

Rivoluzione verde a Milano la rivincita di biciclette e bus nella città che spegne i motori

E il ticket per guidare in centro fa crescere anche il car sharing

MILANO—La sfida era iniziata alle 7.30 di una mattina di gennaio del 2012. Fu allora, tra chi spingeva per scrollarsi di dosso l'immagine di città dello smog e le proteste di quanti non ci stavano proprio a pagare 5 euro per entrare in centro, che partì "Area C". Due anni dopo il debutto del ticket a pagamento per varcare il suo cuore storico, Milano si è svegliata più verde. E, adesso la giunta di Giuliano Pisapia si prepara a lanciare la "fase 2". Quell'operazione ha contribuito a ridurre tubi di scappamento e ingorghi, ora bisogna far vivere strade e piazze. E allora ecco le zone da percorrere a 30 chilometri all'ora per cambiare volto - e ritmo - anche alla periferia, ecco le nuove isole pedonali annunciate. Come quell'ultimo, simbolico, pezzo di città che verrà sottratto ai motori: un'isola grande 15.800 metri quadrati di fronte al Castello Sforzesco che partirà il 1° Maggio, un anno esatto dall'inizio di Expo.

Ecco la rivoluzione del traffico a Milano. Con un capoluogo che ormai, anche a causa della crisi economica e di una sensibilità ecologista crescente, sembra

viaggiare a due velocità. Da una parte, una catena di numeri in picchiata: un parco targhe sempre più ridotto, le immatricolazioni che arrancano, i consumi di benzina che crollano. Dall'altra, i dati in crescita: dai passeggeri dei mezzi pubblici ai ciclisti del bike sharing. Fino all'ultima scossa: il sistema di car sharing, con un exploit da 100mila abbonati, quattro aziende attive, altre due che potrebbero aggiungersi presto.

È un fenomeno complesso, quello della rivoluzione "verde" di Milano. Per capirlo, bisogna partire dalla strategia di un Comune che ha festeggiato un 2013 da «record per la diminuzione dell'inquinamento». Quella cappa di smog che tradizionalmente soffoca la Madonnina ha iniziato a dissiparsi: la media delle concentrazioni di Pm10 (37 microgrammi per metro cubo) è stata la più bassa dal 2002. Così come i giorni di sfioramento (81) dei limiti europei. Ma l'azione amministrativa va anche, inevitabilmente, incrociata con il grande gelo dei consumi: Milano si sta svuotando di auto. In quattro anni, si è passati da 64.375 immatricolazioni alle 36.091 del 2013: il 43% in

meno. L'ultimo grido di dolore lo hanno lanciato i benzinai: 7 per cento in meno di benzina venduta in un anno, addirittura il 40 sulla rete lungo le tangenziali. Con metà delle pompe della città (150 su 280) che rischiano di chiudere a breve.

Uno degli obiettivi di Area C era proprio quello: ridurre code e imbottigliamenti. Da allora, il traffico è stato tagliato del 30%, con una media di 41mila ingressi in meno ogni giorno all'interno della cerchia che abbraccia un centro storico esteso. Parallelamente, cresce il trasporto pubblico. Il trend dei passeggeri trasportati da Atm è in salita costante. Il 2013 si è chiuso con una stima di 617 milioni di persone (17 milioni in più). Solo le linee della metropolitana, da poco diventate 4, sono state utilizzate da 5 milioni di passeggeri in più. Segnali positivi, controtendenza rispetto ad altri centri italiani, ma anche a metropoli come Barcellona, Madrid o Lisbona. «Milano è stata la migliore in Europa dal punto di vista della riduzione del traffico», sostiene l'assessore alla Mobilità Pierfrancesco Maran. La medaglia arrive-

In due anni sono aumentati gli utenti della metro e in tre si sono dimezzate le nuove auto

Da maggio al via un'altra grande isola pedonale nell'area del Castello Sforzesco

rebbe dalla classifica sulla congestione del TomTom Traffic Index: «Nel 2010 eravamo all'11esimo posto, oggi siamo al 24esimo. Ma abbiamo ancora 53 auto per 100 abitanti: erano 55 nel 2012 e 65 dieci anni fa. Tutte le città europee con cui ci confrontiamo, come Lione o Monaco, ne hanno meno di 40. È l'obiettivo a cui puntare».

