

La rivoluzione di mezzi e infrastrutture per lo spostamento di persone e merci

Ritorno alla bici e all'auto privata ma non dimentichiamo l'ambiente

MARCO FROJO

Nelle prossime fasi di emergenza sanitaria meno trasporti pubblici, aerei e condivisione. La scommessa è però quella di favorire mezzi ecologici per non aumentare il traffico e l'inquinamento

milioni di persone al giorno, nella Fase 2 la capienza potrebbe essere ridotta a 500mila. Questo significa che un milione e mezzo di spostamenti cittadini si dovranno trasferire verso altre formule di mobilità, siano l'auto, la moto, la bicicletta o a piedi. Sulle quattro linee della metropolitana milanese, che fino all'esplosione dell'emergenza Covid 19 trasportavano 1,3 milioni di viaggiatori al giorno, potranno viaggiare solo 350 mila passeggeri. Oltre all'obbligo di indossare una mascherina, gli utenti dovranno fare i conti con tornelli contingentati in base all'affluenza effettiva. Sono inoltre previsti percorsi a senso unico in en-

trata sia sui mezzi che nelle stazioni, segni sul pavimento per favorire il rispetto del distanziamento, sistemi contapersone con telecamere e cartelli che indichino possibili sospensioni del servizio per motivi di sicurezza. Nella capitale la situazione non è molto differente: l'azienda municipalizzata dei trasporti Atac punta a limitare a 30 il numero dei passeggeri sugli autobus e a 300 quelli sui vagoni della metro. Il ruolo del trasporto pubblico cittadino verrà dunque per forza di cose ridimensionato, causando non pochi problemi agli utenti e riportando indietro le lancette in tema di traffico e di inquinamento da gas di scarico. E un discorso praticamente identico vale per gli spostamenti in treno, dove i problemi di distanziamento dei passeggeri sia a bordo che nelle stazioni si ripropongono esattamente come avviene per la metropolitana.

LO SBOOM DEL CAR SHARING
Un'altra modalità che in tempi pre-coronavirus stava facendo registrare un vero e proprio boom grazie alla sua praticità, economicità e sostenibilità, e che ora si potrebbe trovare invece in seria difficoltà è il **car-sha-**

ring. Il noleggio condiviso di auto ha accusato un crollo del 90% negli ultimi due mesi - dato che non stupisce più di tanto visto il divieto imposto agli spostamenti ma quello che più preoccupa gli operatori del settore, che ad oggi hanno mantenuto operativa l'intera flotta, sono le ombre che si allungano sulla ripresa. Il rischio maggiore è che i consumatori non siano più disposti ad affittare un'auto su cui poco tempo prima ha viaggiato qualcun altro. E non si tratta solo di un problema di appeal del servizio ma anche di economie di scala, visto che il business del **car sharing** ha bisogno di raggiungere un certo tasso di utilizzo dei veicoli per essere redditizio.

LA SCONFITTA DELL'AEREO

Il vero sconfitto nella fase post emergenziale potrebbe però essere l'aereo e questo per molteplici motivi. Innanzitutto perché all'interno della fusoliera ci sono le condizioni più adatte alla diffusione del virus, mentre negli aeroporti si ripropongono le stesse difficoltà rilevate per le stazioni dei treni. Nel caso degli

aerei, poi, rivestirà un ruolo fondamentale l'aspetto economico: con una bassa percentuale di posti occupati (load factor) a causa delle esigenze di distanziamento il prezzo dei biglietti è destinato a salire molto. L'aereo ha buone chance di tornare ad essere una modalità di viaggio molto costosa, esattamente come avveniva trent'anni fa prima dell'avvento delle compagnie low cost.

