



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

RIUNIONE DELL'UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI DELLE COMMISSIONI RIUNITE OTTAVA E TREDICESIMA DEL SENATO SUL TEMA "MOBILITA' SOSTENIBILE"

11 LUGLIO 2017 - 14,30

Le lotta ai cambiamenti climatici e la conseguente de-carbonizzazione del nostro sistema economico rendono necessario attuare politiche strutturali sempre più ambiziose

A livello nazionale è necessario avviare una profonda riconsiderazione del modo di produrre e di fare impresa, ma anche del ruolo dei cittadini, che sempre più devono essere attori del mercato dell'energia.

Questa sfida è una necessità e al tempo stesso rappresenta un'opportunità per modernizzare e rendere più competitiva la nostra economia migliorando la qualità della vita dei cittadini.

Nel prossimo decennio la competitività del nostro sistema produttivo dipenderà dalla capacità di definire politiche e strategie idonee a sostenere e promuovere il progressivo abbandono delle fonti fossili.

Per fare ciò dovremo prevedere investimenti molto ambiziosi ed attuare dei radicali mutamenti all'interno di interi settori: nella riconversione del sistema energetico con soluzioni che promuovano l'efficienza, nella rigenerazione urbana, nella produzione di

energia che sfrutti le fonti rinnovabili. Inoltre anche le abitudini e i comportamenti degli utenti e in particolare dei cittadini hanno un ruolo centrale.

Nel perseguimento di questi obiettivi diventa strategica, in particolare, **la totale riorganizzazione della mobilità**, soprattutto nelle maggiori aree urbane densamente abitate

Secondo gli scenari nazionali **il settore dei trasporti può dare un contributo essenziale per conseguire al 2030 gli obiettivi di riduzione del 40% delle emissioni CO₂ rispetto al 1990** e di efficienza energetica, unitamente ai settori residenziale, terziario e industriale.

E non si deve trascurare che il concorso del settore dei trasporti **ai target ambientali** è rilevante anche per conseguire gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e ridurre gli impatti sulla salute.

Il trasporto su strada, in particolare, è responsabile di circa il 28% delle emissioni nazionali di CO₂, il 13% delle emissioni di particolato (PM₁₀) ed il 50% delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x).

Le parole chiave per ripensare il tema della mobilità in Italia devono essere: la protezione della salute dei cittadini, la de-carbonizzazione e la competitività economica della nostra industria.

In questa prospettiva deve essere inquadrato il lavoro svolto nell'ambito del **Tavolo Tecnico sulla Mobilità sostenibile**, che ha visto un forte impegno e coinvolgimento del Ministero dell'ambiente.

Vista la complessità del tema e le implicazioni di carattere ambientale ed economico e le ricadute sulla competitività del sistema industriale italiano, su iniziativa della Presidenza del

Consiglio dei Ministri, è stato istituito, a giugno del 2016, un Tavolo Tecnico finalizzato a raccogliere e analizzare il punto di vista di diversi stakeholder del settore e ad avviare una prima discussione sul tema della mobilità.

Al tavolo di lavoro hanno partecipato i principali portatori di interesse del settore della mobilità, associazioni ambientaliste e di consumatori, rappresentanti delle Amministrazioni pubbliche centrali e locali, istituzioni di ricerca (l'elenco completo dei partecipanti è riportato in Allegato).

Il Tavolo di Lavoro ha svolto le proprie attività affrontando il tema della mobilità secondo **tre obiettivi concorrenti**: la **de-carbonizzazione** dei consumi energetici richiesti dalla mobilità, la **qualità dell'aria** conseguente alle emissioni dei veicoli stradali, le **opportunità di sviluppo economico e sociale** costituite dalla mobilità sostenibile per il nostro Paese

In considerazione della vasta portata del concetto di mobilità e delle necessità di affrontare la discussione rispettando la stretta tempistica programmata, il Tavolo ha scelto di focalizzare la propria attività, rispetto all'ambito e alle modalità di trasporto prese in esame. Infatti gli aspetti analizzati in dettaglio si sono concentrati **sui modi di trasporto stradali, in particolare quelli individuali, che sono poi quelli che risultano essere di gran lunga i più impattanti.**

