

Tra illusione elettrica, traffico, inquinamento ed ecologismi sbagliati: i dati per ripensare in maniera corretta la mobilità urbana esistono, basterebbe tenerne conto

DI PAOLO CICCARONE

Finito il Motor Show di Bologna, dove si sono viste le auto del futuro, qualcuno dovrebbe organizzare un Salone della viabilità. Ovvero, si parla tanto di quello che dovrebbe circolare sulle strade ma non si parla affatto delle infrastrutture per ospitarle. Le ragioni sono molteplici. Prendiamo l'auto elettrica. Secondo studi di Nissan, che con la Leaf ha vinto il titolo di "Auto dell'anno" (prima volta per una elettrica) entro il 2020 i veicoli alimentati a batterie arriveranno al massimo al 10% del totale mondiale. Restando al mercato italiano, vorrà dire che su 40 milioni di veicoli al massimo potremo arrivare a 4 milioni di auto elettriche. Un bel dire, ma l'altro 90% del parco circolante, cosa sarà? «Uguale a quello di oggi, ovvero diesel, benzina, a metano e gas e ibrido», dicono alla Nissan. Quindi i problemi di inquinamento e traffico resteranno praticamente immutati per i prossimi 10 anni, e l'impatto della vettura elettrica sarà praticamente nullo. Ma anche per avere quel poco, ci sono problemi da superare. Dicono alla Nissan che «il 10% è una stima ottimistica sempre ammesso che le infrastrutture, ovvero i punti di ricarica e le centrali, siano diffuse a tal punto da garantire una mobilità cittadina adeguata». Traduzione: con l'elettrica ci si muove al massimo in città, per i pendolari che tra andata e ritorno devono fare 80-100 km di tragitto, non se ne parla proprio. E allora, per diminuire gli inquinanti e prendere spunto da quanto esiste già sulle nostre strade, gli



L'auto aspetta la città che non c'è

I NUMERI

Cala l'eco, cresce il diesel
L'aria ringrazia chi va forte

8,2% il calo delle vendite di auto nuove in Italia nei primi 11 mesi del 2010 rispetto allo stesso periodo di un anno fa (dati Unrae). Da gennaio a fine novembre sono state immatricolate 1.829.117 vetture.

51,7% la percentuale di auto con motore diesel vendute a novembre. In netto calo, dopo il picco di immatricolazioni nel primo trimestre, le vendite di vetture più ecologiche, alimentate a gas.

15% il calo percentuale dell'inquinamento quando le auto viaggiano ad alta velocità media. I cambi marcia influiscono per il 31%, le riprese da fermo per il 29%, la decelerazione il 25%. Fermarsi a un semaforo, ripartire e riferarsi, causa l'85% del totale dell'inquinamento.

67% il risparmio di tempo passato in auto e 45% il risparmio di carburante ottenuti con i semafori sincronizzati in Germania (dati Bmw).

lità media di viaggio è alta l'inquinamento cala del 15%. I cambi marcia influiscono per il 31%, le riprese da fermo per il 29%, la decelerazione il 25%. Ovvero fermarsi a un semaforo, ripartire e riferarsi, causa l'85% del totale dell'inquinamento. Le città italiane, Milano in testa, non hanno sistemi computerizzati per i semafori per snellire il traffico, col risultato che (dallo studio della Fiat) si sarebbe potuto risparmiare 2,9 tonnellate di emissioni di Co2 inutili sul campione analizzato, non citando le polveri e gli altri inquinanti. In Germania e Inghilterra la velocità media di circolazione è 34,3 e 33,9 km orari. In Italia siamo a 31,4 ma all'estero hanno inquinamenti inferiori del 9% rispetto a noi. Ovvero, la politica di stringere le strade causa più danni e fa perdere più tempo. Lo dice anche uno studio Bmw fatto in Germania: con i "flussi verdi", come vengono chiamati i semafori sincronizzati, si risparmia il 67% di tempo e il 45% di carburante. A Milano hanno messo una tassa per circolare in centro, a Bologna e Firenze hanno chiuso dei varchi, Torino ha blindato il centro storico e Roma è tutto un rebus per diminuire di poco l'inquinamento, aumentare il traffico nelle zone limitrofe, aumentare i consumi, i costi e far perdere più tempo alla gente. Gli studi ci sono, i dati pure, ma la città del futuro continua ad essere ancora un sogno grazie ad amministratori che non tengono conto di questi dati. E noi continuiamo a parlare di elettrico, pur sapendo che per i prossimi 10 anni non cambierà il panorama attuale.

