

MILANO, TRAFFICO E SOSTA IRREGOLARE

DI ALESSIA MIRANTI

L'estate caldissima che ci lasciamo alle spalle ha sollevato ancora una volta, tra le righe di questa Rivista, il tema dell'adattamento al cambiamento climatico ed ha acceso un faro, tra l'altro, sulla capacità delle grandi città di adottare misure, non solo di adattamento, ma anche di contenimento del cambiamento climatico, compensando l'inefficienza o l'incapacità di agire dei governi stataliⁱ.

È però inevitabile chiedersi se, anche in una città come Milano, per fare la spesa, comprare un cacciavite, portare i figli a scuola o andare dal medico si possa andare a piedi o con un mezzo pubblico come accade nelle altre grandi città europee e non si utilizzi invece l'automobile. Se, insomma, anche Milano – città di certamente grandi ambizioni (ben raccontate da un noto articolo del Guardian ormai datato ma che permane molto attualeⁱⁱ) – abbia quella capacità di favorire comportamenti ambientalmente sostenibili descritta da Owen e Glaeser ormai 15 anni fa.

Il presente contributo affronta la questione guardando al problema della mobilità motorizzata a uso privato e della sosta irregolare delle auto in aree pubbliche adibite ad altri utilizzi.

Già Enrico Fedrighini in questa Rivistaⁱⁱⁱ ha ricordato come sia dovuta principalmente al traffico veicolare la ripetuta violazione, rilevata dalle centraline di ARPA nell'area urbana all'inizio del 2026, degli obiettivi di riduzione delle concentrazioni di polveri sottili e ossidi di azoto stabiliti per il 2025 nel Piano Aria e Clima del Comune di Milano^{iv}, oltreché dei limiti fissati dal D. Lgs. n. 155/2010.

Il contributo del traffico veicolare alla qualità dell'aria della Pianura Padana, del resto, è notoriamente molto significativo (ben maggiore di quello determinato dalle attività industriali e dalla produzione agricola e inferiore solo a quello originato dal riscaldamento domestico^v).

L'Autore, tuttavia, osserva che le concentrazioni di particolato fine (PM10 e PM2,5), biossido di azoto (NO2) e ozono (O3) proprio a Milano sono particolarmente elevate, se poste a confronto con quelle rilevate in altre grandi città europee, e tale circostanza non è così pacifica come potrebbe pensarsi né unicamente riconducibile alla densità abitativa e alle particolari condizioni orografiche e meteorologiche che caratterizzano la Pianura padana. Secondo i dati ISTAT citati da Fedrighini, Milano ha, infatti, un tasso di motorizzazione tra i più alti in Europa: il tasso è così alto che, per quanto caratterizzato da una significativa componente di auto ibride o elettriche, questa componente non è più tale da ridurre il particolato secondario originato dall'usura dei freni e degli pneumatici e dall'abrasione dell'asfalto^{vi}. Inoltre, Milano ha il più alto numero di veicoli per km2 di superficie urbanizzata.

Se si guarda alle altre grandi città europee con cui Milano auspica di poter competere per qualità della vita, avanguardismo e sostenibilità, questi dati sono sorprendenti e derivano certamente da una combinazione di fattori che coinvolgono le politiche del Comune in materia di pianificazione urbanistica, mobilità, infrastrutture e spazio pubblico (e si aggiungono, come accennato, alla collocazione geografica di Milano): trasporto pubblico locale, mobilità condivisa, licenze taxi, verde pubblico, viabilità riservata, ecc..

Ad ogni buon conto, la maggiore propensione dei cittadini, milanesi e non, a spostarsi in città in auto anziché con i mezzi pubblici, i mezzi a noleggio o non motorizzati^{vii} e la compromissione della qualità dell'aria che ne deriva richiedono un ripensamento radicale della mobilità cittadina e dello spazio pubblico che non si fermi solo al potenziamento del trasporto su ferro, a livello regionale, e del trasporto pubblico collettivo, a livello comunale. Lo stesso Piano Aria e Clima del 2022 ha fissato, quale obiettivo 2.1, la “*riduzione netta della mobilità personale motorizzata ad uso privato*” ed ha, quindi, riconosciuto la necessità di interventi attivi di mitigazione del cambiamento climatico volti a scoraggiare il ricorso agli autoveicoli ad uso privato.

