



CAMERA DEI DEPUTATI
IX COMMISSIONE
(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Audizione di Fai Trasporto Persone sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Roma, 2 febbraio 2021

RECOVERY PLAN: UN' OPPORTUNITA' IRRIPETIBILE PER MOBILITA' E TURISMO



Presentazione

La Federazione Autonoleggiatori Italiani Trasporto Persone, aderente a Sistema Impresa, rappresenta oltre 1000 imprese in tutto il territorio nazionale operanti nel trasporto pubblico non di linea, attraverso il noleggio vetture con conducente (NCC), regolato dalla L. 21/92 e il noleggio di autobus turistici. Numeri di una organizzazione strutturata che non hanno eguali in Italia e che suggerirebbero un maggior ascolto e coinvolgimento da parte dei decision maker allo scopo di acquisire proposte e suggerimenti volti a migliorare la qualità e l'efficacia degli atti regolatori.

La sfida ecologica e tecnologica (perché elettrico non è sinonimo di ecologico)

La scrivente Associazione desidera porre l'accento sugli studi scientifici sempre più numerosi e univoci sull'impatto tutt'altro che ecologico derivante da una sorta di conversione forzata dal termico all'elettrico. Senza scendere troppo nei dettagli tecnici, è ormai assodato (il primo studio fu del CNR) che un'auto di media cilindrata Diesel Euro 6 inquina meno di un'auto *full electric* se si considera il ciclo di vita comprensivo dello smaltimento dei rifiuti derivanti dalla demolizione. E' inoltre appurato (dati Climate Transparency Report 2020) che comparando due auto diverse solo nella alimentazione, affinché una *full electric* risulti ecologicamente conveniente rispetto ad una gemella ibrida, occorre si siano percorsi almeno 76000 km, se costruita in Europa, 115000 se costruita in Usa e ben 289000 se costruita in Asia. L'impronta di carbonio e la quantità di CO2 (almeno 5/7tonnellate) immesse nell'atmosfera nella produzione di ogni batteria, restano un problema anche se il veicolo non produce emissioni nel luogo di utilizzo. Pertanto, per quanto sia auspicabile che gli Stati continuino ad incoraggiare e sostenere gli investimenti nel settore dell'auto elettrica, bisogna prendere però consapevolezza che la relazione biunivoca tra elettrico ed ecologico, allo stato delle conoscenze scientifiche è tutt'altro che pacifica o dimostrata (anzi, come detto, vi sono prove che confutano tale relazione). Insomma crediamo che l'Europa nel suo complesso non possa ignorare la realtà, così come siamo fermamente convinti che si possa fare molto a favore



dell'ambiente pur senza una conversione di massa all'elettricità. Dunque, anche in un'ottica green, la vera sfida che si staglia dinanzi all'Italia e all'Europa intera è quella di puntare alla riduzione dei veicoli in circolazione, nelle dimensioni e nel numero. Interventi, questi sì, di sicuro impatto a favore della sostenibilità ambientale.

L'efficienza sostenibile

Volutamente preferiamo non spendere troppe parole in tema di geopolitica. Questo perché siamo certi non venga sottovalutato il fatto che la gran parte della produzione delle batterie (non solo per autotrazione) sia ad oggi concentrata in Asia con chiare ricadute sulla dipendenza energetica del nostro Paese e dell'Europa più in generale.

Preferiamo concentrarci su quanto si potrebbe fare per migliorare l'efficienza e di conseguenza l'impatto benefico sull'ambiente col parco veicoli circolante, nella mobilità e nel turismo, prima di impiegare ingentissime risorse in una riconversione all'elettrico dagli scarsi effetti sul pianeta. Efficienza è la parola chiave, una finalità che raramente viene perseguita dal trasporto pubblico locale perché talvolta potrebbe essere in contrasto con gli interessi economici dei soggetti che lo svolgono. Dunque, se davvero si vogliono perseguire gli obiettivi del futuro che vedano l'affermazione di Smart Cities e Smart Mobility, occorre a nostro avviso ripensare e riprogettare una mobilità efficiente attraverso i seguenti passaggi:

- accurata attività di monitoraggio per individuare tutte le situazioni in cui l'offerta di servizio pubblico è sovrastimata in termini di linee e di automezzi rispetto alla domanda
- instaurazione di forme virtuose ed efficaci di partenariato tra Pubblico e Privato:
- coinvolgimento nell'ambito del partenariato in particolare delle piccole e medie imprese che oggi svolgono il trasporto pubblico non di linea ovvero offrono il servizio di NCC.

Una PA probabilmente non ha alternative ad un veicolo di 12 o 18 metri che viaggia a pieno carico negli orari di punta e semivuoto nel resto della giornata,



così come probabilmente è costretta ad impiegare un autobus da 60 posti al 10% della capienza nei territori a bassa domanda o a domanda intermittente (ad es. turistica). Ma se vi fosse una interazione, una sinergia collaborativa tra pubblico e privato, si potrebbero avere mezzi diversi e proporzionati alla domanda. Uno più grande all'ora di punta e uno più piccolo quando non serve. Uno più grande durante la stagione balneare o la stagione sciistica e uno più piccolo per i residenti fuori stagione. Un servizio di linea condiviso, flessibile e capace di adattarsi alla reale domanda. Questo non solo ridurrebbe le emissioni in modo significativo, ma ridurrebbe anche i veicoli in circolazione, gli incidenti stradali, il peso sul sistema sanitario nazionale. In buona sostanza, ad oggi vi sono migliaia di autobus che percorrono milioni di chilometri senza una domanda tale da giustificare questa movimentazione. Che questi mezzi siano Euro 6 Diesel o elettrici, per l'ambiente fa pochissima o addirittura nessuna differenza.

