

GREEN MOBILITY, LE PROPOSTE DI LEGAMBIENTE

L'ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA LANCIA ALCUNE PROPOSTE PER FAVORIRE LA TRANSIZIONE VERSO LE EMISSIONI ZERO: TOGLIERE I SUSSIDI PER TUTTI I COMBUSTIBILI FOSSILI, FAVORIRE L'INTEGRAZIONE FUNZIONALE TRA MEZZI E SISTEMI DI MOBILITÀ, PUNTANDO SU UNA RIDUZIONE DEL PARCO CIRCOLANTE E SULLA CONDIVISIONE.

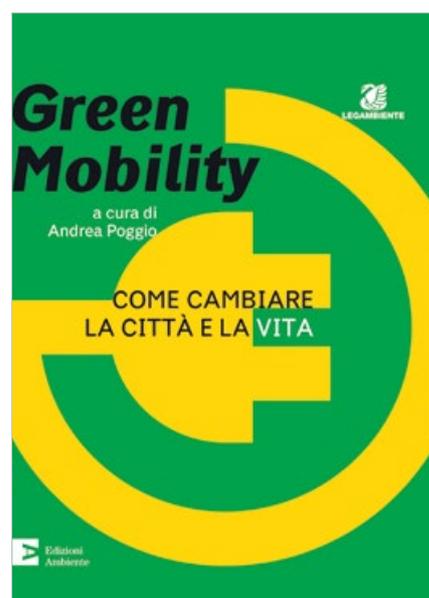
Il tempo è giunto, la transizione ad una società a emissioni zero è già in corso. Soprattutto in tema di mobilità e trasporti, settore che rappresenta da solo quasi il 30% delle emissioni dirette e il 20% di quelle indirette, quindi 3 tonnellate di CO₂ all'anno a testa. L'unico settore in cui l'inquinamento cresce ancora insieme e più dell'economia. Abbiamo solo vent'anni per invertire la tendenza e azzerare le emissioni, senza se e senza ma.

Non esiste auto a combustione che inquina abbastanza poco: Legambiente chiede la fine dei Sad (sussidi ambientalmente dannosi) per il gasolio (5 miliardi all'anno di premio al carburante più inquinante!), ma anche per il metano fossile (che oggi paga zero accise) e per il biodiesel prodotto con l'olio di palma, che paghiamo tutti (240 milioni) a ogni pieno, che distrugge foreste e biodiversità e che emette il triplo di CO₂ del gasolio (vedi petizione che abbiamo appena lanciato www.change.org/unpienodipalle). Togliere i sussidi ambientalmente dannosi non vuol dire necessariamente aumentare le tasse, può anche voler dire rimodularle. A parità di inquinamento (peso molecolare del carbonio fossile) la benzina dovrebbe costare meno del gasolio e il metano più dei biocarburanti avanzati (cioè davvero rinnovabili) e dell'elettricità rinnovabile.

Ma si può ottenere lo stesso risultato, a parità di gettito fiscale, aumentando progressivamente di 1 centesimo all'anno il litro di gasolio e riducendo di più di 3 centesimi quello della benzina. Oppure aumentando di 1 centesimo all'anno il chilo di metano e azzerando le accise per il bioetanolo e il biometano.

Manca in Italia una visione di futuro e una politica coerente, anche tra istituzioni. Un governo. Oggi, mentre Milano vieta la circolazione degli Euro 4 diesel e promuove biglietti e abbonamenti integrati, la Regione Lombardia lancia la rottamazione incentivata persino per l'acquisto di diesel usati. Lo fanno, si dice, per i pendolari "poveri". Ma ai poveri pendolari mancano treni decenti, anche a causa della problematica gestione regionale di TreNord, manca l'integrazione funzionale tra mezzi e sistemi di mobilità, mancano le stazioni "hub" da cui si irradiano metropolitane, tram, autobus e servizi di *sharing mobility* dal monopattino al taxi: un nuova mobilità connessa, leggera, condivisa, elettrica. Servizi di mobilità integrata, come succede a Milano, Madrid, Ginevra, Parigi, Londra, Amburgo.

