

REPORT

Azioni e iniziative dei Comuni a favore della **mobilità sostenibile**

Il report approfondisce le iniziative che i Comuni hanno già messo in atto o hanno intenzione di attivare a favore della mobilità sostenibile attraverso una *survey* su tutto il territorio italiano.

Viene dedicata particolare attenzione alle zone a traffico limitato, sia per gli impatti sui veicoli privati che sul trasporto merci urbano, oltre ad un focus sulle flotte di veicoli utilizzate dai Comuni stessi.

MOTUS 

CLASS
ONLUS

Introduzione

A partire dal mese di luglio 2021, è stato somministrato un **questionario** ai Comuni, con particolare focus su quelli con popolazione superiore ai 20 mila abitanti, volto a comprendere le azioni e le iniziative già intraprese a favore della **mobilità sostenibile** in ogni singolo territorio, le azioni programmate e più in generale le prospettive future.

La scelta dei Comuni sopra i 20 mila abitanti è motivata dal fatto che hanno mostrato già in passato interesse per la mobilità sostenibile, oltre ad avere verosimilmente più capacità di spesa e quindi più margine per attuare e pianificare iniziative a favore della mobilità sostenibile.

Una percentuale elevata di questi Comuni sono anche sottoscrittori della **Carta metropolitana dell'elettro-mobilità**, promossa dalla comunità di **e_mob**. È necessario inoltre considerare che i Comuni con meno abitanti hanno spesso ridotte capacità di intervento dovute alle limitazioni geografiche del territorio, che non consentono di attuare iniziative significative a favore della mobilità.

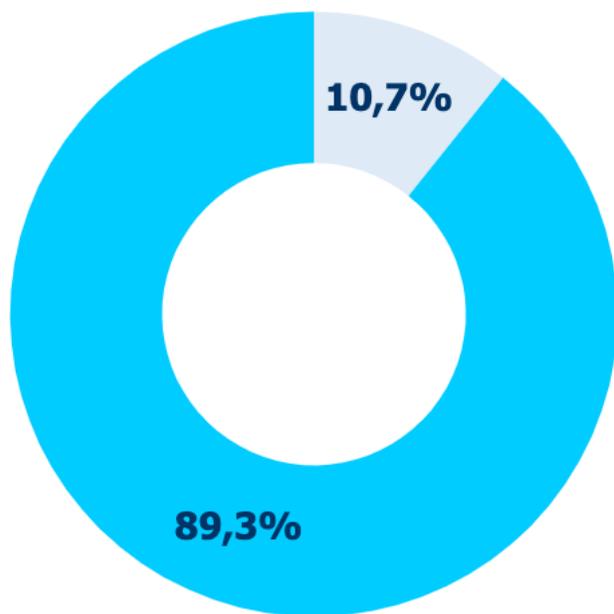
Dal punto di vista quantitativo, sul totale dei 7.904 Comuni italiani, il gruppo target dei Comuni con popolazione superiore ai 20 mila abitanti è composto da 510 unità, cioè il 6,5% del totale.

Al questionario ha partecipato circa il 20% di tutti i Comuni sopra i 20 mila abitanti presenti in Italia.

I Comuni partecipanti

Quanti e quali, tra i Comuni che hanno partecipato al questionario, costituiscono il riferimento?

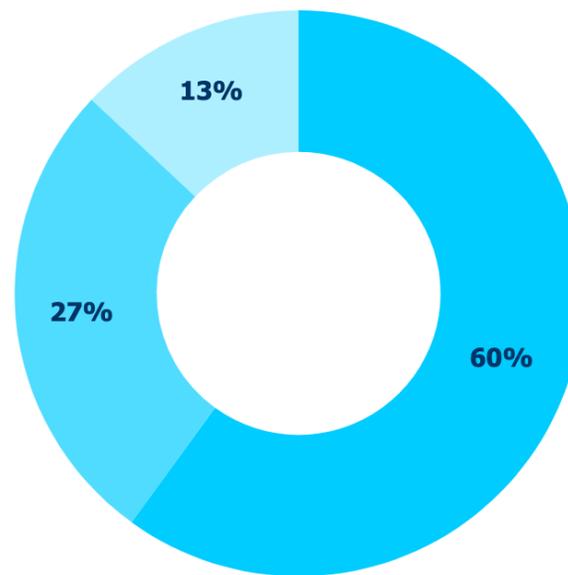
I Comuni che hanno risposto al questionario sono stati 112: di questi l'**89,3%** costituisce il gruppo dei Comuni di riferimento, ovvero quelli con più di 20 mila abitanti.



● Sotto i 20 mila abitanti ● Sopra i 20 mila abitanti

Se guardiamo alla distribuzione delle risposte tra i 112 Comuni partecipanti, si nota che:

- **60 Comuni** hanno tra 20 e 60 mila abitanti;
- **27 Comuni** hanno tra 60 e 150 mila abitanti;
- **13 Comuni** hanno più di 150 mila abitanti;
- **12 Comuni** hanno meno di 20 mila abitanti.



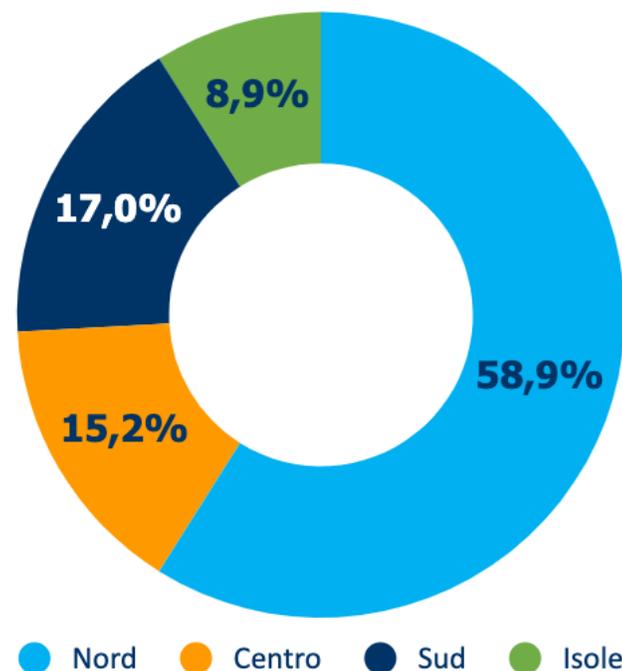
● Tra 20 mila e 60 mila ● Tra 60 mila e 150 mila ● Sopra i 150 mila

In altri termini, i 100 Comuni al di sopra dei 20 mila abitanti che hanno risposto al questionario rappresentano il **19,61% della popolazione di riferimento (tutti i Comuni italiani con più di 20 mila abitanti)**. Si tratta di una percentuale elevata rispetto al tasso di risposta dello stesso target per altri questionari.

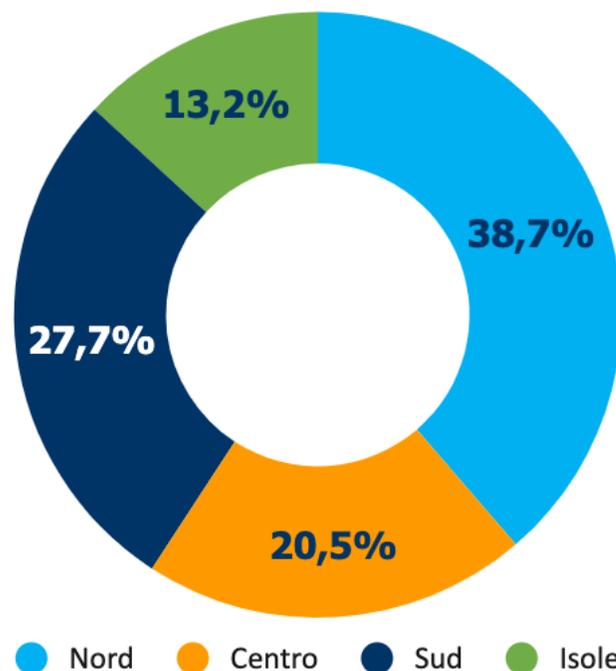
I Comuni partecipanti

Come si distribuiscono le risposte dei Comuni tra le diverse aree geografiche?

La distribuzione percentuale delle risposte dei 112 Comuni partecipanti alla survey è di seguito illustrata:



La percentuale di Comuni con più di 20 mila abitanti nelle diverse aree geografiche:



La ripartizione geografica delle risposte dei 112 Comuni (grafico a sinistra) evidenzia una prevalenza delle regioni del Nord (58,9% del totale), seguito dal Sud (17%), dal Centro (15,2%) e dalle Isole (8,9%).

Incrociando questo dato con quello relativo alla distribuzione effettiva dei Comuni di riferimento sul territorio, si osserva che:

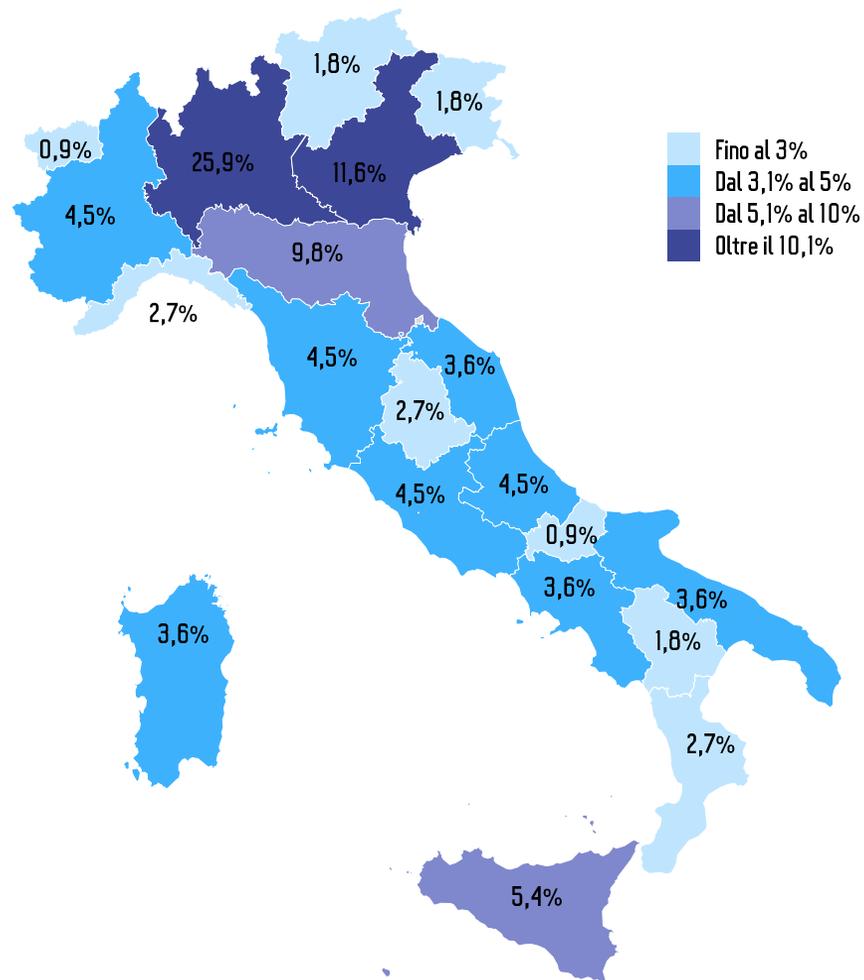
- Il Nord conta circa il 40% dei Comuni presi in esame, ma mostra un tasso di risposta superiore di quasi 20 punti percentuali;
- Le altre macro-aree hanno invece un tasso di risposta inferiore alla reale presenza dei Comuni sopra i 20 mila abitanti;
- Lo scarto è più evidente per il Sud (17% di risposte contro 27,7% di presenza) e meno netto per Centro (15,2% contro 20,5%) e Isole (8,9% contro 13,2%).

Si rileva pertanto una maggiore proattività da parte dei Comuni del Nord rispetto alle tematiche della mobilità sostenibile.

I Comuni partecipanti

Come si distribuiscono le risposte al questionario dei Comuni per Regione?

Scomponendo la ripartizione geografica delle risposte per Regione, si osserva la netta prevalenza di tre regioni del Nord Italia: Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, che da sole totalizzano il **47,32%** del campione.

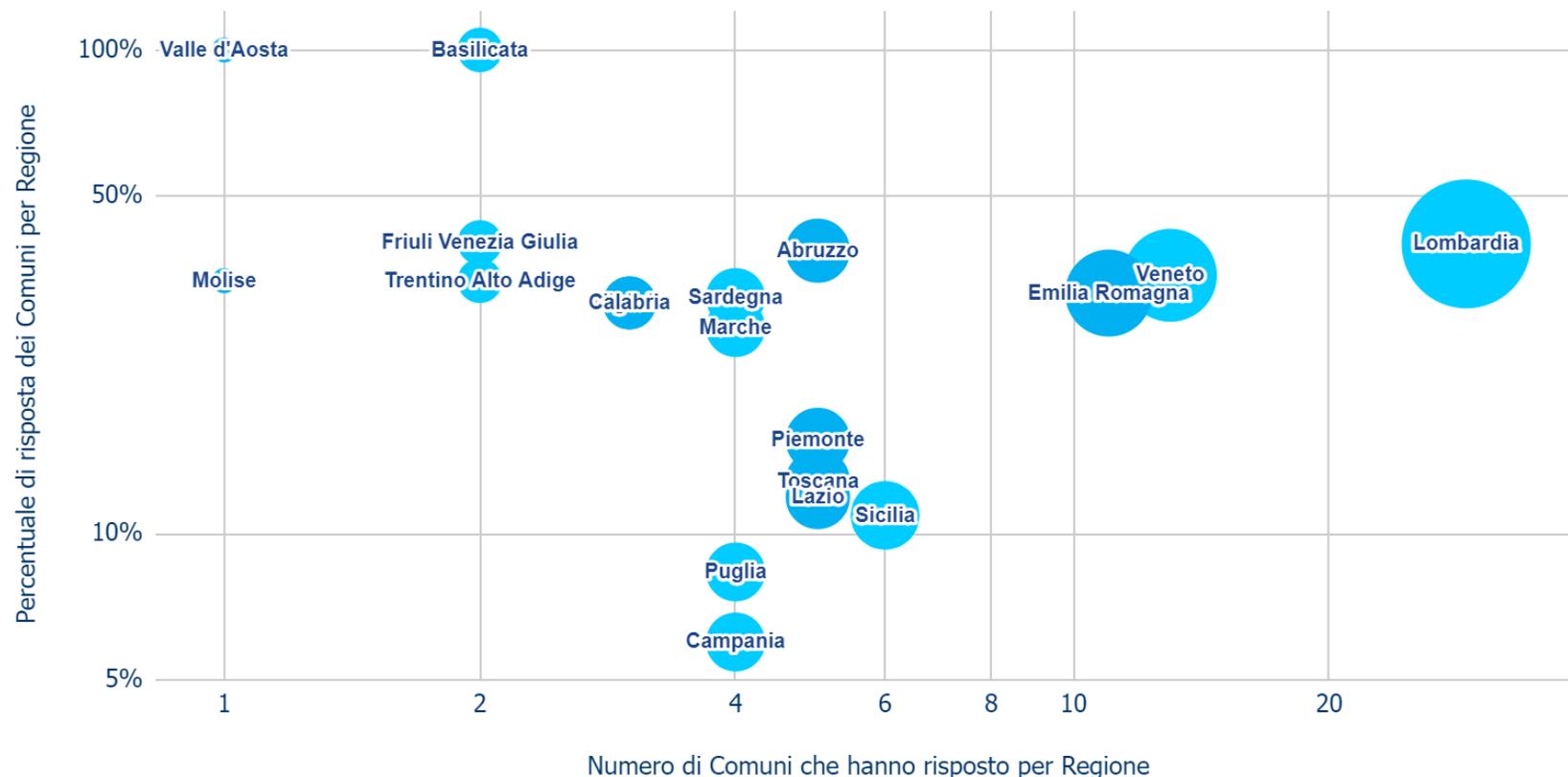


I Comuni partecipanti

Che percentuale di risposta dei Comuni abbiamo ottenuto per singola Regione?

