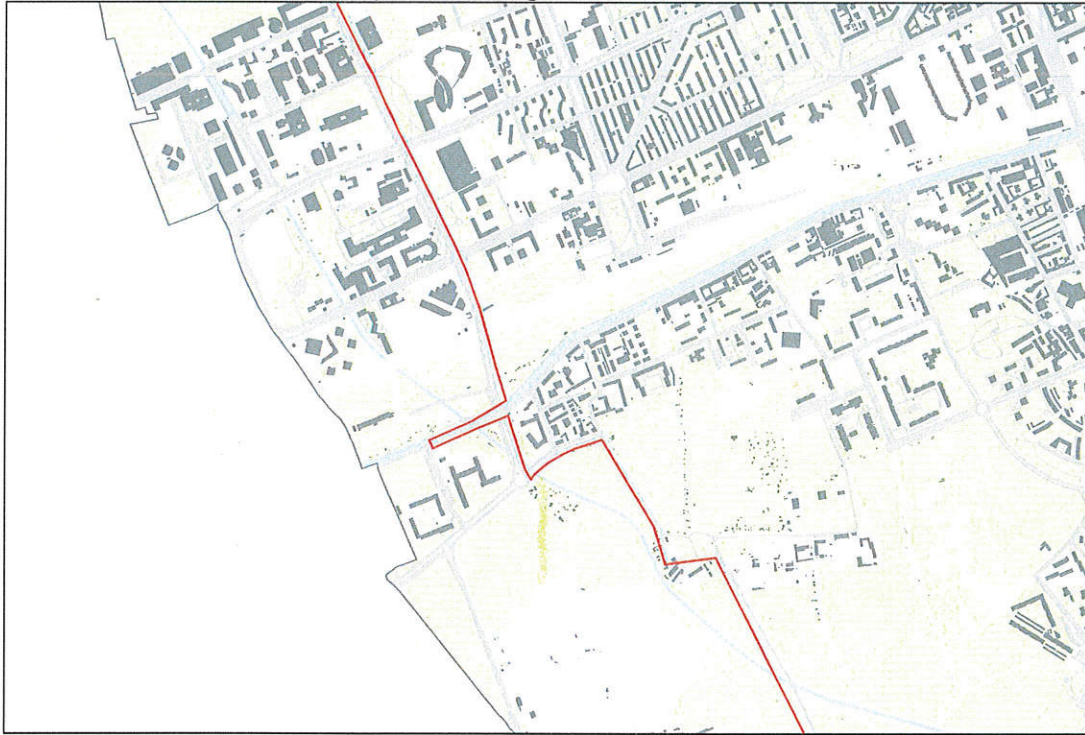


Figura 6.18. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 18



Figura 6.19. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 19

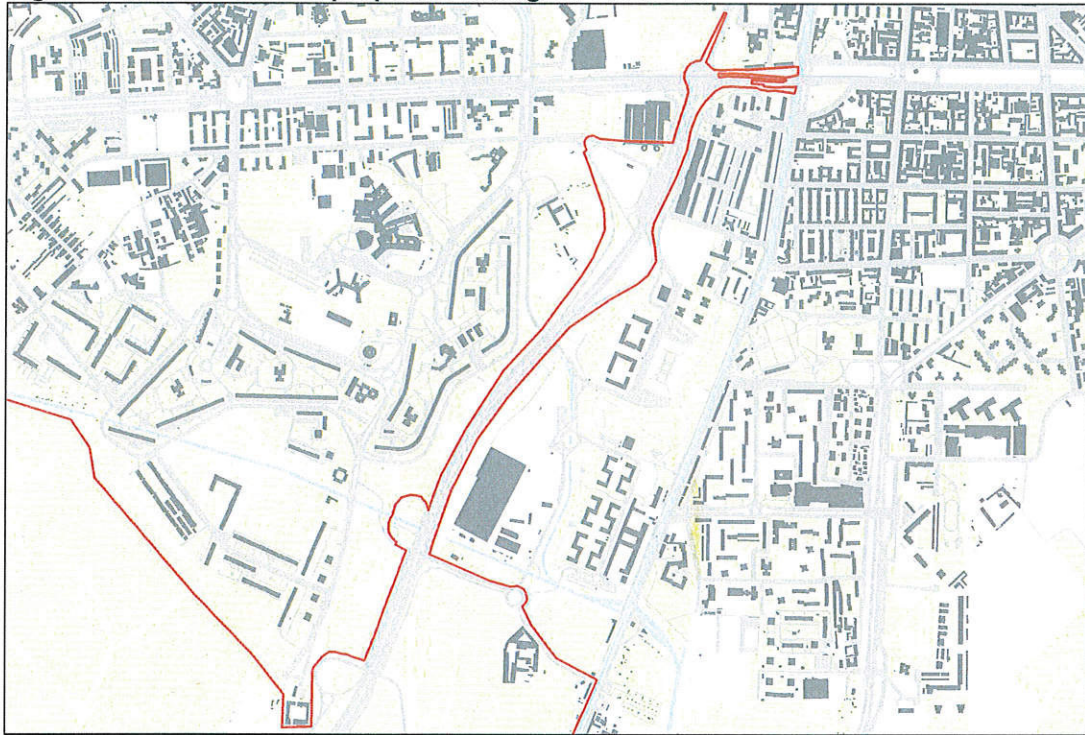


Figura 6.20. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 20



Figura 6.21. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 21

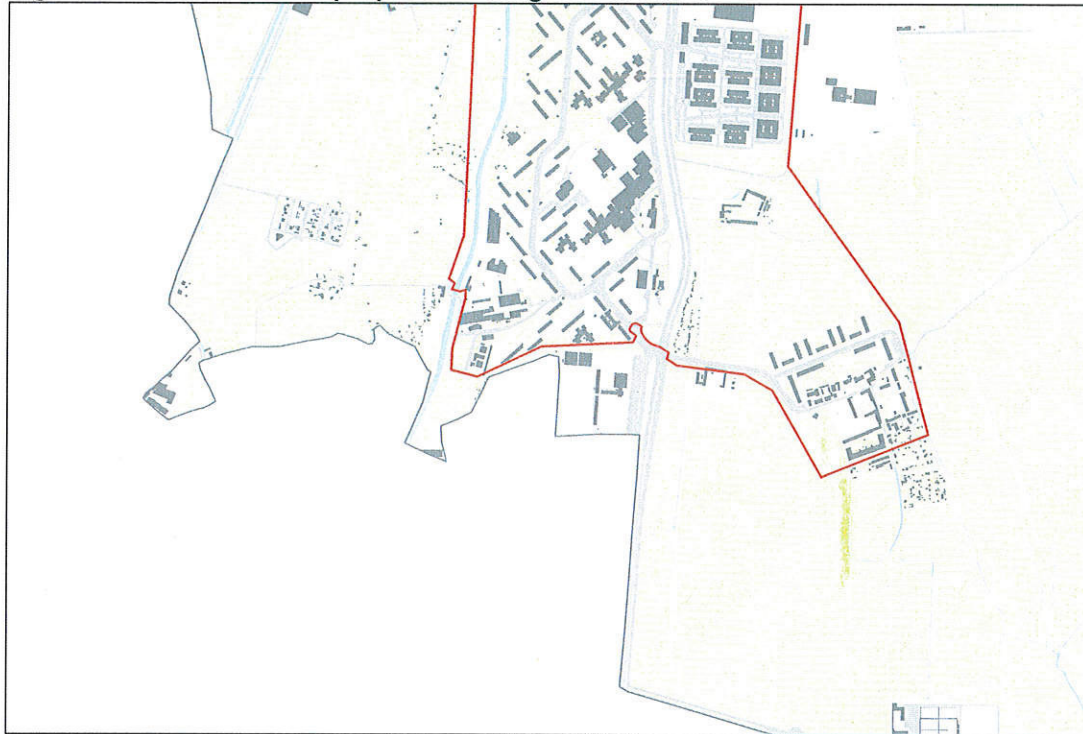


Figura 6.22. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 22