amministratori locali dovrebbero ripensare completamente la città. La tendenza attuale è quella di restringere le carreggiate, creare marciapiedi più larghi per i pedoni e piste ciclabili. Visto che gli spazi sono quelli che sono, alla fine il risultato è di avere strade più strette, più vetture incolonnate e quindi tragitti più lenti e maggior inquinamento. E pensare che in città come Milano hanno pure messo una tassa, l'Ecopass, per farli diminuire, mentre in realtà i dati sono sconcertanti e il risultato pessimo. Lo dicono gli studi dell'Arpa, che tra l'altro ha sco-

perto che viaggiare in metropolitana è più pericoloso per la salute che stare in macchina in superficie. Gli ultimi dati parlano di medie da Pm10 di 297 gr contro picchi che superano i 330 quando in superficie la media è di 37 gr con sforamenti oltre 150 (soglia ritenuta dannosa) per quasi 90 giorni di fila. Insomma, i numeri dicono che per la salute il mezzo pubblico è più inquinante dell'auto. Ma i numeri dicono altro, peccato che gli amministratori non ne tengano conto. Lo studio di Fiat Eco Drive, su oltre un milione e 400 mila km, ha dimostrato che dove la ve-

la novità

Autostrade allarga l'autostop "virtuale" (già funzionante su A8 e A9) che consente di condividere tragitti e spese

DI FERDINANDO SARNO

Letteralmente significa: "condivisione di un tragitto in automobile". Una specie di autostop virtuale. Chi percorre nelle fasce orarie di punta le Autostrade dei Laghi a Nord di Milano si sarà imbattuto in quell'insolito cartello che annuncia tariffe agevolate al casello purché nel veicolo siano ospitate almeno 4 persone. Si chiama, appunto, "Car Pooling" ed è un sistema grazie al quale da circa un anno gli automobilisti che viaggiano nelle fasce orarie di punta sulle Autostrade A8 e A9 possono organizzarsi in equipaggi sul sito www.autostradecarpooling.it e godere di una pista riservata al casello di Milano Nord e di uno sconto di oltre il 60% sul pedaggio (50 centesimi di euro, anziché 1,40, dal lunedì al venerdì feriali, in due fasce orarie distinte - 6.30-9.30 (direzione Varese e Como). Da quando l'iniziativa è partita circa 2.500 pendolari viaggiano condividendo l'auto sulle Autostrade dei Laghi. «Autostrade - ha dichiarato l'amministratore delegato, Giovanni Castellucci - sta portandovi avanti un piano strategico in favore dell'ambiente attraverso progetti di miglioramento dell'efficienza energetica, di contenimento dei consumi, di produzione di energia da fonti rinnovabili e di riduzione di emissioni di CO2». In più il risparmio dei costi di viaggio dividendo proporzionalmente in quattro le spese (al Car Pooling si può partecipare offrendosi come guidatore di auto propria o anche di semplice passeggero) è evidente. Ora l'idea si allarga. Raggiungere concerti, eventi sportivi, artistici, mostre, fiere, insieme e rispettando l'ambiente riducendo l'uso dell'auto diventa più facile con "Carpooling Events", iniziativa di Autostrade per l'Italia dedicata agli ap-

Car pooling, un passaggio per risparmiare

passionati di grandi eventi. Sulla nuova piattaforma internet dedicata al Carpooling www.autostradecarpooling.it/eventi, è possibile, grazie ad un meccanismo di incrocio fra domanda e offerta di passaggi in auto, trovare compagni di viaggio con cui condividere l'auto per raggiungere la manifestazione preferita sull'inte-

ro territorio nazionale. I vantaggi per i clienti Car Pooling non si fermano qui: grazie all'accordo con TicketOne, sono riservati sconti sui biglietti di alcuni dei principali eventi. Inoltre sono previste tariffe scontate del 40-50% per i Parcheggi Aeroportuali - SEA Aeroporti Milano (per l'aeroporto di Linate e Malpensa Terminal 2), Ap-

coa (gestore parcheggi Malpensa Terminal 1) e ADR Aeroporti di Roma - e con Bologna Fiera Parking. «Aderire al Car Pooling - spiega Autostrade - vuol dire anche rispettare l'ambiente: organizzarsi in equipaggi per raggiungere un evento comporta meno macchine in circolazione, meno traffico e meno inquinamento».

