

L'AUTO ELETTRICA E LE NECESSITA' DELLE CITTA'

Il tema dell'inquinamento dell'aria è ormai all'ordine del giorno e sono rimasti in pochi a negare che la mobilità abbia un peso preponderante sulla cattiva (quando non pessima) qualità dell'aria delle nostre città.

Se il tema ormai è acclarato, quella che sta emergendo come soluzione – l'auto elettrica – rischia di essere un nuovo elemento di criticità per le nostre città.

Senza entrare nel dibattito di quanto sia effettivamente sostenibile l'auto elettrica, c'è un tema che ci preme invece ancora una volta di più sottolineare e che, purtroppo, vediamo affrontare da pochissimi: il tema dello spazio pubblico.

L'Italia è il Paese col più alto tasso di motorizzazione in Europa, insieme al Lussemburgo, e **uno degli obiettivi politici deve essere ridurre il tasso di motorizzazione individuale.**

La bicicletta, è ampiamente dimostrato, è il mezzo di trasporto che meglio viene incontro alle necessità di mobilità quotidiana delle persone, sia come mezzo principale che combinato con altri mezzi di trasporto. **La bicicletta, inoltre, è un'efficace soluzione per il contenimento del consumo di spazio pubblico, per il risparmio energetico e l'immediato impatto positivo sulla qualità dell'aria.**

La gran parte delle nostre città soffre sicuramente di una cattiva qualità dell'aria con tutte le conseguenze del caso, ma soffre ancor più di una **pessima qualità del vivere causata da un abnorme numero di auto private** che chiedono sempre maggiore spazio per strade e parcheggi. Spazio tolto alle persone che volessero muoversi a piedi o in bicicletta, spazio tolto all'autonomia dei più piccoli o alle persone con ridotte capacità motorie, costringendole ad un accompagnamento forzato in auto, innescando quel circolo vizioso per cui diventa impossibile fare a meno di un mezzo privato a motore.

Fatta questa premessa, e cercando di affrontare il tema con un sano senso di realismo, di seguito indichiamo alcuni suggerimenti per le città che si trovano a dover dare risposte anche in termini infrastrutturali a questo nuovo modello di auto.

1. **Fare un'attenta pianificazione delle aree dove installare le colonnine per la ricarica delle auto.** Sugeriamo che vengano posizionate in parcheggi di interscambio modale, così da poter lasciare l'auto in ricarica, prendere un mezzo per arrivare a destino e riprendere l'auto che nel frattempo si è ricaricata.
2. **Prevedere anche la ricarica delle bici elettriche.** Inoltre, queste postazioni possono essere luoghi dove installare anche il servizio di bike sharing, normale e ebike, così da dare un ulteriore modo di spostarsi per giungere a destino mentre si carica l'auto.
3. **Evitare la pratica del libero accesso alle aree pedonali o ZTL o incentivi come il non pagamento delle aree di sosta o congestion charge.** Questo perché le aree pedonali rischiano, se non si disincentiva il

transito in auto, di tornare ad essere luoghi poco sicuri per i pedoni, avere problemi di congestione da traffico e richiesta ulteriore di aree parcheggio.

4. **Incentivare l'utilizzo di auto elettriche nei servizi di car sharing,** ferma restando l'impossibilità di accedere alle aree pedonali o ZTL se non in casi ben identificati (portatori di handicap, ad esempio)
5. **Ammodernare/potenziare il trasporto collettivo con mezzi elettrici**

Concludiamo che le politiche per la mobilità devono tendere a trasformare l'auto (in prospettiva, elettrica e più oltre autonoma) **da un oggetto da possedere ad un servizio da utilizzare.**

Non più auto di proprietà, dunque, e questo non per ragioni ideologiche, ma perché:

- con questa trasformazione l'auto (elettrica) conserverà ed anzi incrementerà le proprie migliori e più utili caratteristiche (velocità di spostamento, flessibilità, ecc.)

- senza questa trasformazione, la congestione non potrà che aumentare ovunque, pregiudicando proprio le migliori caratteristiche dell'auto.

FIAB ONLUS

Luglio 2018