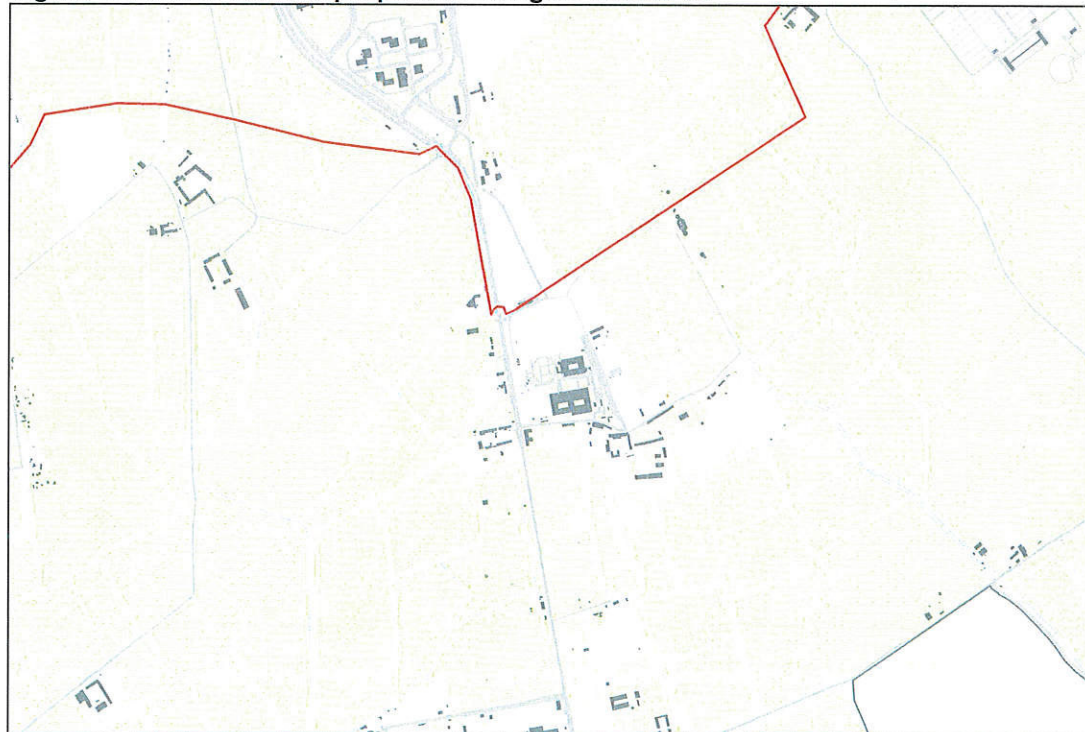


Figura 6.23. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 23



Figura 6.24. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 24

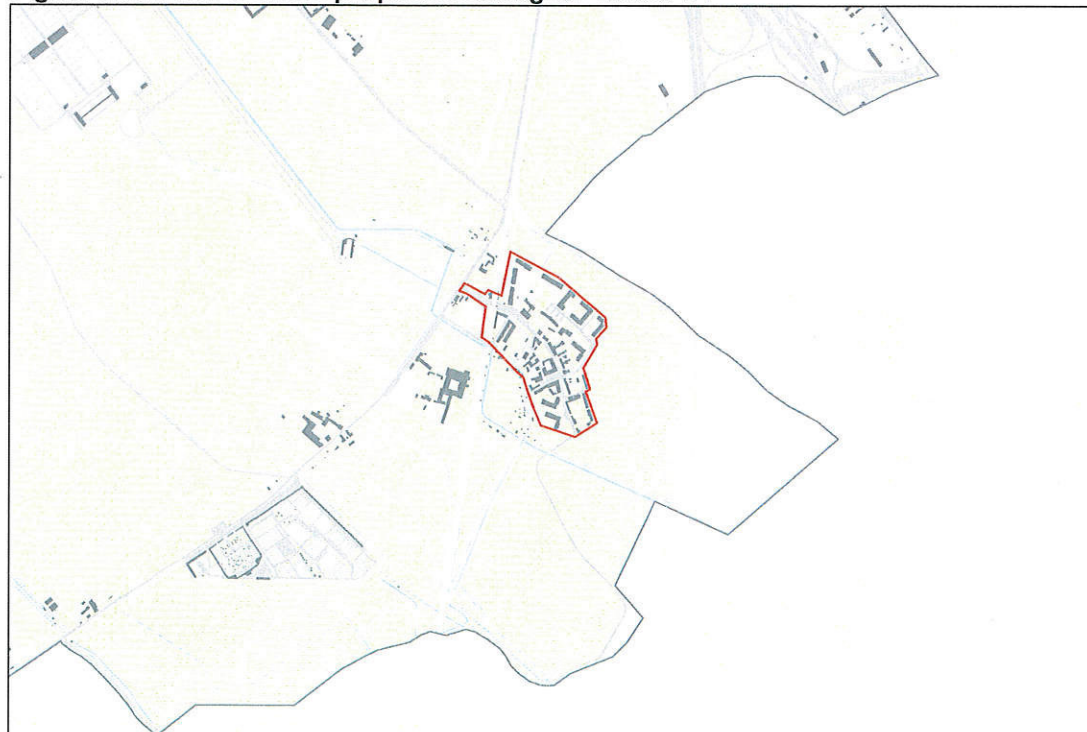


Figura 6.25. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 25

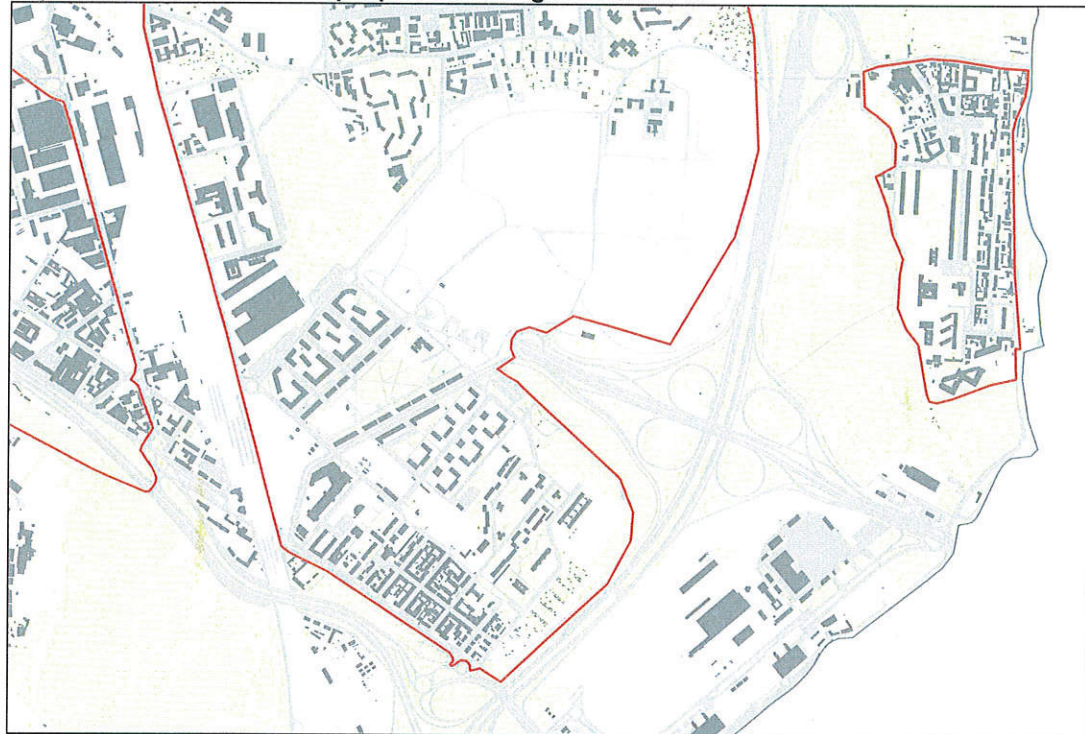


Figura 6.25. ZTL. Confine proposto. Dettaglio. Tavola 26



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:

