

In memoria dei motori ruggenti

In memoria dei motori ruggenti

[Gerardo Marletto](#)

Fantacronaca dal 2028. Calano le emissioni di CO2 dai trasporti, salgono le 3B: bus, bici e batterie. Ecco come è nata l'industria del trasporto sostenibile

Forse in futuro il 2028 sarà ricordato come una data storica, almeno per le politiche ambientali: dopo decenni di continua crescita, lo scorso gennaio il rapporto TERM 2027 dell'Agenzia Europea dell'Ambiente ha confermato che le emissioni di CO2 generate dalle attività di trasporto, dopo aver toccato il livello del 2000, stanno continuando a diminuire. Si conferma come tendenza strutturale anche la diminuzione dei chilometri percorsi annualmente dalle automobili.

Questo risultato eccezionale è il frutto di un'azione europea pluriennale che ha preso le mosse all'inizio degli anni '10 con i primi documenti sul trasporto urbano elaborati dalla Commissione Europea ed ha gradualmente preso la sua configurazione finale, trasformando radicalmente la politica UE su energia, ambiente, industria e trasporti. L'azione è stata centrata su tre elementi portanti: il trasporto collettivo, la mobilità dolce (a piedi e in bici), la propulsione elettrica; il tutto è stato sintetizzato in un efficace slogan: "3 B (Bus, Bici e Batterie) per una nuova mobilità urbana".

La nuova politica europea per il trasporto sostenibile è stata sostenuta con le ingenti risorse ricavate grazie al de-finanziamento delle TEN dei trasporti e dell'energia (sia da parte della Commissione che dei singoli Stati membri) e ha avuto un rilevante impatto non solo sulla configurazione delle città europee, ma anche sulla struttura dell'industria della mobilità.

In un sempre maggior numero di città europee si sta diffondendo un nuovo modello di urbanistica integrata alla mobilità, nella maggior parte dei casi articolato in tre livelli: il primo livello è quello prevalente ed è costituito da un sistema di zone urbane dense e multifunzionali, dove la mobilità è solo non motorizzata e con mezzi pubblici elettrici; il secondo livello – sempre nell'area densa della città – è dato da un insieme di "zone 30" accessibili anche ai veicoli elettrici privati; il terzo livello sono invece i nodi della rete fondamentale del trasporto pubblico che – al confine tra zone dense e disperse – ospitano anche i parcheggi delle auto a combustione interna (non ammesse in città) e le aree di ricarica delle auto elettriche e di ricambio delle batterie.

Guardando indietro si nota che tutto ciò è stato ottenuto con l'attivazione di pochi, ma particolarmente innovativi strumenti politici.

Innanzitutto vanno citati le norme europee che hanno posto le basi per i successivi cambiamenti nella politica dei trasporti: il Regolamento 20/2012 che ha finalmente fissato in modo chiaro e tassativo le norme per un'urbanistica sostenibile: un particolare impatto sul settore dei trasporti è venuto dall'art. 5 che ha imposto che nuovi insediamenti residenziali e terziari siano possibili solo in corrispondenza delle linee portanti dei sistemi di trasporto collettivo; i Regolamenti 112/2012 e il 113/2012, che hanno, seppure in modo graduale, portato al definitivo divieto della pubblicità delle auto e dell'erogazione di incentivi al loro acquisto.

Fondamentale è stato anche il programma "Ecocities" (nelle due edizioni 2010-2017 e 2018-

2025) che, grazie ad un cospicuo budget, ha finanziato un gran numero di piani per l'urbanistica sostenibile. L'approccio multi-livello e per obiettivi (basato sulle esperienze maturate con i programmi Urban e Marco Polo) è stato probabilmente il punto di forza di Ecocities: il massimo di efficacia degli interventi è stato infatti raggiunto combinando il rigore dei macro-obiettivi fissati a Bruxelles e la piena libertà delle amministrazioni locali di articolare i propri piani e progetti.

Infine, ma certo non per ordine di importanza, va ricordato il lancio nel 2015 della piattaforma innovativa europea "Alessandro Volta" per lo sviluppo dell'infrastruttura elettrica a servizio della mobilità e per la sperimentazione e diffusione di nuovi modelli di proprietà e di uso dell'automobile elettrica (*car sharing, battery-swap, vehicle-to-grid*, ecc.). La piattaforma si è configurata sin dall'inizio come sistema di integrazione tra la filiera industriale della mobilità elettrica, i centri specializzati di ricerca pubblici e privati, gli operatori di *venture capital*.

Conclusa con successo la fase di *start-up*, dal 2022 la piattaforma non beneficia più degli iniziali contributi pubblici europei e nazionali e si è trasformata (sul modello di Airbus e Galileo) nel consorzio industriale europeo "AV" composto da più di 60 aziende di diversa nazionalità, tra cui spiccano Renault-Nissan, ENEL-EdF e DeutscheBahn-Arriva.

Il consorzio AV è uno dei leader mondiali nel settore dei sistemi e delle tecnologie per la mobilità elettrica e sta partecipando in tutto il mondo alla riconversione dei sistemi di mobilità urbana; in particolare, AV è leader in Europa, in molti Paesi del Mediterraneo ed è presente nell'America centro-settentrionale. I suoi concorrenti globali sono la mega-fusione sino-giapponese BYD-Toyota-JR (forte in Asia, Sud America, Australia e Africa), la *joint-venture* GGB (nata dall'iniziativa di General Electric, di General Motors e del leader delle batterie a celle di combustibile Ballard) che è leader in Nord America; chiude la graduatoria dei leader l'israeliana Better Place che occupa solide nicchie in Medio Oriente, Australia, Nord Europa e Brasile.

Molti produttori di auto a combustione interna non esistono più; Fiat è tra questi (il marchio sopravvive solo nei segmenti delle macchine agricole e per il movimento terra). Sempre in Italia una complessa operazione societaria – basata sugli apporti di capitale delle principali ex-municipalizzate italiane e sul nucleo industriale di alcuni ex-fornitori e concorrenti di Fiat (in particolare Magneti Marelli e Micro-Vett) – ha portato alla creazione di un operatore di media grandezza che partecipa al consorzio AV ed è anche in grado di mantenere proprie quote di mercato in Italia e all'estero.

Una curiosità finale: la Magma – questo il nome della nuova società – ha una vivace branca sportiva che, col marchio storico della Ferrari, ha appena vinto l'ottava edizione del campionato mondiale di Fe1 (dove la "e" sta ovviamente per elettrico...).

Si