



INVIATA PER EMAIL

Egr. Sig. Assessore alla Mobilità e Ambiente
Pierfrancesco Maran (assessore.maran@comune.milano.it)

e p.c. Gentile Sindaco Giuliano Pisapia (sindaco.pisapia@comune.milano.it)

Milano, 20 gennaio 2014

CAR SHARING A MILANO

Gentile Assessore Maran,

seguiamo con interesse l'evoluzione del *car sharing* a Milano e auspichiamo che esso possa contribuire a liberare spazio pubblico occupato dalle auto in sosta e in prospettiva a ridurre il traffico e le emissioni inquinanti a Milano.

Tuttavia, come ha scritto Francesco Bertolini lo scorso 3 novembre sulle pagine del [Corriere della sera](#) è ancora dubbio che il *car sharing* milanese condurrà in effetti le famiglie a rinunciare almeno alla seconda auto.

Al riguardo Le chiediamo se il Comune di Milano abbia elaborato degli studi sull'effetto sostitutivo da parte del *car sharing* sulle auto private e anche sul traffico totale e, in caso affermativo, Le chiediamo di inviarcene copia.

Avendo l'Amministrazione comunale la funzione di indirizzo delle politiche della mobilità, e quindi la possibilità di modulare le convenzioni con gli operatori del *car sharing*, crediamo che vi siano valutazioni che devono al più presto essere ripensate e corrette al fine di non ingenerare meccanismi distorsivi negativi o impatti controproducenti. E' indispensabile, al riguardo, che questo servizio venga strutturato perché sia **realmente sostenibile**. In particolare:

1. Data la situazione di partenza di Milano per livelli di inquinanti dell'aria crediamo che il servizio di *car sharing* debba essere strumento **di risanamento dell'aria**. Non condividiamo e chiediamo di rivedere la scelta di consentire agli operatori di utilizzare **veicoli diesel** (ad esempio Enjoy con Fiat 500L e il nuovo operatore Twist – vedi articolo su [Corriere della sera](#) del 14 gennaio).

I motori diesel, come ha stabilito l'Agenzia Internazionale per la ricerca sul cancro, emettono fumi che sono [cancerogeni](#). I filtro anti-particolato abbattano le polveri sottili ma non abbattano gli **ossidi d'azoto**, che sono principalmente emessi dai motori diesel. Sebbene la stampa si concentri solo sul PM10, secondo ARPA nel 2012 Milano ha visto 99 sforamenti dei limiti del **diossido d'azoto** (NO2) contro i 18 consentiti dalla legge, e una media di 77 mcg/m3 contro un limite di legge di 40 mcg/m3.



GENITORIANTISMOG

Riteniamo questo un errore grave al quale deve essere posto immediatamente rimedio: solo gli operatori che utilizzano veicoli a bassissime emissioni, e in ogni caso **non diesel**, siano ammessi a fornire il servizio.

2. **Area C** è uno strumento di riduzione della congestione e delle emissioni che può essere fortemente penalizzato dalla gratuità per chi utilizza i servizi di *car sharing*. La scelta di esentare il pagamento rischia di incentivare esageratamente l'uso del *car sharing* per chi vuole **raggiungere** Area C, con l'effetto finale di sostituzione rispetto al trasporto pubblico e un correlativo incremento delle emissioni.

Sempre il citato articolo sul [Corriere della sera](#) del 14 gennaio parla di un costo di "licenza" di 1.100 euro per ogni auto, immaginiamo quale compenso forfait per **sosta e AreaC**. Questo significa, considerando i giorni feriali, meno di 5 euro al giorno per ogni auto (e non per ogni utilizzo). Alla luce di questo chiediamo che l'eventuale copertura del costo di Area C venga scorporato dal costo di licenza e che ricada quindi sul singolo utilizzatore, in modo che sia un effettivo disincentivo all'accesso all'area a traffico limitato, senza dover gravare su chi utilizza le auto del *car sharing* fuori dal centro.

Allo stesso modo dubitiamo che sia corretto consentire l'accesso alle ZTL a tutti gli utilizzatori di *car sharing*, come ventilato, per la difficoltà di verificare che siano residenti diretti effettivamente alle loro proprietà. Occorrerebbe, crediamo, studiare un sistema che parifichi sotto questo profilo le auto in *car sharing* a quelle di proprietà (consentendo l'accesso ai residenti) ma evitando il rischio di abusi nell'accesso alle ZTL.

3. I servizi di *car sharing* **non devono penalizzare il trasporto pubblico**. In questo senso occorre al più presto eliminare la concessione dell'uso delle corsie preferenziali ai servizi di *car sharing* che ne godono (ad esempio GuidaMi di ATM), vantaggio che si appalesa del tutto ingiustificato.

In attesa di conoscere le valutazioni di impatto ambientale fatte dal Comune di Milano nello stabilire le politiche e le convenzioni del *car sharing*, vi chiediamo di prendere nota delle nostre osservazioni per rimodulare il servizio di *car sharing* affinché sia sostenibile per la qualità dell'aria di Milano.

Nell'attesa di un Suo cortese riscontro Le inviamo i nostri cordiali saluti.

Genitori Antismog
(Marco Ferrari)