180350015_01.docx

Relazione

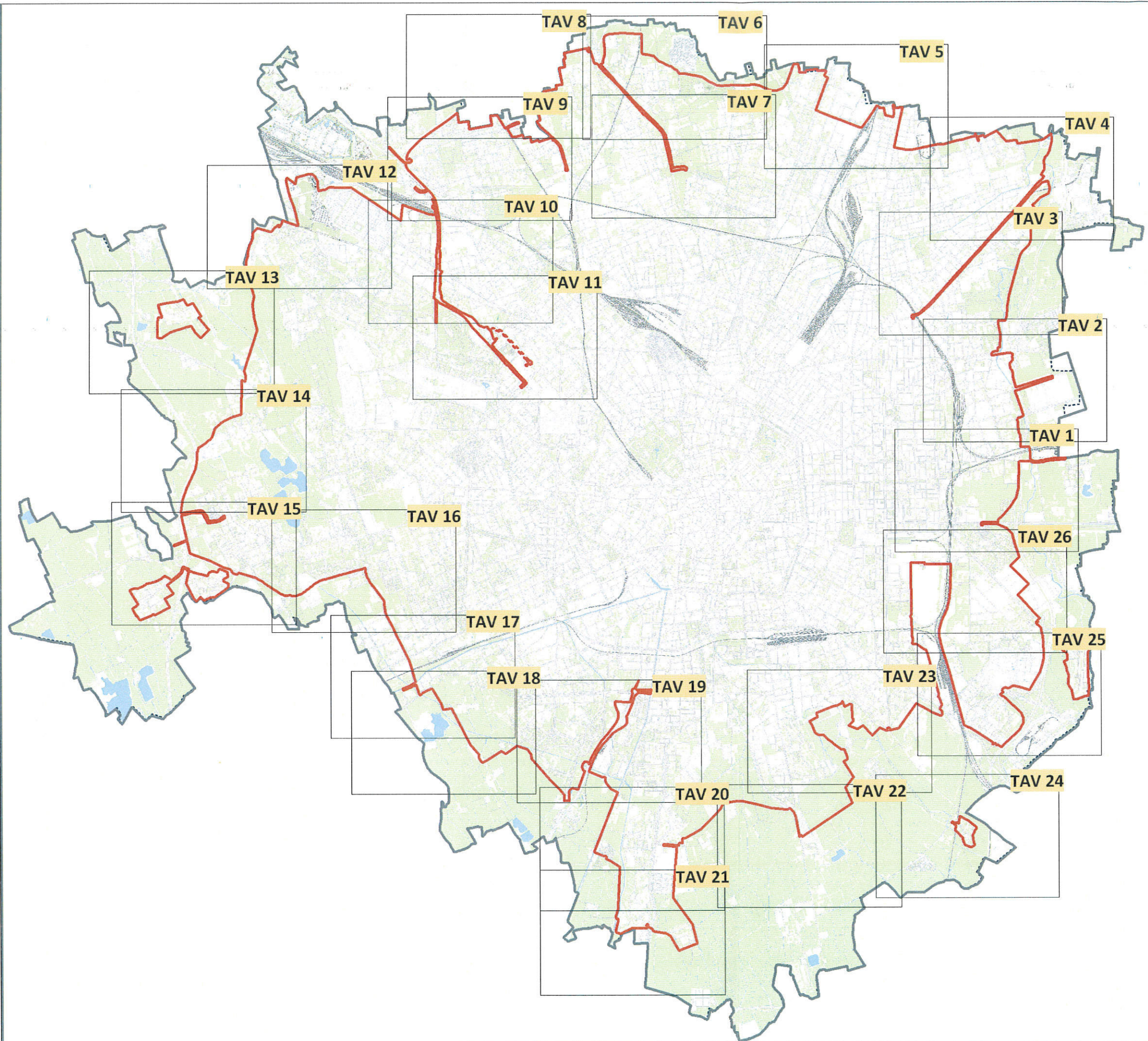
**Ridefinizione del perimetro della
Zona a Traffico Limitato approvato
con la DGC n. 1366/2018.**

Confine della Zona a Traffico Limitato

Area Pianificazione e Programmazione Mobilità
Allegato alla proposta di Deliberazione
n. 4545 del 20/11/2018
Composto da 27 FOGLI

