



PROGRAMMA NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE

ing. Annalisa Corrado

Direttore Tecnico, Kyoto Club



Perché necessità di un programma nazionale

- **Le emissioni climalteranti imputabili al settore dei trasporti rappresentano il 30% del totale in Italia, con un aumento percentuale dal 1990 pari al 25%;**
- Mentre su fonti rinnovabili elettriche e termiche, efficienza energetica negli edifici e negli usi finali civili ed industriali sono stati introdotti meccanismi di incentivazione nazionale nulla è avvenuto di equivalente sulla mobilità sostenibile urbana;
- I meccanismi di incentivazione nazionale esistenti per la mobilità sostenibile si concentrano oggi solo sulla produzione di biocombustibili, sulla rottamazione: entrambe misure che migliorano le emissioni specifiche dei veicoli ma non incidono sulla riduzione della domanda di mobilità.



Meccanismi di incentivazione in Italia

I meccanismi di incentivazione in Europa si stanno orientando verso meccanismi automatici o di mercato. In Italia sono stati introdotti diversi meccanismi di incentivazione per fonti rinnovabili e risparmio energetico come:

- **Defiscalizzazione** (finanziaria 2007 e 2008) per efficienza energetica e tecnologie solari
- **Conto energia** per il fotovoltaico;
- **Certificati verdi** per gli impianti da fonte rinnovabile;
- **Certificati bianchi** per gli interventi di efficienza energetica e fonti rinnovabili termiche (DM 20/07/04)



Vantaggi dei meccanismi di mercato

In particolare i meccanismi di mercato come i certificati verdi e bianchi e le tariffe incentivanti godono di una serie di vantaggi:

- **Non dipendono da un fondo statale** che deve essere finanziato, che periodicamente esaurisce le risorse disponibili;
- Dal punto di vista amministrativo **non prevede una procedura di valutazione** ed erogazione dei contributi come invece avviene per i bandi in conto capitale;
- Sono pluriennali e quindi **consentono alle imprese di investire e strutturarsi a medio lungo termine**;
- Non andando ad incidere sulle casse dello Stato ma sulle tariffe elettriche e il gas, ad essi **non si applica il Trattato sugli Aiuti di Stato** come dimostrato dalla Germania nel ricorso vinto contro la Commissione Europea presso la Corte di Giustizia EU in difesa della “Renewable Energy Law” tedesca.

