



AFFARE N. 1015 SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Audizione informale di ANAV

**Commissioni riunite VIII (Lavori pubblici, Comunicazioni) e XIII
(Territorio, Ambiente, Beni ambientali) del Senato**

Roma, 17 luglio 2017



Onorevoli Presidenti, Onorevoli Deputati,

desidero innanzitutto ringraziarVi per l'invito che avete voluto rivolgere ad ANAV a contribuire ai lavori delle Commissioni nell'ambito dell'affare assegnato n. 1015 sulla mobilità sostenibile.

Come ANAV siamo fermamente convinti che le politiche di sviluppo e investimento nella mobilità sostenibile costituiscano una leva prioritaria ed irrinunciabile per una crescita economica duratura ed equilibrata del Paese e per il miglioramento della qualità di vita dei cittadini.

Riteniamo al contempo che lo sviluppo dei sistemi di mobilità collettiva abbia un ruolo determinante nel raggiungimento dell'obiettivo, giacché solo offrendo ai cittadini servizi di mobilità collettiva di qualità elevata si può contrastare efficacemente l'eccessivo ricorso alle autovetture che caratterizza il nostro Paese e che costituisce oggi il principale ostacolo da rimuovere nel percorso verso la sostenibilità dei trasporti.

Con questa certezza aderiamo con convinzione all'iniziativa assunta da codeste Commissioni esponendo di seguito le nostre proposte.

Roma, 17 luglio 2017

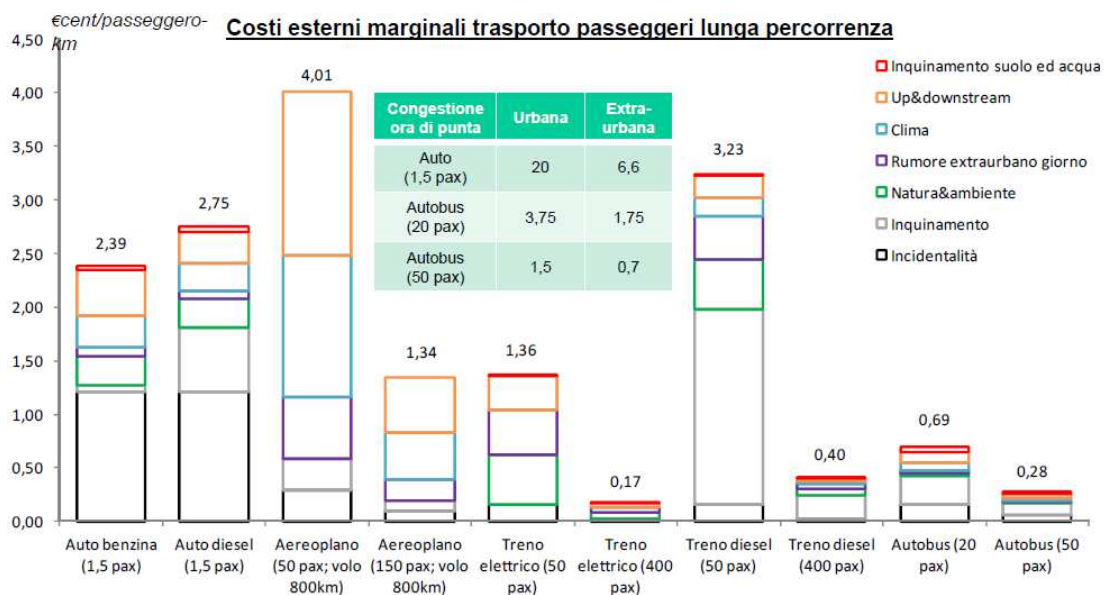
Il Presidente



L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV), aderente a Confindustria, dal 1944 rappresenta le imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus: trasporto pubblico locale, noleggio autobus con conducente e autolinee a lungo raggio, tre settori di grande rilievo economico, occupazionale e sociale.

