



Programma + Community



Città
metropolitana
di Milano

Webinar a cura della Commissione Mobilità dell'Automobile Club Milano

AUTO GREEN, COME E QUANDO?

Martedì 18 maggio 2021, ore 10.00 – 12.00

INTERVENTO DI GIAN PAOLO CORDA, COMPONENTE COMMISSIONE MOBILITA' ACM

Dallo spirito del Webinar è emersa, come sentimento di fondo, la comune condivisione a realizzare una città con migliore qualità dell'aria, dove il traffico scorra più silenziosamente e riduca i suoi fattori inquinanti.

In proposito non sembrano esserci dubbi che, se si esamina "in termini stretti" quanto è prodotto da un veicolo elettrico rumore ed emissioni in atmosfera si azzerino; si riduca, ma non si elimini, la produzione di particolato dovuta a usura dei freni, degli pneumatici, del manto stradale, comune a tutti i mezzi circolanti su strada; non si abbia - com'è evidente - nessuna riduzione in termini di congestione.

Se si esamina quanto prodotto in termini di CO₂ considerando la fase di costruzione di un veicolo elettrico, in ragione delle fonti emissive delle centrali di produzione dell'energia, si conviene che solo con l'uso di energie rinnovabili il bilancio risulta favorevole ai veicoli elettrici in confronto con i veicoli con motori a combustione interna.

Dal punto di vista della composizione del parco veicolare, ci sono buone ragioni per sostenere che, nonostante le disposizioni UE e il *battage* mediatico, la quota percentuale dei veicoli elettrici guadagnerà qualche punto percentuale ma non garantirà una motorizzazione di massa alternativa a quella in essere.

La transizione verso l'elettrico non sarà quindi breve non solo in relazione all'impatto sul sistema industriale, alla produzione di energia da fonti rinnovabili e alla disponibilità estesa di punti di ricarica sul territorio, ma soprattutto rispetto alla equità sociale che questa transizione comporta.

Sarà, quindi, una composizione articolata del parco auto a prevalere, motori a combustione interna sempre più evoluti, magari con tecnologie capaci di dare risposte diverse all'alimentazione di auto e veicoli commerciali, auto ibride e auto elettriche.

Verso l'elettrico potranno convertirsi, in prima istanza, il parco autobus (come già nei programmi di ATM) e quello dei mezzi di servizio pubblico, i veicoli commerciali per la distribuzione urbana delle merci, in un quadro di politiche della mobilità che tengano conto di questa composizione plurima, rilevante soprattutto se il problema si considera non solo alla scala urbana ma, come nel caso, delle grandi città come Milano, a scala metropolitana.

Ogni politica per il miglioramento della qualità dell'aria e del clima non può non guardare al sistema urbano nella sua reale configurazione; di nessuna, o di locale, efficacia possono ritenersi azioni limitate al solo ambito municipale, ignorando l'importanza del sistema di relazioni che legano Milano e le polarità urbane che con essa configurano la forma della grande area urbana metropolitana, che include nella sua parte centrale la Città Metropolitana.

Per contro, politiche che neghino l'accessibilità, se non con veicoli elettrici, ad aree più o meno ampie della città, a quanti intessono quotidianamente relazioni con Milano, significa modificare, in termini inaccettabili, un equilibrio di scambi fondamentale per lo sviluppo dell'economia.

Inoltre, il peso di una riconversione verso l'elettrico va valutato in relazione all'investimento privato messo a carico della comunità metropolitana: in relazione all'attuale 1,8 milioni di auto circolanti nella Città metropolitana, ai soli privati si richiederebbe una spesa di 5,1 miliardi di euro entro i prossimi dieci anni, considerando la sostituzione di circa 20.000 veicoli all'anno per un costo di almeno 25.000 € per auto.

Favorire con incentivi sostanziali ai privati verso l'auto e i mezzi commerciali elettrici, dotare la città e l'area urbana estesa con punti di ricarica è certamente condivisibile, ma è da escludere che ciò sia spinto fino ad assimilare le auto private elettriche ai mezzi di trasporto pubblico nell'uso delle corsie riservate o discriminare a loro beneficio l'accessibilità ad ogni altro tipo di trazione, senza che ciò produca politiche ambientalmente sostenibili e socialmente eque, non solo per Milano, ma per l'intera area metropolitana.