

UNRAE INCONTRA LA STAMPA

Roma, 5 luglio 2016

Intervento del Presidente Massimo Nordio

Gentili Signore e Signori, amici della Stampa ed esponenti del mondo delle Istituzioni, di quello associativo ed imprenditoriale, un cordiale buongiorno a tutti.

Rivolgo un particolare saluto di benvenuto al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, che ringrazio per la sua presenza qui.

20 mesi fa, l'ultima volta che ci siamo incontrati per UNRAE a Milano, la situazione del mercato dell'auto, dell'Italia e della stessa Europa era totalmente diversa.

Il settore auto timidamente usciva da una crisi profonda, generata soprattutto da un carico fiscale che teneva lontane le famiglie dal bisogno di sostituzione dell'auto, le aziende dal rinnovo del loro parco vetture, e noi, nel nostro incontro parlavamo del "rigor d'auto che uccide il desiderio", lo ricorderete.

Tuttavia covava sotto la cenere un forte desiderio di riappropriarsi di un diritto alla mobilità, alla fruizione di un oggetto simbolo della libertà di movimento come l'automobile.

E così, qualche mese dopo, soprattutto grazie alle poderose azioni commerciali messe in campo dalle Case, con le proprie Reti, le famiglie hanno ripreso a tornare nelle Concessionarie, il noleggio ha beneficiato di un evento come l'Expo capace di attrarre milioni di turisti, il mercato si è ripreso, i numeri li avete già sentiti.

Qualcosa è cambiato nella domanda di fruizione della mobilità: alla sempre crescente consapevolezza ed attenzione verso sicurezza ed ambiente, si è aggiunta l'esigenza di sistemi di mobilità connessa, potenzialmente autonoma, ma fruibile per le famiglie.

Per questo abbiamo chiesto al CENSIS di aiutarci a capire cosa era successo in questi 20 mesi dal nostro ultimo incontro e come si sono modificati i bisogni di mobilità delle famiglie, affinché l'UNRAE possa intercettare le nuove aspettative e promuovere, insieme agli altri attori della filiera, iniziative che agevolino le nuove esigenze di mobilità.

Tento una sintesi di quello che avete ascoltato finora: intanto l'elemento positivo è che l'auto è e rimarrà in futuro un elemento centrale per gli spostamenti degli italiani.

Lo abbiamo visto dai dati del pendolarismo e della complessiva domanda di mobilità, ma soprattutto dall'approfondita analisi della struttura insediativa del nostro Paese, con la sua evoluzione recente e la proiezione al futuro, senza trascurare la dinamica del trasporto pubblico, fortemente condizionata dalla carenza di risorse finanziarie.

Quindi, lo si comprende, è impensabile immaginare di introdurre politiche di contenimento della domanda di mobilità, anzi si rischia di alimentare illusioni in un contesto nel quale i problemi aumenterebbero.

Così come non si può evitare che un sistema della mobilità che per gran parte si fonda sull'utilizzo del mezzo privato, generi degli effetti (congestionamento, impatto ambientale, incidentalità, costi sociali, riduzione generalizzata della qualità della vita) che vanno controllati e mitigati.

Questo deve però avvenire in un quadro organico caratterizzato da scelte precise e valorizzando tutte le possibilità oggi in essere, quelle che afferiscono alla dimensione tecnologica, quelle relative agli aspetti normativi e regolativi e quelle relative all'evoluzione dei comportamenti della società che ci circonda.

Oggi non è così, ovvero non lo è ancora.

Il panorama nazionale delle *policy* per ridurre gli impatti della mobilità delle persone rimane caratterizzato da una balcanizzazione di provvedimenti, lo abbiamo visto nella gestione dei piani antismog, seppur con intenti condivisibili: improvvisazione ed estemporaneità con una logica dei provvedimenti, spesso emergenziali: blocchi del traffico, targhe alterne, restrizioni a livelli di Direttive di emissioni disomogenei anche nella durata.

In aggiunta, devo dirlo, una continua riduzione di interventi di natura infrastrutturale, nei nodi urbani come nelle principali direttrici stradali, tutti elementi che, insieme, non favoriscono la mobilità anzi, generano spaesamento nella domanda, che spesso finisce per orientarsi su scelte puramente adattative, certamente non risolutive.