Il grafico accanto è indicativo della percentuale di risposta dei Comuni per Regione: è vero **che il Nord ha totalizzato un numero di risposte maggiore rispetto alle altre Regioni**, ma tale risultato va contestualizzato alla luce del fatto **che le Regioni del Sud e le Isole hanno un numero assoluto di Comuni con più di 20 mila molto basso**.

Va segnalato inoltre che ci sono Regioni per cui ha risposto la totalità dei Comuni che hanno ricevuto il questionario, in particolare Valle d'Aosta e Basilicata (con il 100%), seguite da una maggioranza di Regioni (11 su 20) per cui il tasso di risposta di tali Comuni si è collocato tra il 30% e il 40%.



Gli argomenti principali della *survey*

Il questionario, al quale hanno risposto i Comuni, costituisce un'indagine delle attività a sostegno della diffusione della mobilità sostenibile.

Oltre allo **stato dell'arte** sulle iniziative ad oggi in atto, sono state poste domande sulle **prospettive** di elettrificazione pianificate dal singolo Comune.

I temi affrontati all'interno della *survey* sono i seguenti.

- **Iniziative intraprese e progetti futuri a favore della mobilità sostenibile**
- **Attivazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) e Low Emission Zone (LEZ)**
- **Iniziative specifiche per favorire il transito di veicoli a zero emissioni adibiti al trasporto delle merci**
- **Utilizzo di veicoli elettrici per flotte comunali**
- **Predisposizione di Infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico per i veicoli elettrici**



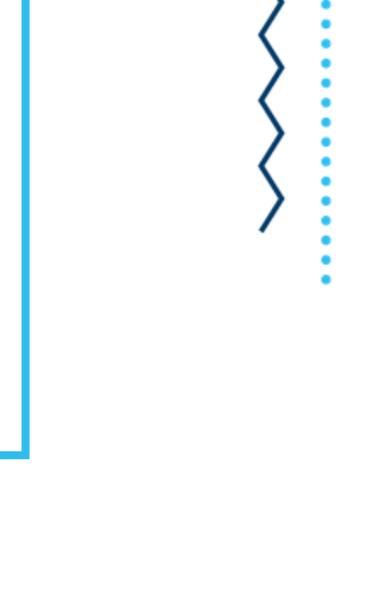
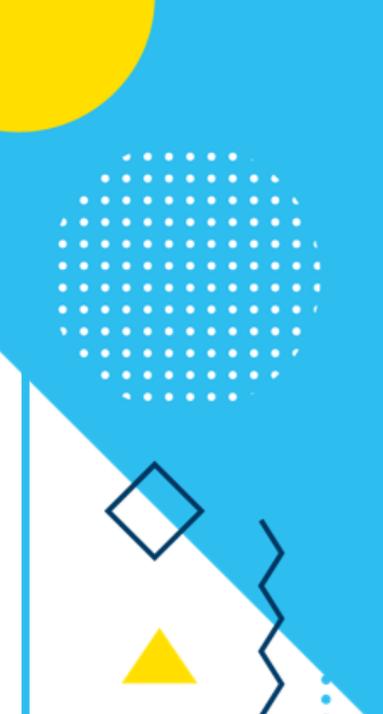
Iniziative intraprese e progetti futuri a favore della mobilità sostenibile

Attivazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) o *Low Emission Zone* (LEZ)

Iniziative specifiche per favorire il transito di veicoli a zero emissioni adibiti al trasporto delle merci

Utilizzo di veicoli elettrici per flotte comunali

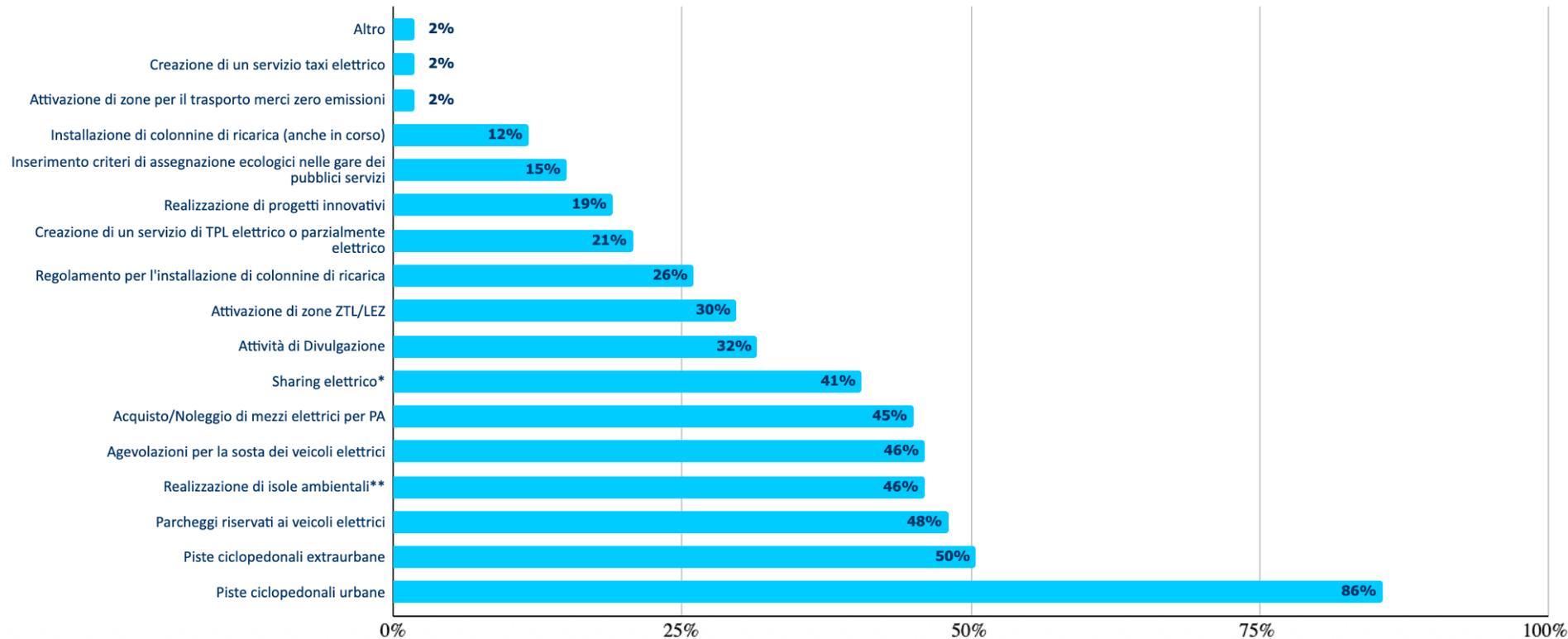
Predisposizione di Infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico per i veicoli elettrici



Iniziative già intraprese per favorire la mobilità sostenibile

Quali sono le iniziative che i Comuni hanno già intrapreso per favorire la mobilità elettrica e sostenibile?

Tutti i Comuni che hanno partecipato al questionario hanno intrapreso attività per promuovere la diffusione della mobilità sostenibile, tuttavia dalle risposte e dalle interviste effettuate è emersa una **carenza di strategia e di pianificazione sistemica** all'interno dei Comuni nelle attività volte a favorire la mobilità sostenibile.



L'iniziativa, messa in atto per favorire la mobilità sostenibile, che risulta più frequente nelle risposte è la creazione di piste ciclopedonali urbane ed extraurbane.

NB: La risposta "altro" include: incentivi per acquisto bici elettriche, incentivi per chi va a lavorare in bici; in progetto consegna commercio on line con e bike cargo.

*Sharing elettrico comprende servizi di bici, auto, scooter, monopattini, ecc.

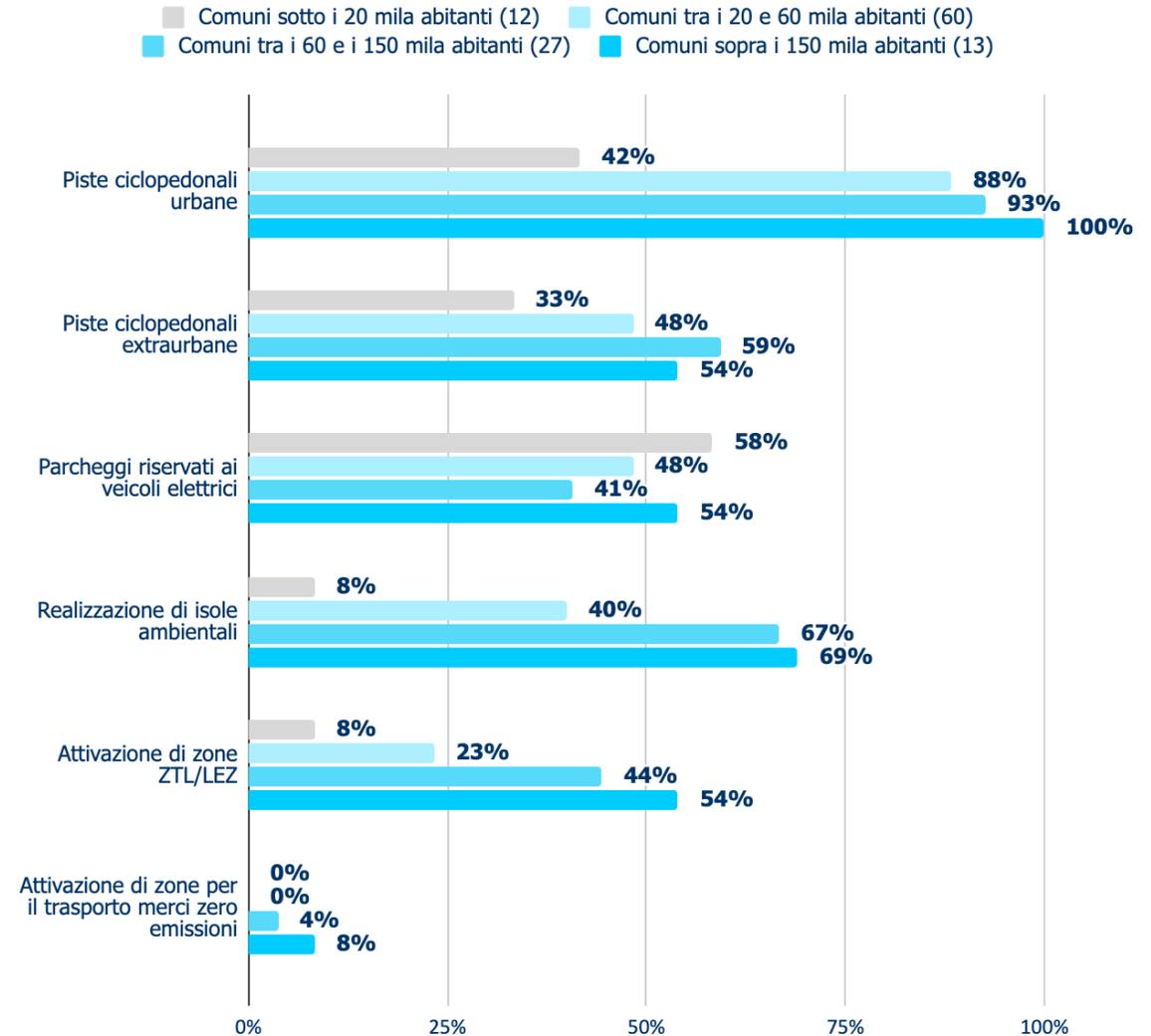
**Con isole ambientali si intendono aree pedonali o a ridotto passaggio veicolare.

Iniziative già intraprese per favorire la mobilità sostenibile

Analizzando le risposte per cluster di popolazione si evidenzia che le piste ciclopedonali sono un intervento che quasi tutti i Comuni hanno effettuato, arrivando alla totalità dei comuni sopra i 150 mila abitanti.

Seguono altri interventi infrastrutturali, come ad esempio **parcheggi dedicati ai veicoli elettrici** o **isole ambientali** (aree pedonali o a ridotto passaggio veicolare), previsti da una percentuale consistente dei Comuni.

