# LA MOBILITÀ FUTURA: LESS, ELECTRIC, GREEN AND SHARED

Gruppo di lavoro
"MOBILITA' SOSTENIBILE"



Il Consiglio Nazionale della Green Economy in collaborazione con







# 1. IL NUOVO QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO

Va evidenziato positivamente che negli ultimi mesi sono state realizzate una serie di iniziative, governative e parlamentari, che contribuiscono a definire il tema della mobilità sostenibile in Italia all'interno di un nuovo quadro strategico nazionale.

Questo quadro - sicuramente più avanzato rispetto ad alcuni anni fa - fa ben sperare in un'inversione di tendenza su questi temi.

Queste iniziative - che allineano l'Italia alle recenti evoluzioni tecnologiche, economiche e sociali della mobilità sostenibile in Europa e nel mondo - individuano obiettivi, misure e *policy* di riferimento per i prossimi anni, molto interessanti ma che necessitano di coordinamento e armonizzazione.

L'idea di fondo del nostro lavoro è quindi quella utilizzare e "fare leva" sui contenuti definiti da questi documenti - che in alcuni casi derivano anche da un lavoro di coinvolgimento diretto degli stakeholder simile a quello iniziato dagli Stati Generali nel 2012, quando il Gruppo di Lavoro aveva definito le prime *policy* e formulato le proposte per un *green transport* basate sulla strategia *Avoid-Shift-Improve* - per individuare un ulteriore ed originale passo avanti verso la realizzazione di una strategia comune, chiara ed armonizzata, da presentare e discutere con tutti gli interlocutori in vista delle elezioni politiche del 2018.

Le iniziative a cui ci riferiamo (meglio descritte in allegato 1) sono:

- 1. "Elementi e Raccomandazioni per una Roadmap della mobilità sostenibile", documento promosso a fine 2016 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri di concerto con MISE, MATTM, MIT e MS;
- 2. "Connettere l'Italia", iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017);
- 3. "Strategia Energetica Nazionale" promossa da MISE e MATTM (2017);
- 4. "Risoluzione delle Commissioni Ambiente e Lavori Pubblici del Senato in tema di mobilità sostenibile" approvata il 2 Agosto 2017.

# 2. LA NOSTRA IDEA DI FONDO: "PRENDIAMOCI UN IMPEGNO"

La Legislatura che sta per concludersi ha quindi portato nel suo scorcio finale una serie molto importante di atti d'indirizzo che riguardano il tema della sostenibilità del settore dei trasporti. Considerando come il paese si trovi in una fase preelettorale, la nostra idea è che sia necessario sollecitare un programma concreto, definito e misurabile e, su questa base, contribuire ad innalzare la qualità del dibattito politico inserendo il tema della transizione ecologica e dell'eco-innovazione nell'agenda politica italiana dei prossimi anni.

Tale programma, naturale evoluzione dell'analisi dei documenti d'indirizzo descritti nell'Allegato 1, si deve basare su un fondamento solido, ovvero pochi e chiari macro-obiettivi strategici, di interesse nazionale, quantitativamente definiti, misurabili e comprensibili a tutti, in grado di orientare tutte le politiche e le misure del settore con un orizzonte di medio-periodo (2030).

Questi obiettivi che di seguito proponiamo, di fatto una proposta che contiene gli assi fondamentali di un Programma Nazionale per la mobilità sostenibile, saranno presentati, insieme alle altre proposte concrete derivanti dal lavoro del Gruppo , alle forze politiche che si candidano a governare il Paese per i prossimi anni e che saranno invitate dal Consiglio Nazionale della Green Economy a discuterli anche pubblicamente e a prendere posizione sui loro contenuti, nel periodo da novembre 2017 (Stati Generali) a marzo 2018 (elezioni politiche nazionali).

