



AUDIZIONE KYOTO CLUB SU MOBILITA' SOSTENIBILE (A.A N.1015)

Commissione Ambiente e Commissione Trasporti e Lavori Pubblici
del Senato della Repubblica

Anna Donati, Gruppo Mobilità Kyoto Club - 11 luglio 2017, ore 15,30

Kyoto Club si occupa di riduzione dei gas serra ed efficienza energetica in Italia ed è impegnata quindi, anche per la mobilità sostenibile. Ha partecipato al tavolo di lavoro della Presidenza del Consiglio da cui è scaturito il documento "Elementi per una roadmap della mobilità sostenibile" ed ha sottoscritto le Raccomandazioni degli stakeholder del tavolo Mobilità Sostenibile.

Nel documento citato sono rappresentate le **principali criticità del settore in Italia**: i problemi di qualità dell'aria, gli elevati consumi energetici, il 26% di emissioni di CO2 derivanti dal trasporto, la vetustà del parco veicolare privato e pubblico, incidentalità, effetti sanitari ed impatto sulla qualità della vita, la carenza di servizi di trasporto collettivo. Inoltre si sottolinea la carenza di una strategia complessiva per la mobilità sostenibile che metta insieme gli obiettivi di mobilità ed accessibilità per i passeggeri e le merci, gli obiettivi europei ed italiani di riduzione dei gas serra ed efficienza energetica e le scelte strategiche sul piano industriale del nostro paese nel contesto internazionale.

Kyoto Club ha impostato la sua attività e le azioni nel campo della mobilità sostenibile secondo la strategia di "Decarbonizzare i trasporti" e gli obiettivi di "Avoid, Shift, Improve" (ASI) per risparmiare traffico, per incrementare la diversione modale verso sistemi di trasporto collettivo ed individuale a basso ambientale e per migliorare l'efficienza e le nuove tecnologie dei veicoli.

Ricordiamo che dopo un calo costante dal 2009 delle emissioni, nel 2015 e 2016 le emissioni di CO2 nei trasporti sono tornate a crescere: l'auspicabile superamento della crisi non deve tradursi in incremento delle emissioni, questa è la sfida principale che abbiamo di fronte oggi.

Di seguito vengono rappresentate le principali criticità su cui Kyoto Club ritiene necessario intervenire con azioni mirate:

- a) **Obiettivi di riduzione dei gas serra nel settore dei trasporti dopo l'Accordo di Parigi 2015.** Si tratta di definire obiettivi rigorosi al 2030 ed al 2050 per il settore che è chiamato ad impegni generali molto sfidanti (in generale -40% al 2030, -80% entro il 2050, per il settore non-ETS come i trasporti del 33% rispetto al 2005). Vanno aggiornate le azioni con obiettivi mirati, tempi definiti e monitoraggio costante dei risultati secondo la strategia Decarbonizzare i trasporti ed ASI.



