*Questa è una traduzione di cortesia. Per la versione originale, consultare l’inglese.*

FREEDOM OF MOBILITY

FORUM - DIBATTITO DIGITALE - 29 MARZO 2023, TRASCRIZIONE COMPLETA

# PARTE 0-1

[00’42] Buongiorno e benvenuti a questa prima edizione del Dibattito Digitale del Freedom of Mobility Forum. Mi chiamo Cecilia Edwards e sarò la vostra moderatrice per l'evento di oggi. Il Freedom of Mobility Forum annuale intende essere un luogo di dibattito pubblico che offre la possibilità a un gruppo diversificato di esperti in rappresentanza del mondo accademico, delle istituzioni pubbliche, della società civile, dei giovani e del settore della mobilità di presentare punti di vista basati sui fatti per avviare un dialogo su come tutelare la nostra libertà di mobilità collettiva e allo stesso tempo mitigare il cambiamento climatico.

[01’21] Ogni anno il Forum affronterà un aspetto, un tema di questa complessa questione. Il tema di quest'anno è: "In un mondo decarbonizzato, la mobilità sarà libera e accessibile solo a pochi fortunati?" La discussione sarà ricca di spunti e basata sui fatti. Per consentirvi di metabolizzare tutte le informazioni che saranno presentate dopo questa giornata di dibattito, il Forum pubblicherà una sintesi della discussione e delle azioni operative suggerite che le parti interessate potranno implementare nei rispettivi campi di attività.

[01’57] Prima di presentarvi i relatori di oggi, vorrei esporvi brevemente i tre principi base per lo svolgimento del dibattito. Il dibattito sarà basato sui fatti, trasparente e rispettoso. Il forum si baserà sui fatti per stimolare approfondimenti e possibili soluzioni. I relatori sono

liberi di offrire il loro specifico punto di vista. La partecipazione al dibattito è aperta a tutti. I partecipanti avranno l'opportunità di porre domande ai relatori. E quanto scaturito dal dibattito sarà messo a disposizione di quante più persone possibile. I relatori e i partecipanti si confronteranno in modo onesto, rispettoso e collaborativo.

[02’36] Passiamo ora al nostro gruppo di relatori. In questa prima edizione, siamo onorati di dare il benvenuto a sei ospiti provenienti da varie regioni del pianeta che si confronteranno nel corso di queste due ore. Ogni relatore è qui in rappresentanza di una parte interessata riguardo al tema del nostro dibattito. Permettetemi di presentarveli. [02’53] Måns Nilsson. Måns è Executive Director presso lo Stockholm Environment Institute e Professor of Practice presso il Royal Institute of Technology. Negli ultimi anni ha partecipato attivamente allo sviluppo e all'attuazione dell'Agenda 2030 in qualità di consulente per l'ONU, l'OCSE, la Commissione Europea e il Governo svedese. Benvenuto, Måns.

 [03’20] Yamina Saheb. Yamina è lead author del Sesto rapporto di valutazione sui cambiamenti climatici a cura del Gruppo di lavoro III dell'Intergovernmental Panel on Climate Change pubblicato nel 2022. Attualmente è analista senior sulle politiche energetiche presso OpenEXP, una rete globale di esperti indipendenti che sviluppano soluzioni mirate a raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Benvenuta, Yamina.

[03’47] Ben Welle. Ben Welle è Director of Integrated Transport and Innovation presso il World Resources Institute, Ross Center for Sustainable Cities. Il suo lavoro comprende il compito di guidare ricerche e progetti a livello globale, in particolare nelle aree dei trasporti pubblici, dei servizi di minibus, della pianificazione della mobilità, dell'accesso alle opportunità, della nuova mobilità e innovazione, della sicurezza stradale, degli spostamenti a piedi e in bicicletta e degli spazi pubblici. Benvenuto, Ben.

[04’18] Temi Salami. Temi è una professionista nel campo dell'educazione climatica e delle comunicazioni. È fondatrice ed Executive Director presso EcoChampions, una delle più grandi reti di giovani ambientalisti e attivisti dell'Africa che promuove il cambiamento ambientale attraverso attività di educazione climatica, leadership e sostegno. Negli ultimi cinque anni Temi è stata alla guida di un gruppo di oltre 200 giovani ambientalisti provenienti da tutta l'Africa. Benvenuta, Temi.

[04’47] Devesh Shah. Devesh è CEO presso Grassroots Trading Network for Women, una ONG indiana la cui missione consiste nel fornire accesso all'energia, inclusione finanziaria ed

emancipazione a donne indigenti membri della Self-employed Women's Association. Benvenuto, Devesh.

[05’08] Carlos Tavares. Carlos è Chief Executive Officer ed Executive Director presso Stellantis, società specializzata nelle tecnologie per la mobilità sostenibile che riunisce 14 marchi di autoveicoli e due rami dedicati ai servizi per la mobilità. Il suo lavoro si concentra sull'obiettivo di Stellantis di fornire una mobilità pulita, sicura ed economicamente accessibile e al contempo guidare l'azienda verso l'ambizioso target di zero emissioni nette di carbonio entro il 2038. Benvenuto, Carlos.

[05’38] Prima di iniziare con le domande ai nostri ospiti, vorrei che dessimo uno sguardo ai

principali fatti e numeri che contribuiscono a definire la formulazione della tematica di quest'anno: in un mondo decarbonizzato, la mobilità sarà libera e accessibile solo a pochi fortunati? Primo punto: il concetto di decarbonizzazione e come si collega alla mobilità.

[05’59] I trasporti rappresentano il secondo maggiore settore che contribuisce alle emissioni di gas sera,

secondo solo al settore dell'elettricità e riscaldamento. Nel 2019 è stato responsabile di circa il 17% di tutte le emissioni globali di gas serra e tra il 1990 e il 2021 è cresciuto più rapidamente di qualsiasi altro settore di consumo finale. Si prevede che nei prossimi decenni la domanda di trasporti continuerà a crescere in tutto il mondo, man mano che la popolazione aumenta e sempre più persone possono permettersi spostamenti in auto, aereo e treno. Pertanto, per raggiungere l'obiettivo fissato nel 2015 dall'Accordo di Parigi sul clima di limitare il riscaldamento globale a 1,5 °C entro la fine del secolo, si stima che sarà necessario ridurre annualmente almeno del 3% le emissioni totali di CO2 generate da questo settore in rapida crescita.

[06’57] Secondo punto: che cosa intendiamo per libertà di mobilità? Consiste nel fatto che i singoli individui dispongano della capacità e dei mezzi per accedere alle persone, ai beni, ai servizi e alle opportunità necessari per soddisfare i propri bisogni e desideri nella vita. L'accesso alle infrastrutture, ai veicoli e ai trasporti pubblici sono tutti elementi importanti della mobilità. Ad esempio, l'oltre un miliardo di persone a livello globale che secondo l'ONU nel 2021 non hanno avuto accesso adeguato a una strada percorribile in tutte le stagioni sono tra quelle che devono affrontare la sfida della loro libertà di mobilità. In modo differente, le persone per le quali le frontiere sono chiuse a causa del tipo di passaporto che possiedono sono anch'esse in difficoltà.

[07’46] Per finire, alcuni fatti relativi all'accessibilità economica dei pochi fortunati. La possibilità delle persone di spostarsi è generalmente collegata al loro reddito. Più il reddito sale e più le persone diventano mobili e scelgono di spendere di più in beni e servizi di trasporto ad alta intensità di carbonio.

Secondo la Banca Mondiale, le persone nelle fasce di reddito più elevato possono spendere fino a tre volte la cifra spesa da quelle nelle fasce di reddito inferiore, vale a dire il 15% del loro reddito contro il 5%. In un altro studio citato dall'ONU, in alcune delle zone più povere del mondo anche i trasporti pubblici possono essere fuori portata per alcuni, arrivando a costare fino al 20% del loro reddito.

[08’32] Ora che abbiamo terminato di analizzare nel dettaglio la nostra domanda, diamo inizio al dibattito. Procederemo con tre sessioni di domande. La prima si concentrerà sulla comprensione dei fatti. La seconda riguarderà le sfide. E la terza esplorerà le potenziali soluzioni. A questi tre interventi seguiranno le domande del pubblico. Utilizzate liberamente il riquadro nella parte destra del vostro schermo per porre le vostre domande in qualsiasi momento durante il dibattito.

# PARTE 1-1

[00’00] Passiamo dunque a comprendere i fatti.

[00’16] Durante questa prima parte, vorrei affrontare tre temi. Quando costa realmente la mobilità individuale e collettiva? In che misura le condizioni socioeconomiche e geografiche influiscono sull'accesso alla mobilità? E, in terzo luogo, in che modo il concetto di libertà di mobilità cambia nelle diverse parti del mondo?

Yamina, chiederei a te di cominciare. Vorrei iniziare parlando delle automobili. Da quasi un decennio la dipendenza dalle automobili è un fattore dominante in molte delle nostre soluzioni di mobilità. Quale è stato l'impatto che ha prodotto?

## Yamina Saheb:

[00’53] Buon pomeriggio. Ti ringrazio per la tua domanda. Come cittadini, la nostra esigenza è un'esigenza di mobilità. E la risposta che ci ha fornito il governo fin dalla comparsa della prima autovettura è stata la dipendenza dalle automobili. Pertanto, invece di rispondere al nostro problema, la nostra esigenza di mobilità, offrendo soluzioni diversificate, la soluzione principale che è stata fornita nei paesi sviluppati è stata, ed è ancora, prevalentemente quella della dipendenza dalle automobili. Questo produce almeno tre effetti. Uno è quello che hai citato, vale a dire contribuire al riscaldamento globale. E contribuire al riscaldamento globale produce un effetto sulla salute delle persone.

[01’44] Quindi impatta su... Non siamo in salute, viviamo in luoghi malsani a causa dei trasporti su strada. E questo ha un impatto economico perché, per assecondare la dipendenza dalle automobili, per vari decenni i nostri governi hanno investito in infrastrutture per queste auto. Quindi sempre più strade. Investire in più strade significa aumentare la perdita di biodiversità e incrementare una distribuzione iniqua degli spazi. Ci sono molti più spazi... La destinazione degli spazi... Soprattutto nelle città, ci sono molti più spazi destinati alla dipendenza dalle automobili per risolvere i problemi che ne derivano che non, ad esempio, per gli spostamenti a piedi o in bicicletta. [02’32] Pertanto questa è una distribuzione iniqua degli spazi. E ciò produce un impatto sociale diretto, ovvero la povertà di mobilità. La povertà di mobilità consiste nel fatto che alcune persone, soprattutto membri di famiglie a basso reddito, non possono accedere a servizi di base se non utilizzando l'automobile. E questo ha un effetto sull'accessibilità economica dei loro spostamenti. Pertanto, la dipendenza dalle automobili ha fallito nel realizzare quella che qui chiamate libertà di mobilità. Ha ottenuto il risultato completamente opposto a ciò di cui stiamo parlando.

## Cecilia Edwards:

[03’12] Grazie, Yamina. Måns, vorresti darci la tua opinione sulla questione degli spazi?

## Måns Nilsson:

[03’22] Certo, vorrei iniziare facendo solo un breve commento sulla questione del perché i trasporti e la mobilità pongono tanti problemi. Ci sono tre cose da considerare. La prima è che rappresentano il settore responsabile di emissioni a più rapida crescita, mentre siamo a un punto in cui dobbiamo realmente diminuire le emissioni per raggiungere gli obiettivi di Parigi. È anche il settore maggiormente dipendente dai combustibili fossili. E, terzo aspetto, è il più chiuso tra i nostri settori. Pertanto, le infrastrutture, le città, tutto quanto, come è stato detto, ci stanno rinchiudendo in una dipendenza dalle automobili. E questo rende il settore... Anche se attualmente rappresenta, come hai citato, il 17%, ma circa tra il 20 e il 25% delle emissioni di CO2, il 70% delle emissioni totali di gas serra. Davvero il settore più difficile e problematico di tutti.

[04’28] Oggi in alcune parti del mondo abbiamo l'elettrificazione. Ad esempio, nel mio paese circa il 30% dei veicoli venduti è costituito da veicoli a batteria completamente elettrici. Nell'UE la percentuale si aggira intorno al 12%. E in Cina penso che sia circa del 22%. È ciò che sta avvenendo in questo momento e ci stiamo allontanando molto rapidamente dalla curva a S. Quindi nei prossimi anni assisteremo a uno sviluppo molto rapido in questo campo. Tuttavia, apre nuove sfide in termini di convenienza e accessibilità economica dei trasporti. Ma torneremo su queste sfide tra poco.

