

REPORT DEI LAVORI DELLA 4° PLENARIA

Formazione sul tema “Mobilità e qualità dell’aria:
gestione delle auto e dei parcheggi” e Gruppi di lavoro

13.04.2024

Introduzione



Questo Report riassume le attività della **4° sessione plenaria 2024** dell'Assemblea Permanente dei Cittadini sul Clima (APCC), che si è tenuta il **13 aprile 2024** presso l'Acquario Civico.

La giornata è iniziata con un'attività inerente al tema della mobilità nella quale i partecipanti hanno potuto condividere le cose positive o meno del muoversi a Milano. Gli esiti di queste riflessioni si trovano nella sezione **Allegati** in fondo a questo documento.

Durante tutta la giornata, un cartellone **"Domande"** ha raccolto i dubbi, le esigenze di chiarimento e di approfondimento. **Le risposte che sono rimaste in sospeso durante la plenaria sono state raccolte e pubblicate nella piattaforma Hivebrite.**

Staff tecnico

Nome	Ruolo	Ente
Sara Abrate	Social media manager, Ambito 5, Direzione Transizione Ambientale	AMAT
Guido Acquaviva	Dirigente Direzione Welfare e Salute	Comune di Milano
Sabrina Banfi	Direttrice Direzione Lavoro Giovani e Sport	Comune di Milano
Federico Confalonieri	Responsabile Unità Mobilità Sostenibile, Direzione Mobilità	Comune di Milano
Elena Cremascoli	Responsabile Unità Reti e Risorse Energetiche, Area Energia e Clima, Direzione Verde e Ambiente	Comune di Milano
Gaia Limonta	Esperto tecnico, Unità Tecnica Pianificazione Protezione Civile, Area Sicurezza Integrata e Protezione Civile, Direzione Sicurezza Urbana	Comune di Milano
Marina Maggiulli	Responsabile Unità Tecnica Pianificazione Protezione Civile, Area Sicurezza Integrata e Protezione Civile, Direzione Sicurezza Urbana	Comune di Milano
Claudio Masciadri	Esperto tecnico, Area Transizione Ambientale	AMAT
Matteo Matteini	Project Manager, Area Food Policy, Direzione Educazione	Comune di Milano
Christina Paci	Coordinatrice Ambito 5, Area Energia e Clima, Direzione Verde e Ambiente	Comune di Milano

Luca Pedini	Esperto tecnico, Area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità	AMAT
Marco Persico	Esperto tecnico, Unità Aria e Clima, Direzione Verde e Ambiente	Comune di Milano
Francesca Pivari	Esperto tecnico, Area Food Policy, Direzione Educazione	Comune di Milano
Giordano Ricchiuti	Esperto tecnico, Area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità	AMAT
Valentina Salis	Responsabile Unità Mercato del lavoro, Direzione Lavoro, Giovani e Sport	Comune di Milano
Giuseppina Sordi	Direttrice Area Energia e Clima, Direzione Verde e Ambiente	Comune di Milano
Cristina Sossan	Project Manager Area Food Policy, Direzione Educazione	Comune di Milano
Paola Taglietti	Direttrice Area Pianificazione e Programmazione Mobilità, Direzione Mobilità	Comune di Milano
Marina Trentin	Esperto tecnico Resilienza Urbana, Direzione Verde e Ambiente	Comune di Milano

Facilitatrici e facilitatori

Nome	Ruolo	Ente
Giuliana Gemini	Coordinatrice design di processo e facilitazione	Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano
Alessandro Cattini	Design di processo e facilitazione	Consorzio Poliedra - Politecnico di Milano
Sara Copelli	Design di processo e facilitazione	AMAT
Sabrina Montibello	Facilitatrice	AMAT
Sara Donati	Facilitatrice	AMAT
Laura Marchini	Facilitatrice	AMAT



Volontari

Hanno partecipato alla plenaria 5 volontari verbalisti, 2 volontari per aiutare in fase di allestimento e disallestimento dell'Assemblea e 1 volontaria a supporto del customer care.

Ospiti e osservatori

Nome	Ruolo	Ente
Laura Arcara	Rappresentante associazione Massa Marmocchi	Consulta Cittadina per la Mobilità Attiva e per l'Accessibilità
Rainer Baratti	Osservazione e monitoraggio indipendente della Assembleia Permanente	Action Aid
Arianna Censi	Assessora alla Mobilità	Comune di Milano
Matteo Celleoni	Professore ordinario di studi urbani, Delegato sostenibilità e mobility manager, Università di Milano-Bicocca	Università degli Studi Milano Bicocca
Elisabetta Pagani	Rappresentante associazione Via Padova Viva	Consulta Cittadina per la Mobilità Attiva e per l'Accessibilità
Domenico Vito	Osservazione e monitoraggio indipendente della Assembleia Permanente	Osservatorio italiano Assemblee Cittadine
Francesca Zajczyk	Ordinario Senior di Sociologia Urbana	Università degli Studi Milano Bicocca

Obiettivi della giornata

Gli obiettivi della 4° plenaria sono stati:

- raccogliere il posizionamento dell'Assemblea sulle azioni del Comune sul tema **Equità e sostenibilità nell'accesso all'energia**
- **approfondire** in plenaria il tema **Mobilità e qualità dell'aria: gestione delle auto e dei parcheggi**
- **proseguire** i lavori sui 5 temi dell'anno nei **Gruppi di lavoro**



Programma della giornata

MATTINA

10.00 | Saluti di benvenuto e introduzione alla giornata

10.15 | Posizionamento dell'Assemblea sul tema "Equità e sostenibilità nell'accesso all'energia"

Formazione sul tema "Mobilità e qualità dell'aria: gestione delle auto e dei parcheggi"

10.45 | Introduzione al tema - Arianna Censi, Assessora alla mobilità

11.00 | 1° intervento - Il punto di vista degli esperti - Matteo Colleoni, Professore ordinario di studi urbani e Delegato sostenibilità e mobility manager, Università di Milano Bicocca

11.30 | Break

11.45 | 2° intervento - Il punto di vista della società civile - Laura Arcara ed Elisabetta Pagani, membri della Consulta Cittadina per la Mobilità Attiva e per l'Accessibilità

12.15 | 3° intervento - La parola al Comune di Milano

- Il Piano Generale del Traffico Urbano e La sosta a Milano - Paola Taglietti, Direttrice Area Pianificazione e Programmazione Mobilità, Direzione Mobilità

- Qualità dell'aria e aspetti ambientali - Marco Persico, Unità Aria e Clima, Direzione Verde e Ambiente

12.45 | Domande & Risposte

POMERIGGIO

14.15 | Avvio dei Gruppi di lavoro

16.15 | La piattaforma Hivebrite - Avvisi

16.30 | Conclusione della giornata



Racconto delle attività

POSIZIONAMENTO SUL TEMA “EQUITÀ E SOSTENIBILITÀ NELL'ACCESSO ALL'ENERGIA”

I lavori sono iniziati con il posizionamento sul tema Equità e sostenibilità nell'accesso all'energia. La Direttrice Giuseppina Sordi ha riepilogato i punti salienti della formazione della plenaria precedente, concentrandosi sul Piano di contrasto alla povertà e precarietà energetica. Il Piano è in fase di redazione e l'attuale riferimento è la delibera di giunta del 2023 dove sono riportati gli indirizzi per le azioni del piano:

- Azioni di studio e analisi del territorio
- Azioni di formazione
- Azioni aggiornamento dei regolamenti e delle leggi
- Azioni di intervento fisico e strutturale

Si lavorerà quindi sia sull'efficientamento energetico degli immobili sia sulla sensibilizzazione dei cittadini e delle cittadine e la loro formazione. Gli indirizzi di queste azioni si basano sul concetto delle 3R, definite dalle Linee guida EPAH (Energy Poverty Advisory Hub):

- Relief: aiuto alle famiglie in difficoltà;
- Renewables: incentivazione di produzione e consumo da fonti rinnovabili;
- Retrofit: efficientamento energetico dell'involucro abitativo.

L'approccio inclusivo e trasversale è allineato con quello del Piano Aria e Clima. Sono coinvolte la Direzione Verde e Ambiente, la Direzione Welfare e la Direzione Casa, insieme alle associazioni e al supporto dei network internazionali come C40.

In merito alla povertà e precarietà energetica, è stato chiesto ai cittadini un loro riscontro attraverso due domande, con l'intento di includere il loro contributo nel Piano e considerando che attualmente esso è in corso di redazione.

1. Ti sembra che il Piano di contrasto alla povertà e precarietà energetica vada nella giusta direzione?
2. Pensi che il Piano di contrasto alla povertà e precarietà energetica risponda ai bisogni delle persone?

La modalità di voto con l'utilizzo di bolli colorati ha permesso ai/alle partecipanti di esprimere la propria opinione sulla base di una scala graduata:

- Verde: SÌ
- Blu: Più SÌ che NO
- Giallo: Più NO che SÌ
- Rosso: NO



Risultati del posizionamento

1. Ti sembra che il Piano di contrasto alla povertà e precarietà energetica vada nella giusta direzione?

9,3%
NO
22,2%
PIÙ NO CHE SI
33,3%
PIÙ SI CHE NO
35,2%
SI



2. Pensi che il Piano di contrasto alla povertà e precarietà energetica risponda ai bisogni delle persone?

7,7%
NO
44,2%
PIÙ NO CHE SI
38,5%
PIÙ SI CHE NO
9,6%
SI



Commenti e domande

La maggioranza delle opinioni riguardo alla direzione del Piano è orientata verso il SI e più SI che NO.

Il Piano è ritenuto **ambizioso** e vengono fatte alcune osservazioni:

- serve una **comunicazione** più diffusa e in più lingue per sensibilizzare i cittadini sul tema
 - rispetto ai **dati** sui quali vengono definiti gli obiettivi
 - rispetto agli **strumenti** che il Comune intende utilizzare
- si ritiene importante che i vari **livelli di governo convergano verso obiettivi comuni**. Il Comune deve adottare misure che siano coerenti con le strategie nazionali, per evitare disallineamenti nelle politiche che potrebbero compromettere l'efficacia complessiva delle azioni
- in relazione agli **stakeholders**, si ritiene che il Piano sarebbe molto più incisivo ed efficace se si legasse ad altre istituzioni, a livello sia locale che nazionale (viene menzionata la società fornitrice di energia A2A)

Riguardo alla capacità del Piano di rispondere ai bisogni delle persone le opinioni si concentrano sulle posizioni intermedie (più SI che NO e più NO che SI) con osservazioni che riguardano:

- la **poca chiarezza**
 - del significato di "contrasto alla povertà energetica", si ritiene sia meglio cambiare nome al Piano utilizzando un linguaggio positivo per facilitare ai cittadini la comprensione degli obiettivi definiti in risposta ai bisogni, parlare quindi di efficientamento e non di povertà
 - della relazione tra clima e contesto sociale
- il **rapporto con i cittadini**
 - si ritiene che il Comune debba avere un approccio più "vicino al cittadino" mediante attività di comunicazione e sensibilizzazione. Si propone di agire a livello condominiale per stimolare gli amministratori ad adottare visioni innovative affinché favoriscano la coesione della popolazione per raggiungere gli obiettivi del Piano

- **l'insufficienza** delle azioni proposte
 - emerge l'impressione che alcune tematiche non siano state considerate, per esempio non sembra che ci sia un approccio di sostenibilità e di investimenti consapevoli nelle scuole. Si sottolinea l'importanza del settore pubblico di dare il buon esempio
 - Nonostante la prospettiva a lungo termine, sorgono dubbi sulla capacità del Piano di raggiungere il benessere energetico, a causa delle complessità del sistema
- la necessità di valorizzare coloro che adottano misure di **efficientamento** energetico (come nel caso delle pompe di calore e dell'isolamento termico), attraverso incentivi o agevolazioni fiscali. Si suggerisce di concentrare i **finanziamenti** in quest'area poiché rappresenta un investimento per il futuro.

