

**Interrogazione**  
**In 13<sup>a</sup> Commissione**  
***Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare***  
***Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti***  
***Al Ministro dello sviluppo economico***

*Premesso che:*

la tutela dell'ambiente, l'utilizzo responsabile delle risorse e la lotta agli effetti del cambiamento climatico sono le principali sfide che le nostre società devono affrontare nei prossimi decenni in materia di sostenibilità;

la strategia Europa 2020 ha definito chiaramente il contributo che l'Unione europea può offrire in questa sfida comune, impegnando tutti gli Stati membri a una crescita intelligente, inclusiva e soprattutto sostenibile, grazie alla decisa scelta a favore di un'economia a basse emissioni di CO<sub>2</sub>, capace di sfruttare le risorse in modo efficiente;

in questo contesto, i trasporti e la mobilità urbana occupano senz'altro una posizione di rilievo: la stessa Europa 2020 sottolinea l'importanza di rendere più moderno e sostenibile il sistema dei trasporti per lo sviluppo futuro dell'Unione e la necessità di concentrarsi in particolar modo sulla dimensione urbana della mobilità pubblica e privata;

analogamente, la strategia Trasporti 2050 si propone l'obiettivo di dimezzare l'uso di auto "ad alimentazione convenzionale" nel trasporto urbano entro il 2030, di escluderle gradualmente dalle città entro il 2050 e di ottenere entro il 2030 un trasporto delle merci nei maggiori centri urbani essenzialmente privo di CO<sub>2</sub>;

*tenuto conto che:*

negli ultimi anni stiamo assistendo a profonde modificazioni nelle abitudini di fruizione dei servizi pubblici di mobilità e nelle abitudini private;

come evidenziato nel Report 2013 dell'ISTAT sulla "Qualità dell'ambiente urbano", nel 2013, per il secondo anno consecutivo, si riducono i tassi di motorizzazione nei capoluoghi di provincia: 613,2 autovetture e 132,7 motocicli ogni mille abitanti (rispettivamente -0,9 e -0,6% nel confronto con l'anno precedente 2012). Più marcato

è il calo della domanda di trasporto pubblico locale, che scende da 201,1 a 188,6 passeggeri annui per abitante;

continuano a crescere le quote di autovetture euro 4 o superiori e motocicli euro 3 (i veicoli meno inquinanti) che rappresentano rispettivamente il 53 e il 37,8% del parco circolante nei capoluoghi. Nel Mezzogiorno solo il 42% delle auto è in classe euro 4 o superiore;

si diffondono le iniziative a favore della mobilità sostenibile: cresce l'offerta di *car sharing*, presente in 23 città (soprattutto al Nord) e quella di *bike sharing*, attivato in 66 città. Dei 116 capoluoghi, 36 dispongono di almeno 34 km di piste ciclabili. Sistemi di infomobilità (tecnologie dell'informazione al servizio della mobilità urbana) sono presenti in 68 comuni capoluogo, fortemente concentrati nel Centro-Nord.

si conferma il trend di miglioramento della qualità dell'aria per le polveri sottili: rispetto al 2012 diminuisce da 52 a 44 il numero di capoluoghi dove il valore limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10 viene superato per più di 35 giorni. Miglioramenti si riscontrano al Nord (da 37 a 32) e, in proporzione, soprattutto al Centro (da 9 a 6). Nel Mezzogiorno si evidenzia un peggioramento in Campania (da 2 a 4 dei capoluoghi della regione).

il numero massimo di giorni di superamento dei limiti del PM10, si registra prevalentemente in corrispondenza di stazioni di tipo *traffico* (66%), in circa un quarto di quelle di *fondo* (che misurano la qualità media dell'aria), e nell'8% delle centraline *industriali*.

in 17 capoluoghi sono state attuate politiche di limitazione della circolazione del traffico privato di tipo sia emergenziale (a seguito di superamenti dei valori limite di un inquinante), sia programmato (a scopo preventivo o di riduzione progressiva delle emissioni); 28 capoluoghi hanno limitato la circolazione solo con blocchi programmati.

*considerato che:*

la diffusione della mobilità elettrica sta vivendo una decisa accelerazione in Europa, con un forte aumento del numero di immatricolazioni di auto elettriche favorito anche dalle diverse politiche di incentivi attuate in molti Paesi;

L'Italia è al momento estromessa dal generale trend di crescita nonostante esistano enormi margini di potenziale diffusione per i veicoli elettrici: abbiamo il più alto tasso di immatricolazioni al mondo dopo gli Stati Uniti (60 milioni di persone, 37 milioni di autovetture: più di un'auto ogni 2 persone); l'utilizzo di auto private è in continuo aumento; le regioni maggiormente industrializzate superano quasi costantemente i limiti giornalieri di inquinanti primari e secondari: nel 2013, ben 43 città hanno superato le soglie previste dalla legge per le polveri sottili (PM10); abbiamo un ambiente idoneo all'uso dei veicoli elettrici, caratterizzato da città di medie dimensioni e poche aree metropolitane molto affollate ma non particolarmente estese, nelle quali dunque l'autonomia di 140/180 km garantita dai veicoli elettrici si sposerebbe perfettamente con le esigenze di mobilità quotidiana dei privati;

lo sviluppo della mobilità elettrica in Italia continua a essere molto limitato, per via soprattutto di alcuni fattori, legati prevalentemente ai tempi di ricarica, all'autonomia di viaggio, alla carenza di stazioni per la ricarica e ai costi d'acquisto più elevati rispetto ai veicoli tradizionali;

