



Paolo De Santis, presidente Aims - 24 febbraio 2022, h. 09 35 – 10 00

A agevolazioni, Bonus e Incentivi: le linee guida del governo per i piani urbani di mobilità sostenibile

Ringrazio per l'invito a quest'importante appuntamento. È un grande onore per me e per l'associazione imprenditoriale che presiedo. Il nostro patrocinio è la dimostrazione di quanto possiamo identificarci in iniziative che avvicinino imprese, autorità, opinione pubblica ai temi e agli interessi della mobilità sostenibile, questione prioritaria della nostra vita economica e politica, ed esclusivo oggetto dell'attività di Aims.

Inutile girarci intorno. La pandemia ci ha convinto tutti – ammesso che ce ne fosse bisogno – che la società umana, in ogni sua manifestazione, è fondata sullo spostamento materiale di persone e beni, oltre che di quello spirituale delle idee, e virtuale dell'informazione elettronica. La nostra sfida è come far crescere l'indispensabile mobilità, in un ambito di sostenibilità, vista la situazione del pianeta e del suo clima. Se sinora è cresciuta in modo esponenziale la *quantità* della mobilità, dobbiamo ancora provvedere alla *qualità*.

Il *Piano Nazionale di ripresa e resilienza* ha affrontato la questione e vi ha incluso la mobilità urbana. Peccato che abbia guardato quasi esclusivamente al ruolo delle aziende pubbliche o semi-pubbliche, mettendo in ombra tre principi che Unione Europea e uomini di governo italiani, hanno spesso manifestamente condiviso: rafforzare la sussidiarietà del trasporto privato rispetto al servizio pubblico, incrementare le occasioni di progettualità comune pubblico privato, organizzare la compatibilità e la collaborazione fra i servizi della mobilità pubblica armonizzandoli in quanto a posizionamento, costi e orari, con un'offerta complessiva che guardi all'interesse generale dell'utenza.

Alle imprese, “agevolazioni”, “bonus”, “incentivi” sono utili, e in questa fase persino necessari. Ma vanno inseriti in un progetto strutturale e riassuntivo della mobilità, che risolva contraddizioni, sprechi, conflittualità, premiando l'apporto delle tecnologie e castigando corporativismi, privilegi, sprechi. I due approcci – quello d'emergenza che genera gli “aiuti”, quello della progettualità che genera il modello di mobilità sostenibile – devono compenetrarsi e ritrovarsi nei progetti che vengono via via messi a bando.

Il Pnrr è stato elaborato da ministri e altre espressioni dell'apparato statale, fuori dal confronto con cittadini, organizzazioni tecniche, rappresentanze degli interessi. Scelta legittima, ma per noi sbagliata, perché lesiva della capacità di ascolto del governo e dei meccanismi della democrazia degli interessi. Forse le cose sono andate così perché il Pnrr, come ha commentato intelligentemente il prof. Gianfranco Viesti in un suo studio, “si configura più come un'operazione di modernizzazione che di trasformazione”. Ma è proprio qui il nodo da sciogliere: la mobilità sostenibile non potrà nascere né dall'atteso rilancio economico, né dall'azione disgiunta degli operatori pubblici e privati della mobilità, per la semplice ragione che questi comportamenti – come confermato da decenni di interventi scompaginati e di emergenza – non inciderebbero sulle ragioni lontane quanto profondissime delle difficoltà italiane a reggere il passo della competizione e a battere una volta per tutte le arretratezze endemiche della mobilità. E si porrebbero fuori dalle logiche del mercato e della concorrenza che l'appartenenza alla UE ci impone.

Si dirà: ma ci sono i soldi che in passato sono mancati. In totale, sino al 2025 abbiamo a disposizione 191 miliardi di “Next Generation EU”. Il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Mims, e quello della Transizione Ecologica, Mite, hanno in assegnazione un budget totale rispettivamente di 40 e 35 miliardi. Alle infrastrutture per la mobilità sostenibile sono stati conferiti 25 miliardi e mezzo di euro, pari al 13,26% del totale del Pnrr. Ai progetti della sola mobilità elettrica sono andati 750 milioni.