La rappresentazione della ripartizione modale degli spostamenti, possibile grazie ai dati aggiornati del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT), **fornisce le basi per comprendere le criticità e le opportunità di miglioramento del settore.** La forte prevalenza del **trasporto individuale (circa l'80% della percorrenza complessiva totale)** rispetto al collettivo, e la **ancora maggiore prevalenza (oltre il 90%) del trasporto stradale rispetto alle altre forme (ferroviario, navale, aereo), evidenziano chiaramente la configurazione attuale del settore e le criticità connesse.**

L'analisi dei consumi energetici della mobilità conferma l'importanza di intervenire sul trasporto stradale, responsabile di circa l'85% dei consumi totali del settore.

L'obiettivo della consultazione è stata la definizione, con il coordinamento tecnico-scientifico di RSE, del documento tecnico **“Elementi per una Road map della mobilità sostenibile”** che, partendo da una analisi dello stato dell'arte della mobilità in Italia e dei suoi sviluppi futuri (in termini di “trend socio-economici, tecnologie di trazione e filiere industriali), rappresenta un utile strumento di supporto tecnico per l'analisi del contesto attuale della mobilità in Italia e degli impatti ambientali, e per l'approfondimento delle opportunità offerte dall'evoluzione tecnologica dei mezzi di trasporto.

La Road Map fornisce ai decisori politici un quadro di riferimento complessivo **per orientare e valutare** le future decisioni sul tema.

Inoltre a conclusione della consultazione gli operatori privati hanno elaborato delle **Raccomandazioni relative alle leve che possono essere utilizzate per governare l'evoluzione della mobilità** in relazione agli obiettivi nazionali di de-carbonizzazione, qualità dell'aria e salute dei cittadini e promozione della competitività delle filiere nazionali.

I risultati di questa iniziativa assumono un ruolo centrale anche in vista della elaborazione **di un vero e proprio piano di azione sulla mobilità**, che per la sua complessità e ambizione dovrà avere il coinvolgimento attivo e l'impegno di tutti gli stakeholder.

Mi limiterò, qui, a **segnalare solo le riflessioni e i temi di maggiore rilevanza e impatto rispetto agli obiettivi di transizione** verso un sistema di trasporto su strada a basse emissioni.

La Road Map evidenzia che l'inquinamento atmosferico nelle città e i conseguenti impatti sulla salute orientano in tutto il mondo l'evoluzione dei sistemi di propulsione e di alimentazione dei mezzi di trasporto.

Una filiera industriale di veicoli realizzati con tecnologie innovative, ad alta efficienza energetica e a bassi livelli di emissione di CO2 e altri inquinanti, è, perciò, essenziale per la competitività del sistema paese a livello internazionale.

Naturalmente, la diffusione dei veicoli a basso impatto ambientale sarà frustrata in mancanza di soluzioni di livello normativo o assunte a livello amministrativo che non favoriscano e promuovano in concreto, anche con semplificazioni procedurali, la realizzazione di idonee infrastrutture per i carburanti alternativi.

È inoltre indispensabile incoraggiare la **ricerca applicata finalizzata alla sperimentazione degli autoveicoli con guida autonoma**, che potranno rappresentare nel prossimo decennio una profonda innovazione sia per l'industria automobilistica sia per la progettazione di nuove infrastrutture stradali.

In una visione di medio-lungo periodo, sono quindi necessarie **misure normative, economiche e fiscali** di sostegno per accelerare l'evoluzione della mobilità verso le **tecnologie più innovative senza penalizzare le classi economicamente più svantaggiate**.

In particolare le misure normative incentrate sulla semplificazione delle procedure potranno costituire una delle componenti chiave per creare in Italia un ambiente favorevole per sviluppare e attrarre nuovi modelli di impresa e di consumo.

In linea con gli obiettivi individuati a livello comunitario e raccogliendo le indicazioni provenienti dagli stakeholder del Tavolo sulla Mobilità Sostenibile, le misure economiche e fiscali devono essere coerenti con l'obiettivo fondamentale di ridurre i consumi energetici e le emissioni climalteranti e di conseguire **l'eliminazione del parco veicolare vetusto**.