- b) **Serve il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica con target di mobilità sostenibile.** L'attuale sistema squilibrato verso il trasporto individuale motorizzato ed il trasporto delle merci su strada, richiede azioni costanti e durature da parte di tutti i soggetti pubblici locali e nazionali, con obiettivi realistici e sfidanti di riequilibrio modale, di innovazione di servizio (sharing mobility), attraverso la **definizione di target di mobilità sostenibile sia per le merci che per i passeggeri.** Per esempio Kyoto Club condivide quanto proposto dal MIT nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2016 dove si prevedono per le aree urbane e metropolitane target di mobilità sostenibile entro il 2030. Si legge che "la ripartizione modale della mobilità urbana dovrà raggiungere il 40% di trasporto pubblico, il 10% di mobilità ciclopedonale e si dovrà incrementare con un + 20% i km di tram/metro per abitante". Secondo il nuovo Codice Appalti 2016, **entro dicembre 2107 dovrebbe essere presentato il nuovo PGTL**, che secondo Kyoto Club dovrebbe contenere una strategia coerente per la mobilità sostenibile di merci e passeggeri.
- c) **La Strategia Energetica Nazionale (SEN)** presentata ed attualmente in consultazione. Secondo Kyoto Club questo documento dovrebbe essere propedeutico ed integrato con la strategia unitaria per il **Piano Nazionale Clima ed Energia** e dovrebbe avere anche un orizzonte temporale al **2050** che invece è assente (adesso ragiona sul 2030). Le previsioni relative alla mobilità risultano vaghe sugli strumenti, per cui l'indicazione, di una diffusione complessiva nel 2030 di quasi 5 milioni di veicoli elettrici o plug-in - obiettivo non particolarmente coraggioso ma interessante - non è adeguatamente giustificata. **Bisogna intervenire con un approfondimento su tutta la parte mobilità elettrica per i veicoli e sul biogas e biometano avanzato da fonti rinnovabili per il trasporto delle merci su strada e quello navale.**
- d) **Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile per le città ed aree metropolitane.** Tra gli strumenti indicati dall'Europa con le Linee Guida del 2014 c'è la predisposizione del Piano Urbano per Mobilità Sostenibile, la strategia di area vasta e di ampio respiro in cui collocare tutte le azioni delle città per ridurre l'impatto negativo del traffico, aumentare l'accessibilità, riqualificare lo spazio urbano e ridurre l'incidentalità, migliorare la qualità dell'aria, promuovere il trasporto collettivo, la bicicletta e le innovazioni come il car pooling e car sharing. Progettazione partecipata e condivisione sono le nuove parole guida dei PUMS. In Italia diverse città hanno già applicato queste linee guida ma sarebbe utile **una cornice di riferimento (snella e flessibile) per le città definita dal MIT di concerto con Ministero Ambiente.** Il lavoro è in corso ed è importante che venga emanato a breve questo strumento che renda obbligatorio i PUMS, a cui collegare i finanziamenti e gli investimenti urbani di mobilità, coerente con PGTU (1996) e PUM (2000).



- e) **Un nuovo Codice della Strada da approvare.** La mobilità sostenibile e le città hanno necessità di una strumentazione aggiornata ed innovativa per governare la mobilità nelle sue diverse componenti, tutelare pedoni, ciclisti, anziani, bambini, per promuovere l'innovazione e la riqualificazione dello spazio pubblico da condividere. **Kyoto Club chiede che la Commissione Trasporti e Lavori Pubblici del Senato discuta ed approvi il nuovo Codice della Strada licenziato dalla Camera dei Deputati ad ottobre 2014.**
- f) **Incremento delle reti e servizi del Trasporto Collettivo.** Negli ultimi anni qualcosa si è mosso in questo segmento di mobilità: Piano industriale di FS con attenzione al trasporto pendolari e dalle merci, risorse per nuovi autobus, investimenti per reti metropolitane, mentre persiste il taglio alle risorse per il fondo TPL (da 6,2 miliardi del 2010 a 4,8 di oggi). Ma complessivamente il lavoro da fare per il TPL è enorme:
- secondo la CDP per portare l'età media dei bus a 7 anni (media europea) ed ammodernare i treni servono 1,4 miliardi l'anno mentre ad oggi sono disponibili (tra i vari fondi ed investimenti) 1,1 miliardi l'anno fino al 2033.
 - Ma il vero buco è sulle reti perché – stima sempre la CDP servirebbero 2,5 miliardi l'anno per reti Tramviarie, Bus Rapid Transit, Reti Filoviarie – mentre tra gli investimenti sono previste le risorse per le grandi reti metropolitane di Milano, Roma, Napoli, Torino. Restano quindi completamente escluse le città medie italiane dagli investimenti per le reti del trasporto collettivo.
 - le risorse per il TPL devono essere incrementate (ed usate in modo efficiente)
 - Trenitalia deve potenziare, d'intesa con le Regioni, i servizi ferroviari metropolitani e regionali per dare soluzioni di mobilità delle aree vaste dove si sono insediate molte residenze ed attività. E per utilizzare le linee esistenti liberate dai treni veloci trasferite sull'AV.
 - La norma antiFlixbus nuovamente approvata deve essere rivista, per aumentare l'offerta di autobus
 - Innovare i servizi di trasporto collettivo, promuovere l'intermodalità, i parcheggi di scambio ed il treno+bici
- g) **Attuazione del Collegato ambientale per innovare la mobilità casa-scuola e casa-lavoro ed incremento delle risorse.** Come è noto sono stati presentati numerosi progetti dalle città al Ministero per l'Ambiente ed a oggi non risulta concluso l'iter di selezione ed assegnazione delle risorse. Secondo informazioni sulla stampa i progetti presentati ammonterebbero a circa 100 milioni/euro di costo mentre i finanziamenti disponibili sono 35 milioni/euro. Sarebbe opportuno incrementare le risorse per non disperdere il patrimonio di progetti a cui stanno lavorando le città e verificare, come indicato dal Ministro per l'Ambiente, la capienza del Fondo Kyoto da destinare a questo scopo.
- h) **Aumentare la quota di mobilità ciclabile per gli spostamenti quotidiani.** La bicicletta è un efficiente ed efficace mezzo di trasporto, basti pensare che secondo i dati ISTAT nel 2013 il 46% di chi si sposta tutti i giorni non fa più di 5 km, rendendo le due ruote il mezzo più adeguato per spostarsi in città. Ma in Italia siamo fermi al 3% di spostamenti ogni giorno.