# I MACRO-OBIETTIVI

#### Obiettivo "FIAT 500"

L'utilizzo di massa del proprio mezzo di trasporto, soprattutto automobile e soprattutto in ambito urbano, è la pietra angolare su cui poggia l'insostenibilità del sistema dei trasporti italiano, che oggi è il paese europeo con il tasso di motorizzazione privato più alto (oltre 600 autoveicoli per 1000 abitanti). Aumentare l'efficienza dei veicoli o cambiarne la tecnologia può tradursi in una riduzione delle emissioni inquinanti, ma non risolve il problema degli altri impatti della mobilità quali, ad esempio, la congestione e l'incidentalità, e dell'efficiente uso dello spazio pubblico che può essere restituito anche ad usi diversi dal traffico dei veicoli. Di più, tutte le politiche di *improve* perseguite sino ad oggi hanno avuto sempre degli effetti di rimbalzo che hanno ridotto, e in alcuni casi annullato, gli effetti positivi dell'innovazione tecnologica (su tutti, l'aumento delle percorrenze stradali e il continuo aumento di massa e cilindrata delle nuove auto). Il continuo aumento del tasso di motorizzazione italiano altro non è che la *proxy* della indiscussa centralità del trasporto stradale privato nella ripartizione modale italiana.

Per modificare la struttura del modello di mobilità italiano occorre quindi una strategia d'intervento che modifichi l'attuale ripartizione modale dominata dal trasporto stradale. Perché si affermi e consolidi un nuovo stile di mobilità multimodale è necessario che si affermi e consolidi un'offerta di trasporto multimodale. L'obiettivo finale è consentire che gli italiani possano fare a meno, se intendono farlo, di possedere un proprio veicolo.



Senza una riduzione consistente delle percorrenze private su strada, l'elettrificazione e l'utilizzo dei biocarburanti non sono sufficienti, anche nelle migliori prospettive di penetrazione, a raggiungere gli obiettivi di efficienza energetica e carbonica del settore trasporti.

Obiettivo: è necessario far scendere al 2030 il tasso di motorizzazione privato italiano al di sotto di 500 auto per 1000 abitanti.

#### Obiettivo "Primum vivere"

La Direttiva europea NEC, in vigore dal 31 dicembre 2016, stabilisce target nazionali al 2030 di riduzione delle emissioni di PM2,5, NOx, SOx, COVNM, e NH3. Tali limiti alle emissioni hanno l'obiettivo di conseguire livelli di qualità dell'aria che riducano i rischi per la salute umana e l'ambiente. La nuova strategia per le politiche sulla qualità dell'aria in Europa prevede di rispettare i limiti stabiliti dall'OMS, più stringenti e in grado di minimizzare il rischio di morti premature a causa dell'inquinamento atmosferico, solo come obiettivo a lungo termine al 2050.

La Commissione considera che limiti più ambiziosi (l'opzione 6E prevede una riduzione percentuale delle emissioni di SO2, NOx, PM2,5 e VOC del settore trasporti rispettivamente del 90%, 80%, 70%, 70% rispetto ai valori del 2005) non potranno essere conseguiti nel 2030 senza modifiche di ordine strutturale e tecnico. Ma la continuità con le politiche attuate sino ad oggi nel settore dei trasporti dimostra come, senza modifiche strutturali e salti tecnologici, le ampie riduzioni di inquinanti, sia in termini assoluti che specifici, non hanno risparmiato all'Italia continui sforamenti dei limiti delle concentrazioni di inquinanti, in particolare nelle grandi città, specie del bacino padano. Questo fallimento ha un costo in termini di vite umane inaccettabile.

ridurre le emissioni dei principali precursori dell'ozono e del particolato fine provenienti dal settore dei trasporti stradali.

Obiettivo: portare entro il 2030 in tutto il territorio nazionale le concentrazioni di fondo del particolato fine e dell'ozono troposferico al di sotto dei limiti stabiliti dall'OMS, annullando così la quota delle popolazione esposta ai rischi di morte prematura dovuta all'esposizione cronica all'inquinamento.

