

SCENARI E MOBILITÀ A MILANO

LO SCENARIO CLIMATICO È TALE PER CUI QUALSIASI INTERVENTO DEVE ESSERE COMPIUTO NEL TOTALE RISPETTO DELL'AMBIENTE

Nella scorsa E-Mob (Conferenza Nazionale della Mobilità Elettrica 2017) Raffaele Tiscar, Capo di Gabinetto del Ministero dell'Ambiente, ha esordito dichiarando che non si dovrebbe più utilizzare il termine "sostenibile", poiché lo scenario climatico è tale per cui ogni intervento dovrebbe essere compiuto nel totale rispetto dell'ambiente. In tal senso, i vertici del Comune di Milano - pensando al PUMS - hanno incassato silenziosamente il rimprovero ministeriale.

Quanto costa alle Aziende e alla popolazione insediata in Lombardia la ridotta lungimiranza di chi dovrebbe orientare al meglio la pianificazione e le risorse?

Chi ha determinato un ritardo di oltre 15 anni nell'attuazione dei programmi tracciati sulla base di attenti studi, comparazione dati e valutazioni scenariali a livello prima europeo e poi mondiale? Si potrebbe iniziare così una precisa disamina, ma è preferibile porre l'attenzione su quanto di positivo è stato fatto. Taluni, infatti, dichiarano che l'area metropolitana milanese sia un esempio da seguire.

Ma sarà poi vero? A livello comunale i dati di traffico non sono più riportati da circa un anno.

Certamente i lavori per la costruzione della linea metropolitana San Cristoforo-Linate hanno determinato un crollo negli accessi all'area C, ma qualsiasi trend diverso dalle rose previsioni non autorizza l'occultamento del dato.

Parimenti, Regione Lombardia non brilla per lungimiranza né per competenza. Straziante udire in un pubblico consesso: "I milioni di Euro che molte Società hanno investito per le infrastrutture di ricarica elettrica non potranno essere rimborsati poiché erano collegati ad una decisione del CIPE... che non è stata

discussa"¹. Sarebbe stato sufficiente leggere precisamente la relazione della Corte dei Conti.