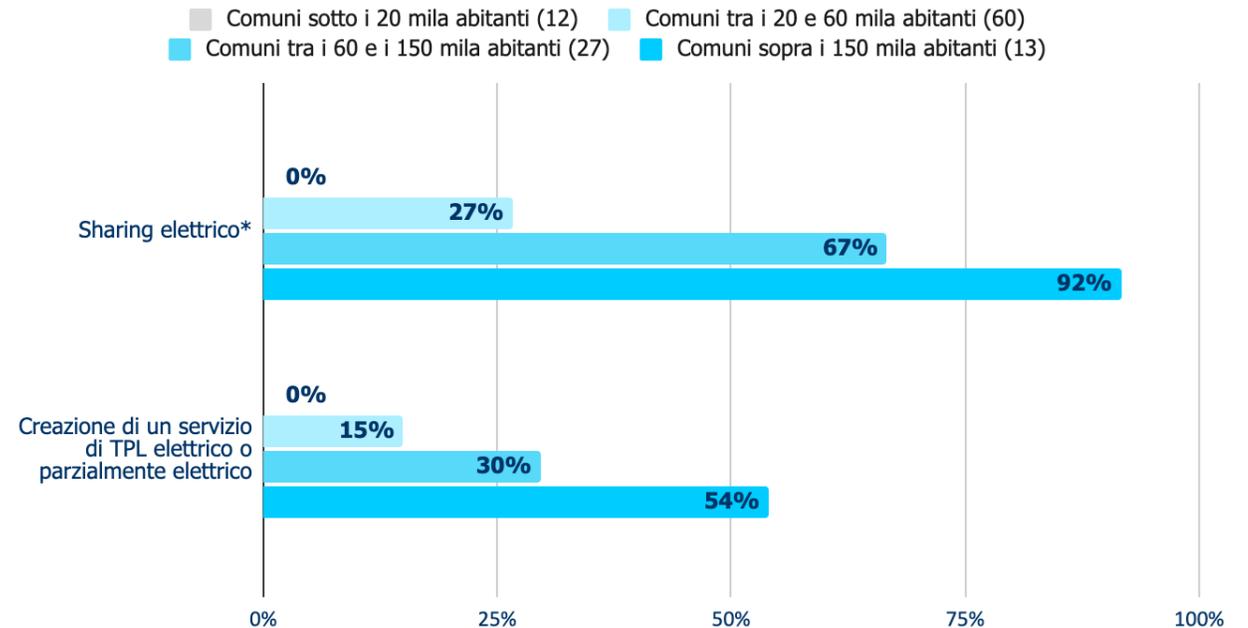
Risultano limitate le iniziative di pianificazione urbana, con particolare riferimento alle aree LEZ (*Low Emission Zone*).



Iniziative già intraprese per favorire la mobilità sostenibile

Significativi anche gli interventi per favorire un **Trasporto Pubblico Locale (TPL) elettrico o parzialmente elettrico** e la creazione di servizi di **sharing elettrico** interni al Comune.

In particolare a Comuni più popolosi corrisponde un maggior investimento su entrambe queste iniziative: come mostrato nel grafico: il **92%** dei Comuni sopra i 150 mila abitanti ed il **67%** dei Comuni tra i 60 mila e i 150 mila abitanti ha attivato lo *sharing* elettrico.



*Sharing elettrico comprende servizi di bici, auto, scooter, monopattini, ecc..

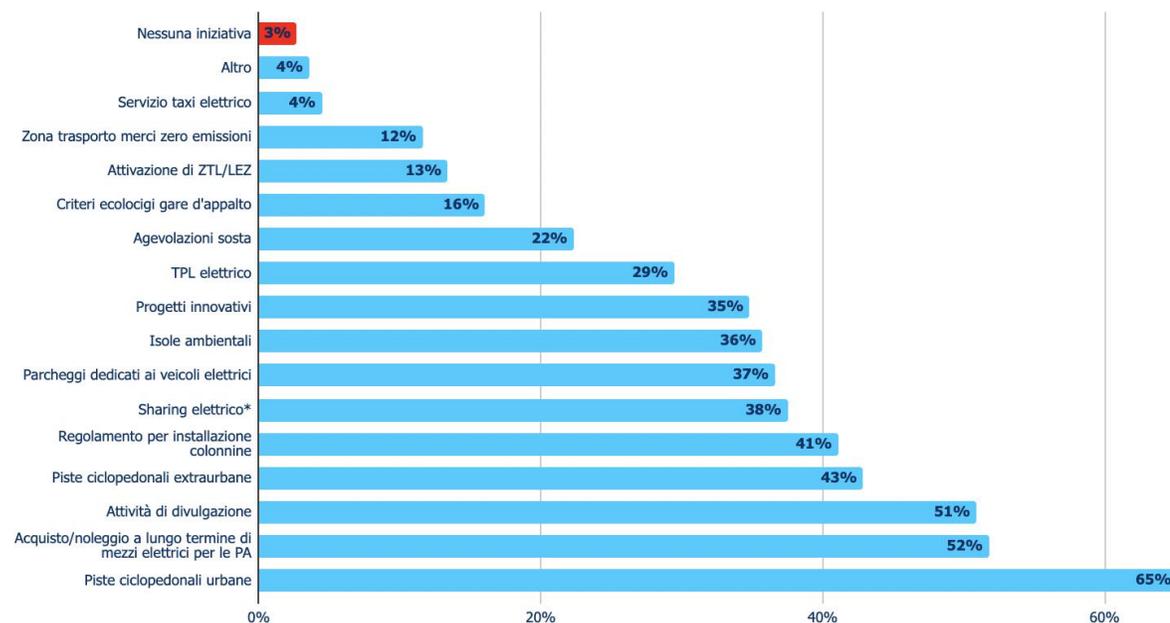
Iniziative future per favorire la mobilità sostenibile

Quali sono le iniziative che i Comuni effettueranno o rafforzeranno in futuro per favorire la mobilità elettrica e sostenibile?

La quasi totalità dei Comuni ha risposto positivamente alla domanda relativa alle intenzioni future rivolte alla mobilità sostenibile e **soltanto il 3% sembra non aver ancora pianificato azioni** volte a premiare un sistema di mobilità a zero emissioni.

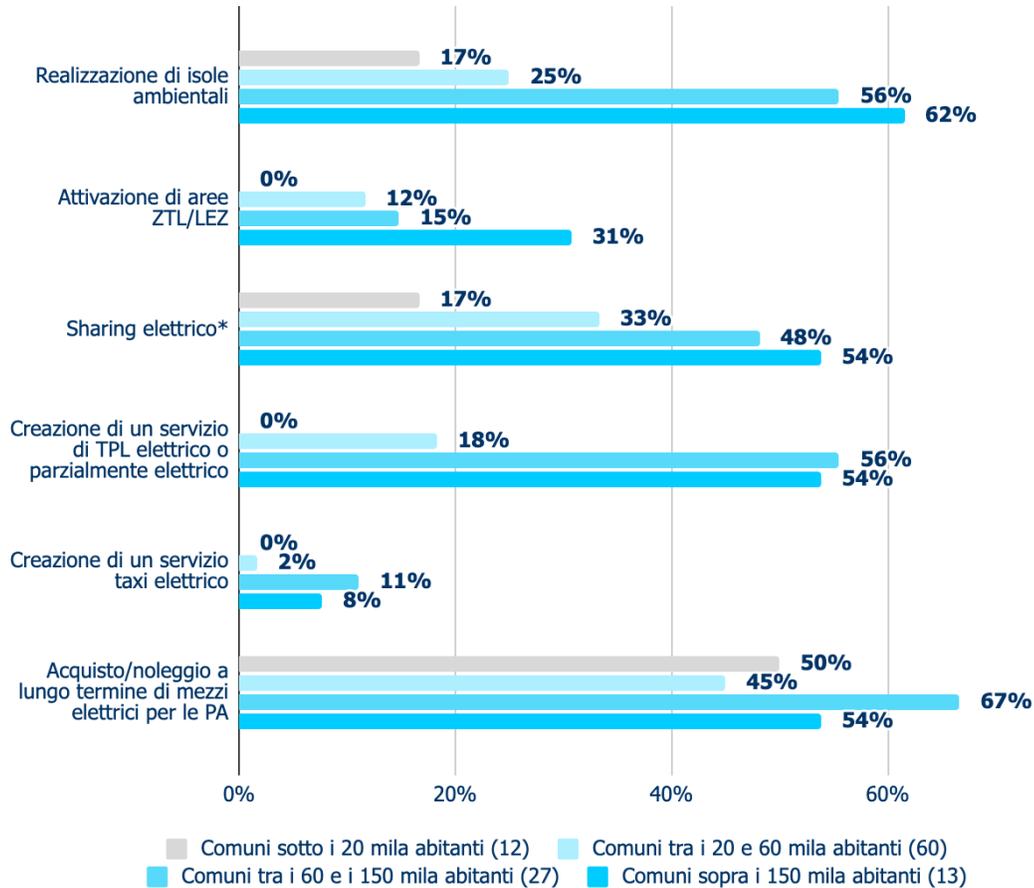
Le iniziative future sono prevalentemente rivolte all'ambito infrastrutturale, come la creazione o estensione di piste ciclabili in ambito urbano (che quindi rimangono la misura preferita anche in proiezione futura). Al secondo posto tuttavia si palesa l'intenzione di acquistare o noleggiare mezzi elettrici da introdurre nelle flotte Comunali; tale intervento risulta rilevante soprattutto nel dare l'esempio ai cittadini ai quali le istituzioni richiedono sempre più di passare a veicoli a zero emissioni. Il fattore culturale in effetti è rappresentato anche dalla terza maggiore occorrenza, cioè interventi di divulgazione della cultura della mobilità sostenibile da parte dei Comuni. Vi è inoltre l'intenzione per il 41% dei Comuni di approvare il Regolamento per l'installazione delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici nel rispetto del Decreto Semplificazioni, sul quale è decisiva una azione di unificazione e armonizzazione che MOTUS-E porta avanti da tempo.

Regolamento Comunale per l'installazione di Infrastrutture di Ricarica, aggiornato secondo le ultime normative.

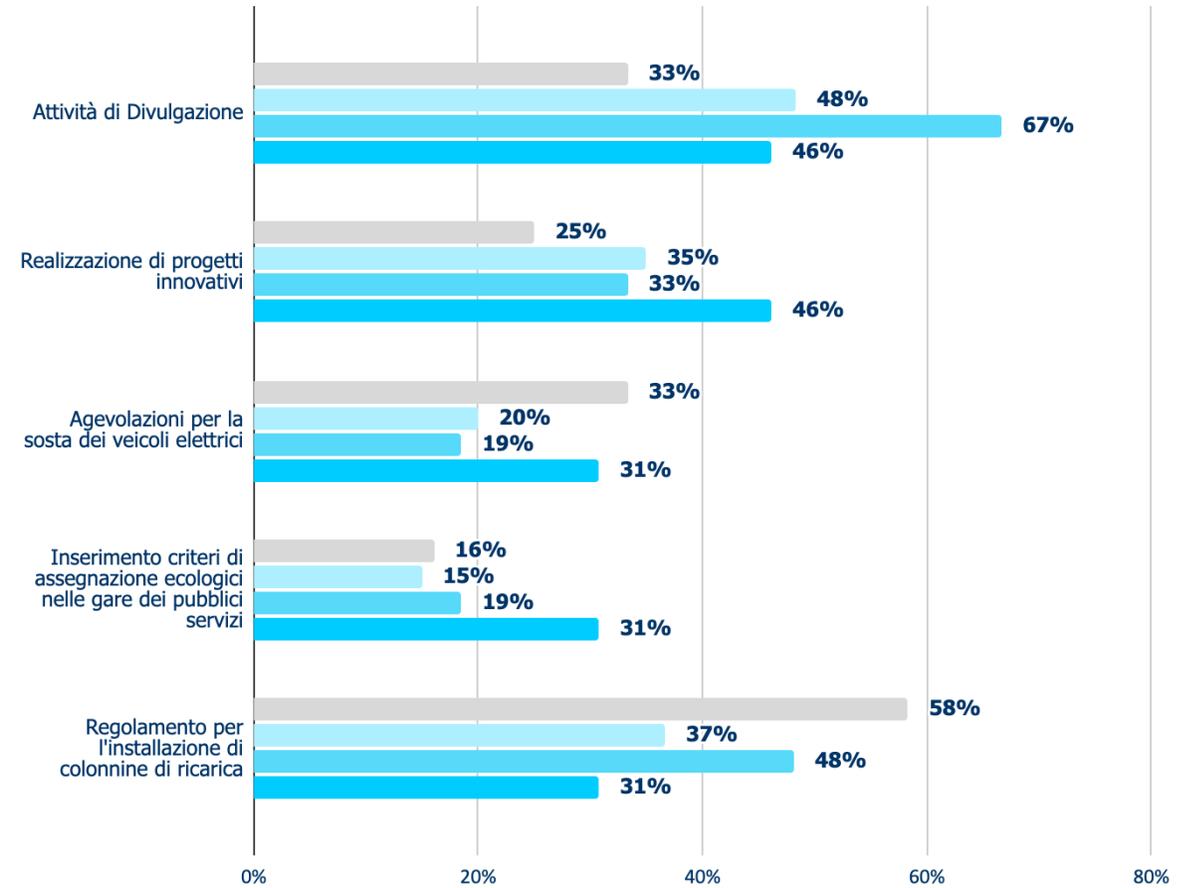


Interessanti anche le **prospettive per l'elettificazione dei servizi di *sharing mobility***, di quelli di trasporto pubblico e dei mezzi di servizio della Pubblica Amministrazione, oltre alla progettazione di isole ambientali. La nota meno positiva riguarda il fatto che ancora pochi Comuni pensano di promuovere criteri che premiano i mezzi elettrici nelle gare d'appalto per i servizi di prossimità e per i servizi pubblici in generale, nonostante il recepimento della Direttiva veicoli puliti e del *Green Public Procurement*, concentrando quindi gli sforzi sui mezzi propri e su quelli di servizi di mobilità. Come già visto precedentemente anche la creazione di zone a basse emissioni risulta di scarso interesse nel futuro, sia per lo scarso ritorno politico delle iniziative, che anzi vengono spesso osteggiate, specie nei Comuni più piccoli, come si nota nel grafico successivo.

Iniziative future per favorire la mobilità sostenibile



*Sharing elettrico comprende servizi di bici, auto, scooter, monopattini, ecc..