Il Dirigente Responsabile di Area
Ing. Stefano Riazzola

Allegato 2



elaborato

Planimetria

codifica

180350010_01

revisione

01

data

19/11/2018

redatto

Ing. Vladimiro Marras

verificato

Ing. Vladimiro Marras

approvato

Arch. Valentino Sevino

Tavola 1



Tavola 2



Tavola 3

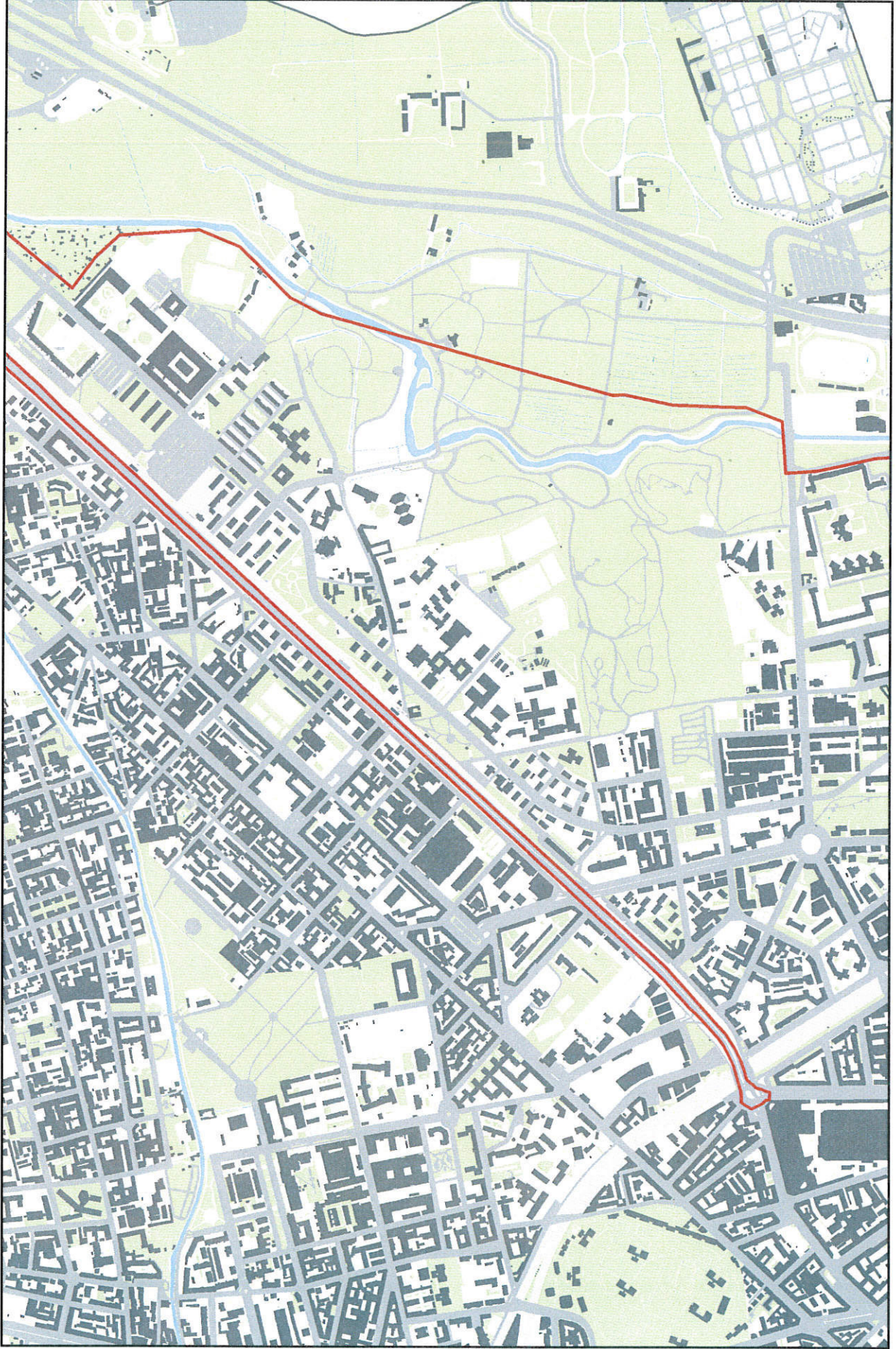


Tavola 4

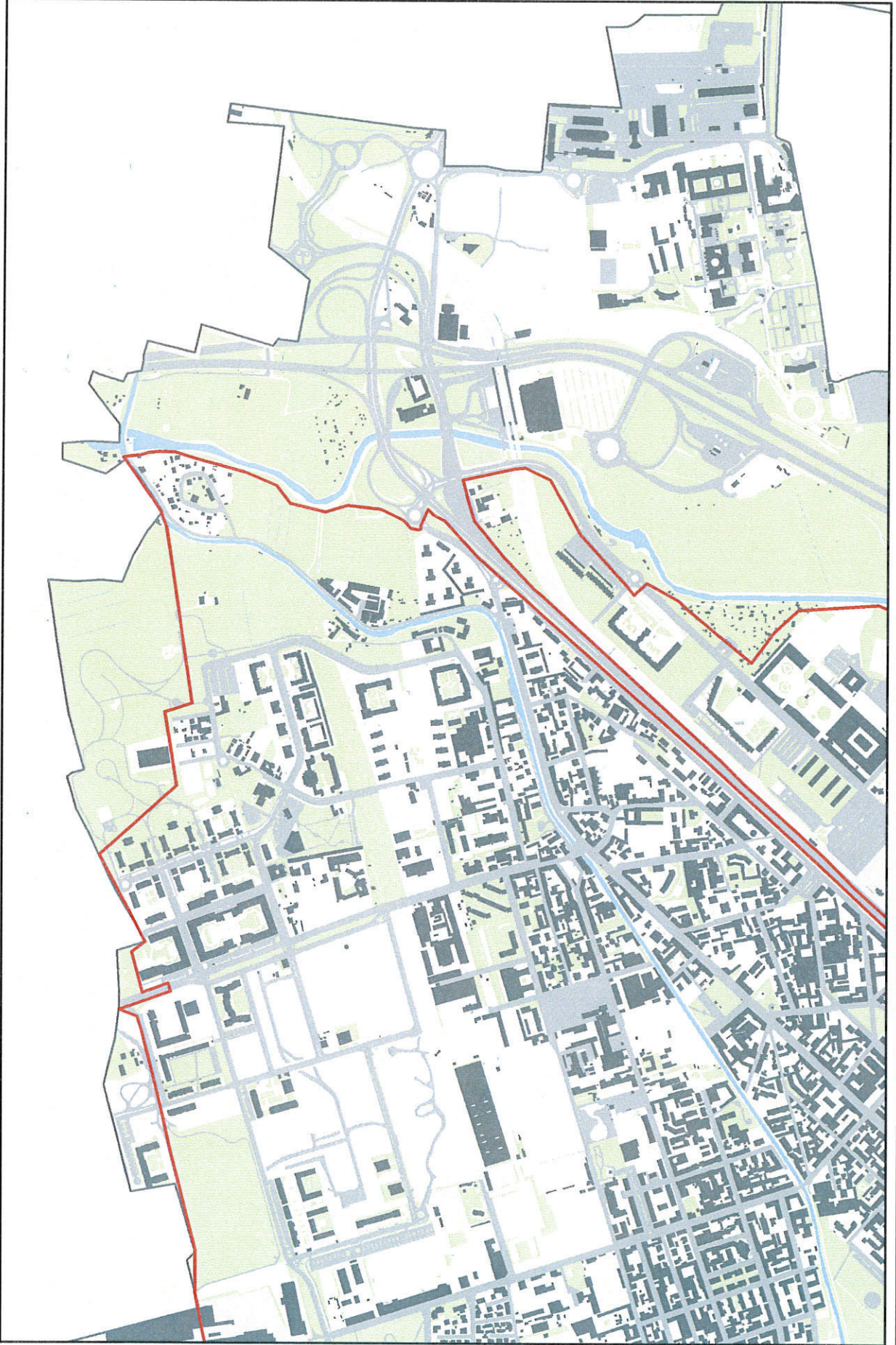


Tavola 7

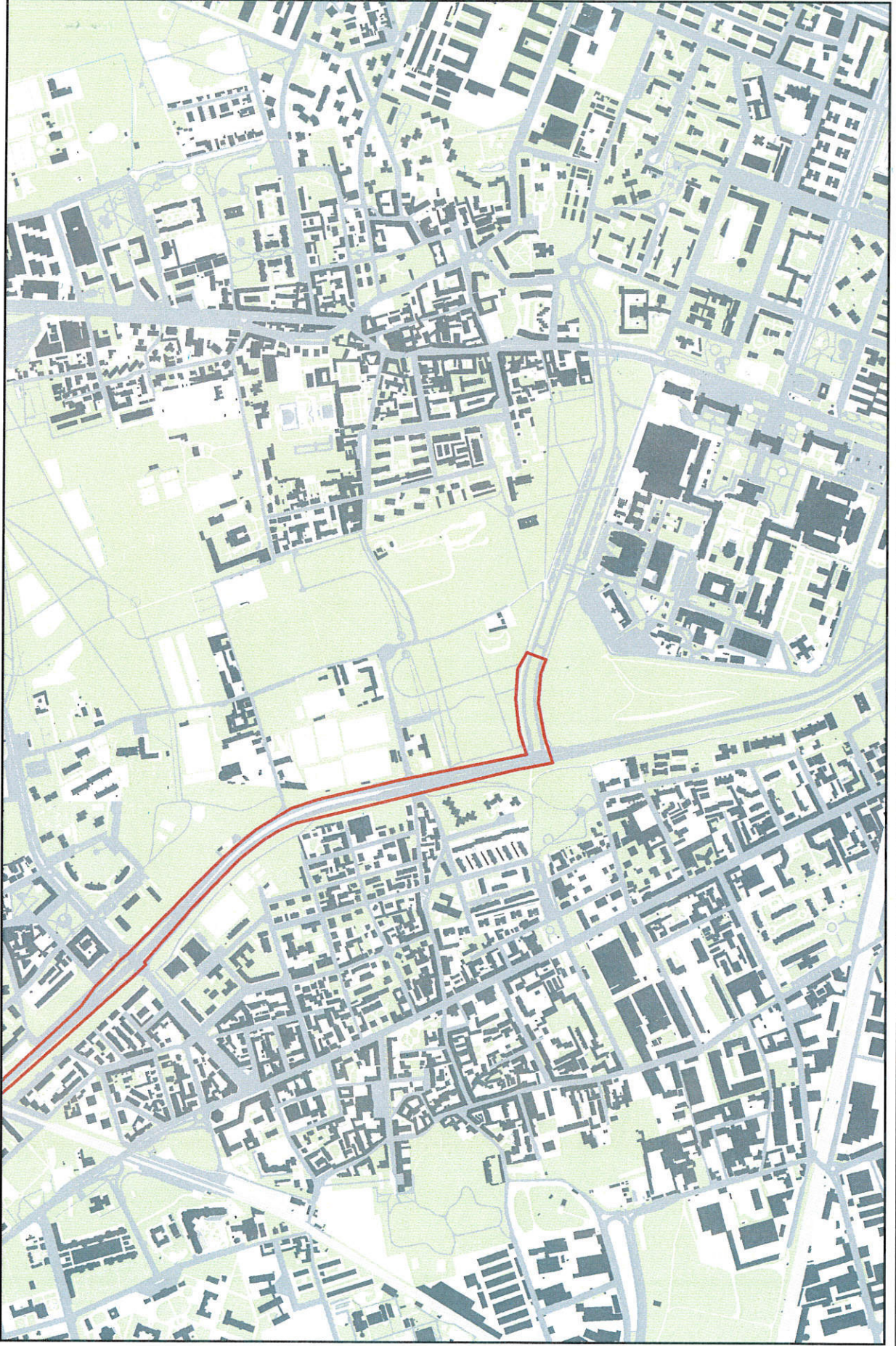


