Gualaccini (Cnel): “Le vecchie auto sono tecnologicamente meno sicure”

Come cambia la mobilità degli italiani al tempo della pandemia

La pandemia di Covid-19 ha determinato, tra le altre cose, anche un sensibile aumento dell’utilizzo dell’automobile privata. Una scelta dettata dal timore di possibili contagi e dalle norme sul distanziamento sociale, che certamente il trasporto pubblico locale non possono rispettare.

Negli anni non si è investito abbastanza e il virus ci ha trovati impreparati all’emergenza. Per questo motivo, secondo il **18° Rapporto Audimob sulla mobilità degli italiani**, organizzato da Isfort, Consiglio nazionale economia e lavoro (CNEL) e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, gli italiani hanno premiato nuovi modelli di mobilità privata “*alternativa*”, più economici e più sostenibili.

La scelta delle ebike e della bicicletta

Secondo i dati dell’Ancma, l’Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori, infatti, complici anche i bonus offerti dal Governo, nel 2020 sono state vendute in Italia oltre 2 milioni di biciclette, di cui 280mila e-bike (pari al 14% del totale, erano appena il 3,5% nel 2015), ovvero il 17% in più

rispetto al 2019 (+14% le bici tradizionali, +44% le bici elettriche).

Nei primi sei mesi del 2021, di *e-bike* ne sono state già vendute 157.000 (+12% rispetto allo stesso periodo del 2020). Un mercato quello delle biciclette che è quindi in forte espansione.

L'auto elettrica conquista il mercato, ma rimane il problema delle vetture più vecchie (e inquinanti)

Anche il parco dei mezzi elettrici è senza dubbio in forte crescita: a fine giugno 2021 si registrano oltre 83.463 auto (+57% rispetto a fine 2020, +267,2% rispetto al 2019), 18.635 ciclomotori (+12,3% rispetto a fine 2020), 12.471 scooter e moto (+32,7%), 8.352 quadricicli (+18,2%).

Cresce l'auto elettrica, ma non abbastanza

L'immatricolazione delle auto ibride, da febbraio 2021, è superiore a quella diesel. Dato che fa conquistare all'Italia il podio in Europa, ma resta ancora in ritardo nella vendita di auto ibride plug-in (PHEV) ed elettriche pure (BEV).

Il problema è che ci sono ancora oltre 12 milioni di auto vecchie che non superano lo standard emissivo Euro 3 (quasi un terzo del totale). Le alimentazioni a benzina e gasolio riguardano oltre 35 milioni di auto (quasi il 90% del totale), mentre le auto ibride sono circa 550mila e quelle elettriche poco più di 50mila.

Da sottolineare tuttavia che nelle immatricolazioni 2020 la quota di auto elettriche ed ibride è stata pari a quasi il 20% del totale.

Approccio integrato: sostenibilità-innovazione-sicurezza

La transizione ecologica ci impone di innalzare e di molto questo livello di mobilità sostenibile, rispetto a quella inquinante a combustibili fossili, ma non solo. Quando parliamo di mobilità e trasporti parliamo anche di sicurezza stradale.

La Commissione europea si è imposta l'obiettivo arduo (ma condiviso pienamente) delle zero vittime sulle strade entro il 2050.

Per aumentare i livelli di sicurezza, però, "*occorre quindi puntare sulla pianificazione della mobilità nei singoli municipi delle grandi città, valorizzando il mobility manager quale figura che conosce le criticità del territorio urbano specifico*", ha affermato il coordinatore della Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale e la Mobilità sostenibile del Cnel, **Gian Paolo Gualaccini**, in audizione innanzi all'ottava Commissione Lavori Pubblici del Senato sul **Piano nazionale sicurezza stradale 2030.**

Il Piano nazionale della sicurezza stradale al 2030 prevede il dimezzamento delle vittime da incidenti stradali.

"*È inoltre necessario puntare sulle campagne di sensibilizzazione e informazione, accanto alle altre azioni previste. La responsabilizzazione, in particolare dei giovani, costituisce la leva fondamentale su cui puntare*", ha aggiunto il coordinatore della Consulta.

"*La politica per la sicurezza stradale* – ha precisato Gualaccini – *dovrà essere compiutamente coordinata con le altre politiche e relativi obiettivi nonché con gli interventi previsti dal Piano nazionale ripresa e resilienza (PNRR), visti i molti punti di contatto tra la sicurezza stradale e le politiche in materia di energia, ambiente, occupazione,*

istruzione, giovani, salute pubblica, ricerca, innovazione e tecnologia, giustizia, assicurazioni, commercio e affari esteri”.

Auto più vecchie, auto tecnologicamente meno sicure

Sostanzialmente, abbiamo bisogno un approccio integrato sul tema della sicurezza stradale: sicurezza, innovazione, sostenibilità, prossimità.

La politica per la sicurezza stradale, infatti, dovrà essere compiutamente coordinata con le altre politiche e relativi obiettivi, nonché con gli interventi inseriti nel PNRR, visti i molti punti di contatto tra la sicurezza stradale e le politiche in materia di energia, ambiente, occupazione, istruzione, giovani, salute pubblica, ricerca, innovazione e tecnologia, giustizia, assicurazioni, commercio e affari esteri.

Riguardo poi al tema centrale del parco auto da svecchiare e della necessità di passare ad una mobilità alternativa, più pulita e tecnologicamente avanzata, Gualaccini ha sottolineato, che “occorre un approccio

integrato in tema di sicurezza e sostenibilità: “*I divari territoriali si tramutano in divari sull’incidentalità, come emerge dall’analisi del PNSS 2030. In territori più poveri le auto sono vecchie e tecnologicamente meno sicure*”.

https://www.key4biz.it/gualaccini-cnel-le-vecchie-auto-sono-tecnologicamente-meno-sicure/383545/