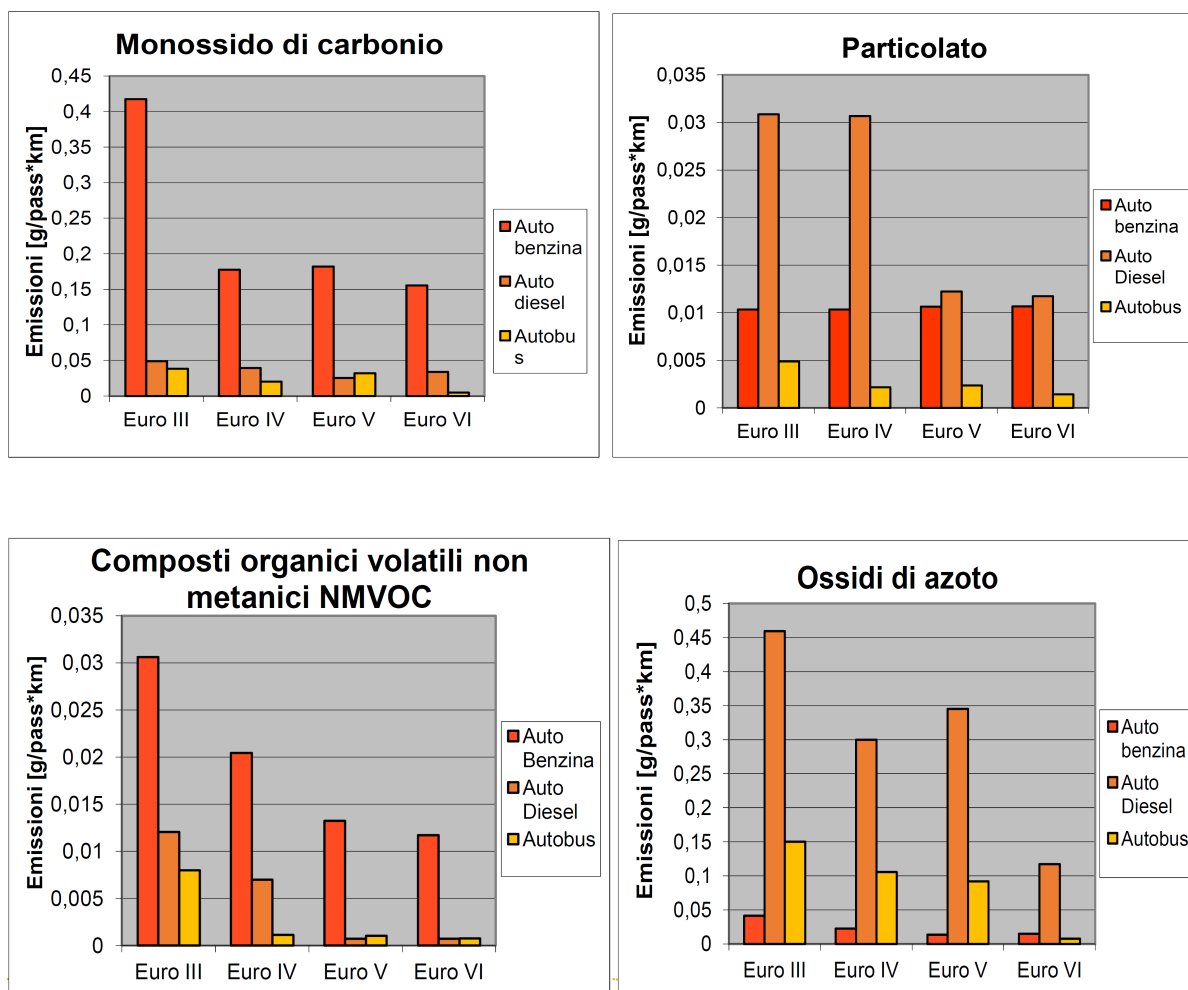
Complessivamente il trasporto di persone su autobus genera ogni anno oltre **10 miliardi di euro di fatturato** e trasporta circa **4 miliardi di passeggeri** attraverso **5.000 Aziende, 77.700 autobus, 122.000 addetti**. **L'ANAV rappresenta il 40% circa del mercato complessivo** ancora caratterizzato da una rilevante presenza di aziende di proprietà pubblica nel settore del TPL ferroviario e su gomma.

Promuovere il trasporto di persone con autobus significa incentivare comportamenti virtuosi che favoriscono l'abbattimento delle emissioni inquinanti e la decongestione del traffico automobilistico, migliorare la qualità della vita dei cittadini in particolare nei centri urbani, assicurare maggiore flessibilità nell'offerta complessiva di trasporto, aumentare la sicurezza stradale e ridurre il costo degli spostamenti per la collettività. **L'autobus rappresenta il mezzo di spostamento più sicuro, economico, flessibile ed ecocompatibile:**



Fonte: "Il trasporto passeggeri su autobus per le lunghe distanze. Confronto modale, benefici e prospettive future" – Dipartimento di Architettura e Pianificazione Politecnico di Milano – 14 dicembre 2011

Considerando un riempimento medio di 1,5 passeggeri per auto e di 40 per gli autobus, **l'autobus emette in rapporto ai passeggeri trasportati emissioni di gran lunga inferiori.**



Fonte: Elaborazione ANAV su dati ISPRA - 2016

Per quanto riguarda la sicurezza, **l'autobus risulta essere di gran lunga il mezzo di trasporto su strada più affidabile**, con dei valori di mortalità paragonabili al treno, mezzo considerato intrinsecamente sicuro. La mortalità associata all'utilizzo dell'automobile è infatti stimata intorno a 3,5 avvenimenti per miliardo di passeggeri*km, quella dell'autobus inferiore a 0,1 avvenimenti ogni miliardo di passeggeri*km. Il confronto risulta essere ancora più schiacciante se effettuato nei confronti dei mezzi a due ruote.

Questa maggiore sicurezza è garantita da numerosi fattori:

- conducenti professionali sottoposti a controlli periodici;
- rigorosa disciplina e rispetto dell'orario di lavoro e dei tempi di guida e di riposo;
- specifiche caratteristiche costruttive dei veicoli, divenute negli anni sempre più sfidanti sia in termini di sicurezza attiva che passiva;
- revisione dei veicoli obbligatoria annualmente.

Lo sviluppo dei sistemi di mobilità collettiva e, in particolare, del trasporto di persone mediante autobus, rappresenta pertanto una componente imprescindibile per il raggiungimento di una mobilità realmente sostenibile e come tale deve essere adeguatamente considerato nell'ambito delle scelte e delle politiche nazionali finalizzate alla realizzazione di questo primario obiettivo.