A tali fini, le misure di incentivo, fiscali ed economiche, devono essere direttamente **proporzionali al risparmio energetico e alla riduzione delle emissioni effettivamente conseguiti.**

La Road Map evidenzia anche che un ruolo fondamentale è affidato alle politiche locali a favore della mobilità sostenibile.

Nelle città si concentrano le criticità del congestionamento del traffico, delle emissioni inquinanti e della sicurezza stradale.

È pertanto nelle città che **deve essere stimolato il cambiamento culturale verso l'utilizzo della bicicletta, del trasporto collettivo, della mobilità condivisa e dei veicoli alimentati con carburanti alternativi anche intervenendo con la realizzazione di infrastrutture dedicate a orientare gli utenti verso modalità di trasporto a basso impatto ambientale.**

In particolare sono prioritari:

- il potenziamento delle infrastrutture destinate al trasporto pubblico locale quali corsie riservate, linee tramviarie e ferroviarie e parcheggi di interscambio, nonché la diffusione delle tecnologie ITS (Intelligent Transport System) per il miglioramento della qualità e della tempestività delle informazioni all'utenza del trasporto pubblico;
- la realizzazione di piste ciclabili;
- la realizzazione di una rete di distribuzione di carburanti alternativi per favorire la diffusione dei veicoli a basso impatto ambientale.

È altresì fondamentale la diffusione di servizi di mobilità condivisa, in cui si afferma il cambiamento culturale verso l'uso del veicolo e non più la proprietà dello stesso, con il beneficio di contribuire alla riduzione della congestione del traffico nonché alla risoluzione delle problematiche della disponibilità degli spazi di sosta.

Lo sviluppo dei servizi di car sharing, di bike sharing e di scooter sharing favoriscono inoltre la propensione all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, in quanto promuovono l'utilizzo di più mezzi di trasporto e quindi l'intermodalità.

È inoltre auspicabile l'incremento sempre più diffuso dell'**utilizzo di applicazioni digitali**, quali ad esempio web conference, telelavoro – smart working, e servizi on line, che consentono una maggiore produttività ed efficienza e riducono la necessità degli spostamenti fisici delle persone, con evidenti vantaggi per l'ambiente e per la salute dei cittadini.

Il percorso di transizione nel settore dei trasporti richiederà un forte lavoro da parte dei decisori politici nei prossimi anni.

La sfida, è chiaro, è **far crescere un'industria e una ricerca nazionali sul tema del trasporto sostenibile.**

In tal senso abbiamo l'**obbligo di favorire e orientare gli investimenti verso l'adozione di tecnologie innovative e a basse emissioni** anche nell'ottica di promuovere filiere produttive funzionali allo sviluppo economico del paese, come quella della produzione e recupero di batterie, dei sistemi di accumulo e della produzione di componentistica.

La creazione di nuova occupazione ad alto valore aggiunto dipenderà dal grado di innovazione del nostro sistema produttivo e dalla capacità delle nostre imprese di intercettare i mutamenti in corso.

La Road Map della mobilità sostenibile è la base di partenza in vista dell'elaborazione di un vero e proprio **Piano di Azione sulla Mobilità** che per la sua complessità e ambizione dovrà avere il coinvolgimento attivo e l'impegno di tutti gli stakeholder.

Le possibili policy a favore della mobilità sostenibile sono numerose e diversificate.

Si passa, dall'incentivo diretto all'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale, al sostegno all'infrastrutturazione di ricarica e distribuzione, allo stimolo dell'utilizzo di applicazioni digitali. Un intervento sul settore dei trasporti può avere molteplici effetti, su diversi ambiti

Una parte importante del documento evidenzia, quindi, come le scelte di policy debbano essere effettuate solo a valle di una attenta valutazione della loro efficacia e dei loro effetti sui **tre obiettivi concorrenti della de-carbonizzazione, della salute dei cittadini e delle opportunità di sviluppo economico.**

L'adozione di strumenti e metodologie di analisi integrata, dovrà, dunque essere alla base dell'azione politica.

Alcune proposte metodologiche le trovate già nella Road Map.

