



36, 37 e 38 | Trasporto pubblico locale, Trasporto privato e Ciclabilità

Incentivare il rinnovo del parco mezzi del Trasporto Pubblico Locale (TPL) verso mezzi a basso impatto (es. ibrido, elettrico, biocombustibile, ...). Incentivare il rinnovo dei mezzi pesanti privati con soluzioni meno inquinanti. Pianificare investimenti e finanziamenti a favore della Ciclabilità, incentivando la creazione dell'infrastruttura ciclistica e incoraggiandone l'utilizzo.

Contesto

- In Italia, i trasporti incidono per il 25-35% sulle emissioni di CO₂ totali
- Al 2018, l'intero parco mezzi TPL mostra un'età media 12-13 anni (molto distante dai riferimenti europei dove l'età media si attesta sui 7-8 anni), principalmente diesel Euro 2/5
- Nella direttiva Europea RED II l'obiettivo di penetrazione di rinnovabili nel settore trasporti nel 2030 è fissato al 14%, allo stesso modo il PNIEC¹ pone l'obiettivo al 22%
- È evidente la necessità ed urgenza di dotare il Paese di un Piano Nazionale della Mobilità in coerenza alle indicazioni europee “per una mobilità smart e sostenibile”, con interventi a sostegno delle Amministrazioni competenti che hanno predisposto progetti per la riduzione delle emissioni di gas serra e per un miglioramento della qualità dell'aria in ambito urbano

Azioni specifiche

- a. Incentivare un Piano Nazionale della Mobilità per la conversione verso mezzi a basso impatto (ad es., ibrido, elettrico, biocombustibile, altro), quale aggiornamento del PGTL² del 2001
 - Aumentare le risorse previste nel Piano Nazionale Mobilità Sostenibile per la riconversione delle flotte pubbliche verso mezzi a basso impatto, valutando anche l'estensione dei fondi a strumenti partnership pubblico-private. Si consiglia la definizione di una direttiva nazionale (con ad es., cabine di consultazione gestite dai prefetti) per evitare la proliferazione a livello locale
- b. Promuovere il trasporto sostenibile e le relative infrastrutture
 - Incentivare lo sviluppo capillare di infrastruttura per mobilità sostenibile, come ad esempio le stazioni di ricarica elettrica, anche private
 - Incentivare la creazione dell'infrastruttura ciclistica e incoraggiarne l'utilizzo attraverso, ad es., piste ciclabili, stazioni di ricarica e-bike, sistemi di sicurezza e ciclo-parcheggi
 - Favorire lo sviluppo di Hub intermodali alle porte delle città, prevedendo parcheggi per privati e snodi del trasporto pubblico / piste ciclabili e chiusura al traffico privato dei centri urbani
 - Incentivare l'utilizzo di *car sharing* a basso impatto, ad uso privato e aziendale, riservando spazi di parcheggio dedicati in posizioni strategiche, attraverso una modifica del Codice della Strada³
- c. Incentivare il rinnovo dei mezzi commerciali privati (ad es., navi, furgoni, camion) con tecnologie alternative meno inquinanti (ad es., GNL) – a titolo esemplificativo e non esaustivo:
 - Promuovere rinnovo di veicoli commerciali leggeri *end-of-life* con veicoli a basso impatto (ibridi, elettrici, ...) per aziende logistiche che operano nei maggiori centri urbani, in linea con restrizioni previste alla circolazione
- d. Promuovere la conversione verso i biocarburanti, i carburanti da rifiuto (in linea con l'iniziativa #31) e i carburanti alternativi ad uso trasporto
 - Prevedere incentivi per facilitare la conversione della filiera idrocarburi per uso trasporti verso i biocarburanti attraverso la chiusura e bonifica dei punti vendita
 - Estendere durata e applicabilità degli incentivi per utilizzo di biocarburanti previsti dalla normativa (D.M. 2 marzo 2018)
 - Incentivare l'utilizzo dell'idrogeno come carburante per i trasporti, anche tramite il rilascio di certificati di immissione in consumo di biocarburanti

1. Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, 2. Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, 3. In particolare, modifica all'art. 7, comma 1, lett. d.

Logiche e fonti di
funding

Principalmente
Pubblico

Principalmente
Privato

No funding

Tempistiche per lancio
iniziativa

Attuare subito

Finalizzare

Strutturare