SOSTENERE LO SHIFT MODALE DALLA MOBILITÀ PRIVATA ALLA MOBILITÀ COLLETTIVA

L'automobile monopolizza le scelte attuali di spostamento degli italiani ed anzi il trend di utilizzo è in aumento. Circa due spostamenti su tre avvengono in automobile con un'incidenza che è cresciuta di quasi otto punti negli ultimi quindici anni.

Distribuzione % degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato

	2016	2008	2001
Piedi	17,1	17,5	23,1
Bici	3,3	3,6	3,8
Moto	3,0	4,5	5,7
Auto	65,3	63,9	57,5
di cui come passeggero	8,5	7,6	8,0
Bus/Tram/Metropolitana	4,4	4,1	5,7
Pullman	1,3	1,4	1,4
Treno	0,9	0,6	0,7
Combinazione di mezzi (e altro)	4,6	4,5	2,3
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: "XIV Rapporto sulla mobilità in Italia" – Isfort-ANAV-Assstra – aprile 2017

La mobilità collettiva nel suo complesso (autobus, treni, metro, tram, aereo, ecc., sia contribuiti, come i servizi di TPL, sia a mercato, come le autolinee di lunga percorrenza e i servizi di noleggio autobus con conducente) **soddisfa poco più del 13% della domanda** e, nell'ultimo decennio, è rimasta sostanzialmente stabile e **non ha eroso quote di mercato alla mobilità privata**.

Distribuzione % degli spostamenti motorizzati per mezzi di trasporto

	2016	2015	2008
Auto	82,8	83,8	81,4
Moto	3,7	4,5	5,7
Mezzi pubblici	13,4	11,7	12,9
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: "XIV Rapporto sulla mobilità in Italia" – Isfort-ANAV-Assstra – aprile 2017

Nell'ambito della mobilità collettiva **l'autobus costituisce il mezzo di gran lunga più utilizzato**: in termini di distanze percorse (passeggeri*Km) i sistemi di trasporto collettivo assorbono circa il 20% della domanda di mobilità e di questo 20% il 12% è soddisfatto dai servizi tramite autobus (autolinee di trasporto pubblico urbane ed extraurbane, autolinee di competenza statale, noleggio autobus e servizi scolastici), il 5,6% dai servizi ferroviari, l'1,9% dal trasporto aereo, lo 0,7% da metropolitane e tranvie e lo 0,4% dal trasporto via mare (Dati elaborazione RSE-Tandem su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, CNIT).

In questo contesto **oltre il 30% degli italiani vorrebbe incrementare l'utilizzo dei mezzi pubblici** e, contestualmente, diminuire l'uso dell'automobile. Tuttavia oltre **quattro italiani su cinque ritengono che la mobilità collettiva possa essere davvero alternativa alla mobilità privata solo in presenza di investimenti pubblici e politiche di sostegno** necessari a determinare quel miglioramento dei livelli qualitativi dei servizi indispensabile ad innescare lo "shift modale" dalle automobili ai mezzi pubblici (Rilevazioni Audimob 2015-2016).

Occorre, in particolare, **sostenere investimenti in mezzi e infrastrutture dedicate al trasporto collettivo idonei a soddisfare adeguatamente le esigenze di spostamento degli italiani** in termini di confort del viaggio, capillarità, intermodalità e frequenza dei servizi, velocità commerciale e tempi di percorrenza.

Sotto tutti questi aspetti l'Italia registra un gap rispetto ai Paesi europei più virtuosi che deve essere colmato attraverso una **strategia politica organica e strutturale che punti sullo sviluppo della mobilità collettiva e del trasporto di persone su autobus come volano di crescita economica e sviluppo sociale e come leva imprescindibile del processo di transizione ad una mobilità sostenibile.**