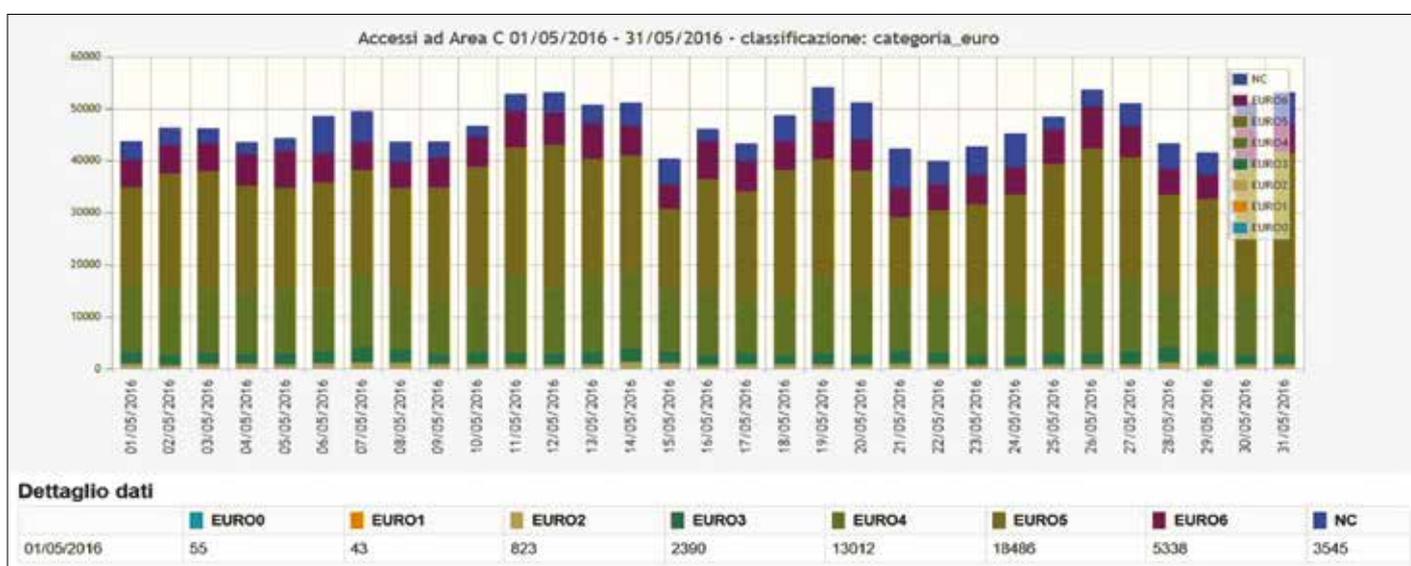
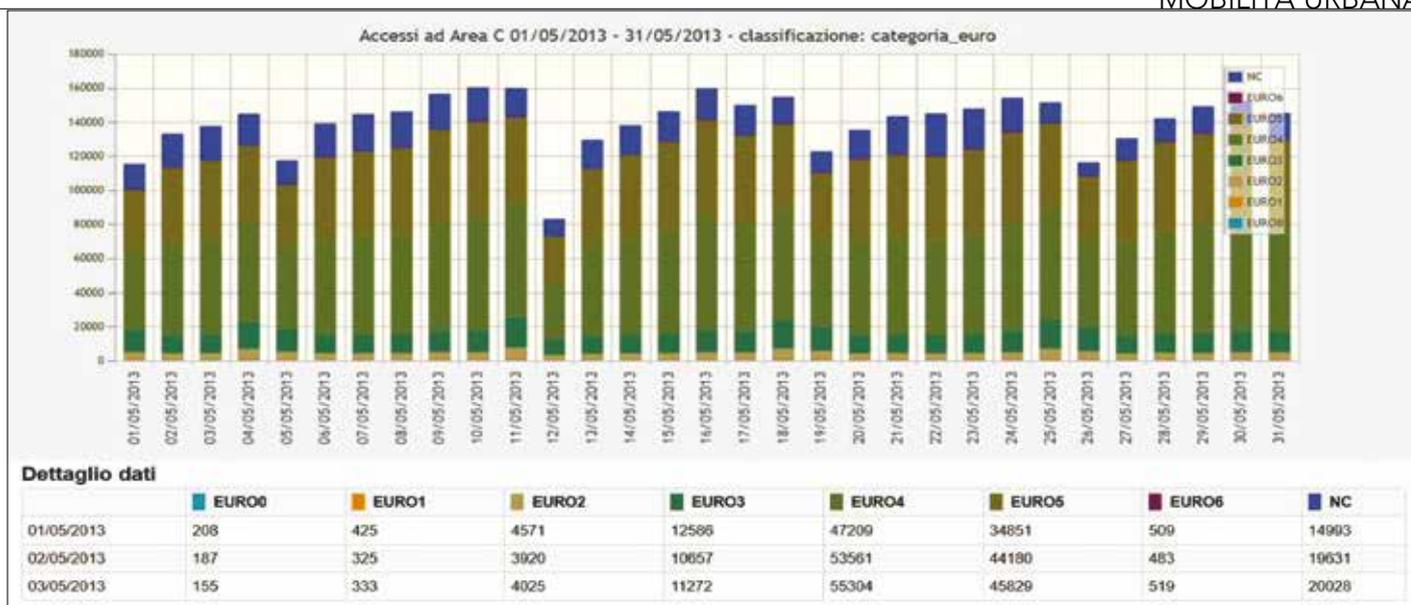
È stato per ciò istituito un apposito Fondo nello stato di previsione del MIT, con una dotazione di 20 milioni per l'anno 2013 e di 15 milioni per ciascuno degli anni 2014 e 2015 (comma 8 del cit. art. 17-septies). Per la parte a carico dello Stato, tali risorse sono destinate al cofinanziamento di progetti delle Regioni e dagli Enti locali per lo sviluppo delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici.

