



LEGAMBIENTE

Roma, 19 aprile 2024

Al Presidente e ai componenti

Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni

Camera dei Deputati

Contributo Legambiente sulle prospettive della mobilità verso il 2030

Premessa

Nel trascorso biennio abbiamo assistito a passaggi fondamentali per quanto riguarda la mobilità. A livello europeo, ad esempio, si è approvato il pacchetto *FitFor55*, che ha accelerato sulla riduzione delle emissioni ed inciso fortemente sulla road map della mobilità europea. Sua diretta conseguenza è stato proprio il Phase Out degli ICE (motori a combustione interna) fissato finalmente al 2035. Inoltre, è alle fasi conclusive il processo per l'approvazione della nuova Direttiva sulla Qualità dell'Aria, che potrebbe annoverare finalmente limiti d'esposizione prossimi a quelli suggeriti dall'OMS.

Un biennio che, altresì, ha evidenziato una profonda crisi nel settore della mobilità, mettendone in luce gli aspetti ambientali, sociali ed economici. Già da prima della pandemia, infatti, l'Italia si attestava nella parte alta della classifica per morti premature legate all'inquinamento da polveri sottili e biossido di azoto; l'aumento del costo del carburante e del prezzo delle vetture metteva in difficoltà le famiglie italiane, già provate dai bassi salari; inevitabilmente, il settore industriale dell'automotive registrava una notevole contrazione delle vendite. Infatti, già nel 2019 si registrava un -30% di vendite rispetto agli anni precedenti. Un chiaro indicatore di come il Covid-19 abbia solo accelerato una crisi di settore già in atto, determinata certamente dalla scarsa rispondenza dell'auto alle emergenti esigenze di mobilità urbana e al costo sempre più elevato per il suo acquisto, il carburante e la gestione.

La centralità delle città e delle politiche per la mobilità

Le città svolgono un ruolo fondamentale nel raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050, obiettivo del Green Deal europeo. Occupano solo il 4% della superficie dell'UE, ma ospitano il 75% dei cittadini europei. Secondo le stime delle Nazioni Unite, nel 2050 due persone su tre vivranno in città. Inoltre, già oggi le città consumano oltre il 65% dell'energia mondiale e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni globali di CO₂. È facile intuire il perché la risoluzione della questione climatica dipenda in larga misura dall'azione in ambito urbano e il perché occorra sostenere le città

nella loro radicale trasformazione. In particolare, le città europee possono contribuire in modo sostanziale all'obiettivo del Green Deal che prevede di ridurre le emissioni del 55% entro il 2030 e, in termini più pratici, di offrire ai cittadini aria pulita, trasporti sicuri, meno congestione e rumore. Oggi continuiamo ad assistere ad un acceso dibattito, soprattutto a livello legislativo europeo, in merito alle diverse tecnologie in grado di garantire la transizione ecologica dei trasporti e della mobilità. Esiste un vero e proprio spartiacque tra i paesi UE che continuano a puntare sul motore a combustione interna, speculando sul ruolo dei biocarburanti (tra cui, purtroppo, l'Italia) e quelli fortemente concentrati sull'elettrificazione. Legambiente è ovviamente grande sostenitrice del processo di elettrificazione del trasporto, sia esso pubblico o privato; una posizione basata sulla maggiore efficienza e sostenibilità grazie all'approvvigionamento energetico dalle fonti rinnovabili. Ma l'Associazione riconosce, soprattutto, una grande importanza alle politiche urbane di mobilità, non solo come essenziale complemento alla trasformazione elettrica del trasporto.

Infatti, seppur vincolino il Paese ad un percorso necessariamente virtuoso, le politiche europee sono assai sbilanciate sul ruolo delle tecnologie nel processo di abbattimento delle emissioni nei trasporti, lasciando meno spazio alle politiche di mobilità e, dunque, al ruolo dei centri urbani in questa battaglia, che invece è fondamentale. Pensiamo ad esperienze come Parigi, con il suo piano della città in 15 minuti, a Bruxelles, con il suo Good Move o a Londra, ormai diventata capitale delle Low Emission Zones. Dunque, occorre porre l'accento sul ruolo di indirizzo sociale e politico che le città italiane potranno dare al Paese.

