

## **Manifesto Sostenibilità di Altroconsumo**

### **Punto 3 – Mobilità sostenibile**

#### **Perché la transizione verso la mobilità sostenibile è importante per i consumatori?**

La libertà di movimento è un diritto garantito dagli ordinamenti democratici contemporanei. Da bisogno primario dell'essere umano, la mobilità dei cittadini ha storicamente condizionato i tempi dell'economia e della società, scolpando nei Trattati europei e nelle Costituzioni degli Stati membri quel diritto alla mobilità, oggi più che mai, in grande tensione con il diritto alla salute e alla tutela dell'ambiente.

Il 2020 è l'anno della Strategia europea per una mobilità intelligente e sostenibile, tre le principali azioni dal Green New Deal che porterà l'UE alla neutralità climatica entro il 2050. La grande sfida, che tutti gli stakeholder sono chiamati ad affrontare, è quella di ripensare totalmente la mobilità rispetto a come è stata concepita finora: vale a dire, in maniera sostenibile e compatibile con la salute dei cittadini e di tutto il Pianeta.

La crisi COVID-19, dopo l'iniziale lock-down che ha ripulito l'aria delle città, richiede di ripartire ricorrendo il più possibile ad una mobilità dolce per evitare che il ritorno alla normalità e le misure di distanziamento sociale che si dovranno mantenere per molto, comportino un ricorso di massa all'auto privata, riproponendo in maniera amplificata tutte le problematiche legate a traffico e inquinamento.

#### **Quali rischi minacciano la mobilità sostenibile?**

I trasporti svolgono un ruolo cruciale nella società occidentale. La qualità stessa della vita dei cittadini dipende (anche) da un sistema di trasporto efficiente e accessibile. Tuttavia, i trasporti rappresentano una tra le principali fonti di pressioni sull'ambiente, contribuendo in maniera diretta ai cambiamenti climatici e all'inquinamento atmosferico e acustico.

Le infrastrutture di trasporto occupano grandi fasce di suolo e contribuiscono all'espansione urbana, alla frammentazione degli habitat e all'impermeabilizzazione del suolo. Le nostre città sono costruite per soddisfare le esigenze di spostamento su 4 ruote dei privati. La stessa organizzazione dello spazio urbano, negli ultimi decenni, si è sviluppata in maniera funzionale a questa prospettiva, contribuendo a ingigantire alcuni problemi cruciali connessi al sistema di trasporto odierno. Problemi come la salute, il clima, la vivibilità, senza dimenticare l'arretratezza del sistema Paese nello sviluppo della mobilità sostenibile, nel potenziamento del trasporto pubblico locale e le conseguenze sull'ambiente della mobilità a lunga percorrenza.

---

#### **Altroconsumo**

Associazione Indipendente di Consumatori  
Via Valassina 22, 20159 Milano  
Tel +39 02 66 8901  
Fax +39 02 66 8902 88  
[www.altroconsumo.it](http://www.altroconsumo.it)  
C.F. 97010850150

### Salute e Clima

Le emissioni derivanti dai mezzi di trasporto a motore peggiorano la qualità dell'aria. A causa dei principali inquinanti tossici per l'uomo, ogni cinque anni e mezzo la spesa sostenuta per i costi sanitari arriva a 530miliardi€: vale a dire, più della ricchezza prodotta in un anno da Lombardia e Veneto, ovvero quasi il 5% del PIL nazionale<sup>1</sup>.

Il settore dei trasporti incide per un terzo sul consumo complessivo di tutta l'energia prodotta nell'Unione europea<sup>2</sup>, la maggior parte della quale proveniente da fonte fossile, ed è responsabile di oltre un quarto delle emissioni totali di gas a effetto serra.

### Vivibilità dello spazio urbano

L'80% dello spazio urbano delle nostre città è costituito da strade pensate per la circolazione delle automobili. Questa preferenza accordata all'uso dell'auto privata è anche quella che, paradossalmente, genera livelli elevati di congestione del traffico rendendo gli spostamenti difficoltosi e lenti, al punto tale che la velocità media all'interno delle aree urbane è di circa 20km/h (paragonabile alla velocità media che si può tenere in bicicletta).

