



Roma, 13 aprile 2018

Comunicato stampa

Green Mobility, verso gli stati Generali della Mobilità Elettrica

Un incontro organizzato da Legambiente e Lorien Consulting

per presentare il volume *Green Mobility* di Legambiente e portare idee e proposte alle nuove Camere e al governo

e i dati del sondaggio dell'Osservatorio sulla Mobilità nuova e sostenibile

Elettrificazione della mobilità privata, sistemi di sharing mobility sempre più articolati e semplici da usare, mobilità collettiva in sede protetta con tempi affidabili e aggiornamenti sugli smartphone, strade e piazze libere dalle auto e quindi sicure per gli spostamenti a piedi e in bicicletta ma anche per ripiantare alberi e creare spazi per una diversa vivibilità urbana. Sono alcuni dei punti fondamentali che il volume *Green Mobility - Come cambiare la città e la vita* intende portare alla nostra attenzione e a quella dei decisori politici.

Il libro di Legambiente, curato da Andrea Poggio, è stato presentato, infatti, questa mattina a Roma nell'ambito di **un incontro dedicato alla mobilità elettrica**, che ha visto la partecipazione di **esperti del settore ed esponenti politici**. Un appuntamento - **organizzato da Forum QualeMobilità di Legambiente e Lorien Consulting**, in partnership con BMW, Car2Go, Electric Mobility Channel, Energica Motor, Pirelli, ReFeel emobility, Share'ngo, Ujet, RWA Consulting - pensato in previsione degli Stati Generali della mobilità elettrica e sicura e nato con lo scopo di portare idee e proposte al nuovo Parlamento e al nuovo governo.

Per l'occasione, **Lorien Consulting ha condotto, in collaborazione con Legambiente, la terza rilevazione semestrale del proprio Osservatorio sulla Mobilità nuova e sostenibile**. Ne emerge che gli italiani sono divisi sui provvedimenti da attuare per limitare il problema dell'inquinamento: il 46% è preoccupato al punto di chiedere maggiori limitazioni alla vendita e alla circolazione di mezzi inquinanti, il 48% considera invece inutili ulteriori limitazioni. Il 17% degli italiani dichiara agli intervistatori di conoscere e di aver tenuto in considerazione anche le posizioni in tema ambientale espresse dal proprio partito per scelta di voto. Aumenta l'uso della sharing mobility, nonostante la scarsità dell'offerta sull'intero territorio nazionale, ma ancora prevalgono i mezzi privati e l'uso dell'auto personale che è addirittura in crescita con il 40% del campione che la usa tutti i giorni. Cala sensibilmente (-8%) l'uso quotidiano dei mezzi pubblici. Ma i livelli di mobilità degli italiani sono anche piuttosto elevati e multiformi: in media utilizzano ben 2,6 mezzi differenti nella settimana. I più multi-modali di tutti sono proprio gli utenti della sharing mobility che utilizzano in media altri 5 mezzi (oltre ai servizi di sharing).

Particolarmente degno di nota è che aumenta l'offerta di mobilità complessiva: soprattutto si registra un uso più frequente (anche quotidiano) dei servizi sharing mobility.

“In un paese con 38 milioni di auto private, neanche 100 mila autobus e 6 mila auto in car sharing, la notizia è la crescita della sharing mobility” dichiara **Andrea Poggio di Legambiente, curatore di *Green Mobility*** a commento del sondaggio. “Qualsiasi ulteriore riduzione dell'inquinamento -

prosegue Poggio - obbliga a un salto tecnologico e a cambiamenti importanti negli stili di mobilità: una quota crescente di veicoli (dal monoruota all'autobus) a zero emissioni, veicoli elettrici o a idrogeno, generati da fonti rinnovabili. Anche l'Europa dovrebbe introdurre 'quote obbligatorie' di mercato di veicoli elettrici, come fanno la Cina, la California e altri dieci stati USA. Legambiente sta chiedendo all'Europa e all'Italia quote progressivamente crescenti di ZEV, sino al 100% dopo il 2030. Accompagnate da divieti di circolazione sempre più severi per i veicoli a combustione nei centri città (Firenze da 2020, Roma dal 2024) e poi in tutte le aree urbane inquinate (Milano dal 2015). Divieto di circolazione di tutte le auto a combustione al 2040, dieci anni dopo l'ultima vendita di auto nuove a combustione. È interessante notare che il 2030 è la data dichiarata anche in alcuni programmi elettorali dei partiti: tra questi due che hanno vinto le elezioni, come la Lega e il movimento 5 stelle. Speriamo ora che il nuovo governo sappia varare piani e orientare l'industria nazionale di conseguenza”.