La contribuzione statale è limitata a un massimo del 50% delle spese per l'acquisto e l'installazione degli impianti. Per l'utilizzo di tali risorse, è previsto che il MIT promuova la stipulazione di appositi accordi di programma² che devono essere approvati con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del CIPE, d'intesa con la Conferenza unificata. La Legge tende a favorire la più larga partecipazione di soggetti pubblici e privati, ivi comprese le Società di distribuzione dell'energia elettrica (comma 9)". Quindi non si sa se sia peggio avere rappresentanti delle Istituzioni che hanno completamente fallito, nel senso che non conoscono le Norme, non le studiano né si avvalgono di Uffici Legali degni di questo nome, oppure se sia peggio un apparato di Governo che sa benissimo cosa occorra al Paese ma fa finta di nulla e nomina incompetenti ad ogni livello, procrastinando azioni - necessarie decenni fa - a tempi futuri. Costoro, che pretendono di governare, sperano nella clemenza di chi osserva, sostengono pubblicazioni che riportano a tratti soltanto velatissime critiche, cercano il conforto di Media allineati, senza considerare che le Società quotate nel settore infrastrutture cercano in ogni modo di lavorare all'estero

¹ Atti dell'intervento di Silvana Di Matteo "Applicazione a livello locale dei Bandi di finanziamento nazionali e regionali" - E_Mob, 19 Maggio 2017, a commento della Deliberazione 19 Dicembre 2016, n° 15/2016/G della Corte dei Conti su "Il piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica".

² Non occorre "altri" appositi accordi di programma poiché quello del 19 Dicembre 2013 all'art. 2, comma i) e j) già includeva incentivi per la diffusione dei veicoli elettrici e per le relative infrastrutture di ricarica. E in ogni caso sarebbe stato sufficiente appellarsi al 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 (17G00005), ove l'art. 1 così recita:

- Finalità e campo di applicazione (attuazione dell'art. 1 della Direttiva 2014/94/UE): al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, il presente Decreto stabilisce requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto e compresso, idrogeno e gas di petrolio liquefatto, da attuarsi mediante il Quadro Strategico Nazionale di cui all'articolo 3, nonché le specifiche tecniche comuni per i punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.



1A e 1B. Grafici di confronto per i periodi Maggio 2013 e Maggio 2016. Si evidenziano i dati di domenica 12 Maggio 2013: sulla scia dei blocchi domenicali della circolazione fu testata un'area pedonale di 8 km, da piazza Castello a Via Padova, con chiusura al traffico dalle ore 8.00 alle 22.00

piuttosto che esercitare in questo Paese. Ma torniamo ad osservare la mobilità nell'area milanese; in assenza di dati di traffico, si consideri quanto dichiarato nel Bilancio del Comune di Milano "proventi da ZTL area C":

- rendiconto anno 2015: 28.308.335,46 (28,3 milioni di Euro);
- rendiconto anno 2016: 32.280.772,55 (32,2 milioni di Euro).

In primis, occorre sapere come vi siano Norme e Regolamenti ³ tali soltanto sulla carta. Se, ufficialmente, i veicoli di categoria Euro 0 e quelli diesel di categoria Euro 0, 1, 2, 3 e 4 ed Euro I, II, III e IV non potrebbero entrare in area C, nella prassi (e secondo i dati ufficiali) questi entrano nell'area centrale.

I raffronti degli ingressi in Area C tra gli anni 2012-2016 sono stati effettuati sul mese di Maggio poiché risente meno di altri mesi di interruzioni per festività oppure picchi di traffico connessi agli eventi fieristici nel settore moda e design. A grandi linee e con minime variazioni, negli anni i veicoli autorizzati all'ingresso sono circa un milione al mese, di cui il 50% è relativo a spostamenti dei residenti (i possessori di box auto all'interno di Area C sono equiparati), mentre i veicoli soggetti a pagamento sono circa quattro milioni ogni mese. I veicoli di servizio sono meno del 30% dei veicoli residenti. Gli ingressi dei veicoli merci sono circa 350.000 unità/mese.