Alla luce delle perplessità emerse dal posizionamento, la Direttrice Sordi interviene con alcuni chiarimenti riguardo ad alcune delle osservazioni sopra riassunte, che riportiamo qui sotto seguite dalla relativa risposta specifica:

Osservazione: "Il Piano è molto articolato e quindi ci si aspetta collaborazione tra Comune e fornitori di energia"

Risposta: Con A2A è stato avviato un tavolo di lavoro comune per intraprendere iniziative sinergiche e coordinate, sulla base di una strategia condivisa.

Osservazione: "Si parla di clima o di sociale?"

Risposta: Parliamo di necessità di decarbonizzazione e di miglioramento della qualità dell'aria. Le misure che si mettono in campo su questi temi hanno usualmente effetti differenziati sui soggetti in relazione al loro livello di inclusione e benessere; si deve pertanto fare in modo che tali misure possano essere sostenute da tutti, integrandole con azioni di equità e supporto. Il target del piano non riguarda solo chi è già in povertà energetica: non dobbiamo occuparci solo di chi si trova all'ultimo gradino, ma anche di chi potrebbe essere in una condizione di precarietà e quindi potrebbe cadere in condizione di povertà energetica.

Osservazione: "Il problema del contrasto alla povertà energetica si risolve attraverso l'amministrazione di condominio. Se un soggetto si stacca dall'impianto centralizzato del condominio e si arrangia, risolve il suo problema"

Risposta: Nei diversi condomini ci sono livelli di consapevolezza e approcci molto differenti. Si sta lavorando anche con le associazioni di amministratori. Staccarsi dagli impianti centralizzati è procedura che non rispetta la norma; servono misure basate sulle migliori soluzioni e capacità di condivisione degli approcci, per passare quindi anche dalla visione individuale a quella di agire collettivo e coordinato.

Osservazione: "Il Comune pensa di spendere 2 miliardi per efficientare immobili a fronte di un limitato impatto sulla riduzione della CO₂, i soldi non potrebbero essere investiti meglio?"

Risposta: Sicuramente nell'allocazione degli investimenti si dovrà tenere conto dell'efficacia delle azioni in modo da farne l'uso più razionale. L'efficientamento energetico degli edifici è in ogni caso una misura a forte impatto sulla riduzione delle emissioni e sulla riduzione delle bollette, con tempi lunghi e costi iniziali elevati, motivo per cui è necessario mettere anche in campo misure di supporto nel breve periodo.

FORMAZIONE SU MOBILITÀ E QUALITÀ DELL'ARIA: GESTIONE DELLE AUTO E DEI PARCHEGGI

Inquadramento sul tema “gestione delle auto e dei parcheggi”

Arianna Censi, Assessora alla Mobilità, introduce il tema della mobilità con un inquadramento sullo scenario della mobilità a Milano e sulla visione futura della gestione dei parcheggi e della sosta.

Milano vive le grandi contraddizioni classiche delle metropoli, aggravata da una serie di condizioni: è una città storica con una posizione orografica critica e ha vissuto per molto tempo la condizione culturale di un paese che ha negato le condizioni problematiche dell'aria. Questo negazionismo è stato sostituito da un **approccio che riconosce il problema, ma propone soluzioni non adatte**, basate sull'idea che la questione non sia urgente e che le risoluzioni possano essere spostate più avanti nel tempo.

L'Assessora evidenzia il ruolo dell'amministrazione nel farsi carico di trovare un modo per risolvere i problemi legati a questo tema: **è necessario trasformare il disegno e la conformazione della città** per trovare spazi nella carreggiata che assecondino le esigenze della cittadinanza ma in modo che tutti gli interessi possano essere rappresentati.

Il compito dell'amministrazione è anche quello di far comprendere e armonizzare il processo, sia per chi partecipa (cittadini/e) che per chi lo traina (figure esperte, Comune, ecc.). In un'ottica di riduzione del numero di auto che circolano e che sostano in città, **l'amministrazione deve progettare tenendo uno sguardo rivolto ad un futuro dove non ci saranno più auto**, e nel mentre capire come avvicinarsi progressivamente a quel futuro cercando di creare un cambiamento collettivo. Viene evidenziata la **necessità di potenziare il trasporto pubblico fuori dalla città**, agendo ad esempio sui servizi dei treni suburbani (servizi S), per aiutare la transizione dall'uso dell'auto all'uso del servizio pubblico. Si punta ad **aumentare l'efficienza, la tecnologia e la capillarità dei servizi**, anche a sostegno delle fasce più fragili, e progressivamente a **far entrare solo i residenti e quelli che hanno un posteggio** nelle zone a traffico limitato.

Si conclude con il tema dell'innovazione ed un accenno al tema della **guida autonoma**: con i finanziamenti del PNRR, entro i prossimi 3 anni partirà una sperimentazione che vedrà la trasformazione della linea 90-91 in linea a guida autonoma, una sorta di metropolitana di superficie con sensori, automatizzata, sicura, che permetterà un collegamento con tutte le metropolitane sotterranee.



Il punto di vista degli esperti - Sviluppo urbano e mobilità

Matteo Colleoni, Professore ordinario di studi urbani e Delegato sostenibilità e Mobility Manager dell'Università di Milano-Bicocca, presenta la visione e le sfide sul tema della sosta nel contesto del cambiamento delle città.

Periodo storico	Fase (1)	Tipo di città (2)	Tipo di mobilità (3)	Tipo di popolazioni (4)
1000-1870	Urbanizzazione (I fase)	Città tradizionale	Walking City	Popolazione residente (pop.notturna=pop.diurna)
1871-1945	Urbanizzazione (II fase)	Metropoli di I generazione	Transit City	Popolazione residente Pendolari (USA)
1946-1975	Sub-urbanizzazione	Metropoli di II generazione	Automobile City	Popolazione residente Pendolari
1976-2024	Dis-urbanizzazione (Peri-urbanizzazione)	Metropoli di III generazione (Meta city)	Means Integrated City	Popolazione residente Pendolari City users
	Ri-urbanizzazione (città ad elevata capacità attrattiva)			Nuove popolazioni urbane

Nella fase attuale ci si pone l'interrogativo sul tipo di politiche che è necessario adottare per trasformare la mobilità in città, e la risposta viene declinata in:

- Politiche di accesso
- Politiche di regolamentazione del traffico e della sosta
- Politiche di governo nella domanda di mobilità



POLITICHE DI ACCESSO

Lo sviluppo urbano e la metropolizzazione stanno trasformando le città generando un grande afflusso e un grande numero di ingressi. I flussi di spostamento di mobilità sistematica (lavoro e studio) sono centralizzati su Milano ed emerge l'esigenza di una **misura di filtro, che Milano ha già attuato con Area B ed Area C.**

Inoltre, considerando che la situazione veicolare in Italia conta 40 mln di autovetture, con crescita del 20% negli ultimi 3 anni (contro il 3% della crescita demografica) e una grande quantità di auto vecchie, Milano rappresenta un'eccellenza con meno auto/abitante rispetto alla media italiana (49 auto ogni 100 abitanti) e un parco veicolare più recente. In merito al parco elettrico, la quota elettrica a Milano ha margine di miglioramento, ma ci si scontra con il problema di portare l'elettricità nei condomini.

POLITICHE DI REGOLAMENTAZIONE DEL TRAFFICO E DELLA SOSTA

Queste politiche riguardano la **strategia Transit Oriented Development (TOD)**, cioè la creazione di comunità compatte (sviluppo urbano sostenibile ad alta densità intorno ai nodi del trasporto pubblico con un mix di destinazioni d'uso - residenziali, commercia-

li, produttive) percorribili a piedi, orientate ai pedoni e incentrate su sistemi di mezzi pubblici di alta qualità anziché sull'auto privata.

A Milano c'è l'esigenza di **rafforzare le aree intermodali in periferia**, prevedendo anche prezzi bassi e agevolazioni per i cittadini, per aumentare le connessioni.

Sono inoltre necessari **interventi di moderazione** dell'accesso come per esempio aree ZTL, aree pedonali, zone 30 ed interventi su piazze aperte.

Tutti questi interventi ragionano su un nuovo modello di sosta che guarda la città con gli occhi del cittadino secondo strategie integrate così che siano rispettati 9 criteri (connected, legible, comfortable, convenient, pleasant, safe, secure, universal and accessible), ovvero **togliendo spazio alle autovetture per creare spazio per i servizi e per l'accessibilità** (un riferimento teorico importante è Gehl Architect - "Toward a fine city for people" e la [Global Street Design Guide](#): dobbiamo osservare la città in modo che venga progettata per l'accessibilità).

Infine, bisogna ripensare gli spostamenti, attraverso strategie come la **città dei 15 minuti** e la **città dei super blocks** tipo Barcellona, per gestire e liberare la città dalle automobili.

POLITICHE DI GOVERNO NELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

Su questo tema, ad esempio in Italia ci sono i Mobility Manager dalla Legge 179 del '91, che dice che tutte le città e le aziende con più di 100 dipendenti devono avvalersi di questa figura professionale, la quale ha il compito di attivare diverse politiche e strumenti di gestione della mobilità: concessione, restrizione, persuasione, innovazione e cambiamento tecnologico.

Il punto di vista della società civile - Le Associazioni e le Azioni della Consulta Cittadina per la Mobilità Attiva e per l'Accessibilità

Laura Arcara, dell'Associazione Massa Marmocchi, ed Elisabetta Pagani, dell'Associazione Via Padova Viva, raccontano la storia della [Consulta Cittadina per la Mobilità Attiva e per l'Accessibilità](#). Essa nasce nel 2022 per iniziativa del Comune di Milano con l'obiettivo di rendere formale e stabile il confronto con le Associazioni della società civile e i gruppi formali di cittadini e cittadine per concorrere alla programmazione degli interventi a sostegno della mobilità attiva in ambito cittadino e metropolitano e quindi rafforzare i rapporti tra istituzione e cittadinanza.

Le associazioni che fanno parte della Consulta sono 15: FIAB, Antismog, Milano Bicycle Coalition, FCI, Massa Marmocchi, Comitato quartiere Isola, Vigorelli, Assobici, Legambici, Via Padova Viva, Genitoritosti Cittadini per l'Aria Assomobilità, A.T.L.H.A. e U.I.C.I. Milano.

