

L'automobile tra false verità e vere bugie. È l'ora della riscossa

Una politica mirata di demonizzazione dell'auto e di disattenzione nei confronti di soluzioni tecnologiche eco-compatibili, in realtà ormai mature, rende il settore mobilità non adeguato alle esigenze di rispetto ambientale, malgrado le sue reali potenzialità. La Uiga invita a fare chiarezza

Pierluigi Bonora

È deprimente leggere sui giornali che "i divieti, le multe e i blocchi al traffico non hanno ridotto le polveri sottili; che la cappa di *smog* non si è alzata in nessuna delle domeniche di divieto alla circolazione degli automezzi". E che a Milano, nelle aree sottoposte a Ecopass, le automobili considerate inquinanti hanno nuovamente ottenuto il via libera all'accesso. Se paghi, in pratica, puoi inquinare. Ma scherziamo? È da tanto che vado dicendo che l'Ecopass, così come è stato approntato, non sta in piedi. È, di fatto, una presa in giro. Un modo, ormai non più tanto nuovo, per prelevare dalle tasche degli automobilisti altri soldi, come se non bastassero tutti quelli che già vengono versati nelle casse dello Stato, per non parlare dei recenti salassi alle stazioni di servizio a causa delle tensioni geopolitiche. Sarebbe stato più logico, e in piena sintonia con lo spirito del termine Eco-

pass, tenere fuori dalla cintura urbana tutti i veicoli, lasciando la libertà di accesso solo a quelli con «emissioni zero» (ci sono città che, tanto per cambiare, hanno messo al bando anche i veicoli considerati puliti al 100%). Ma sarebbe stata la rivoluzione, vista l'inadeguatezza cronica dei trasporti pubblici e, soprattutto, le abitudini di noi italiani. Raggiungere il posto di lavoro con il *car pooling*? Facile a dirsi, ma difficile da realizzare. Tutto procederebbe bene per qualche giorno, poi tra i colleghi o compagni di viaggio nascerebbero gli inevitabili contrasti sugli orari, i tragitti, l'auto da usare, la suddivisione delle spese, il modo di guidare, eccetera. Quindi, restando sul tema Ecopass, l'Amministrazione in questione avrebbe fatto una figura migliore se avesse battezzato questa iniziativa come semplice «pedaggio». Difficile da digerire, ma sicuramente più trasparente.



Le insegne di «Viva l'Auto» in piazza Annigoni, a Firenze

Auto: un capro espiatorio

Ci avviciniamo alla fine dell'inverno, stagione anche questa volta caratterizzata da una sorta di *slogan* comune: "Dagli all'auto, è tutta colpa sua se viviamo in mezzo allo *smog*, è la principale responsabile di tutti i malanni, e via così". Insomma, l'automobile è stata demagogicamente fatta passare agli occhi dell'opinione pubblica alla pari di Belzebù. La politica, del resto, insegna che un soggetto da togliere di mezzo ci vuole sempre. E alimentando il dibattito in questa direzione si mascherano astutamente i problemi reali, le scelte sbagliate e le carenze infrastrutturali. È proprio quello che succede puntualmente ogni anno, alla vigilia della stagione invernale. L'inquinamento industriale e da riscaldamento passa in secondo piano, in autostrada si continuano a incrociare fumosi pullman con tanto di insegna che fa riferimento a un Ente locale, magari lo stesso che impone limiti al traffico, che scorrazzano senza problemi.

A questo punto è necessario ristabilire il giusto equilibrio. Bisogna che il mondo dell'automobile, che ogni anno investe miliardi e miliardi in soluzioni a favore dell'ecosostenibilità, tiri fuori gli attributi. Insomma, si faccia sentire, risponda dati alla mano alle «false verità e alle vere bugie» che ogni anno vengono propinate alla popolazione. I costruttori, insomma, devono asciugarsi le lacrime,



Traffico nel centro di una città. Tra i problemi più gravi irrisolti anche la carenza di parcheggi

[Foto: asaphoto/R. Di Giuli]



La Citroën C-Zero, esposta a Firenze insieme ad altri modelli a «zero emissioni», era a disposizione dei cittadini per un test su strada

riporre i fazzoletti, abbandonare l'abitudine di fare come Tafazzi. In una frase: si passi all'attacco. Una città adotta un provvedimento considerato ingiusto o demagico? Il settore messo sotto accusa si faccia vivo, organizzisi nelle piazze gazebo e punti di ritrovo dove, servendosi dei propri esperti (ingegneri e docenti universitari), dimostri concretamente che le auto di ultima generazione sono già omologate Euro6, che le soluzioni non dipendenti dal petrolio sono pronte da anni. L'auto elettrica, quella a idrogeno e perfino ad aria compressa esistono. Non è così, ahinoi, per le infrastrutture. In tutti questi anni sono prevalsi, rispetto ai bisogni reali, gli interessi delle potenti lobby del petrolio. Tutto è stato procrastinato ad arte. E allora: di chi è la colpa? Dei costruttori? Degli automobilisti costretti a viaggiare in macchina perché, altrimenti, non potrebbero raggiungere il posto di lavoro?