A parte che questi denari vengono quotidianamente mangiati da inflazione e aumento dei costi per la crisi energetica, l’osservazione è giusta, se non fosse che in economia i soldi non basta averli, bisogna saperli spendere, ad esempio distinguendo tra investimenti e consumo, e tra investimento e investimento. Per non dire di quanto, nell’investimento, conti la produttività. Scorrendo il lungo “Allegato” di progetti, alla Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio relativa all’approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell’Italia, si ha l’impressione che queste prerogative difettino e che quindi, almeno nel settore della mobilità sostenibile, forti siano i rischi che non si raggiungano obiettivi strategici e di “trasformazione”. E quando qualche timido segnale viene fornito nella giusta direzione - come nei due esempi di seguito riportati – rilievi da proporre non mancano.

Primo esempio. L’investimento identificato nell’Allegato come “1.4.6 - La mobilità come servizio per l’Italia” utilizza tre esperimenti pilota per costruire un’ipotesi di mobilità razionalizzata da una piattaforma ad hoc. All’utente è attribuita la libertà di acquistare servizi di mobilità disponibili in aree metropolitane (trasporto pubblico locale, sharing, taxi, noleggio auto) in termini di pianificazione (navigatore intermodale e informazioni in tempo reale su orari e distanze) e utilizzo (prenotazione e pagamento dei servizi). Osservo che, con tutto il rispetto per le università e il ministero, non si prevede l’apporto delle categorie che ogni giorno sono in strada a confrontarsi con le esigenze del traffico urbano. Grosso limite!

Il secondo progetto, con stessa denominazione, che estende l’esperienza pilota appena richiamata, a ulteriori sette comuni, stavolta non metropolitani, coinvolgendo, anche in attività di formazione, 1 milione di cittadini, esclude anch’esso la partecipazione degli addetti ai lavori. Giusto così?

L’altro esempio viene dalla “missione 2, componente 2”, dedicata agli investimenti e alle riforme nel settore della mobilità sostenibile. Include riforme volte ad agevolare l’autorizzazione di progetti di mobilità sostenibile e investimenti per la realizzazione di piste ciclabili (entro il 2026 si vogliono aggiungere 1.500 km ciclabili), e infrastrutture di trasporto rapido (metro, tram, autobus), nonché per l’acquisto di autobus, materiale rotabile e veicoli aeroportuali e antincendio a emissioni zero. Nemmeno una parola sui mezzi della mobilità locale pubblica non di linea. Al più tardi per giugno 2026, si comprenderanno 150 treni, 3.000 autobus a zero emissioni, 3.600 veicoli antincendio con alimentazione a biometano per rifare “l’intero parco dei Vigili del Fuoco”, 875 stazioni di ricarica e 200 veicoli aeroportuali per i pompieri. Solo per completare il quadro, accenno all’intervento per il comparto agricolo per il quale il Pnrr stanziava sostegni che consentiranno a circa 15.000 soggetti di sostituire mezzi inquinanti. E aggiungo l’impegno per creare entro il 2026, 40 punti di servizio per l’alimentazione ad idrogeno in autostrade e porti, e 10 rifornimenti per la rete ferroviaria. Valgono le osservazioni proposte in fondo al primo esempio.

Eppure siamo tutti consapevoli dei problemi che attanagliano il trasporto pubblico locale. Poche le città che, nella ricerca *Ecosistema Urbano 2020* (prodotta da Legambiente in collaborazione con Ambiente Italia e Il Sole 24 ore), risultano promosse in termini di mobilità sostenibile. Milano, fiore all’occhiello della nostra economia, figura al 29° posto. Tra le cause della disaffezione al mezzo pubblico (la pratica, a vario titolo, il 57% degli utenti del 2020), non sta tanto la durata del trasporto, quanto il tempo medio d’attesa alla fermata: si va dai 24’ di Trapani e Palermo ai 20’ di Napoli e Campania, ai 15’ di Roma e Lazio, ai 12’ di Torino e Asti. Per il noleggio con conducente, il tempo di attesa del cliente è pari a zero. Non interessa a nessuno un’esperienza di impresa e lavoro che risponde positivamente alla prima causa di disaffezione dei cittadini dal trasporto pubblico locale?