Tavola 8

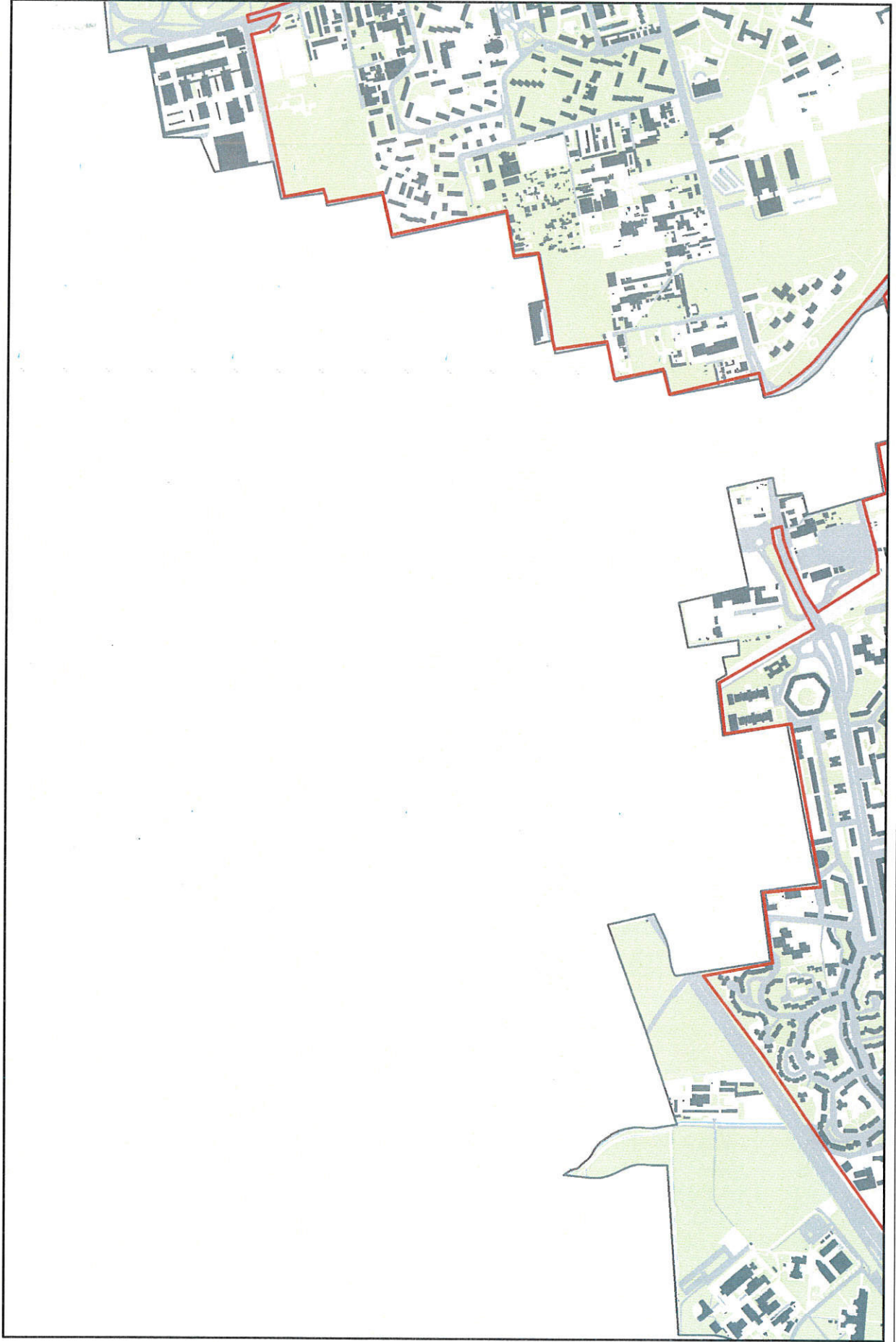


Tavola 9

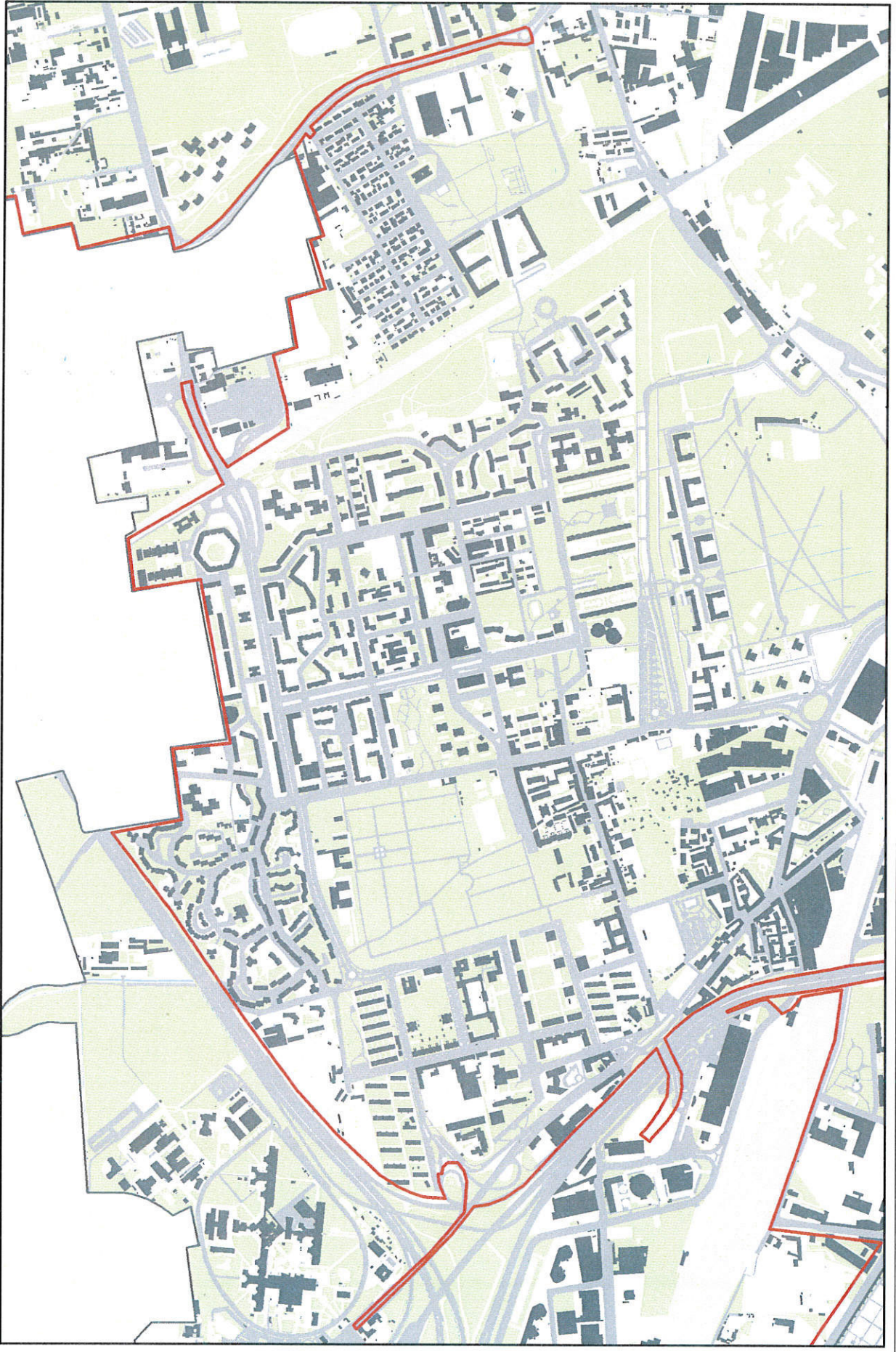


Tavola 10



Tavola 11



Tavola 12



Tavola 13

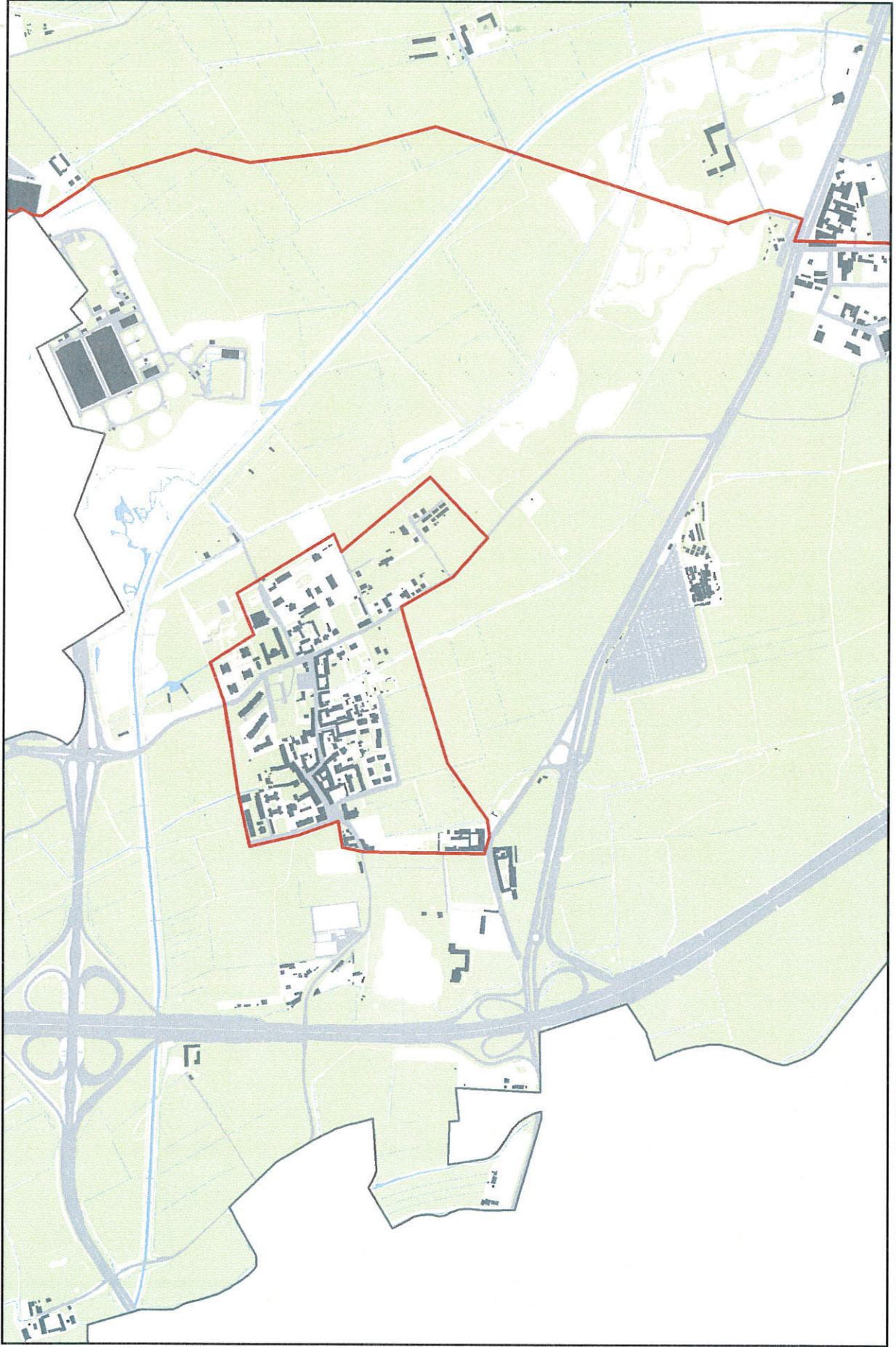


Tavola 14