## Cecilia Edwards:

[05’19] Bene, grazie per il tuo intervento, Måns. Ora vorrei porre una domanda a Carlos. Considerato l'attuale predominio delle automobili come forma primaria di trasporto, che tipo di trasformazione sta compiendo oggi il settore della mobilità per divenire più sostenibile ed economicamente accessibile?

## Carlos Tavares:

[05’37] Grazie, Cecilia. Si tratta di una trasformazione davvero profonda. Oserei dire una trasformazione darwiniana. Come possiamo facilmente comprendere, nel giro di alcuni anni le aziende del settore della mobilità non potranno più operare se non saranno a zero emissioni di CO2. Quindi, questa trasformazione è davvero darwiniana, non ci sono dubbi al riguardo. Ciò che è altrettanto ovvio è che le soluzioni che stiamo cercando di proporre come settore, principalmente l'elettrificazione, come ha accennato Måns,

[06’10] non risolveranno tutti i problemi. Stavo ascoltando Yamina mentre diceva che nelle aree urbane stiamo riservando troppi spazi alle automobili, cosa che ha definito iniqua. In questo caso l'elettrificazione non risolverà il problema. Quindi dobbiamo fare una distinzione tra aree urbane e aree rurali per risolvere il problema della mobilità per i cittadini. Ciò che intendo dire è che riconoscere il 17% che ha menzionato Måns significa aprire la porta a un problema molto complesso da risolvere. Non si tratta solo dei dispositivi per la mobilità, cioè quelli che sono già in vendita. Sappiamo che sono pesanti, sappiamo che utilizzano grandi quantità di materie prime e in futuro dovremo ridurre il peso.

[07’03] Ma come hai accennato nella tua introduzione, dobbiamo risolvere il problema dell'energia. La questione dell'energia è la base per qualsiasi mobilità pulita futura. Anche se pensiamo alla mobilità rurale con le automobili, è necessario fornire un'energia pulita a supporto e questa è la base di tutto. Poi, partendo da questa base di energia pulita, si possono introdurre dei dispositivi per la mobilità puliti se sono economicamente accessibili, in modo che il maggior numero di cittadini possa acquistarli. Così facendo si riuscirà a risolvere un determinato tipo di problemi, ma non quello delle aree urbane. Alla fine, le aree urbane e le aree rurali potrebbero necessitare di soluzioni differenti e, forse i paesi settentrionali e quelli meridionali non considereranno questo problema allo stesso modo poiché la ricchezza disponibile per risolvere questo genere di problematiche non è uguale.

[07’59] Quindi è una trasformazione assolutamente darwiniana per il settore della mobilità. Certo,

soluzioni potenzialmente diverse per le aree urbane e quelle rurali, ma esiste una base comune, vale a dire l'energia pulita. Senza energia pulita, le maggior parte di queste soluzioni elettrificate non apporterebbe i benefici attesi.

## Cecilia Edwards:

[08’21] Grazie. Carlos. E Devesh, sia Carlos che Yamina hanno commentato gli utilizzi degli spazi e Carlos ha menzionato la differenza tra aree urbane e rurali. Quindi, se pensiamo alle comunità più povere e alle comunità rurali, dal tuo punto di vista, che cosa è importante riguardo l'accesso alla mobilità?

## Devesh Shah:

[08’44] Namaste. Vorrei partire dal 17%. Si tratta di una cifra piuttosto interessante. Mi farebbe molto piacere se riusciste ad avere il grafico a torta dei vari continenti, vedere in che modo contribuiscono al 17% e i dettagli relativi alle aree urbane e rurali. Mentre parliamo di libertà di mobilità, vorrei modificare leggermente il tema in libertà di mobilità responsabile.

[09’19] La mobilità, sì, oggi c'è, ma ritengo che dovrebbe essere più una mobilità responsabile. E nel mondo in cui vivono donne povere, per un'artigiana l'accesso al mercato delle materie prime, al mercato dei prodotti finiti, questa è la libertà di mobilità. Per un lavoratore occasionale che lavora in un campo, andare avanti e indietro dal luogo di lavoro, questa è una sfida in termini di mobilità.

Per una madre e suo figlio, l'accesso alla scuola, l'accesso all'assistenza sanitaria costituiscono ancora una grande sfida nei paesi sottosviluppati e in via di sviluppo. E poiché la SEWA è un sindacato, tendiamo a incontrarci spesso di persona per tutte le attività sindacali e organizzative.

[10’06] Ma le sfide, come avete detto... Dal momento che la disponibilità di trasporti pubblici è così ridotta, i costi sono per questi trasporti sono molto elevati. Nella nostra parte di mondo i costi arrivano al 35%, e questo è davvero spaventoso e molto scoraggiante. Pertanto, vorrei dire che per le comunità povere, quando parliamo di queste fonti energetiche alternative, è estremamente importante che non ci concentriamo su cose come le automobili, perché ci sono un guidatore e tre sedili vuoti. Dovremmo piuttosto focalizzarci sulle biciclette elettriche o i mezzi di trasporto pubblico elettrici, che possono avere un migliore rapporto costi/benefici.

## Cecilia Edwards:

[11’07] Bene. Grazie, Devesh. Penso che sia importante comprendere l'aspetto che hai evidenziato, cioè che parlare di mobilità e trasporti non equivale a parlare di automobili. E oggi dovremmo ragionare in modo molto più ampio. Quindi grazie per il tuo intervento.

Temi, le esigenze dei giovani sono specifiche. Puoi parlarci di questo argomento e spiegarci un po' come si differenzia dalle esigenze degli uomini e delle donne adulti e delle famiglie?

## Temilade Salami:

[11’35] Grazie mille. Vorrei iniziare dicendo che le nostre realtà e comportamenti riguardo ai trasporti e alla mobilità sono molto cambiati rispetto al passato. Essendo anch'io giovane... penso di poter parlare a nome di molti giovani. Personalmente amo utilizzare i trasporti pubblici. Mi piace sentirmi al sicuro su un mezzo di trasporto pubblico perché posso usare il mio smartphone, lavorare, occuparmi di altre cose mentre c'è qualcun altro al volante. Ed è molto importante comprendere che i tempi e i modi sono cambiati. [12’12] Quindi, piuttosto di fornire soluzioni che interessano solo poche persone, è molto importante considerare che possiamo creare delle soluzioni che possano interessare le masse e anche pensare all'accessibilità economica quando si parla di mobilità.

Questo perché a un giovane come me non interessa particolarmente possedere un’auto propria. Voglio solo andare dal punto A al punto B in modo sostenibile e senza spendere una fortuna.

[12’41] Pertanto le nostre esigenze e i nostri comportamenti sono molto diversi. In passato, le nostre madri e i nostri padri possedevano un'automobile. Ma al giorno d'oggi tanti giovani propendono sempre per le nuove tecnologie. Siamo molto rapidi nell’adottare le nuove tecnologie e qualsiasi cosa che funzioni per noi in modo sostenibile e non ci mandi in bancarotta va bene. Gli schemi di comportamento e le tendenze sono estremamente differenti. E le nostre esigenze sono diverse anche perché noi vogliamo spostarci per avere delle opportunità. Personalmente io voglio spostarmi per cogliere delle opportunità, per il lavoro, per la vita sociale.

[13’13] La mia famiglia potrebbe vivere in un altro stato e io voglio andarla a trovare. Quindi i bisogni sono molto diversi e piuttosto concreti ed è molto importante che ogni soluzione che proponiamo tenga conto delle realtà e delle esigenze di un gran numero di giovani, perché i tempi sono cambiati e con loro i nostri bisogni e gli orientamenti dei nostri comportamenti.

## Cecilia Edwards:

[13’33] Grazie, Temi. E ritengo che quanto abbiamo ascoltato ci ricordi anche che quando parliamo di mobilità la questione non è il modo, bensì il movimento. Si tratta della necessità di spostarci da un luogo all'altro e, collegandomi a quanto diceva Devesh, di farlo in modo responsabile. Quindi ti ringrazio per il tuo intervento.

Ben, sappiamo che alcuni paesi sono altamente motorizzati, mentre in altri il processo di motorizzazione è ancora in corso. Che tipi di esigenze di mobilità esistono nei paesi che sono ancora in questa fase di motorizzazione?

## Benjamin Welle:

[14’06] Certo. Grazie, Cecilia. Prima di tutto desidero ringraziarvi per avermi invitato a partecipare a questo importante evento. Desidero poi aggiungere che lavoro presso il World Resources Institute e, sebbene la mia sede sia a Washington DC, operiamo a livello globale in paesi come Brasile, Messico, India, Cina, Indonesia e nella regione africana su varie tematiche, ma in particolare per migliorare la mobilità sostenibile.

[14’35] E volevo sottolineare che c'è stata una sorta di svolta nella conversazione che mi fa chiedere se stiamo parlando di libertà di mobilità o se invece non si tratti di un modo simile di riflettere su questo tema fornendo un accesso sicuro e affidabile a zero emissioni a opportunità, posti di lavoro, servizi educativi e simili che offrano alle persone delle opportunità economiche. Il che si riassume in: come andare dal punto A al punto B? E un dato statistico che non è stato menzionato, sì, effettivamente il 16%, 17% delle emissioni di carbonio globali è generato dai trasporti, di cui gran parte proveniente dai paesi più ricchi, sebbene siano in crescita nei paesi con redditi bassi e medi. Ma nel mondo ogni anno si registrano circa 1,3 milioni di incidenti stradali mortali.

[15’31] Se guardiamo regioni come l'Africa, ad esempio, rappresentano la principale causa di morte tra i giovani in queste regioni. E il motivo di ciò è che non offriamo sistemi adeguati di trasporto pubblico e condizioni sicure per gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Utilizzo del territorio urbano e modelli di crescita che supportano la pedonalità e l'accesso facilitato ai servizi e simili. Quindi quando consideriamo la libertà di mobilità, credo che dobbiamo chiederci in che modo combinare gli sforzi non solo per decarbonizzare, ma anche per rendere i nostri sistemi di trasporto più sicuri e più rispondenti a ciò di cui la gente ha bisogno per accedere a questi posti di lavoro e opportunità.

[16’29] Direi investendo nei trasporti pubblici, investendo nel migliorare le condizioni per i pedoni e i ciclisti, investendo in modelli di crescita urbana migliori. E terminerò dicendo che l'IPCC ha appena pubblicato il suo ultimo rapporto che afferma che abbiamo già raggiunto un riscaldamento di 1,1 °C e ha specificamente dichiarato che le misure più economicamente efficienti che conosciamo consistono infatti nell'investire nei trasporti pubblici e in condizioni più sicure per i pedoni e i ciclisti. E con questo concludo. Grazie.

## Cecilia Edwards:

[17’00] Grazie, Ben. Ognuno di voi ha sollevato varie problematiche. Finora abbiamo parlato dell'obiettivo della decarbonizzazione. Abbiamo parlato degli spazi, di un'elettricità più pulita, dell'idea di mobilità, dell'essere responsabili. Abbiamo parlato del fatto che mobilità non significa solo automobili e degli spostamenti verso e da un luogo. E abbiamo parlato di sicurezza. Prima di concludere questa fase, vorrei tornare dai nostri ospiti per chiedere se qualcuno ha dei commenti aggiuntivi che vorrebbe fare in relazione ai fatti. Carlos, vuoi iniziare tu?

## Carlos Tavares:

[17’42] A proposito della discussione con i miei colleghi qui presenti, cioè il fatto che le varie modalità di trasporto di cui abbiamo parlato, trasporti pubblici, biciclette, altro, le abbiamo considerate come modalità di trasporto alternative rispetto alle automobili. In realtà queste modalità di trasporto non sono nuove. Esistono da molto tempo. Forse potremmo

discutere delle biciclette elettriche, ma tutte le altre modalità competono con le automobili da almeno un secolo. Quindi la domanda che qui non ci stiamo ponendo è: perché le automobili hanno vinto questa competizione?

[18’26] Perché la gente ha scelto le automobili invece del trasporto globale o del trasporto pubblico o anche delle biciclette? E questa è una domanda chiave che non ci stiamo ponendo qui, ma il cittadino e il consumatore, in fin dei conti, hanno voce in capitolo sulla questione. E,

naturalmente, questo ci porterà piuttosto rapidamente anche ai temi dell'accessibilità economica e della praticità, del comfort e della sicurezza.

[18’53] Pertanto questi sono alcuni dei temi che non affrontiamo qui, ma che dovrebbero essere presi in considerazione quando diciamo "C'è troppo di questo e non abbastanza di quello." Questo è chiaro. Ma nell'ultimo secolo queste due cose sono sempre state in competizione. Quindi, ciò a cui assistiamo oggi è il risultato di questa competizione. E se è andata così, forse è perché c'erano alcune ragioni fondamentali che dobbiamo comprendere se si vuole sbloccare la situazione in senso contrario.