- Iniziative intraprese e progetti futuri a favore della mobilità sostenibile

- **Attivazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) o *Low Emission Zone* (LEZ)**

- Iniziative specifiche per favorire il transito di veicoli a zero emissioni adibiti al trasporto delle merci

- Utilizzo di veicoli elettrici per flotte comunali

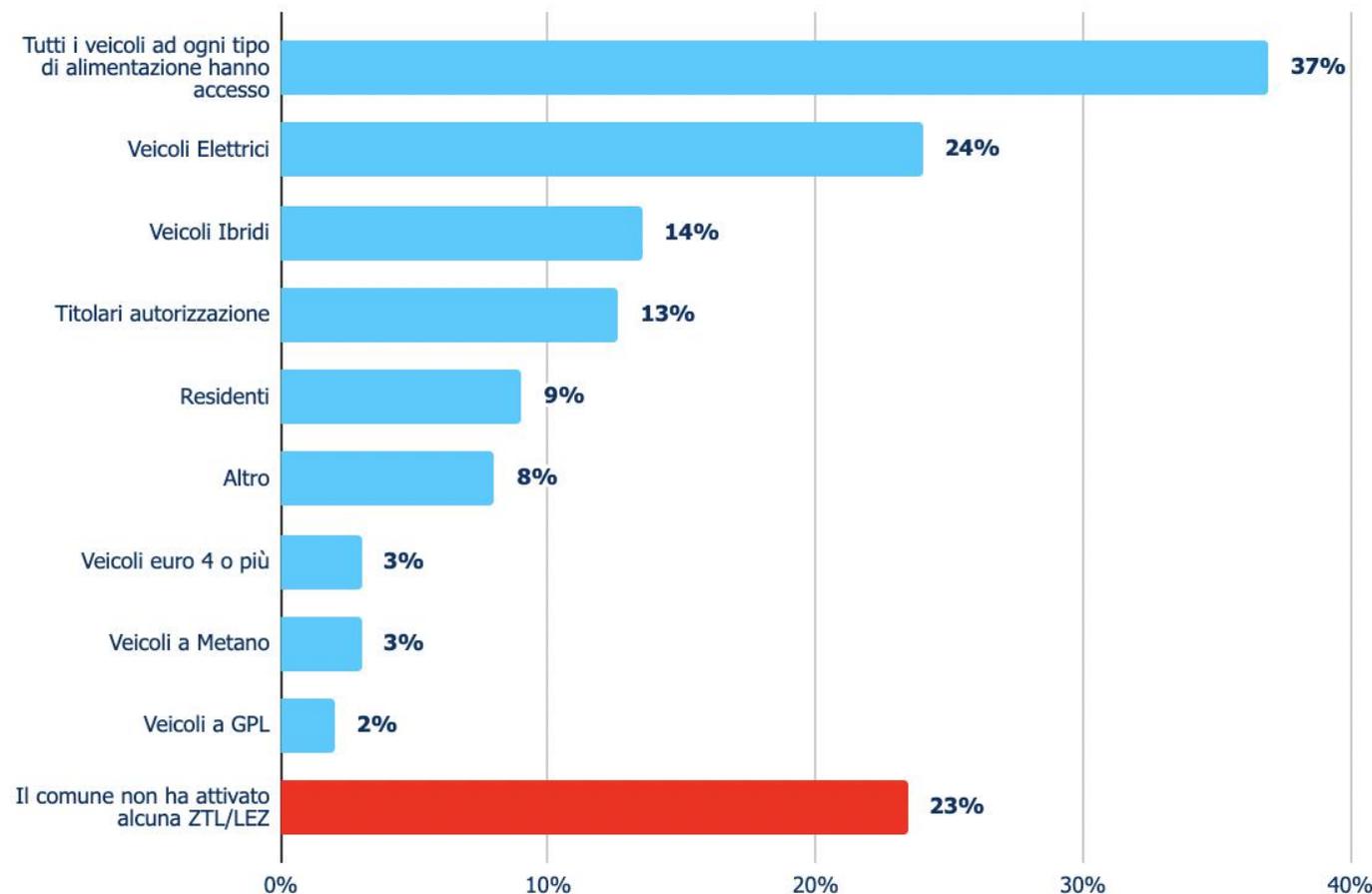
- Predisposizione di Infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico per i veicoli elettrici

ZTL o LEZ: oggi

Se il Comune ha attivato una ZTL (zona a traffico limitato) o LEZ (*Low Emission Zone*, zona a basse emissioni), quali categorie di veicoli possono accedere?

Il **77%** dei Comuni intervistati ha creato sul proprio territorio almeno una ZTL/LEZ, anche se sussiste una notevole frammentazione tra i diversi tipi di mezzi che possono transitare all'interno di esse.

Molto spesso si prevede **un accesso comunque garantito per tutti i veicoli in determinate fasce orarie** oppure una possibilità all'accesso nell'area per i veicoli dei residenti o titolari di autorizzazione, a prescindere dalla motorizzazione. Vi sono infatti ancora pochi Comuni che hanno introdotto, oltre all'area ZTL, dei criteri ambientali.



ZTL o LEZ: oggi

Sul tema ZTL e LEZ si fanno evidenti le discrepanze per dimensione dei Comuni: sotto i 20 mila abitanti sono attuate da una minoranza, sopra i 150 mila è invece una politica attuata da tutti i Comuni che hanno risposto al questionario, con un tasso di presenza che cresce con la dimensione. Questo è certamente dovuto agli sforamenti degli obblighi sulla qualità dell'aria che molti grandi Comuni affrontano in Italia, al contrario delle province e città più piccole.

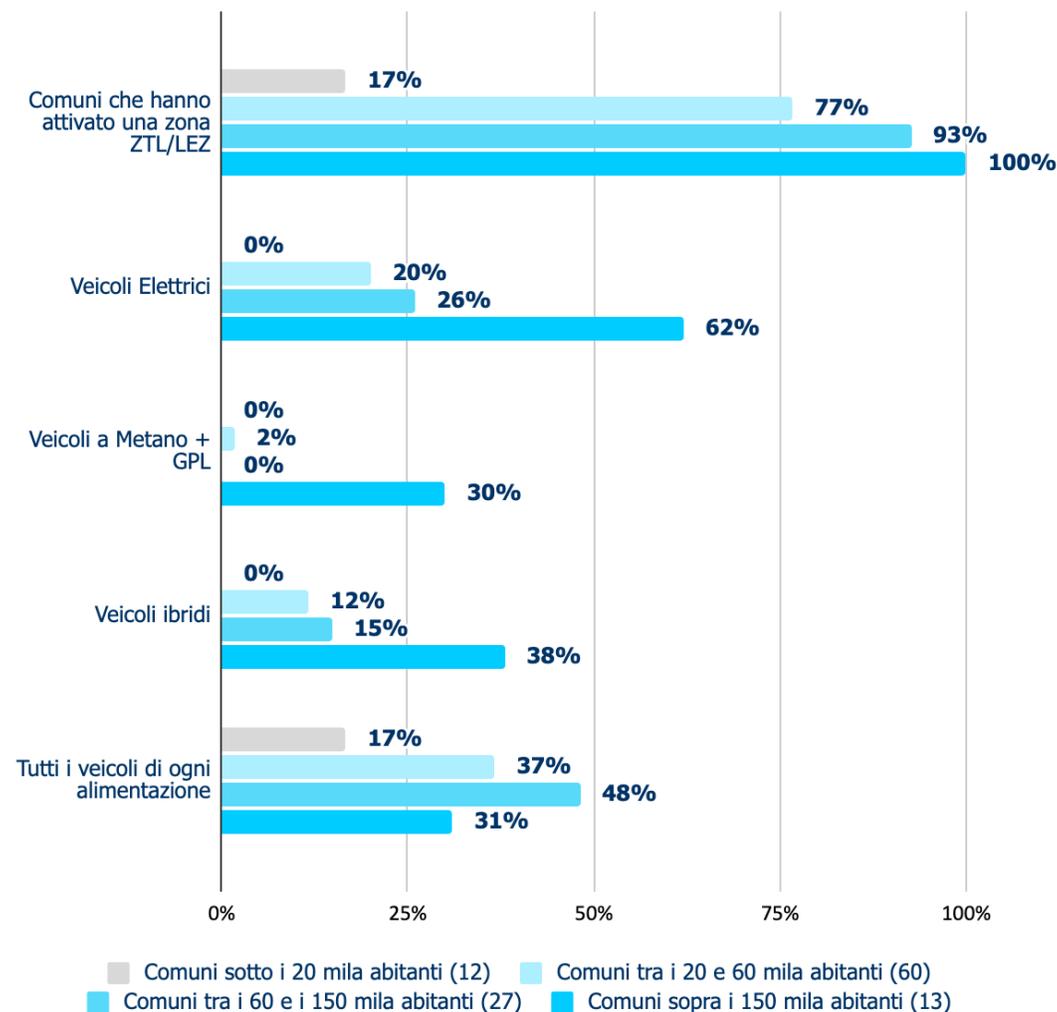
L'accesso in ZTL consentito ai soli veicoli elettrici è stato introdotto principalmente nei Comuni grandi, con più di 150 mila abitanti.

A tal proposito, si deve segnalare il fatto che i Comuni non riconoscano in maniera univoca l'attivazione della zona ZTL come iniziativa per favorire la mobilità sostenibile e che, pertanto, sia stata introdotta per altre motivazioni, ad esempio facilitare la percorrenza all'interno dei centri urbani, rendendoli più sicuri al passaggio pedonale.

I piccoli Comuni o Comuni turistici hanno ZTL che si attivano solo in periodo estivo (ad esempio, il centro storico o il lungomare).

Dal punto di vista delle restrizioni, si osserva la mancanza di standardizzazione che porta a soluzioni diverse tra i diversi Comuni. Pochi comuni distinguono tra le zone ZTL e le zone LEZ.

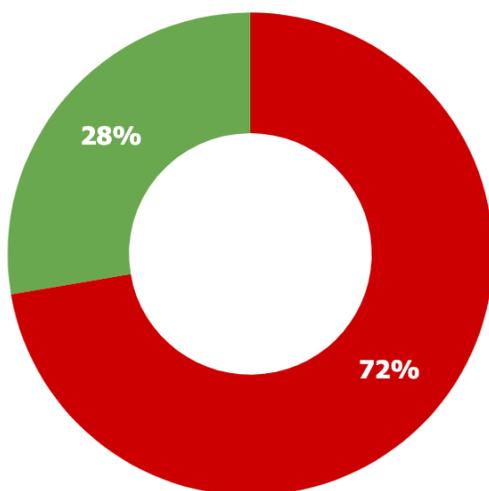
Attivazione della zona ZTL/LEZ e condizioni di accesso per categorie di veicoli



ZTL o LEZ: prospettive

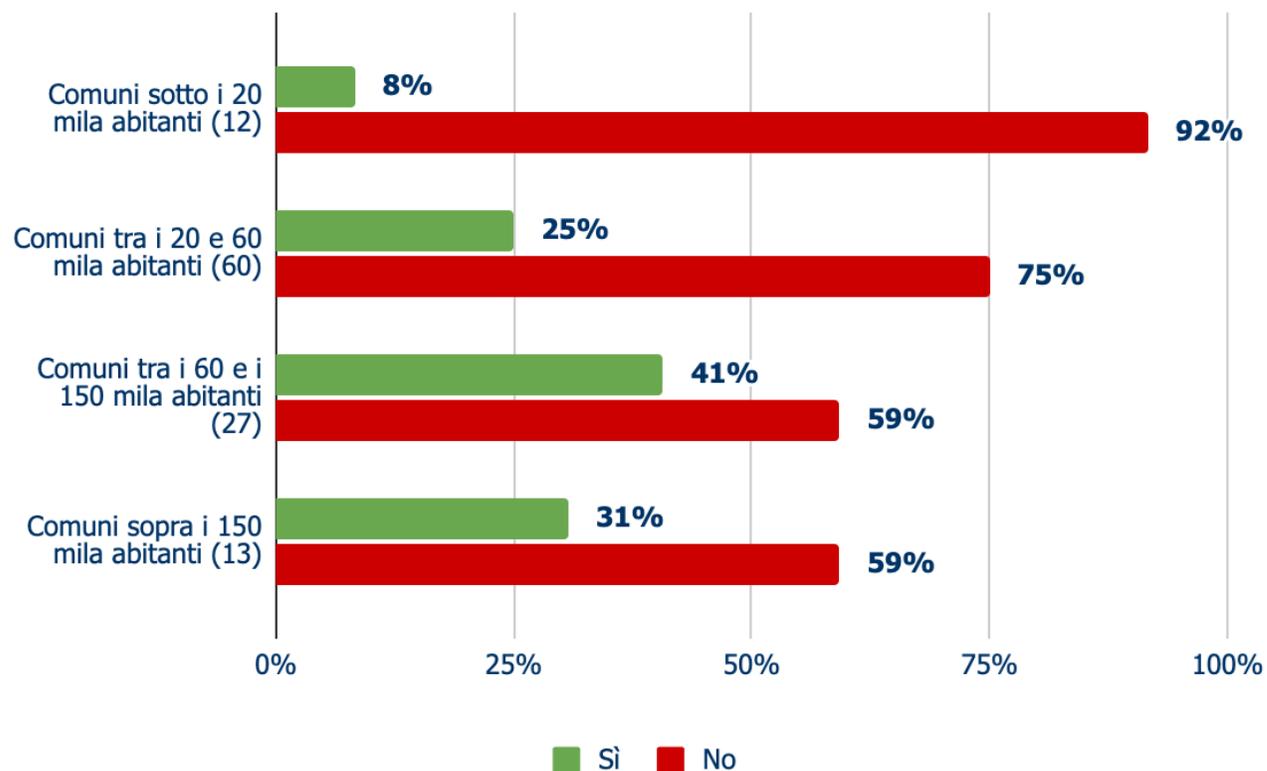
Verrà creata/modificata una ZTL/LEZ per favorire i mezzi elettrici?

Il **72%** dei Comuni intervistati non prevede che in futuro venga creato o modificato il regime ZTL/LEZ a seguito della maggior presenza di veicoli elettrici sul territorio. Chi lo farà prevede di istituire prevalentemente l'accesso gratuito ai veicoli elettrici e, in subordine, il blocco o l'ingresso a pagamento dei mezzi endotermici. Si tratta di un dato a nostro avviso poco incoraggiante, che dà la misura della difficoltà da parte dei Comuni di convincere la cittadinanza dell'efficacia di politiche limitanti la libera circolazione dei mezzi privati inquinanti.