³ Regolamento accesso Area C Veicoli: l'accesso è gratuito per i veicoli elettrici, ciclomotori e motoveicoli (moto, tricicli e quadricicli), per veicoli che trasportano disabili (muniti di contrassegno) oppure persone dirette al pronto soccorso ospedaliero. Fino al 14/10/2019 l'accesso è gratuito anche per i veicoli ibridi (propulsione elettrico-termica). L'accesso è vietato ai veicoli a benzina Euro 0 e a gasolio/diesel Euro 0, 1, 2, 3 e 4 ed Euro I, II, III e IV. L'accesso è vietato anche ai veicoli di lunghezza superiore ai 7,5 m (divieto valido dal lunedì al venerdì, dalle 7:30 alle 19:30) e ai veicoli destinati al trasporto cose, limitatamente alla fascia oraria compresa tra le ore 08.00 alle ore 10.00. L'accesso è a pagamento per tutti gli altri veicoli. Per entrare in Area C, dovrai acquistare un ticket e attivarlo (cioè associare il codice del ticket alla targa). Con un ticket puoi entrare e uscire da Area C con uno stesso veicolo tutte le volte che vuoi nella stessa giornata. Area C è attiva nei giorni feriali con i seguenti orari: lunedì, martedì, mercoledì, venerdì 7.30/19.30; giovedì 7.30/18.00. Area C non è attiva nei giorni festivi.

Nel periodo 2012-2016 sono aumentati gli accessi dei veicoli autorizzati (stante anche agevolazioni mirate) e sono rimasti stabili gli accessi soggetti a ticket. Ma non si è registrato alcun decremento della circolazione in quanto molti sono stati i provvedimenti che hanno ampliato la fascia degli autorizzati.

La riduzione degli ingressi in Area C, riduzione attestata nei dati (Figura 5), è dovuta principalmente all'avvio dei lavori della M4: a partire dall'Agosto 2015, la chiusura parziale di Corso Plebisciti prima e le limitazioni al transito per quanti provenienti da Ovest (asse Lorenteggio) nel mese successivo avevano indotto modificazioni nelle percorrenze abituali e innescato nei pendolari la ricerca di alternative alle usuali modalità di spostamento. Motivazioni che non denotano una diversa sensibilità ambientale o una volontà di riduzione delle percorrenze con veicoli privati.

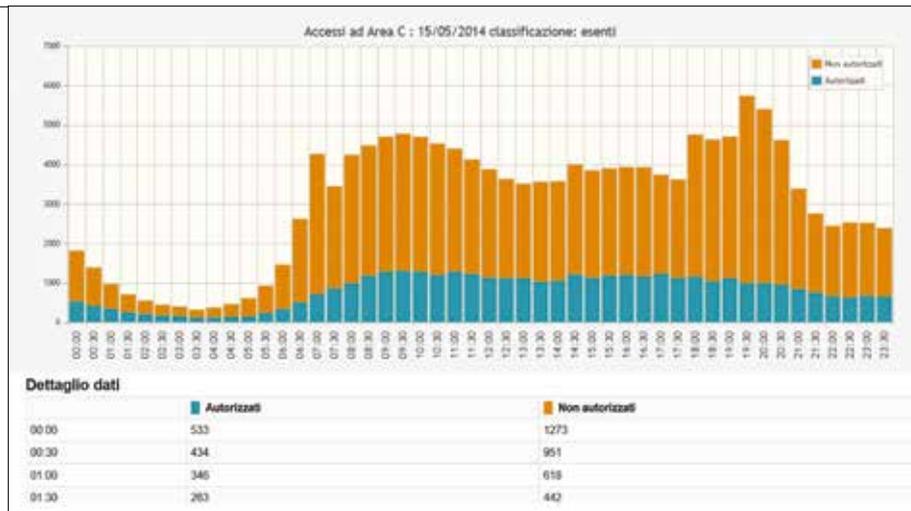
Negli anni 2011-2014 le tariffe di accesso all'area C poste a 2 Euro/giorno, hanno portato a modestissimi risultati di abbattimento del PM10 sebbene abbiano sicuramente sostenuto il rinnovo del parco auto. Il nuovo corso introdotto in seguito, e condiviso dai cittadini referendari, ha posto il ticket a 5 Euro/giorno e garantito un aumento delle entrate (da 28,3 milioni di Euro a 32,2 milioni di Euro nel 2016) sebbene il gettito sperato per l'area Ecopass - poi Area C - era stato stimato in 60 milioni/anno, 5,5 milioni/mese Agosto escluso. Nell'ultimo anno è aumentato l'utilizzo dei mezzi pubblici (il Bilancio del Comune di Milano segna un incremento nell'utilizzo del TPL: le Entrate "Abbonamenti tranviari" sono passate da 1.509.532,44 Euro nel 2015 a 1.603.708,9 Euro nel 2016).

