



www.aimsaltramobilità.eu

*Spett.le Presidente
Sen. Gianni Pietro GIROTTO
10^ Commissione Permanente
Industria Commercio Turismo
Senato della Repubblica
Sua Sede*

Roma 21 gennaio 2022

Oggetto: Memoria: Richiesta di audizione di Aims,
Associazione Imprenditori per la mobilità sostenibile

Premessa

Al Senatore Girotto va innanzitutto il ringraziamento per aver deciso, con la Commissione Permanente, di concedere ai soggetti che lo avessero desiderato, di contribuire, in audizione, al buon esito dei lavori della Commissione da lui presieduta, sul DDL n. 2469.

Auspichiamo che l'opportunità di ascolto possa essere concessa anche alla nostra associazione e, a questo fine, indirizziamo alla Sua attenzione la presente *memoria*.

Chi siamo

L'Associazione degli Imprenditori per la Mobilità Sostenibile è stata voluta da imprenditori, dirigenti d'azienda e professionisti, italiani e non solo.

Davanti al vasto cambiamento culturale, economico e sociale che ha investito l'economia internazionale dopo la scelta "verde" della quasi totalità dei governi, ci siamo dotati di uno strumento associativo che rappresentasse gli interessi e le proposte delle aziende impegnate nella mobilità sostenibile. Aims ha il suo nucleo di maggiore consistenza tra i piccoli imprenditori del settore Ncc italiano, pur riscuotendo adesioni da altri settori imprenditoriali e sociali della mobilità sostenibile.

Aims mette a disposizione l'esperienza e le conoscenze degli associati e dei suoi esperti, per contribuire, sul piano delle idee e della tutela degli interessi legittimi, alle misure e alle azioni da assumere, nell'ambito della mobilità, nella transizione alla società decarbonizzata. Inoltre tutela le imprese associate in tutte le sedi necessarie, in Italia e fuori, in particolare attraverso il proficuo dialogo con le amministrazioni pubbliche, le istituzioni del governo italiano ed europeo, la pubblicazione di informazioni e rapporti, la partecipazione ad eventi pubblici di ambito legislativo, economico, scientifico, sociale. Ad esempio sta patrocinando e partecipando a *GreenLab*, l'importante incontro sulla mobilità sostenibile (tecnologie, incentivi e partnership per l'elettrificazione urbana) del 24 febbraio.

Se del caso, Aims si impegna anche in campagne di sensibilizzazione sociale. Con spirito civico e di servizio alla comunità, rende disponibili gratuitamente spazi sui mezzi della mobilità di proprietà degli imprenditori associati, per trasferire messaggi di utilità sociale non commerciali, a centinaia di migliaia di passeggeri e clienti. In questa fase lo sta facendo con la campagna "Vaccinati per la mobilità sostenibile".

Finalità e azioni

A fondamento delle sue azioni, Aims pone *la collaborazione pubblico-privato*, ritenendola premessa indispensabile di ogni macro-progetto le pubbliche amministrazioni e le aziende vogliano condurre al successo. La regola vale in particolare per la mobilità. Solo la stretta e programmatica collaborazione tra istituzioni centrali regionali e locali da un lato, e le imprese della mobilità dall'altro, può rendere sostenibile l'elemento fondamentale per lo sviluppo delle società: la capacità delle persone e dei beni di spostarsi e di essere spostati in modo rispettoso delle loro esigenze, ma soprattutto dell'interesse collettivo alla "giusta" ed equa transizione alla neutralità climatica nella quale ci ritroviamo inseriti.

La regola è particolarmente valida quando si guardi alla condizione della mobilità nelle nostre città. La totale separazione del servizio pubblico dall'offerta dei privati - in casi estremi persino la contrapposizione - è alla radice di molti dei problemi della nostra mobilità. Là dove la compartimentazione tra le due offerte di servizio è stata superata o almeno armonizzata, si sono dati i migliori esempi di mobilità in generale, e di mobilità sostenibile in particolare. Purtroppo è accaduto in rarissimi casi, che restano esempi virtuosi dai quali apprendere.

Ci sembra che qualunque aggiornamento legislativo abbia per oggetto la mobilità, debba partire da questa premessa. Esprimiamo tuttora una mobilità sbagliata dove, accanto a fluidità ed efficienze consentite dalle soluzioni tecnologiche avanzate, si collocano imbottigliamenti, sovraffollamenti, inquinamenti. Non capita solo nella mobilità di terra e su gomma. Nel cielo e negli oceani le cose non vanno meglio. Uno dei risultati è che spendiamo due volte per ottenere un risultato dimezzato: costano la tecnologia e le soluzioni avveniristiche, così come costano i colli di bottiglia, i percorsi a infima velocità, l'inquinamento atmosferico e ambientale, l'insicurezza per la salute dettata da sovraffollamento di persone o mezzi.