Purtroppo, ad oggi, si registra una situazione piuttosto disomogenea nell'implementazione di misure di questo tipo. Infatti, solo alcuni dei principali capoluoghi italiani sembrano aver intrapreso percorsi virtuosi come la definizione di Città30 (Bologna), low emission zone e misure di congestion charge (Milano) e ZTL ambientali (Roma). Questo perché le politiche di mobilità, soprattutto quelle che riguardano il ridisegno e la redistribuzione dello spazio pubblico, o le restrizioni di accesso e circolazione, sono quelle che generano maggior conflitto a livello territoriale però, ciononostante, sono quelle che hanno un impatto immediato e garanzia di cambiamento percepibile e dunque, meritevoli di grande sostegno.

Oggi, Legambiente individua anche altri ostacoli alla transizione della mobilità e la trasformazione dello spazio urbano.

A marzo 2024 l'Italia ha ricevuto la sua quarta procedura d'infrazione a causa delle inadempienze sul fronte della lotta alle emissioni inquinanti. Ulteriore dimostrazione di come l'inazione non solo non aiuti a superare il problema, ma contribuisca ad acuire il danno economico già alimentato dalle ingenti spese sanitarie che si ripercuotono su tutti i cittadini italiani.

Inoltre, l'attuale disegno di legge che si pone l'obiettivo di riformare il Codice della Strada, pare portare con sé la prospettiva di una limitata autonomia delle città nella pianificazione di misure antinquinamento e aumento della sicurezza.

In generale, il dibattito politico e l'azione legislativa non sembrano tenere in grande considerazione le rinnovate esigenze di mobilità dei cittadini, sempre più caratterizzate da una mobilità ambientalmente ed economicamente sostenibile, agile o addirittura su misura (es. ride-hailing o il DRT). Esigenze che hanno trovato nella digitalizzazione degli ultimi anni un'adeguata risposta, ma che muovono da un forte desiderio di sostenibilità e indipendenza.

Inoltre, è totalmente assente nelle analisi e nelle elaborazioni politiche sul tema della mobilità il riferimento ad un fattore che potremmo definire generazionale; i giovani della cosiddetta generazione Z si sono in buona parte affacciati ormai al mondo del lavoro e dei consumi, portando con sé anzitutto la loro natività digitale e la grande attenzione alla crisi climatica e ai temi

ambientali in genere. Queste caratteristiche influenzano così le loro scelte nei consumi e negli stili di vita, portandoli a gestire la propria quotidianità, e dunque la mobilità personale, in maniera profondamente diversa dai loro predecessori, abbracciando un paradigma di mobilità più orientato al trasporto pubblico e condiviso, abbandonando l'idea del possesso di un proprio mezzo.

Mobilità urbana e servizi di prossimità

I principali capoluoghi del nostro Paese hanno concluso, o si apprestano a farlo, una lunga stagione di pianificazione, caratterizzata dalla stesura, l'approvazione e l'adozione dei PUMS (Piani urbani mobilità sostenibile, anche di area vasta). Dunque, si pone come obiettivo prioritario facilitare con ogni strumento, tecnico, amministrativo e fiscale, l'implementazione dei Piani e la loro piena realizzazione. I PUMS, infatti, esaltano i processi di trasformazione dello spazio urbano, attraverso un nuovo paradigma di mobilità non più entrato sull'auto privata, ma sulla redistribuzione dello spazio e delle infrastrutture viarie, facendo della prossimità e della sostenibilità un valore, in grado di rendere più vivibili, sicure e attrattive le aree urbane del Paese.