#### Obiettivo "Extra oil"

Il settore dei trasporti può contribuire, al pari degli altri settori, a diminuire in maniera considerevole la dipendenza assoluta dai derivati del petrolio, soprattutto nei suoi prodotti più impattanti a livello emissivo (in particolare diesel, benzina e cherosene, che oggi insieme rappresentano quasi il 90% del totale dei consumi energetici di settore).

Questo obiettivo è realizzabile principalmente con azioni politiche in due direzioni. Da una parte con l'elettrificazione dei veicoli su gomma e con l'incentivazione all'utilizzo di veicoli alimentati a carburanti alternativi (prioritariamente autovetture, veicoli a due ruote ma anche autobus e veicoli commerciali leggeri). Dall'altra con l'utilizzo di biocarburanti avanzati e GNL, anche nella sua forma bio (prioritariamente per trasporto merci pesante su gomma ma anche per trasporto aereo e marittimo).

Obiettivo: è necessario che entro il 2030 il settore dei trasporti raggiunga la quota del 20% dei consumi finali di energia prodotta da fonti rinnovabili.

# Gruppo di lavoro "LA MOBILITÀ SOSTENIBILE"

Per la qualificazione di questo target è necessario che il Governo Italiano, coerentemente con gli impegni assunti e da assumere a livello europeo, si impegni nella decarbonizzazione della produzione elettrica, individui un target al 2030 sulla quota d'immatricolazione di veicoli a zero o basse emissioni, definisca i criteri per incentivare la produzione di biocarburanti avanzati, stabilisca un obiettivo per la quota modale del trasporto su ferro sia in ambito urbano che sul trasporto di media e lunga percorrenza.

## **ALLEGATO 1**

# SINTESI DEI DOCUMENTI 2016-2017 PRODOTTI DA GOVERNO E PARLAMENTO

### 1. Roadmap per la mobilità sostenibile

L'esito dell'importante processo di coinvolgimento degli *stakeholders* è rappresentato da due documenti finali: "Elementi per una *roadmap* della mobilità sostenibile: Inquadramento generale e focus sul trasporto stradale" e "Raccomandazioni per una *roadmap* della mobilità sostenibile".

Gli "Elementi" tracciano un quadro di riferimento conoscitivo oltre a delineare alcune policy con questi obiettivi: decarbonizzazione, qualità dell'aria e competitività economica. Le "Raccomandazioni", invece, contengono una serie di proposte da parte degli operatori del settore raccolte sotto forma di raccomandazioni al Governo e alle Amministrazioni Centrali e Locali sulle potenziali misure da utilizzare per raggiungere gli obiettivi nazionali.

Il documento tecnico adotta, a livello di principi strategici, l'intervento su tre macro aree: *avoiding, shifting, im-proving*. In termini operativi, la Roadmap identifica quattro linee d'azione strategiche per il raggiungimento degli obiettivi: rinnovo del parco veicolare, realizzazione delle infrastrutture di distribuzione carburanti e di ricarica, pianificazione e integrazione dei sistemi di mobilità e, infine, supporto alla ricerca e sviluppo.

Nell'ambito delle strategie prescelte, vengono elencate le diverse misure (o mix di misure) da adottare. Si tratta di:

- incentivi economici diretti per l'acquisto dei veicoli.
- incentivi e disincentivi economici indiretti nella fase di acquisto e nella fase di possesso dei veicoli.
- limitazione alla circolazione di veicoli inquinanti.
- obblighi legislativi per la redazione dei PUMS.
- politiche di traffic management e sviluppo della mobilità collettiva.
- misure per la logistica sostenibile.
- sostegno all'infrastrutturazione di ricarica/distribuzione.
- green public procurement.
- campagne di comunicazione e informazione.
- finanziamento di programmi di ricerca e sviluppo.