LE RACCOMANDAZIONI DI ANAV

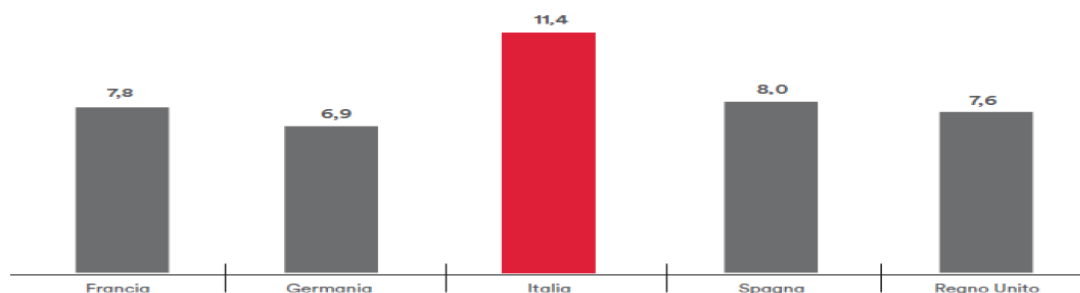
1. Il Trasporto pubblico locale

Dopo un prolungato periodo di incertezza del quadro normativo causata dai tentativi, falliti, di riforma trasversale e onnicomprensiva della disciplina dei servizi pubblici locali, importanti ed attese misure di ammodernamento della cornice regolatoria del trasporto pubblico regionale e locale sono state di recente introdotte con il decreto legge n. 50 del 24 aprile 2017 e con la legge di conversione n. 96 del 21 giugno scorso. La natura economico-finanziaria del provvedimento, con il quale è stata varata la manovra correttiva di bilancio 2017 richiesta dall'Europa, ha peraltro consentito di intervenire anche sulla dotazione del Fondo nazionale per il finanziamento dei servizi nelle Regioni a Statuto ordinario, sganciando la stessa dal gettito delle accise sui carburanti e rendendola quindi stabile e certa. Inoltre, dopo un lungo periodo di assenza di incentivi statali agli investimenti nell'acquisto di autobus da adibire ai servizi di TPL, a partire dal 2015 si è avuta una modesta inversione di tendenza che, con la legge di bilancio 2017 (legge n. 223/2016, art. 1, commi 613-615) ha assunto invece una prospettiva rilevante e strutturale attraverso l'impostazione di un "Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile" volto al rinnovo del parco autobus destinato ai servizi di TPL ed alla diffusione delle tecnologie innovative per il miglioramento della qualità dell'aria. Allo scopo vengono significativamente incrementate le risorse insufficienti e *una tantum* già stanziata da precedenti interventi finanziari con un impegno pluriennale di 3.700 milioni di euro nel quindicennio 2019-2033. Le risorse in questione, come si vedrà, possono essere anche in parte destinate al finanziamento delle infrastrutture tecnologiche di supporto alla diffusione di autobus ad alimentazione alternativa e si prevede inoltre, nell'ambito del Piano, un programma di interventi specifici finalizzati ad aumentare la competitività delle imprese costruttrici dei mezzi di TPL su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto (ITS). Si tratta, evidentemente, di un intervento rilevante e finalmente strutturale che consentirebbe di abbattere in un arco temporale di 15 anni l'età media del parco autobus destinato ai servizi di TPL contribuendo a portarla dagli attuali 12 anni circa ai 7 anni circa della media dei Paesi europei più virtuosi.

Età media del parco autobus in Italia



Età media del parco autobus nei principali Paesi europei



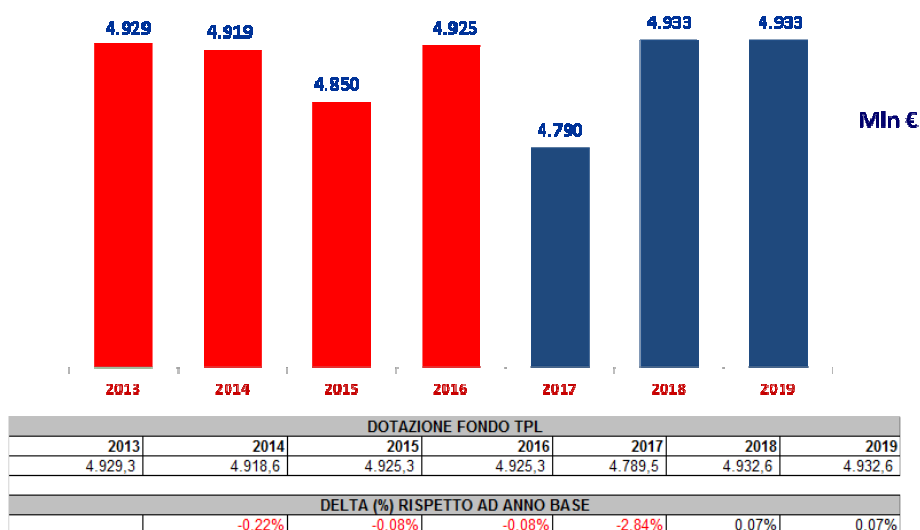
Fonte: "XIV Rapporto sulla mobilità in Italia" – Isfort-ANAV-Asstra – aprile 2017

Un processo virtuoso di ammodernamento della cornice regolatoria in materia di trasporto pubblico locale e di sostegno agli investimenti in mezzi ed infrastrutture dedicate sembra quindi, finalmente essere stato avviato, ma occorre **dare concretezza** a tale processo **adottando** in maniera rapida ed efficace **i provvedimenti attuativi** dai quali dipende l'effettiva realizzazione **della riforma, investire sull'offerta di servizio pubblico** in termini di individuazione dei livelli adeguati di servizio – **garantendo** nel tempo **una adeguata dotazione del Fondo nazionale di finanziamento** – e **sostenere gli investimenti in materiale rotabile, nuove tecnologie ITS e infrastrutture dedicate**.

In quest'ottica **si ritiene prioritario**:

- **Introdurre un congruo meccanismo di adeguamento inflativo del Fondo nazionale di finanziamento dei servizi di TPL**, sì da garantire nel tempo, in termini reali, una dotazione di risorse idonea a sostenere livelli di servizio di qualità e quantità sufficienti a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini e a supportare lo shift modale dalla mobilità privata alla mobilità collettiva. Con il D.L. n. 50/2017 si è, infatti, correttamente sganciata la dotazione del Fondo dal gettito delle accise sui carburanti, rendendola certa e stabile, ma non è stata prevista l'indispensabile indicizzazione, posto che la dotazione resterebbe stabile dal 2019 in avanti;

