

LA NUOVA MOBILITÀ

# Pronti via, auto al centro così ci sposteremo in città

L'effetto coronavirus penalizzerà trasporto pubblico e car sharing, limitati dalle procedure di sicurezza. Il 70% degli spostamenti avverrà con mezzi privati. I rischi per traffico e ambiente

**Ratti: "La micromobilità è capace di coniugare l'esigenza sanitaria con quella ecologica"**

di Francesco Paternò

**ROMA** – A New York, ma è appunto New York, chiudono alle auto ben 64 chilometri di strade per darle esclusivamente a ciclisti e pedoni e favorire il distanziamento sociale in tempi di coronavirus. In Italia, la ripresa delle attività con l'allentamento progressivo delle misure di contenimento della pandemia dovrebbe riportare in strada soprattutto l'auto privata, come sottolinea anche il centro studi Nomisma. Perché il trasporto pubblico avrà una capacità più che dimezzata per mantenere il distanziamento e perché il timore di contagio può aumentare su un bus, in un vagone della metropolitana o al volante di un veicolo condiviso. «Nel car sharing abbiamo perso il 90% dell'attività», ha fatto sapere l'Aniasa, l'associazione che rappresenta le aziende di noleggio. Un collasso, identico a marzo e aprile a quello subito dal mercato dell'auto, crollato rispettivamente dell'84,5% e del 98%.

Da oggi, però tutti i costruttori potranno contare sulla riapertura delle proprie reti distributive. Dove secondo l'Unrae, l'associazione dei marchi stranieri, si calcola siano oggi ferme complessivamente 350 mila vet-

ture invendute per un valore di 7 miliardi. Qualche concessionaria si è organizzata meglio riuscendo a piazzare online dei contratti, ancora però da perfezionare con la firma fisica nello showroom, un processo che tutti stanno accelerando. Radek Jelinek, presidente di Mercedes-Benz Italia, al riguardo fa una proiezione interessante: «Entro cinque anni, venderemo online il 25% del totale, ma sempre tramite la rete e non direttamente. Perché il fattore umano sarà comunque importante».

Adolfo de Stefano Cosentino, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta oltre 1.500 concessionari di auto, stima un mercato 2020 da 1,3 milioni, il 30% in meno rispetto a quello del 2019, anche se «molto - aggiunge - dipenderà dagli incentivi statali che il governo metterà a disposizione». Oggi gli ecobonus premiano l'acquisto di auto con cifre variabili dai 1.500 ai 6.000 euro per auto con limiti di emissioni a 60 grammi di anidride carbonica per chilometro e con prezzi non superiori ai 50 mila euro. La richiesta del settore è di alzare il limite a 95 grammi, in linea per altro con i limiti stabiliti in Europa per le nuove vetture.

Ma se l'auto privata tornerà al centro della mobilità, che aria si andrà a respirare soprattutto nelle aree urbane in un Paese con un parco auto tra i più vecchi e inquinanti d'Europa, fatto di oltre 20 milioni di veicoli con omologazione sotto Euro 4, cioè con oltre 14 anni di vita? «La città non è in grado di sostenere un grado elevato di traffico motorizzato individuale con il relativo impatto sull'ambiente - ha ammonito il sindaco di Torino Chiara Appendino - ci vuole la consapevolezza che è indispensabile passare a un mezzo alternativo anche per non sovraccaricare il trasporto pubblico locale».

Secondo Pendolaria, l'ultimo rapporto di Lega Ambiente diffuso poco prima che l'epidemia diventasse emergenza in Italia, nel 2019 ogni giorno quasi 3 milioni di persone utilizzano il servizio regionale ferroviario per i propri spostamenti, mentre altre 2,78 milioni utilizzano le metropolitane presenti in sette città italiane. Quanti di loro avranno necessità di tornare all'auto

o di averne una? Il governo pensa a un piano di incentivi per l'acquisto di prodotti di mobilità individuale come biciclette e monopattini elettrici. Un'alternativa, che è quel che serve ci dice Carlo Ratti, docente del Mit a Cambridge e studioso di smart city: «La micromobilità è capace di coniugare l'esigenza sanitaria con quella ecologica. In Cina stiamo già assistendo a un boom in questo senso. Per questo sarà necessario che le città mettano subito a punto dei piani agili per rendere le proprie strade sicure e accessibili».

Le amministrazioni comunali sono chiamate a sviluppare nuove piste ciclabili, sulle quali siamo indietro: basti pensare che la virtuosa Milano ha un piano per nuovi 35 chilometri contro per esempio i 650 di Parigi, differenza enorme pur considerando un'area molto più grande.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La ripartenza

# Cosa cambia con la fase 2

**Smog**

Visto l'incremento del traffico automobilistico anche il livello d'inquinamento cittadino è destinato a salire

**Auto privata**

Secondo le prime analisi il 70% degli spostamenti avverranno con l'auto privata. Ritenuta più sicura di ogni altro mezzo

**Orari di lavoro**

Dovranno per forza allungarsi per evitare assembramenti al momento di inizio e fine della giornata

**Due ruote**

Previsto in forte crescita anche l'utilizzo delle due ruote in generale. Con un sempre maggior incremento delle biciclette

**Car sharing**

Difficile la ripartenza per il car sharing fino ad oggi azzerato. Previste alcune forme di rilancio per alleggerire il traffico

**Trasporto pubblico**

Le regole imposte dal coronavirus limiteranno notevolmente gli spazi a bordo. Quindi previsto un forte calo di passeggeri

**Ferrovie locali**

Corse ridotte per le regole del distanziamento. I pendolari dovranno quindi trovare alternative per recarsi al lavoro

**Sanificazione**

Necessaria per rendere l'auto sicura e protetta dal contagio. Diverse possibilità: dall'alcol all'ozono

**Ztl libera**

Finora i varchi per l'entrata in centro storico al traffico privato sono rimasti aperti. Il futuro è ancora in discussione

FONTE: RIELABORAZIONE DATI MOTORI