● No ● Sì

Le risposte dei Comuni sulla modifica/creazione di una ZTL per favorire la mobilità elettrica



ZTL o LEZ: prospettive

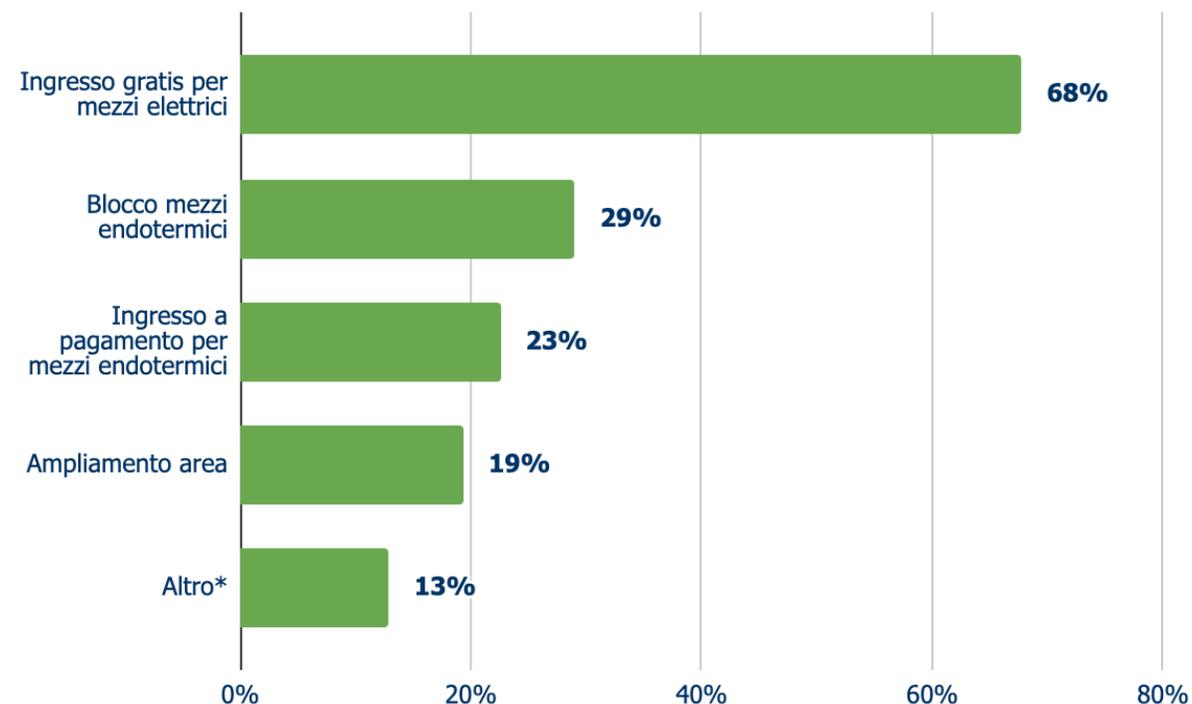
Dal confronto tra le diverse tipologie di Comuni, l'ingresso gratuito per i mezzi elettrici risulta la misura futura maggiormente presa in considerazione, con l'eccezione dei Comuni più grandi, che preferiscono invece il blocco dei mezzi endotermici.

Si rileva inoltre come nessun Comune abbia, ad oggi, intrapreso iniziative per la regolamentazione dell'utilizzo dei mezzi a due ruote endotermici.

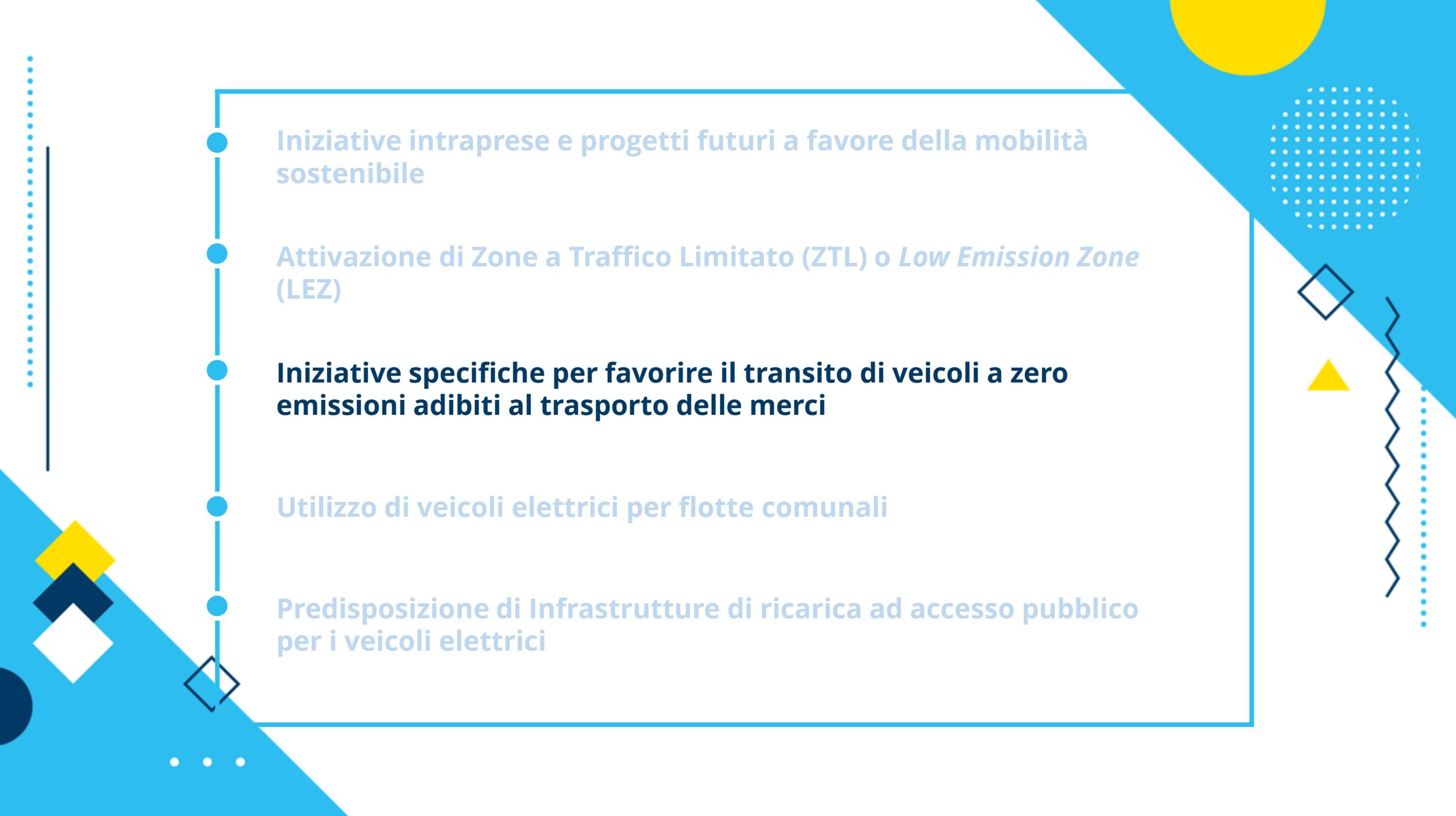
Il confronto tra la situazione attuale e le previsioni future fa ben sperare: chi vuole introdurre restrizioni, prevede di agevolare i veicoli elettrici.

Tra le altre motivazioni di una futura introduzione di area ZTL si segnala l'intenzione di ampliare geograficamente le zone interessate dal traffico limitato, sottolineando ulteriormente l'esigenza dei Comuni di togliere auto private dalla strada al fine di favorire il Trasporto Pubblico Locale o comunque la mobilità dolce e sostenibile (dato interessante se incrociato con la massiccia diffusione di piste ciclabili urbane ed extraurbane segnalate).

Le principali iniziative future per un'area ZTL/LEZ a favore della mobilità elettrica



*Il dato indicato con "Altro" corrisponde alla risposta dei Comuni che sono ancora in fase di valutazione o pianificazione di una eventuale area ZTL



- Iniziative intraprese e progetti futuri a favore della mobilità sostenibile

- Attivazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) o *Low Emission Zone* (LEZ)

- **Iniziative specifiche per favorire il transito di veicoli a zero emissioni adibiti al trasporto delle merci**

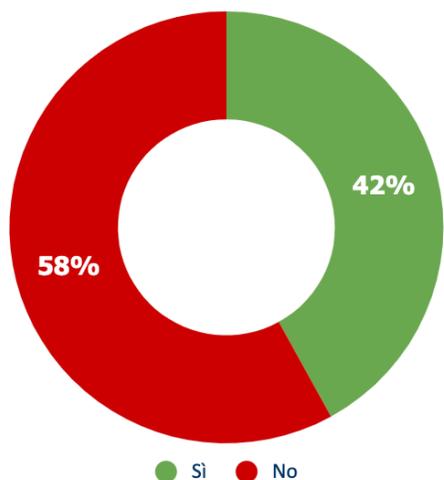
- Utilizzo di veicoli elettrici per flotte comunali

- Predisposizione di Infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico per i veicoli elettrici

Caratteristiche delle ZTL o LEZ adibite all'accesso dei veicoli merci: oggi

Sono state previste restrizioni al transito dei veicoli adibiti al trasporto merci nell'area ZTL/LEZ?

Il **42%** dei Comuni intervistati ha previsto **restrizioni all'accesso all'area ZTL/LEZ anche per il transito delle merci**. Tuttavia, si può osservare una marcata differenza a seconda delle dimensioni dei Comuni, possibile sintomo della diversa incidenza del traffico da logistica - meno impattante nei Comuni con meno abitanti rispetto a quelli con maggiore popolazione.



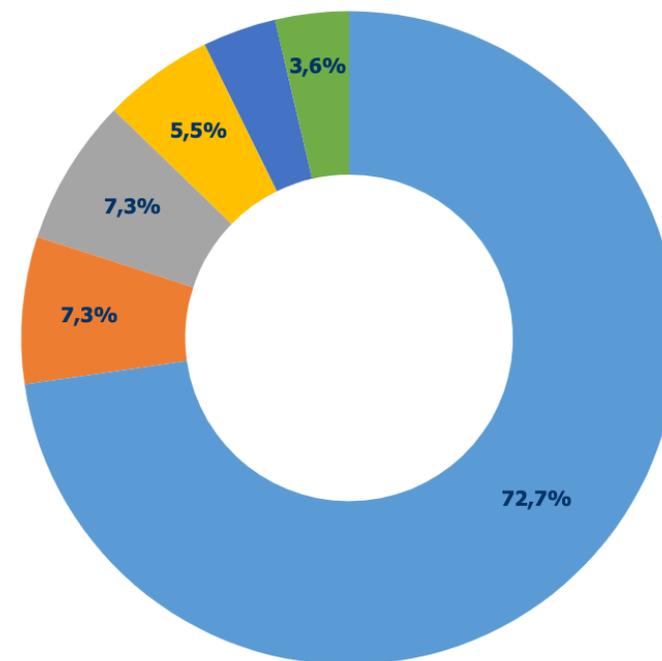
I Comuni che hanno risposto affermativamente, quale tipologia di restrizione hanno imposto al transito dei veicoli merci in area ZTL/LEZ?

Le restrizioni aumentano e diventano significative al crescere del numero di abitanti.

È stato registrato che nei Comuni con più di 150 mila abitanti, la quasi totalità (il 92%) limita l'accesso in ZTL anche per la consegna merci, mentre, in quelli con meno di 20 mila abitanti, soltanto l'8%.

Tale scelta deriva probabilmente dal fatto che molti Comuni piccoli ritengono sbagliato, in questa fase, penalizzare l'artigiano e/o il piccolo esercente localizzato nel centro storico. Molti Comuni pur avendo una legislazione regionale vincolante per l'accesso dei mezzi più inquinanti hanno preferito nel periodo pandemico, derogare alla norma e togliere il divieto di accesso degli euro 4 a diesel.

Crediamo inoltre che molti Comuni non abbiano ancora piena contezza della concreta possibilità di elettrificare le consegne merci urbane, specie in virtù delle maggiori distanze che i mezzi di consegna devono effettuare nei territori di Comuni meno densamente popolati.



- A fasce orarie
- A pagamento
- Soltanto veicoli elettrici
- Tramite autorizzazione
- Veicoli a basse emissioni
- Qualunque mezzo adibito al carico/scarico

Caratteristiche delle ZTL o LEZ adibite all'accesso dei veicoli merci: oggi

Quale tipologia di restrizione hanno imposto i Comuni al transito dei veicoli merci in area ZTL/LEZ?

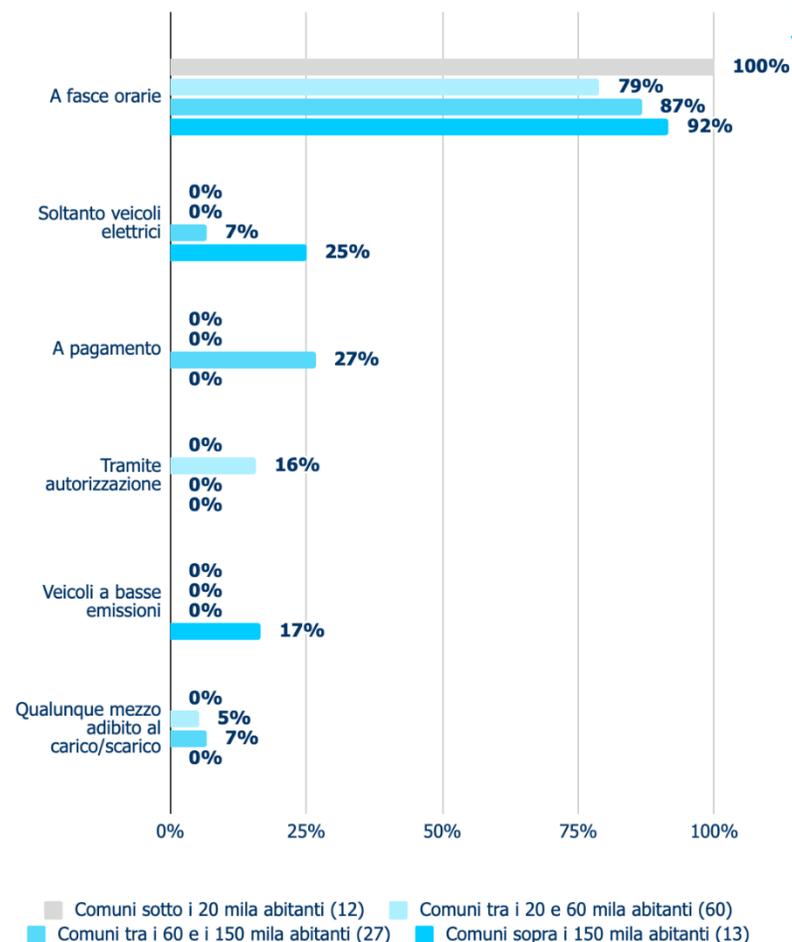
Per quanto riguarda il tipo di restrizioni per l'accesso finalizzato alla consegna delle merci, sono state considerate le risposte dei Comuni che effettivamente hanno previsto tali restrizioni (ovvero il 42% dei Comuni).

Come visibile dal grafico, tutte le tipologie di Comuni hanno applicato restrizioni basate su specifiche fasce orarie.

Per il resto, si segnalano **agevolazioni per i mezzi elettrici solo nei Comuni più grandi** (a partire dai 60 mila abitanti); va rilevato che l'accesso viene tendenzialmente consentito a tutti i veicoli a prescindere dalla motorizzazione.

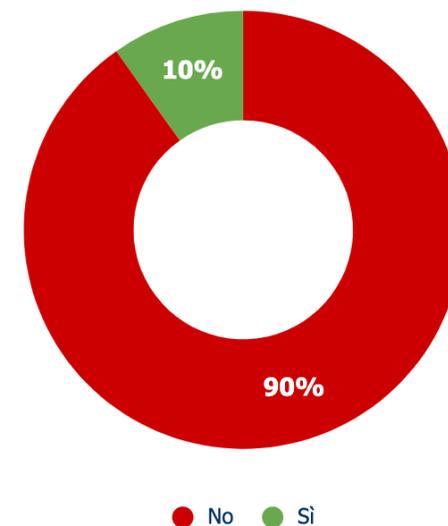
C'è quindi ancora strada da percorrere per arrivare alla decarbonizzazione del trasporto merci nei Comuni.