LA RICHIESTA DI VEICOLI ELETTRICI E INFRASTRUTTURE DI RICARICA

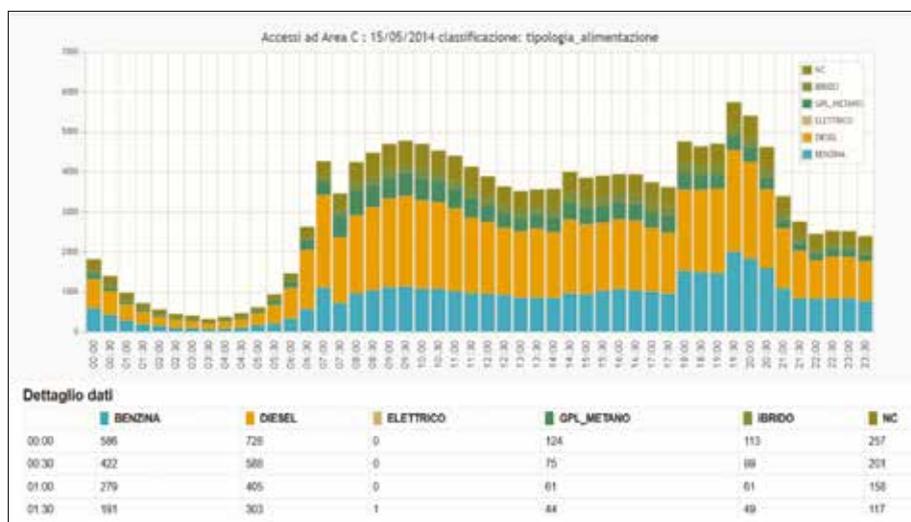
I dati presentati ad E-Mob 2017 evidenziano una minima percentuale di veicoli elettrici immatricolati in Italia (0,02%) e impietosi raffronti con altri Stati: in Irlanda si ricarica gratuitamente e in Norvegia, in determinati orari, pure.

Le politiche locali oscillano e non concordano su nulla: in talune città è consentito l'accesso (gratuito) alle aree centrali, mentre a pochi chilometri di distanza le regole mutano. Politiche locali contro politiche nazionali si potrebbe asserire poiché è evidente come lo Stato non possa in modo

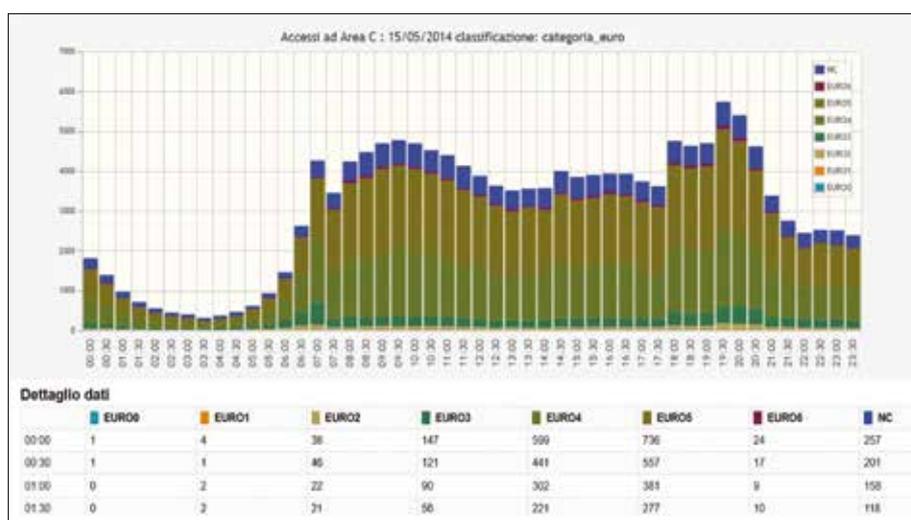
deciso sostenere trazioni diverse da benzina e gasolio quando le accise (entrate da oli minerali) rappresentano per la Pubblica Amministrazione il 60% del Bilancio (in termini di spesa corrente). E se fino a qualche tempo fa poteva apparire una notizia