La parte "Raccomandazioni" propone un elenco di misure che contengono al loro interno un ulteriore livello di dettaglio e che sono articolate secondo i tre ambiti strategici d'intervento ASI:



#### Avoid

- favorire lo smart working e i servizi on-line
- ottimizzare la logistica urbana
- pianificare il territorio

#### Shift

- stimolare l'utilizzo del trasporto pubblico
- promuovere il carsharing
- promuovere il carpooling
- favorire lo shift modale e l'intermodalità nel trasporto merci
- favorire la mobilità su due ruote (biciclette e motociclette)
- favorire l'eliminazione dei vecchi veicoli

#### **Improve**

- favorire lo sviluppo della mobilità elettrica per il trasporto individuale
- favorire la crescita della mobilità a gas (Metano/GPL) per il trasporto individuale
- stimolare lo sviluppo della mobilità a idrogeno per il trasporto individuale
- favorire l'adozione di combustibili alternativi per il trasporto collettivo
- favorire l'adozione di combustibili alternativi per il trasporto merci
- stimolare la ricerca nel campo della guida autonoma e dei sistemi di sicurezza predittivi

### 2. L'iniziativa del Ministero dei Trasporti "Connettere l'Italia"

Con il Def 2017 è stato approvato l'Allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali", che individua i fabbisogni infrastrutturali nazionali al 2030. L'Allegato conferma l'intenzione del Governo attuale di superare la Legge Obiettivo e aprire una nuova stagione delle politiche infrastrutturali, sia per quanto riguarda il metodo di selezione delle opere da finanziare sia rispetto alle linee strategiche che sottendono queste scelte.

Gli elementi caratterizzanti della nuova strategia di azione del MIT nel campo della realizzazione delle infrastrutture con una diretta rilevanza per il tema della mobilità sostenibile sono:

- imporre che le opere da finanziarie siano inserite in un quadro complessivo di pianificazione che, a livello urbano, è costituito dal PUMS
- selezionare le infrastrutture da finanziare sulla base di un processo di valutazione definito in cui siano resi evidenti anche i vantaggi ambientali delle opere da realizzare attraverso un confronta tra più alternative;
- considerare le infrastrutture il trasporto rapido di massa in ambito urbano e la rete delle ciclovie nazionali parte integrante delle reti di priorità nazionale insieme a quelle di strade, autostrade, ferrovie, porti e aeroporti.

Alla strategia sulle infrastrutture si associano anche altri provvedimenti che il MIT ha adottato o che sono in corso di adozione e che riguardano anch'essi il tema delle mobilità sostenibile. Questi provvedimenti sono stati presentati all'opinione pubblica dal Ministro Del Rio nel giugno del 2017, nel quadro di un evento chiamato "Connettere l'Italia", come parte di un pacchetto integrato di azioni del Governo. Tra queste, le più rilevanti sono: il nuovo programma di finanziamento per il rinnovo delle flotte del trasporto pubblico locale su ferro e su gomma dopo anni di tagli e riduzione degli investimenti e la stabilizzazione del Fondo Nazionale Trasporti, vale a dire la fonte di risorse primaria per il finanziamento del trasporto pubblico locale. La capienza del Fondo, sganciata dagli introiti derivanti dall'accisa sui carburanti, sarà di circa 5mld annui. Per promuovere l'efficienza economica, viene anche introdotto un sistema premiante per la sua attribuzione alle aziende di TPL.

# Gruppo di lavoro "LA MOBILITÀ SOSTENIBILE"

### 3. La nuova Strategia Energetica Nazionale (SEN)

I contenuti della SEN 2017 sono oggetto della Consultazione nazionale che terminerà il 15 settembre 2017. Nel Documento di Consultazione sono individuati alcuni target riferiti al tema dell'efficienza energetica e delle rinnovabili che hanno una diretta rilevanza per il settore dei trasporti.