Il nostro auspicio - guardiamo in particolare all'art. 8 del DDL in lavorazione presso la Commissione da lei presieduta - è che, nel nostro paese, il legislatore sia consapevole della situazione, e con lungimiranza crei le condizioni perché detta collaborazione sia realizzata, a vantaggio delle istituzioni, delle imprese, dei consumatori. Sarà allora possibile orientare la nostra mobilità al risparmio e all'efficientamento energetici, al contenimento dei costi individuali e sociali,

alla salvaguardia della salute e dello spazio pubblico, nel rispetto del principio dell'equa remunerazione del rischio imprenditoriale, che è alla radice della creazione di valore e occupazione.

Le nuove tecnologie della mobilità, in particolare sotto il profilo delle fonti d'energia, offrono soluzioni alla questione dell'armonizzazione tra le diverse forme di mobilità, nel rispetto della libertà individuale al movimento e allo spostamento. Ma sono soluzioni che solo la politica può adottare, promuovendo, attraverso strumenti legislativi come il DDL n. 2469, la razionale organizzazione degli spazi, del rapporto città-hinterland, del dialogo tra i distinti centri che presiedono alla regolazione dei traffici, all'ascolto da parte delle autorità di regolazione di chi quotidianamente opera nella mobilità collettiva al servizio di imprese e cittadini che si spostano.

Alcune questioni specifiche

Ci riserviamo l'approfondimento dei contenuti del DDL, signor Presidente - anche attraverso una dettagliata e articolata nota scritta - per l'audizione che siamo fiduciosi vorrà concederci.

Tuttavia, approfittiamo della presente opportunità, per anticipare alcune osservazioni:

- il DDL n. 2469 è identificato come *Legge annuale per il mercato e la concorrenza*. Pare di capire che il legislatore accetti da un lato che il "mercato" possa esprimersi in più modi e che, per quanto attiene all'Italia, vada rispettoso il regime di "concorrenza". I termini di questa sono regolati dal diritto unionale, segnatamente negli articoli da 101 a 109 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. Aims si riconosce pienamente in tale regime e ritiene che solo in esso la mobilità possa trasformarsi in sostenibile. Al tempo stesso rileva che la mobilità, nel territorio italiano, soffre di principi organizzativi e regolatori che poco o nulla condividono di quel "mercato nella concorrenza", che la Repubblica ha entusiasticamente condiviso in sede unionale. Aims sarà lieta di rilevare le contraddizioni ed esprimere il suo parere su come potrebbero essere risolte;
- *la concorrenza*, affermano i classici dell'economia liberale, è la condizione *sine qua non* che consente ad un sistema economico di conferire qualità alla sua crescita, in termini di aumento della produttività e del pil, e di soddisfazione di chi acquista prodotti e servizi. Il bisogno non più rinviabile di far salire la curva della qualità e della soddisfazione dell'utenza è resa evidente, nella mobilità italiana (e non solo), da inchieste e ricerche di istituti specializzati. Qualche citazione può risultare utile.

Legambiente Lazio rileva che a Roma, ancor prima di Covid-19, la fiducia dei passeggeri nel mezzo pubblico fosse crollata di fronte alla diminuzione del 23% di servizi di Tpl: in risposta nello stesso periodo si contavano 17mila nuove immatricolazioni di auto private.

La fondazione Caracciolo, in *Studio sulla mobilità condivisa nelle città italiane*, denunciava verso la fine del 2020, la crescita dell'uso dell'automobile privata nel tempo di Covid, calcolando in €4mila il costo medio annuo per auto (si ha convenienza solo oltre 8mila km/anno). I costi per mezzi alternativi non erano particolarmente attrattivi: uno spostamento urbano di sola andata o solo ritorno costava mediamente €4,5 per il motociclo condiviso, €7,2 per l'auto condivisa, €11,9 euro per il taxi. Di €25-30 + Iva è il costo attuale di un'ora di auto con conducente.

Poche le città che, nella ricerca *Ecosistema Urbano 2020* (prodotto 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. Immaginabile che, complice la pandemia e il grande sconvolgimento da essa causata sulle abitudini di mobilità, Stato Regioni e Comuni siano chiamate, già nel PNRR, ad adeguarsi alla nuova domanda e ai nuovi bisogni.