## Cecilia Edwards:

[19’20] Grazie per il tuo intervento, Carlos. Yamina, e a seguire Devesh, avranno l'ultima parola su questo

argomento.

## Yamina Saheb:

[19’26] Ok. Apprezzo molto la domanda che ha posto Carlos: perché sono state le automobili a vincere questa competizione? Per una ragione molto semplice: perché si tratta di una competizione sleale e voi siete dei lobbisti molto bravi. In questo modo siete riusciti a convincere i governi a cessare i sistemi dei tram, i sistemi di trasporto pubblico e a investire in più strade. Inoltre, c'è un'alleanza tra il settore automobilistico e quello delle infrastrutture perché si trae profitto da un maggior numero di automobili e più auto significa più strade e meno trasporti pubblici. E dato che tutto è stato privatizzato, tutto è diventato privato, e noi, i nostri governi abbiamo subito un lavaggio del cervello.

[20’06] Persino noi stessi come cittadini abbiamo subito un lavaggio del cervello e non siamo liberi. Se guardate le pubblicità delle automobili, ci vengono sempre vendute come una maggiore libertà. Ma in realtà non è libertà, è un effetto di chiusura. Sei rinchiuso nella tua automobile, rinchiudi il pianeta in un crescente riscaldamento globale e ti rinchiudi in un maggiore inquinamento a costi elevati. E se il tuo reddito è basso, arrivi a vincolare addirittura le tue entrate a favore della dipendenza dalle automobili. Quindi sì, il settore automobilistico ha riportato una grande, grandissima vittoria, ma utilizzando metodi sleali.

[20’42] E da un punto di vista morale, se esisterà in futuro, se a causa del riscaldamento globale la giovane generazione ci citerà in giudizio, tutti noi, coloro che contribuiscono direttamente o indirettamente alla situazione attuale, immagino che il settore automobilistico e quello delle infrastrutture saranno tra coloro che in futuro saranno chiamati in giudizio. E non dovemmo occuparci del successo

dell'industria automobilistica, dovremmo occuparci di come rispondere ai bisogni degli esseri umani. E l'industria automobilistica non si preoccupa dei bisogni degli esseri umani. Ha creato la dipendenza dalle automobili con tutti i problemi che sono associati alla dipendenza dalle automobili. È veramente giunto il momento che l'industria automobilistica riconosca il proprio fallimento come attore dello sviluppo, un attore del XX secolo e un bravo attore per il XXI secolo. E se l'industria automobilistica non lo farà, sarà lasciata indietro, come avviene oggi. L'industria automobilistica è indietro rispetto alle sfide del XXI secolo.

## Cecilia Edwards:

[21’44] Bene, grazie per il tuo intervento. E ora Devesh, lascio a te il compito di avere l'ultima parola in questa sessione.

## Devesh Shah:

[21’50] Per proseguire ulteriormente la conversazione in corso, vorrei soffermarmi sul fatto che anche le infrastrutture dei trasporti pubblici devono essere sviluppate. In India, in molte aree rurali, anche se pensiamo ai trasporti pubblici, il problema è che le strade non sono adeguate per i trasporti pubblici. Pertanto, non possiamo separare i trasporti dalle infrastrutture che consentono il trasporto. Dobbiamo considerarli nel complesso. In caso contrario, finiremo con avere dei veicoli, ma nessuna infrastruttura che ne consenta l'utilizzo.

[22’24] E un altro tema che non abbiamo affrontato è... In un prossimo futuro, vi saranno sempre più veicoli senza pilota o droni e le relative normative. Perché quando parliamo di mobilità, non stiamo parlando solo degli esseri umani, ma anche delle materie prime e dei prodotti finiti che si possono trasportare. Se penso a un futuro in cui un veicolo senza conducente o un drone potrà svolgere queste attività, dovranno essere emesse numerose normative in materia, che ottimizzeranno tutti gli spostamenti.

Cecilia:

[23’00] Ottimo. Grazie per il tuo intervento, Devesh. E con questo concludiamo la nostra fase di comprensione dei fatti. Penso che siamo pronti per passare alla nostra prossima discussione.

# PARTE 2-1

[00’00] È il momento di parlare delle sfide.

## Cecilia Edwards:

[00’16] Durante questa seconda parte, i tre temi che dovremo affrontare saranno se esista un potenziale giusto equilibrio tra spostamenti più veloci e su maggiori distanze e i costi per le persone e il pianeta. In che modo le azioni dei pochi fortunati influiscono sulla libertà di mobilità degli altri, e se una libertà di mobilità universale sia auspicabile.

Carlos, questa volta inizieremo da te. Mentre passiamo dai combustibili fossili all'elettrificazione, il nostro pianeta sarà in grado di fornire una quantità sufficiente delle sue scarse risorse per assicurare una mobilità sostenibile per i suoi 7 o 8 miliardi di abitanti?

## Carlos Tavares:

[00’55] È una domanda per la quale temo che non abbiamo ancora una risposta. Ciò che è chiaro è che la scarsità delle risorse e la frammentazione del mondo dovuta alle normative regionali, che non sono normative globali, possono incidere sull'inflazione dei costi delle materie prime. E questo ci riporta alla questione dell'accessibilità economica sollevata in precedenza, anche in una forma pulita e sicura di mobilità di cui abbiamo

discusso e che rappresenta l'obiettivo del nostro settore.

Quindi, supponendo che sia pulita e sicura, il modo in cui tuteleremo l'accessibilità economica e porteremo questa mobilità al maggior numero di cittadini rappresenterà la grossa sfida.

[01’46] In questo momento l'accessibilità economica non c'è, dal momento che le materie prime sono scarse e molto costose, e aggiungerei estremamente volatili. Pertanto, questa sarà una sfida importante, a partire dal litio, ma non solo il litio in quanto al momento la ricerca è talmente intensa che possiamo prevedere che la composizione chimica delle celle delle batterie per i veicoli elettrici cambierà nei prossimi anni, e giustamente, per ridurre il peso eccessivo dei veicoli elettrici e portare il peso e il costo delle batterie a cifre più ragionevoli. Quindi oggi non sappiamo neppure quali saranno le materie prime finali necessarie per queste batterie efficienti che usciranno entro la fine di questo decennio. Per il momento, sappiamo che abbiamo bisogno del litio. Sappiamo che non stiamo producendo tutto il quantitativo che ci serve. In questo momento nel mondo abbiamo 1,3 miliardi di automobili alimentate con motori a combustione interna.

[02’49] Dobbiamo sostituirli con una mobilità pulita. Ciò richiederà grandi quantitativi di litio. Il litio potrebbe non essere sufficiente, ma la concentrazione delle attività di estrazione del litio potrebbero creare-altri problemi di natura geopolitica. Pertanto, ciò che dovremmo dire qui, Cecilia, è che non sappiamo ancora quali saranno le materie prime finali di cui avremo bisogno, perché attualmente queste ricerche sono ancora all'inizio. Siamo appena all’inizio del nuovo settore, pertanto non sappiamo quali saranno le materie prime finali. Ma anche se sapessimo quali sono questi materiali, e prendendo esempio dal litio impiegato attualmente, possiamo prevedere che la frammentazione del mondo dovuta alle normative locali renderà le cose molto più difficili in termini di tutela dell'accessibilità economica di queste materie prime, che a sua volta tutelerà l'accessibilità economica del dispositivo per la mobilità, che è ciò che sta uscendo dalle normative del mondo occidentale.

[03’47] Le normative del mondo occidentale hanno già deciso quale sia la tecnologia appropriata. Non sono le case automobilistiche ad avere deciso di passare all'elettrico, sono state le autorità di regolamentazione a decidere di passare all'elettrico, il che introduce la questione dell'energia. È pulita, è disponibile? La questione delle materie prime: sono sufficienti o stiamo frammentando il mondo in un modo che le renderà scarse e quindi le porterà a incidere sull'accessibilità economica e di conseguenza a impattare sull'effetto positivo sul riscaldamento globale? Questo è ciò che possiamo dire e potremmo anche dire lo stesso per le terre rare di cui abbiamo bisogno per i nostri motori elettrici, che sono anch'essi delle risorse limitate, la cui disponibilità totale in questo pianeta resta ancora da scoprire.

## Cecilia Edwards:

[04’34] Grazie per il tuo intervento, Carlos. Måns, vorrei che intervenissi tu. In che misura ritieni che l'aumento dei trasporti rispettosi del clima stia influendo sulla loro accessibilità?

## Måns Nilsson:

[04’46] Penso che questa sia la domanda chiave. Esistono vari modi per affrontare la questione del contributo dei trasporti al cambiamento climatico. C'è l'efficienza. Abbiamo svolto moltissimo lavoro sulle diverse modalità, comprese le automobili, per migliorare l'efficienza. Abbiamo spostato le modalità verso il trasporto pubblico, gli spostamenti a piedi, in bicicletta ecc. Abbiamo la bioenergia, abbiamo l'elettrificazione. Ma, il problema dell'elettrificazione è l'accessibilità. E se ci concentriamo un attimo su questo punto, se guardiamo ad esempio qui, nell'Europa settentrionale, ci sono i gruppi sociodemografici che sono a più alto rischio di povertà ed esclusione sociale.

Attualmente sono anche responsabili della quota maggiore di emissioni di CO2 generate dai trasporti. E questo accade perché le persone che vivono in aree meno densamente popolate sono più dipendenti dalle automobili e non hanno altre alternative.

[05’41] Pertanto, ad esempio, politiche come la messa al bando dei motori a combustione interna risulterebbero altamente problematiche per questi gruppi. E i veicoli elettrici devono diventare molto meno costosi per essere economicamente accessibili a questi gruppi. E per le aree rurali, naturalmente, ci sono nuovi sviluppi con soluzioni a batteria che aiuteranno a risolvere i problemi di autonomia. Ma esiste anche una certa dimensione globale. Ora l'UE e gli USA stanno riunendo la nuova politica industriale e la politica sul clima con l'Inflation Reduction Act e il Green Deal europeo e le normative per le industrie pulite, si tratta di attuare il friend-shoring e di garantire un cambiamento di valori e concentrarsi al massimo sull'avere cura delle risorse, ad esempio riciclando le batterie delle auto. Ma dovremmo sapere, ad esempio, che secondo le Nazioni Unite il 60% di tutte le automobili che oggi vengono importate in Africa sono

veicoli usati. E quando rendiamo più stringenti le normative come quelle sul riutilizzo dei materiali, ciò in realtà può significare ridurre il flusso di queste auto che offrono una mobilità più economicamente accessibile.

[07’03] E questo sta inoltre rallentando la diffusione dei veicoli elettrici in questi paesi, con la conseguenza che non stiamo distribuendo i benefici di una migliore qualità dell'aria locale e pulita, ad esempio. Quindi esistono questi rischi dovuti a effetti collaterali involontari quando obblighiamo a pratiche come il riciclo invece del secondo utilizzo a causa di politiche di sviluppo dell'UE che chiudono il commercio e impongono delle norme. Si tratta effettivamente di una questione molto complessa quella di come l'inclusione globale di una mobilità più pulita ed economicamente accessibile si svolgerà nell'attuale clima industriale.

## Cecilia Edwards:

[07’47] Grazie. E se ricollego ciò di cui ha parlato Carlos con ciò che ci hai detto, stiamo parlando della necessità di una mentalità più inclusiva, giusto? Carlos poco fa

ha menzionato che non si tratta solo dei veicoli elettrici, ma che dobbiamo ragionare sulle nostre

fonti energetiche. E tu hai parlato della necessità di pensare al fatto che azioni che potrebbero effettivamente portare dei benefici a una parte del mondo in realtà hanno delle conseguenze negative per altre, rendendo la questione difficile. Pertanto, vediamo che il nostro pensare in modo inclusivo è ciò che realmente importa quando ci confrontiamo su questo argomento.

Temi, vorrei sentire la tua opinione. Quali sono le implicazioni nelle diverse parti del mondo dei livelli di mobilità relativamente alti che esistono nei paesi sviluppati? Temi, non ti sentiamo.

## Temilade Salami:

[08’40] Scusate. Secondo UN-Habitat, oltre il 92% della popolazione dell'UE gode di un comodo accesso ai trasporti pubblici. Le realtà non sono uguali per ogni paese, per ogni continente. Ad esempio, in Africa questa percentuale arriva solo al 32% e in Asia solo al 58% circa. Pertanto, mentre in alcuni paesi esiste un gruppo o una fascia di persone che hanno accesso in alta percentuale a questi mezzi, e poi il loro utilizzo produce un effetto collaterale, un altro continente ne paga lo scotto. Quindi le implicazioni per queste cose sono che, mentre in alcuni luoghi vengono utilizzate in modo molto consistente producendo effetti differenti, l'effetto non si produce solo in quel luogo, ma anche in altri luoghi in Asia, in Africa e in diverse parti del mondo. Il problema qui è che ci sono anche casi in cui i problemi di sviluppo in alcuni continenti o nei paesi meno sviluppati sono diversi.