Dotazione annua del Fondo nazionale di finanziamento del TPL



- **Adottare con rapidità il D.M. di determinazione dei costi standard** previsto dall'art. 1, comma 84, della legge n. 147/2013, e **sostenere l'implementazione della metodologia** per una ottimale allocazione delle risorse sul territorio e per una equa quantificazione delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico e dei corrispettivi da porre a base d'asta. Attraverso l'implementazione dei costi standard, infatti, si eliminano distorsioni concorrenziali ancora evidenti nel settore, si incentiva l'efficienza gestionale delle imprese e, in prospettiva, si garantisce il costante rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi attraverso il **riconoscimento, nell'ambito del corrispettivo di servizio definito sulla base dei costi standard, dei costi di ammortamento** relativi agli investimenti effettuati per garantire i livelli quantitativi e qualitativi dei servizi previsti nel contratto e rispondenti alle esigenze di mobilità rilevata nel bacino di riferimento;

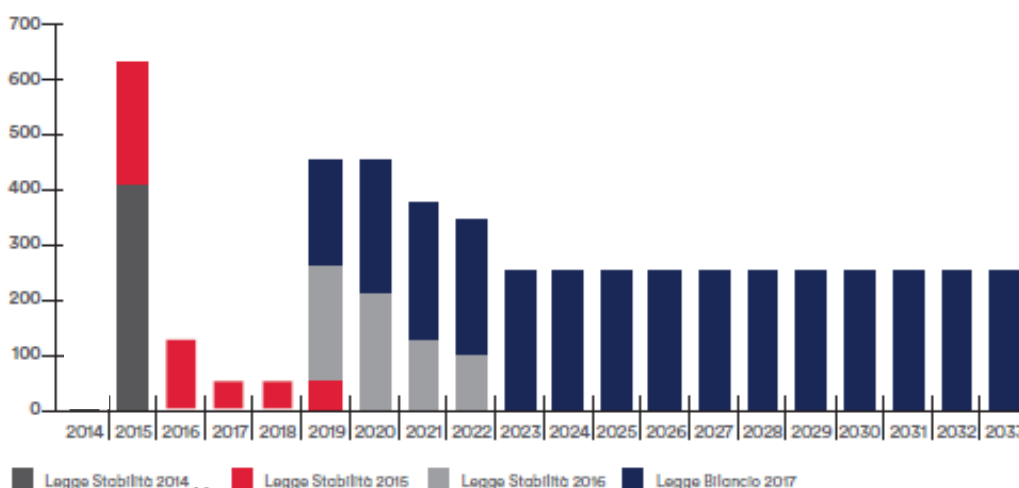
Metodologia per la determinazione di costi di ammortamento "standard"

- Ammortamento standard degli autobus (con vita utile standard pari a 15 anni)
 - Per i **servizi offerti nelle città metropolitane** (70% 12 metri urbano a gasolio, 10% 12 metri urbano a metano, 10% 18 metri urbano a gasolio, 10% 18 metri urbano a metano)
→ **€ 264'000**
 - Per gli **altri servizi urbani** (90% 12 metri urbano a gasolio, 10% 12 metri urbano a metano):
→ **€ 242'000**
 - Per gli altri servizi **extraurbani** (100% 12 metri extraurbano a gasolio):
→ **€ 215'000**
- Basato su uno stesso valore di produttività standard sia per urbano che extraurbano:
44'000 km l'anno per 15 anni → 660'000 km lungo tutta la vita utile
- Quindi ammortamento standard determina una costante per ogni bus-km pari a:
 - Servizi città metropolitane: $264'000 / 660'000 = 0.40 \text{ €/bkm}$
 - Servizi urbani (non metropolitani): $242'000 / 660'000 = 0.37 \text{ €/bkm}$
 - Servizi extraurbani (non metropolitani): $215'000 / 660'000 = 0.33 \text{ €/bkm}$

Fonte: "I costi standard dei servizi di TPL su autobus" – Dipartimento di Ingegneria Informatica Automatica e Gestionale "Antonio Ruberti" Università "la Sapienza di Roma – 7 giugno 2016

- **Utilizzare in maniera ottimale le risorse stanziare** per sostenere gli investimenti in autobus e nuove tecnologie **nell'ambito del Piano strategico della mobilità sostenibile**. Come accennato, dopo anni di pressoché azzeramento dei contributi statali per gli investimenti in autobus di TPL, è stato impostato a partire dal 2019 un "Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile" volto al rinnovo del parco, alla diffusione di tecnologie innovative, e al supporto alla diffusione di autobus ad alimentazione alternativa e infrastrutture dedicate.

Risorse statali destinate al rinnovo degli autobus di TPL (Mln Euro)