In proposito, *Moovit 2020* ha rilevato che mediamente il 15% degli utenti ha smesso del tutto l'uso dei mezzi pubblici, il 42% lo ha diminuito, il 3% lo ha accresciuto, il 35% non ha cambiato abitudini. Il residuale 6% degli intervistati è passato al mezzo privato. Tra le cause della disaffezione al mezzo pubblico (come si è visto, la pratica, a vario titolo, il 57% degli utenti del 2020), non 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. Persino la più virtuosa città in questo campo, Venezia, chiede un tempo di attesa medio di 8'.

Un accenno alle nostre proposte

Le piccole e micro imprese, da tempo rilevano questioni che tuttora non trovano risposta. Generalizzando, può dirsi che allo Stato da tempo viene chiesto di riconsiderare l'approccio verticale alla mpmi (micro/piccola e media impresa), come da raccomandazione 96/280/CE.

La posizione espressa dalla Comunità più di un quarto di secolo fa, separava nettamente il mondo d'impresa tra grandi/grandissimi e mpmi. I costi in termini di tempo, denaro, sforzo intellettuale, che le leggi italiane continuano ad imporre ad imprese mpmi sono eccessivi rispetto alla capacità di corrispondervi, alla produzione di ricchezza che realizzano, ai benefici che lo stesso Stato ne deriva in termini di trasparenza degli operatori e contributi finanziari da essi versati all'erario. Tra l'altro, viene da osservare, se il tempo che le mpmi sono forzate a dedicare agli adempimenti burocratici, fosse utilizzato per creare ricchezza, se ne avvantaggerebbe la stessa finanza pubblica, oltre che la folla di imprenditori mpmi (insieme agli occupati e familiari di riferimento).

Viene qui auspicato che il DDL si faccia carico di quest'esigenza e che, in materia di mobilità sostenibile, accorpi al livello più alto possibile le competenze sparse nei territori, deburocratizzando - per quanto logica e leggi dell'economia suggeriscono - adempimenti e modalità previsti per far fronte ai giusti oneri.

Il *principio di sussidiarietà*, negli ultimi decenni, è stato correttamente rivendicato per affermare che quanto possa essere compiuto meglio a livello locale, sia sottratto al livello superiore. La sussidiarietà vale in ambedue i sensi: quando il soggetto di livello inferiore si mostra incapace di espletare le competenze ad esso attribuite, quelle competenze vanno riportate al livello superiore. Nel caso della mobilità è inevitabile che solo il coordinamento e la collaborazione fra tutti i piani e le piattaforme coinvolti possa garantire le tre condizioni necessarie di efficienza, efficacia e sostenibilità. Alla luce di valutazioni economiche e amministrative, la frammentazione delle competenze nei livelli locali si rivela spesso un problema più che una soluzione.

Conclusione

In materia di mobilità, in particolare sotto il profilo della sua sostenibilità in termini di transizione alla neutralità climatica, occorre visione strategica, specie dopo che la pandemia ha cambiato molte abitudini negli spostamenti.

È facilmente prevedibile che, in base alle nuove esigenze, ci troviamo alla vigilia di un significativo cambiamento nella domanda dell'utenza ai soggetti pubblici e privati che offrono servizi di mobilità.

Secondo il nostro modestissimo parere, è fondamentale che il DDL n. 2469, pur non essendo chiamato a deliberare su tutti i temi indicati nella *memoria*, eviti misure che ostacolino il processo che in Italia deve liberare le energie utili alla costruzione della mobilità sostenibile.

Si tratta di far godere al nostro paese i benefici che verrebbero da una scelta dell'opzione a doppia entrata (pieno rispetto del principio UE della concorrenza, stretta collaborazione pubblico privato) qui prefigurata, garanzia di un indotto virtuoso nel quale spicca la crescita di occupazione specie nelle aziende piccole e/o a conduzione familiare. Né si sottovalutino i macroeffetti virtuosi che una situazione del genere apporterebbe: aumento del reddito per imprese operatori e lavoratori, crescita del gettito fiscale, emersione di operatori "invisibili", diffusione di garanzie sociali incluse quelle pensionistiche.

Grazie per la paziente lettura, signor Presidente.

Paolo De Santis

A handwritten signature in black ink, reading "Paolo De Santis", written in a cursive style. The signature is underlined with a single horizontal line.

Paolo De Santis, presidente

AIMS

Via del Velodromo 44

00179, Roma

community@aimsaltramobilita.eu