Nel contesto delle problematiche legate alla mobilità urbana che le Associazioni affrontano, emergono in particolare alcuni temi critici:

- la **fermata temporanea** dei veicoli si somma al problema della sosta in orari specifici della giornata, generando congestionamenti e difficoltà nella circolazione.
- la **sicurezza delle strade nelle vicinanze delle scuole** è un tema di grande preoccupazione per genitori e istituzioni.
- per rappresentare una valida alternativa al trasporto privato, la mobilità lenta necessita di **infrastrutture idonee**, come per esempio le rastrelliere per biciclette a scuola, le "ciclo stazioni", cioè stazioni per il noleggio delle biciclette ecc.



- **liberare lo spazio pubblico** dalla sosta selvaggia è un obiettivo cruciale per migliorare la vivibilità delle città e promuovere la mobilità sostenibile.

Vengono citate alcune iniziative di mobilitazione civica come per esempio "Via Libera!", la mappatura della sosta irregolare prevista per il 16 maggio che ha come obiettivo il sensibilizzare la popolazione sull'importanza del rispettare le norme e gli spazi destinati alla sosta, promuovendo contemporaneamente una cultura della mobilità consapevole e responsabile.

La parola al Comune di Milano

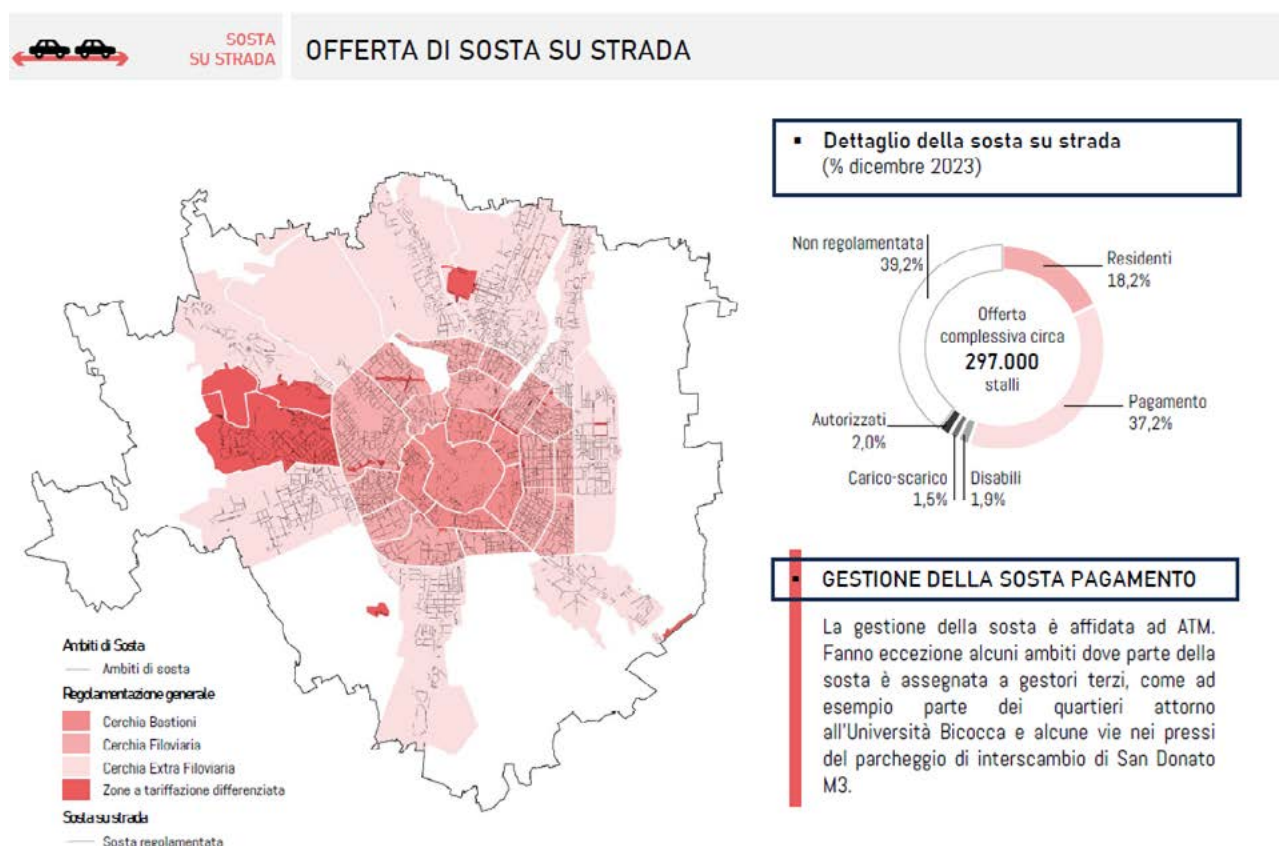
Paola Taglietti, Direttrice dell'Area di Pianificazione e Mobilità del Comune di Milano, presenta l'organizzazione degli **elementi della sosta presenti in città**, ovvero:

- **sosta su strada** con stalli, a spina, a pettine
- **sosta in struttura a uso pubblico**, per la sosta in rotazione a raso, o in fabbricati, per un tempo determinato a fronte di pagamento
- **sosta pertinenziale**, è correlata a un tipo di funzione: residenziale su aree private, o in autorimesse interrate per le abitazioni, o anche capace di accompagnare le altre funzioni della città, specie di tipo commerciale.

Per quel che riguarda invece l'offerta degli **stalli su strada**:

- il 39% non sono regolamentati
- il 18% sono linee gialle per i residenti
- il 37% comprende quelli a pagamento
- il restante comprende altre tipologie minori

La **sosta a pagamento** è gestita dalla società pubblica ATM ad eccezione di alcune aree, quali ad esempio l'area Bicocca e l'area della M3 di San Donato.



La cosa importante da capire in merito alla regolamentazione è **il come usare al meglio la sosta, nei diversi giorni della settimana e nelle diverse fasce orarie**.

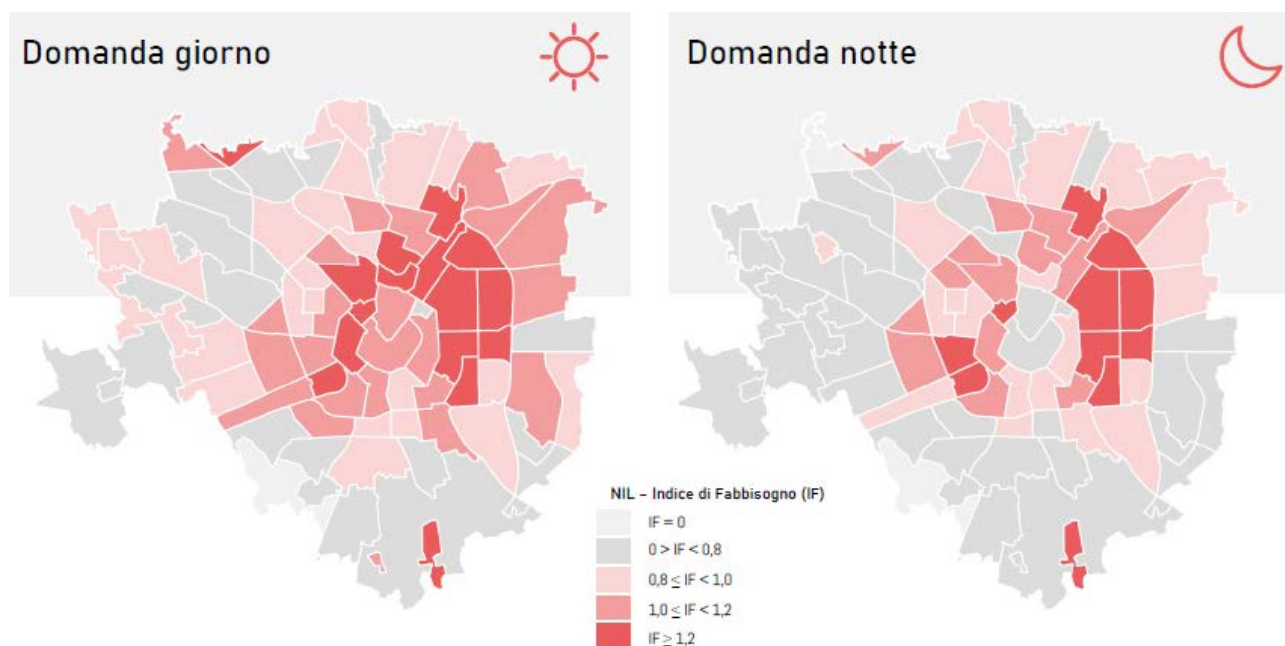
Per quel che riguarda l'offerta di sosta, la mappa rappresenta con diverse colorazioni gli **ambiti regolamentati**:

- in bianco si evidenziano gli ambiti che non sono regolamentati
- mentre le Zone a Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) sono quelle in rosso scuro

Gli **ambiti di sosta** sono sotto-aree dei quali è consentita, anche se con regole differenti, la sosta dei residenti di quell'area, mentre le **cerchie** sono raggruppamenti di ambiti di sosta all'interno dei quali la regolamentazione e la tariffazione risultano essere omogenee.

Le **zone a tariffazione differenziata** sono porzioni di territorio con regolamentazione della sosta atipica rispetto al contesto nel quale ricadono. Il costo delle tariffe delle varie cerchie decresce dal centro verso l'esterno. Infine, vengono espresse le diverse possibili **modalità di pagamento** della sosta per i diversi utenti (cittadini e city-users) nelle zone a tariffa differenziata: parcometri, app, sms e abbonamenti.

Dal punto di vista della domanda, sono state prodotte delle **mappe che raccontano la domanda di sosta** durante il giorno e durante la notte, redatte attraverso il rapporto tra la richiesta espressa dai veicoli presenti e il numero di stalli presenti. Da osservare è che la richiesta durante la notte non cala e l'indice rimane sempre molto alto, situazione questa imputabile ad una mancata pianificazione in fase di costruzione di alcune specifiche aree urbane.



Un'altra componente della sosta in città sono le **strutture ad uso pubblico**: parcheggi pubblici con prezzi concordati tra comune e gestore e parcheggi privati.

Gli **strumenti per la regolamentazione** di tutti gli elementi fino ad ora descritti sono:

- il Piano di Governo del Territorio (**PGT**), il principale strumento introdotto dalla legge regionale n. 12 del 2005 per la pianificazione comunale
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (**PUMS**), il piano strategico che nasce

per soddisfare i bisogni di mobilità degli individui al fine di migliorare la qualità della vita in città nel medio-lungo termine

- il Piano Aria e Clima (**PAC**)
- il Piano Generale del Traffico Urbano (**PGTU**) e il Programma Urbano Parcheggi (**PUP**)

Il comune sta aggiornando alcuni di questi strumenti (PGTU e PUP in particolare) per contribuire al governo della domanda di sosta con l'obiettivo di restituire alla città spazi di suolo pubblico oggi occupati in maniera irregolare dai veicoli in sosta, indirizzando questa quota di domanda verso spazi più idonei o verso parcheggi in struttura. Queste aree potranno quindi essere restituite come spazi pedonali e aree utili per la realizzazione di percorsi ciclabili o di preferenziamento del trasporto pubblico. Gli interventi in corso per quel che riguarda la sosta in struttura sono i parcheggi in prossimità della stazione ferroviaria di Affori (400 stalli), dell'area centrale di via Borgogna (325 stalli), in Largo Brasilia (462 stalli), in Largo Scalabrini (318 stalli) e nei pressi del futuro capolinea della linea metropolitana M4 in località San Cristoforo (144 stalli). Inoltre, si stanno mettendo in opera una serie di azioni di urbanistica tattica (sul modello ad esempio di Piazza Angilberto e Piazza Dergano) e di depavimentazione (es. Via Pacini) che puntano a liberare spazio pubblico e a restituire gli spazi alla cittadinanza.