Attualmente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta lavorando alla redazione del Piano anche attraverso l'opportuno coinvolgimento degli stakeholders. Il problema estremamente rilevante dell'anzianità del parco rotabile destinato ai servizi impone di utilizzare al meglio le risorse disponibili, di per sé non sufficienti ad assicurare il raggiungimento dell'età media di sette anni al 2033, con un **giusto ed equilibrato mix tra il sostegno agli investimenti in autobus Euro VI e il supporto alla diffusione dei mezzi ad alimentazione alternativa**. A riguardo è bene evidenziare che **le emissioni dei veicoli devono essere considerate globalmente** con un approccio "well-to-wheel" e non solo sul punto di emissione finale ("tank to wheel"). Una corretta valutazione delle emissioni di anidride carbonica dei mezzi di trasporto, dovrebbe quindi tenere conto dell'impronta di carbonio durante l'intero ciclo di vita dei carburanti e, nel caso elettrico, del mix di generazione del parco centrali che lo alimenta. **L'applicazione delle tecnologie per la mobilità che utilizzano i combustibili alternativi non è comunque attualmente generalizzabile e richiede tempi lunghi di sostituzione tecnologica e, in diversi casi, interventi infrastrutturali di base** (impianti di produzione e stoccaggio e reti di distribuzione e di alimentazione). **Si ritiene pertanto che**, in attesa dei suddetti sviluppi, **occorra puntare sul ricambio del parco autobus circolante con autobus Euro VI e a metano**. Occorre infatti considerare che **un autobus Euro VI, a parità di capacità, ha un costo di acquisto di circa la metà rispetto ad uno elettrico**, senza considerare i costi necessari alla diffusione delle infrastrutture di ricarica. Grazie alle maggiori dimensioni un autobus Euro VI ha la possibilità di disporre di dispositivi di abbattimento delle emissioni molto più efficaci di quelli installati sulle autovetture Euro 6.

Confronto tra le emissioni di un bus Euro VI ed un'autovettura Euro 6 in condizioni di guida urbana



Fonte: Studio dell'Istituto di ricerca norvegese TØI e del VTT, Ministero dei trasporti svedese - TØI Report 1407/2015

Nell'attuale contesto di elevata vetustà del parco autobus circolante è **prioritaria la realizzazione di un veloce ed efficiente rinnovo dei mezzi** che, per quanto detto, è **realizzabile in modo sensibilmente inferiore nel caso di adozione di una politica di prevalente rinnovo con veicoli alimentati in modo alternativo** sia per i maggiori costi di investimento che in considerazione della minore flessibilità dell'offerta, e quindi capacità di risposta alla domanda di mobilità dei cittadini, che tali alimentazioni hanno rispetto a quelle tradizionali.

In conclusione **si ritiene che le risorse del Piano debbano essere in parte preponderante destinate a sostenere gli investimenti in nuovi autobus Euro VI e a metano** e solo in parte residuale destinate al supporto alla diffusione delle alimentazioni alternative.

Si condividono pienamente, infine, le ulteriori leve di intervento per lo sviluppo del trasporto pubblico emerse durante i lavori del Tavolo tecnico per lo sviluppo della mobilità sostenibile istituito nel 2016 su iniziativa della Presidenza del Consiglio dei Ministri e guidato dal Capo di Gabinetto al Ministro dell'Ambiente Raffaele Tiscar, leve che focalizzano l'attenzione, tra l'altro, su:

- **l'implementazione di un nuovo e moderno Piano Nazionale dei Trasporti;**
- **il sostegno regolatorio ad una maggiore e migliore concorrenza intermodale e intramodale;**
- **misure di agevolazione fiscale per gli abbonamenti ai servizi di TPL e per la diffusione dei ticket trasporto.**

2. I sistemi di mobilità collettiva con autobus e i servizi pubblici di lunga percorrenza

2.1. Ticket bus

L'ultimo decennio è stato contrassegnato in Italia da una politica di netto sfavore nei confronti del trasporto collettivo mediante autobus offerto a gruppi organizzati di passeggeri (noleggio autobus con conducente) che, più di recente, ha colpito anche le autolinee di lunga percorrenza. Il riferimento è alla progressiva diffusione sul territorio nazionale - attualmente sono oltre 40 le città interessate - di onerosi sistemi di tariffazione degli accessi ai centri urbani a carico degli autobus destinati al trasporto turistico (cd. ticket bus), fenomeno questo che, seppure con una minore capillarità, ha negli ultimi anni interessato anche i servizi di linea di competenza statale.

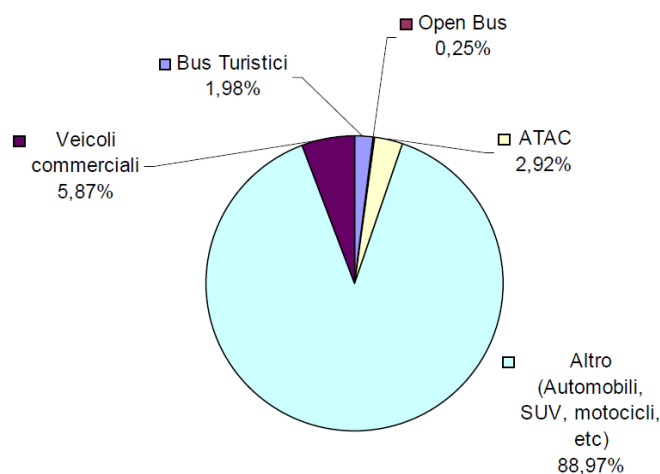
L'introduzione di tali sistemi risponde, nell'ottica delle amministrazioni locali, all'esigenza di disincentivare gli accessi ai bus al fine di tutelare l'ambiente e decongestionare il traffico urbano.