Le tipologie di restrizioni per il transito delle merci in area ZTL/LEZ per Comune



Il Comune ha adottato un regolamento sulla riduzione della circolazione dei veicoli merci endotermici?

Adozione regolamento per ridurre circolazione veicoli merci endotermici



Inoltre, alla domanda se sia stato adottato un regolamento per la **riduzione della circolazione di veicoli merci endotermici**, solo il **10%** del campione ha risposto affermativamente.

Caratteristiche delle ZTL o LEZ adibite all'accesso dei veicoli merci: prospettive

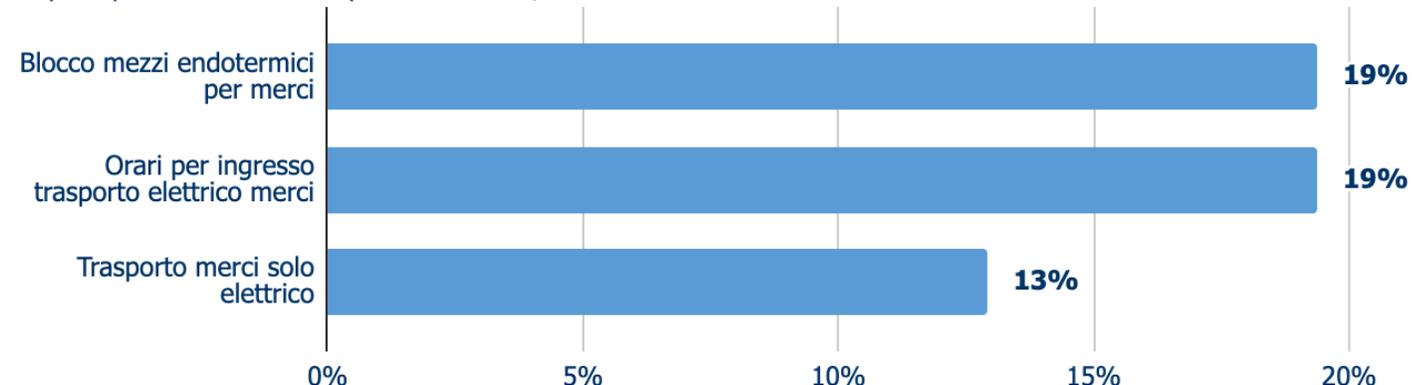
Quali modifiche prevederà la nuova area ZTL/LEZ per il transito delle merci?

Dalle risposte sulle prospettive future relativamente alle aree ZTL/LEZ adibite al transito merci, in generale si possono ricavare informazioni anche sull'elettrificazione del trasporto merci urbano.

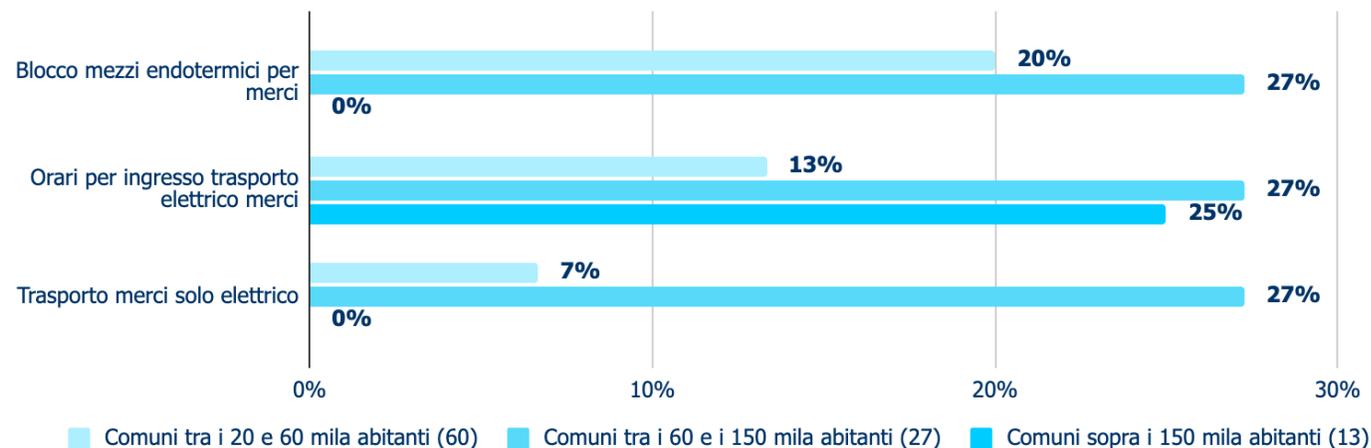
A livello aggregato, solo il **13%** del campione prevede di rendere il trasporto merci esclusivamente elettrico, mentre il **19%** ha intenzione di bloccare il trasporto merci endotermico.

Scomponendo il campione per fasce di popolazione, tanto l'obbligo di trasporto merci esclusivamente elettrico quanto il blocco totale del trasporto merci endotermico non sono iniziative considerate né dai Comuni con meno di 20 mila abitanti né da quelli con più di 150 mila. Le due iniziative sono invece accolte dalle restanti due tipologie di Comuni. In particolare, l'area a favore dei soli veicoli elettrici per il trasporto delle merci prevede di essere implementata dai Comuni con numero di abitanti tra i 20 e i 150 mila.

Le principali iniziative future per un'area ZTL/LEZ adibita al transito merci a favore della mobilità sostenibile



Il dettaglio delle iniziative previste per tipologia di Comune



I Comuni sotto i 20 mila abitanti non hanno previsto nessuna di queste 3 iniziative.



- Iniziative intraprese e progetti futuri a favore della mobilità sostenibile

- Attivazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) o *Low Emission Zone* (LEZ)

- Iniziative specifiche per favorire il transito di veicoli a zero emissioni adibiti al trasporto delle merci

- **Utilizzo di veicoli elettrici per flotte comunali**

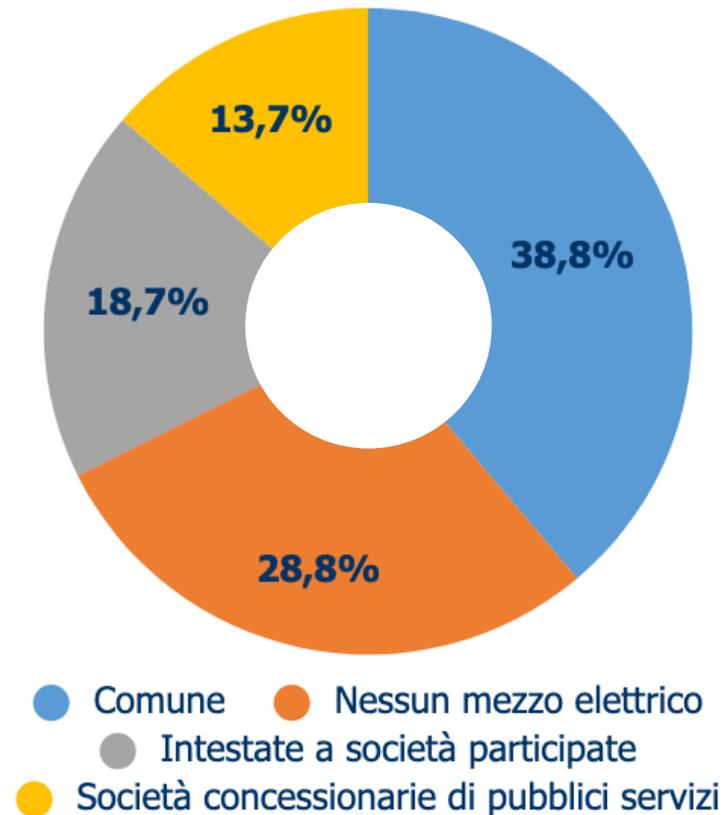
- Predisposizione di Infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico per i veicoli elettrici



Caratteristiche delle flotte elettriche gestite dai Comuni

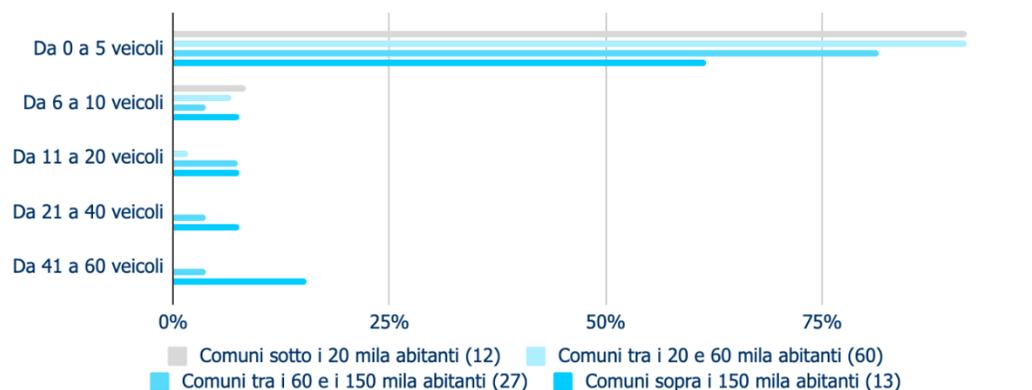
Qual è il regime proprietario della flotta elettrica attualmente presente nei Comuni?

Gran parte di questa flotta è legalmente posseduta dal Comune (mezzi di proprietà, leasing o noleggio a lungo termine), seguita dalla flotta gestita dalle partecipate e dalle società concessionarie che effettuano servizi pubblici di interesse generale.

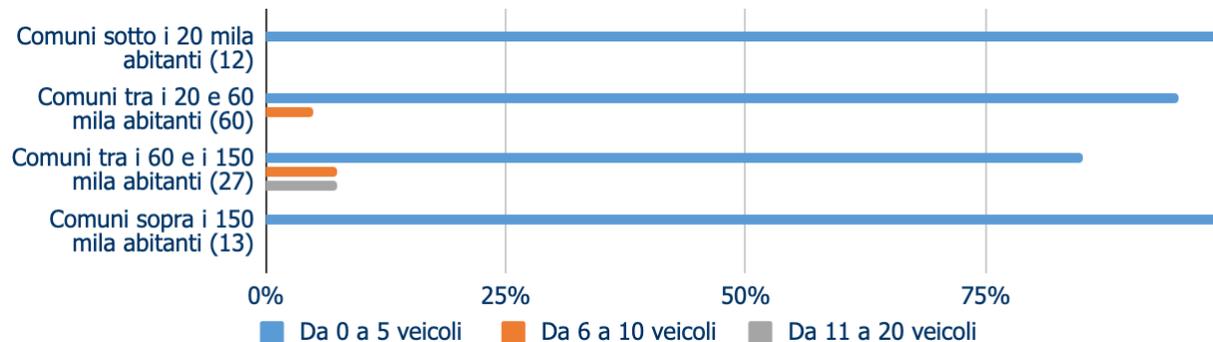


Caratteristiche delle flotte elettriche gestite dai Comuni

Quanti sono i mezzi elettrici di categoria M (trasporto di persone con 4 ruote) che il suo Comune utilizza (di proprietà, presso società controllate o concessionarie)?



Quanti sono i mezzi elettrici di categoria N (trasporto di merci con 4 ruote) che il suo Comune utilizza (di proprietà, presso società controllate o concessionarie)?



La consistenza numerica delle flotte è bassa, in particolare per i veicoli destinati all'attività lavorativa. Guardando ai furgoni e ai veicoli N in generale, pochissimi sono i Comuni che ne hanno in flotta.

Dopo diversi anni dal recepimento della direttiva DAFI in Italia, l'obbligo per le Pubbliche Amministrazioni, comprese le società partecipate, all'acquisto del 25% della flotta con alimentazione alternativa non è ancora completamente applicata e, nel caso lo fosse, è indirizzata principalmente ancora sul combustibile fossile (GPL e Metano). Tale norma di legge è stata rafforzata e sostanziata recentemente dal Recepimento della Direttiva Veicoli Puliti e confidiamo quindi che presto si porrà rimedio, come dimostrato dalla Domanda sulle Iniziative future, dove l'acquisto / noleggio di mezzi elettrici in flotta rappresentava il secondo intervento per preferenze.

Ad oggi tuttavia non c'è ancora la consapevolezza che la Pubblica Amministrazione potrebbe utilizzare il «volano» delle gare pubbliche per i servizi di prossimità per aumentare il numero dei propri mezzi elettrici. Inoltre, si segnala che alcuni Comuni potrebbero non avere incluso tra le risposte del questionario i veicoli elettrici utilizzati all'interno delle società partecipate.

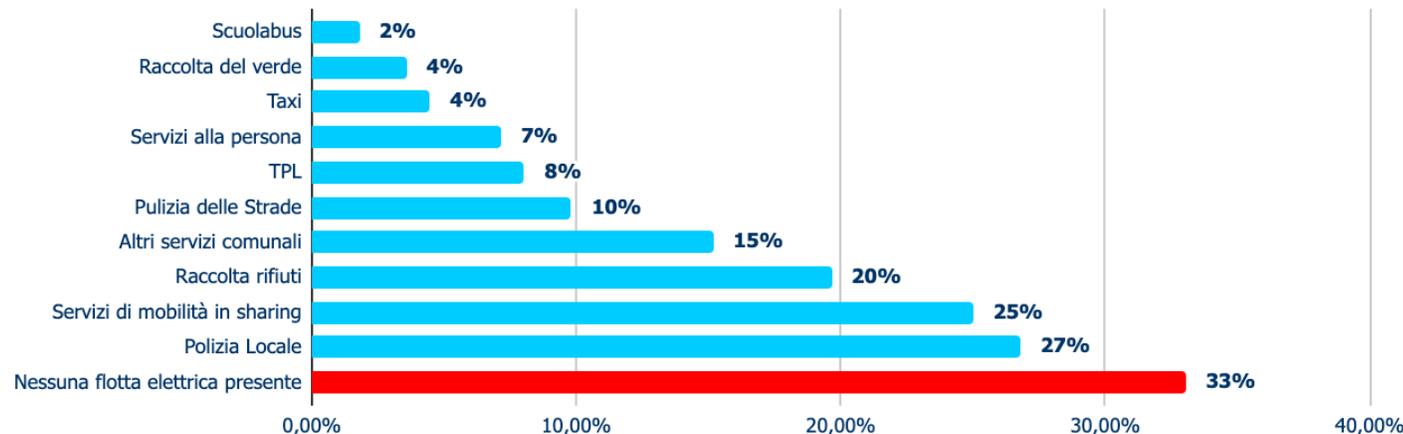
Caratteristiche delle flotte elettriche gestite dai Comuni

La flotta (parzialmente o totalmente elettrica) quali servizi di pubblica utilità svolge?