LA VITTORIA DELL'AUTO

Chi ha invece tutte le carte in regola per uscire rafforzata dalla crisi è l'auto privata, che negli ultimi anni i cittadini avevano imparato ad usare di meno per passare a mezzi di trasporto più economici e con un minor impatto ambientale ma che in quanto a

Oggi più che mai vale la regola che ogni previsione è un azzardo. Il fatto che il Covid 19 sia

un virus ancora troppo poco conosciuto rende il futuro quanto mai incerto e tale rimarrà fino a quando non si avranno risposte certe a questioni di fondamentale importanza, come per esempio la percentuale della popolazione che è stata contagiata o il grado di immunità di chi è entrato in contatto con il virus. Proprio nel momento in cui vengono rimosse alcune limitazioni agli spostamenti personali risulta quindi estremamente difficile ipotizzare quando la mobilità dei cittadini ritroverà una parvenza di normalità e soprattutto con quali modalità. L'unica cosa certa è che l'epidemia si è abbattuta come un ciclone sulle nostre abitudini e che il rischio di andare incontro a profondi cambiamenti è significativo.

LA CRISI DEL TRASPORTO PUBBLICO

Un esempio su tutti è quello dei trasporti pubblici, per i quali garantire la distanza di sicurezza fra gli utenti è un'impresa necessaria ma allo stesso tempo ardua, se non addirittura impossibile. Un problema enorme per città come Milano e Roma. Se prima dell'emergenza sanitaria su tutta la rete dell'Atm milanese viaggiavano mediamente 2

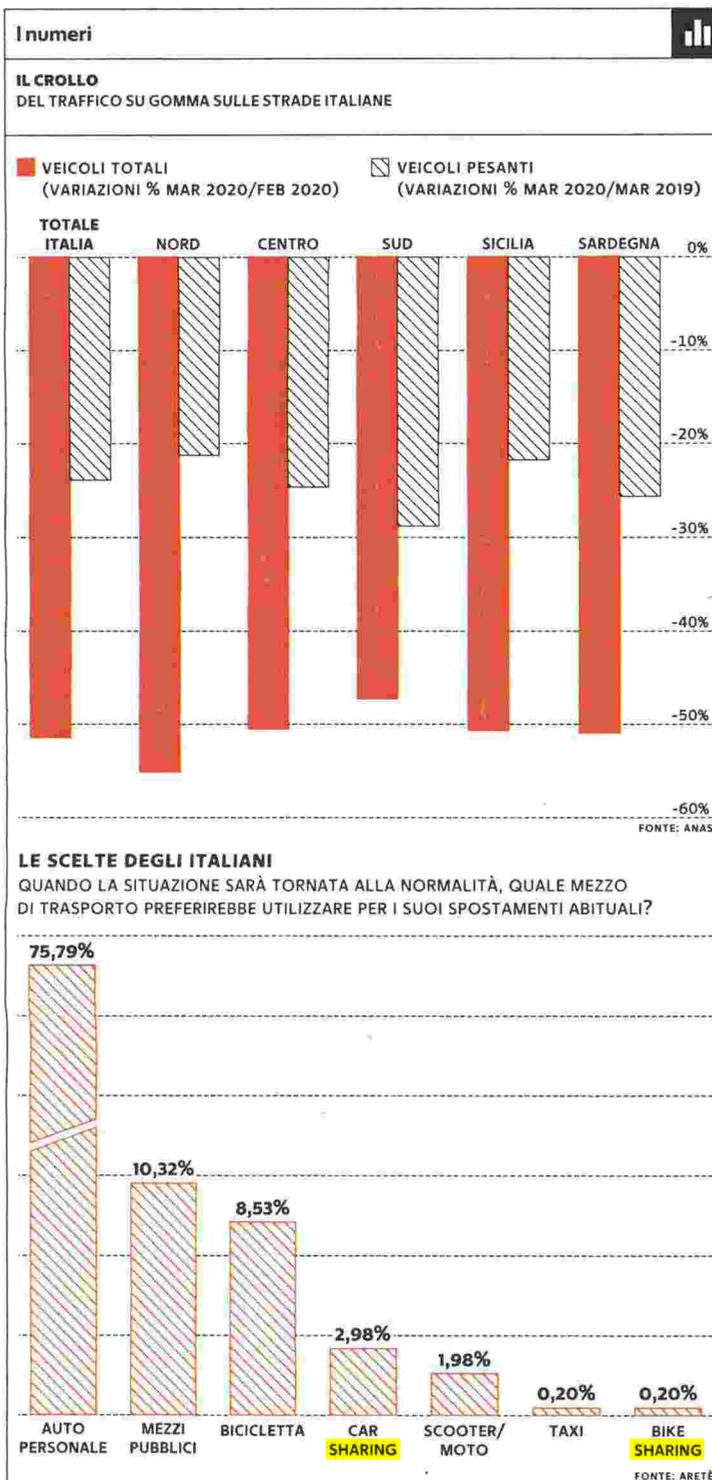
sicurezza "sanitaria" non temerari. In attesa di verificare sul campo gli effetti del coronavirus, le risposte date ai primi sondaggi non lasciano spazio a molti dubbi. La società di consulenza Areté ha per esempio posto a un campione di persone la seguente domanda: "Quando la situazione sarà tornata alla normalità, quale mezzo di trasporto preferirai utilizzare per i tuoi spostamenti abituali?". Ebbene, il 75,79% degli intervistati ha risposto l'auto personale, mentre solo il 10,32% ha indicato i mezzi pubblici, un valore non troppo lontano da quello fatto registrare dalla bicicletta (8,53%). Una conferma dei risultati a cui è giunto questo sondaggio arrivano dalla Cina dove la riapertura risale a più di un mese fa. Secondo una ricerca Ipsos, nella Repubblica Popolare l'utilizzo dell'auto privata è passata dal 34% pre-crisi al 66% post. La percentuale dei mezzi pubblici è invece crollata dal 56% al 24%. È invece rimasto stabile il 45% fatto registrare dalle due ruote.

