

**Coronavirus** Il punto più delicato della riapertura riguarda i trasporti: uno studio del Politecnico spiega le misure che dovremo prendere

# Come ci sposteremo in Piemonte

Mascherine e una metro ogni 70 secondi. L'assessore Gabusi: «Prenderemo la temperatura alle fermate»

a pagina 3 Ricci

## LA MOBILITÀ

Il piano di Politecnico e Ingegneri: diluire gli ingressi al lavoro così da evitare le ore di punta e nei casi estremi l'esercito alle fermate

# Obbligo di mascherine e una metro ogni 70 secondi I trasporti nella Fase 2

**M**ascherine obbligatorie per tutti, passaggi della metropolitana ogni 70 secondi, orari di entrata in ufficio «diluiti», bus organizzati dalle aziende per i propri dipendenti. È la ricetta per la mobilità nella Fase 2 scritta dall'Ordine degli Ingegneri insieme al Politecnico di Torino nel documento «Considerazioni ed azioni in merito alle ricadute del Covid-19 sul sistema dei trasporti», che verrà pubblicato nei prossimi giorni e condiviso con amministrazioni e aziende. Obiettivo, come si legge nella premessa, «è evidenziare quali possono essere le ricadute sul sistema dei trasporti derivanti dall'epidemia e proporre delle azioni finalizzate alla risoluzione dei problemi incorsi o temuti». Un tema, per il rettore Guido Saracco, «fondamentale per connettere la vita privata a quella lavorativa».

### Distanze e protezioni

Più e più volte nel documento, oltre alla necessità di una sistematica disinfezione, torna la necessità dei dispositivi di protezione individuale per utilizzare i mezzi pubblici. Una scelta motivata dalle mo-

dalità di diffusione del coronavirus, raccontate in premessa: «Che il contagio avvenga per via aerea o per contatto — racconta Bruno Dalla Chiara, docente di Trasporti al Politecnico e componente della commissione Trasporti dell'Ordine degli Ingegneri — la mascherina ci protegge nei luoghi di aggregazione. E sui mezzi, è inevitabile». Se il bus è ben areato e ventilato (nel documento, però, non si accenna la problema dell'aria condizionata), il metro di distanza è sufficiente. Senza mascherina, invece, bisognerebbe ricorrere al distanziamento maggiore di un metro, diminuendo quindi la capacità dei mezzi: «Ma così facendo si penalizzerebbe troppo il trasporto pubblico, scaricando la domanda sul mezzo privato».

### Spostarsi da soli

L'uso dell'automobile non è da escludere, ma un suo aumento esponenziale porterebbe con sé svariati rischi: «Da una parte — continua Dalla Chiara — l'aumento della quantità di Pm<sub>10</sub> nell'aria, che risulta da più studi essere causa di diffusione del virus». Ma non solo: «Uno studio americano ha dimostrato co-

me la diminuzione degli spostamenti in emergenza abbia abbattuto gli incidenti, e questo è importantissimo anche per la tenuta dei nostri ospedali».

### Entrate diluite in ufficio

Quello che si deve fare, quindi, è gestire la domanda di trasporto. E le soluzioni sono svariate. Innanzitutto, il rientro a lavoro deve essere graduale: «Dove si può fare, bisogna continuare a incentivare il telelavoro», sottolinea il docente. Ma c'è anche un invito alle aziende: «Si tratta in particolare di diluire — si legge — su circa quattro ore la domanda di punta, suddividendo tutte le attività lavorative in più turni con l'obiettivo di uniformare per quanto possibile nell'arco della giornata la domanda di trasporto». Ma le imprese vengono anche invitate a occuparsi degli spostamenti dei propri dipendenti, o a incentivare il car pooling.

### Contare i passeggeri

Lo sharing è preferibile per il distanziamento, ma dovrà sempre essere utilizzato «con gel e guanti alla mano». In Svizzera la bicicletta è stato l'unico mezzo in controtendenza durante l'emergenza,

mentre in Piemonte ha visto una diminuzione drastica come per l'auto. Un altro strumento è il conteggio delle persone. «Noi abbiamo già attuato una sperimentazione che, rilevando la pressione sui pneumatici, stima le persone a bordo dei mezzi», continua il docente. Ma a Torino, una soluzione sistematica non c'è. «Quindi, se si vuole andare sul drastico, per contingentare si mette una persona a banchina che controlla la temperatura degli utenti e li fa salire, aiutata dalle forze armate».

### La metropolitana

Torino, però, una fortuna ce l'ha: una metropolitana automatica, senza conducente. L'aumento di frequenza, quindi, non avrebbe bisogno di ulteriore personale: «Ecco perché la proposta è aumentare la frequenza a 70 secondi in media tutto il giorno, come accade nelle ore di punta. E con i tornelli si controlla l'affollamento».

### Le merci

Capitolo logistica. Per quella industriale si parla di un «ripensamento complessivo, che potrebbe impattare sul ruolo di porti e intermodalità ferroviaria»; per quella com-

merciale, che ha visto un +50% delle consegne, sarà necessaria una riduzione della mobilità individuale. L'e-commer-

ce dovrà far fronte a più regole, controlli di flussi e parcheggi, soprattutto se si

rivolge a negozi di centri città, mentre la positiva reazione durante l'emergenza del tra-

sporto ferroviario dovrà spingere il processo «di trasferimento modale da strada a ferro».

Giulia Ricci

### La scheda

● L'Ordine degli Ingegneri insieme al Politecnico di Torino ha scritto il documento «Considerazioni ed azioni in merito alle ricadute del Covid-19 sul sistema dei trasporti»

● L'obiettivo è evidenziare quali possono essere le ricadute sul sistema dei trasporti derivanti dall'epidemia e proporre delle azioni finalizzate alla risoluzione dei problemi incorsi o temuti

● Nel documento, oltre alla necessità di una sistematica disinfezione, torna la necessità dei dispositivi di protezione individuale per utilizzare i mezzi pubblici

## Trend degli spostamenti pre-Covid e post-Covid