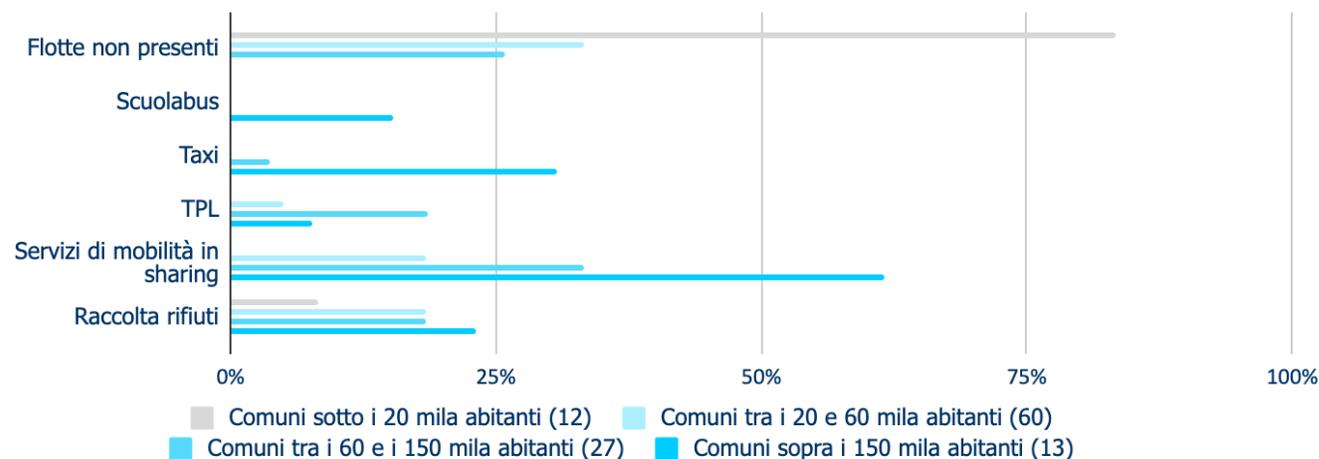
Le flotte elettriche risultano utilizzate prevalentemente dalla **polizia locale** e per svolgere servizi di **mobilità in sharing**.

Un frequente utilizzo dei mezzi elettrici è anche presente per la **raccolta rifiuti**, prettamente con quadricicli leggeri per la raccolta differenziata o da cestini nei centri storici, e per i servizi comunali non direttamente rivolti al pubblico (rappresentanza, uso uffici e spostamento personale).

Le flotte elettriche già operanti per finalità pubblica sono prevalentemente composte da **un numero ridotto di autovetture** (da 0 a 5 mezzi). Ancor meno utilizzati risultano invece i furgoni. Tranne i Comuni sopra i 150 mila abitanti, sono ancora moltissimi quelli che non hanno mezzi elettrici nella propria flotta, con percentuali che vanno dall'80% senza mezzi elettrici dei Comuni più piccoli, fino al 30% di quelli con popolazione fino a 150 mila abitanti. Per i Comuni maggiori invece il 100% si è dotato di una flotta, almeno parzialmente, a zero emissioni.



Servizi di pubblica utilità svolti nei Comuni dalle flotte (parzialmente o totalmente elettrica)



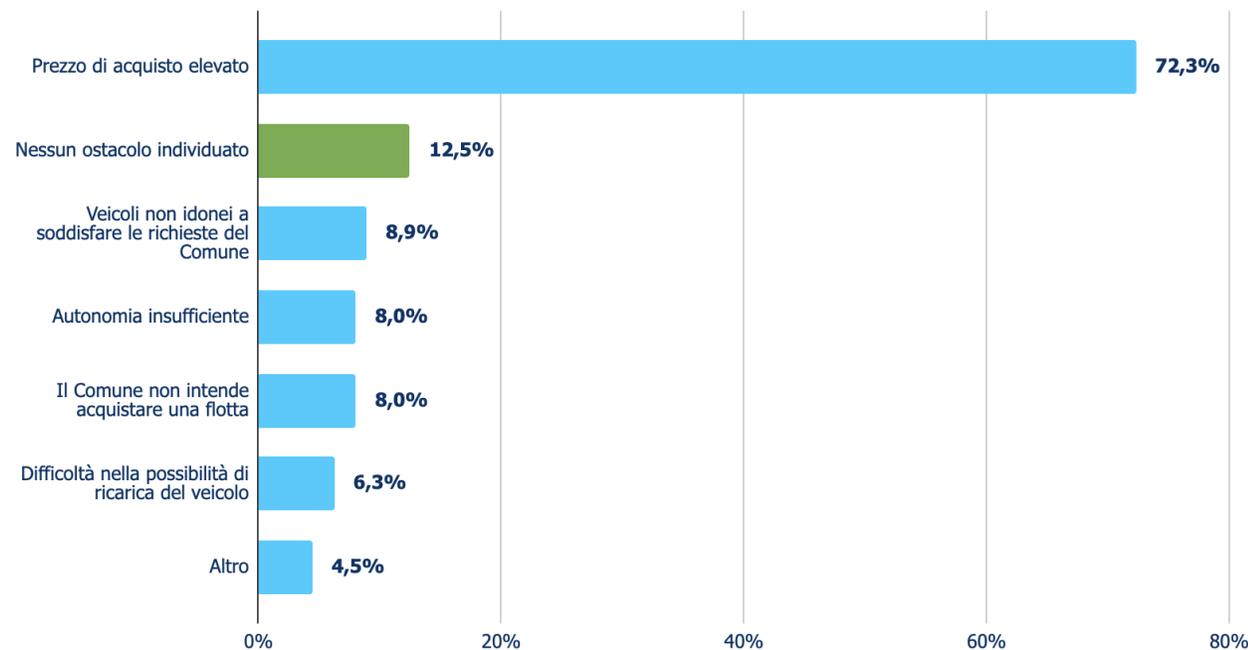
I motivi che ostano alla diffusione delle flotte elettriche

Quali sono gli ostacoli all'acquisizione di una flotta elettrica nel suo Comune?

Il 72% dei Comuni intervistati ritiene che il principale ostacolo all'acquisizione di una flotta elettrica di proprietà Comunale sia dovuto al prezzo elevato dei mezzi, seguito dalla difficoltà nel reperimento di veicoli idonei all'esigenza della pubblica amministrazione (9%). Significativo segnalare che oltre il 12% del campione non percepisce ostacoli.

Va, inoltre, segnalato che in corrispondenza della risposta "Altro" i Comuni (4,5% del riferimento) hanno specificato che le cause risiedono nella scarsa disponibilità di fondi, nella complessità di manutenzione della flotta e nelle difficoltà burocratiche che si riscontrano al momento dell'acquisizione di una flotta.

Troppo spesso quindi da un lato c'è ancora una scarsa comunicazione sul prodotto verso i Comuni, che non conoscono bene i vantaggi dei mezzi elettrici (fra cui lo scarso bisogno di manutenzione), dall'altro la predilezione per l'acquisto del mezzo invece del noleggio penalizza i mezzi elettrici poiché non ne premia le migliori performance in termini di ridotti costi operativi. Bisogna inoltre segnalare che la scarsa autonomia e la mancanza di opzioni di ricarica possono essere lette anche come un unico ostacolo, laddove una saggia pianificazione dei punti di ricarica a uso esclusivo delle flotte comunali potrebbe ampiamente ovviare alla soddisfazione dei fabbisogni operativi dei veicoli.



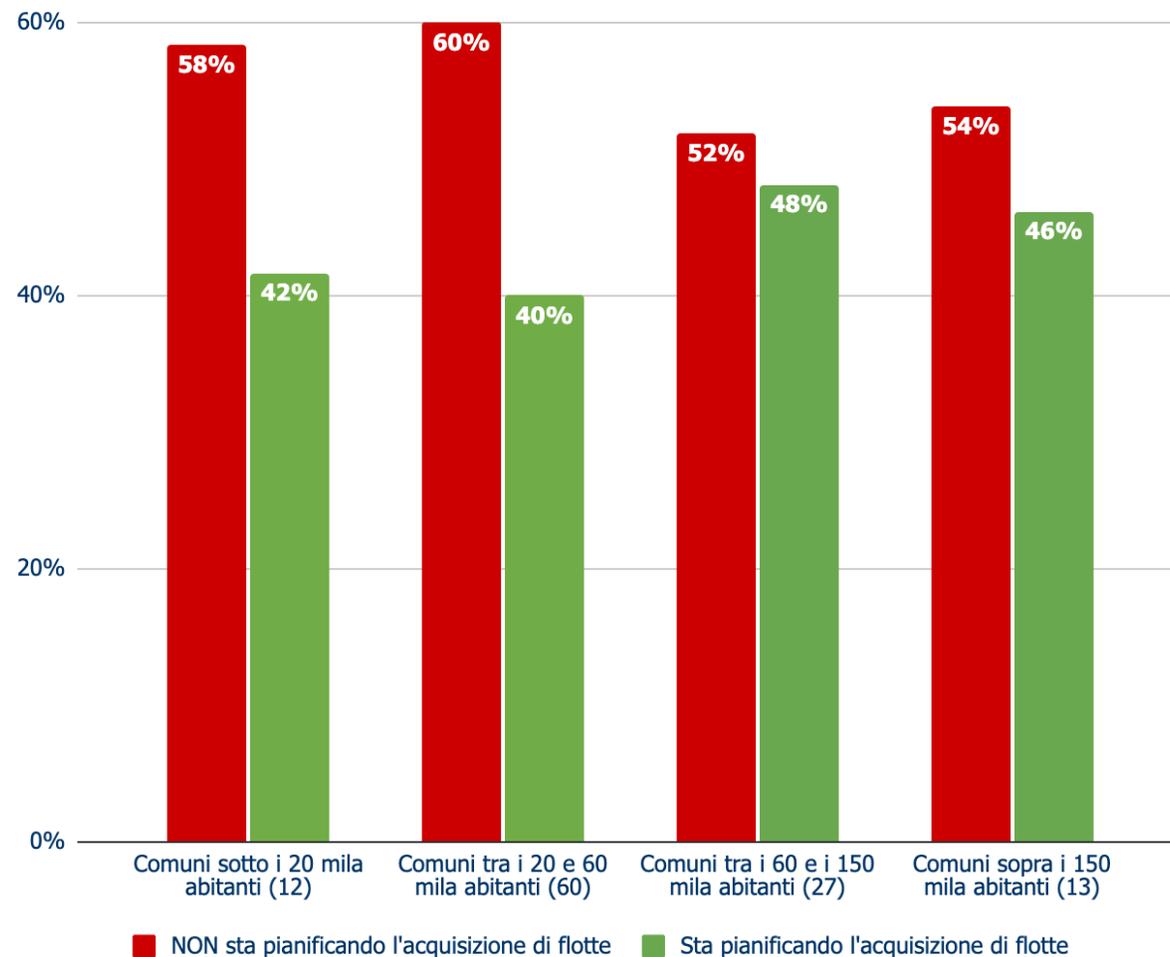
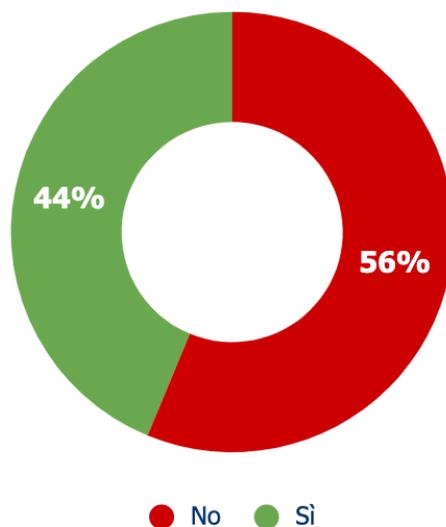
Il futuro delle flotte elettriche nei Comuni

Il Comune sta pianificando o sta preparando bandi per comprare/noleggiare i mezzi elettrici in flotta?

Il 44% dei Comuni intervistati mostra interesse nel pianificare nuovi inflottamenti di mezzi elettrici per le esigenze dell'Amministrazione comunale, nel rispetto della Direttiva Veicoli Puliti, in cui si stabilisce che gli enti locali debbano acquistare mezzi di pubblica utilità a zero emissioni in una quota del 25%.

È davvero preoccupante che il 56% dei rispondenti non abbiano pianificato l'inflottamento di mezzi elettrici, in particolare il 54% dei Comuni sopra i 150.000 abitanti, che dovrebbero invece rappresentare un esempio per i Comuni più piccoli.

Tale risultato ci deve spingere ad aumentare gli sforzi per mettere in campo una campagna informativa più efficace nei confronti dei comuni, in particolare da parte delle Imprese produttrici dei mezzi.