Lo schema identificato nel documento permette il confronto delle tecnologie sulla base dei criteri dei seguenti criteri:

- **Per la De-carbonizzazione** si tiene conto delle emissioni climalteranti (Co2 eq) “Tank To Wheel” (emissioni in fase di utilizzo) e “Well To Tank” emesse dalle singole opzioni al km percorso;
- **Per la qualità dell'aria** si sono considerati come indicatori le emissioni di NOx, SOx, particolato fine, NMVOC e NH3 per Km percorso;
- **Per l'impatto economico** si è posta l'attenzione sui costi del singolo utente che quelli necessari per lo sviluppo dell'infrastruttura di rifornimenti.

L'esempio mostra come l'analisi multi-criterio consenta, attraverso un percorso trasparente e ripercorribile, di individuare le tecnologie più promettenti.

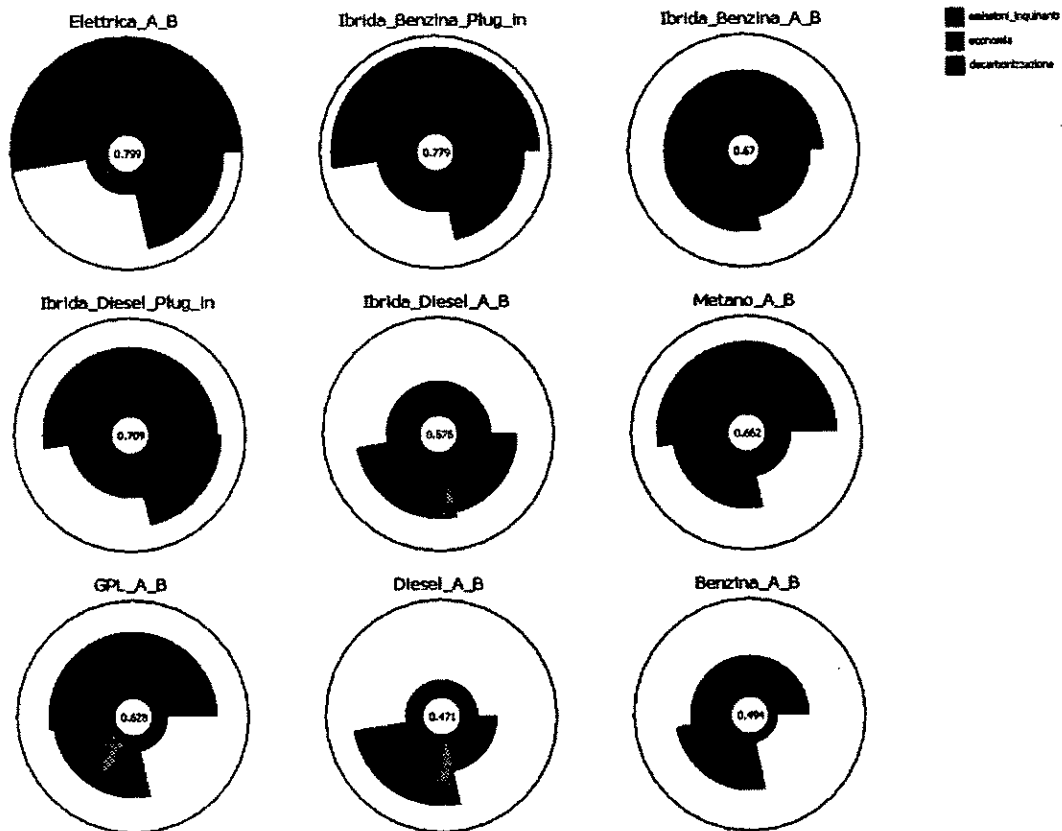


Grafico: Prestazioni complessive delle diverse filiere per la mobilità privata delle persone. Per ciascuna filiera il raggio del singolo asse ne rappresenta la prestazione (normalizzata tra 0 ed 1) e l'ampiezza dell'angolo ne rappresenta la rilevanza (Fonte: Elementi per una Road Map Della mobilità sostenibile- Pag 145).