Si tratta, evidentemente, di una politica poco razionale e in netto contrasto con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Infatti:

- la letteratura scientifica ha ampiamente dimostrato che l'autobus, in quanto mezzo di trasporto collettivo, è il mezzo con il più basso livello di emissioni inquinanti per passeggero*Km ed il più basso coefficiente di occupazione degli spazi per passeggero. Tali evidenze, mai contestate con riferimento al **trasporto pubblico con autobus** (riconosciuto, almeno dalla teoria, come uno dei più importanti strumenti di attuazione delle politiche di mobilità sostenibile), con evidente incongruenza sono messe in discussione dal sistema "ticket" per il **trasporto "privato" con autobus e per le autolinee in regime di libero mercato;**
- nella generalità dei casi **l'autobus è l'unico mezzo di trasporto colpito dal prelievo**, mentre nessun onere si prevede a carico di altre modalità di trasporto (in primis le autovetture) più inquinanti e largamente più diffuse. Gli effetti negativi che ne derivano sono due:
 - a) **le politiche di tariffazione sono inefficaci e non raggiungono l'obiettivo di ridurre i livelli di inquinamento e decongestionare il traffico** in quanto colpiscono veicoli (autobus) poco inquinanti e che incidono in misura ridotta in termini di occupazione degli spazi, chilometri prodotti, congestione veicolare. La recente indagine (maggio 2017) condotta dal Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica dell'Università "Sapienza" di Roma sulla circolazione degli autobus turistici nella area del centro storico della capitale è in questo senso chiarificatoria: gli autobus turistici coprono l'**1,98% dei km annui** complessivamente percorsi (contro l'89% delle autovetture), i relativi spazi di sosta incidono solo per il **3,6% sul totale**, le **emissioni di NOx** per i **bus Euro VI** (sui quali, evidentemente, i settori a mercato del noleggio autobus e delle autolinee di lunga percorrenza stanno investendo in misura sempre maggiore per attrarre clientela) **non superano 0,12 g/km** (0,35 g/km per le autovetture), i livelli di inquinamento registrati non risentono dell'aumento o riduzione del numero di autobus turistici in circolazione. Tali risultanze, benché riferite al caso Roma, sono ovviamente valide anche per le altre città che applicano sistemi di ticket bus;
 - b) **i disincentivi all'accesso degli autobus turistici e di linea sulle lunghe percorrenze rischiano di spostare quote di mobilità verso il trasporto privato con autovetture**

(largamente più inquinanti) determinando un effetto esattamente opposto a quello perseguito dalle amministrazioni (un autobus sostituisce la circolazione di circa 30 autovetture).

Distribuzione % della produzione Km annua nel Comune di Roma



Fonte: "Studio sugli autobus turistici a Roma" – Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica dell'Università "Sapienza" di Roma – maggio 2017

Spazio di sosta ora di punta nella ZTL1 del Comune di Roma

Spazio di sosta orario	ZTL1
Veicoli privati (m ²)	190.000
Passeggeri dei veicoli privati (p)	36.416
Spazio di sosta per passeggero (m ² /p)	5,2
Autobus turistici (m ²)	7.170
Passeggeri degli autobus turistici (p)	12.000
Spazio di sosta per passeggero (m ² /p)	0,6
Totale spazio di sosta (m ²)	197.170
Spazio di sosta autobus turistici sul totale (%)	3,6

Fonte: "Studio sugli autobus turistici a Roma"

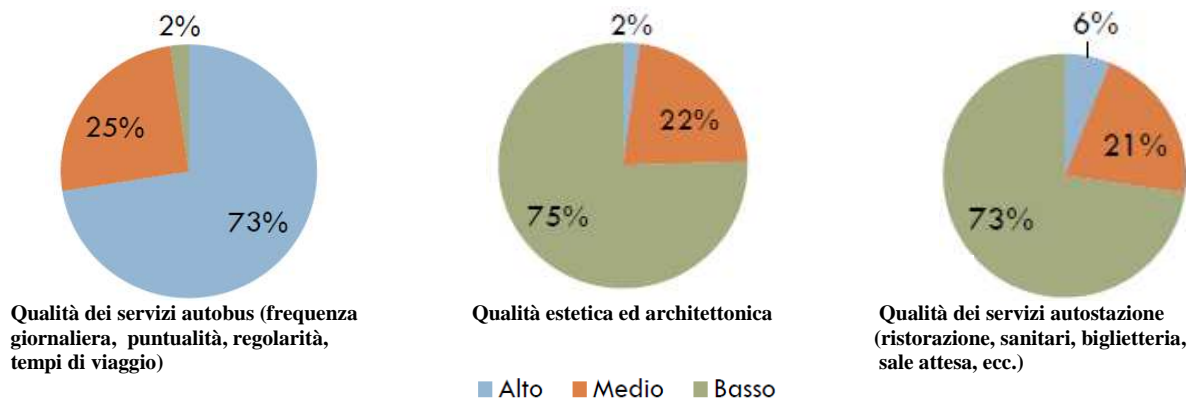
Da quanto sopra emerge con evidenza che, ai fini di un'organizzazione sostenibile della mobilità, **occorre ripensare le attuali politiche di accesso ai centri urbani in un'ottica volta a promuovere** – anche attraverso la creazione di infrastrutture e servizi dedicati – **la mobilità con autobus. I prelievi**, laddove effettivamente necessari al perseguimento di obiettivi di tutela ambientale e decongestione del traffico, **vanno razionalizzati attraverso un alleggerimento complessivo degli oneri a carico dei servizi liberalizzati tramite autobus e l'applicazione di disincentivi anche alla circolazione delle autovetture** in quanto maggiormente responsabili del traffico e dell'inquinamento (secondo il principio "*chi inquina, paga*").

