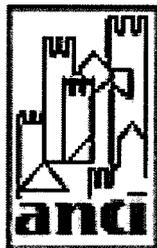


20/12/2018
C. C. C.

1



**RACCOMANDAZIONI ANCI AL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE PER IL RINNOVO DEL PARCO MEZZI SU GOMMA
PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E IL MIGLIORAMENTO
DELLA QUALITÀ DELL'ARIA AI SENSI DELLA LEGGE N. 232/2016, ART. 1,
COMMI 613, 614, 615**

Conferenza Unificata

20 dicembre 2019

Sulla base di quanto esposto ed emerso nel corso della riunione tecnica tenutasi il 17 dicembre mattina, esponiamo e ribadiamo le seguenti posizioni, osservazioni e proposte emendative.

Nel ribadire l'apprezzamento al Governo per la scelta di sostenere con forza l'innovazione e gli investimenti nel settore della mobilità sostenibile, dando continuità ad una azione che era stata avviata nella legislatura precedente affrontando il tema cogente del rinnovo del parco mezzi, priorità nell'agenda del nostro Paese e delle città dove si manifestano le principali problematiche relative alla qualità dell'aria, sottolineiamo come il raggiungimento di tali obiettivi passa in Italia principalmente attraverso la riduzione dell'utilizzo dell'auto privata a favore dell'offerta di trasporto pubblico e collettivo.

La complessità, anche in termini di attuazione, dei temi affrontati dal Piano impone una sinergia oggi ancora debole o limitata alle sedi tecniche tra amministrazioni centrali competenti, Regioni e Enti locali. La scelta di destinare nuovi finanziamenti esclusivamente a veicoli a metano e elettrici per l'urbano e a metano per l'extra urbano, pur condivisibile, si scontra con una inadeguatezza della filiera, con costi ancora alti e con una scarsa infrastrutturazione che necessita, pur con la dotazione di risorse, di tempi differenti. E' bene rappresentare che questo potrebbe avere la conseguenza di impedire/rallentare la sostituzione dei mezzi sino a euro 3 poiché i mezzi a metano ed elettrici al momento costano ancora molto e richiedono infrastrutture costose e interventi urbanistici complessi, con tutti le evidenti difficoltà gestionali (e finanziarie) che da questa scelta deriveranno.

Pertanto se le risorse previste da tale Piano non possono sostenere una transizione più graduale dell'attuale parco veicolare a livelli emissivi bassi nonché azzerati, riteniamo necessario l'utilizzo delle altre risorse statali e regionali in tale direzione, a tutela di una gran parte di Comuni - si pensi al centro sud - che allo stato attuale non hanno adeguati livelli di servizio e un parco veicolare assai obsoleto e con un'alta percentuale di autobus Euro 0. Pertanto è necessario conoscere lo stato dell'arte della ripartizione dei fondi statali alle Regioni, lo stato dei fondi disponibili ancora da ripartire e l'impegno delle Regioni a valle ai Comuni al fine di valutare la sostenibilità del Piano a livello comunale.

Nell'accogliere la decisione di indirizzare tali fondi verso modalità a basse/zero emissioni, chiediamo però che sia garantita la piena neutralità tecnologica e che si elimini il cofinanziamento, almeno per la componente a zero emissioni. L'obbligo di cofinanziamento potrebbe pregiudicare il tiraggio del Piano nonché l'accesso di territori più arretrati e deboli anche dal punto di vista della filiera aziendale. Alla luce della Direttiva DAFI e del relativo decreto di recepimento, del rapido mutamento del contesto e dell'obsolescenza / evoluzione delle tecnologie è necessario altresì valutare l'opportunità di prevedere aggiornamenti del Piano su orizzonti più brevi dei 5 anni, e di introdurre tecnologie a zero emissioni come l'idrogeno. D'altro canto occorre tenere bene presente che la produzione elettrica in Italia è ancora fortemente sostenuta dalle fonti fossili e che la sostenibilità di produzione energetica ed usi finali è un equilibrio molto delicato, e che il nostro Paese non ha al momento un modello chiaro verso la transizione energetica.



Infine dal punto di vista infrastrutturale, è bene specificare che il sostegno al primo triennio alle infrastrutture non tiene conto di aggiornamenti e sviluppi successivi, nonché delle problematiche oggi esistenti a livello locale e attinenti alla gestione ordinaria e ai servizi infrastrutturali (e non agli investimenti) in termini di punti di deposito, smaltimento batterie, manutenzione, ecc.