L'obiettivo di efficienza energetica nazionale è di circa 9 Mtep di riduzione complessiva al 2030.

Prendendo come ipotesi di base per la costruzione degli scenari di sviluppo gli obiettivi delineati nel d.lgs. 257/2016, si stima che il settore dei trasporti potrà contribuire per circa 2 Mtep, ovvero il 21-25% del target complessivo. Secondo la SEN 2017, lo strumento chiave con cui raggiungere questo obiettivo sarà costituito dall'innovazione tecnologica nel campo dei combustibili alternativi, unitamente allo svecchiamento del parco veicolare. Dei circa 37 milioni di autoveicoli oggi in circolazione, infatti, il 45% è composto da auto da Euro 0 ad Euro 3. La SEN ritiene possibile un risparmio di ~1,0 tep/anno da politiche attive al 2030, la metà dunque della quota stabilita per l'intero settore, grazie all'introduzione di un sistema di sovvenzione che permetterebbe di rottamare 2 milioni di veicoli altamente emissivi in più rispetto ad un trend inerziale.

Lo sviluppo nel campo delle batterie è considerato come un fattore decisivo per la diffusione dei veicoli elettrici. Il miglioramento atteso dei parametri di performance delle batterie e lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica permetteranno un aumento naturale della penetrazione nel mercato delle auto ibride plug-in e 100% elettriche al 2030 ben oltre il 10%. Relativamente al trasporto pesante, stradale e marittimo, ruolo essenziale viene riconosciuto allo sviluppo della filiera del GNL, partendo dalla creazione delle infrastrutture per l'approvvigionamento per arrivare alla realizzazione di una rete di distribuzione capillare ed omogenea sul territorio nazionale: in tal senso, uno degli obiettivi che ci si pone al 2030 è la realizzazione di circa 800 punti vendita.

A questo si aggiungono i risultati delle misure per il cambio modale verso modalità di trasporto più efficienti. In questo senso la SEN acquisisce alcuni obiettivi individuati per la definizione del pacchetto "Connettere l'Italia", elencando dei target di settore al 2030 come:

- raggiungere nel modal split urbano il 10% di mobilità ciclo-pedonale e il 40% di trasporto pubblico
- aumentare del 20% i km di tram/metro per abitante
- accedere ai porti e gli aeroporti della Rete Core in massimo di 2h
- aumentare del 50% la quota del trasporto ferroviario merci entro il 2021
- aumentare del 30% la popolazione servita dall'alta velocità

Questi target, secondo la SEN, possono essere raggiunti dando impulso ai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, promuovendo il trasporto pubblico locale, la *smart mobility* (carsharing, carpooling, smart parking e bike sharing) e la mobilità ciclo-pedonale, disincentivando invece la circolazione delle autovetture private nei centri urbani.

Al 2030 la SEN punta inoltre a raggiungere una produzione di energie rinnovabili pari a circa il 27% del consumo complessivo di energia. Nel 2015 la quota di consumi del settore trasporti coperto con fonti di energia rinnovabile era del 6,4%. L'obiettivo è quello di centrare il target del 10% al 2020 e, continuando su questo trend, raggiungere nel 2030 una quota che oscilla tra il 17 e il 19%.

In questo scenario, oltre alla sinergia con alcune delle politiche e le misure adottate per cogliere i target, su tutte quelle legate all'elettrificazione del settore del trasporto su strada, l'altra principale linea di azione riguarda l'uso dei biocarburanti. Con il DM biometano, di prossima emanazione, e dopo la verifica con la Commissione Europea, secondo la SEN si darà il via all'uso del biometano nei trasporti. La SEN ritiene inoltre che vi siano considerevoli opportunità di investimento nella filiera di bioraffinazione e il conseguente progressivo aumento della quota di utilizzo degli altri biocarburanti avanzati al 2030.