E che dire, poi, del mesetto-farsa a 70 orari sulle tangenziali di Milano con il rischio di essere tamponati dai Tir che viaggiavano a velocità superiore? Basta un mese di andatura ridotta per ripulire l'aria? Lo si dimostri, scorporando questi dati dalle condizioni climatiche delle giornate interessate dal provvedimento (pioggia, vento, ecc.). Pochi e sicuramente arrabbiati i sanzionati, visto che dal 15 marzo tutto è tornato normale con la riammissione del limite precedente (90 orari).

La risposta della Uiga

La Uiga (Unione italiana giornalisti *automotive*) che ho l'onore di presiedere, si è resa conto che a dominare è la disinformazione, o meglio la cattiva informazione, quella manipolata ad arte con, appunto, «le false verità e le vere bugie». Ci voleva una scossa, e la scossa è arrivata, attraverso una grande provocazione: quella di battezzare con «Viva l'Auto» una manifestazione da organizzare nel centro di una grande città, proprio per dimostrare il contrario di quanto si va continuamente dicendo. E Firenze, città sicuramente complessa per le sue caratteristiche viabilistiche e architettoniche, ha accolto coraggiosamente per due anni questa iniziativa, aprendo a «Viva l'Auto» il Parco delle Cascine, riconosciuto polmone verde della città in riva all'Arno, e piazza Annigoni, a due passi dal Battistero. Schierate, nell'occasione, erano tutte le vetture ecologiche già disponibili per circolare (a metano, GPL, ibride, elettriche). I fiorentini le hanno potute toccare con mano e provare. Si sono informati. E in molti hanno capito di essere stati gabbati. Un luogo comune, infatti, continua a identificare molti di questi veicoli come una sorta di *robot*, quasi inarrivabili. Tutto falso: se il giochetto è riuscito anni fa con la macchina a idrogeno («esplodono», la battuta ricorrente), tant'è che i distributori *ad hoc* si conta-

no, in Europa, sulle dita di una mano, ora la vettura elettrica è una realtà e il «pieno» di energia è possibile farlo direttamente dalla presa del garage. L'autonomia delle batterie aumenta, la linea di questi veicoli migliora, le istituzioni cominciano a crederci, le *multiutility* ci investono. Manca ancora, purtroppo, la volontà politica di realizzare un piano di agevolazioni mirato a lanciare seriamente, cioè con volumi di tutto rispetto, questo mercato. E lo stesso vale soprattutto a livello di Unione Europea: se ne parla, le buone intenzioni vengono sbandierate in continuazione, ma una linea di indirizzo comune non si vede ancora. Oltre l'Atlantico, invece, la Casa Bianca ha già varato un progetto d'incentivazione piuttosto sostanzioso nei confronti dell'auto elettrica: 7.500 dollari di contributo per chi l'acquista. È così che si fa. Ed è così che si riuscirà, speriamo presto, a non subire più i ricatti dei Paesi esportatori di petrolio.

La «Task force» dell'*automotive*

Sempre la Uiga, giusto per fare informazione, sta per dare vita a una grande iniziativa che ha già trovato l'adesione della filiera del settore (due ruote comprese). Si tratta della «Task force dell'*automotive*» che si presenterà presto alla stampa, alle autorità e all'opinione pubblica, proprio per evidenziare, dati alla mano, tutte le strumentalizzazioni e la demagogia che hanno visto al centro l'automobile. La «Task force», nata nei mesi scorsi casualmente durante un dibattito a Padova, città dove erano stati presi di mira i SUV (ma poi, che cosa si intende per SUV?), è costituita, oltre che dai giornalisti informati, dai rappresentanti delle Case automobilistiche e della componentistica, dalle Istituzioni che ruotano attorno alla mobilità, da amministratori pubblici «controcorrente» e docenti universitari. Ci saranno risposte, documentate, per tutti. Contro la demagogia e a favore di una mobilità responsabile, ma che non si può continuamente penalizzare non ponendo delle valide alternative.

Pierluigi Bonora
Presidente Uiga
(Unione italiana giornalisti *automotive*)