[09’54] Stiamo ancora parlando di accesso alla salute, accesso al cibo, accesso al lavoro. Alcuni di questi problemi probabilmente non sono nell'agenda del paese, da 1 a 10, giusto? Quindi quando

parliamo di queste cose, a volte le implicazioni risiedono nel fatto che questi paesi sopportano il peso maggiore e non hanno la capacità di gestire e adattarsi. E l'altro aspetto è che quando vengono stabilite le norme, quando vengono firmati i trattati, non si tengono in considerazione le realtà di queste persone.

[10’24] Stiamo parlando di emissioni di carbonio, di decarbonizzazione, ma dimentichiamo che loro potrebbero non avere la capacità di riuscire a creare queste soluzioni che il mondo ha messo in atto o anche di stare al passo con le soluzioni che sono state attuate. Per cui, quando parliamo di mobilità e decarbonizzazione, è estremamente importante tenere in considerazione l'aspetto umano perché la realtà di un giovane africano è molto diversa dalla realtà di una persona che vive nei paesi sviluppati relativamente all'accesso alla mobilità e al maggiore accesso ad altre alternative che sono probabilmente costose e non economicamente accessibili in altri continenti.

## Cecilia Edwards:

[11’05] Grazie per il tuo contributo, Temi. Devesh, quali sono gli obiettivi contrastanti nelle comunità più povere riguardo alla mobilità?

## Devesh Shah:

[11’12] Ti ringrazio per questa domanda interessante, ma difficile. Il primo punto che vorrei toccare è che le comunità più povere devono farsi carico della responsabilità del clima pulito, giusto? Come tutti noi, perché abbiamo anche sentito una delle nostre colleghe dire che la generazione futura potrebbe citarci in giudizio, per non aver lasciato un pianeta in salute. Quindi non importa che si tratti di paesi sviluppati o paesi in via di sviluppo, paesi ricchi o paesi poveri. Tutti i cittadini sono chiamati a condividere la responsabilità di un clima pulito. Ma nelle zone rurali il problema è che le modalità corrette di mobilità non sono disponibili.

[11’59] Così da un lato li carichiamo della responsabilità di dovere avere un pianeta in condizioni migliori, ma senza dare loro la forma di mobilità corretta. Questo è un obiettivo contrastante. Secondo punto: mobilità responsabile contro trasporti in eccesso. Attualmente possiamo vedere che, sia nel caso delle persone che delle merci, si sta verificando un eccesso di trasporti. Se sviluppiamo le economie locali, perché abbiamo la necessità di trasportare così tanto? Sviluppando l'economia locale e attuando un'economia circolare dell'energia, avrò un'economia che mi richiede solo una mobilità minima. Invece stiamo studiando come spostare enormi volumi

di cose da un luogo a un altro. Infine, l'ultimo punto: il maggiore conflitto che dovremo affrontare è quello della destinazione dei veicoli.

[12’56] Abbiamo in parte toccato questo aspetto parlando di paesi sviluppati rispetto a paesi in via di sviluppo. I paesi sviluppati si orienteranno verso veicoli più energeticamente intelligenti e tutte le linee di produzione ancora esistenti continueranno a produrre veicoli, che saranno inviati nei paesi in via di sviluppo o nei paesi sottosviluppati. Allo stesso modo, nelle aree urbane avremo più veicoli elettrici e i veicoli basati sui combustibili fossili saranno destinati alle zone rurali. Questo sarà un grosso dilemma. Quindi la domanda fondamentale che ritorna è: esiste realmente una libertà di mobilità o siamo costretti a scegliere comunque una soluzione non ottimizzata in nome della mobilità?

[13’39] Pertanto, tutte le nostre soluzioni devono basarsi su un diritto; come abbiamo il diritto di parola, dovremmo avere il diritto a una mobilità responsabile e inclusiva anche a livello di genere. Perché in India le donne non hanno neppure sufficienti opzioni di mobilità. Sono gli uomini che possiedono i veicoli. Quindi è molto importante considerare anche questo punto di vista, che nella mobilità responsabile dobbiamo comprendere l'inclusione di genere. Con questo, concludo il mio intervento.

## Cecilia Edwards:

[14’07] Grazie per il tuo contributo, e questo è un punto di vista interessante che non abbiamo ancora trattato.

Abbiamo discusso di differenze geografiche, di condizioni socioeconomiche e di giovani, ma non abbiamo ancora parlato di genere. Quindi lo apprezziamo.

Ben, quali sono alcune delle maggiori implicazioni della libertà di mobilità nei paesi che hai studiato?

## Benjamin Welle:

[14’26] Tornerò al mio concetto di come forniamo la libertà di mobilità. E penso a ciò che noi del WRI spesso diciamo, che dobbiamo offrire un maggiore accesso a opportunità, posti di lavoro, istruzione, servizi sanitari. Tuttavia, le nostre ricerche hanno mostrato che, in città come

Johannesburg in Sudafrica o Città del Messico, la metà o anche più dei residenti non ha accesso a queste opportunità senza dovere viaggiare per oltre 60 minuti. Una notevole parte di tempo sottratta alle giornate di queste persone. Il tempo è sia denaro che sacrificio per non potere prendersi cura degli altri, dei familiari, fare visita agli amici, raggiungere il proprio posto di lavoro e cogliere altre

opportunità economiche.

[15’20] Questo è in realtà strettamente collegato agli aspetti a cui ho accennato prima, ridurre gli 1,3 milioni di incidenti stradali mortali a cui assistiamo ogni anno, ridurre le emissioni di carbonio sulle strade. Dovremmo riuscire a fornire un accesso più equo alle opportunità attraverso sistemi di trasporto pubblico, condizioni sicure per i pedoni e i ciclisti e, sì, un po' di spazio per la mobilità per le auto private, ma non una dipendenza dalle auto private. Vorrei evidenziare un ultimo dato statistico, vale a dire il budget di carbonio di cui disponiamo, giusto?

[16’00] Stiamo cercando di eliminare gradualmente i veicoli con motore a combustione interna entro il 2035. Si tratta di nuove normative che vari paesi stanno emanando. Tuttavia, e cito ancora il rapporto dell'IPCC, abbiamo già raggiunto un riscaldamento di 1,1 °C e siamo nel 2023.

Che cosa accadrà da qui al 2030? Non abbiamo abbastanza tempo, perché occorre del tempo per

convertire le flotte di veicoli e ci vuole tempo anche per ripulire le fonti energetiche. Per questo motivo, è necessario compiere investimenti significativi per aumentare il sostegno ai sistemi di trasporto pubblico e agli spostamenti a piedi e in bicicletta. Sono soluzioni di cui disponiamo da anni a basse emissioni di carbonio e che ci permettono di incrementare un accesso equo delle persone alle opportunità e inoltre di offrire condizioni più sicure a tutte le presone che utilizzano le strade, non soltanto a poche.

## Cecilia Edwards:

[17’03] Grazie per il tuo contributo, Ben. Hai parlato di un punto interessante, i tragitti di 60 minuti. È piuttosto interessante che in alcuni paesi sviluppati, nelle aree urbane, la gente fa delle scelte su dove vivere, di utilizzare mezzi di trasporto ad alta intensità di carbonio per

compiere spostamenti sempre più lunghi. Quindi molto interessante quando si tratta di una scelta rispetto a quando si è obbligati sulla base di quanta mobilità si ha. Grazie per il tuo contributo.

Yamina, la libertà di mobilità è qualcosa che dovremmo considerare auspicabile o è qualcosa di più?

## Yamina Saheb:

[17’38] La mobilità dovrebbe essere un diritto per tutti noi, a prescindere dal nostro reddito. Ma la risposta a questa mobilità, di nuovo, come dimostrato dall'esperienza di paesi sviluppati nell'ultimo secolo, non ci è fornita dalle automobili individuali. Decisamente non è questa la risposta. E ciò

di cui solitamente discutiamo sono i miglioramenti tecnologici delle auto, ma questa è la soluzione che esiste già. Passare alle auto elettriche, ai veicoli elettrici o migliorare l'efficienza dei veicoli esistenti, e cose simili.

Nell'ultimo rapporto dell'IPCC, abbiamo introdotto il concetto di sufficienza. La sufficienza consiste in tutte le misure politiche e le pratiche quotidiane che si sviluppano fin dall'inizio. L'espressione "fin dall'inizio" non compare nella definizione dell'IPCC, ma significa ancor prima, intendevamo fin dall'inizio rispetto alla domanda di tutte le risorse naturali

incluse energia, materie prime, acqua e terra, assicurando al contempo il benessere per tutti entro i confini del pianeta. Sfortunatamente, le politiche in materia di sufficienza sono assenti dalla maggior parte dei pacchetti di politiche sul clima che abbiamo.

[18’45] Negli NDC, ad esempio, voi non avete gli NDC, ovvero i contributi determinati a livello nazionale

che i governi presentano e il quadro di riferimento (incomprensibile). Non ci sono

politiche in materia di sufficienza. Ma abbiamo alcuni esempi di come incrementare la mobilità, di come realizzarla in quanto diritto. A Parigi, ad esempio, si è iniziato a lavorare su un nuovo quadro di riferimento, la città dei 15 minuti, vale a dire che tutti i bisogni di base sono accessibili entro una distanza di 15 minuti. Per spostamenti di 15 minuti non occorre un'automobile. Si può andare a piedi, usare i trasporti pubblici o la bicicletta. Ma per fare ciò la città deve investire nella riorganizzazione della città perché all'origine Parigi era stata progettata senza auto, dato che era stata progettata prima dell'avvento dell'industria automobilistica. Successivamente è stata riorganizzata per l'industria automobilistica, dal momento che la Francia è un paese produttore di auto, e ora la città subisce un'altra riorganizzazione con investimenti pubblici destinati a modernizzare la città, perché è questo il modo per modernizzare la città.

[19’58] Il XXI secolo non è fatto di più auto. Il XXI secolo è fatto di più persone nelle auto, il ciò significa meno auto. Ciò significa meno profitti per il settore automobilistico e quello delle infrastrutture. E questo richiede un cambio di paradigma nel modello di business per gli

attori attuali. E questo è...

Siamo rinchiusi, noi dei paesi sviluppati, siamo rinchiusi nelle soluzioni di dipendenza dalle automobili ed è per questo che cerchiamo di migliorare queste soluzioni. Ma la dipendenza dalle automobili produce talmente tanti effetti negativi che dovremmo liberarci da questa dipendenza dalle auto ed evitare di rinchiudere il resto del mondo nella dipendenza dalle autovetture secondo il nostro modello perché, chiudendo il resto del mondo nel nostro modello, che non è sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, l'obiettivo degli 1,5 °C sarà fuori portata. Pertanto, ritengo che dobbiamo rendere la mobilità un diritto in tutti i paesi e ripensare la mobilità prima di tutto come un bisogno, poi potremo cercare le soluzioni e cercare di migliorarle. E, un numero maggiore di auto non è ciò che serve al XXI secolo.

## Cecilia Edwards:

[21’10] Bene, grazie per il tuo contributo, Yamina. E prima di concludere, vorrei dare ancora la parola ai nostri ospiti. Måns, vuoi partire tu con i tuoi commenti?

## Måns Nilsson:

[21’22] Certo. Parliamo molto della necessità di trovare un altro paradigma della mobilità, per così dire. E ritengo che ci sia un fondamento nel dire che il nostro paradigma della mobilità occidentale del XX secolo con le auto personali al centro potrebbe non essere il paradigma del futuro. E lo vediamo oggi tra i giovani, anche nella società occidentale e tra i giovani del sud del mondo in molti luoghi dove esiste un ecosistema più ampio di opzioni al di fuori delle sole auto personali, con autobus, minibus, veicoli a tre ruote ecc. e biciclette, lo vediamo in città come Nairobi e Nuova Delhi. Ma vediamo anche come le città in Europa, ad esempio, rendono sempre più difficile avere un'auto, spostarsi con un'auto in città, il che sta ovviamente spostando l'ago della bilancia, per così dire, quando si fanno delle scelte.

[22’28] Se non si sa dove parcheggiare, la gente dovrà trovare altre opzioni. E penso che continueremo ad assistere a questo trend, anche perché gli spazi che abbiamo visto nel primo intervento, gli spazi della città, per che cosa sono usati? Il valore di quegli spazi è più che essere semplicemente una specie di deposito per automobili non circolanti. Penso che anche in futuro esisterà un bisogno reale di automobili individuali e personali, ma ritengo che

attualmente stiamo iniziando a vedere le cose in modo più equilibrato e che il passaggio generazionale e lo spostamento verso le città in rapida crescita in tutto il mondo stia in qualche modo accelerando questo cambiamento.