#### 4. La risoluzione del Senato sulla mobilità sostenibile

La Risoluzione del Senato sollecita il Governo a migliorare il coordinamento e l'omogeneità delle politiche nazionali e locali a favore della mobilità sostenibile proponendo, sul piano operativo, l'istituzione di un'Unità di Missione per la mobilità sostenibile presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con la funzione di Cabina di regia nazionale.

Dal punto di vista dei contenuti la risoluzione impegna inoltre il Governo sui seguenti temi:

- strategia nazionale e fiscale sulla mobilità
- Fondo nazionale trasporti e Trasposto Pubblico Locale (TPL)
- attuazione della Direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi meglio più nota come Direttiva DAFI
- politiche locali e ciclabilità
- mobilità elettrica e Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica (PNIRE)

Per ciascun tema la risoluzione definisce un numero molto ampio di proposte che spaziano dall'individuazione di obiettivi e target a proposte di policy e singole misure operative, in alcuni casi estremamente dettagliate. Fra queste, ad esempio, ha avuto notevole risonanza, anche mediatica, quella della proibizione dell'immatricolazione di auto a benzina e diesel dal 2040, in linea con la medesima proposta fatta dal Governo Francese e da proposte analoghe al momento in valutazione da parte di Olanda e Regno Unito.

Sul tema della strategia nazionale emerge con chiarezza come la fiscalità ecologica sia considerata lo strumento strategico per il raggiungimento degli obiettivi di mobilità sostenibile. Le principali proposte, incentivanti l'utilizzo di veicoli basso emissivi, prevedono di:

- rivedere l'entità della tassa automobilistica in misura progressivamente proporzionale all'inquinamento generato dal veicolo, prevedendo forme di riduzione/esenzione per i veicoli a combustibili a basse emissioni
- consentire ai Comuni la possibilità di introdurre, in misura proporzionale alle dimensioni e all'ingombro, nonché all'inquinamento generato dai veicoli, tariffe differenziate per la sosta nelle aree di parcheggio pubbliche
- prorogare al 31 dicembre 2018 il superammortamento, pari al 140 %, per gli investimenti in beni strumentali nuovi, compresi gli autoveicoli a basse emissioni
- rifinanziare fino al 31 dicembre 2019 la "legge Sabatini" che prevede agevolazioni e contributi per l'acquisto, tra gli altri, di autoveicoli se a basse emissioni
- includere l'acquisto di mezzi alimentati con combustibili a basse emissioni tra le spese che possono beneficiare della detrazione fiscale nella misura del 65 per cento, analogamente alle agevolazioni fiscali per interventi di efficientamento energetico previsti dal c.d. Ecobonus

Viene poi sottolineato come la definizione degli obiettivi da traguardare debba scaturire da un quadro di pianificazione strategico quali la SEN o il PGTL (di cui l'Italia dovrà dotarsi al più presto per costruire quella cornice di riferimento che è essenziale per la scelta delle opera infrastrutturali da realizzare) oltre ad alcuni obiettivi politici di fondo come la riduzione del tasso di motorizzazione delle emissione dei veicoli e della domanda di trasporto. Per il TPL si conferma come l'obiettivo di innalzare le performance del settore passi attraverso la liberalizzazione, la concorrenza "per il mercato" e, in generale, legando la quantità dei contributi pubblici a meccanismi premianti per le aziende più efficienti. A questo si aggiunge l'indirizzo di portare la vita media delle flotte dei bus italiani uguale a quella europea di sette anni, dunque incrementando ulteriormente gli investimenti già stabiliti dal