Tavola 15

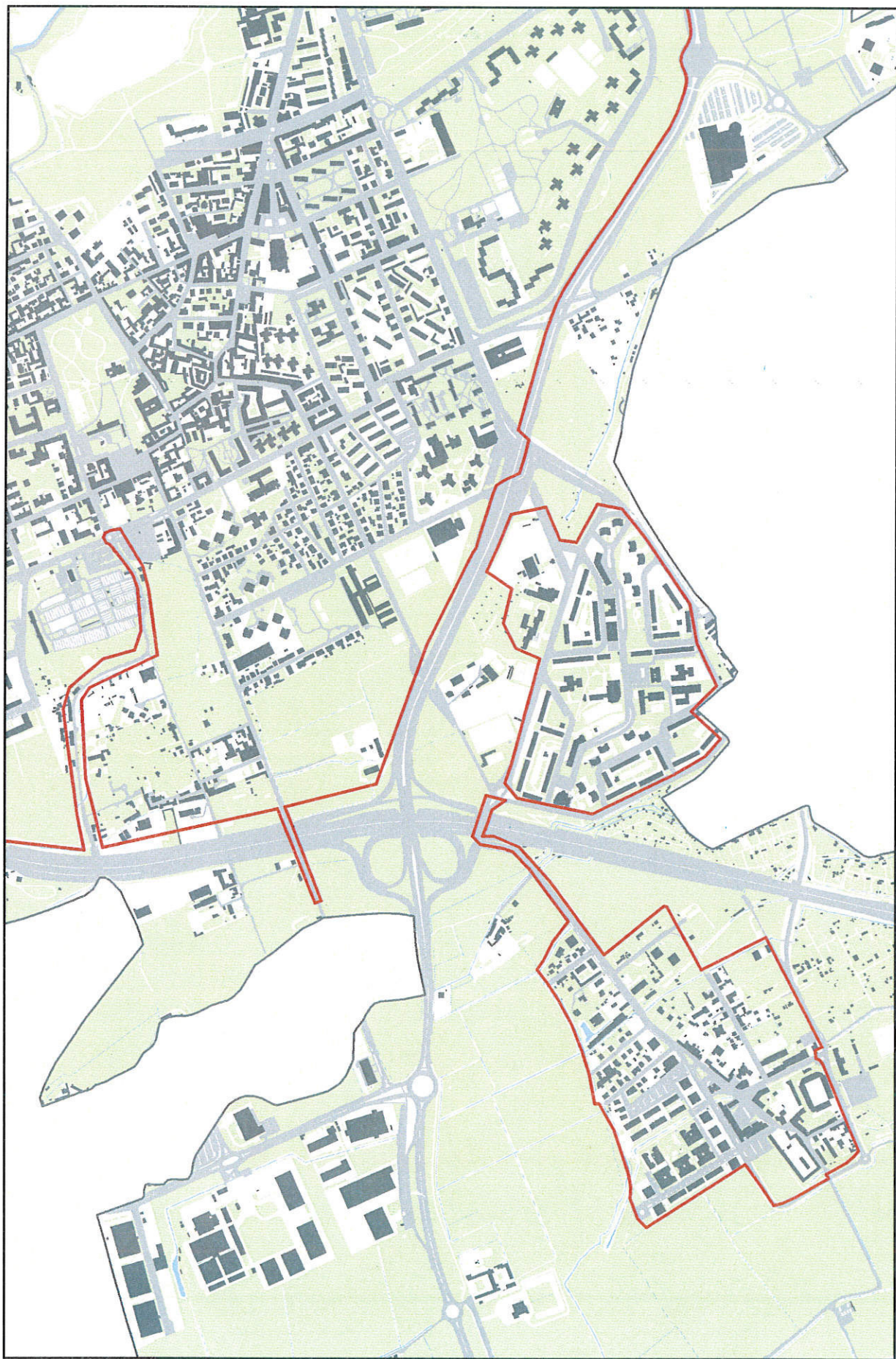


Tavola 16

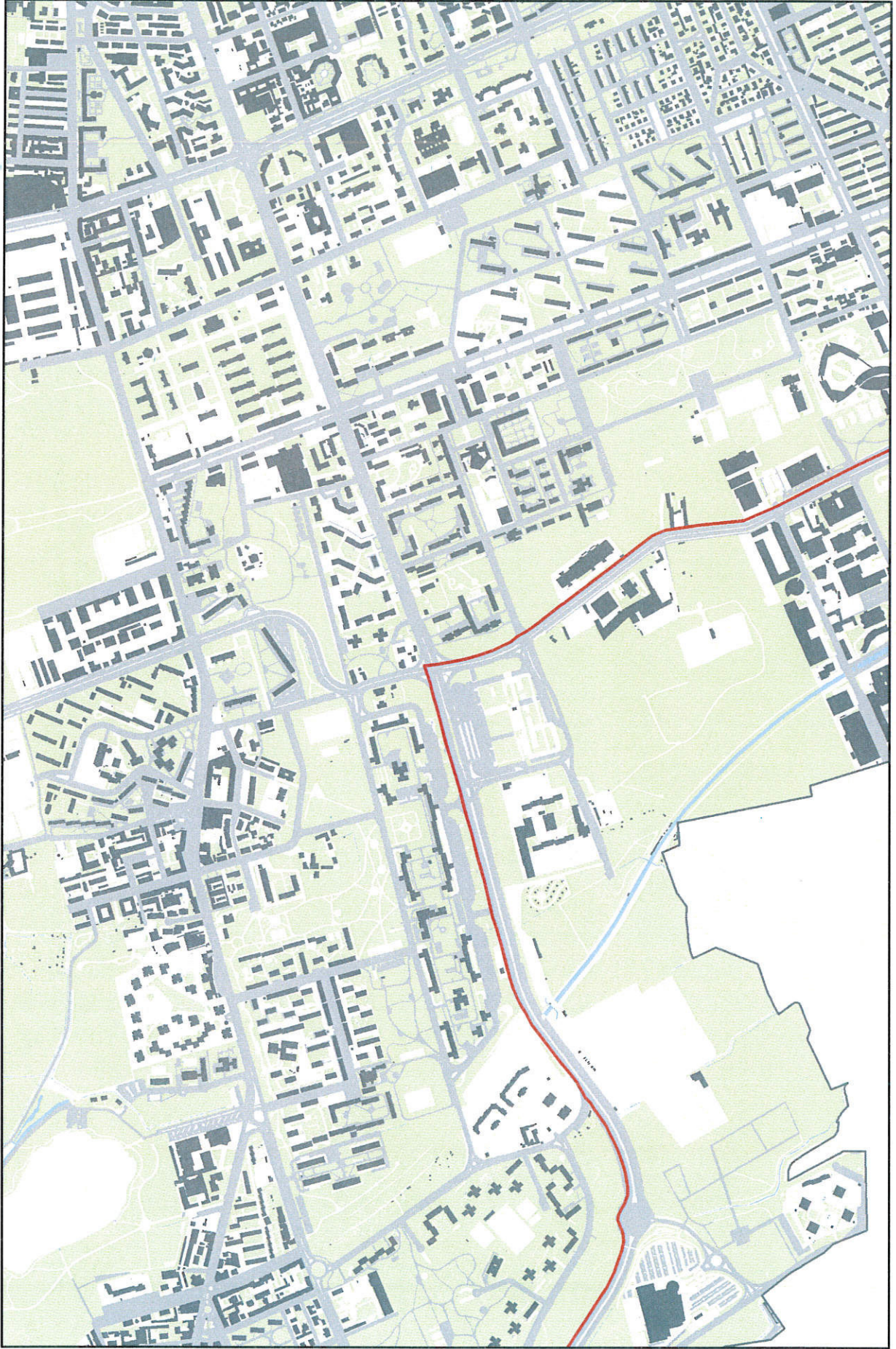


Tavola 17



Tavola 20

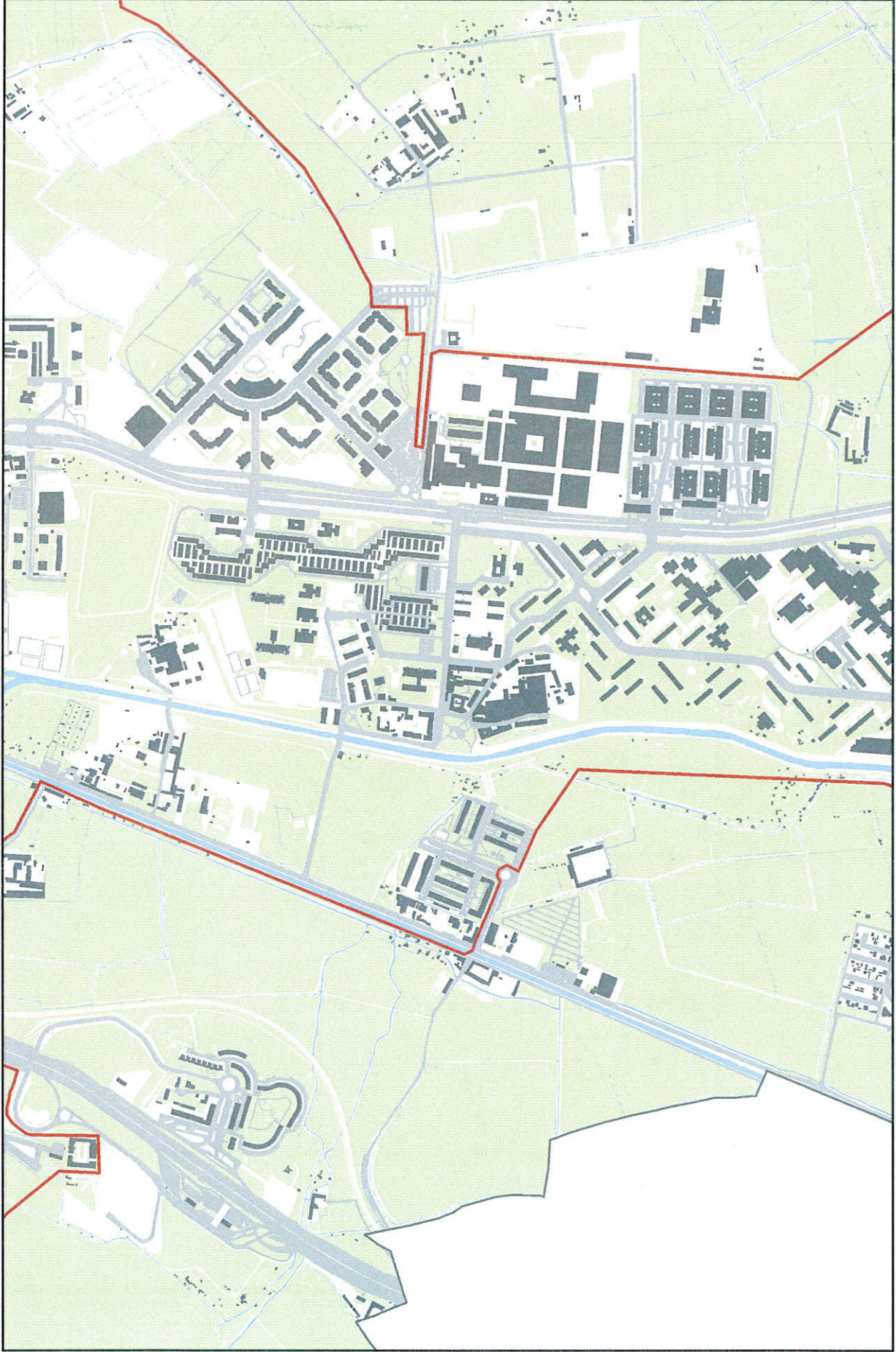
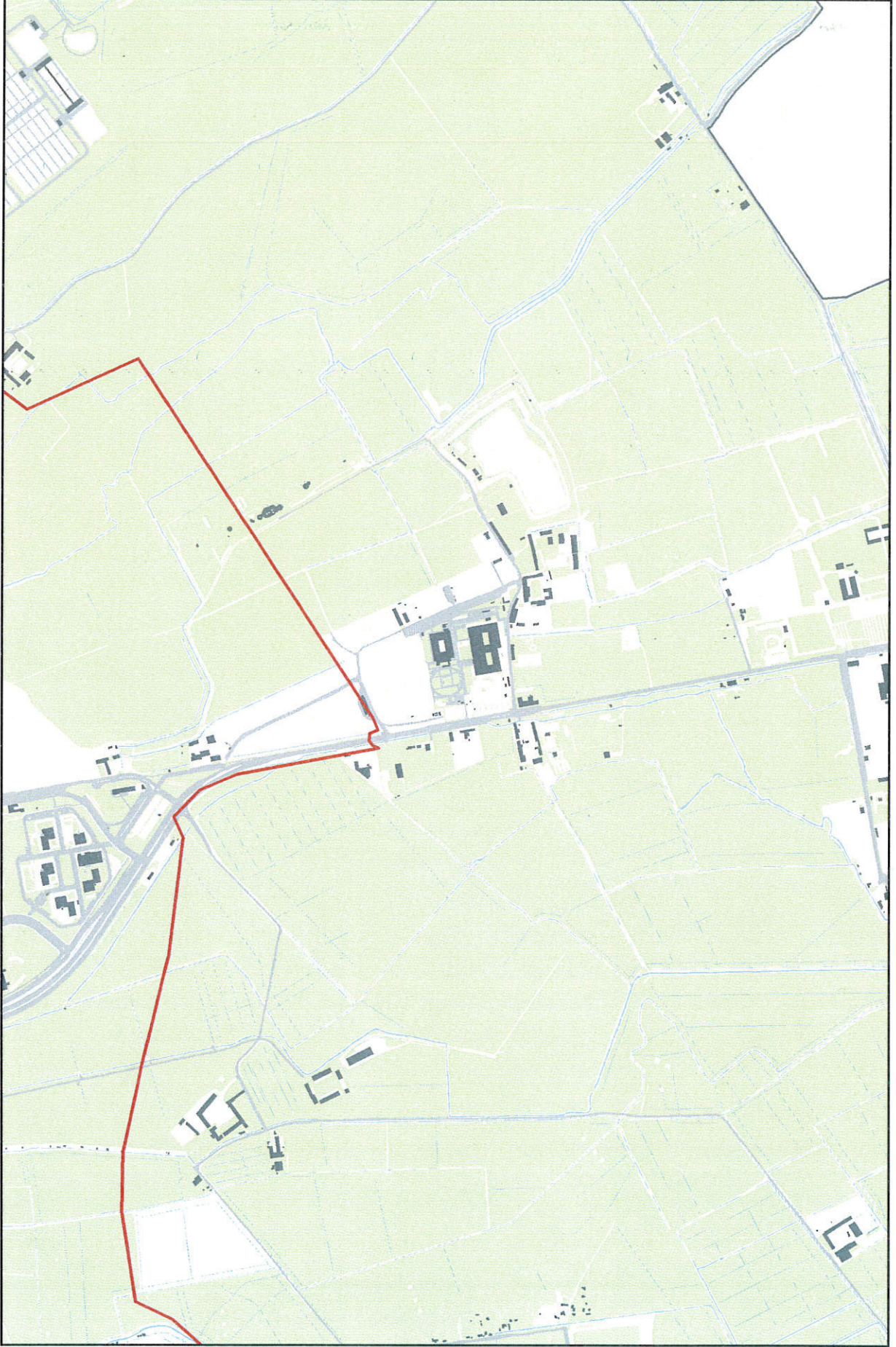