## Cecilia Edwards:

[23’20] Grazie Carlos, vuoi intervenire?

## Carlos Tavares:

[23’24] Certo, grazie. Grazie, Cecilia. Vorrei solo commentare un paio di punti. In primo luogo, riguardo ai commenti di Devesh, penso che non dovremmo dimenticare che la mobilità ha a che fare con l'accesso alla salute, all'istruzione e al lavoro. E sebbene chiaramente io sia d'accordo sul fatto che si possono trovare delle soluzioni per le aree urbane, dovremmo tenere a mente che ad oggi il 40% della popolazione mondiale non vive in aree urbane. Dunque, si possono immaginare soluzioni specifiche per le aree urbane, ma quando si parla di aree rurali l'accesso alla salute, all'istruzione e al lavoro forse richiede un modo diverso di affrontare le esigenze di mobilità.

[24’10] Non credo che l'umanità sia pronta ad abbandonare la mobilità individuale. Non penso che ci sia un accordo unanime su questo. Penso che dobbiamo solo trovare i modi per mantenere

questa mobilità individuale sicura, pulita ed economicamente accessibile da un lato, riconoscendo che se nelle aree urbane intendiamo restituire gli spazi ai pedoni e ai ciclisti, va benissimo perché effettivamente si può accedere a molte cose in un'area densamente popolata, questo è possibile. Può non significare che sia il modo migliore per godersi la vita, ma può essere ciò che alcune persone vogliono. Ma nelle aree rurali rimangono comunque da risolvere i bisogni individuali di accedere alla salute, all'istruzione e al lavoro. E per questi bisogni bisogna trovare un modo che sia pulito, sicuro ed economicamente accessibile.

## Cecilia Edwards:

[25’06] Grazie. Yamina, volevi aggiungere qualcosa?

## Yamina Saheb:

[25’10] Sì, vorrei intervenire su questo tema delle zone rurali perché solitamente pensiamo ai trasporti pubblici solo così come li conosciamo nelle città. Quindi ci sono le metropolitane, ci sono i tram, gli autobus ecc. Ma in realtà esistono delle soluzioni già implementate per rispondere ai bisogni di mobilità nelle zone rurali, come ad esempio il carpooling, che offre lo stesso

servizio dei mezzi pubblici, delle metropolitane che ci sono nelle città. Queste soluzioni esistono già, sono già state implementate.

[25’41] Ad esempio, in Francia c'è una società, Ecov, che sta già fornendo queste soluzioni nelle zone rurali. Quindi non è perché una persona vive in una zona rurale che le sue esigenze di mobilità saranno ostacolate. Sono ostacolate oggi. Oggi il problema è che tutti i problemi di mobilità sono legati al fatto che abbiamo reso la dipendenza dalle automobili una soluzione, la risposta principale ai nostri bisogni di mobilità. Questa è la sfida che abbiamo davanti, dobbiamo uscire da questo paradigma, e questo vale tanto per le aree urbane quanto per le aree rurali, non si applica nello stesso modo, ma esistono soluzioni per entrambi i tipi di organizzazione.

# PARTE 3-1

## Cecilia Edwards:

[00’00] Bene, siete pronti ora a esplorare alcune soluzioni?

[00’16] In questa terza e ultima parte, prima di dare spazio ad alcune domande del pubblico, discuteremo delle potenziali soluzioni che potremmo adottare per rendere la libertà di mobilità

accessibile al maggior numero possibile di persone. Tratteremo delle quote di emissione di CO2 individuali per la mobilità e dei consumi, dell'influenza delle politiche governative

sull'accessibilità e sull'accessibilità economica della mobilità nel lungo termine e dei diversi mezzi di mobilità standard accessibili a tutti.

[00’46] Temi, partiamo da te questa volta. Il concetto delle quote di emissione è spesso citato come un possibile approccio per costringere le persone a cambiare. Come si potrebbe applicare il concetto delle quote di emissione in modo che motivi le persone ad adottare comportamenti virtuosi invece di punirle?

## Temilade Salami:

[01’09] Grazie mille, Cecilia. In primo luogo ritengo che dobbiamo ribadire e comprendere che, come ho detto precedentemente, le realtà sono diverse. Ciò che vale per il paese A non vale per il paese B. Quindi quando parliamo delle quote di emissione, dobbiamo tener conto del fatto che ci sono state persone diverse che hanno contribuito in modo diverso, e una generazione non deve subire gli effetti negativi di un'altra generazione.

[01’37] Pertanto penso che una delle soluzioni principali consista nel ricondurre la questione al fatto che siamo tutti esseri umani. Abbiamo dei bisogni e i nostri bisogni variano di molto in base a come siamo cresciuti, a dove viviamo. Qualsiasi soluzione che offriamo in materia di decarbonizzazione sulle quote di emissione deve tenere conto dei bisogni e delle realtà di differenti paesi, differenti

regioni, differenti fasce di età, perché i nostri bisogni e modelli di comportamento sono molto diversi. Ritengo che questo sia il primo punto.

[02’05] In secondo luogo, sulla base della mia esperienza partecipando a varie conferenze sul tema del cambiamento climatico, noto che la maggior parte delle soluzioni si concentra solo su determinati luoghi, si concentra sulle realtà di determinati luoghi. Ed è molto importante che quando queste soluzioni vengono elaborate, quando queste soluzioni vengono discusse, le persone su cui hanno maggiore impatto partecipino e possano contribuire per rendere il quadro più completo.

[02’30] Penso che il secondo punto sia anche riconoscere che tutte le cose sono

interconnesse. La mobilità è connessa alla salute, la mobilità è connessa all'occupazione,

la mobilità è connessa alla vita sociale. Quindi, se dite che dobbiamo introdurre l'energia pulita in determinati paesi, la prima domanda che dovremmo porci è questa: è economicamente accessibile? Si integra con le realtà delle persone? Ed è molto, molto importante calarsi sempre nel contesto di ogni luogo in cui stiamo cercando di portare delle soluzioni.

[03’02] Quindi innanzitutto dobbiamo cercare di essere umani con le nostre soluzioni e di essere molto realistici riguardo ai bisogni delle persone a cui offriamo delle soluzioni. E il secondo punto è che quando forniamo queste soluzioni, dobbiamo coinvolgere, anche a livello decisionale, le persone sulle quali i risultati influiscono maggiormente, in modo che qualsiasi cosa progettiamo non vada a sfavore delle persone per le quali la stiamo progettando. Grazie.

## Cecilia Edwards:

[03’25] Ottimo. Grazie per il tuo intervento Temi. Ben, in che modo potremmo pensare ad azioni per la mobilità in paesi che stanno ancora aumentando fortemente la motorizzazione e allo stesso tempo hanno la necessità di raggiungere gli obiettivi relativi alle emissioni?

## Benjamin Welle:

[03’39] Grazie, Cecilia. Ritengo che dobbiamo pensare a compiere un salto qualitativo non verso questo modello di dipendenza dalle automobili, ma verso una mobilità elettrica multimodale condivisa nelle città e nei paesi a medio e basso reddito in cui sta avvenendo questa motorizzazione. Nel frattempo anche nei paesi motorizzati dobbiamo ridurre i VKT e passare a sistemi di mobilità elettrica condivisa. Ma vorrei aggiungere solo un paio di cose. Un esempio è l'India, dove il governo e varie città hanno collaborato per affrontare i costi iniziali degli autobus elettrici.

[04’22] Recentemente è stata indetta una gara d'appalto per circa 5.000 autobus da acquistare su grande scala, il che ha in effetti fatto scendere il prezzo di un autobus elettrico al di sotto di quello di un autobus diesel concorrente. Ciò che attualmente il governo sta cercando di considerare è se si potrebbero addirittura introdurre fino a 20.000 autobus o più in città di seconda fascia e incentivare l'acquisto di autobus elettrici.

[04’51] Quindi qui vediamo un investimento nei trasporti pubblici ma contemporaneamente anche nella mobilità elettrica. Desidero anche aggiungere che in altre zone geografiche, come nelle regioni africane e in particolare direi Uganda o Kenya, si osserva un intenso utilizzo di veicoli a due ruote motorizzati e anche un uso predominate di sistemi di minibus, i sistemi informali di trasporto pubblico prevalenti in queste città. In che modo dovremmo pensare a elettrificare mezzi come questi motocicli per i quali è possibile, e la tecnologia esiste, e come possiamo iniziare ad aumentare la scala?

[05’39] Si sta già lavorando in questo ambito e ritengo che sia fondamentale concentrarsi sul finanziare questi veicoli. Il secondo punto riguarda questi sistemi informali di minibus. Ad esempio, abbiamo lavorato insieme all'agenzia di sviluppo francese, mappando e digitalizzando i percorsi dei trasporti pubblici, dove si fermano, cose che in passato non si sapevano neppure.

[06’06] Come possiamo utilizzare tali informazioni per migliorare i servizi e successivamente magari anche collegarle a come elettrificare questi servizi? Non si tratta solo di prendere in considerazione i sistemi pubblici formali, ma in numerosi paesi a basso e medio reddito, è a questi sistemi informali che dobbiamo rivolgere l'attenzione. E un'ultima osservazione: i contributi determinati a livello nazionale che i paesi forniscono per l'Accordo di Parigi, al WRI li abbiamo analizzati e abbiamo scoperto che a differenza di altri settori, come gli alloggi o la sanità, i settori informali sono menzionati nei trasporti? I settori informali non sono menzionati, sebbene siano le forme di trasporto prevalenti in numerosi paesi. Quindi, guardiamo alla realtà di quali trasporti esistono e come funzionano in questi luoghi.

## Cecilia Edwards:

[06’54] Bene, grazie. A quanto pare, dobbiamo cercare di rivedere il nostro modo di pensare al trasporto pubblico invece di rimanere ancorati ai nostri vecchi paradigmi. Dunque grazie. Måns, senza dubbio qui la politica svolge un ruolo. Che tipi di strumenti esistono o dovrebbero esistere in un

set di politiche che possano incentivare il passaggio ai veicoli elettrici e assicurare la più ampia accessibilità possibile alle risorse di mobilità?

## Måns Nilsson:

[07’19] Dipende molto dal contesto e dall'area geografica in cui ci si trova. Ritengo che possiamo imparare molto da esperienze condotte in Europa, in Norvegia e Svezia, ad esempio, dove abbiamo avuto incentivi di vario tipo sui prezzi, agevolazioni fiscali, supporto al trasporto pubblico, supporto alle stazioni di ricarica. Esiste un ricco set di strumenti. Ma se guardiamo in particolare all'inclusione e all'accessibilità nei paesi in via di sviluppo, penso che le misure politiche chiave necessarie siano il sostegno allo sviluppo delle catene del valore locali per i veicoli, che semplificherà il modo in cui possiamo introdurre sia i veicoli elettrici nel senso di autovetture, ma anche i tipi di veicoli multimodali condivisi di cui parlava Ben.

[08’15] Quindi ritengo che dobbiamo promuovere l'innovazione locale per questi veicoli, ma anche reperire i programmi di finanziamento, le infrastrutture in termini di ricarica eccetera. Ad esempio, le flotte di minibus a cui accennava Ben rappresentano un caso perfetto per l'elettrificazione, con una distanza media e un percorso prestabilito effettuato ogni ora.

[08’47] Si tratta di un caso perfetto per l'elettrificazione. Penso che sappiamo come fare le politiche nei paesi ad alto reddito e ora dobbiamo spostare la nostra attenzione per scoprire in che modo i benefici dell'elettrificazione e dell'elettrificazione multimodale possono venire estesi anche al mondo in via di sviluppo. Ed è una questione sia di fare i conti con la mobilità, sia di fare i conti anche con l'inquinamento dell'aria, un problema enorme nelle grandi città in rapida crescita.

[09’26] Quindi credo che ci troviamo nella fase in cui possiamo effettivamente iniziare a sfruttare il know-how industriale che abbiamo nella produzione. E vediamo anche, abbiamo sentito a proposito dell'India, ad esempio, dove attualmente ci sono delle industrie domestiche in crescita in questo ambito, penso che possiamo con un po' di spinta e un po' di incentivi e una migliore regolamentazione, vedere emergere questi sviluppi anche in paesi, ad esempio, come il Kenya e l'Etiopia.

## Cecilia Edwards:

Ottimo.

## Måns Nilsson:

Grazie.

## Cecilia Edwards:

[10’02] Grazie per il tuo commento. Devesh, cosa possono fare i governi e altri stakeholder che controllano le risorse per supportare la sussistenza legata alla mobilità all'interno

delle comunità?