Cenni agli aspetti di qualità dell'aria

Marco Persico, esperto tecnico dell'Unità Aria e Clima, ha completato gli interventi della mattinata presentando il tema della qualità dell'aria in riferimento alle concentrazioni di inquinanti atmosferici in particolare da traffico.

Gli obiettivi di riduzione delle concentrazioni per il miglioramento della qualità dell'aria riguardano **PM₁₀**, **PM_{2,5}** e **NO₂**. La criticità per Milano risiede nella sua collocazione geografica, in quanto la città si trova nel bacino della Pianura Padana dove si crea una sorta di cappa che rende i valori di concentrazione di inquinanti molto alti.

È importante chiedersi quali siano le altre fonti di inquinamento e che ruolo ha Milano rispetto all'intera pianura padana. Dai dati emerge che, per abbassare i **livelli di PM**, è necessaria la cooperazione a diversi livelli di governo in quanto il territorio del comune di Milano partecipa al totale con un 35%, mentre il restante 65% proviene dalla somma delle fonti esterne unite a quelle di città metropolitana, province, resto della Lombardia e resto della pianura padana.

Mentre per il **NO₂** si vede che più del 60% è causato dalle emissioni prodotte all'interno del Comune di Milano, quindi è lì che si può andare ad agire di più perché le misure in città hanno un impatto diretto.

In generale sia per PM che per NO₂ **le sorgenti primarie di inquinamento sono il trasporto su strada** e il responsabile dell'inquinamento non è tanto lo scarico che vi contribuisce con l'8% del totale, ma piuttosto gli attriti di freni (55%) e sollevamento delle polveri dal passaggio stradale (37%).



Gruppi di lavoro

1. CAMBIAMENTO DEGLI STILI DI VITA E COMPORTAMENTI SOSTENIBILI

Introduzione e obiettivi del Gruppo di lavoro

L'obiettivo del lavoro del pomeriggio è stato condividere informazioni rispetto al **significato di cibo sano, sostenibile e di qualità, per poi mappare le criticità e le barriere** che impediscono agli individui di fare scelte alimentari sostenibili. Questa attività è infatti seguita a due brevi momenti di condivisione di informazioni e risorse da parte di tecnici e consulenti del Comune, rispetto al significato di cibo sostenibile, alle iniziative nell'alveo della [Food Policy del Comune di Milano](#) ed al progetto [CULTIVATE](#).

La Food Policy del Comune di Milano

Cristina Sossan e Francesca Pivari presentano gli obiettivi e le iniziative della Food Policy. Milano for Food Policy, lasciato di Milano Expo, condivide una serie di principi che vengono costantemente implementati. L'Area Food Policy del Comune di Milano si concentra su **5 priorità** di politica alimentare:

- Garantire l'accesso al cibo sano e all'acqua
- Promuovere la sostenibilità delle produzioni alimentari
- Promuovere l'educazione alimentare
- Lottare contro gli sprechi alimentari
- Promuovere la ricerca scientifica in campo agroalimentare

Nello specifico si parla di **Milano Ristorazione** e di politiche contro lo spreco alimentare. La salute si abbina alla sostenibilità: per garantire ciò Milano Ristorazione collabora con ATS e con le filiere locali, in modo da fornire una dieta sana equilibrata e sostenibile. Milano Ristorazione somministra 85 mila pasti al giorno e dal 2015, due volte all'anno a scuola viene consegnato ai bambini l'Info-menù stagionale, questo documento riporta da un lato il nuovo menu, sul retro, invece, fornisce alle famiglie suggerimenti per il pasto serale in modo da garantire una dieta equilibrata e utili contenuti dedicati ai temi dell'educazione e della sostenibilità alimentare studiati in collaborazione con l'Area Food Policy del Comune di Milano. Per avvicinare le filiere locali alle scuole (e alle famiglie) è inoltre stato distribuito il piccolo volume "[Milano mangia locale](#)", contenente indicazioni sul numero dei mercati agricoli, cascine pubbliche, fattorie didattiche ecc. In collaborazione con Milano Cambia Aria è stato poi redatto il vademecum "[50 consigli sull'alimentazione sostenibile](#)".

L'impatto degli Appalti Pubblici di Milano Ristorazione è stato analizzato da [WRI Cool Food Pledge](#) attraverso un calcolatore delle emissioni di gas serra. Il cambio di menù, nell'arco temporale 2015 – 2022, ha comportato una **diminuzione del 34% delle emissioni di CO₂ equivalenti** sul totale degli acquisti.

Il passaggio ad un'alimentazione sana ed ecosostenibile di questo tipo richiede un cambio sostanziale delle abitudini dietetiche che aiuterebbe a prevenire 11 milioni di morti all'anno con una riduzione dei decessi del 19 - 24%. Questo passaggio comporta raddoppiare il consumo di cibi salutari quali frutta, verdura, legumi e noci e una riduzione superiore al 50% di alimenti quali carni rosse e zuccheri aggiunti

La città di Milano offre diverse alternative di acquisto tra cui:

- 9 mercati contadini in aree pubbliche
- 14 mercati contadini in aree private
- 14 cascine di proprietà pubblica
- 29 fattorie di proprietà privata

Il progetto CULTIVATE e SHARECITY200

Nella seconda parte dell'incontro, Matteo Matteini ha presentato il progetto di ricerca CULTIVATE, nato con l'obiettivo di **contrastare lo spreco alimentare e promuovere la coesione sociale attraverso la condivisione del cibo**.

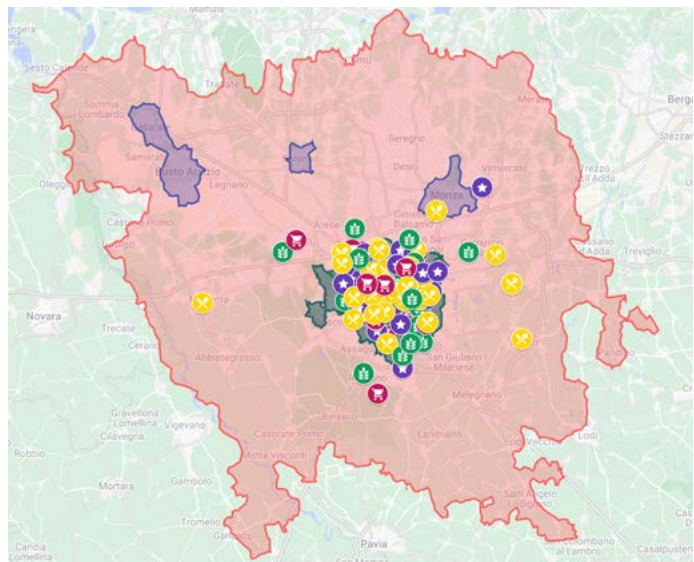
Avviato all'inizio del 2023, questo progetto si inserisce nelle politiche anti-spreco e si propone di individuare azioni volte a contrastare la povertà, esaminando le iniziative di condivisione del cibo nelle città. Il suo obiettivo è affrontare le crescenti sfide legate alla sostenibilità dei sistemi alimentari urbani e periurbani in Europa.

Attraverso una serie di azioni innovative e collaborative, il progetto mira a promuovere stili di vita più equi e sostenibili, ponendo la condivisione del cibo al centro del cambiamento sociale.

Una delle componenti chiave del progetto è lo sviluppo della piattaforma detta "Bus-sola della Condivisione del Cibo", composta da **cinque strumenti** fondamentali per mappare, valutare e promuovere iniziative di condivisione del cibo in nove città e località dell'UE:

- [la banca dati SHARECITY200](#) mappa, traccia e monitora le iniziative di condivisione del cibo (FSI-food sharing initiative)
 - il calcolatore della condivisione del cibo valuta i costi, i benefici e gli impatti
 - **il primo documento programmatico sulla governance** delle attività di condivisione del cibo fornisce opzioni per le politiche che facilitano la condivisione sostenibile del cibo. Ha messo in luce l'innovazione e la diversità delle iniziative coinvolte nel progetto CULTIVATE
 - la **biblioteca dell'impegno** dei cittadini cataloga gli strumenti per ampliare le attività di condivisione del cibo
 - una **comunità di pratica** crea un dialogo aperto e trasversale con le FSI locali.
- La creazione del primo dizionario europeo della condivisione del cibo ha facilitato la comunicazione e la comprensione su questo tema in 25 lingue europee.

Il progetto garantisce un monitoraggio costante degli enti e progetti che operano per il contrasto agli sprechi. Tutti questi enti devono rispettare un requisito fondamentale, che è quello della continuità. La mappatura delle FSI nelle città hub di Barcellona, Milano e Utrecht ha evidenziato un **aumento significativo delle iniziative di condivisione del cibo**, confermando l'importanza di promuovere una maggiore sostenibilità e resilienza nei sistemi alimentari urbani.



Milano è una città di sperimentazione che consente l'opportunità di coltivare i propri prodotti, condividerli e recuperare le eccedenze. Nel quadro di recupero delle eccedenze, sono stati istituiti e valorizzati come buona pratica della città, a livello europeo:

- gli **Hub di quartiere anti-spreco** che si sono rivelati una pratica che dà ottimi risultati. Funzionano grazie alle donazioni delle eccedenze, che diventano risorsa per la popolazione più bisognosa tramite segnalazione dei servizi sociali, oppure tramite segnalazione di enti privati;
- i **supermercati solidali** che sono una formula di supporto e di valorizzazione delle eccedenze. Viene fornita una carta di credito a punti (come strumento di educazione economico finanziaria) tramite la quale si possono acquistare le derrate alimentari necessarie. I volontari presenti nei supermercati forniscono informazioni su come utilizzare i prodotti alimentari ed offrono un supporto a tutto tondo consigliando ed orientando verso consulenze specifiche o laboratori.