A Milano ci si muove di più, si spostano tutti, anche chi ha redditi bassi, si posseggono meno auto (meno di 50 ogni cento abitanti, contro più di 63 in Italia)



e – ci informa il nostro rapporto “Città Mez” (Mobilità a emissioni zero) – oltre la metà degli spostamenti quotidiani avviene con mezzi elettrici (dalla metropolitana al moto *sharing* elettrico), elettromuscolari (ebike e monopattino), o in mobilità attiva (ciclopeditone). Quando anche tutti gli autobus saranno solo elettrici (2030) e i diesel (anche Euro 6) non potranno più circolare, a Milano muoversi in modo socialmente e ambientalmente sostenibile, a emissioni zero, sarà possibile per tutti.



FOTO: LEGAMBIENTE

L'automobile, acquistata nuova, è aumentata di prezzo costantemente anche in questi anni di crisi (2,5% all'anno negli ultimi 10 anni), mentre redditi e benessere sono diminuiti: sarà sempre meno per tutti, anche e soprattutto se elettrica. Il trasporto pubblico, bus e ferroviario, da solo, è una risposta insufficiente al bisogno, soprattutto nell'extraurbano, dove si è dispersa la popolazione che fuggiva dalle città troppo care. Per rendere sostenibile (socialmente e ambientalmente) il sistema della mobilità e del trasporto in tutta Italia non si può puntare solo sull'auto elettrica e neppure sperare nell'estensione del servizio pubblico. La sfida non può che essere un'altra: l'esportazione di una mobilità connessa, pubblica e condivisa, certamente sempre più elettrica, ma soprattutto intermodale (che usa tanti mezzi e servizi diversi, anche per compiere lo stesso viaggio) anche fuori dall'ambito urbano. Personalmente mi reco tutti i giorni a Milano col treno e in bici, ho un abbonamento "io viaggio ovunque in Lombardia" e sono iscritto a *sharing* bici, moto e auto. Percorro più chilometri e mi costa meno, molto meno del mantenimento dell'auto di proprietà. Un cambiamento difficile, anche culturalmente, ma possibile. Questa è *green mobility*¹.

Sicuramente impossibile invece l'altra strada, quella seguita sino a ora dalle politiche pubbliche prevalenti, dai populismi di destra e di sinistra. Tante auto, anche vecchie e inquinanti, per tutti. In Italia oggi abbiamo tanti autoveicoli quante patenti di guida (38 milioni circa), eppure il 20-22% della popolazione compie meno di uno spostamento al giorno. Negli anni di crisi anche il 25%. Prima della crisi (2007) il 17%. A Milano la popolazione immobile è appena il 5% (fisiologico con la crescita dei grandi anziani). Conclusione? Più di un quinto degli italiani, pur avendo la macchina non si muove per risparmiare. Il sistema di mobilità fondato sulla proprietà e il basso costo di possesso dei mezzi di trasporto (ogni famiglia possiede mediamente più pedali, volanti e manubri che arti a disposizione) non è garanzia di libertà di movimento per tutti. Ecco perché non abbiamo bisogno di incentivi per acquistare nuove auto, ma di servizi di mobilità diversificati (dal treno veloce al monopattino), quando, dove e come ci servono per andare dove ci pare, senza inquinare e a prezzi (ticket e abbonamenti) accessibili. Cittadini liberi e mobili. Non proprietari di cavalli di potenza. In coda. Ecco perché Legambiente ha proposto,

già per la legge di Bilancio 2019, per chi rottama la vecchia auto (o moto), anche senza acquisto di una nuova elettrica, un bonus di 2.000 euro (1.000 per moto e ciclomotore), anche spendibile in 2 anni, per acquistare abbonamenti del trasporto pubblico, servizi di *sharing mobility* (estesa anche alla *sharing mobility* che utilizza motori endotermici sino al 2021), taxi e acquisto di veicoli elettrici (micromobilità, ciclo, quadriciclo). In questo modo, l'accesso al bonus rottamazione è per tutti, non solo per chi può acquistare un'auto elettrica. Ci hanno seguito alcuni Comuni. A Bologna, dal 1 gennaio 2020 la Ztl ambientale sarà vietata ai veicoli inquinanti o alla seconda auto di proprietà anche dei residenti, associata a bonus mobilità fino a 1.000 euro l'anno a chi sceglie di muoversi col bus, con i taxi/Ncc, col *car sharing* o col *bike sharing*. Abbonamenti al bus scontati dal secondo figlio in poi, per gli over 70 abbonamento gratis. A Milano, in occasione di Area B, sono stati stanziati contributi (70% del prezzo, sino a 2mila euro) per sostituire auto e moto inquinanti di residenti (reddito Isee 20 mila euro) anche con uno scooter elettrico, una cargo bike anche a pedalata assistita o elettrica, e il 70% di sconto