## Devesh Shah:

[10’15] Si potrebbe rispondere in una parola, ma esaminiamo i dettagli. Vorrei dividere la domanda in due parti. Una riguarda quello che possono fare il governo a livello nazionale e a livello statale. E la seconda parte della discussione riguarda come possono collaborare i governi dei vari paesi. Esistono sono due paradigmi per tutto ciò. Parlando di governo a livello nazionale e statale, c'è un'urgente necessità di intraprendere delle ricerche sui bisogni della gente comune in termini di mobilità. Che cosa significa mobilità per loro?

[10’52] Perché spesso ci sediamo a tavolino ed elaboriamo delle politiche, elaboriamo delle soluzioni da un altro luogo, seduti in un altro luogo, mentre la realtà della gente comune è completamente

diversa dalla nostra. È quindi molto importante che le organizzazioni di collegamento con il territorio o le OSC siano coinvolte in queste ricerche, affinché si possano ottenere dati di buona qualità e il fallimento di vari programmi diminuisca.

[11’21] Diminuiscano le probabilità di fallimento di questi programmi. Ed è molto importante che qualsiasi cosa risulti da queste ricerche-azioni venga pubblicato a livello globale, in modo che tanti

intellettuali in tutto il mondo possano rifletterci sopra approfonditamente e migliorare le cose. Questo approccio collaborativo è di estrema importanza. Seconda cosa, linee guida chiare per assicurare una mobilità responsabile. Allo stesso tempo, come bilanciamo questo dilemma rurale-urbano?

Perché improvvisamente vogliamo che in tutte le aree urbane circolino veicoli elettrici, mentre nelle aree rurali stiamo ancora spingendo i veicoli basati su combustibili fossili.

[12’02] Pertanto ci deve essere una linea guida che stabilisce che non possiamo usare le aree rurali come discariche delle aree urbane e dire semplicemente alle popolazioni rurali: dovete conviverci. Un terzo punto è l'ottimizzazione della mobilità. È necessario che [incomprensibile 00:12:16] umano e materiale sia ottimizzato e questo produrrà un beneficio secondario di post-produzione, una riduzione degli scarti post-raccolto. Passiamo alla seconda parte della domanda,

la collaborazione tra i diversi governi. Ad esempio, in Germania l'efficienza dei pannelli solari è aumentata fino al 32%, ma in India stiamo ancora lottando con il 13-14%. [12’40] Perché non esiste una collaborazione tecnologica per questo beneficio? Questo è solo un esempio.

Seconda cosa, è importante che realizziamo dei progetti pilota personalizzati basati sulla geografia e sul genere per assicurare un aumento di scala rapido e sostenibile, perché il gioco consiste tutto nell'aumentare la scala e questo può avvenire solo se c'è un progetto pilota di buona qualità.

## Cecilia Edwards:

Bene, grazie.

## Devesh Shah:

[13’04] Passo quindi la parola al gruppo.

## Cecilia Edwards:

[13’06] Grazie. Yamina, ora, dal punto di vista dei governi, quali sono i servizi a cui dovrebbero l’assicurare l’accesso ai cittadini mentre definiscono le loro soluzioni di mobilità accessibile a lungo termine?

## Yamina Saheb:

[13’19] Esiste un quadro di riferimento denominato Decent Living Standards, che comprende tutti i servizi di base necessari ed è su questo che i governi dovrebbero lavorare. E dal punto di vista della mobilità, è prima di tutto con le politiche di utilizzo del suolo e pianificazione urbanistica che si creano la libertà di mobilità o la dipendenza dalle automobili. Quindi questo è il primo passo e solitamente un passo che viene dimenticato o di cui non si tiene conto, non è considerato. E saltiamo direttamente alla soluzione cercando di migliorarla.

[13’59] Se non facciamo un passo indietro, questo è ciò che noi nel Rapporto IPCC abbiamo denominato "politiche di sufficienza", senza politiche di sufficienza non saremo in grado di rispondere ai bisogni della gente nel ventunesimo secolo. Abbiamo valide evidenze empiriche che provengono dal nostro approccio di tecno-solutivo del ventesimo secolo: un fallimento dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Dobbiamo tornare indietro. I governi devono tornare a considerare quali sono i bisogni della gente che devono essere soddisfatti per primi. E poi, partendo da lì, cercare le soluzioni più ottimizzate, non iniziare dalle tecnologie. Sfortunatamente oggi le nostre politiche consistono principalmente in soluzioni improntate al tecno-soluzionismo.

## Cecilia Edwards:

[14’49] Grazie. È interessante parlare della tecnologia. In tanti altri campi, si parla delle persone sono completamente affascinate dagli ultimi gadget. Parrebbe che per quanto riguarda la mobilità, forse subiamo lo stesso tipo di fascinazione verso le tecnologie più recenti e avanzate. Carlos, quali tipi di leve consideri prioritarie per cercare di limitare le emissioni di CO2 dai trasporti e allo stesso tempo assicurare l'accessibilità economica per tutti?

## Carlos Tavares:

[15’18] Grazie, Cecilia. Un aspetto che forse andrebbe commentato qui, ascoltando i miei colleghi, è il fatto che se ci basiamo così tanto sulle politiche dei governi, dovremmo iniziare dicendo che le politiche relative al cambiamento climatico non dovrebbero essere in competizione. Non dovremmo usare le politiche di una parte del mondo o di un paese per ricreare la competitività nei confronti del paese che sta adottando quel tipo di politica.

[15’55] Le politiche sul cambiamento climatico non dovrebbero essere in competizione, non dovrebbero essere un'arma per ricreare la competitività in un approccio di commercio globale. Questo è il primo punto. Il secondo punto è che stiamo pensando a tutto ciò in un dialogo nord-sud molto focalizzato. I paesi del nord del mondo pensano a soluzioni che vanno bene per loro e ritengono di potere applicare le stesse soluzioni al resto del mondo, che tuttavia non rispondono alle aspettative di accessibilità economica.

[16’24] Ne ha parlato Temi, è un aspetto importante. È importante anche pensare che nel mondo esistono paesi che stanno trovando le proprie soluzioni. E vorrei dire a Devesh che attualmente ci sono dei veicoli elettrici economicamente accessibili prodotti in India per l'India, per rispettare una normativa specifica introdotta dal governo indiano. È chiaro che esiste e che la flessibilità che sta emergendo in India con soluzioni elettrificate per il mercato indiano può indicare la strada ad altri paesi del nord del mondo che non possono più permettersi la mobilità che hanno oggi. E infine, vorrei dire che dovremmo renderci conto che non esiste un'unica soluzione per tutti i problemi. È piuttosto chiaro e dobbiamo pensare a livello regionale, se non in un'ottica di paese, a quali sono i bisogni del paese e alle soluzioni che possiamo implementare.

[17’24] Perché molte delle cose di cui stiamo parlando nel prossimo decennio potrebbero rappresentare un'utopia e non una soluzione concreta e pragmatica dei problemi, come dovrebbe essere. Pertanto, cosa possiamo fare pensando al futuro? Naturalmente, una strada consiste nel rendere la mobilità pulita economicamente accessibile, e questo significa più leggera. La leva più importante per rendere economicamente accessibile la mobilità pulita consiste nel rendere i veicoli elettrici più leggeri, il che significa trovare delle chimiche migliori per le batterie. Si tratta di utilizzare dei materiali alternativi. Anche di disporre di infrastrutture pubbliche per supportare le autonomie ridotte. Se l'autonomia è inferiore, anche il peso è inferiore. Se il peso è inferiore, anche il costo è inferiore. Alla fine, i veicoli elettrici saranno più economicamente accessibili. Se la densità delle infrastrutture sarà sufficiente a offrire tranquillità e a eliminare l'ansia da autonomia, questo si può fare.

[18’27] Ovviamente è ciò che il nostro settore sta cercando di realizzare in questo momento; considerato il periodo di tempo in cui ci si attende che lo facciamo, la situazione è molto difficile e sarà molto disomogenea. Non solo nel mondo, ma anche all'interno dell'Europa. È una situazione molto, molto disomogenea. Se vi recate nella profonda campagna del Portogallo, dove vivo, vedrete che la situazione è estremamente diversa da Parigi. Soluzioni molto differenti, mentalità molto differenti e modi molto differenti di affrontare questi problemi. Quindi, in sintesi, direi che per andare avanti adesso il modo migliore consiste nell'avere energia pulita e ridurre il peso dei veicoli elettrici. Questo, dal mio punto di vista, è il modo migliore per risolvere il problema dell'accessibilità economica e assicurare che, sulla base di un'analisi del ciclo di vita, i veicoli elettrici siano un vero elemento di svolta per il problema del riscaldamento globale.

## Cecilia Edwards:

[19’18] Grazie per il tuo intervento, Carlos. Questa era l'ultima domanda di questa sessione. Ma prima di lasciare spazio alle domande del pubblico, vorrei dare ai nostri ospiti un'altra opportunità

di intervenire. Ben, vuoi partire tu?

## Benjamin Welle:

[19’37] È stato interessante ascoltare alcune delle soluzioni di cui si è discusso. Vorrei tornare un attimo alle statistiche complessive su dove dobbiamo essere. WRI ha il proprio Systems Change Lab. Invito le persone a visitarlo. Uno dei settori che sono stati identificati per primi è quello dei trasporti, dove abbiamo individuato tutti i vari indicatori relativi ai cambiamenti nei sistemi necessari per

raggiungere gli obiettivi per il clima, in particolare, ma anche altri obiettivi di sviluppo. Uno di questi riguarda la circolazione dei veicoli e ciò che vediamo è la necessità di ridurre la circolazione dei veicoli del 4-14% circa rispetto all'attuale trend in termini di chilometri percorsi dai veicoli.

[20’23] Ciò significa che i paesi ricchi motorizzati dovranno ridurre la loro circolazione complessiva dei veicoli di una certa percentuale, non eliminandola completamente, ma riducendola di una certa misura, e che i paesi in via di motorizzazione dovranno frenare l'aumento che stanno registrando nella circolazione dei veicoli.

E desidero sottolineare nuovamente l'importanza di investire nel trasporto pubblico, nelle condizioni per i pedoni e i ciclisti e, come qualcuno ha osservato precedentemente, non si tratta semplicemente di investire in questi modelli, ma di ridisegnare la città.

[21’01] Credo che Mans abbia menzionato le politiche per i parcheggi, come dotare di spazi pubblici i centri città, creare zone a basse emissioni, la tassa di congestione, ad esempio a Londra o a Singapore o in alcune città svedesi. Questi sono i tipi di strumenti di cui abbiamo bisogno nell'ottica di un approccio globale che riduca il focus sulla mobilità con le auto e si concentri su un sistema di trasporto multimodale che offra un accesso equo, un accesso più equo, a tutti gli abitanti di una città. È così che possiamo arrivare alla questione della libertà di mobilità.

## Cecilia Edwards:

[21’45] Grazie per il tuo contributo, Ben. Temi, vuoi intervenire su questo tema?

## Temilade Salami:

[21’51] Penso che a questo punto abbiamo avuto tutti la possibilità di mettere insieme le nostre riflessioni e di conoscere alcuni punti di vista. Vorrei dire che quando parliamo di soluzioni in cui consideriamo l'elettrificazione e il passaggio a veicoli elettrici, esiste anche la possibilità di avere delle soluzioni ibride. Quindi non dobbiamo necessariamente sradicare completamente un particolare mezzo di trasporto, bensì esiste il modo di poterli bilanciare facendo sì che le persone modifichino i comportamenti imparando a utilizzarli. Quando si parla di sistemi, vi sono anche un cambiamento comportamentale e un cambiamento sistemico.

[22’30] Quando si ha a che fare con le persone, esiste un piano a lungo termine e una roadmap per indurle a modificare i comportamenti, perché una cosa è introdurre un diverso tipo di energia in un paese, e un'altra è far sì che le persone adottino quel tipo di soluzione. Pertanto, mentre creiamo delle soluzioni è molto, molto importante che consideriamo le persone e inoltre che comprendiamo come motivarle a cambiare i loro comportamenti e modelli imparando a utilizzare le soluzioni che stiamo creando. Grazie.

## Cecilia Edwards:

[21’45] Grazie per il tuo contributo, Ben. Temi, vuoi intervenire su questo tema?

## Temilade Salami:

[21’51] Penso che a questo punto abbiamo avuto tutti la possibilità di mettere insieme le nostre riflessioni e di conoscere alcuni punti di vista. Vorrei dire che quando parliamo di soluzioni in cui consideriamo l'elettrificazione e il passaggio a veicoli elettrici, esiste anche la possibilità di avere delle soluzioni ibride. Quindi non dobbiamo necessariamente sradicare completamente un particolare mezzo di trasporto, bensì esiste il modo di poterli bilanciare facendo sì che le persone modifichino i comportamenti imparando a utilizzarli. Quando si parla di sistemi, vi sono anche un cambiamento comportamentale e un cambiamento sistemico.