è certamente vero che alcuni di questi fattori (ad es. autonomia e tempi di ricarica) sono dovuti, in larga misura, a una scarsa informazione tra i cittadini circa le reali potenzialità dell'auto elettrica, ma è altresì oggettiva la mancanza di un chiaro quadro normativo nazionale in materia;

in particolare, è assente: a) uno schema nazionale di incentivi all'acquisto che dia il senso di una scelta chiara e di lungo periodo del Governo nazionale a favore di una mobilità finalmente sostenibile e che azzeri (o quanto meno riduca fortemente) il gap di prezzo rispetto ai veicoli tradizionali; b) una rete di infrastrutture di ricarica integrata su tutto il territorio nazionale, realizzata sulla base di una pianificazione strategica che alterni punti di ricarica standard e veloci e che garantisca continuità nell'utilizzo dei veicoli elettrici; c) una razionalizzazione delle politiche locali di mobilità elettrica, che segua le linee guida nazionali e renda le città quanto più possibile omogenee nelle politiche di sostegno all'uso dei veicoli elettrici. Ad oggi, infatti, lo sviluppo della mobilità sostenibile nelle città italiane è affidato all'implementazione di alcuni progetti pilota, talvolta anche innovativi ed efficaci, da

parte delle amministrazioni locali, che tuttavia soffrono della mancanza di un chiaro indirizzo nazionale;

*considerato inoltre che:*

alcuni interventi erano stati portati avanti dal Governo ma non sono poi stati confermati o verificati;

infatti, incentivi di natura economica erano stati previsti dal D.L. n. 83/2012 (convertito dalla legge n.134/2012) in materia di sviluppo della mobilità sostenibile, che prevedeva un incentivo pubblico di 2.500 euro per l'acquisto di ciascun veicolo, a cui si aggiungeva un incentivo di pari importo messo a disposizione dalle case produttrici. In particolare, la distribuzione e la ripartizione degli incentivi per l'acquisto di auto elettriche era stata disciplinata dai conseguenti decreti attuativi del MISE dell'11 gennaio 2013 e del 3 aprile 2014. La legge di Stabilità 2015 (legge n. 190 del 23 dicembre 2014) ha provveduto però alla soppressione per il 2015 dello stanziamento sul fondo incentivi (articolo 1, comma 222), che quindi sono stati di fatto disponibili solo per parte del 2013 e per tutto il 2014;

inoltre, nel tentativo di dare attuazione alla Direttiva 2014/94/UE, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva predisposto un "Piano nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" che prevedeva la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica. Invero, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 settembre 2014, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 2 dicembre 2014, era stato approvato il "Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" (previsto dall'art. 17-septies del D.L. n. 83 del 2012, convertito dalla legge n. 134/2012). Ciononostante, il Piano stenta a trovare concreta applicazione e le Regioni continuano a seguire indirizzi e velocità di sviluppo non omogenei tra loro;

nel 2014 e' stato rafforzato il coinvolgimento degli enti locali verso la sostenibilità e energetica e ambientale, anche attraverso il "Patto dei Sindaci", cofinanziando con 200 milioni le attività del Fondo per la mobilità sostenibile per tramite degli Accordi di Programma sottoscritti con le aree metropolitane e con un bando a favore dei Comuni;

*considerato infine che:*

il collegato ambientale alla legge di stabilità 2014 "*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*" attualmente all'esame della Commissione territorio, ambiente, beni ambientali del Senato prevede all'articolo 3 (Programma di mobilità sostenibile) la prioritaria destinazione, nel limite di 35 milioni di euro, della quota di risorse di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per la realizzazione di un Programma Sperimentale Nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, In particolare, le predette risorse sono destinate al finanziamento di progetti potranno riguardare la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti tra casa e scuola, uscite didattiche con mezzi sostenibili, programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico e l'inquinamento;

*si chiede di sapere:*

se i Ministri in indirizzo non ritengano di dover introdurre misure ed incentivi di sostegno, già impiegati o nuovi, per un nuovo piano della mobilità sostenibile attraverso mezzi ad impatto zero, sulla scorta dell'esempio dei Paesi più virtuosi, che favorisca e coordini l'introduzione di altri incentivi a livello regionale o locale;

se, visto il loro coinvolgimento nell'aggiornamento annuale del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica, non ritengano di dover sovrintendere alla sua effettiva e tempestiva implementazione, verificando, in particolare, tempi e modi di realizzazione dei progetti regionali ammessi a finanziamento;

se non ritengano opportuno promuovere la riapertura del tavolo attuativo tra il Ministero dei Trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico e il CIPE;

se non ritengano necessario procedere all'ascolto di tutti i soggetti interessati ad un sistema efficiente e moderno di mobilità sostenibile, dalle associazioni di utenti e consumatori, dagli enti locali, dal sistema delle multiutilities, dai distributori di energia elettrica alle case automobilistiche; ciò anche al fine di permettere un confronto aperto sulle risorse, sulle reti, sulle innovazioni tecnologiche che riguardano il settore e sulle caratteristiche che un moderno piano infrastrutturale dovrebbe avere;

se non considerino fondamentale che, al fine di svolgere l'auspicato ruolo di raccordo e indirizzo delle politiche locali, venga attivato un tavolo tecnico tra il Ministero dell'Ambiente, la Conferenza Stato-città ed autonomie locali e l'ANCI, per permettere un confronto tra i Comuni e le istituzioni competenti, allo scopo di favorire lo scambio di buone pratiche e condividere i criteri e le modalità per la valutazione dell'efficacia degli interventi.

VACCARI, AMATI