In Italia sono attualmente attive, o in corso di sperimentazione, politiche di mobilità che rispondono pienamente ai dettami dei PUMS; politiche di mobilità efficaci, come AreaB a Milano, Fascia Verde nella Capitale e Città30 a Bologna. Tali politiche, oltre agli immediati e verificabili risultati positivi, sono economiche e facilmente declinabili ai vari ambiti territoriali. Partendo dunque da queste esperienze, è necessario:

- Fissare un obiettivo diffuso di Città "carbon neutral" al 2030, seguendo la linea della Missione europea delle Climate Neutral and Smart Cities, non escludendo i centri urbani più piccoli dove l'obiettivo delle zero emission e della neutralità climatica può essere addirittura più facilmente perseguibile.
- Integrare a livello territoriale tutti i piani di transizione e trasformazione (es. PUMS, piani di adattamento al cambiamento climatico, piani antinquinamento) vigilando sulla coerenza dei piani, delle policies e delle opere alla mission.
- Incentivare il modello della Città 30 in tutti i centri urbani del Paese, rimuovendo ogni eventuale ostacolo normativo alla sua completa implementazione.
- Creare uno strumento economico nazionale specifico per la trasformazione dello spazio urbano, l'abbattimento delle emissioni inquinanti e l'azzeramento delle morti in strada: uno strumento economico che incentivi i comuni ad accelerare sulla road map dei PUMS e ad investire su misure quali Low Emission zone d'ispirazione europea, sul modello della Città30, così come fatto da Bologna.

L'aspetto sociale: la mobilità come diritto fondamentale per la partecipazione e l'accesso ai servizi essenziali

La mobilità delle persone, a costi economici, sociali e ambientali non proibitivi per tutti, è un valore che l'auto privata non garantisce più. I divari sociali (caro auto e caro carburante) e territoriali (mancanza di servizi) nella mobilità e trasporto riguardano 30% italiani: la precarietà e le rinunce riguardano dal 20% (Bologna) al 34% (Napoli) della popolazione (*Osservatorio Stili di Mobilità di Legambiente, 2023*).

Il Paese dovrebbe perseguire l'obiettivo di raddoppiare l'offerta di mobilità collettiva e condivisa (mezzi in sharing e servizi a chiamata) e garantire un livello di servizio essenziale in tutte le regioni e aree metropolitane, ciclabili e sicurezza in tutte le città grandi e piccole, insieme ad un Fondo sociale trasporti per l'intermodalità alternativa all'auto di proprietà, per abbonamenti popolari, guardando, ad esempio, al Fondo Sociale europeo per il Clima, misura che entrerà in forza nel 2026 con l'obiettivo di garantire una transizione giusta e socialmente inclusiva, avendo come pilastro proprio la lotta alle disparità e alla povertà energetica e quella legata alla mobilità.

Per l'Italia il Fondo Sociale per il clima istituito dall'Europa dovrà essere un'opportunità da non sprecare per:

- Finanziare un Osservatorio nazionale sui divari nei servizi di mobilità e trasporto (come l'OIPE sulle povertà energetiche), con l'obiettivo di mappare il fenomeno della "*mobility poverty*" in Italia e prevenirne la diffusione.
- Forme pubbliche di sostegno, incentivo, detassazione, istituzione di abbonamenti integrati al trasporto collettivo e condiviso, a beneficio non solo delle aree urbane, ma anche delle aree interne e le località periferiche ove risiedono milioni di pendolari; ripristino di investimenti pubblici nelle infrastrutture per la ciclabilità. Va sottolineato come la recente rimodulazione del bonus trasporti vada assolutamente in direzione opposta, perché prevede un cambio fondamentale nel criterio di accesso (non più in base al reddito, ma in base all'Isee) e di conseguenza riduce la quantità di persone che ne possono usufruire, ma ancor più grave è che il bonus venga ora incluso all'interno della carta "Dedicata a te", permettendo ai beneficiari di utilizzare quella somma, 60 euro mensili, anche per l'acquisto del carburante per i mezzi privati, andando in direzione opposta allo sviluppo di un sistema trasportistico italiano efficiente e decarbonizzato.
- Investimenti "cura del ferro" e incremento offerta servizi di trasporto innovativi nei territori; aumento del Fondo Nazionale per il TPL e per la spesa corrente del servizio; abbandono di progetti inutili e dispendiosi (es. ponte sullo Stretto), vere e proprie ipoteche, che drenano risorse altresì utilizzabili per il trasporto pubblico locale elettrico e condiviso.
- Investimenti in raddoppi e velocizzazioni ferroviarie, elettrificazioni, in particolare in Sicilia e Sardegna, senza i quali la continuità territoriale delle isole è un'aspirazione velleitaria se non sostenuta da un sistema di trasporto ferroviario e locale all'interno delle isole. Per fare esempi concreti: la rete sarda rimane ancora totalmente non elettrificata e Nuoro (insieme a Matera) è tra i due capoluoghi di provincia non servito da Trenitalia; in Sicilia ci sono 1.267 km di linee a binario unico, l'85% del totale di 1.490 km, mentre non sono elettrificati 689 km, pari al 46,2% del totale. Esistono poi situazioni come quella della tratta Caltagirone-Gela, interrotta dal 2011 a causa del crollo del ponte nei pressi di Piano Carbone e i cui lavori di ripristino sono iniziati nel 2022 e si concluderanno entro il 2026, a distanza di 15 anni dall'interruzione della linea. Situazione simile sulla linea Palermo-Trapani (via Milo), ancora chiusa dal 2013. Il rischio è, quindi, di realizzare una continuità dei confini e non del territorio.

