

Traffico **green**, Bari viaggia in chiaroscuro

Veicoli elettrici pari (solo) allo 0,1% del parco automobili in circolazione, 99 le colonnine di ricarica. Ma c'è fiducia per il lancio del servizio di sharing mobility. Il grido d'allarme del mondo produttivo

In Puglia ci sono 947 punti di ricarica, per veicoli elettrici, che hanno una potenza di ricarica compresa tra 3,7 e 150 chilowatt, anche se è la capacità della singola auto a fare la differenza. I punti di ricarica sono distribuiti in 492 infrastrutture che possono ospitare uno o più "spine". Sono questi i principali dati ricostruiti grazie al rapporto *Città Mez* di settembre 2021, elaborato da Legambiente insieme a Motus-E, a cui si aggiunge l'analisi di mercato mensile condotta dalla stessa Motus-E. Approfondimenti che, tra l'altro, descrivono con dovizia di particolari anche la situazione di Bari, unica città del Mezzogiorno, con Napoli, ricompresa nello studio: l'offerta di servizi pubblici andrebbe potenziata anche se, da poco, sono stati lanciati i servizi di sharing mobility, mentre la presenza di troppe auto private la rendono abbastanza inquinata, nonostante la brezza marina.

Alcuni numeri sullo stato dell'arte: ci sono 58 auto, di ogni tipologia, per ogni 100 abitanti, mentre le elettriche sono lo 0,1%. Le aree di ricarica pubbliche sono 99 e le prese 185. Insomma, una fotografia in chiaroscuro, quella che si evince dal rapporto *Città Mez*, che non è completamente negativa perché ci sono grandi speranze per l'avvio di specifiche politiche di limitazione dell'accesso di veicoli inquinanti. Anche se c'è uno scenario molto più ampio, di respiro nazionale, dal quale potrebbe dipendere una parte del futuro del sistema urbano ed extraurbano barese e pugliese. Qualche giorno fa, le principali associazioni che rappresentano, in Italia l'intero mondo della mobilità sostenibile e delle filiere industriali e commerciali dell'automotive, hanno manifestato incredulità rispetto «alla totale assenza, nella Legge di Bilancio, di misure necessarie ad affrontare la transizione

ecologica ed energetica della mobilità». In una nota congiunta Anfia, Aniasa, Assofond, Federauto, Motus-E, Ucimu e Unrae hanno chiesto al premier Draghi e ai ministri Roberto Cingolani, Giancarlo Giorgetti e Daniele Franco «di porre rimedio tempestivamente alla totale assenza di politiche per l'automotive». La mancata previsione di un intervento strutturale nella Legge di Bilancio si somma all'assenza di misure specifiche nel Pnrr nella componente «transizione energetica e della mobilità sostenibile». Un quadro, quindi, indefinito.

Christiano Spagnoletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il report



● Nel settembre di quest'anno Legambiente (nella foto il logo), in collaborazione con Motus-E, ha elaborato il rapporto sulla mobilità verde. Bari e Napoli sono state le città del Mezzogiorno prese in considerazione

Via Matarrese

Una delle colonnine di ricarica per le auto elettriche situata al quartiere Poggiofranco di Bari. In tutta la città e provincia sono 99 le colonnine presenti

Il ministro Giovannini: la mobilità elettrica opportunità industriale

ROMA. «Una parte del settore dell'automobile può trovare riconversione per essere fornitore di componenti di autobus e nuovi autocarri. I prossimi sono anni di opportunità, che il settore privato può cogliere», promette il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili **Enrico Giovannini** in apertura del convegno dal titolo "Sviluppo sostenibile & circular economy" organizzato all'auditorium romano di Ferrovie dello Stato Italiane da Economy, piattaforma di informazione specialistica per le imprese. Il ritardo con cui Fca si è sintonizzata sulla rivoluzione elettrica fa tremare l'automotive della Toscana, che sanguina dalle ferite aperte di Gkn e Vitesco mentre ancora piange le sorti di Delphi e Trw, così come la Motor Valley emiliana, per la quale il ministro della transizione ecologica **Roberto Cingolani** paventava una possibile chiusura.