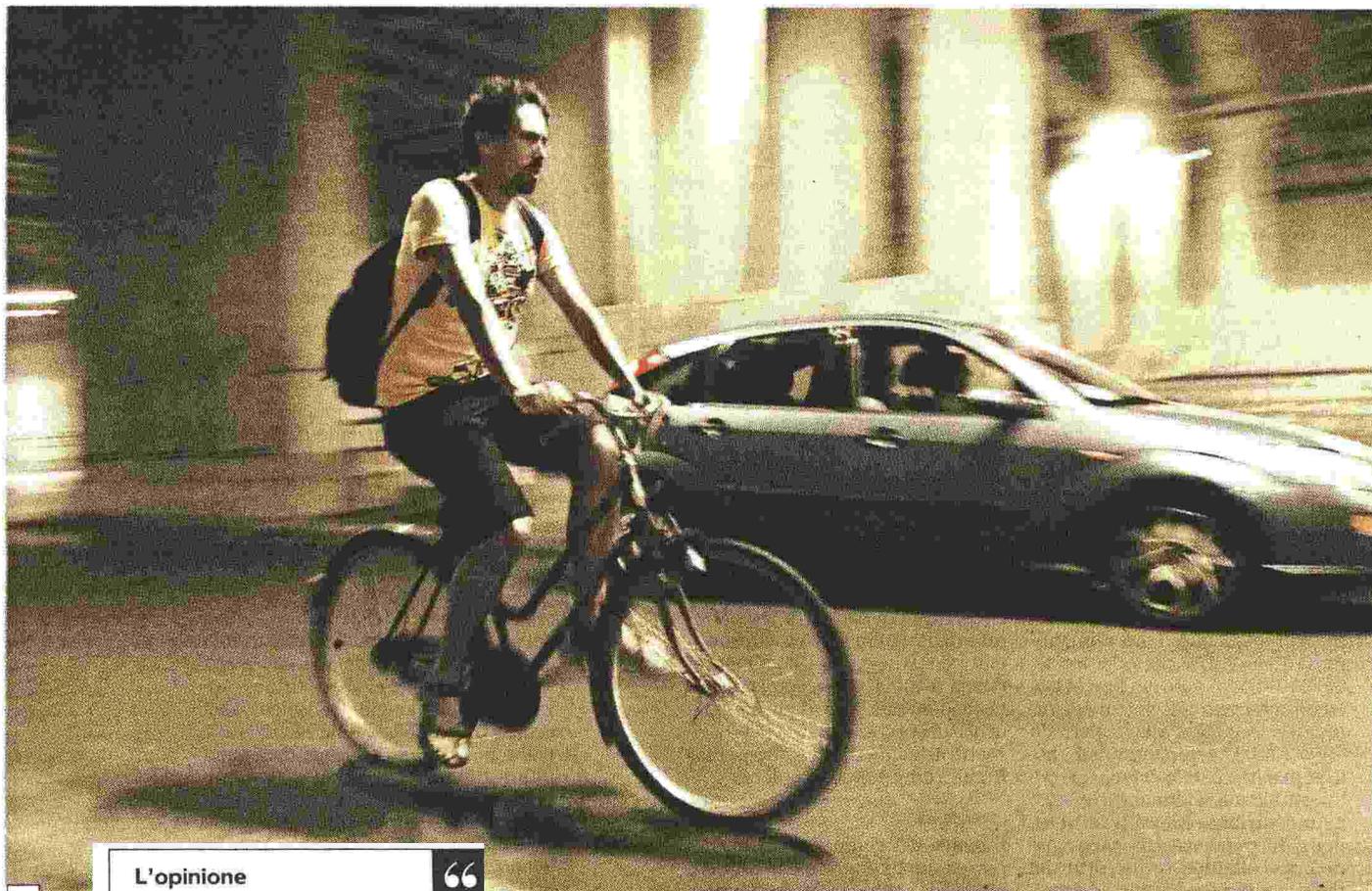
LA SCOMMESSA SULLA BICICLETTA

E proprio dalle due ruote, e in particolar modo dalle biciclette elettriche, potrebbe ripartire la mobilità sostenibile in Italia: esse coniugano le esigenze di sicurezza con la facilità degli spostamenti in città. Il ministro dei Trasporti Paola De Micheli già ha prospettato l'introduzione di incentivi per il loro acquisto, aggiungendo che è allo studio la modifica del Codice della strada «per consentire l'apertura di piste ciclabili in via transitoria anche solo con segnaletica orizzontale». Dichiarazioni in linea con quelle del ministro sono arrivate anche dal sindaco di Milano, Giuseppe Sala, secondo il quale il compito degli amministratori sarà quello di fare in modo che le biciclette possano circolare meglio. Anche il primo cittadino di Genova, Marco Bucci, ha annunciato di voler potenziare la cosiddetta "micromobilità", all'interno della quale non si trovano anche i monopattini elettrici. Bucci, che nell'arco di qualche settimana intende presentare un piano di mobilità elettrica si è detto pronto anche ad adottare «misure drastiche, perché non avremo il tempo di fare da zero piste ciclabili». Se

queste strategie avranno successo lo spostamento verso la mobilità privata non porterà a una nuova impennata dello smog. Un rischio da evitare assolutamente anche in un'ottica di prevenzione contro una seconda ondata di coronavirus. Non va infatti dimenticato che alcune fra le regioni europee con i più alti tassi di inquinamento sono state anche quelle più duramente colpite dal virus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'opinione



Pensiamo di incentivare l'uso della bicicletta nelle città italiane e di consentire l'apertura di piste ciclabili in via transitoria anche solo con segnaletica orizzontale

PAOLA DE MICHELI
MINISTRO DEI TRASPORTI

1 Auto privata e bici nel prossimo futuro della mobilità degli italiani