Le barriere alle scelte di consumo alimentare consapevole e all'accesso al cibo sostenibile, sano e di qualità

A seguito delle informazioni condivise nella prima parte del pomeriggio, i cittadini e le cittadine del Gruppo di lavoro hanno fatto emergere le seguenti criticità nell'accesso a beni alimentari sani, sostenibili e di qualità:

- **La barriera culturale e sociale: le abitudini alimentari**

Le abitudini alimentari giocano un ruolo fondamentale, specialmente nelle fasce più giovani e nei contesti sociali come quello scolastico. Spesso, le merende poco salutari portate dai bambini influenzano negativamente il loro consumo durante i pasti a scuola. Più in generale, la **familiarità con sapori e tradizioni consolidate**, rendono difficile l'adozione di abitudini alimentari più salutari. Inoltre, la percezione che sia necessario più **tempo** per preparare pasti sani, e la distanza dei mercati possono rappresentare ulteriori ostacoli. Si nota la tendenza a mangiare un'eccessiva quantità di cibo e a una qualità inferiore, per questo motivo si sottolinea l'importanza dell'approccio "**Less is more! - Meno è più!**". Inoltre, è importante comprendere che non esiste un unico modo di adottare uno stile di vita sostenibile, ma piuttosto è necessario diversificare le possibilità e le scelte disponibili sulla base del proprio stile di vita.

- **La barriera culturale e sociale: il concetto di sostenibilità**

Viene posta l'attenzione sul fatto che il **coinvolgimento diretto** e la spinta motivazionale sono una spinta per promuovere comportamenti sostenibili. Tuttavia, comprendere cosa rende un'azione sostenibile e **come misurarne l'impatto** è di vitale importanza. Quando si parla di alimentazione sostenibile emergono dubbi e domande: Cosa è sostenibile? Come si misura l'impatto? Come si discerne tra cosa lo è e cosa non lo è? Siamo consapevoli dei legami tra salute e sostenibilità? Per rendere visibile l'impatto delle nostre azioni, è essenziale coinvolgere i cinque sensi e **creare esperienze sensoriali che evidenzino i benefici delle scelte sostenibili** e aumentare la consapevolezza della relazione tra salute e sostenibilità che spesso viene sottovalutata.

Inoltre, nella percezione della convenienza delle azioni sostenibili, il concetto di recupero è strettamente legato alla riduzione della povertà, il **recupero** riduce lo spreco, offrendo cibo a costi ridotti o gratuiti alle persone bisognose.

Questo sostiene le economie locali e migliora la qualità della vita, promuovendo un accesso equo ai prodotti alimentari e riducendo la dipendenza da aiuti esterni. Per misurare l'efficacia delle azioni sostenibili, potrebbe essere utile implementare

un sistema di punti che valuti il cambiamento di abitudini nel tempo, ad esempio dopo una settimana, un mese e alla fine dell'anno, specialmente nelle scuole. Inoltre, potrebbe essere istituita una commissione di genitori a scuola per promuovere un programma formativo per comunità e famiglie riguardante i piani alimentari, con particolare attenzione alla relazione tra i menù scolastici e quelli casalinghi e le merende. È importante anche **considerare la normativa** sui rifiuti e sulle attività commerciali per favorire comportamenti più sostenibili. Tuttavia, la scarsa coesione sociale può limitare la condivisione di queste iniziative. Le pratiche di sostenibilità dall'iniziativa individuale spesso non vengono valorizzate dal pubblico, in parte a causa della loro **discontinuità, dispersione e scarsa stabilità nel tempo**. Sostenere e promuovere queste iniziative potrebbe contribuire a superare questo ostacolo e favorire una maggiore adozione di comportamenti sostenibili.

- **La barriera della disponibilità e dell'accesso all'informazione**

La mancanza di orti botanici accessibili o di conoscenze sull'agricoltura può ostacolare la partecipazione a iniziative di condivisione del cibo e all'autoproduzione di alimenti sani e sostenibili. Emerge che esiste ancora una carenza di luoghi in cui le persone possano confrontarsi collettivamente su questi temi e condividere le loro esperienze e conoscenze. Inoltre, la ricerca di informazioni può essere percepita come un **compito energivoro** e la mancanza di una **distribuzione efficace** delle informazioni può rendere difficile per le persone rimanere costantemente aggiornate sulle scelte alimentari che adottano. La mancanza di consapevolezza sulle calorie e sulla qualità del cibo può influenzare negativamente le scelte alimentari. Inoltre, l'informazione sull'acqua pubblica potrebbe incentivare l'uso di acqua di rubinetto, ma spesso queste informazioni non sono facilmente reperibili. Per favorire un cambiamento di comportamento, è necessario semplificare l'accesso alle informazioni, considerando che spesso la **pigrizia e la dispersione delle informazioni** possono essere degli ostacoli. Inoltre, la diffidenza e la sfiducia nei confronti dei cambiamenti di abitudine possono rappresentare un altro ostacolo.

- **La barriera economica**

Il costo elevato e la limitata disponibilità dei prodotti biologici, equosolidali o a Km0 rappresentano un ostacolo per molte famiglie nell'includerli nella propria dieta quotidiana. Questa barriera economica può scoraggiare le persone dal consumare cibi sani e sostenibili. Inoltre, la **percezione della convenienza** può influenzare le scelte alimentari, con alcuni individui che possono essere scoraggiati dal cambiare le proprie abitudini alimentari percependo che tale cambiamento comporta uno sforzo aggiuntivo. Infine, la scarsa offerta e disponibilità di opzioni alternative a **costi competitivi**, per esempio nei catering, oppure nella grande distribuzione, limita le scelte alimentari sostenibili.



2. EQUITÀ E SOSTENIBILITÀ NELL'ACCESSO ALL'ENERGIA

Introduzione e obiettivi del Gruppo di lavoro

Il Gruppo di lavoro si è concentrato sui seguenti obiettivi:

- **Presentazione del nuovo Piano del Welfare Territoriale:** Guido Acquaviva ha illustrato il nuovo piano del welfare territoriale, focalizzandosi sulla sua componente relativa alla riqualificazione di spazi per fornire una rete di servizi, inclusi quelli per contrastare la povertà energetica.
- **Raccolta dei feedback del Gruppo sugli spazi sul territorio:** L'incontro ha offerto l'opportunità al Gruppo di esprimere opinioni ed esperienze riguardo all'utilizzo degli spazi, in particolare quelli legati all'energia e alla lotta contro la povertà energetica.
- **Identificazione delle necessità della comunità in termini di servizi a tema energia:** Attraverso l'attività di raccolta di feedback, il Gruppo di lavoro ha mirato a identificare le principali necessità della comunità in materia di accesso all'energia e a individuare i possibili servizi per soddisfare tali esigenze.

Confronto sul tema del Welfare territoriale

L'incontro ha avuto inizio con l'intervento di Guido Acquaviva, dirigente dell'Area Welfare, che ha sottolineato l'importanza degli aspetti sociali legati alla questione dell'accesso all'energia. Ha evidenziato la necessità di affrontare non solo gli aspetti tecnici ed economici, ma anche quelli legati al benessere sociale dei cittadini e delle cittadine in relazione al fenomeno della povertà energetica.

Durante il dibattito, sono emerse diverse questioni sollevate dal Gruppo:

- Un cittadino ha chiesto se ci siano relazioni e scambi di esperienze con altri paesi, come la Nuova Zelanda o la Danimarca, dove il fenomeno dei senza tetto è quasi assente. L'esperto ha risposto sottolineando l'importanza del **confronto internazionale** e della collaborazione su progetti comuni, inclusa un'azione di lobbying presso la comunità europea. Si è anche discusso della necessità di lavorare su una metodologia comune per la definizione delle persone senza dimora.
- Un altro cittadino ha sottolineato che **le prospettive di intervento sono di lungo termine** e ha chiesto quali obiettivi siano stati fissati per i prossimi due o tre anni. L'esperto ha confermato che l'obiettivo nel breve periodo è ridurre l'indicatore della povertà energetica.
- Un cittadino ha chiesto se ci siano già degli **indicatori** su cui lavorare per costruire il campione. L'esperto ha indicato gli indicatori tipici del welfare, come l'ISEE e la dichiarazione dei redditi, oltre ad altri indicatori secondari.
- Un'altra domanda è stata posta riguardo all'esistenza di **dati socio-economici** che consentano di individuare il campione statico a prescindere dal reddito. L'esperto ha risposto che per ora non esistono tali dati e che occorre mettere insieme l'ISEE con altri fattori significativi.
- Infine, è stato sollevato il tema della **responsabilità del comune sulla salute dei cittadini**, con una chiara distinzione tra sanità e salute. La dirigente del comune ha rappresentato le differenze di competenze e che il Comune è riuscito ad intervenire prevedendo misure nel Regolamento per la qualità dell'aria agendo sul tema del degrado ambientale; ha fatto cenno al tavolo di confronto aperto dalla Regione sui temi della qualità dell'aria nel quale è stato chiesto di lavorare in modo sinergico con chi si occupa di salute, in considerazione degli impatti.

Durante il lavoro di gruppo, i partecipanti hanno risposto a due domande:

1. Quali spazi conosci e quali spazi ti sono utili sul tema dell'energia?

Le risposte hanno identificato una varietà di spazi fisici e digitali così come luoghi desiderati e canali utili sul territorio che possono contribuire al contrasto alla povertà energetica e alla creazione di una rete di servizi efficace ed inclusiva.

- **Studi di professionisti:** tutte quelle figure professionali, come architetti e artigiani, direttamente a contatto con le persone che possono fornire supporto diretto
- **Spazi associativi:** includendo organizzazioni come le onlus, la caritas e i sindacati che svolgono un ruolo importante nel fornire assistenza alle persone
Scuole e università come luoghi fisici per diffondere informazioni e sensibilizzare gli studenti attraverso il loro coinvolgimento a corsi e seminari
- **Il Comune e i suoi uffici tecnici,** come lo [Sportello Energia](#), sono fondamentali per coordinare gli sforzi e fornire risorse e supporto alle persone
- **Eventi** come la fiera "Fa' la cosa giusta" possono essere momenti importanti per sensibilizzare la comunità e fornire informazioni sui servizi e le realtà che ci occupano delle tematiche energetiche
- **Campagne pubblicitarie informative:** possono essere utilizzate per sensibilizzare il pubblico e promuovere comportamenti e politiche che contribuiscono al contrasto alla povertà energetica.
- **Podcast:** possono essere un modo efficace per diffondere informazioni e sensibilizzare al tema attraverso interviste, dibattiti e storie di successo.
- **Quotidiani e riviste:** I media tradizionali come i quotidiani e le riviste possono essere utilizzati per diffondere informazioni attraverso articoli, reportage e editoriali.
- **App**
 - possono essere utilizzate per fornire informazioni, risorse e supporto alle persone consentendo loro di accedere facilmente a servizi e assistenza, come l'app [AWorld](#) dell'ONU
 - possono fornire informazioni e strumenti utili per aiutare le persone a gestire e ridurre il proprio consumo energetico, come le app dei gestori o fornitori di energia

2. Quali servizi a tema energia vorreste trovare in questi spazi?

Le risposte hanno evidenziato la necessità di avere servizi legati all'**informazione e alla sensibilizzazione** attraverso il coinvolgimento capillare di attori pubblici quali i municipi, i quartieri e i condomini.