Lo scenario che emerge dal convegno corre lungo i binari della mobilità elettrica. «Bisogna arrivare su un obiettivo condiviso ma con tempi ragionevoli, così che un obiettivo giusto non si traduca in una macelleria sociale», ammonisce infatti **Giuseppe Benincasa**, direttore generale **Aniasa**. Magari, come auspica il direttore generale Unrae **Andrea Cardinali**, tornando a parlare di incentivi alla rottamazione per una sostituzione progressiva del parco auto nazionale obsoleto e inquinante (i veicoli da Euro zero a Euro 4): «Si era parlato al Mise di 3 miliardi, ma nella bozza della legge di Bilancio non c'è neanche un euro». La ricerca di una terza via tra la mobilità di ieri e quella del domani passa dunque dalle infrastrutture, telematiche e "tradizionali". Mobilità circolare e/o condivisa, motori elettrici o ibridi o alimentati a idrogeno hanno bisogno di 5G e colonnine di ricarica, ma anche - sempre - di ferro e asfalto.

«Questa volta si rispetteranno i tempi: gli interventi previsti nel Pnrr sulle infrastrutture e trasporti saranno completati entro i termini», torna a ribadire Giovannini, che rimette sul piatto i 32 miliardi della legge di Bilancio destinati al potenziamento e alla velocizzazione della linea ferroviaria adriatica e all'avvio della messa in sicurezza della Tirrenica: «Abbiamo scelto solo progetti realizzabili entro il 2026, cambiato le regole con la velocizzazione e soprattutto la gradazione dei processi, e infine abbiamo finanziato progetti già definiti per i quali i soggetti attuatori sanno già adesso cosa devono fare».

Il ministro Giovannini: la mobilità elettrica opportunità industriale

ROMA. «Una parte del settore dell'automobile può trovare riconversione per essere fornitore di componenti di autobus e nuovi autocarri. I prossimi sono anni di opportunità, che il settore privato può cogliere», promette il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili **Enrico Giovannini** in apertura del convegno dal titolo "Sviluppo sostenibile & circular economy" organizzato all'auditorium romano di Ferrovie dello Stato Italiane da Economy, piattaforma di informazione specialistica per le imprese. Il ritardo con cui Fca si è sintonizzata sulla rivoluzione elettrica fa tremare l'automotive della Toscana, che sanguina dalle ferite aperte di Gkn e Vitesco mentre ancora piange le sorti di Delphi e Trw, così come la Motor Valley emiliana, per la quale il ministro della transizione ecologica **Roberto Cingolani** paventava una possibile chiusura.

Lo scenario che emerge dal convegno corre lungo i binari della mobilità elettrica. «Bisogna arrivare su un obiettivo condiviso ma con tempi ragionevoli, così che un obiettivo giusto non si traduca in una macelleria sociale», ammonisce infatti **Giuseppe Benincasa**, direttore generale **Aniasa**. Magari, come auspica il direttore generale Unrae **Andrea Cardinali**, tornando a parlare di incentivi alla rottamazione per una sostituzione progressiva del parco auto nazionale obsoleto e inquinante (i veicoli da Euro zero a Euro 4): «Si era parlato al Mise di 3 miliardi, ma nella bozza della legge di Bilancio non c'è neanche un euro». La ricerca di una terza via tra la mobilità di ieri e quella del domani passa dunque dalle infrastrutture, telematiche e "tradizionali". Mobilità circolare e/o condivisa, motori elettrici o ibridi o alimentati a idrogeno hanno bisogno di 5G e colonnine di ricarica, ma anche - sempre - di ferro e asfalto.

«Questa volta si rispetteranno i tempi: gli interventi previsti nel Pnrr sulle infrastrutture e trasporti saranno completati entro i termini», torna a ribadire Giovannini, che rimette sul piatto i 32 miliardi della legge di Bilancio destinati al potenziamento e alla velocizzazione della linea ferroviaria adriatica e all'avvio della messa in sicurezza della Tirrenica: «Abbiamo scelto solo progetti realizzabili entro il 2026, cambiato le regole con la velocizzazione e soprattutto la gradazione dei processi, e infine abbiamo finanziato progetti già definiti per i quali i soggetti attuatori sanno già adesso cosa devono fare».