- Iniziative intraprese e progetti futuri a favore della mobilità sostenibile

- Attivazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) o *Low Emission Zone* (LEZ)

- Iniziative specifiche per favorire il transito di veicoli a zero emissioni adibiti al trasporto delle merci

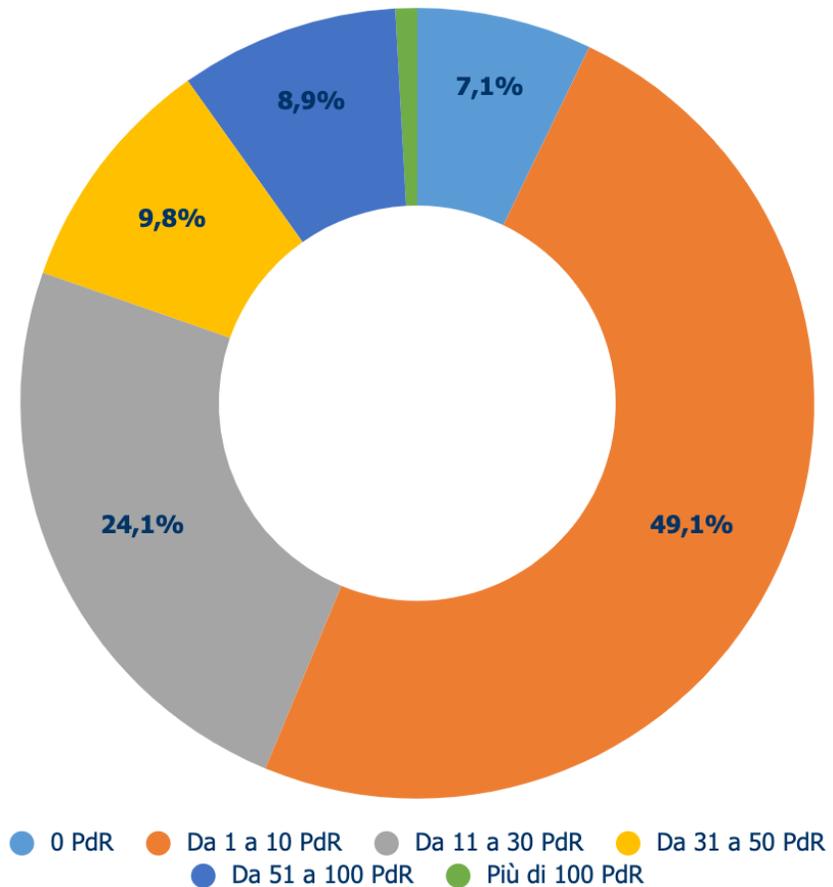
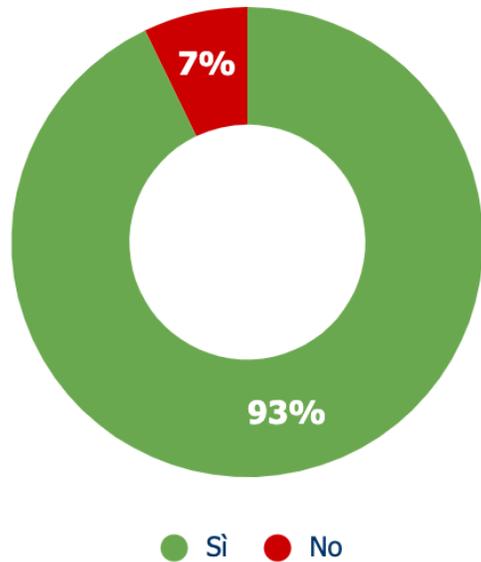
- Utilizzo di veicoli elettrici per flotte comunali

- **Predisposizione di Infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico per i veicoli elettrici**

Punti di ricarica ad accesso pubblico: la situazione attuale

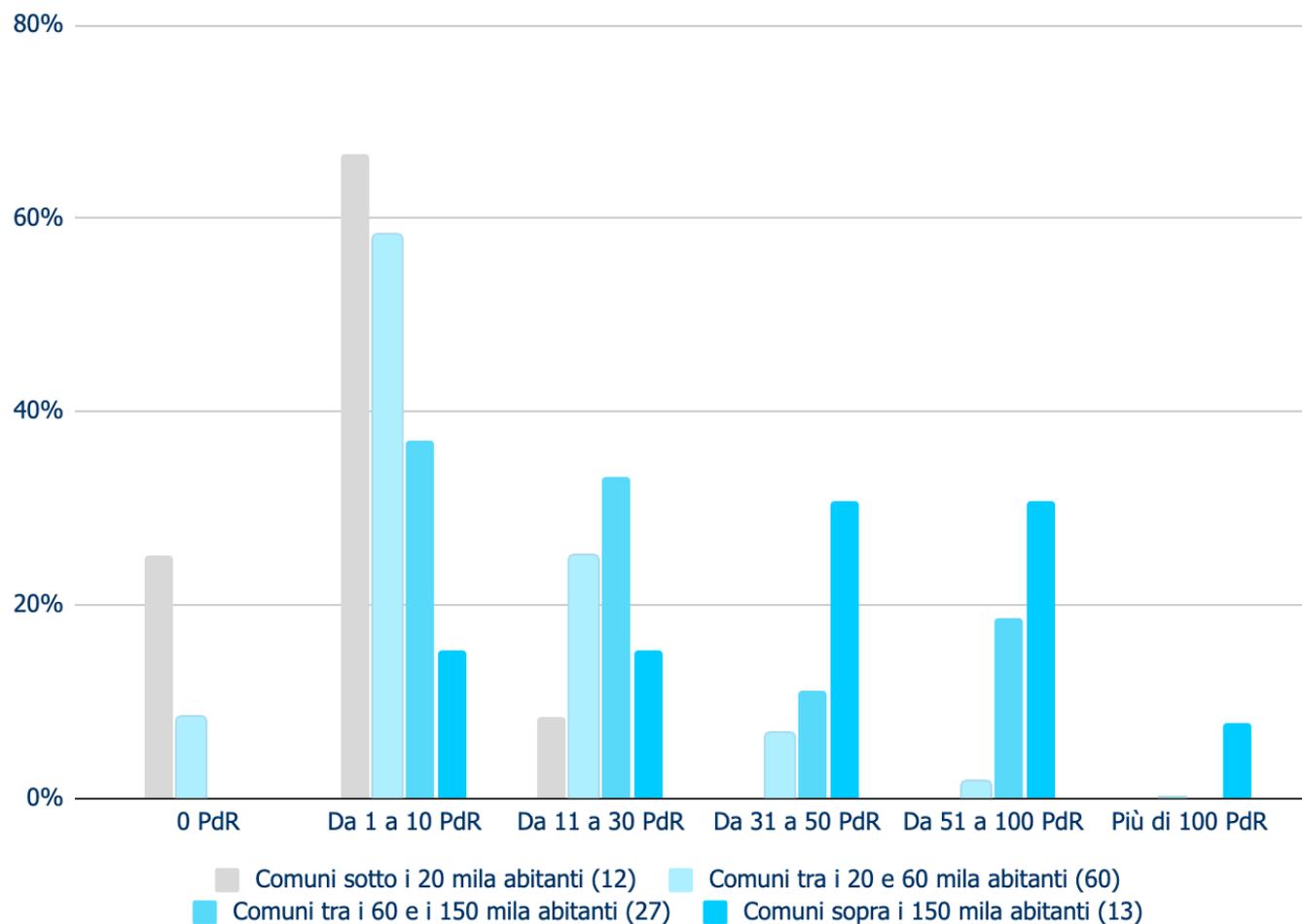
Sono già stati installati punti di ricarica pubblici o ad uso pubblico per la ricarica dei veicoli elettrici?

Il **93%** dei Comuni intervistati ha già installato punti di ricarica sul territorio, in numero prevalentemente tra 1 e 10. A tal proposito si può confermare che il lavoro svolto dai CPO (*Charging Point Operators*) è stato molto buono.



Punti di ricarica ad accesso pubblico: la situazione attuale

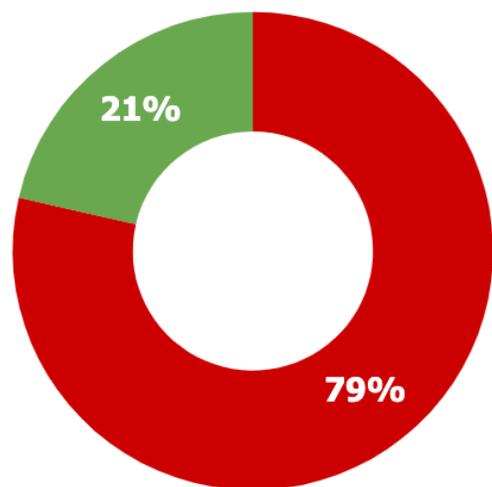
Se è vero che presenza e numero di punti di ricarica cresce con l'aumentare della popolazione dei Comuni, è anche osservabile come la percentuale di Comuni con più di 20 mila abitanti privi di infrastrutture di ricarica sia residuale.



Punti di ricarica ad accesso pubblico: le intenzioni dei comuni

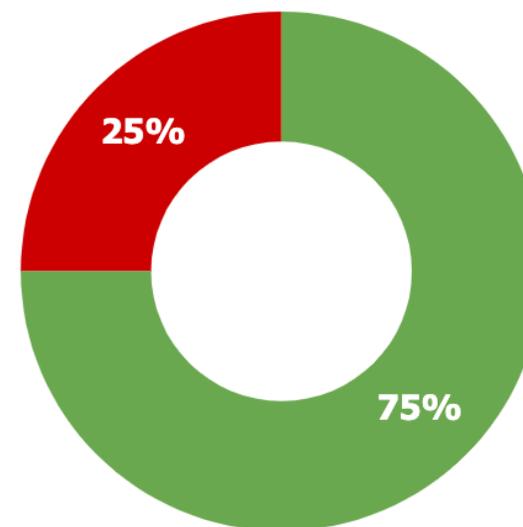
Il Comune ha già adottato delle linee guida per l'installazione di punti di ricarica sul territorio, nel rispetto del Decreto Semplificazioni?

Il **79%** dei Comuni intervistati non ha ancora adottato le linee guida per l'installazione dei punti di ricarica nel rispetto del Decreto Semplificazioni.



● No ● Sì

Inoltre, alla domanda se il Comune fosse disposto ad adottare le linee guida per l'installazione dei punti di ricarica il **75%** ha risposto affermativamente.



● No ● Sì

The background features a white central area with decorative elements in blue and yellow. On the left, there is a vertical dotted line, a solid dark blue circle, a yellow diamond, a light blue triangle, and a vertical line with three dots. On the right, there is a large blue triangle with a yellow circle, a dotted blue circle, a white diamond, a yellow triangle, a zigzag line, and a vertical dotted line. At the bottom, there are overlapping squares in yellow, dark blue, white, and light blue, along with a yellow diamond and a white square. In the top center, there are concentric dashed blue circles. At the bottom left, there are three small white dots.

Riflessioni e Raccomandazioni

Riflessioni e Raccomandazioni

STRATEGIA

Serve una Strategia unitaria sulla Mobilità Sostenibile. In tal senso appare sempre più importante **aggiornare le Linee Guida dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile)**, in revisione al MIMS.

La strategia deve consentire di armonizzare, ad esempio: le politiche di accesso nei Comuni, inclusi i vincoli per il trasporto merci; lo *sharing* e la sostituzione delle proprie flotte. Un contesto più uniforme permetterà anche ai privati cittadini di acquisire maggiore certezza sui mezzi privati da acquistare nei prossimi anni.

OBIETTIVI MINIMI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

È importante porre per legge degli **obblighi minimi ai Comuni** sulla creazione e sulle regole di accesso alle **ZTL e LEZ oltre ad obiettivi minimi di intervento su iniziative di mobilità sostenibile, come ad esempio i parcheggi riservati o agevolazioni per la sosta**. Un esempio virtuoso, anche se ancora non rispettato, è quanto si è tentato di fare nel Decreto Legge Semplificazioni 2020, fissando l'obiettivo minimo per i Comuni di 1 Infrastruttura di Ricarica ogni 1000 abitanti.

SENSIBILIZZAZIONE SU ZTL E LEZ

Occorre fare un'opera di sensibilizzazione per fare **emergere le differenze tra una zona ZTL e una zona LEZ**. I Comuni che hanno introdotto una zona LEZ, dopo una prima fase di perplessità, hanno già sperimentato i benefici importanti sul piano ambientale e sull'indirizzo delle intenzioni di acquisto dei mezzi dei privati.

TRASPORTO MERCI

Serve dare una **spinta all'elettrificazione del trasporto merci**, specie per il segmento del c.d. ultimo miglio, cruciale per abbattere le emissioni, in particolare dopo l'incremento dell'e-commerce dovuto alla situazione pandemica.

INFRASTRUTTURE DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI

- È necessario rinforzare costantemente la presenza delle **infrastrutture di ricarica pubbliche**, per far fronte all'aumento stimato di veicoli elettrici circolanti. A tal fine è fondamentale che i Comuni si dotino di regolamenti atti ad abilitare investimenti che rispettino il Decreto Semplificazioni. Motus-E mette a disposizione un Regolamento che può essere usato da modello da parte dei Comuni stessi.
- È necessario supportare i Comuni nella pianificazione, acquisto e posa in opera di infrastrutture di ricarica proprie per veicoli elettrici utilizzati dalla Pubblica Amministrazione stessa.

Riflessioni e Raccomandazioni

ELETTRIFICAZIONE DEI MEZZI

È fondamentale favorire **l'elettrificazione dei mezzi in *sharing* e dei taxi**, attraverso incentivi diretti o la modulazione dell'IVA sul prezzo del servizio al cliente finale, per spingere maggiormente i Comuni, ma soprattutto le imprese che operano tali servizi, ad elettrificare mezzi che percorrono molti chilometri e che sono a servizio della mobilità dei cittadini all'interno dei centri urbani.

OBIETTIVI MINIMI SUL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE

Il rispetto della **Direttiva Veicoli Puliti*** in tempi brevi è fondamentale, incrementando il numero di veicoli puliti utilizzati in particolare nei servizi a pubblica utilità. Si ricorda che **le amministrazioni che rinnovano il parco veicolare sono tenute a rispettare gli obiettivi minimi, relativi alle percentuali dei veicoli puliti** (leggeri e pesanti) rispetto al totale dei veicoli oggetto dell'appalto. Per quanto riguarda l'Italia, le percentuali di veicoli puliti (leggeri e pesanti) rispetto al numero totale di veicoli contemplati dai contratti sono:

- Per i veicoli leggeri puliti 38,5% al 2025 e 38,5% al 2030;
- Per i veicoli pesanti puliti - autocarri 10% al 2025 e 15% al 2030;
- Per i veicoli pesanti puliti - autobus 45% al 2025 e 65% al 2030.

FLOTTE

I Comuni vanno **accompagnati con un piano nazionale per la sostituzione dei mezzi di servizio con mezzi elettrici** e non lasciati semplicemente soli nel rispetto della normativa. Questo consentirebbe anche di raggiungere volumi di mezzi tali da portare ad una riduzione dei prezzi di acquisto o noleggio dei mezzi a gara.

INFORMATIVA

Serve uno sforzo di coinvolgimento dei Comuni e dei loro uffici tecnici nelle iniziative informative sulle tecnologie dei mezzi elettrici, che ancora scontano evidentemente l'effetto novità e l'incertezza sulle reali capacità e prestazioni dei veicoli stessi.

LOGICHE DI GARA PER LE FLOTTE

È necessario urgentemente **rivedere le logiche di gara delle flotte comunali** (insieme a CONSIP e alla altre eventuali centrali di acquisto) per introdurre modalità di acquisizione dei mezzi diverse dal mero acquisto. La diffusione di strumenti alternativi, come il noleggio a lungo termine dei veicoli e la possibilità di fornitura integrata di mezzi e infrastrutture di ricarica come servizio, rende la transizione più semplice ed economica per le amministrazioni pubbliche.

*Decreto legislativo 8 novembre 2021 n.187 relativo all'attuazione della direttiva (Ue) 2019/1161 sulla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

Grazie per l'attenzione!

MOTUS 

CLASS
ONLUS