Troviamo per esempio:

- Workshop e seminari sul tema della transizione energetica e sulle Comunità Energetiche Rinnovabili
- Distribuzione di materiale informativo riguardo alla riduzione dei consumi energetici domestici e più in generale a supporto per la comprensione del fenomeno, anche attraverso l'istituzione di "camper energetici" in giro per la città
- Sessioni di formazione sulle fonti di energia rinnovabile e sulle pratiche di risparmio energetico

Altri servizi riguardano l'**analisi, la diagnosi e la consulenza** come per esempio:

- Analisi delle bollette energetiche per individuare potenziali risparmi e anomalie
- Progettazione gratuita di interventi di ristrutturazione per migliorare l'efficienza energetica degli edifici
- Consulenza personalizzata sul risparmio energetico e sulla scelta di apparecchiatura

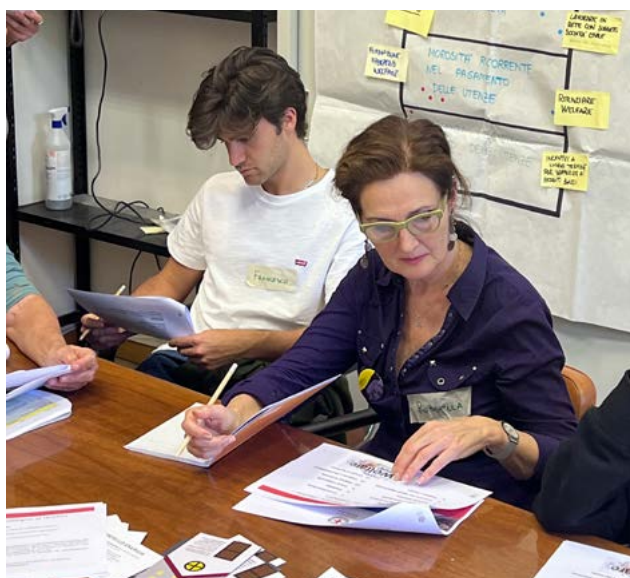
ture domestiche efficienti

- Diagnosi energetica gratuita per valutare il consumo energetico di un'abitazione e identificare aree di miglioramento
- Fornitura di kit di risparmio energetico contenenti lampadine a basso consumo, regolatori di flusso per rubinetti e altro materiale per ridurre il consumo di energia
- Assistenza nella compilazione di documenti per l'accesso a incentivi e agevolazioni finanziarie per interventi di efficienza energetica

Infine, l'attività si è conclusa con un accenno ai servizi offerti dallo sportello energia, un servizio attivo negli uffici del comune in via Sile. Durante la discussione sono emerse diverse proposte per rendere il servizio più efficace, tra cui la mappatura degli spazi utili ad ospitare gli sportelli informativi e la possibilità di impiegare gli studenti universitari per i tirocini o come tutor per l'energia domestica.

Inoltre, è stata sollevata l'idea che i partecipanti al gruppo possano diventare i primi ambasciatori nei condomini.

Lo sportello energia sarà l'argomento al centro del prossimo incontro previsto per maggio, che vedrà al tavolo la partecipazione di Elena Cremascoli referente del piano di contrasto alla povertà energetica.





3. MOBILITÀ E QUALITÀ DELL'ARIA: GESTIONE DELLE AUTO E DEI PARCHEGGI

Introduzione e obiettivi del Gruppo di lavoro

I lavori del Gruppo Mobilità, a valle della mattinata di formazione sui temi di interesse specifico del Gruppo stesso, avevano l'obiettivo di completare il quadro conoscitivo con l'ulteriore tema richiesto e ancora non approfondito di Area B e C e di cominciare a far mente locale su quali potranno essere gli argomenti su cui concentrarsi per la fase più propositiva dei lavori.

Inquadramento dei temi "Area B e C" e "innovazione"

Le tematiche di Area B e Area C¹ sono state introdotte dal Direttore responsabile, a partire dalla loro genesi ma anche con riferimento specifico all'esigenza di capire **come gli ingressi di veicoli da fuori in città influenzino le politiche della sosta**, focus principale dei lavori del Gruppo per il 2024.

Area B in particolare nasce per far fronte alla **necessità di riduzione di ossidi di azoto NO₂** e garantire una **maggior sicurezza e vivibilità in città**. Nel 2018 si avviarono le attività necessarie e le **regole di circolazione** oggi sono:

- Area B è attiva 7:30-19:30 dal lunedì al venerdì, festivi esclusi, e vieta sia l'accesso da fuori che la circolazione in città dei veicoli più inquinanti. Ai veicoli ammessi non è richiesto alcun pagamento.
- Le merci esplosive hanno divieto di accesso 7/7 gg, non accedono in città se non previa richiesta (ad alcuni è permesso entrare, ad esempio agli ospedali serve l'azoto).
- I veicoli per trasporto merci con lunghezza superiore ai 12 metri per entrare devono dichiarare che hanno un contratto in essere con cantiere/azienda a Milano. La regola è fissata perché Milano è anche una città produttiva, non solo turistica e residenziale, ed è stato ritenuto necessario questo bilanciamento.
- È stato recentemente introdotto un nuovo divieto di circolazione per veicoli che non sono autovetture o piccoli camioncini che non hanno installato l'adesivo di circolazione e che quindi devono installare i dispositivi sull'angolo cieco. Siccome è una procedura che richiede tempo, è stato dato tempo fino al 31 dicembre per adeguarsi alla normativa in vigore.

Rispetto alle auto circolanti in Milano tutti i giorni, dopo 5 anni di Area B si registrano oggi 500.000 veicoli in ingresso a fronte dei 600.000 iniziali. La tematica degli ingressi in città, comunque, non è risolvibile dalla sola città di Milano, ma **serve un supporto di Città Metropolitana e dei Comuni limitrofi**: il trasporto ferroviario deve dare un'alternativa efficace, deve esserci un'offerta adeguata di parcheggi di interscambio (il comune ha attivato con quelli esistenti tariffe di sosta specificamente dedicate per incentivare il parcheggio fuori dalla città). Il Sindaco inoltre sta chiedendo a Regione finanziamenti per il trasporto pubblico.

Per quel che **riguarda i controlli (e le sanzioni)** per il mancato rispetto di Area B, in particolare per chi vive in città e non passa quindi dalle telecamere, si fa presente che le stesse telecamere (188 al perimetro) sono uno strumento a supporto del divieto, il cui presidio in prima battuta dovrebbe essere affidato alle forze dell'ordine.

¹ [Link](#)

Il Comune sta peraltro interloquendo con il Ministero, per autorizzare il fatto che una stessa telecamera possa monitorare più divieti in modo integrato, ad esempio, i parametri ambientali, la presenza o meno dei dispositivi previsti con riferimento al tema “angolo cieco” ecc.

In questi anni l'Amministrazione, per accompagnare i cittadini e le cittadine nei sacrifici connessi ad Area B, ha introdotto un **bando per l'acquisto dei veicoli elettrici**, che nel tempo è stato aggiornato introducendo criteri per l'attribuzione dei contributi che tengano conto dell'ISEE ma anche delle emissioni di CO₂ dei veicoli acquistati. Il bando, che sostanzialmente riconosce una cifra paragonabile alla differenza tra il costo di acquisto di un veicolo a benzina e quello di uno elettrico, ha avuto molto successo con i singoli individui, mentre le PMI imprese si sono rivelate meno interessate/sensibili e per questo il Comune sta cercando il supporto di Confcommercio per promuoverlo.

Un elemento da tener presente quando si parla di sostituzione dei veicoli è anche la Direttiva europea che prevede lo **stop alla produzione di veicoli a motore endotermico** dal 2035. Per questa ragione le case produttrici stanno cercando di produrre veicoli elettrici via via più accessibili economicamente (l'alternativa all'elettrico ad oggi non c'è, l'idrogeno è d'interesse per i veicoli commerciali e collettivi, non per quelli privati).

I principali **risultati di Area B** sono: un segnale concreto di inversione nei numeri in ingresso, il fatto che abbia accelerato la sostituzione del parco veicolare (con aumento dei veicoli elettrici e diminuzione dei veicoli diesel) ed una minore produzione di ossidi di azoto in Milano.

Un altro aspetto portato all'attenzione del Gruppo è stato anche quello di visione di **come si trasformeranno i veicoli e la guida in un orizzonte di medio periodo**: nel 2050 sarà diverso il contesto in cui vivremo, si sta lavorando alla guida autonoma e le auto in sharing aumenteranno ottimizzando le performance delle aziende che le gestiscono, facendo sì che molti a Milano rinunceranno ad avere l'auto in proprietà. Lo scenario atteso è che ca. il 30% dei milanesi avranno l'auto, perché si muoveranno fuori città per piacere, mentre il 70% userà veicoli condivisi, che a fine utilizzo si posteggeranno in autonomia nelle zone di ricarica elettrica disponibili grazie all'intelligenza artificiale. Al momento uno dei nodi critici è che il governo italiano è più indietro di altri ad autorizzare nuove iniziative e norme.

Un ultimo tema proposto è stato quello della necessità che l'introduzione di regole/servizi e le novità che maturano via via debbano essere prima preceduti da **campagne di informazione** (tramite sito, newsletter, social, ...) e da **notifiche tramite il fascicolo del cittadino** (funziona ad esempio per le multe e gli ingressi irregolari, ma viene portato anche l'esempio della casistica della rimozione forzata, al momento non inclusa tra quelle per la quali è prevista la notifica), per la quali sarebbe interessante ragionare sulle migliori modalità per arrivare alla cittadinanza anche con l'aiuto del tavolo di lavoro di Assemblea.

Nel corso della **discussione che è seguita alla presentazione**, alcuni partecipanti hanno espresso timori rispetto alle oscillazioni del prezzo dell'elettricità per la ricarica e con riferimento al possibile sovraccarico della rete, sulle modalità di smaltimento delle batterie oltre che relativamente al rischio di affidarsi completamente all'intera-

zione tecnologica tramite APP. Su questo punto, la replica è stata che difficilmente ci saranno problemi per l'interazione e l'autorizzazione alla guida dei veicoli in sharing, in quanto che la guida stessa sarà affidata al robotaxi (è previsto che i primi test a Milano vengano realizzati nel 2025) e sarà cura dell'azienda avere dei servizi adeguati.

Per quel che riguarda le curiosità e le esigenze di **approfondimento sul tema dell'elettrico**, si concorda di farne oggetto di uno dei "momenti tematici" che lo staff di Assemblea ha in mente di organizzare e proporre ai partecipanti.

Attività di confronto nel Gruppo

La seconda parte dei lavori è stata dedicata a un primo momento di lavori per ragionare sui temi, tra tutti quelli intercettati e di cui si è parlato negli scorsi incontri e nel corso della mattinata di formazione, e cominciare a ipotizzare alcune piste di lavoro prioritarie su cui concentrare i futuri appuntamenti del Gruppo, i cui esiti verranno portati in plenaria dopo la pausa estiva.

