

Milano, 20 marzo 2014

COMUNICATO STAMPA

## Meno auto in città, rilanciando la “mobilità condivisa” e il rafforzamento del trasporto pubblico



*Dal Treno Verde la sfida per la de-motorizzazione urbana, rendere più affidabile, puntuale, integrato il servizio di mobilità collettiva, investendo sempre più risorse sulla mobilità nuova*

Legambiente, Comune di Milano e Amat lanciano il progetto “SuperHub”: da Milano il più importante laboratorio italiano di un nuovo modo di muoversi

**Milano quale “laboratorio” per la mobilità nuova rilanciando una maggior disponibilità dei diversi mezzi di trasporto pubblico e in condivisione, soprattutto in vista dell’Expo. Legambiente, Comune di Milano e Amat presentano “SuperHub”, un progetto europeo che coinvolge città e ricercatori di tutta Europa, che concluderà la sua fase sperimentale in autunno, capace di rivoluzionare il modo di intendere la mobilità in città. Un esempio? Uscire a piedi con il navigatore dello smartphone, pronto a indicarci a quale stazione o fermata d’autobus sta giungendo il mezzo che prenderemo, dove trovare una bici in sharing, un parcheggio e come far ritorno a casa anche nell’ora più tarda. Magari provvedendo all’abbonamento al servizio, all’acquisto del biglietto, al confronto tra le soluzioni e, persino, indicandoci la pizzeria aperta e il film che si proietterà quella sera.**

Il progetto è stato presentato questa mattina in occasione della tappa di Milano del **Treno Verde 2014** di **Legambiente** e **Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**, con il patrocinio del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, storica campagna dedicata al rilevamento dell’inquinamento atmosferico e acustico che **in sosta al binario 1 della stazione di Porta Garibaldi. All’incontro hanno preso parte Damiano Di Simine**, presidente Legambiente Lombardia; **Andrea Poggio**, presidente fondazione Legambiente innovazione; **Alberto Fiorillo**, responsabile aree urbane Legambiente; **Ernesto Sicilia**, direttore pianificazione strategica Trenitalia; **Giuseppe Macchia**, vice presidente Smart Mobility Services Eni Refining & Marketing; **Barbara Covili**, Amministratore unico Clickutility on earth; **Pierfrancesco Maran**, assessore ai trasporti Milano, delegato Anci per la mobilità.

“Con il progetto di “SuperHub” lanciamo una scommessa soprattutto in vista dell'Expo – dichiara **Alberto Fiorillo**, responsabile aree urbane Legambiente – dove sarà impossibile arrivare in auto, specie per chi sbarca con l'aereo. E soprattutto per chi abita a Milano e nei dintorni, converrà sempre di più poter disporre di una maggior disponibilità dei diversi mezzi di trasporto pubblico e in condivisione. Un fenomeno che a Milano sta già avvenendo, soprattutto dopo l'introduzione dell'AreaC, il centro a pedaggio, che ha ridotto il traffico, gli incidenti e l'inquinamento più pericoloso per la salute. Chi entrava in centro lo fa oggi con altrettanta frequenza, ma con i mezzi pubblici. Mentre i nuovi servizi in condivisione (auto e bici) incominciano ad essere competitivi con le linee di trasporto pubblico di superficie, in centro come in periferia. Occorre proseguire su questo fronte, riducendo ancora di più lo spazio che la città riserva alla circolazione e alla sosta delle autovetture. Vogliamo una mobilità nuova che ci permetta di rivivere le nostre città, con interventi per la moderazione del traffico e aumentare le risorse per il trasporto pubblico”.

**Occasione che è servita anche a fare il punto della situazione dello sharing nel capoluogo lombardo.** Il calo delle immatricolazioni si registra in tutte le grandi città italiane, forse con l'unica eccezione di Roma. In vent'anni Milano ha perso 200 mila auto (da 920 mila a 716 mila). Auto che da un lato hanno liberato spazio urbano, ma questo spazio è stato però in buona parte occupato dalle auto dei pendolari. L'auto condivisa è una modalità interessante e di sicuro successo a Milano ma che non giustifica nessun allentamento sul fronte del trasporto pubblico locale, urbano e soprattutto metropolitano. Anzi, deve essere vero il contrario, se si vuole che i servizi di sharing mobility, oltre a produrre un vantaggio per il singolo utilizzatore (e un profitto per l'erogatore del servizio), producano anche un benefit urbano.

“Bisogna fissare un obiettivo concreto di progressione nella de-motorizzazione urbana, ma contestualmente alla riduzione dei veicoli dei residenti provvedere a una riduzione dello spazio che la città riserva a circolazione e soprattutto stazionamento dei veicoli, restituendolo a pedoni e ciclisti – sottolinea **Damiano Di Simine**, presidente Legambiente Lombardia - E l'unico modo per farlo è rendere più affidabile, puntuale, integrato il servizio di mobilità collettiva, per intercettare i *city user* prima che entrino in città, anzi, se possibile, prima che decidano di tirare fuori l'auto dal box della loro residenza suburbana. E questa deve essere una misura cardine del Piano urbano della mobilità sostenibile di Milano”.

La buona disponibilità di mezzi pubblici, l'invecchiamento della popolazione, la prima chiusura al traffico del centro storico (referendum 1987), l'incremento del servizio di metropolitane veloci e, soprattutto la struttura urbana compatta, ha reso probabilmente via via costoso e superfluo conservare la proprietà di tante auto in famiglia. Milano (con 55 auto ogni 100 abitanti) si colloca al giusto mezzo, tra le città italiane, tra le 41 auto ogni 100 abitanti di Venezia, le 47 di Genova e le 70 di Roma.

Il fenomeno è infatti iniziato prima dell'avvento dei servizi di car sharing (il primo, di Legambiente, nasce nel settembre del 2001): ma certamente, e per le stesse ragioni, il car sharing è funzionale ad una città come Milano. Oggi Milano conta circa 1100 auto in condivisione (450 car2go, 366 Enjoy, 165 Guidami, una trentina di E-vai e altrettante del nuovo servizio di vetturine tutte elettriche di Eq-sharing), 3.400 biciclette del servizio BikeMi che ormai giunge a 1,8 milioni di prelievi annuali da parte di 25 mila abbonati annuali e 45 mila utilizzatori saltuari. Anche l'uso della bicicletta di proprietà per gli spostamenti quotidiani a Milano è in aumento costante negli ultimi anni.

Tutti fenomeni tipici della città, in controtendenza con la provincia e l'insieme della Regione: in Lombardia le auto, negli ultimi vent'anni sono cresciute di un milione (da 4,8 a 5,8). Il rallentamento delle immatricolazioni, per effetto della crisi, a Milano città è persino meno accentuato che nel resto d'Italia.

*Il Treno Verde è una campagna di Legambiente e Ferrovie dello Stato Italiane,  
con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

Partner: **Ecolamp, Renovo, Weber - Saint Gobain**  
Media Partner: **La Nuova Ecologia, MiniMega Pubblicità, Rinnovabili.it**

*Si ringraziano il Museo A come Ambiente di Torino per le installazioni interattive e l'Accademia delle Arti e Nuove Tecnologie di Roma (Corso di Interior and Industrial Design / AAnt Factory) per aver progettato la mostra del Treno Verde 2014.*

**Ufficio stampa Treno Verde**  
**Luigi Colombo**  
349 6546593  
trenoverde@legambiente.it