Bisogna invece fissare alcuni paletti relativi a cosa si può fare, col buon senso, nel breve periodo, e cosa è invece opportuno programmare nel medio e lungo periodo, anche per beneficiare dei cambiamenti in corso sul fronte tecnologico da un lato e su quello comportamentale dall'altro.

E qui vengo a un tema per noi delicato:

Occorre prendere atto che il mondo dell'auto si trova di fronte ad un passaggio di fase di natura epocale.

Il concetto di "zero emissions" troverà relativamente presto una concreta applicazione.

Del resto, precise normative hanno delineato un percorso praticamente obbligato.

Mi riferisco, per esempio, al COP21, l'accordo sui cambiamenti climatici che prevede una diminuzione, entro il 2050, dal 40% al 70% delle emissioni di gas serra.

O ancora al Regolamento comunitario, che fissa a 95 g/Km di CO₂ il limite medio che i veicoli di nuova immatricolazione dovranno rispettare dal 2020.

Inoltre, anche la "zero accident vision" oggi applicata a molti comparti produttivi, potrà interessare il trasporto veicolare in un orizzonte di medio periodo grazie ai veicoli a guida autonoma, così come indicato dagli obiettivi europei di riduzione progressiva della mortalità derivante da incidenti stradali, che devono tendere, appunto, allo zero entro il 2050.

Questo solo per citare i riferimenti normativi più rilevanti.

Nel frattempo, in effetti, si fanno passi in avanti importanti nei sistemi di prevenzione attivi e passivi e nell'assistenza alla guida che diviene sempre più sofisticata intervenendo attivamente nella riduzione dell'incidentalità.

Sul fronte comportamentale si registra un interesse crescente sia per le vetture di nuova concezione (caratterizzate da basse emissioni ed alta connettività) sia per le nuove forme di utilizzo (come l'auto in condivisione).

Si tratta di processi di cambiamento che, nei fatti, possono ribaltare completamente concetti dati per acquisiti nelle tradizionali analisi sulla mobilità. C'è però un problema di non poco conto: questi processi vanno esplicitati in modo corretto, il loro impatto positivo va valutato caso per caso, occorre immaginare adeguati processi di accompagnamento per massimizzarne i benefici sociali, è necessario che i decisori coinvolti interagiscano tra loro e con le Case auto che stanno equipaggiando i loro prodotti con le più moderne tecnologie, e che sincronizzino in qualche misura i loro interventi.

Gli esempi possibili sono tanti. Lo stimolo all'acquisto di auto elettriche deve avvenire contemporaneamente all'adozione di un piano adeguato di installazione di punti di ricarica in grado di far fronte alla domanda.

Altrettanto, non avrebbero senso gli sforzi per lo sviluppo della guida assistita o autonoma senza un programma di rinnovamento delle infrastrutture orientato alla completa interoperabilità tra veicoli e infrastrutture.

La possibilità di disporre di auto interamente e permanentemente connesse va studiata insieme ai soggetti che si occupano di privacy e di condivisione di informazioni di utilità collettiva.

In generale, vanno evitati gli errori del passato, anche recente, quando ad esempio si progettavano capolinea di metropolitane senza parcheggi di scambio, o quando si incentivava l'acquisto di veicoli *bi-fuel* senza agire adeguatamente sulla rete distributiva del metano.

Su tutto questo, naturalmente, esistono già provvedimenti adottati o in fase di discussione, che comportano scelte determinanti, di rilevanza strategica, dalle quali dipenderà il futuro immediato e prossimo della mobilità nel nostro Paese.

Penso al recente aggiornamento del Piano nazionale per l'infrastrutturazione delle reti di ricarica elettrica o al recepimento della Direttiva c.d. "DAFI" (Directive Alternative Fuel Infrastructure), che prevede la realizzazione di una rete di distribuzione di carburanti alternativi più capillare, o ancora alla revisione dell'altra Direttiva europea sulla riduzione dei limiti nazionali di emissioni (c.d. "NEC" National Emission Ceilings).

