



EDITORIALE

Mobilità dolce

N° 2/2018

APRILE/GIUGNO

Editore

Bastioni Editori Srls

v. Oreste Tommasini 31

00162 Roma

tel. 0639745482

Direttore editoriale

Fausta Cotone

Direttore responsabile

Enrico Peverieri

Condirettore

Enrico Ceci

Coordinamento

redazionale

Marco Mellillo

Segretaria di redazione

Livia Generali

In redazione

Roberta Colarelli

Progetto grafico

ed impaginazione

Incomia Communication

www.incomia.it

Hanno collaborato:

Liliana Adamo

Martina Annibaldi

Antonello Barile

Francesca Bongarzone

Annamaria Bononcini

Serena Carpintieri

Roberto Cazzolla Gatti

Giancarlo Cotone

Pietro Curti

Vincenzo Di Giovanni

Alessandro Francolini

Roberto Guglielmi

Mario Iannotti

Marika Ligure

Clara Litti

Giovanni Malvicino

Andrea Minutolo

Porthos

Simone Sbaraglia

Giampaolo Senzanonna

Francesca Sirico

Susy Toma

Maria Letizia Uras

Viviana Valentini

Pubblicità

Bastioni Editori Srls

tel. 0639745482

Stampa

SIGRAF

Via Redipuglia 77

24047 Treviglio (BG)

Reg. Trib. di Roma

n° 169/2015

Iscrizione ROC n° 25984

ci trovi anche su

Facebook

InNatura Rivista



Quella in cui ci è capitato di vivere è una società complessa e globale. Le opportunità che ci sono offerte e gli svantaggi che dobbiamo fronteggiare ci pongono di fronte a decisioni i cui effetti sono spesso diversi dagli scopi che ci proponiamo.

Nel nostro mondo non esistono soluzioni semplici. Chi le immagina e le propone o è impreparato o è un mentitore.

Prendiamo l'inquinamento atmosferico che, lo confermano molte ricerche, è avvertito dai cittadini come il problema ambientale più rilevante ed urgente. Logica vorrebbe che si partisse dalle cause. Sappiamo che il 64% delle emissioni di CO2 sono prodotte dal riscaldamento domestico, il 26% da attività industriali e che il traffico veicolare contribuisce per il 10% del totale. E' evidente, però, che la discussione pubblica ha "scelto" di concentrare la sua attenzione su quest'ultimo.

Si parte quindi da una necessità - *proteggere la salute pubblica* - si dichiara una volontà - *ridurre l'inquinamento atmosferico delle nostre città* - e si decide di isolare una sola delle cause. Quanto meno bizzarro come modo di procedere.

A questo punto del ragionamento, l'auto elettrica appare come il passo fondamentale verso una mobilità sostenibile e consapevole.

Problema, obiettivo e soluzione. Elementare ma semplicistico.

Noi dobbiamo chiederci quanto i bisogni dei cittadini influenzino le scelte e quanto, invece, pesino gli interessi economici e geopolitici; se le motivazioni, le conseguenze e gli effetti secondari possono allontanarsi e modificare gli scopi originari e se, e quanto, la sostituzione del parco auto con i modelli a trazione elettrica sia la soluzione migliore.

Sicuramente le emissioni, praticamente zero, di un motore elettrico non sono paragonabili a quelle prodotte dai motori alimentati con carburanti tradizionali.

Resta il problema delle modalità, più o meno inquinanti, con cui è prodotta l'energia elettrica impiegata e quello del PM2.5, le sottilissime particelle tossiche prodotte dall'usura dei freni e dai pneumatici che riescono a penetrare nel fondo dei polmoni e sono responsabili della morte prematura di decine di migliaia di persone.

Anche le auto elettriche frenano e sono gommate.

Non possiamo poi dimenticare che, allo stato, questa "rivoluzione verde" non avrebbe alcun impatto sul numero dei veicoli circolanti e quindi sulla riduzione del traffico.

Poi, come dicevamo, viviamo in una società globale e allora conviene spostare lo sguardo oltre il cortile.

Le auto elettriche, come anche i nostri smartphone, hanno bisogno di batterie sempre più potenti.

Fondamentali, per la costruzione di questi accumulatori, sono alcune materie prime come il litio, la grafite e il cobalto. Si tratta di minerali estratti con metodi molto inquinanti in Paesi che calpestanto spudoratamente ogni diritto umano, dove il rischio di ricreare logiche neocoloniali e meccanismi corruttivi già utilizzati nei paesi petroliferi è altissimo.

Non è difficile immaginare che per ottenerlo pochi si faranno scrupolo ad attivare una filiera fatta di sfruttamento, malattie, inquinamento e corruzione. La lotta per la conquista delle miniere è iniziata.

Ecco, allora, che la soluzione individuata per la "nostra" rivoluzione verde comincia a mostrare i suoi lati oscuri.

La strada per ridurre il traffico, migliorare la qualità dell'aria, tagliare i consumi energetici non passa per il motore elettrico che può essere uno strumento utile solo nel quadro di un ripensamento delle città.

Una vera rivoluzione ha bisogno di più trasporto pubblico e trasferimenti intermodali, dello sviluppo di una mobilità non motorizzata,

di veicoli in condivisione, dell'implementazione dell'infomobilità, della creazione di una rete urbanistica che favorisca la mobilità a piedi fatta di corsie preferenziali e di cinture verdi ad uso esclusivo di pedoni e ciclisti, di sistemi semaforici intelligenti, di parcheggi per biciclette e di stazioni di bike sharing.

L'obiettivo quindi torna ad essere quello da cui siamo partiti: difesa della salute pubblica, riduzione dell'inquinamento e del traffico veicolare privato, mobilità dolce. La soluzione è certamente meno semplice di quella che ci viene proposta ma più concreta e con molti, molti, meno effetti collaterali.

Enrico Ceci

Se desiderate suggerire argomenti o proporre articoli e collaborazioni scrivete a redazione@innatura.info