La mobilità zero emissioni: l'elettrificazione dei trasporti e l'auto elettrica

L'Italia, ad oggi, si conferma il fanalino di coda d'Europa, l'unica nazione in cui si vendono quattro volte meno auto elettriche d'Europa, mentre i governi continuano a varare sempre più incentivi per le auto, equiparando quelle elettriche ed endotermiche. A questa scarsa spinta, si aggiunge l'incertezza sul settore delle auto elettriche, alimentata da una evidente campagna di fake news rispetto alle prestazioni e all'affidabilità dei BEV, che scoraggiano gli acquirenti. Inoltre, ad oggi, le scelte industriali del comparto automotive europeo, non sembrano aiutare la scelta delle famiglie, soprattutto quelle a basso reddito, verso un veicolo elettrico, considerando la priorità produttiva data alla filiera elettrica dei SUV, sempre più ingombranti e costosi. È certamente migliorata la diffusione capillare delle colonnine pubbliche di ricarica (circa il 50% rispetto all'attuale rete tedesca e francese). Al contempo, sarà necessario accelerare sull'elettrificazione delle flotte del tpl, puntando esclusivamente su bus e flotte elettriche, abbandonando definitivamente l'opzione dei veicoli endotermici per il trasporto locale. Dunque, nell'immediato futuro, sarà necessario:

- Incrementare i mezzi a zero emissioni in Italia, elettrici e digitali, al fine di poter essere usati nelle diverse modalità di condivisione;
- Accelerare sull'implementazione del MAAS (mobility as a service) nei principali capoluoghi italiani e, in generale, di tutti i servizi di digitalizzazione.
- Individuare uno strumento economico a sostegno della riduzione della domanda di mobilità, attraverso la digitalizzazione dei servizi amministrativi al cittadino, l'home/smart working e i servizi di assistenza di mobilità (DRT, demand responding transport) per categorie più fragili, quali anziani, diversamente abili e pazienti con patologie invalidanti. Questo, con particolare attenzione alle periferie, alle aree interne e alle isole.
- Sostengo ai servizi di trasporto locale, non di linea, e della sharing mobility. In particolare, per la sharing mobility, sarebbe necessario individuare uno strumento finanziario in grado di modificare il regime fiscale che, ad oggi, per i noleggi di tutto il vehicle sharing è uguale a quella di un qualsiasi altro bene/prodotto (22%), mentre per altri servizi (es. radiotaxi) è ben più bassa (4%).
- Definizione di uno strumento economico finalizzato al sostegno di un vero e proprio "leasing sociale" (sul modello sperimentato dalla Francia) per l'acquisto di BEV, sia per le famiglie che per gli artigiani e le piccole imprese.