all'abbonamento al trasporto pubblico locale. Abbiamo proposto un tetto di spesa per rottamazioni pari a 500 milioni all'anno, limitando l'incentivo alle città metropolitane e alle città con più di 30 mila abitanti. Per la copertura, parte dei proventi verrebbe dalle aste di CO₂, parte da un aumento delle accise su gasolio di meno di 1 cent al litro e da un piccolo aumento sul bollo dei veicoli inquinanti (sotto Euro 4) e dei veicoli lavoro (dal *pickup* al camion, che oggi pagano molto poco in relazione all'auto) pari a 10 euro all'anno. Così si paga la mobilità non proprietaria a 300 mila persone all'anno. La proposta del governo (disegno di legge "Decreto clima") prevede appena 40 mila euro dal 2021. Per avere un raffronto, gli italiani hanno rottamato, senza incentivo 747 mila auto sotto l'Euro 3 nel corso del 2018. Una goccia nel mare.

Andrea Poggio

Mobilità e stili di vita, Legambiente

NOTE

¹ AA.VV., *Green Mobility, come cambiare la città e la vita*, Edizioni Ambiente, Milano, 2018.

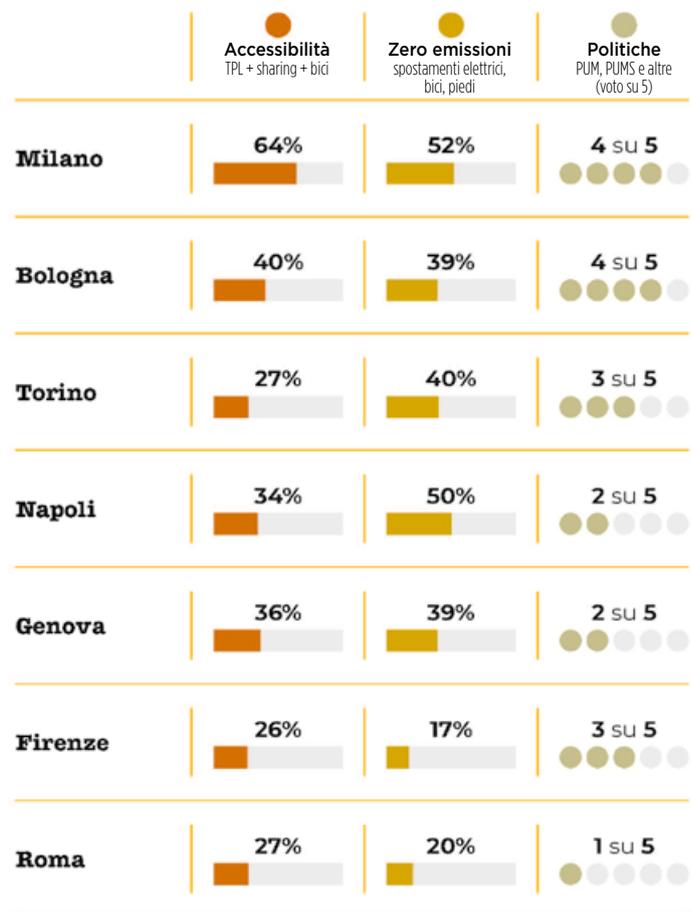


FIG. 1
CITTÀ MEZ

Le principali città italiane rispetto alle politiche di mobilità a emissioni zero. Le città sono ordinate in senso decrescente sulla media pesata degli indicatori.

Fonte: Legambiente e Motus-E, Città Mez, 2019.