Il libro di Legambiente vuole essere una prima traccia, con esempi e proposte di una nuova mobilità che non è solo innovazione tecnologica, ma un cambiamento di stili di vita, di mezzi e di servizi, di modi di fare impresa e di governo del bene comune rappresentato dallo spazio urbano e dalle infrastrutture abilitanti. E fa il punto sui processi di cambiamento e le differenze tra le esperienze, le potenzialità delle diverse soluzioni e della loro integrazione.

La riflessione è dedicata in larga parte alle città. Perché, **come ben sintetizzato dall'architetto Carlo Ratti, professore al MIT di Boston**, intervenuto questa mattina, “se l'automobile ha dato forma alla città del 900, i nuovi sistemi di mobilità del XXI secolo potrebbero ridefinire l'uso dello spazio urbano”. La nuova mobilità ci potrebbe permettere di ridurre drasticamente il numero totale di veicoli in circolazione e di liberare vaste aree di città, per esempio gli spazi di parcheggio, che potrebbero essere destinati ad altri usi. Ma potremmo anche avere scenari meno rosei, in cui il numero totale di autoveicoli nelle nostre città potrebbe aumentare, se il costo del trasporto con auto a guida autonoma divenisse così basso da farle entrare in competizione con i mezzi di trasporto di massa.

Sta di fatto che la sfida, imprescindibile, che abbiamo di fronte è di dare risposta all'inquinamento delle città e all'emergenza climatica del pianeta. E che il modo in cui sceglieremo di cambiare la mobilità definirà davvero i caratteri dello sviluppo del nostro Paese. Negli ultimi anni, in Italia le emissioni di CO2 nel settore dei trasporti sono aumentate, a differenza di quanto accaduto negli altri. Non basterà guardare la diffusione di auto elettriche, motorini e biciclette e qualche tram, né cambiare il codice della strada per evitare che un monopattino elettrico continui a essere considerato illegale rischiando una multa di migliaia di euro. Sono necessarie ben altre attenzioni e risorse da parte dello Stato se vogliamo che la mobilità sostenibile riprenda vigore.

Green Mobility, scritto da esperti e rappresentanti delle industrie più innovative, esponenti delle associazioni e rappresentanti delle istituzioni, tecnici e urbanisti, economisti e sociologi, propone piani di lettura diversi ma straordinariamente convergenti. Il primo punto fondamentale è che l'auto elettrica è solo una delle variabili della trasformazione: a cambiare sarà tutto il sistema della mobilità urbana, che sarà connessa, condivisa e intermodale.

L'impellenza del cambiamento è supportata da diversi dati oltre a quelli sulle emissioni inquinanti e climalteranti. In primis quelli sulle morti premature stimate dalla European Environment Agency, per esempio. Il rapporto 2016 dell'EEA parla di 467.000 morti premature all'anno per inquinamento in tutta Europa e piazza l'Italia è tra i paesi europei peggiori, con più decessi in rapporto alla popolazione, pari a più di 66.630 nel solo 2013 (ultimo anno a cui risalgono le valutazioni). L'inquinante più pericoloso è il particolato più sottile (PM 2,5), seguito dagli ossidi d'azoto (NOx), entrambi originati in città soprattutto dal traffico. “Serve una trasformazione radicale della nostra mobilità” afferma la EEA, perché non possiamo attenderci dai limiti emissivi degli Euro 6 una significativa riduzione degli inquinanti a rischio sanitario e ancor meno una

riduzione della CO2: l'automobile ibrida ed elettrica (o fuel cell) sono un percorso obbligato, ma non sufficiente.

C'è poi il ragionamento sui costi delle auto per i cittadini e per lo Stato e quello, articolato e complesso, sugli spazi cittadini da restituire alla vivibilità comune, che riportiamo in estrema sintesi.

In Italia, i chilometri che percorriamo oggi in automobile (700 miliardi di km/passeggero all'anno) sono soddisfatti da quasi 38 milioni di autoveicoli a combustibili fossili che percorrono in media appena 12.000 chilometri all'anno con 1,5 persone a bordo. Secondo le proposte avanzate da Legambiente, nel 2030 il 90% degli stessi viaggi potrebbe essere soddisfatto da 18 milioni di e-car che percorrano ciascuna 20.000 chilometri con 1,7 persone a bordo. Le auto, seppure più costose, sono usate molto di più, in modo più efficiente, in modo che ogni viaggio costi meno di oggi. Per premiare l'efficienza deve costare poco l'uso condiviso (passeggero/chilometro) e molto di più il possesso (bollo), il parcheggio parassitario, l'accesso nelle strade e nelle città congestionate. Tuttavia, sempre secondo l'analisi dell'associazione ambientalista, il carico fiscale complessivo del trasporto è destinato a crollare.