Nelle ultime due leggi Finanziarie sono state destinate risorse significative alla bicicletta ed in particolare per le ciclovie nazionali. Analoghe risorse debbo essere dedicate alla mobilità ciclabile urbana, rivisto il Codice della Strada ed incentivato l'uso della bicicletta e-bike.

- i) **Attuazione della direttiva DAFI sui carburanti alternativi e strategia per la crescita del veicolo elettrico.** La direttiva DAFI deve essere attuata per creare le infrastrutture per le diverse tipologie di carburanti alternativi partendo dalle tipologie di servizi e di infrastrutture esistenti (porti, autostrade, città, parcheggi). Una specifica attenzione deve essere dedicata allo sviluppo del veicolo elettrico alimentato da fonti rinnovabili (auto, scooter, autobus, bicicletta) definendo un quadro coerente di aiuti fiscali, di incentivi d'uso e disincentivi dei carburanti convenzionali. Andrebbe fissato anche un orizzonte temporale entro cui i veicoli convenzionali debbono essere messi progressivamente fuori mercato. Ricordiamo che secondo il libro bianco europeo sulla Mobilità Urbana (2011) nel 2030 nelle città dovrebbero circolare solo il 50% di veicoli con il motore a scoppio rispetto ad oggi, mentre nel 2050 questa quota deve raggiungere il 100% mediante l'uso di veicoli emissioni zero sia per i passeggeri che per le merci.

- j) **Sostenere la Sharing Mobility mediante incentivi e regole.** Dal 2013 anche in Italia è cresciuto il car sharing, con oltre 700.000 iscritti, il car pooling ed il bike sharing, nelle principali città. Secondo il lavoro dell'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility - che ha analizzato il fenomeno, le sue innovazioni, esigenze, elaborato una roadmap e proposte normative - si tratta di una rivoluzione dal concetto di "proprietà" del veicolo al concetto "d'uso" legato ad una forte innovazione di servizio ed alla rivoluzione digitale. Si tratta di un fenomeno da sostenere mediante la revisione della Codice della Strada, la soluzione di alcune criticità (proprietà del veicolo/assicurazione, stallo di sosta), di opportunità incentivanti per il governo della mobilità urbana, di legarlo all'uso ed espansione dei veicoli elettrici. Anche il settore Taxi ed NCC deve essere rivisto alla luce delle nuove opportunità di servizio all'utenza, flessibili ed innovative. Va regolamentato anche il servizio Uber secondo le indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e dell'Autorità Antitrust.

- k) **La Mobilità Dolce per il tempo libero ed il turismo slow.** Anche in Italia sono cresciuti quelli che pedalano, camminano ed usano le ferrovie turistiche per viaggiare nel paesaggio Italiano. Numerosi sono i progetti in corso di attuazione: la rete dei cammini sostenuta dal Mibact, le ciclovie nazionali del MIT, i treni turistici della Fondazione FS, delle società regionali e delle associazioni di volontariato. Nel Piano del Turismo del Mibact è inclusa anche la mobilità dolce ed il MIT sta elaborando il Piano per la mobilità turistica. Diverse in norme sono in discussione in Parlamento (mobilità ciclabile, mobilità dolce) e quella allo stadio più avanzato è la norma per lo sviluppo delle Ferrovie Turistiche, già approvata dalla Camera dei Deputati. Kyoto Club auspica che anche la Commissione Trasporti del Senato approvi rapidamente questa norma.

Per saperne di più: www.muoversincitta.it