### Trasporto pubblico locale

Le tradizionali problematiche che affliggono il trasporto pubblico locale, rendendolo meno efficiente e competitivo di quanto potrebbe essere, non dipendono solo dall'organizzazione del servizio, ma anche dal contesto in cui opera. La capillarità delle fermate e l'estensione della rete TPL sono, in molte città, ancora troppo parziali, lasciando interi quartieri senza collegamento col resto della città. Il problema successivo riguarda la quantità delle corse che vengono garantite: alcune zone delle città, seppur connesse da una linea di TPL, sono servite da un numero di corse così esiguo da rendere il TPL un'opzione non praticabile per gli utenti, se non occasionalmente. Altro grande problema, che impedisce al TPL di essere un servizio realmente universale, è il costo del biglietto: spesso è troppo elevato per le fasce di popolazione più povere, costrette - quindi - ad utilizzare mezzi alternativi o a rinunciare allo spostamento. Infine, la congestione delle nostre città (dovuto all'eccessivo utilizzo dell'auto privata) comporta la drastica riduzione della velocità di spostamento dei mezzi di TPL, rendendo il servizio inaffidabile e dunque inappetibile.

### Mobilità elettrica

Per quanto sia, in particolare su strada, una soluzione più pulita delle auto tradizionali, l'auto elettrica comporta comunque delle emissioni in termini di CO<sub>2</sub> per via del mix di energia primaria usata per generare l'elettricità con cui la si ricarica. Inoltre, anche pneumatici e freni comportano delle emissioni di particolato legate all'uso.

---

<sup>1</sup> Risorse Economia Ambiente, *Più morti che in guerra* ([link](#))

<sup>2</sup> Agenzia europea dell'ambiente, *Trasporti* ([link](#))

Inoltre, dal punto di vista dell'ingombro e dell'occupazione del suolo pubblico, una vettura elettrica equivale ad una vettura tradizionale, e non risolve il problema dell'incidentalità. Non è da trascurare, infine, tutto ciò che concerne le fasi di produzione (compresa l'estrazione delle materie prime) e di smaltimento delle batterie.

#### Mobilità a lunga percorrenza:

Il passaggio dalla mobilità su gomma a quella su rotaia permetterebbe un incredibile risparmio in termini di emissioni inquinanti, consumo di suolo, congestione, solo se ciò non implica la costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie non necessarie, ma avviene tramite il potenziamento e l'efficientamento di quelle esistenti. L'impatto socio-ambientale ed il costo derivante dalla costruzione di nuove linee ferroviarie, infatti, è spesso maggiore dei benefici economici, sociali e ambientali che se ne possono ricavare. La priorità rimane quella di potenziare le linee merci e pendolari già esistenti con nuovi veicoli, con la manutenzione delle linee esistenti e con una più accurata organizzazione delle corse e della logistica.

### **Quali sono le soluzioni per disinnescare i rischi?**

Le soluzioni per risolvere la complessità dei problemi elencati implicano anzitutto la creazione di un contesto favorevole allo sviluppo della mobilità sostenibile.

Con questa espressione si intende un sistema di mobilità urbana ed extraurbana che, tenuto conto dell'impatto sull'ambiente, concepisce spazio e spostamenti secondo il principio dell'equità intergenerazionale e contempera due ordini di esigenze: da un lato, le conseguenze sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, dall'altro le necessità di spostamento insite nella società globale.

È quindi fondamentale individuare un pacchetto di soluzioni modulari, attuabili nel breve, nel medio e nel lungo periodo, tali da favorire l'azione del legislatore ai diversi livelli di governo e consentire agli stakeholder di unire le forze e vincere la battaglia comune di preservare il futuro del Pianeta, con azioni concrete e sinergie condivise.

#### Nel breve periodo

Adottare provvedimenti miranti all'incremento delle zone 30 nelle città e incentivare la mobilità individuale alternativa (biciclette, monopattini), sia per ridurre il numero di auto in circolazione, sia per limitare l'affollamento sui mezzi pubblici. Allo stesso tempo bisogna incentivare le aziende a continuare ad utilizzare la modalità smartworking per ridurre la necessità di spostamenti lavorativi. Il tutto sostenuto da incentivi che favoriscano la mobilità dolce, i servizi di sharing mobility e l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico.