Oggi il gettito fiscale del settore trasporto e mobilità ammonta a 72 miliardi di euro all'anno: metà dei quali deriva da accise e Iva sui carburanti e il restante ripartito tra tasse sull'assicurazione, l'acquisto, il possesso (bollo), i ricambi e la gestione. Al 2030, anno del presunto switch-off all'elettrico, anche supponendo un raddoppio del bollo (ma con metà delle auto in circolazione il gettito rimarrà di 6 miliardi) e dei pedaggi (stradali, autostradali, aree urbane, parcheggi) gli oneri fiscali complessivi si dimezzano: grazie alla fine dei carburanti fossili e relative accise e Iva (36 miliardi nel 2017), la riduzione sul costo di utilizzo (niente più oli, meno ricambi, poca manutenzione) e di assicurazione (veicoli più sicuri, riduzione dei furti). Questo argomento peserà nel tempo più di qualsiasi forma di incentivo statale, necessariamente limitato dal punto di vista della durata e dell'entità.

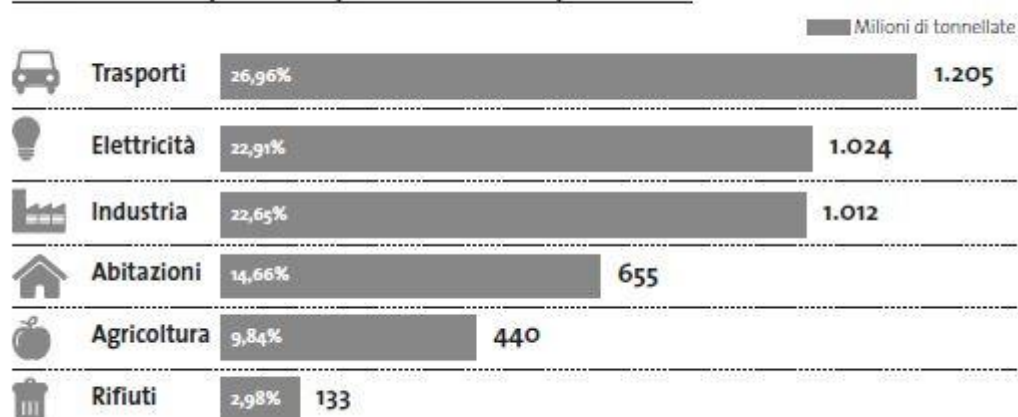
Da diversi anni le persone reclamano le loro strade come "bene comune". Organizzazioni internazionali, dalle Nazioni Unite alle agenzie europee, hanno finalmente dedicato nuova attenzione, studi, incentivi allo sviluppo di progetti importanti, in queste nuove direzioni. Le Nazioni Unite, con il programma Habitat, hanno coniato il concetto di "Prosperous City", riferendosi a quelle città che investono su sviluppo sostenibile, produttività economica, equità, inclusione sociale e qualità della vita. Città che, oltre al resto, sappiano disegnare in modo adeguato la propria rete di strade come spazi pubblici "vivibili e completi". Città dove le strade vengano ridisegnate per rispondere a tutti i bisogni di spazio aperto delle comunità locali e come luogo di incontro, i cui utilizzatori siano le persone, diverse per età, genere, caratteri sociali, modo di spostarsi. Questa sfida, in Italia, deve tener conto di un contesto particolare. Per riqualificare lo spazio stradale e restituirlo ad altri usi, in città dense e storicamente consolidate come le nostre, bisogna inevitabilmente sottrarre parte dello spazio stradale all'auto, al suo muoversi ovunque e velocemente e alla sua sosta prolungata. E perché questa strategia non si trasformi in un corpo a corpo con gli automobilisti, bisogna agire alla fonte. Bisogna ridurre la domanda di mobilità, moderare i flussi di traffico, disincentivare l'uso dell'auto nelle aree più adatte alla mobilità attiva.