2.2. Autostazioni

Lo sviluppo della mobilità collettiva su strada passa obbligatoriamente attraverso la messa a disposizione dei cittadini e degli operatori di autostazioni che sappiano favorire l'intermodalità, la qualità del viaggio anche nei tempi di attesa, una adeguata capacità di afflusso e stazionamento dei veicoli. Come dimostrato da vari studi la percezione del viaggio, e quindi la propensione ad utilizzare la mobilità collettiva anziché l'automobile, migliora se l'accesso al sistema di mobilità collettiva viene effettuato tramite nodi di elevata qualità.

È stato stimato tramite indagini a campione effettuate presso le autostazioni di Milano, Roma, Napoli, Avellino e Crotone che, mediamente, tre fruitori su quattro non sono soddisfatti dalla qualità dei servizi offerti nelle autostazioni e dalla qualità estetica dell'infrastruttura mentre esprimono un giudizio altamente positivo sulla qualità dei servizi di trasporto.

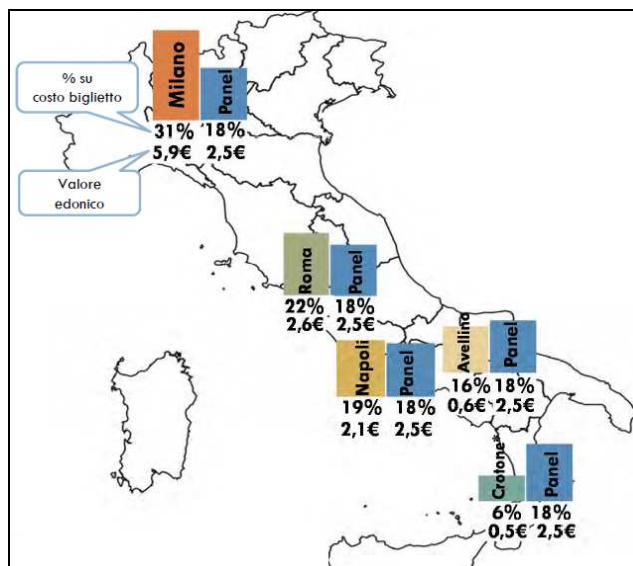
Giudizi sulla qualità dell'offerta di mobilità collettiva nelle autostazioni (%)



Fonte: Il ruolo delle autostazioni come elemento di qualità per il trasporto collettivo - Università di Napoli Federico II – giugno 2016

Il medesimo studio ha poi stimato quanto i cittadini sarebbero disposti a spendere nell'utilizzo della mobilità collettiva **in presenza di autostazioni riqualificate**, anche sotto il profilo estetico ed architettonico, e con adeguati servizi per i viaggiatori (punto ristoro, Wi-fi, info point, galleria commerciale, sala attesa, WC confortevoli, ecc.). Sul panel delle 5 città analizzate **il valore aggiunto di ogni viaggio che i fruitori sarebbero disposti a corrispondere** in incremento delle tariffe è **di 2,5 Euro**, con variazioni significative tra le diverse aree del Paese coerenti con le differenze Nord-Sud nel costo di vita medio. Dall'analisi è risultata ad esempio una disponibilità a pagare totale annua a Roma, considerando un flusso di 8 milioni di passeggeri (dato 2016) e un valore "edonico" specifico per tale città di 2,6 Euro per viaggio, di oltre 20 milioni di euro annui.

Distribuzione territoriale del "valore edonico" riconosciuto ad autostazioni riqualificate



Fonte: Il ruolo delle autostazioni come elemento di qualità per il trasporto collettivo

3. Investimenti per l'innovazione

Una gestione moderna e sostenibile della mobilità del Paese non può, infine, prescindere dalla **diffusione ed implementazione, anche nel settore del trasporto con autobus, di Sistemi di Trasporto Intelligenti, ITS** (gestione del traffico e della mobilità, gestione dei trasporti pubblici e sistemi di informazione agli utenti, controllo veicoli avanzato per la sicurezza dei trasporti, sistemi integrati e avanzati di tariffazione) al fine di affrontare in modo innovativo i problemi legati alla mobilità pubblica e privata sviluppando in modo organico e funzionale soluzioni orientate alla sicurezza, efficienza, efficacia, economicità e rispetto dell'ambiente.

Al fine di guidare questo passaggio verso un sistema più moderno di gestione della mobilità collettiva mediante autobus, occorre **stimolare gli investimenti degli operatori stabilendo incentivi mirati all'acquisto ed implementazione di beni materiali e immateriali ITS**. In tal senso una soluzione potrebbe essere rappresentata dall'**estensione agli investimenti in beni ITS degli incentivi fiscali dei cd. "iper-ammortamento" e "super-ammortamento"** di cui all'articolo 1, commi 8-13 della L. n. 232/2016 (legge di Bilancio 2017).

L'estensione di tali incentivi agli investimenti in beni ITS, così come definiti nel decreto ministeriale Trasporti/Interno/Istruzione del 1° febbraio 2013 e più in dettaglio individuati nel Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto adottato con decreto del Ministro dei Trasporti del 12 febbraio 2014, contribuirebbe, tra l'altro, in maniera rilevante alla realizzazione degli obiettivi del suddetto Piano di azione in attuazione della Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010.

Roma, 17 luglio 2017