[22’30] Quando si ha a che fare con le persone, esiste un piano a lungo termine e una roadmap per indurle a modificare i comportamenti, perché una cosa è introdurre un diverso tipo di energia in un paese, e un'altra è far sì che le persone adottino quel tipo di soluzione. Pertanto, mentre creiamo delle soluzioni è molto, molto importante che consideriamo le persone e inoltre che comprendiamo come motivarle a cambiare i loro comportamenti e modelli imparando a utilizzare le soluzioni che stiamo creando. Grazie.

## Cecilia Edwards:

[23’01] Ottimo, grazie per il tuo contributo. In questa tornata di domande abbiamo parlato di molte cose. Abbiamo capito che dobbiamo pensare a soluzioni a livello locale e Carlos è anche arrivato ad affermare che le soluzioni di cui abbiamo discusso sono per la maggior parte utopiche, ma Ben ha anche detto che dobbiamo agire ora. Siamo vicini all'obiettivo che abbiamo per il 2030, quindi in che modo possiamo accelerare? Abbiamo ascoltato interventi sulla necessità di modalità diverse, ma anche sul fatto che le persone devono cambiare i loro comportamenti.

[23’31] Parliamo di pianificazione urbana nelle città, dove ci sono già delle città. I problemi sono piuttosto complessi e penso che abbiamo trattato una vasta serie di questioni. Quindi

concludiamo qui la nostra terza tornata. Mi auguro, a questo punto, che abbiamo fornito contributi da diversi punti di vista, ma anche che la discussione abbia stimolato qualche domanda.

# PARTE 4-1

[00’13] Yamina, la nostra prima domanda è per te. Storicamente la mobilità è sempre stata fornita da società commerciali private o progetti di trasporto pubblico. Guardando al futuro, qual è il potenziale per le partnership pubblico-privato?

## Yamina Saheb:

[00’31] Il trasporto pubblico è sempre più, in termini di modello di business, è sempre più costituito da partnership pubblico-privato. Ma nelle partnership pubblico-privato dobbiamo stare attenti,

quando elaboriamo questi tipi di progetti, ad assicurarci che non si traducano in profitti per il settore privato e rischi a carico del settore pubblico. Se vi è un buon equilibrio, ed è ciò che vediamo in alcune

città europee, allora il trasporto pubblico funziona bene, non è affatto in contraddizione.

[01’07] E vorrei aggiungere un altro commento, che non riguarda specificamente questa domanda, cioè che se qualcuno vuole approfondire il tema della trasformazione del settore di trasporti, consiglio vivamente l'ultima pubblicazione dell'OCSE sui trasporti, riguardante la riprogettazione dei trasporti in Irlanda. È stata considerata l'Irlanda come caso di studio, ma è applicabile ovunque. E affronta questo problema delle aree urbane e rurali in Irlanda per zero emissioni nette. In questa

pubblicazione, l'OCSE fornisce una serie di raccomandazioni che sono emerse in questa discussione, ma si può approfondire il tema per vedere quali sono le implicazioni e come progettare le politiche, le politiche sui trasporti, per il ventunesimo secolo.

## Cecilia Edwards:

[01’50] Bene, grazie. Devesh, penso che in una delle tue risposte precedenti tu abbia menzionato le partnership. Vuoi intervenire anche tu su questa domanda?

## Devesh Shah:

[02’00] Sì, come dicevo, quando si parla di partnership, quello delle partnership pubblico-privato è uno degli aspetti. Ma ritengo che ci sia dell'altro, nel senso che ci sono il pubblico, il privato e il terzo lato del triangolo, ovvero le organizzazioni di collegamento con il territorio. Perché di frequente

le politiche dei governi, per gli investimenti pubblici, partono con ottime intenzioni e la privatizzazione porta efficienza. Ma ciò che ancora manca, direi, sono le informazioni necessarie a un approccio bottom-up per assicurare che tutto funzioni bene. Quindi, a mio parere, la partnership è tra pubblico,

privato e organizzazioni di collegamento con il territorio, che dovrebbero procedere insieme per assicurare il successo di queste partnership.

## Cecilia Edwards:

[02’57] Ottimo, grazie per il tuo contributo. Carlos, in che modo il caos delle ultime settimane a Bruxelles cambia la traiettoria per il settore automobilistico? E in che modo questo si traduce in opzioni di mobilità per i cittadini?

## Måns Nilsson:

[05’53] Sì, vorrei commentare a proposito delle politiche e mi fa piacere che Carlos abbia menzionato gli e-fuel. Esiste anche un'altra serie di combustibili di cui non abbiamo parlato oggi, vale a dire i biocombustibili. E sebbene ci siano stati dei problemi con alcuni di essi, come l'etanolo proveniente da prodotti alimentari, non parliamo abbastanza del biogas. Perché se vogliamo una sinergia tra inquinamento locale, salute, problemi idrici e trasporti economicamente accessibili, il biogas rappresenta un'opportunità a portata di mano. Possiamo ottenerlo dalla fermentazione e digestione delle acque reflue, dai rifiuti urbani, dalle industrie, dai rifiuti solidi, dagli scarti agricoli e dai rifiuti dei macelli, ad esempio. E questo potenziale è molto vasto. Ma in questo momento, con il tipo di approccio normativo adottato dall'UE, stanno eliminando le possibilità di utilizzo del biogas.

[06’55] Non riescono a fare una distinzione corretta tra emissioni di carbonio di origine fossile ed

emissioni di carbonio che fanno parte di un ciclo naturale. Temo quindi che i responsabili delle politiche stiano fornendo dei quadri troppo stretti ed escludendo delle opzioni per i trasporti che potrebbero produrre enormi sinergie per le società, sia in termini di accessibilità economica che di mitigazione del cambiamento climatico.

Lo sviluppo del biogas costituisce, ad esempio, un modello perfetto di attività per i comuni, che possono alimentare flotte di minibus nei casi in cui l'elettrificazione non è disponibile. Grazie.

## Cecilia Edwards:

[07’41] Grazie per il tuo intervento. Ben, qual è la tua opinione su questo punto?

## Benjamin Welle:

[07’45] Sto pensando alla combinazione tra questi ultimi due aspetti, "Quali sono le

opportunità per le partnership pubblico-privato?" e i percorsi verso la dismissione nel 2035

dei motori a combustione interna, le politiche che stanno sviluppando i diversi paesi e stati. Una cosa che non è stata menzionata è il collegamento tra il settore dei trasporti e quello energetico. E penso che ci siano davvero tante persone nel settore dei trasporti, così come nel settore dell'energia, che dovrebbero riflettere su come sia questa specie di partnership pubblico-privato, soprattutto per ciò che riguarda l'integrazione tra veicoli e rete elettrica. Assisteremo a un numero molto maggiore di veicoli elettrici, sia come veicoli privati che come flotte di mezzi trasporto pubblico, flotte di veicoli commerciali, flotte di veicoli municipali.

[08’36] E come e quando verranno ricaricati e in che modo si integreranno nella rete elettrica saranno aspetti veramente importanti per come l'elettricità sarà utilizzata e come in tutte le batterie potrà essere sfruttata per rialimentare la rete elettrica. Stiamo passando da questa fonte di carburante a combustione interna, dal combustibile che si trova all'interno del veicolo, al combustibile che si sposta verso le fonti rinnovabili che forniscono il combustibile per questi veicoli. Dobbiamo quindi pensare davvero a questa simbiosi tra il settore dei trasporti e quello energetico, che possono creare un'azione congiunta per ridurre le emissioni.

## Cecilia Edwards:

[09’24] Grazie. E, Carlos, credo che tu voglia intervenire di nuovo su questo punto.

## Carlos Tavares:

[09’29] Sì. Grazie, Cecilia, per avermi dato ancora la parola. Vorrei solo ribadire ciò che stava dicendo Måns. Senza dubbio, le nostre società stanno perdendo molte grandi potenzialità per il fatto di non avere normative tecnologicamente neutrali. È una grande, grande perdita di creatività, di forza scientifica, quella che stiamo decidendo a priori imponendo un'unica tecnologia, invece di avere delle normative tecnologicamente neutrali che creerebbero una sana competizione, inclusa quella che menzionava Måns, che è assolutamente una di esse, che dovrebbe competere con altre tecnologie e non limitarsi a incanalare tutte le menti in un'unica direzione. Recentemente, stavo conversando amichevolmente con un leader politico e gli ho detto: "Dovreste rendervi conto di una cosa. Neppure il Parlamento può annullare la fisica." E noi dovremmo tenerlo presente. Grazie.

## Cecilia Edwards:

[10’34] Grazie a te. Måns, la prossima domanda è per te. Ci sono dei

cambiamenti comportamentali specifici sui cui i governi e il settore privato possono lavorare insieme e che contribuirebbero ad accelerare la decarbonizzazione, ma senza richiedere ai cittadini, soprattutto alle comunità più povere, di finanziare una quota onerosa dei costi di attuazione? Måns, non ti sentiamo.

## Måns Nilsson:

[11’02] Scusate, ero "in muto”. La questione dei comportamenti... grazie per averla sollevata. È

un aspetto estremamente importante per la transizione verso trasporti rispettosi del clima. Abbiamo visto che alcuni di questi comportamenti sono indotti dalle politiche. Penso anche che abbiamo assistito a un cambiamento dei comportamenti degli utenti quando, ad esempio nel caso dell'elettrificazione, la prima generazione

delle Tesla era così attraente che ha rovesciato la logica riguardo all'adozione dell'elettrico.

In paesi pionieri, come la Norvegia, è diventata un'opzione desiderabile. E se fossi stato una persona di successo, avresti scelto questa opzione. Completamente il contrario di 10 anni prima, quando i veicoli elettrici avevano una connotazione da "nerd". E gradualmente questo ha modificato anche il modo in cui le auto elettriche sono trattate dai concessionari che vendono autovetture.

Oggi, recandosi in una concessionaria auto in Svezia, non è possibile trovare o neppure provare

un'auto a combustibile fossile; in esposizione, da provare, si vedono solo veicoli elettrificati e ibridi plug-in.

[12’25] Ritengo quindi che attualmente il mercato sia guidato da una tipologia di consumatori più desiderabili e ad alto reddito. Ma ciò significa che, quando ciò accade, si determina il tipo di mercato e la curva di apprendimento. E a poco a poco stiamo vedendo che i prezzi stanno scendendo, in funzione di questa curva di apprendimento, piuttosto rapidamente, sebbene in questo momento vi siano degli intoppi nelle supply chain globali, come sappiamo. Quindi a dire il vero penso che i governi non abbiano bisogno di fare molto riguardo ai comportamenti. Le cose stanno accadendo per loro conto... Potrebbe addirittura essere controproducente se i governi cercassero di interferire troppo negli aspetti comportamentali. Ma ritengo che le comunità più povere abbiano bisogno di supporto con le infrastrutture, hanno bisogno di supporto con questo tipo di cose, ad esempio un livello di punti di ricarica molto più elevato di quanto vediamo attualmente. Invece le stazioni di ricarica sorgono dove c'è il denaro e non dove c'è il bisogno. Ritengo che in questo momento il grosso contributo da parte dei governi riguardi le possibilità di ricarica. Grazie.

## Cecilia Edwards:

[13’49] Måns, ho una domanda per te. Hai parlato di quanto è accaduto quando le persone a reddito più alto hanno deciso che i veicoli elettrici sono attraenti; c'è un rovescio della medaglia nel fatto che i veicoli elettrici ora sono uno status symbol o uno sfoggio di lusso? Porta qualche svantaggio?

## Måns Nilsson:

[14’07] Forse sta effettivamente portando avanti l'idea che l'automobile personale sia il massimo segno di successo, che è il paradigma da cui dobbiamo uscire. Ma penso che ci siano molte forze opposte di cui abbiamo discusso oggi, all'interno della società, tra i giovani, ad esempio, che nelle aree urbane non si preoccupano nemmeno di prendere la patente di guida, perché non la considerano un aspetto della vita particolarmente importante. C'è del consumismo, il che è problematico dal punto di vista della sostenibilità, ma ritengo che stia aiutando l'introduzione, giocando su questo consumismo, e il desiderio che la classe operaia e la classe media hanno di praticità e anche, in certa misura, di uno status sociale, che non è qualcosa che si debba disapprovare. Fa parte dell'esistenza e della psicologia dell'uomo.

## Cecilia Edwards:

[15’19] Ottimo, grazie per il tuo contributo. La prossima domanda è per Devesh. Libertà di mobilità significa portare beni e servizi alle persone, soddisfare i loro bisogni di base, ma libertà di mobilità significa anche ampliare le esperienze di vita per tutti. Come combiniamo questi bisogni di tutti i cittadini su un piano pubblico?

