

## Ciao diesel

**L'addio globale ai mezzi inquinanti è vicino. Milano scommette e Atm ci mette 2 miliardi in bus elettrici**

Il confronto è impietoso. Ma l'idea di Virginia Raggi, in salsa messicana, di dare uno stop alle auto diesel a Roma, a partire dal 2024 ricorda il tentativo di vendere la fontana di Trevi agli americani. Non bastano un centinaio di cartelli di divieto per cambiare il sistema mobilità di una metropoli. E se l'Atac (trasporti pubblici) è l'immagine del dissesto romano, l'Atm (omologa di Milano) ha messo sul piatto un paio di miliardi di euro per acquistare bus elettrici, da affiancare alle 5 linee della metropolitana. Partiamo dall'inizio. A lanciare l'ultimatum era stata la Commissione europea e così l'Italia - oltre alle solite infrazioni - rischiava di essere trascinata davanti alla Corte di Giustizia dell'Ue per le insufficienti risposte all'emergenza smog. Nel mirino le grandi città a partire da quelle della pianura Padana, Milano in testa. L'Italia però ha presentato il pacchetto di misure antimog siglato dalle Regioni della Valle Padana, voluto dal governatore Roberto Maroni, che fissa, tra l'altro, i parametri di intervento delle amministrazioni locali, stabilendo quando attuare i blocchi del traffico, quali categorie di veicoli coinvolgere e altre limitazioni, come ad esempio il divieto di attivare sistemi di riscaldamento a biomasse. La corsa al motore elettrico - con relativo *de profundis* per il diesel - l'ha lanciata da tempo Sergio Marchionne che entro il 2025, ha spiegato, "meno della metà" delle auto prodotte al mondo sarà totalmente a benzina o diesel, lasciando strada ai motori ibridi ed elettrici. "Le case automobilistiche hanno meno di un decennio per reinventarsi", spiega il capo di Fca. Giorni fa la conferma anche dal Financial Times: Fca potrebbe abbandonare la produzione di motori diesel nel prossimo piano industriale che verrà presentato il primo giugno.

A Milano il sindaco Beppe Sala non sembra accontentarsi dei provvedimenti destinati a dissuadere gli automobilisti (tipo Area C), fin dal suo insediamento ha deciso di schierare la città con le dodici grandi metropoli mondiali che lavorano per trasformarsi in territori senza energie fossili entro il 2030. E' nato così il cartello dei sindaci del network C40, Together4Climate. Sala ha avviato un progetto che può trasformare Milano nel laboratorio europeo della mobilità elettrica. La prima scelta riguarda il trasporto pubblico. La città parte avvantaggiata perché può contare su 4 metropolitane e la M5 in arrivo. Ma si punta al radicale ricambio del parco autobus di Atm, interamente controllata da palazzo Marino. Stop ai diesel e passaggio all'elettrico. In sintesi: dal 2020 Atm comincerà ad acquistare solo ed esclusivamente mezzi elettrici, anticipando di cinque anni gli impegni presi dal sindaco al vertice Together4Climate del network C40 Cities, che prevede l'acquisto di autobus a zero emissioni solo a partire dal 2025. "La svolta elettrica dell'Atm - commenta il

sindaco - rappresenta un passo di straordinaria importanza e discontinuità". Alla fine del 2030, il diesel scomparirà dalla flotta dell'Atm, che sarà composta da 1.200 bus elettrici, compresi quelli che servono la città metropolitana. "Abbiamo stanziato 1,9 miliardi in 7 anni - prosegue Sala - per il rinnovo del parco, l'ammodernamento dei mezzi ma anche per ristrutturare completamente alcuni depositi e dotarli dei sistemi di alimentazione elettrica necessari". Per il 2030, i mezzi Atm consumeranno 30 milioni di litri l'anno in meno di gasolio e la produzione di CO2 si ridurrà di quasi 75 mila tonnellate l'anno. Ma Sala, armato dell'abituale realismo, guarda avanti: "Milano può diventare un laboratorio per l'impiego dei veicoli elettrici. Il limite però è quello dei punti di ricarica, scontiamo il fatto di essere una città con spazi non grandissimi. Ma guardiamo con attenzione all'evoluzione delle batterie elettriche ed anche ai sistemi di ricarica casalinghi che - qualora diventassero più economici - aiuterebbero a fare un salto di qualità verso l'elettrico".

A Milano ci sono già due flotte a trazione elettrica nel sistema car sharing: la prima Share'ngo, attiva da oltre due anni, è composta da 750 auto che possono essere alimentate dalle colonnine disposte in città; la seconda MiMoto è costituita da 100 scooter a trazione elettrica. C'è poi il capitolo relativo alla logistica e alla mobilità delle merci che, in una città attenta come Milano, non è mai stato affrontato in modo organico. Se non con l'alternarsi di divieti di accesso al centro e deroghe. Ma anche se il diesel scomparirà più tardi nella mobilità commerciale c'è chi tenta di spostare l'asticella in su. Simonpaolo Buongiorno, presidente di Federmotorizzazione ed esponente di Confindustria, sollecita iniziative per lo sviluppo della mobilità ecosostenibile: "Gli operatori commerciali sono attenti all'ambiente. Occorrono, però, gradualità e politiche che tengano conto - assieme al contrasto dell'inquinamento - di oggettive esigenze di mobilità per consegne, servizi e rifornimenti. "A Milano area metropolitana - spiega Buongiorno - i veicoli a gasolio erano, nel 2016, il 35% del totale (fonte Anfia). La tendenza è quella di una costante diminuzione nella produzione di autoveicoli diesel che, nel 2030, si stima rappresenteranno il 14-15% del parco circolante". Buongiorno ricorda i dati emersi dai social con "Voices from the Blog": "il sentiment è positivo per il 49,5% quando si parla di auto ibrida o elettrica", spiega. Anche sul fronte autostradale, attorno alla città, qualcosa si muove. Sulla nuova Brebemi sono state aperte le prime due aree di servizio, si sta attrezzando per allestire anche un sistema di distribuzione rapida dell'energia elettrica.

**Daniele Bonocchi**