Divisi in tre sottogruppi, i partecipanti hanno:

- Ciascun gruppo proposto, discusso e immaginato un elenco di temi" prioritari sui quali concentrarsi per la fase propositiva dei lavori di Assemblea
- Ciascun gruppo esplorato i temi proposti dagli altri e ricevuti scritti, attribuendo dei "like"
- Commentato tutti insieme, ciascun sottogruppo esponendo le proprie proposte e i like che le stesse hanno ricevuto dagli altri

Sintesi proposte dei gruppi e relativa discussione	
Premialità così da incentivare i cittadini e le cittadine a comportamenti corretti e usare i mezzi di trasporto sostenibile (G3)	++++
Contrasto alla sosta irregolare: perché riduce l'utilizzo dei mezzi alternativi e perché rallentano anche il traffico (G3)	++++
Comunicazione, perché sembra che il comune faccia molte cose ma che fanno fatica ad arrivare ai cittadini e alle cittadine. Il comune fa cose e non si sa, fa anche delle cose e spesso non si capisce perché. Comunicare e capire. Ad es.: corso Buenos Aires (G1) Gli altri gruppi pensano che comunicazione e sostenibilità economica siano collegate	++++
Comunicazione diversificando i canali: segnaletica, la televisione in metro. La comunicazione diventa significativa in base al tipo di utente a cui ci si rivolge (G2)	+++
Sostenibilità economica e pratica come alternativa all'uso dell'auto. Il tema è aiutare la gente a capire quale possa essere un'alternativa sostenibile all'uso dell'auto (G1)	++
Quali destinazioni vengono date agli spazi a cui vengono tolti i parcheggi? In particolare si parlava di organizzare una rete ciclabile intelligente e circolare per essere alternativa all'uso dell'auto. Come devono essere disegnate queste alternative agli spazi tolti ai parcheggi affinché possano diventare attrattivi? (G1) Un cittadino dice che non aveva capito bene il tema dal titolo dato, quindi aderisce	++
Sanzioni e controllo, coinvolgendo di più il cittadino. Norme e regole da prevedere localmente (G2)	++
Visibilità delle regole e scontistica. La pubblicità sulle offerte o scontistiche sia sui mezzi pubblici che parcheggi può essere incentivata (G3)	++
Incentivi sulle dimensioni delle auto, se dovessero diminuire le dimensioni delle auto, ci potrebbe essere un futuro impiego degli spazi prima destinati ad auto per aree verdi. Spazio versus spazio (G2). il voto "no" è perché si ritiene che se ci si deve muovere con auto piccola di proprietà allora sia da preferire spingere al car sharing: è lo stesso e non ho costi di manutenzione dell'auto	+

Incentivi abbonamenti ATM, favorire quindi e venire incontro alle persone dal punto di vista dei costi (G2). il voto "no" è perché si ritiene che ATM offra già incentivi a tutte le persone in difficoltà, mentre invece per le dimensioni delle auto, perché se tanto se mi devo muovere con le auto piccole allora preferisco il car sharing: è lo stesso e non ho costi di manutenzione dell'auto	
Dissuasori per ridurre il traffico cittadino (G3). È molto importante come tema, si condivide perché riguarda un tema di sicurezza. Secondo altri però devono essere selettivi - cosa che ora non sono - cioè rallentare auto per rendere più attrattive le alternative (bici). Attenzione a non cadere nel ciclo degli antagonisti, deve esserci un cambio di vista e di sensibilizzazione dell'automobilista che diventa anche ciclista	



4. EVENTI ESTREMI E COMUNICAZIONE DEL RISCHIO

Introduzione e obiettivi del Gruppo di lavoro

Il Gruppo di lavoro ha visto innanzitutto l'ingresso di nuovi membri che si sono pertanto presentati e dichiarato le motivazioni che li hanno portati ad aderire al tema. Dopo la presentazione sul tema del rischio fatta dai rappresentanti della Direzione Resilienza in occasione dell'incontro precedente, questa sessione è stata gestita dagli esperti tecnici della Protezione Civile (PC) che hanno fornito **una panoramica sul funzionamento del sistema di PC**. Al Gruppo è stato dato modo di capire quali siano le diverse **responsabilità**, la **catena di intervento** e gli **strumenti** che entrano in gioco.

Per entrare in argomento è stato chiesto ai partecipanti di compilare un questionario utile sia a verificare il grado di conoscenza sui temi più strettamente legati all'area di azione di PC sia come primo elemento di confronto e discussione. La modalità si è dimostrata particolarmente efficace perché ha dato molti spunti sia per confrontarsi intorno al tavolo sia per capire su quali aree le conoscenze sono più limitate.

Rischio idraulico, idrogeologico e vento forte - Attività e Interventi in ambito di Protezione Civile

La prima parte dell'incontro è stata dedicata all'inquadramento dell'attività di Protezione Civile anche in rapporto con la Direzione Resilienza per comprendere le differenti responsabilità e gli ambiti di azione di pertinenza.

È stata sottolineata l'importanza della **Mission di Protezione Civile**, definita chiaramente nel D. Lgs. n. 1 / 2018 - art. 1 "...tutela la vita, l'integrità fisica, i beni, gli insediamenti, gli animali e l'ambiente dai danni o dal pericolo di danni derivanti da eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo".

Un excursus storico tra i principali avvenimenti italiani ha portato il Gruppo a vedere e comprendere l'evoluzione del sistema di PC, anche in termini normativi, e a identificare le 4 principali **aree di intervento**:

- Previsione
- Prevenzione e Preparazione
- Gestione dell'emergenza
- Superamento dell'emergenza

A seguire vi è stato un ulteriore inquadramento dei tre rischi principali per la città di Milano (a fronte di 10 totali mappati sul territorio italiano):

1. Isole di Calore (già approfondite durante l'incontro della Plenaria precedente)
2. Rischio idraulico e idrogeologico
3. Vento Forte

L'approfondimento che ne è seguito è stato dedicato al **sistema di allerta** per capire meglio in quale occasioni si attiva, qual è la catena coinvolta e con che modalità e responsabilità i diversi attori sono chiamati a intervenire. Sono state inoltre illustrate le **app** attualmente a disposizione: [allertaLOM](#) e [Sistema di Allerta](#).

È stato poi affrontato il tema dell'**autoprotezione** e dell'importanza dell'informazione per diminuire la vulnerabilità della popolazione. Molta attenzione è stata posta sulla spiegazione della curva dell'emergenza che illustra chiaramente quanto questo aspetto sia determinante nella gestione dei diversi casi emergenziali.

L'incontro si è chiuso con la presentazione delle attività "Io non rischio" promosse da PC e l'invito a partecipare e a diffondere la conoscenza di questi eventi e della loro importanza.

Esiti del confronto di Gruppo

L'incontro nel complesso si è svolto in modalità particolarmente interattiva, grazie anche alla disponibilità delle responsabili di PC a cogliere i vari spunti via via emergenti, di dare loro riscontro immediato quando possibile e di tenerli come indicazioni per ulteriori approfondimenti nelle prossime occasioni. Il Gruppo ha compreso la complessità del sistema e le principali logiche sottese e proprio per questo hanno messo in evidenza la **necessità di maggior comunicazione, sensibilizzazione e informazione** su un tema sempre più rilevante per la vita cittadina.

I temi principali che hanno suscitato momenti di confronto e approfondimento sono:

- **la cultura:** del rischio, della conoscenza, dell'importanza dell'autoprotezione ecc.
- **la preparazione:** nelle diverse fasi dell'emergenza, per le diverse tipologie di rischio
- **la gestione dell'allerta:** mancato allarme, allarme che non si è concretizzato in un'emergenza, in questo caso è stato sottolineato come la scelta sia quella di preferire un "falso" allarme a un mancato allarme
- **la fiducia:** l'importanza dell'autorevolezza e della credibilità delle fonti, la conoscenza del funzionamento del sistema, la capacità di mettere in atto piani e programmi
- **il sistema di allerta:** questo argomento ha suscitato grande interesse tra i partecipanti del Gruppo perché l'elemento che è emerso chiaramente è la scarsa (per non dire nulla) conoscenza dell'esistenza delle app dedicate.

I primi due incontri sono stati necessariamente in modalità prevalentemente frontale in quanto era necessario fornire ai partecipanti tutti gli elementi di un sistema complesso, dal prossimo incontro si inizierà a lavorare sul contributo specifico del Gruppo che verterà specificatamente sui temi di comunicazione e si concretizzerà anche un input specifico per la revisione del piano di Protezione Civile attualmente in corso.





5. SOSTENIBILITÀ DEI TEMPI E DEGLI ORARI DELLA CITTÀ

Introduzione e obiettivi del Gruppo di lavoro

Dopo aver affrontato nelle plenarie precedenti il tema dell'economia di prossimità e della città dei 15 minuti in relazione ai tempi e agli orari della città, il Gruppo di lavoro si è concentrato questa volta su altri **due sotto-temi: il lavoro e la mobilità**. A supporto dei lavori erano presenti i tecnici della Direzione Lavoro, Giovani e Sport del Comune di Milano e un ospite esterno, Francesca Zajczyk, Ordinario Senior di Sociologia Urbana presso l'Università Bicocca. Obiettivo del pomeriggio è stato quello di approfondire le due sottotematiche menzionate dal punto di vista della **gestione dei tempi e degli orari della città nell'ottica della transizione ambientale**, per identificare con chiarezza il maggior numero di fattori che influenzano l'esperienza temporale di chi abita la città di Milano.

Inquadramento delle competenze del Comune di Milano nell'ambito del lavoro

I tecnici presenti hanno spiegato che il **Comune non ha competenze dirette nell'ambito del lavoro**. Esso non si occupa delle politiche passive (sussidi e indennità a sostegno del reddito sono infatti decisi dallo Stato), ma può intervenire attraverso le **politiche attive per il lavoro**. Queste ultime sostengono la creazione di nuova occupazione attraverso percorsi di qualificazione/riqualificazione professionale oppure mediante incentivi all'assunzione diretti alle aziende; si propongono di adeguare le caratteristiche professionali dell'offerta di lavoro alla domanda; agiscono per prevenire le possibili cause della disoccupazione.

I **fondi** per immaginare questo tipo di azioni e progetti arrivano di solito dalla **Regione Lombardia o dall'Europa**. La città metropolitana fa inoltre riferimento al consorzio **"AFOL"** che gestisce anche i centri per l'impiego. Il **Comune** rappresenta quindi una **piattaforma** che può abilitare progetti e orientare/facilitare delle politiche del lavoro che tengano in grande considerazione i tempi e gli orari della città, la conciliazione dei tempi della città con i tempi lavorativi, la sperimentazione di buone pratiche, la promozione di innovazioni e di nuove modalità organizzative.

Infine, al suo interno il Comune sta delineando nuove modalità di organizzazione del lavoro per i propri **dipendenti**, come lo **smart working** e il **near working** per una migliore conciliazione vita-lavoro e per ridurre le emissioni dei veicoli durante il tragitto casa-lavoro.

È seguita un'elencazione delle principali attività che il Comune di Milano sta portando avanti in tema di politiche attive per il lavoro ([sfoglia qui la presentazione](#)).

Fra queste, il Patto per il lavoro, l'Osservatorio mercato del lavoro, il potenziamento dei centri per l'impiego, il progetto MIRE (Milano in rete, dal welfare al tempo ritrovato) e il progetto MASP (Master Parenting in work and life), gli spazi e servizi per Milano a 15 minuti.