Viene da pensare che le linee guida del governo per il piano urbano di mobilità sostenibile (Pums) vadano a collocarsi in una cultura politica che, per città e aree metropolitane, si concentra sul ruolo delle istituzioni pubbliche e delle sue aziende di trasporto, dimenticando che da solo il pubblico non è in grado di corrispondere alla sfida della mobilità urbana, in particolare di quella sostenibile. È auspicabile che apra al dialogo con le imprese private della mobilità le quali, almeno nella parte aderente ad Aims, ritengono che proprio sulla collaborazione pubblico privato debba incentrarsi la risposta efficace a un problema che ci tiriamo dietro da sempre.

Corroborata l'affermazione, l'andamento applicativo del decreto 4 agosto 2017 dell'allora ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevedeva un "piano d'azione sulla mobilità urbana" in ossequio a quanto dettato dalla Commissione Europea, attraverso lo sviluppo da parte delle autorità locali di "piani di mobilità urbana sostenibile, al fine di garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente". Quella politica – si noti – deve collocarsi dentro la logica illustrata dal Libro Bianco dei trasporti già nel marzo 2011 intitolato "Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti - Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse".

Saggiamente il decreto ministeriale prevedeva, nelle *Indicazioni per la redazione e l'approvazione dei Pums*: "Nel processo di redazione di un Pums giocano inoltre un ruolo fondamentale la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse...", ragionando di un vero e proprio "percorso partecipato" (così lo chiama il decreto) al Pums.

Vediamo come il PUMS di un comune che passa per essere virtuoso, quello di Modena, corrisponde a questa norma. Nei documenti ufficiali si favorisce "il passaggio dell'uso generalizzato dell'auto privata alla mobilità dolce, ciclabile e pedonale" prevedendo da qui a 8 anni, che 1 spostamento su 5 avvenga in bicicletta. L'obiettivo starebbe dentro la visione dello spazio urbano "condiviso, e non più conteso tra auto, pedoni, ciclisti e trasporto pubblico". E basta. Onestamente, ho qualche dubbio che un Pums sia stato previsto per così poco. Probabilmente è mancata "la condivisione e la partecipazione... dei portatori di interesse", chiesta esplicitamente dal decreto.

Partiamo dalla consapevolezza che se l'Italia ha il più alto tasso di motorizzazione d'Europa (663 auto per 1.000 abitanti) e una flotta di auto per passeggeri e merci tra le più vetuste, dipende essenzialmente dalle sbagliate politiche dei trasporti, in particolare dei trasporti urbani. I meccanismi ora previsti dal governo come la promozione e la condivisione dei dati, la riutilizzabilità e interoperabilità dei sistemi di trasporto delle grandi città metropolitane, la creazione di un canale digitale per integrare i servizi di trasporto pubblico e privato, vanno certamente nella direzione giusta, ma con le avvertenze che sto cercando di mettere alla vostra attenzione.

Il caso dei 750 milioni stanziati per progetti legati alla mobilità elettrica, è esemplare. Possiamo ragionare se la sua logica sia in linea con i bisogni della mobilità cittadina e metropolitana, cominciando dal guardare a come stanno andando le cose a livello UE.

Dal terzo trimestre del 2019, la vendita di veicoli elettrici nell'Ue ha avuto un'impennata, portando nel 2021 il venduto combinato di elettrici e ibridi a sei volte il dato del 2019. Nel 2021 un'auto su 11 vendute è stata tutta elettrica: un 9,1% delle vendite che va rapportato all'1,9% del 2019. Con gli ibridi, 8,9% delle vendite totali, nel 2021 si è coperto il 18%, quasi 1 mezzo ogni 5 del venduto. Ma - ed eccoci al punto dolente della politica di incentivi - raggiunti già nel 2023 gli obiettivi sugli standard che l'UE aveva previsto entro il 2025, cosa accadrà? I costruttori fanno capire che ricominceranno a vendere auto con motori a combustione interna per il resto della decade, facendo risalire quella fetta di mercato, ora sacrificata.