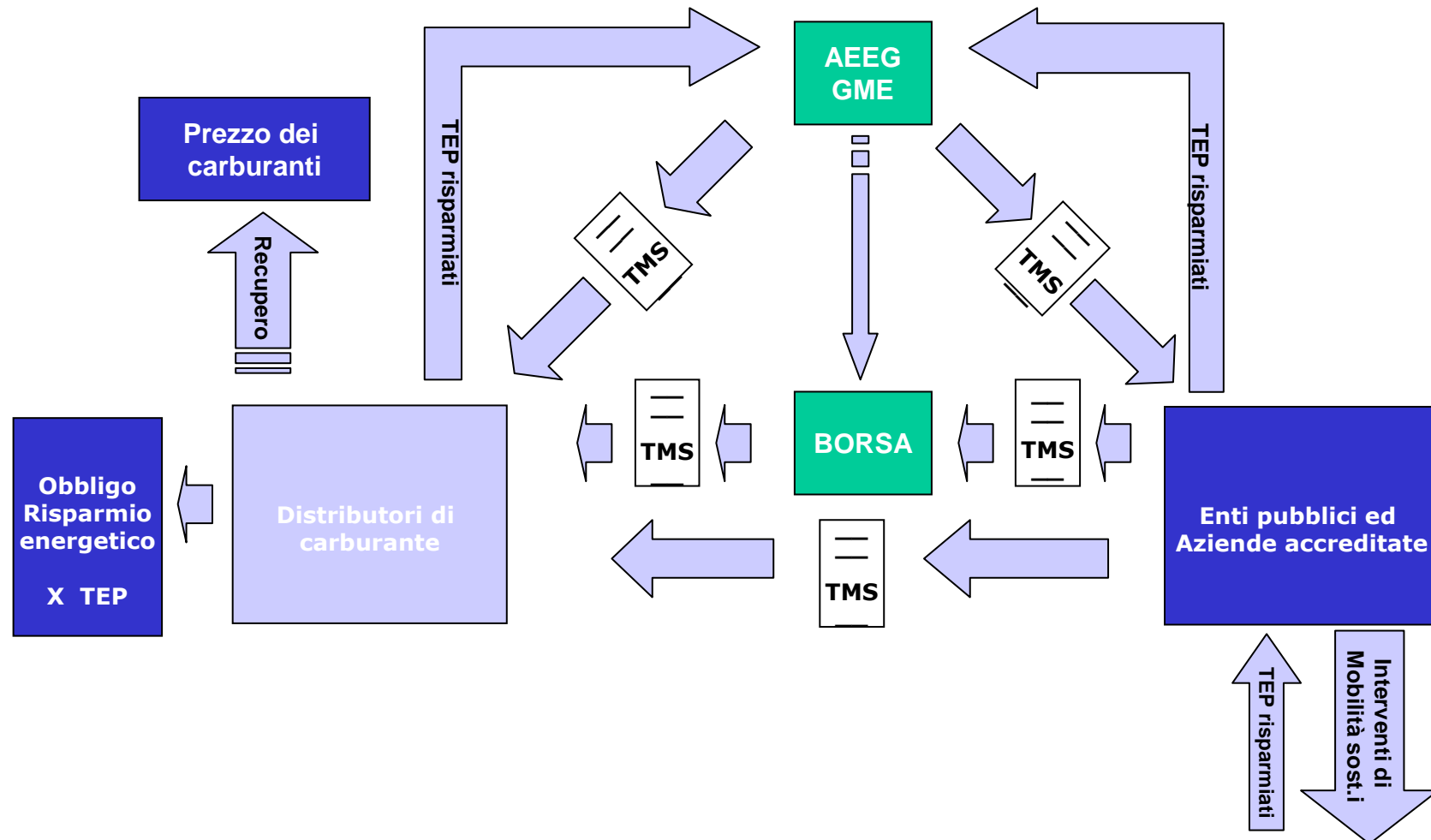


Proposta di meccanismo incentivante per la mobilità sostenibile

Si propone l'istituzione di un meccanismo di incentivazione nazionale per la mobilità sostenibile analogo al meccanismo dei certificati verdi e dei titoli di efficienza energetica che preveda:

1. Obbligo in capo ai distributori di carburanti;
2. Onere spalmato sui prezzi dei carburanti sul mercato;
3. Pubbliche amministrazioni, Aziende e Aziende accreditate (SUMCO, SUsustainable Mobility Company) ammesse a realizzare gli interventi;
4. Autorità terza che disciplini le regole del meccanismo e gli interventi ammissibili;
5. Attribuzione di titoli di mobilità sostenibile (TMS) per gli interventi realizzati;
6. Istituzione di una piattaforma di scambio dei TMS presso il Gestore del Mercato Elettrico;
7. Obbligo di scambio sulla piattaforma;

Schema di funzionamento





Dimensione del programma

In Italia vengono distribuiti ogni anno 4 miliardi di litri di carburante per un valore complessivo di circa 4,8 miliardi di € di fatturato.

ipotizzando un programma di impatto annuo pari a 300 Milioni di € all'anno l'incidenza del programma sul mercato dei carburanti sarebbe dell'4,5% all'anno che si ripercuoterebbe sul prezzo dei carburanti.

Ipotizzando un prezzo medio di benzina e gasoli pari a 1 € verrebbe un impatto di 4,5 €cent all'anno per litro;

Ipotizzando una percorrenza di 10.000 km all'anno e 1000 litri di benzina consumati all'anno da un'automobile verrebbe un impatto sul proprietario pari a 45 € all'anno.



Vantaggi

1. Gli oneri derivanti dall'applicazione del meccanismo sul prezzo dei carburanti in realtà portano come per l'efficienza energetica e le rinnovabili benefici decisamente superiori sotto forma di risparmi di combustibili, e riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra; (meccanismo win win)
2. La definizione del risparmio di carburante con misure standardizzabili consente di sensibilizzare comuni e aziende sulle opportunità di messa in campo di progetti di mobilità sostenibile consolidate e sperimentate



Tecnologie ammissibili

Interventi per le aziende	Interventi per i comuni
1.Car pooling	1.Car sharing
2.Car sharing	2.Taxi collettivo
3.Sistemi di noleggio biciclette	3.Piste ciclabili
4.Navette aziendali	4.Adeguamenti mobilità pubblica per uso biciclette
5.Acquisto mezzi a metano, biocombustibili	5.Navette
6.Acquisto di flotte aziendali elettriche	6.Acquisto mezzi a metano, biocombustibili
7.Telelavoro	7.Acquisto mezzi elettrici
8.Teleconferenze	8.etc.
9.Riduzione uso aereo per il management	
10.etc.	



Metodologie di calcolo

Interventi standardizzati – Il soggetto regolatore definisce alcune tecnologie che possono essere standardizzate per le quali viene definito un valore di risparmio energetico indotto dalla tecnologia a prescindere dal suo utilizzo. In analogia a quanto fatto per il meccanismo dei titoli di efficienza energetica.

Interventi a consuntivo– Il soggetto regolatore definisce delle metodologie di calcolo per la valutazione a consuntivo del risparmio energetico indotto da alcune tecnologie troppo complesse per essere standardizzate.