Tra le misure volte a ridurre la percorrenza dei veicoli di trasporto persone ad uso privato vi è, come contemplato nell'azione 2.1.2 del Piano Aria e Clima del 2022, una rimodulazione delle politiche di governo della mobilità urbana (il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ed il Piano Generale del Traffico Urbano) e della sosta regolare degli autoveicoli (il Programma Urbano Parcheggi) ma deve esservi annoverato anche necessariamente il contrasto alla sosta irregolare. Milano è una città dove la sosta irregolare delle auto su marciapiedi, viali alberati ed aiuole è largamente tollerata. Chi sceglie di muoversi in città in auto, sapendo di poterla parcheggiare pressoché ovunque senza gravi conseguenze, non riceve, dunque, alcun incentivo ad avvalersi dei parcheggi disponibili nei nodi di trasporto intermodale alle porte della città ed a scegliere mezzi di spostamento più sostenibili, anche laddove fruibili ed efficienti.

Nel 2024 l'Associazione di mobilitazione civica “Sai che Puoi?”, con un'iniziativa di *citizen science*, ha contato le automobili parcheggiate irregolarmente su carreggiate, marciapiedi e parterre alberati in tutto il Comune di Milano tra le 18:00 e le 24:00 del giorno 16 maggio 2024. I volontari coinvolti nella mappatura hanno contato, nel periodo considerato, 63.990 automobili in sosta irregolare: un dato quantomeno sorprendente ed esplicativo della pressione esercitata dagli autoveicoli sullo spazio pubblico urbano (63.990 automobili sono grossomodo corrispondenti a 547.114,50 m2 di superficie occupata) e sulla qualità dell'aria milanese^{viii}.

La regolamentazione della sosta è contenuta nel Programma Urbano dei Parcheggi (PUP), previsto dall'art. 3 della L. n. 122/1989. Secondo il Piano Aria e Clima del 2022, il Programma Urbano dei Parcheggi “*è lo strumento di pianificazione principale per la sosta in città. La sua strategia fondamentale consiste nell'eliminare il maggior numero possibile di autovetture dalle strade e dai marciapiedi, recuperando spazi per il trasporto pubblico e per la circolazione di veicoli, biciclette e pedoni*”. Nondimeno, il PUP attualmente vigente nel Comune di Milano non contiene misure specifiche volte a disincentivare la sosta irregolare (fatta salva naturalmente l'applicazione delle sanzioni previste dall'art. 7 del Codice della Strada) e, dopo l'approvazione del Piano Aria e Clima, non ha subito alcuna revisione. A ben vedere, il suo aggiornamento, originariamente disposto con Deliberazione di Giunta Comunale n. 567 del 27/03/2013, è confluito nel processo di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), disposto con Deliberazione di Giunta Comunale n. 467 del 08/04/2022, tutt'oggi pendente.

Il Documento di Indirizzo e Orientamento per l'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano e l'Aggiornamento del Programma Urbano Parcheggi elaborato nel 2022 dal Comune di Milano evidenzia una domanda di sosta in strada crescente “*oltre la saturazione sia di giorno che di notte*” e la conseguente necessità di ridurre la pressione di sosta. Tuttavia, neanche tale Documento prevede misure specifiche di contrasto della sosta irregolare quali l'installazione di dissuasori fisici, l'utilizzo di mezzi di controllo elettronici, la riprogettazione di alcuni spazi per convertirli nelle cd. “*piazze aperte*” od il potenziamento delle attività di accertamento delle violazioni e contestazione demandate, secondo i casi, alla polizia municipale ed al gestore del servizio di trasporto pubblico locale.

La dimenticanza determina un danno per l'Erario del Comune che, oltretutto, non potrà destinare i proventi delle sanzioni comminate a interventi di “*miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani [urbani del traffico], alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica, nonché (...) ad interventi per la*

sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili”, come previsto dall’art. 208 del Codice della Strada.