#### Governo.

Sul tema dei carburanti alternativi la risoluzione ribadisce come priorità quella di rispettare il principio di neutralità tecnologica stabilito nella direttiva 257/2016, e in quest'ottica, promuovere la parità di trattamento nell'erogazione degli incentivi rivolti allo sviluppo della mobilità sostenibile in misura direttamente proporzionale al miglioramento del livello di efficienza energetica e di emissioni. Sulla scorta di quanto sopra, e complementarmente al sostegno delle tecnologie già disponibili (GPL e gas naturale), ci si propone di promuovere l'utilizzo dei biocarburanti, implementare la rete di distribuzione del GNL, per il trasporto pesante e marittimo e realizzare impianti per il biometano, da dedicare al settore dei trasporti. Considerato come uno dei temi centrali della risoluzione sia il coordinamento delle politiche per la mobilità sostenibile, il tema delle politiche urbane è declinato nei termini di un invito al Governo a definire gli strumenti necessari perché, a livello locale, siano adottate politiche coerenti con gli obiettivi a carattere strategico nazionale principalmente attraverso misure di regolazione: a tal proposito è individuata la necessità di produrre atti di indirizzo e coordinamento verso gli enti locali, volti a introdurre misure per favorire l'utilizzo dei mezzi alimentati con carburanti alternativi in aree urbane (ZTL, corsie preferenziali, parcheggi gratuiti).

Per quanto riguarda la rete di ricarica elettrica la risoluzione impegna il Governo a rimuovere quegli ostacoli che stanno ritardando la realizzazione di punti di ricarica come alcuni meccanismi che riguardano la regolazione del mercato dell'energia elettrica e le procedure autorizzative. Allo stesso tempo è estremamente ricco l'insieme delle di misure di supporto alla mobilità elettrica. È significativo che nella risoluzione non si parli esplicitamente di incentivi diretti per l'acquisto di veicoli elettrici (ad eccezione di un richiamo a misure di supporto alla diffusione di bus e taxi elettrici e per le flotte aziendali) ma invece dell'adozione di un piano "temporalmente e quantitativamente definito di graduale introduzione dei veicoli elettrici e ibridi plug-in" con un "obiettivo a breve termine del 3% del mercato entro 5 anni".



## COMPOSIZIONE DEL GRUPPO DI LAVORO2017

## "La mobilità futura: less, electric, green and shared"

Raimondo Orsini Coordinatore - Direttore, Fondazione per lo sviluppo sostenibile Gianfranco Romano

Coordinatore - Unità Assistenza Tecnica Sogesid S.p.A. presso

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

e del Mare.

Enrico Ambrogio Ecotyre

Livio Ambrogio Ambrogio Trasporti Spa Veronica Aneris Transport & Environment

Matteo Ansanelli Associazione Agricoltura è Vita - CIA

Paola Barbuto Arpa Calabria Lorenzo Bertuccio Euromobility Laura Campanini Banca Intesa

Carlo Carminucci Isfort

Gabriella Chiellino eAmbiente

Cosimo Chiffi TRT

Massimo Ciuffini Fondazione per lo sviluppo sostenibile

Matteo Colleoni Università Bicocca

Claudio Conta Anie

Luigi Contestabile Trenitalia FederBio Mauro Conti Cobat Luigi De Rocchi Gianni Di Cesare Cgil

Toni Federico Fondazione per lo sviluppo sostenibile

Alberto Fiorillo Legambiente

Domenico Gaudioso **ISPRA** 

Gian Piero Joime Pomos/Sapienza

Matteo Lentini Assogasliquidi/Federchimica

WWF Italia Stefano Lenzi

Alessandro Luè Politecnico di Milano/POLIEDRA

Alessandro Massarelli Legacoop Servizi

Carla Messina Ministero dei Trasporti Alberto Milotti Interporto di Verona

Vittorio Passaquindici **PLEF** 

Maria Elena Perretti Cassa Depositi e Prestiti

Francesco Petracchini Kyoto Club

Donato Rotundo Confagricoltura

Domenico Scalfaro ASSTRA Maria Pia Valentini **ENEA** 

Paolo Vettori Assogasmetano

# STATI GENERALI della GREEN ECONOMY 2017



## SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

presso Fondazione per lo sviluppo sostenibile statigenerali@susdef.it Tel + 39 06.85.55.255