Resta ferma la necessità **di condividere nel minor tempo possibile i contenuti dei decreti attuativi previsti agli articoli 3, 4 e 5.**

PROPOSTE EMENDATIVE

Al testo del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (da adeguare anche nel Piano):

- 1) Inserire in premessa *“Visto il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.”*
- 2) All’art. 6, lettera a) sostituire la cifra “60” con “80”, e la cifra “80” con “100”. Dopo le parole “acquisto mezzi elettrici” inserire le parole *“o ad altre tipologie di combustibili alternativi a zero emissioni”*.
- 3) All’art. 6, lettera b), dopo le parole “a metano liquido” inserire *“o ad altri combustibili alternativi”*.
- 4) All’art. 8 sostituire le parole “5 anni” con “3 anni”. Inserire al punto elenco *“dello stato di sviluppo delle infrastrutture relative agli interventi del Piano”*.
- 5) Aggiungere il seguente Art. 10 *“Tavolo interistituzionale sulla mobilità sostenibile” “E’ istituito presso la Conferenza Unificata un Tavolo interistituzionale composto dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dal Ministero dell’Ambiente, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dalle Regioni ed dagli Enti locali.”*

Tra gli emendamenti puntuali al PIANO si segnalano:

- A pag. 26, al paragrafo “Enti locali” effettuare le seguenti modifiche: All’inizio del paragrafo inserire *“I Comuni pianificano la mobilità urbana e la sosta, programmano, regolano e influenzano lo spostamento per persone e merci, attuando scelte innovative. Per gli enti locali, siano città metropolitane che comuni, regolare la mobilità urbana è sempre più una necessità legata alla qualità dell’aria e al contenimento delle emissioni climalteranti – le città che hanno ristretto maggiormente l’accesso di determinati veicoli e che rappresentano oggi tra i più avanzati casi di regolazione di accesso sono le città del bacino padano – piuttosto che alla decongestione delle strade e degli spazi pubblici, alla fruizione piena e alla valorizzazione dei centri storici, dei borghi e del ricco patrimonio che tutti i Comuni del nostro Paese hanno da offrire”*. Al secondo capoverso, dopo le parole “Città con più di 100 mila abitanti” aggiungere *“, e le Città Metropolitane”*. Eliminare secondo e terzo paragrafo, dalle parole “L’art. 1” a “per la definizione dei Piani”. **(Il Piano strategico metropolitano non riguarda la mobilità, se non in**

termini assai generali e di principio, e le affermazioni inserite rischiano di introdurre confusioni).

Ciò detto, ai fini dell'espressione dell'Intesa, si chiede:

- 1) **l'istituzione di un Tavolo interistituzionale politico MIT, MISE, MATTM, Regioni ed enti locali** come luogo di confronto unitario e di concertazione sul tema della mobilità sostenibile, per garantire una Cabina di Regia unica;
- 2) **una informativa puntuale sulle risorse statali destinate al rinnovo del parco mezzi pubblico, sullo stato di avanzamento degli impegni delle Regioni e sui fondi regionali, al fine di definire le risorse disponibili non inerenti il Piano che possano garantire un approccio graduale ai combustibili alternativi;**
- 3) Di **eliminare il cofinanziamento**, soprattutto per i veicoli a zero emissioni, per garantire il rinnovo del parco anche nelle aree deboli del Paese e un adeguato tiraggio del Piano;
- 4) Di **prevedere il finanziamento dell'infrastruttura**, nell'accezione più ampia **comprendente i servizi infrastrutturali**, per tutto il **periodo** di dispiegamento del Piano, riducendone proporzionalmente la percentuale;
- 5) Di **inserire, in un'ottica di maggiore neutralità tecnologica**, tutti i combustibili alternativi a zero emissioni, in tal senso non escludendo **l'alimentazione ad idrogeno, e per consentire una maggiore flessibilità transitoria all'ibrido.**

Si segnala inoltre, sulla base di alcune richieste avanzate delle Regioni, che il **tema della micromobilità e della diffusione nelle nostre città dei dispositivi di mobilità elettrica** (mono pattini, sideways, ecc.) non omologati e non normati dal Codice della Strada, è un tema complesso e delicato per i Comuni, da un punto di vista della sicurezza dei cittadini e della convivenza attualmente nello spazio urbano con mezzi tradizionali. E' in atto una discussione che vede i Comuni e soprattutto le grandi città orientate a percorrere la modalità della sperimentazione sul campo esclusivamente nelle aree 30.