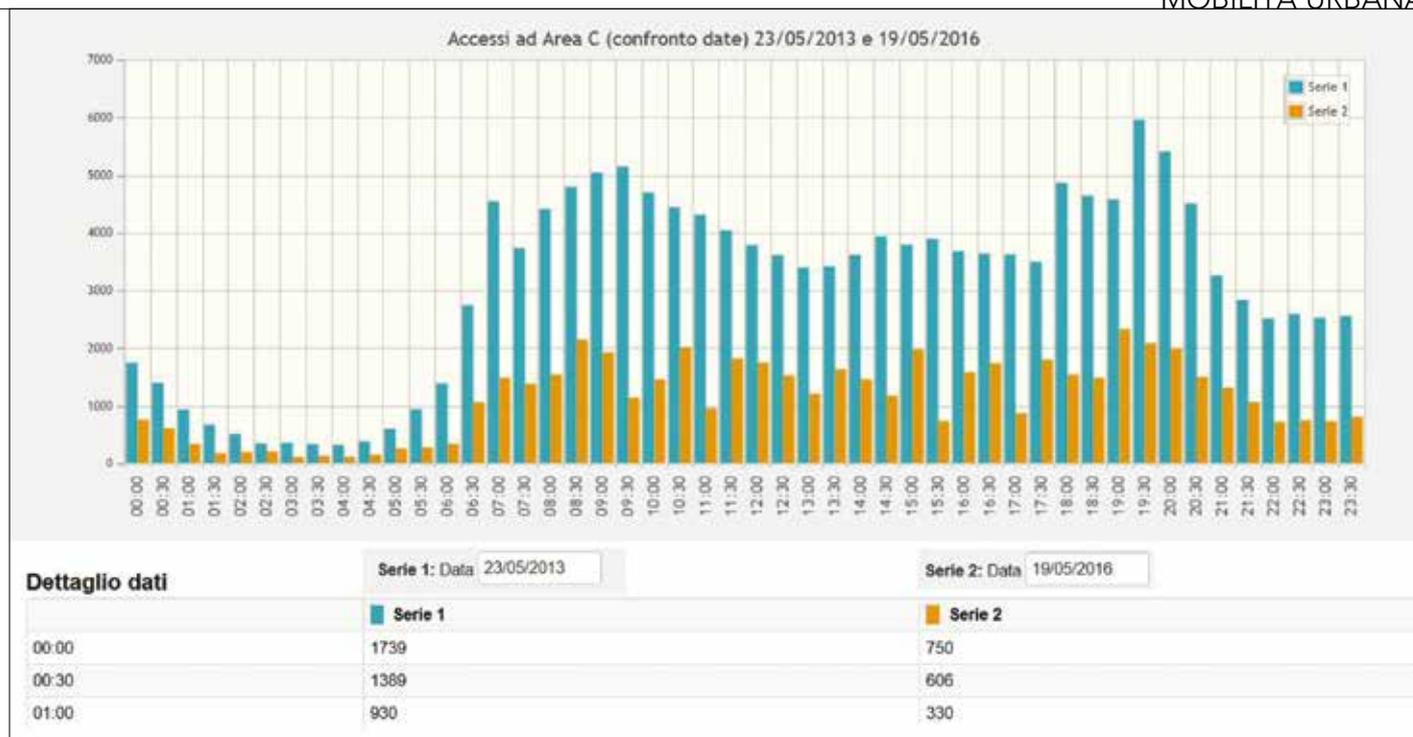
2. Gli ingressi in area C (Maggio 2014) per i veicoli autorizzati



3. Gli ingressi in area C (Maggio 2014) classificati per tipologia di alimentazione



4. Gli ingressi in area C (Maggio 2014) per le categorie Euro



5. Il grafico del confronto 2013-2016

singolare, ora ENEL⁴ partecipa direttamente, studiando come si possano riutilizzare le batterie elettriche che il settore automotive dismetterà dopo qualche anno.