A tali fini, ritengo utile che, anche per le future attività, sia mantenuto, in una modalità stabile, l'approccio innovativo utilizzato nell'ambito del **Tavolo Tecnico sulla Mobilità sostenibile** che ha visto la collaborazione e il confronto tra tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti nel settore della mobilità

Partecipanti al Tavolo sulla Mobilità sostenibile

Amministrazioni Pubbliche

1. Presidenza del Consiglio dei Ministri
2. Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare
3. Ministero dell'Economia e delle Finanze
4. Ministero della Salute
5. Ministero dello Sviluppo Economico
6. Ministero dei Trasporti
7. Ministero della Difesa
8. Agenzia per la Coesione Territoriale
9. Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico

Istituzioni/Centri di Ricerca Pubblici

10. ENEA
11. INNOVHUB Stazioni Sperimentali per l'industria
12. ISPRA
13. GSE-Gestore Servizi Energetici
14. RSE

Stakeholder della mobilità

15. A2A – Utility
16. ADICONSUM – Associazione italiana difesa consumatori e ambiente promossa dalla CISL
17. ACI – Automobile Club d'Italia
18. AIPARK – Associazione Italiana tra gli Operatori nel settore della Sosta e dei Parcheggi
19. AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie
20. ANAS- Autostrade e Trafori
21. ANCI – Associazione Nazionale Comuni Italiani
22. ANCMA - Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori
23. ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica
24. ANIGAS – Associazione Nazionale Industriali Gas
25. API – Anonima Petroli Italiana
26. ASCOMAC - Federazione Nazionale Commercio Macchine
27. ASSOELETRICA - Associazione nazionale delle imprese elettriche
28. Assogasliquidi/Federchimica
29. ASSOGASMETANO – Associazione Nazionale Imprese Distributrici Metano
30. ASSTRA - Associazione Trasporto Pubblico Locale
31. BLABLACAR
32. BMW – Costruttore
33. CEI-CIVES – Commissione Italiana Veicoli Elettrici stradali a batteria, Ibridi e a celle a combustibile
34. CERTeT - Centro di Economia regionale, dei trasporti e del turismo
35. COBAT - Consorzio Nazionale Raccolta e Riciclo
36. CONSORZIO ECOGAS - Comparto gas autotrazione, GPL e metano
37. CONSORZIO ITALIANO BIOGAS (CIB)
38. CLASS Onlus - Comitato per lo Sviluppo Sostenibile
39. CITROEN - Costruttore
40. DAIMLER – Costruttore

41. ENEL – Utility
42. ENEL Foundation – Fondazione Centro Studi Enel
43. ENI
44. FAST - Federazione delle Associazioni Scientifiche e Tecniche
45. FCA
46. FEDERMETANO – Federazione nazionale dei distributori e dei trasportatori di metano
47. FEDERTRASPORTO - Associazione operatori e gestori di infrastruttura del settore trasporti, logistica e turismo
48. FS- Ferrovie dello Stato
49. FIT Consulting - Strategie per lo sviluppo, soluzioni a rete, mobilità sostenibile.
50. Ford Italia
51. GM – Costruttore
52. HERA – Utility
53. Hyundai Motor Company Italy
54. IGAS IMPRESEGAS – Associazione di Confindustria
55. M.M. Automobili Italia SpA - Mitsubishi Motors – Costruttore
56. Kyoto Club – Organizzazione non profit
57. Leganet S.r.l. - Società di servizi di Legautonomie
58. Legambiente – Associazione Ambientalista italiana
59. Mercedes-Benz Italia
60. Mitsubishi
61. NEVmobility – Associazione europea per la mobilità di prossimità
62. NGV System Italia
63. Nissan – Costruttore
64. NOESI
65. Peugeot – Costruttore Citroen/Peugeot - PSA Italia
66. Pirelli – Costruttore componenti
67. RAMPINI
68. Renault – Costruttore
69. Sapio – Società Anonima Produzione Idrogeno e Ossigeno
70. SNAM
71. Share'ngo – fornitura servizio di sharing
72. TERNA
73. TESLA
74. Toyota – Costruttore
75. The Green Consulting Group – Rappresentante Isole Minori
76. TTS Italia – Associazione Italiana della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza
77. Unione Petrolifera
78. UNRAE – Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri
79. Utilitalia – Imprese Acqua Gas Energia
80. VISLAB
81. Volkswagen – Costruttore