L'Italia, in questa vicenda è dietro tutti i partner occidentali dell'UE, salvo la Spagna, superando di poco la pattuglia Ungheria Grecia Romania e – appunto – Spagna. A fine 2021 la sua percentuale di mezzi registrati sul totale nazionale *automotive* è 4,6% di elettrico e 4,8% di ibrido. La prima in classifica, la Svezia, sta su un rispettivo 19,1% e 25,9%. La Francia, paese con il quale amiamo spesso confrontarci, sta su 9,8% e 8,5%, allineato alla media dei 27.

Ho proposto la digressione Unione Europea, per arrivare a confrontarci con le ragioni del primato svedese. Vi troviamo non *gli incentivi* del governo, ma *le politiche* delle amministrazioni locali e

delle compagnie di distribuzione di elettricità. Attraverso strumenti come: diffusione di colonnine di ricarica, appalti pubblici per la fornitura di mezzi e assistenza a prezzi privilegiati per gruppi di utenze (veicoli pubblici, veicoli di noleggio con conducente, taxi urbani, comunità, e così via), resilienza del governo centrale nell'applicazione delle regole alle singole realtà urbane, misure di servizio come facilitazioni ed esenzioni nei parcheggi per le auto elettriche, ad esempio. Si noti che quando la Svezia ha iniziato, neppure dieci anni fa, a promuovere con forza l'elettrico, aveva davanti esempi di paesi, come Norvegia e Olanda, fortemente impegnati nelle incentivazioni, ma ha scelto di non imitarli. E i risultati le hanno dato ragione. È noto che i soldi che incentivano le imprese non sono solo quelli che entrano, ma anche quelli che non escono, un'ovvietà che spesso sembriamo dimenticare.

Occorre quindi chiedersi come verranno spese le risorse d'incentivazione ai progetti di mobilità elettrica. Di seguito le risposte conosciute, con tre *caveat*: una bella fetta se ne va per la costruzione di autobus di nuova generazione, attraverso circa 45 progetti industriali. Il 40% andrà a 8 regioni del sud. Idrogeno e biometano non sono esclusi dalla progettualità,

Si prevede di potenziare e aumentare i punti di ricarica rapida (più di 21.000, di cui 7.500 in autostrada da almeno 175 kW e 13.755 nei centri urbani da almeno 90 kW, accompagnati da 100 stazioni sperimentali con stoccaggio: tutto entro il 2025), di rinnovare le flotte, far crescere la filiera di produzione di batterie (capacità prevista al 2024, 11 Gwh), creare entro il 2026 aggiuntivi 231 km di rete per il trasporto rapido di massa (11 km metro, 85 km tram, 120 km filovie, 15 km funivie in primis per Napoli, Firenze, Milano e Roma). Innovazioni che avvengono mentre, di tutti i bonus e incentivi previsti per la mobilità al ministero dello Sviluppo Economico, è rimasta qualche disponibilità solo sulla voce Ecobonus. Tant'è vero che è in ballo il fondo annuo di un miliardo e più, per incentivare la transizione degli italiani all'auto elettrica o ibrida. Non si dimentichino altre possibili misure, ad esempio sull'ammortamento, per facilitare le imprese in particolare rispetto ai contratti di leasing di autoveicoli: la tecnologia dell'elettrico è relativamente recente e ogni auto acquistata può diventare obsoleta in tempi brevi. Il cosiddetto ammortamento accelerato o super ammortamento, aiuterebbe.

Si tenga sempre d'occhio il calendario. Incombono due date. Il 2030, previsto dalle case automobilistiche come termine per un listino fatto al 70% di auto elettriche. Il 2035, anno che l'UE ha stabilito per chiudere l'esperienza dei motori diesel e a benzine. Il transito dalla civiltà del motore fossile a quello elettrico servirà un'immensità di denaro. Correttamente il governo pensa anche a un Fondo per la transizione al Verde, pari a 250.000.000 di euro, dedicato a rinnovabili, economia circolare, mobilità, efficienza energetica, gestione dei rifiuti e stoccaggio dell'energia. Una cifra non entusiasmante ma, di nuovo, occorre capire come verrà utilizzata.

Si auspica un cambio di cultura di amministrazione e *governance*, perché si tratterà di ridisegnare le nostre città e i territori sui quali ci spostiamo. Il trasporto privato, in particolare quello del noleggio con conducente, credetemi, deve essere protagonista di questa svolta, nell'interesse dei soggetti pubblici, e dei cittadini.