"Siamo, non a caso, alla vigilia del gran premio di Formula E a Roma - **sottolinea Edoardo Zanchini, vice presidente di Legambiente** - che era stato annunciato come un momento di svolta per la città sul fronte della mobilità a emissioni zero, e non solo per il quartiere Eur dove si svolgerà la gara. Purtroppo questa Roma senza auto inquinanti la vedremo solo per un giorno e intorno alla Cristoforo Colombo, perché oltre all'allestimento della zona interessata dal gran premio, non è stato fatto niente. Niente per recuperare il ritardo rispetto al numero di centraline di ricarica nella città, niente per le metropolitane e per le piste ciclabili. Nonostante i proclami, è stata un'occasione persa ed è il caso di chiedere alla Giunta capitolina se intende ripetere un'esperienza

del genere in una città dove ancora manca perfino la delibera per l'installazione delle centraline di ricarica delle auto elettriche”.

Roma ha poco più di 300 punti di ricarica pubblici: 158 per le automobili e 175 per moto e quadricicli (pochissimo, rispetto ad esempio a Firenze che ne ha 74 per le auto e 466 per moto e quadricicli). L'Italia, nel complesso, dispone di appena 4 mila punti di ricarica pubblici, quanto la sola città di Amsterdam. A Roma circolano 13 mila auto ibride (molti taxi) che rappresentano però solo lo 0,75% delle auto circolanti. Le auto elettriche sono invece appena 728 (lo 0,04%), nonostante le flotte di rappresentanza di grandi aziende. Le moto e gli scooter elettrici sono 499, lo 0,12% di quelli circolanti. Tanto per fare un paragone, in Olanda nel 2017 sono state vendute 8 mila nuove auto elettriche, poco meno di quelle che circolano in Italia; in tutta Europa sono 500 mila e 3 milioni nel mondo.

Emissioni CO2 equivalente per settore in Europa nel 2016



Oggi circolano in Italia 50.181.875 di veicoli a motore

83 veicoli a motore ogni 100 abitanti (fonte: Aci 2017), più delle patenti di guida, di cui



Tasso di motorizzazione in alcune città italiane ed europee

Milano è a metà strada tra Catania e Parigi. Ma il tasso di motorizzazione è in calo tendenziale anche in quasi tutte le città italiane



Fonte: Legambiente, "Ecosistema urbano", su dati Aci e amministrazioni comunali riferiti al 2013.

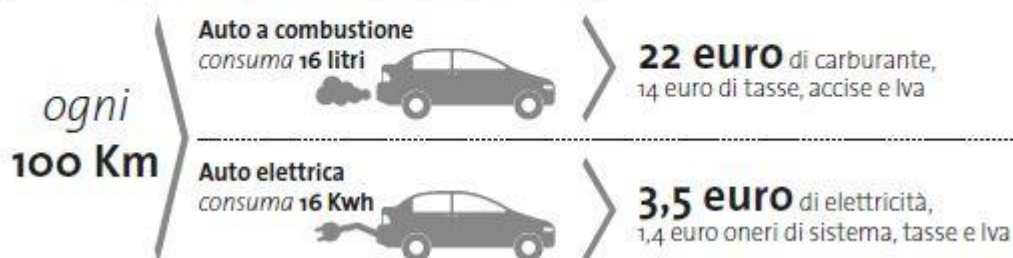
Gettito fiscale

Dati 2016 (fonte: Anfia, industria automobilistica) in miliardi euro/anno, confrontato con lo scenario 2030 (fonte: Legambiente, zero emissioni, 18 milioni di auto)
















Oggi costa il carburante e l'utilizzo: abbiamo tante auto che usiamo poco. L'auto elettrica sarà più cara, ma l'utilizzo costerà sempre meno. Al 2030, anche supponendo un raddoppio della tassa di possesso (bollo, ma con metà delle auto in circolazione) e dei pedaggi (stradali, autostradali, aree urbane) e parcheggi (in cui si potrà ricaricare la batteria), le tasse si dimezzano!

Elettrico vs diesel: spesa "alla pompa" per 100 Km



In Italia si parcheggia in strada, più di tutti in Europa

Posti auto regolamentati nelle città con più di 20.000 abitanti (in migliaia)

	P Totale posti auto	PA Totale su strada	
Italia	3.220	1.810	>  56%
Spagna	2.749	1.190	>  43%
Francia	2.704	1.028	>  38%
Regno Unito	4.300	1.600	>  37%
Austria	556	194	>  35%
Germania	7.574	2.638	>  35%
Belgio	1.007	343	>  34%
Grecia	1.451	472	>  33%
Polonia	2.403	699	>  29%
Portogallo	827	236	>  29%
Ungheria	754	219	>  29%
Olanda	1.517	432	>  28%
Svezia	1.161	228	>  20%

Fonte: Indagine Data Survey (European Parking Association, 2013).

L'ufficio stampa Legambiente 06 86268399 - 353 - Alice Scialoja 3393945428