### Nel medio periodo

La conversione del parco auto e del trasporto pubblico locale verso il vettore elettrico deve accompagnare la contemporanea riduzione del numero totale della auto private in circolazione, la diminuzione del numero dei parcheggi e l'aumento dei percorsi ciclabili lungo gli assi di mobilità principali. Con riguardo alla transizione verso l'elettrico, va sottolineato che si tratta di una misura la cui reale efficacia è legata a una modifica sostanziale del mix energetico del Paese (incremento della quota di energia rinnovabile e decremento della quota di energie fossili) e a un radicale potenziamento delle infrastrutture elettriche e delle stazioni di ricarica in tutto il territorio nazionale.

### Nel lungo periodo

Realizzare una pianificazione urbanistica lungimirante e sostenibile, innanzitutto promuovendo un modello di città che garantisca un equo accesso ai servizi pubblici per tutta la popolazione e che si basi sulla mobilità alternativa all'automobile. Si avrebbe così una riduzione dei tempi di percorrenza (grazie alla riduzione del traffico), aria meno inquinata (e quindi minori costi sanitari), la riconsegna di porzioni di spazio urbano (parcheggi, svincoli autostradali, etc) alle aree verdi pubbliche e ai luoghi di socialità. Tale modello di città avrebbe anche ricadute economiche, contribuendo allo sviluppo del commercio su piccola scala (negozi di zona, produttori a km 0) e quindi creando nuovi posti di lavoro. La pianificazione urbanistica deve portare a rivoluzionare la distinzione tra quartieri dormitorio e aree direzionali adibite ad uffici, creando quartieri a carattere misto con abitazioni, uffici, scuole, ospedali, biblioteche etc. Accorciando le distanze da dover percorrere nel quotidiano, si risparmia suolo, altrimenti occupato dalle necessarie strade di collegamento e si preserva la continuità degli habitat naturali creando al contempo quartieri vivi e polifunzionali. Essenziale sarà anche la costruzione di un sistema di intermodalità seria che permetta una reale interoperabilità tra i diversi mezzi di trasporto pubblico per rendere di fatto superfluo l'ingresso in città con l'auto privata.

### **È il momento di agire: cosa chiediamo**

Le prospettive sopra esposte implicano, inevitabilmente, un ripensamento dell'urbanistica da parte delle amministrazioni locali, un intervento del legislatore nazionale e dell'Unione europea nel settore dell'automotive e, infine, un cambio di approccio del consumatore all'idea stessa di mobilità.

### Mobilità sostenibile

Per fare della bicicletta e di altri mezzi leggeri, come i monopattini, degli alleati davvero efficaci nella transizione verso una mobilità sostenibile, c'è **bisogno di creare le condizioni** per rendere percorribili le strade cittadine e interurbane anche con questi mezzi. **Gli incentivi per l'acquisto delle due ruote a pedali hanno senso se si investe, in contemporanea, nella creazione di zone di circolazione a 30 km nelle città e piste ciclabili urbane e interurbane** lungo le principali arterie di traffico. Così si **garantirebbe maggior sicurezza** a chi vorrebbe usare la bici anche per spostarsi fuori città, nei comuni limitrofi ai grandi centri urbani, da cui parte molto del pendolarismo in auto, e fare della bici il **mezzo di spostamento quotidiano preferito**, alternativo all'auto per fare la spesa, recarsi al lavoro, o accompagnare i bimbi a scuola.

#### Omologazione e consumi

È necessario un irrobustimento delle procedure di omologazione delle automobili in modo che le emissioni di sostanze inquinanti dichiarate dai produttori rispecchino realmente quanto avviene su strada. Per questo chiediamo di eliminare il *conformity factor*, quel fattore moltiplicativo che aumenta il limite massimo di emissioni nelle prove su strada (RDE), introdotte in seguito allo scandalo Dieselgate.

La procedura di omologazione andrebbe migliorata anche in relazione ai consumi di carburanti (o di elettricità per le auto elettriche), verificandoli con prove su strada e protocollo RDE (attualmente non previsti). In questo modo potremo misurare realisticamente anche le emissioni di CO<sub>2</sub>, che sono direttamente correlate ai consumi di carburante, ma che, non essendo inquinanti, non rientrano nelle norme di omologazione (classi Euro).