L'INIZIATIVA

UIGA: «UNA "TASK FORCE" CONTRO BUGIE E FATTIVA INFORMAZIONE»

Luoghi comuni, bugie di comodo e verità ignorate: è la palude informativa in cui spesso si dibatte il settore dell'auto, complici superficialità e una certa faciloneria, ma anche l'impreparazione di chi si trova alle prese con argomenti complessi, che è più semplice liquidare ricorrendo ai stereotipi distorti. Ecco allora l'idea di costituire una "task force" di tecnici, esperti e giornalisti specializzati, promossa dall'Uiga, l'Unione dei giornalisti dell'auto, con il caldo invito a farne parte alle stesse case automobilistiche attraverso le associazioni che le rappresentano: un team di specialisti, organizzato per muoversi in tutta Italia nell'ambito di incontri tematici itineranti, in grado di fare chiarezza sugli aspetti che riguardano l'automobile, per mezzo di risposte certe, documentate e scientificamente fondate. «Una voce autorevole e univoca - spiega il presidente Uiga, Pierluigi Bonora - per sgombrare il campo dagli equivoci e dai pretesti delle amministrazioni locali per motivare questo o quel divieto, o dai diktat legati all'eccesso di zelo degli ambientalisti di turno, come pure per restituire a una dimensione appropriata i messaggi sull'argomento dell'industria di settore». A dare il la all'iniziativa è stato un convegno svoltosi a Padova, motivato dalla notizia secondo cui il Comune patavino sarebbe pronto a vietare ai Suv l'ingresso in centro città. «Si tratta - ha osservato nell'occasione Loris Casadei, direttore generale di Porsche Italia e presidente dell'Unrae che rappresenta il 70% del mercato italiano - di evitare che messaggi scorretti alimentino una propaganda strumentale e di riportare il dibattito nell'alveo di un confronto serio e ragionato, su basi fondate».

LA VERSIONE 2011 DEL GLK



Mercedes ritocca lo "strano di successo"

Quando nel 2008 fu lanciato, il GLK destò parecchie perplessità, soprattutto dal punto di vista estetico, con quelle linee squadrate e con quel non so che di strano che ti faceva domandare: «Ma è davvero una Mercedes...?». Insomma, se la Casa tedesca voleva stupire, c'è riuscita perfettamente. Per il suo Suv medio ha abolito le "mezz misure": piace molto o proprio no. I numeri dicono che il GLK è piaciuto. Dal lancio, infatti, solo in Italia sono stati immatricolati più di 8.000 esemplari. Ben 120 mila unità vendute nel mondo, con il 50% degli acquirenti "rubati" direttamente ad altri costruttori. Cifre confortate che hanno convinto Mercedes a proseguire su questa strada. Così, la versione 2011 di GLK si rinnova, poco, nello sti-

le. Ma parecchio nella sostanza. A disposizione sei motori, quattro diesel e due benzina, due sistemi di trazione (posteriore e integrale) e, in esclusiva per il mercato italiano, due versioni di allestimento, Sport e Premium. Il nuovo GLK porta così a 14 le combinazioni possibili, con un listino che parte da 34.990 euro, necessari per acquistare la versione 200 CDI BlueEfficiency Sport da 143 CV a trazione posteriore, per arrivare ai 55.340 euro del 350 CDI 4MATIC Premium. Per quanto riguarda, infine, la sicurezza attiva e passiva, i massimi livelli sono garantiti da una dotazione di assoluto valore: sistema PRE-SAFE con poggiatesta anteriori attivi NECK-PRO, sospensioni Agility Control, 7 airbag e cellula dell'abitacolo ad alta resistenza. Più sicuri di così... (E.S.)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Il Codice sconosciuto

La Fondazione Ania per la sicurezza stradale, emanazione delle Compagnie assicuratrici, ha presentato al Motor Show di Bologna una ricerca Ipsos dalla quale emerge che gran parte degli intervistati non conosce affatto le modifiche al Codice della strada entrate in vigore l'estate scorsa. In particolare, solo il 54% dei neopatentati ha ammesso di essere a conoscenza del fatto che il Codice è stato rimaneggiato profondamente; il 30% delle persone tra 16 e 34 anni ha rivelato invece di non saperne assolutamente nulla. Curiosamente, a colpire l'attenzione del 79% del campione intervistato è stata solo la notizia che riguarda l'introduzione della tolleranza zero in fatto di alcol relativa ai guidatori professionisti. Forse aveva ragione Cesare Beccaria («L'ignoranza è meno dannosa del confuso sapere»), ma resta il fatto che gran parte dei 38 milioni di patentati oggi in Italia rischierebbero di essere bocciati se dovessero rifare l'esame della patente. E questa non è una bella notizia.