Intervento dell'ospite: lavoro, mobilità e gestione dei tempi e degli orari della città

È intervenuta successivamente la prof. Francesca Zajczyk, sottolineando che fino a 10/15 anni fa a livello europeo l'ambito del lavoro e quello dei tempi e degli orari della città erano ancora percepiti come completamente separati. Oggi, dopo il **covid**, questi due ambiti tematici si sono invece rinsaldati. A questo proposito, Milano ha prodotto un documento (a dicembre 2020) dal titolo **"La città cambia pelle"**, che ha affrontato

molti temi legati alla mobilità e alla conciliazione vita-lavoro.

Il tema dei tempi e degli orari della città è molto complesso perché intercetta moltissime cose (le vite dei singoli, le vite dei singoli lavoratori, la vita delle organizzazioni,...). Inizialmente, affrontando questo tema, si è cominciato a immaginare un **Piano regolatore degli orari** da applicare alla città, che toccasse gli orari dei servizi oltre a quelli del lavoro, delle persone e delle attività sociali. In passato, una prima sperimentazione ha riguardato l'anagrafe di Via Larga.

Dal punto di vista della **mobilità** il tema presenta ulteriori complessità. A livello lombardo c'è un grande numero di aziende che gestiscono il trasporto locale e che spesso non tengono conto degli incroci tra i loro rispettivi piani orari e con le diverse esigenze dei cittadini. Un grave problema sono inoltre gli autobus in ritardo, che saltano fermate, troppo affollati, la sicurezza, soprattutto per le donne, e l'organizzazione degli itinerari per raggiungere le scuole. Oggi, uno dei principali obiettivi per risolvere questi problemi è quello di lavorare sulla **desincronizzazione** degli orari, in modo da ridurre la presenza contemporanea di diverse autovetture in strada negli orari di punta. Se da un lato le automobili sono ancora molte (fuori Milano ogni famiglia possiede almeno 2 auto), tuttavia, sta ricominciando a crescere dopo il covid l'uso del trasporto pubblico (in particolare sono le donne a usarlo molto di più), così come le biciclette, che sono usate in egual misura da uomini e donne. Al contempo, le donne vanno molto di più a piedi rispetto agli uomini.

Esiti del confronto in Gruppo

Il riscontro dato dal Gruppo alla presentazione delle iniziative che si possono intraprendere in tema di lavoro agile, smart working, near working, mobilità e desincronizzazione degli orari è stato di grande interesse per tutti i diversi punti trattati, e propositivo nel mettere in discussione le conseguenze di questi nuovi approcci, senza dare nulla per scontato. Questi i principali punti emersi:

- **Desincronizzazione degli orari del lavoro: vantaggi e potenziali rischi**

Ci si è chiesti se la desincronizzazione degli orari di alcune attività, con la conseguente "flessibilizzazione" dei tempi di vita e lavoro, porti realmente un vantaggio in termini di qualità della vita. Se gli orari rigidi, infatti, permettono di ritagliarsi tempi di vita protetti dalle incombenze del lavoro, **orari flessibili e non sincronici corrono il rischio di lasciare che il lavoro si insinui più facilmente anche negli spazi della nostra vita personale**. Ci si è chiesti, infatti, come gestire la collaborazione fra colleghi se non tutti sono operativi nello stesso momento. Si è quindi sottolineata l'esigenza che le **iniziative di desincronizzazione e conciliazione non vengano percepite come concessioni elargite a qualche singolo individuo**, slegate dal sistema più ampio dell'organizzazione del lavoro di tutti, ma come vere e proprie politiche che sottendano **nuove regole, convenzioni e accordi collettivi per tutti, capaci di riorientare il nostro approccio complessivo al lavoro**. Ad esempio, si possono stabilire fasce orarie, come il Comune stesso ha già fatto per i propri dipendenti, in cui tutti i lavoratori devono essere presenti e a disposizione per gestire le questioni che "non possono attendere", mentre altre questioni possono essere affrontate in modo non-sincronico, senza che si finisca per "non staccare mai dal lavoro", ovvero senza lasciare che i benefici della desincronizzazione e della flessibilità ci si ritorcano contro.

- **Il bisogno di spazi ibridi e di una diversa concezione del tempo del lavoro**

La conciliazione tra vita e lavoro, si è detto inoltre, non è garantita solamente dalla possibilità dello smart working o del lavoro agile. Non tutti infatti trovano proficuo lavorare da casa propria. Molti hanno la necessità di uscire e apprezzerebbero la possibilità di **lavorare in spazi ibridi di prossimità, come quelle biblioteche** (in alcuni luoghi già esistenti) con sale dove è possibile parlare e telefonare, e dunque anche lavorare. Si è inoltre parlato dell'importanza di educare i manager a una percezione del tempo del lavoro più contemporanea, che vada **al di là della sola "quantità di ore lavorate"** e che benefici anche di **innovazioni in grado di rendere più efficiente il tempo dedicato al lavoro**, indipendentemente dal luogo nel quale l'attività lavorativa si realizza. Qualcuno ha avanzato il bisogno di gestirsi le pause e le ore lavorate con più flessibilità, senza dover sottostare del tutto a ritmi predefiniti.

- **Scuola e traffico urbano: promuovere le scuole di quartiere**

Un altro problema importante che è stato evidenziato è lo svuotamento delle scuole elementari e medie di alcuni quartieri, perché i genitori scelgono di mandare i figli nelle scuole più centrali (a causa di una presunta maggiore qualità dell'insegnamento). Pertanto si è sottolineata l'**importanza della promozione delle scuole di quartiere**, anche nell'ottica della **riduzione del traffico automobilistico** e di un conseguente beneficio sul piano della **qualità dell'aria**.

- **Mobilità e sicurezza sui mezzi di trasporto**

Un altro tema importante che è tornato più volte riguarda le tematiche del **genere** e la **diversa esperienza che uomini e donne fanno dei mezzi pubblici** nelle diverse fasce orarie della giornata. Qualcuno ha condiviso di avere paura a prendere i mezzi pubblici dopo le 19 e di spostarsi quindi prevalentemente in auto. Su alcuni mezzi particolarmente moderni, anche **la mancanza di un conducente può rappresentare un problema se si guarda alla situazione dal punto di vista della sicurezza** invece che da quello della tecnologia e dell'innovazione. I nuovi mezzi di trasporto capaci di "guidarsi da soli", dunque, andrebbero monitorati anche con questa particolare attenzione.

- **Diverse prospettive generazionali**

A fronte di queste tematiche, dalla gestione dei tempi del lavoro, dello stress, del traffico e della riorganizzazione delle modalità di spostamento in città, è emersa anche una riflessione sulle **differenze che intercorrono tra l'esperienza dei partecipanti più anziani e quelli più giovani**.



Prossimi appuntamenti

La 5° riunione plenaria dell'Assemblea dei Cittadini sul Clima si terrà **sabato 11 maggio presso la Sala Ex Cisterne della Fabbrica del Vapore.**

ALLEGATI

Gli esiti dell'attività di accoglienza

Cosa mi piace del muovermi a Milano:

- **MOBILITÀ LENTA E SPAZIO PUBBLICO**
 - Le dimensioni della città, non è troppo grande, posso camminare per coprire distanze medie
 - Scoprire angoli stupendi quando si gira a piedi
 - La presenza di aree pedonali
 - I parchi cittadini
- **Quantità, frequenza e capillarità del TRASPORTO PUBBLICO**
 - Ci sono tanti mezzi per muoversi senza auto ed arrivare quasi dappertutto, la presenza di 5 MM e linee di superficie che permettono di raggiungere tutte le zone della città, non scontato in altre città
 - Nei confini del comune il trasporto pubblico è eccellente, ovunque mi trovo in mezz'ora sono a casa
 - Posso muovermi facilmente con mezzi su distanze contenute
 - Le metropolitane e i treni ti permettono di muoverti velocemente in città
- **Funzionalità e accessibilità del TRASPORTO PUBBLICO**
 - Hanno una fitta struttura a rete
 - La città è ben collegata
 - Vedere gente che usa mezzi di trasporto
 - Poter pagare con bancomat la metro
- **CICLABILITÀ**
 - Bici
 - Sempre più piste ciclabili
 - La gente che utilizza la bici
 - La geografia è favorevole per pedale in bici
- **VARIE**
 - Molti mezzi sharing
 - Mi piace la guida corretta e disciplinata

Cosa NON mi piace del muovermi a Milano:

- **Quantità, frequenza e capillarità del TRASPORTO PUBBLICO**
 - La mancanza di puntualità dei mezzi pubblici, spesso ritardi, attese lunghe e corse saltate per i mezzi di superficie

- Scarsità di corsie preferenziali
 - Le metro che chiudono a mezzanotte, soprattutto nel fine settimana
 - Gestione delle linee notturne, sono poche, poco frequenti e non troppo sicure
 - Collegamenti con l'hinterland: scarsi nelle e tra le periferie, sono mal connessi e poco affidabili
 - In città da punto a punto ci vuole sempre un'ora e passando dal centro
- Funzionalità e accessibilità del TRASPORTO PUBBLICO
 - In determinate fasce orarie troppo accumulo di persone sui mezzi (orari scuola e inizio-fine lavoro)
 - Il costo eccessivo del biglietto ATM
 - Non comunicazione delle agevolazioni abbonamenti ATM
 - Difficoltà a salire e/o scendere da alcuni tram e in alcune fermate soprattutto per gli anziani
 - Spesso non sono garantite condizioni di pulizia e decenza
- CICLABILITÀ
 - Le biciclette non hanno una chiara regolamentazione e possono essere un problema per i veicoli e i pedoni
 - Ciclabili non troppo sicure
 - Le piste ciclabili che finiscono nel nulla
 - Non sentirmi al sicuro ad andare in giro in bicicletta
 - Pericolosità se sei in bicicletta
 - Poche ciclabili e pericolose
 - Ci sono punti di conflitto tra bici, pedoni e automobilisti
- TRAFFICO
 - Andare in giro con la macchina
 - Il traffico di auto che ti inghiotte, troppo intenso, troppe auto, spesso troppo veloci e il caos che ne deriva
 - L'inquinamento: lo smog e il rumore
- SOSTA
 - Parcheggi carenti e non adeguati
 - Parcheggio selvaggio: in doppia fila o sui marciapiedi
 - Bicicletta e monopattini a noleggio buttati per strada o collocati in posti che non permettono il passaggio pedonale
- VARIE
 - In manca di mezzi pubblici il car-sharing è diventato un lusso comparabile al taxi
 - Gli scooter elettrici sono pericolosi per chi guida e per i pedoni
 - La mancanza di rispetto delle regole
 - Sporczia delle strade
 - Passare da un lato all'altro delle ferrovie è una sfida in qualche zona
 - Vorrei vie più alberate soprattutto in città

Milano Cambia Aria è un'iniziativa del Comune di Milano finalizzata a coinvolgere i cittadini e gli attori della città per promuovere la transizione ecologica, una migliore qualità dell'aria e contrastare il cambiamento climatico.

Comune di Milano

Milano Cambia Aria - Assemblea Permanente dei Cittadini sul Clima

www.comune.milano.it/MilanoCambiaAria

Email: assembleacittadini@comune.milano.it