Ma lo scenario istituzionale a livello statale pare ben diverso dal quadro di riferimento a livello locale. Le Regioni osservano i trend in atto (rispetto dell'ambiente, sostenibilità) ma considerano anche i numeri assoluti e sulla base di questi ritengono più prudente investire poco. Dal punto di vista degli utenti occorrerebbe lungimiranza. Non ha alcun senso produrre veicoli che abbiano diverse batterie e che abbiano diversi sistemi di alimentazione. Sarebbe assai preferibile un sistema basato sul cambio pacco batterie. Tutte uguali, tutte intercambiabili: ricaricabili nelle classiche stazioni di servizio. Ma per ora pare un appello alla standardizzazione che non trova risposta.

Eppure, un semplice sguardo a quanto avvenuto in altri settori dovrebbe suggerire un intervento normativo immediato: intere pareti di negozi espongono accessori per la telefonia mobile. Nulla di più insensato e contrario alla tutela dell'ambiente. Senza contare che l'eccesso di differenziazione non gioca neppure a favore del mercato. Chi si trova bene con un prodotto non vorrà cambiarlo. E se lo stesso accadesse nel settore automotive? Se la scelta di acquisto un domani fosse riconducibile anche alle semplificazioni per la ricarica? Meglio ragionare subito su questi che paiono dettagli, prima che sia troppo tardi.

Le Amministrazioni Regionali sembrano attendere lo sviluppo di tecnologie valide sulle quali investire, ma i cittadini e molti Comuni sono molto sensibili al tema.

Milano sostiene il car sharing elettrico e investe sulle colonnine di ricarica sebbene i prezzi di acquisto dei veicoli elettrici, sia per le vetture di piccola dimensione e ridotta autonomia sia per

quelle di alta gamma, siano ancora piuttosto elevati. Il parcheggio ruotato di 90° per le minicar elettriche non è più un parcheggio sottratto alla sosta ma un punto che determina business. Appare ancora quantomeno singolare che, a 17 anni di distanza, si debba discutere di scelte che di fatto sottraggono spazio (sui marciapiedi per le colonnine di ricarica e in carreggiata per la sosta appositamente dedicata a questi veicoli), quando con semplici provvedimenti (Ordinanza del Sindaco) si potrebbero imporre punti di ricarica in tutti i parcheggi convenzionati esistenti. E se taluni Amministratori asseriscono che si potrebbero ricaricare i veicoli negli spazi dei distributori di carburanti dimenticano che il problema della ricarica di un veicolo elettrico - parafrasando il noto detto su chi si concentra sul dito e non osserva la luna - non è certo il cavo ma la sosta. Quindi tutti si ostinano a pensare alla colonnina e al design della stessa, mentre sarebbe sufficiente predisporre i cavi di ricarica da prese collocate a muro nei parcheggi in struttura, parcheggi solitamente presidiati. Per il futuro occorre pensare su tutta la rete alla sostituzione del pacco batteria: questione di un minuto al massimo. Nessuno a E-mob 2017 ne ha parlato, ma sarebbe stato doveroso sottolinearlo: Convegni ove si discute di tutto senza scendere mai nel dettaglio.

Da sempre nella storia, il commercio si è sviluppato sulla base dei desiderata dei popoli e quindi la strategia, o meglio l'assenza di strategia in questo caso, non sarà una mossa vincente. Ogni ritardo decisionale potrà essere un fattore penalizzante. Problema complesso questo dei veicoli elettrici, quindi, che non porterà ad alcun conflitto epocale in quanto ogni transizione nel settore automotive - e più in generale nel settore trasporti - si declina sempre in un arco temporale vicino al trentennio. Ma sarebbe fuorviante se il decisore pubblico non volesse cogliere le tendenze in atto. ■

⁴ Accordo tra ENEL, COBAT e Class Onlus per la creazione di un sistema di recupero delle batterie al litio da auto elettriche e loro riutilizzo come accumulatori per plessi residenziali.

⁽¹⁾ Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale del Politecnico di Milano