Tavola 21



Tavola 22



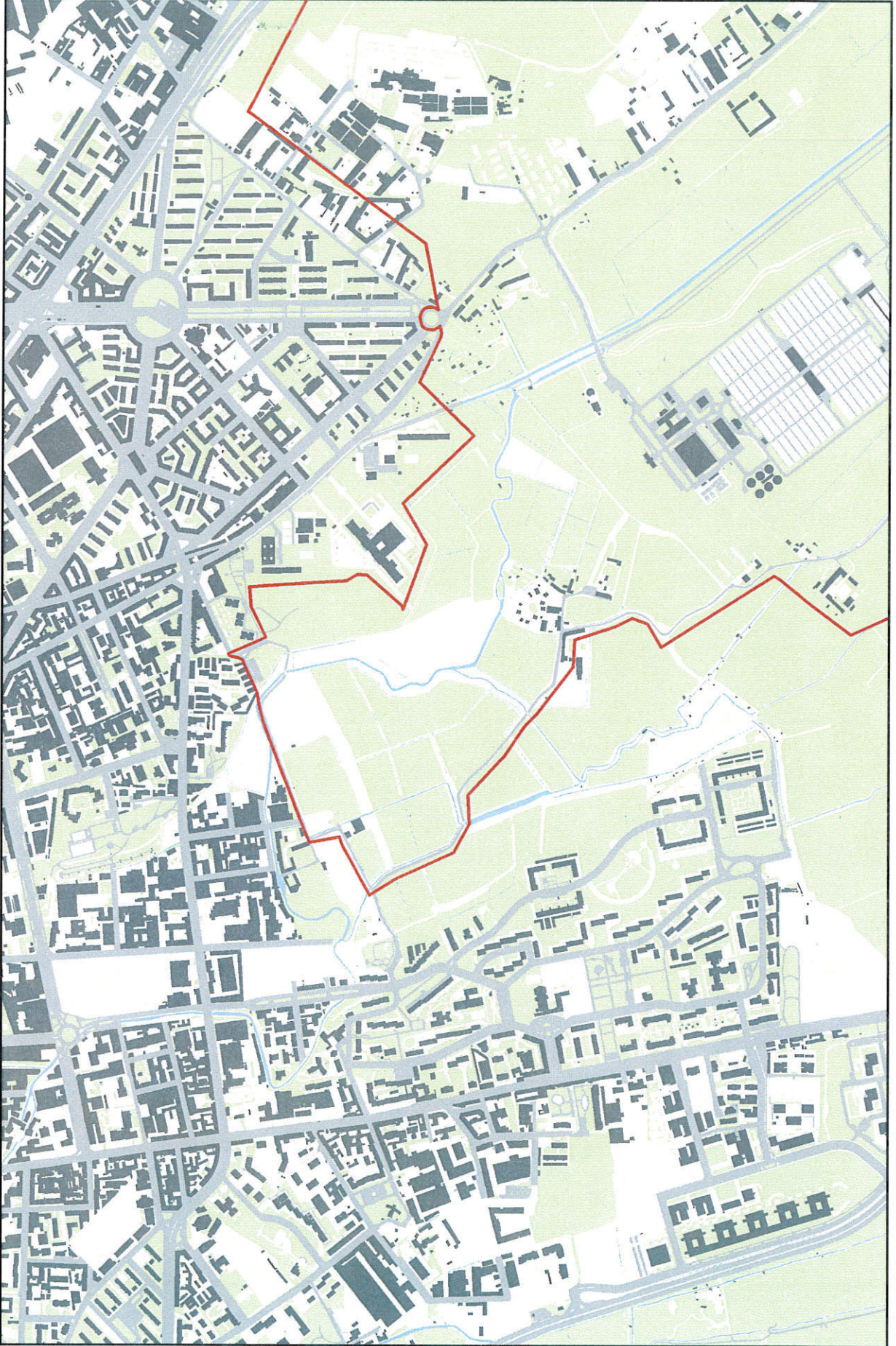


Tavola 24



Tavola 25

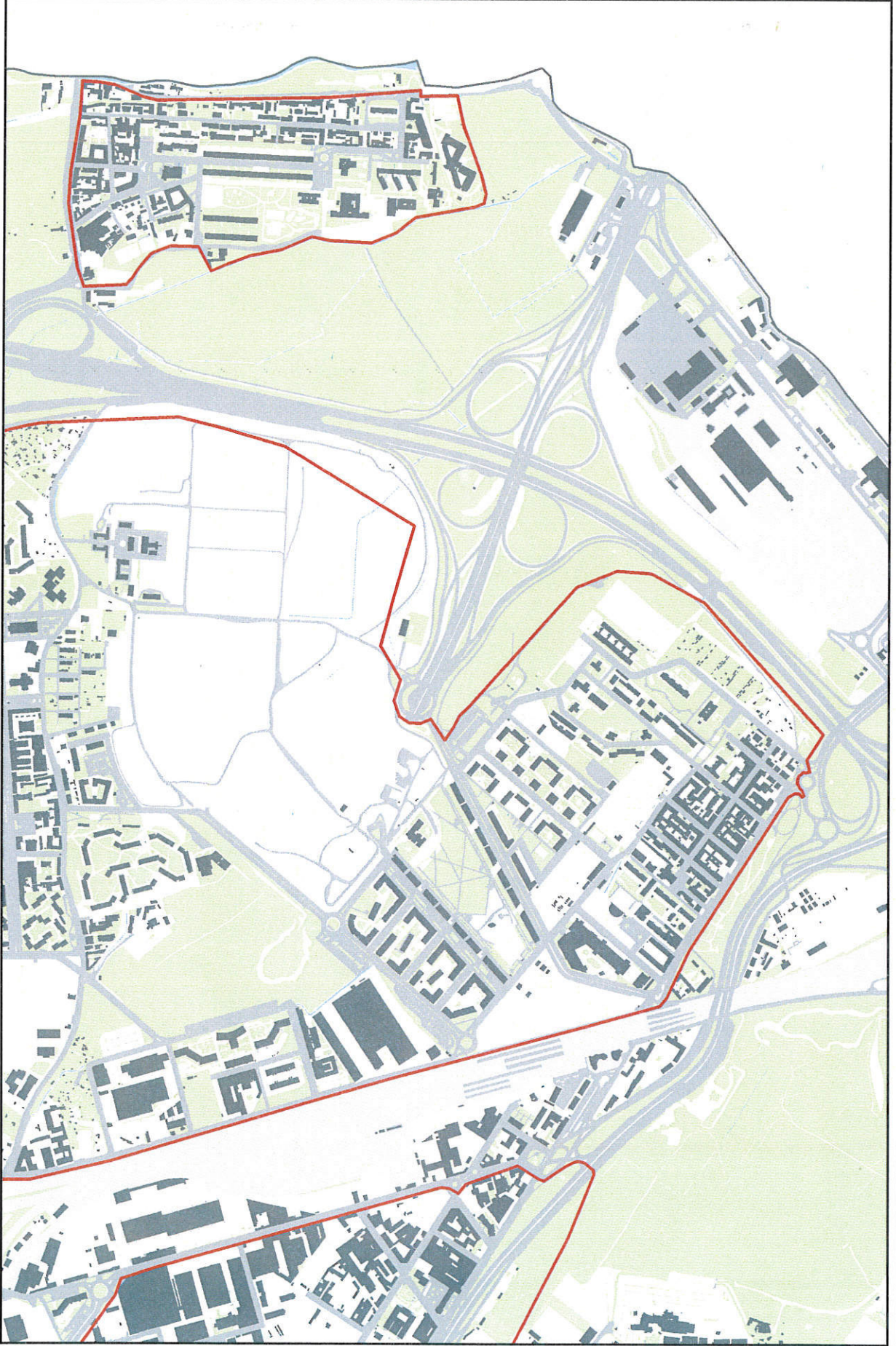


Tavola 26



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

Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato delineato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.

Modifiche ed integrazioni alla disciplina viabilistica della Zona a Traffico Limitato denominata "Area B" istituita con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.

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

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 Angelo Pascale in data 23/11/2018, Riazzola Stefano Fabrizio in data 23/11/2018

FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE AVENTE IL SEGUENTE
OGGETTO: Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato delineato con Deliberazione di
Giunta Comunale n. 1366/2018.

Modifiche ed integrazioni alla disciplina viabilistica della Zona a Traffico Limitato denominata "Area B"
istituita con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.

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

Numero progressivo informatico: 4545

Direzione Bilancio ed Entrate

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE

ai sensi dell'art. 49 del T.U. n. 267/2000

Non dovuto

IL RESPONSABILE DI RAGIONERIA

Firmato digitalmente da FORNO BRUNA in data 22/11/2018

FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE AVENTE IL SEGUENTE
OGGETTO: Ridefinizione del perimetro della Zona Traffico Limitato delineato con Deliberazione di
Giunta Comunale n. 1366/2018.

Modifiche ed integrazioni alla disciplina viabilistica della Zona a Traffico Limitato denominata "Area B"
istituita con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1366/2018.

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

Numero proposta: 4545

PARERE DI LEGITTIMITA'

(Art.2- comma 1 – Regolamento del Sistema sui Controlli Interni)

Favorevole

IL SEGRETARIO GENERALE

Firmato digitalmente da Fabrizio Dall'Acqua in data 23/11/2018

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. _2075_ DEL 23/11/2018

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