L’inerzia del Comune nel contrasto della sosta irregolare, inoltre, non alloca correttamente l’esternalità negativa rappresentata dalle emissioni di gas climalteranti generate dall’afflusso di veicoli in numero ben superiore al fabbisogno di sosta individuato dal Comune, in palese violazione dei principi europei “chi inquina paga” e di correzione alla fonte di cui all’art. 191 del TFUE, e, infine, non contribuisce certamente a rimediare alle procedure di infrazione già promosse dalla Commissione Europea contro l’Italia per i superamenti dei limiti di NO₂ e PM₁₀ nel Bacino Padano.

Merita, infine, considerazione il fatto che la riduzione del traffico veicolare privato costituisce il presupposto per l’adozione di misure efficaci di adattamento quali l’incremento della copertura arborea e la depavimentazione. Essa, infatti, consente la riqualificazione delle aree verdi impropriamente utilizzate come aree di sosta e la conversione di spazi pubblici oggi occupati dai veicoli in spazi destinabili ad altre funzioni (es., appunto, verde pubblico, pedonalità, ciclabilità, gioco, ecc.). La Determinazione Dirigenziale dell’Area Energia e Clima del Comune di Milano n. 6609 del 08/08/2025, recante approvazione del “Primo Report di Monitoraggio del Piano Aria e Clima”, ha, infatti, evocato l’opportunità di *“tene[re] in considerazione anche soluzioni complementari di contenimento della temperatura e/o di miglioramento del comfort termico; anche la stessa riduzione del traffico veicolare e dei parcheggi esposti al sole – tramite l’attuazione di cambiamenti comportamentali ed al conseguente ridisegno dello spazio pubblico - contribuirebbe al raggiungimento della sfida di adattamento”*.

Considerati i più severi limiti di qualità dell’aria introdotti dalla Direttiva (UE) n. 2024/2881, in corso di recepimento in Italia, un’azione più incisiva del Comune sul fronte della sosta irregolare contribuirebbe a contenere l’aumento delle emissioni di gas climalteranti disincentivando il ricorso agli autoveicoli a uso privato e assicurerebbe anche maggiore efficacia agli interventi in materia di adattamento al cambiamento climatico quali depavimentazione, nuove piantumazioni ed incremento delle superfici permeabili verdi.

ⁱ Si veda Stefano Nespor, *A cosa servono le città*, Luglio 2026 e Angelo Maestroni, *La depavimentazione del suolo, tra valenza ambientale e conflitto urbano*, in questo stesso fascicolo.

ⁱⁱ Julian Coman, *How the megacities of Europe stole a continent’s wealth*, *The Guardian*, 10/11/2019: <https://www.theguardian.com/cities/2019/nov/10/how-europes-cities-stole-continents-wealth>.

ⁱⁱⁱ Enrico Fedrighini, *Micropolveri, la loro origine e le conseguenze sulla qualità dell’aria a Milano*, Aprile 2026.

^{iv} Piano approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Milano n. 4 del 21/02/2022.

^v Si vedano i dati raccolti nell’ambito del progetto Life PREPAIR, il cui report conclusivo è disponibile al seguente link: https://www.lifeprepare.eu/wp-content/uploads/2017/06/Emissions-dataset_final-report.pdf.

^{vi} Lo conferma il SNPA in un articolo divulgativo disponibile al seguente link: <https://www.snpambiente.it/notizie/snpa/arpa-lombardia/qual-e-limpatto-del-traffico-sulla-qualita-dellaria/>.

^{vii} Alcune città, come Zagabria, stanno già facendo esperienza di soluzioni alternative più “flessibili” come i *robot taxi*: <https://www.reuters.com/technology/uber-launches-autonomous-rides-zagreb-its-first-europe-2026-08-19/>. Sul tema è intervenuto recentemente anche Sergio Savaresi, Dipartimento di Elettronica, informazione e bioingegneria del Politecnico di Milano: Gianni Santucci, “Milano, Sergio Savaresi (Politecnico): ‘Nel 2046 sarà una città senza auto e servita dai robot...’”, in *Corriere della Sera*, 17 maggio 2026.

^{viii} Il Report dell’iniziativa è disponibile al seguente link: <https://www.saichepuoi.it/wp-content/uploads/2024/09/report-vialibera.pdf>.