È in questo quadro che è decollata la sharing economy. Le bici in condivisione esistono da un po': 190 stazioni, 3.412 mezzi (il 33% in più di prelievi). La novità, però, viaggia su quattro ruote. Il Comune ha aperto il mercato e, accanto a due società pubbliche gestite da Atm e Trenord, i privati si sono messi in fila. L'ultimo arrivato è Enjoy targato Eni-Fiat che, in un mese, ha raccolto 26mila abbonati e 35mila noleggi. La flotta più consistente è quella di Car2go: 600 Smart (presto 800) dei tedeschi di Daimler con Europcar e oltre 60mila iscritti. In tutto, gli abbonati hanno superato quota 100mila. E sono destinati a salire. Altre due aziende, Bmw e Twist, stanno aspettando il via libera. Milano sarà la capitale delle auto condivise.

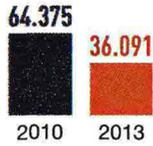
© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'Area C di Milano: da due anni aperta alle auto solo a pagamento



Le immatricolazioni delle auto a Milano



Il parco vetture milanese



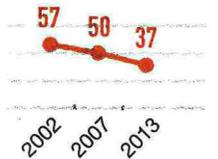
I passeggeri trasportati da Atm (in milioni)



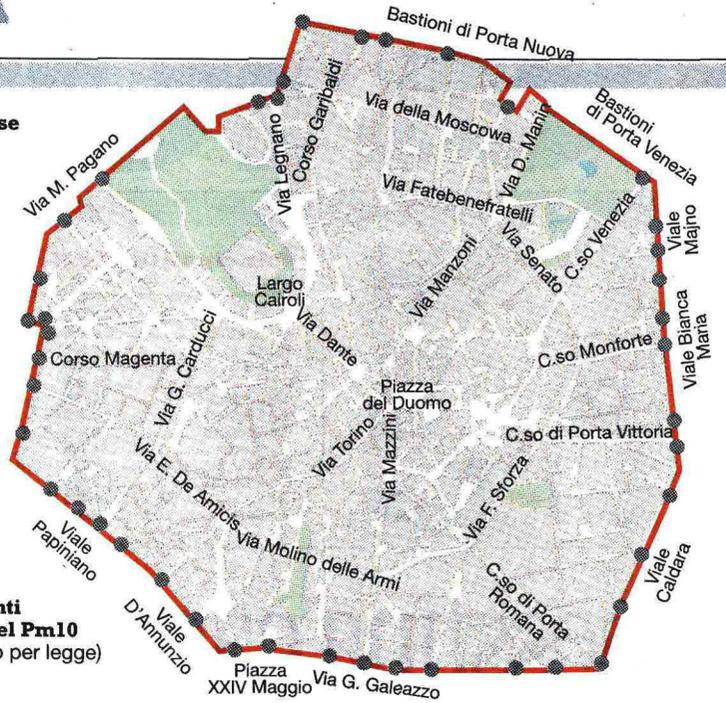
Gli abbonamenti Atm al 31/12/2012



Concentrazioni medie annuali di Pm10 (in microgrammi/metro³)



Numero di superamenti giornalieri all'anno del Pm10 (35 è il numero massimo per legge)



Area C - il bilancio di 2 anni al 16/01/2014

-30,1% il traffico in 230 giorni, netti di applicazione

-41.000 gli ingressi al giorno rispetto al 2011

43% le auto entrate in centro un solo giorno

83,6% le auto entrate in centro meno di 12 giorni

71,7% i residenti del centro che non hanno esaurito i 40 pass gratuiti

-25% gli incidenti con feriti tra il 2012 e il 2013

-50% gli incidenti con morti tra il 2012 e il 2013



Il car sharing
100.000 iscritti complessivi

6.000 iscritti
GuidaMi

60.000 iscritti
Car2Go

26.000 iscritti
Enjoy

18.000 iscritti in Lombardia di cui oltre la metà a Milano
Evai (Trenord)

Il bike sharing



ABBONATI
25.000 annuali
45.000 settimanali e giornalieri

190 stazioni



3.412 bici in condivisione

9.000 media degli utilizzi al giorno

1,9 milioni di utilizzi nel 2013 (+33% rispetto al 2012)

Le aree pedonali



428 mila mq
+10% rispetto al 2011