L'efficienza per rilanciare il turismo

Alle pagine 70 e 71 del PNRR, trova ampio spazio il tema del rilancio del turismo, specie quello dei piccoli borghi da riscoprire. Lodevole iniziativa che sposiamo senza riserve, ma per la quale occorre immaginare una mobilità sostenibile, proporzionata alla domanda intermittente e calibrata sulla specificità dei territori. Parliamo per l'appunto di piccoli borghi per i quali non vi sono né vi saranno fermate dell'alta velocità e/o aeroporti di prossimità. Pertanto, anche in questo caso, bisogna costruire un'offerta di mobilità leggera, veloce e, consentiteci, accattivante. I piccoli borghi (che è opportuno ricordare costituiscono una risorsa enorme dato che coprono la maggior parte del territorio), in sé portano ostacoli fisiologici alla mobilità privata e al trasporto pubblico locale convenzionale. Sarebbe dunque opportuno approntare dei servizi dedicati dal principale punto di arrivo intermedio. In una parola serve intermodalità, un concetto rimasto troppo spesso sulla carta e mai sviluppato appieno, perché è a nostro parere evidente che in pochi si dedicheranno alla riscoperta di un borgo se il "prezzo da pagare" consiste in una odissea di 3 o 4 mezzi da cambiare in un viaggio di molte ore, magari disagiata e con le valigie al seguito.



Sul partenariato e l'infrastruttura immateriale

Per quanto sopra esposto, è a nostro avviso fondamentale un vero partenariato tra pubblico e privato in ambito di mobilità, che raggiunga quattro fondamentali obiettivi:

- sostenibilità Ambientale
- rilancio e implementazione del Turismo con lo sviluppo di nuovi territori
- infrastrutture immateriali con una funzione sociale
- rilancio dell'occupazione nel settore che è stato particolarmente colpito dalla emergenza epidemiologica in atto

Sui primi due obiettivi crediamo di aver già argomentato a sufficienza nei precedenti paragrafi, ma anche sulle infrastrutture immateriali non occorre spendere molte parole per evidenziare ciò che è sotto gli occhi di tutti. Troppe persone, specialmente anziani e adolescenti, si trovano spesso in situazione di sostanziale isolamento per mancanza di collegamenti accessibili e veloci. La vicinanza o meno ad una fermata di un trasporto pubblico non dovrebbe nel 2021 essere così impattante nella qualità della vita, sia da un punto di vista economico sia soprattutto dal punto di vista sociale. Il pubblico dispone di una straordinaria capacità conoscitiva grazie ai dati di cui dispone, il privato, specialmente le PMI e le microimprese, dispongono invece della flessibilità ed economicità necessarie a garantire ai cittadini il diritto alla mobilità, peraltro previsto dalla nostra carta costituzionale. L'intermodalità non sia più, dunque, un concetto economico legato alle merci, alla combinazione di ferro, acqua e gomma, ma diventi uno strumento di coesione sociale, di servizio alle persone, di diritto alla mobilità indipendentemente da dove si risieda. Peraltro, la riduzione del traffico privato è una esigenza anche delle grandi metropoli e ci piace pensare che nessuno creda davvero di contrastare significativamente il problema incentivando solo l'uso di monopattini.

Investire in App italiane

Abbiamo cercato di esporre una nuova idea di mobilità, quasi una nuova filosofia. Concludiamo con un accenno ai possibili mezzi per raggiungerlo. Tutto



quanto esposto può essere organizzato, programmato e calendarizzato ove sia possibile una continuità di esercizio. Dove invece prevalga l'estemporaneità o dove un servizio dedicato si svolga in "concorrenza" con le altre offerte di servizio pubblico, bisogna ricorrere necessariamente alle tecnologie disponibili e maggiormente premiate dal mercato, ovvero le App e più in generale i servizi tramite internet.

Su questo tema crediamo che, come accade in altri paesi, anche l'Italia possa e debba "sostenere" le "app" nazionali, anche finanziandole con risorse pubbliche. Crediamo che lo Stato debba intervenire consentendo a progetti di mobilità innovativa di svilupparsi ed affermarsi *in primis* sul nostro mercato ma anche sul mercato globale. Nel recente passato abbiamo visto interessanti esperimenti che hanno visto anche la partecipazione di prestigiose università. Purtroppo però, queste esperienze si fermano in fase embrionale giacché nessuno ha le risorse per competere con le multinazionali straniere, peraltro spesso tax free grazie ad escamotage fiscali. Aziende che non si pongono alcun obiettivo di sostenibilità ambientale o di diritto alla mobilità. Anzi, si concentrano solo nelle grandi aree metropolitane ad alta domanda e hanno meccanismi che legano la redditività alla quantità dei servizi svolti e dei chilometri percorsi. In altre parole il contrario dell'efficienza e dell'ottimizzazione non solo in termini economici ma anche sociali. L'Italia non può aver abdicato in questo settore che già oggi costituisce una fetta importante della mobilità su gomma, ma che ha enormi margini di crescita se ampliata a tutto il territorio italiano. La PMI e la microimpresa italiana costituiscono l'ossatura della nostra economia che per decenni è stata la nostra forza. Quella cura del prodotto e del servizio che attraverso il "made in Italy" ci ha resi famosi nel mondo.

Il nostro Paese si trovava anche prima della pandemia in una condizione di deficit tecnologico e di innovazione. Il recovery fund sia l'occasione per recuperare quel gap di investimenti sulle idee di cui possono beneficiare tutti i cittadini.

Auspichiamo che l'Italia possa sostenere le proprie imprese capaci di innovazioni in ambito di mobilità affinché la Next Generation EU sia un qualcosa che ci possa includere nei protagonisti e non relegare a semplici spettatori/consumatori.

FAI Trasporto Persone