Le informazioni corrette, riguardanti i consumi e le emissioni delle auto, dovranno essere riportate in un'etichetta energetica europea per le auto che le rappresenti in maniera grafica chiara, semplice e facilmente confrontabile dai consumatori. Tale etichetta, realizzata per ogni versione di auto disponibile sul mercato, dovrà essere riportata nei siti web dei produttori e in ogni forma di pubblicità veicolata, e di presentazione delle vetture presso i saloni espositivi delle stesse concessionarie.

#### Incentivare lo svecchiamento del parco circolante

Chiediamo l'introduzione di politiche pubbliche che favoriscano il rinnovamento del parco auto italiano in particolare verso modelli di auto elettriche e ibride, ma anche modelli a combustione interna Euro 6d-TEMP ed Euro 6d, ovvero gli standard più recenti che hanno accompagnato l'entrata in vigore dei test su strada (RDE) e che sono realmente meno inquinanti delle vetture

più vecchie<sup>3</sup>. Anche i produttori devono fare la loro parte introducendo nel mercato modelli di auto elettriche di piccole e medie dimensioni a prezzi contenuti.

#### Adeguare l'infrastruttura per le auto elettriche

In vista di un forte aumento del numero di auto elettriche circolanti nei prossimi anni è importante **incrementare la copertura di colonnine pubbliche di ricarica**, sia in termini di numero, sia in termini di **potenza superiore a 22 kW<sup>4</sup>** per consentire di velocizzare i tempi di ricarica.

È anche necessario **evitare che si crei una giungla di sistemi di prezzi, tariffazioni e pagamenti** che costituirebbero un intralcio al pieno sviluppo delle potenzialità della mobilità elettrica introducendo **regole chiare di univocità di pagamento basate su trasparenza e semplicità della tariffazione applicata dai vari fornitori**.

Non va dimenticato, poi, il potenziale ruolo di “serbatoio energetico” che le batterie delle auto elettriche possono avere. Per questo, riteniamo necessario potenziare gli investimenti per l'integrazione del veicolo elettrico alla rete (“vehicle-grid integration” o VGI), e consentire uno scambio bi-direzionale tra quest'ultimo e il sistema elettrico, trasformando l'auto in un soggetto attivo in grado non solo di prelevare energia, ma anche di cederla, immettendola in rete quando ce n'è bisogno, a beneficio di tutto il sistema.

### Il nostro impegno

Altroconsumo, la prima organizzazione di consumatori italiana, si impegna a:

- effettuare una costante attività di inchiesta sulle emissioni e sui consumi dichiarati dalle principali case automobilistiche, anche grazie a progetti come [Green NCAP<sup>5</sup>](#) [Mile21<sup>6</sup>](#)
- vigilare sul rispetto e la corretta applicazione delle normative di settore

---

<sup>3</sup> Il parco auto italiano è composto (al 31.12.2019) per quasi il 60% da vetture antecedenti l'Euro 5. Una percentuale che sale addirittura a quasi il 70% per quanto riguarda i veicoli commerciali ( fonte UNRAE [http://www.unrae.it/files/parco%20circolante%202019\\_5eb96aba283b7.pdf](http://www.unrae.it/files/parco%20circolante%202019_5eb96aba283b7.pdf))

<sup>4</sup> La velocità di ricarica dipende sia dalla potenza della colonnina, sia dalla capacità della batteria dell'auto. Con colonnine fast charge (cioè con potenze maggiori di 22 kW) i tempi di ricarica passerebbero da circa 8-10 ore a circa 1 ora.

<sup>5</sup> <https://www.greenncap.com> è un consorzio che conduce test, sia in laboratorio sia su strada, per misurare i consumi e le emissioni reali delle automobili e fornire agli utenti informazioni complete, chiare e affidabili.

<sup>6</sup> [www.mile21.eu](http://www.mile21.eu) . Il progetto è finalizzato ad aiutare i consumatori europei a tracciare i consumi delle loro auto e a ridurli, oltre che aiutarli a scegliere le vetture più efficienti dal punto di vista dei consumi costituendo un database con i consumi reali di carburante delle auto vendute in Europa.

- informare correttamente i consumatore e aiutarli, così, a scegliere con maggiore consapevolezza