## Devesh Shah:

[15’40] Caspita! Beh, prima di tutto, per rispondere a questa domanda, partirò da ciò che penso Måns stesse menzionando poco fa riguardo all'onere posto sulle comunità povere. Quello che abbiamo considerato un successo è che, quando colleghiamo queste tecnologie di decarbonizzazione al mercato del carbonio, otteniamo una forte riduzione dei prezzi, rendendole più economicamente accessibili. Ad esempio, per un'unità di biogas, siamo riusciti a ridurre il prezzo al 20% del suo prezzo di vendita e quindi di invogliare più persone delle aree rurali ad adottare, ad accettare questa

tecnologia. Pertanto, penso che se consideriamo la questione in modo creativo, anche riguardo alla mobilità, le cose si possono fare. Punto primo. Il secondo punto è che, tornando alla domanda, si tratta da un lato di considerare i bisogni di base, ma dall'altro di ampliare le esperienze di vita.

[17’02] Ma ritengo che riguardo alle esperienze di vita, quando si parla di paesi sviluppati, paesi in via di sviluppo, anche all'interno dei paesi in via di sviluppo, la parte rurale, persone con un reddito più basso e, direi, senza inclusione di genere, le dinamiche cambiano notevolmente. Quindi credo che la prima cosa da fare sia fornire loro la mobilità, una mobilità responsabile e pulita. Dopodiché possiamo immaginare un mondo in cui si ampliano le esperienze di vita. Da un lato, quando sto lottando per il punto più basso della mia perdita di massa o il punto più basso dei triangoli della perdita di massa e le esperienze vita, probabilmente queste sono al secondo posto in ordine di priorità. [17’50] Ritengo pertanto che ci sia un grosso gap di cui tenere conto. Come qualcuno ha giustamente sottolineato, non esiste una soluzione comune per tutti i problemi. È qui che le ricerche-azione, supportate dalle OSC locali di cui parlavo, faranno emergere tutti questi aspetti.

Le ricerche sono ciò che faranno emergere tutte le sfumature, cosa è necessario per i diversi paesi, i diversi stati, le aree rurali, personalizzando in questo modo le soluzioni e, auspicabilmente, integrando le esperienze di vita. Ma come prima cosa è importante che soddisfiamo la necessità di base, il diritto alla mobilità.

## Cecilia Edwards:

[18’37] Ottimo, grazie per il tuo contributo. Ben, non ritieni che il Movimento delle città dei 15 minuti

influirà sull'interclassismo delle persone generando dei ghetti e aumentando di conseguenza il divario tra i ricchi e i poveri?

## Benjamin Welle:

[18’54] No, non credo. Ritengo che dovremmo cercare, per tutti i cittadini, per chiunque viva in aree metropolitane, di incrementare l'accesso a breve distanza ai posti di lavoro e alle opportunità. Questi sforzi non dovrebbero essere diretti a specifiche aree urbane gentrificate, bensì a tutte le aree metropolitane, per aumentare l'accesso delle persone a trasporti pubblici regolari e affidabili,

per aumentare... e ridurre la necessità di aree unifamiliari e simili, ad esempio negli Stati Uniti, così da potere creare più servizi nelle vicinanze. Negli Stati Uniti, ad esempio, la maggior parte degli spostamenti avviene in un raggio di cinque miglia e molti entro le tre miglia. Quindi esiste la concreta possibilità di passare a effettuare questi spostamenti a piedi e in bicicletta, creando percorsi nelle aree circostanti.

[19’56] Penso che la disputa che si è sviluppata in alcuni paesi, come il Regno Unito, sul concetto di Città dei 15 minuti sia una contrapposizione di forze artificiosa, perché alla base si sta parlando semplicemente di diminuire alcuni spostamenti con veicoli motorizzati privati per passare a offrire più possibilità per la gente di spostarsi a piedi, in bicicletta e accedere ai trasporti pubblici. Non si tratta di una sorta di... Non dovrebbe entrare in qualche tipo di battaglia politica tra destra e sinistra e così via.

## Cecilia Edwards:

[20’40] Ben, intanto che hai tu la parola, vorresti commentare la domanda posta a Devesh? Mi pare che tu avessi alzato la mano per quella domanda.

## Benjamin Welle:

[20’49] Avevo effettivamente alzato la mano riguardo alla tua domanda sulla possibilità che possedere un veicolo elettrico sia una questione di immagine, rendendolo un acquisto di lusso riservato a pochi. Mi ha fatto riflettere su questo problema a cui stiamo assistendo, non so, penso che sia in parte indotto dall'industria, ma sembra in parte guidato dalla preferenza dei consumatori per veicoli di grosse dimensioni. In alcune aree geografiche abbiamo osservato molta enfasi sui veicoli elettrici come, ad esempio un Hummer elettrico o un Ford F-150 elettrico. E questi veicoli stanno diventando sempre più grandi. Sono alto quasi un metro e novanta e a volte in piedi mi trovo al livello del tetto di uno di questi veicoli.

[21’41] Stanno arrivando quasi all'altezza delle mie orecchie; io sono cresciuto in una zona rurale degli Stati Uniti e avevo un pickup per un’attività di giardinaggio che gestivo con due amici quando ero molto giovane. E le dimensioni di questi veicoli sono enormi. Le dimensioni della batteria di questi veicoli sono molto, molto più grandi rispetto, ad esempio, a quella per un autorisciò in India. Quindi, quando pensiamo alle risorse disponibili, ma anche alle implicazioni per la sicurezza, come il crescente numero di incidenti mortali che coinvolgono pedoni negli Stati Uniti, ritengo che ci debba essere una maggiore collaborazione per costruire sistemi automobilistici più umani, che contribuiscano anche alla sicurezza sulle strade, alle emissioni e all'alimentazione delle batterie e simili, che siano più sostenibili. Mi fermerò qui.

## Cecilia Edwards:

[22’41] Esattamente, Ben, io vivo in Texas quindi sono consapevole della richiesta di veicoli di grosse dimensioni. Temi, se dovessi dare a dei giovani studenti, diciamo studenti impegnati in un dottorato, un suggerimento per sviluppare una ricerca su combustibili per la mobilità, cosa proporresti?

## Temilade Salami:

[23’02] Probabilmente di comprendere i modelli comportamentali relativi a come le persone affrontano la transizione dagli attuali combustibili certi. E inoltre, quali sono le realtà in campo per

i diversi paesi e le diverse regioni nell'adottare questi tipi di energia. E l'ultimo punto probabilmente sarebbe: che scalabilità c'è? Direi la scalabilità e le realtà nell'utilizzare alcune di queste cose in determinati paesi. Ci sono ancora paesi in cui la dipendenza è molto forte e come si fa a mettere ciò nel contesto, a dire loro di utilizzare i veicoli elettrici? Che cosa accade ai loro combustibili? O esiste un modo, come un modello ibrido, che possono adottare per avere il combustibile per la mobilità? Sarà quindi un passaggio totale o un passaggio graduale da una certa energia a questa pulita?

## Cecilia Edwards:

[24’07] Ottimo. Grazie per il tuo contributo, Temi. E prima di passare alla conclusione, vorrei chiedere ai nostri ospiti se hanno qualcosa da aggiungere. Qualcuno vuole intervenire per un ultimo commento? Okay, Måns?

## Måns Nilsson:

[24’21] Desidero solo dire molto brevemente che sono molto lieto che sia stata offerta

una prospettiva globale, con vari continenti del mondo rappresentati, perché molte volte, quando parliamo di trasporti e mobilità, finiamo a parlare della nostra regione, dove le condizioni sono molto particolari. Quindi non è facile ragionare in una prospettiva globale ma, considerato il panel di relatori presenti, è stata una discussione molto arricchente. Sono impaziente di proseguire questa conversazione attraverso i confini e le nostre regioni. Grazie.

## Cecilia Edwards:

[25’03] Grazie a te, Ben. Sentiamo Temi e poi Devesh. Temi?

## Temilade Salami:

[25’10] Vorrei solo aggiungere che, parlando di mobilità, le persone continueranno sempre a spostarsi, la popolazione continuerà sempre a crescere. E quando cerchiamo di trovare delle soluzioni, dovrebbero essere soluzioni che rispondono alle diverse realtà di persone differenti. È stato davvero fantastico sentire i diversi punti di vista in questo dibattito e avere l'opportunità di ascoltare persone che hanno grandi conoscenze e competenza su questo tema. Quindi mille grazie.

## Cecilia Edwards:

[25’38] Ottimo. Grazie a te. Devesh?

## Devesh Shah:

[25’42] Collaborare, collaborare e collaborare di più. È estremamente importante. È come

la collaborazione tra diversi governi, la collaborazione tra fornitori di tecnologie e utenti finali e la collaborazione all'interno del mondo accademico, che continua a scoprire cose sempre più nuove. E come portiamo tutto ciò al livello della gente comune? Perché c'è un grande divario tra ciò che accade a livello accademico e ciò che è effettivamente disponibile a livello della gente comune.

## Cecilia Edwards:

[26’18] Grazie. Davvero ben detto. Nelle ultime due ore abbiamo discusso di una vasta

gamma di punti di vista su un'unica domanda. Ora, abbiamo una risposta? Sappiamo se, in un mondo decarbonizzato, la libertà di mobilità sarà accessibile solo a pochi fortunati?

Forse. Abbiamo chiaramente dimostrato che la mobilità è un bisogno di base per tutti. Tutti abbiamo la necessità di spostarci o che dei beni vengano spostati fino a noi per essere a portata di mano. Abbiamo bisogno di accedere al cibo, ai posti di lavoro, ai servizi sanitari eccetera. La decarbonizzazione, per contro, è un bisogno individuale o piuttosto un problema collettivo e globale? Anche se in questo momento per alcuni potrebbe essere una preoccupazione individuale, la scienza ci dice che attualmente è senza dubbio un bisogno globale. Abbiamo la capacità di assicurare che ogni persona mantenga un livello ragionevole di libertà di mobilità. Man mano che decarbonizziamo, se scegliamo di pianificare in modo olistico e inclusivo, ci stiamo rapidamente incamminando su strade che dovrebbero aiutarci ad avvicinarci ai nostri obiettivi di decarbonizzazione, ma sono costose e non ancora completamente allineate con i bisogni di ciascuno.

[27’30] Tuttavia, la buona notizia è che oggi abbiamo sentito chiaramente che esistono delle soluzioni che possono affrontare il problema della decarbonizzazione e insieme dell'accessibilità. Tra le soluzioni proposte vi sono un'attenta pianificazione e organizzazione delle città per ottimizzare gli spostamenti delle persone, una nuova concezione dei trasporti pubblici, la creazione di nuovi ecosistemi di mobilità e un ponderato passaggio alla mobilità elettrica. Se lavoreremo per sviluppare soluzioni che tengano conto delle diverse prospettive ed esigenze esistenti in tutto il mondo e successivamente faremo sì che vengano implementate a livello locale e adattate alle esigenze delle specifiche comunità, potremo

raggiungere l'obiettivo collettivo della libertà di mobilità per molte più persone, invece di pochi fortunati. Nei prossimi giorni potrete accedere a una sintesi più dettagliata dei principali punti, a una registrazione degli eventi di oggi e alle trascrizioni dei dibattiti, che saranno disponibili in varie lingue sul nostro sito web, freedomofmobilityforum.org.

[28’34] Desidero ringraziare tutte le persone che hanno lavorato instancabilmente dietro le quinte per preparare questo dibattito, i membri del nostro comitato consultivo per il loro prezioso contributo nella scelta del tema di quest'anno e dei relatori, il gruppo di esperti che ha suggerito i fatti e i numeri per il dibattito, i nostri relatori che ci hanno presentato i loro punti di vista su questo tema di grande attualità. E infine grazie a voi, al nostro pubblico, per la vostra partecipazione e le vostre domande. In queste due ore abbiamo solo toccato la superficie delle domande di quest'anno. La discussione deve proseguire. Deve proseguire sul nostro sito web, freedomofmobilityforum.org, all'interno delle vostre rispettive comunità e sui nostri social network. Nel corso dell'anno il team del Forum curerà le ricerche, produrrà dei video e dei brevi articoli e condurrà delle interviste, tutto materiale che pubblicherà sul nostro sito web. Ogni mese ci saranno dei contenuti nuovi per proseguire questa discussione. Mi auguro che parteciperete e auspico di incontrarvi di nuovo il prossimo anno. Nel frattempo, vi invito a riflettere su come le vostre scelte quotidiane influiscono sul nostro pianeta e sulla libertà di mobilità di tutti i suoi abitanti.