Di particolare importanza, per centrare gli obiettivi europei che ho ricordato, sono il Progetto "Smart Road, veicoli connessi e mobilità del futuro", che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sta sostenendo con forza per realizzare quelle infrastrutture necessarie a consentire la reale circolazione di veicoli a guida autonoma, e - altrettanto importante - l'auspicata riforma del Trasporto Pubblico Locale, che tra l'altro prevede il rinnovo del parco autobus, abbinato al divieto di circolazione dal 1° gennaio 2018 per quelli con emissioni Euro I e II.

Tutte misure, ripeto, che convergono in una direzione obbligata, ma che non sembrano al momento ispirate ad una logica di sistema che, in maniera coordinata e armonizzata, individui le priorità e le azioni da intraprendere, anche per consentire un'adeguata programmazione di sviluppo industriale e tecnologico, ma soprattutto a beneficio degli Italiani.

Insomma, dobbiamo promuovere una nuova cultura della mobilità.

Una possibilità ci viene data dal concetto di *championship*, proprio come è stata declinata in riferimento alla cultura digitale a partire dal 2009 nel mondo anglosassone e poi dal 2012 in ambito europeo e dal 2014 in Italia con Riccardo Luna.

I suoi *digital champions* sono gli "ambasciatori dell'innovazione digitale" e hanno il compito principale di diffondere la cultura digitale e creare interesse ed attenzione sulla materia. Così l'UNRAE pensa che sia arrivato il momento che anche nell'ambito della mobilità venga introdotto un nuovo approccio, in grado di consentire il cambiamento della società e contribuire alla creazione di valore sociale condiviso.

Signori! Sto parlando di concepire la figura del “*Mobility Champion*”, il promotore della “nuova cultura della mobilità”.

Chi potrebbe essere il *Mobility Champion* dell’Italia e svolgere questo compito nel complesso universo dei tanti attori che si occupano a diverso titolo di mobilità?

Noi pensiamo debba essere un soggetto terzo, di grande autorevolezza, capace di una lettura davvero sistemica e non condizionata né da ideologismi né da riferimenti agli interessi economici di parte.

Un *leader* in grado di generare *awareness*, una consapevolezza ampia riguardo ai processi ed alle opportunità tecnologiche in essere, di ampliare i coinvolgimenti, di operare a tutto tondo sul fronte della comunicazione. Un soggetto che sia in grado di alimentare una “nuova cultura della mobilità” scevra da pregiudizi e attenta alla coincidenza tra interessi individuali e collettivi.

Uno dei ruoli principali che andrebbero affidati al *mobility champion* è quello di “convocazione”, riunire decisori e stakeholder: è infatti fondamentale per guidare la transizione in atto, scongiurando deresponsabilizzazioni, sintonizzando le visioni e, molto concretamente, evitando che l’innovazione avvenga in ordine sparso, riproducendo la frammentazione delle policy attuali.

Un ulteriore ruolo può essere individuato nella creazione di “obbligazione sociale” con un’azione di stimolo e coinvolgimento verso un mobilità sostenibile in tutti i sensi. Una “obbligazione” che deve riguardare tutti i soggetti della filiera, i produttori di autoveicoli, i decisori centrali, le amministrazioni locali, le compagnie assicurative, le aziende di trasporto pubblico, i produttori e distributori di carburanti, i soggetti che gestiscono flotte di veicoli, gli utilizzatori dei veicoli e gli utenti dei sistemi di trasporto.

Tra venti massimo trent’anni avremo una mobilità connessa, condivisa e ad impatto zero sull’ambiente e sulle persone. Tutto questo non accadrà girando una chiave, ma passerà attraverso un lungo periodo di transizione, dove sarà fondamentale la nostra capacità di fare Sistema utilizzando al meglio le tecnologie disponibili, pianificando le necessarie infrastrutture e orientando le scelte di politica della mobilità verso l’equazione più efficiente per la collettività.

In una parola la mobilità 2.0 va accompagnata e, per questo, mi rivolgo in particolare alle Istituzioni, agli altri Componenti della filiera, agli altri *stakeholder* della mobilità: dobbiamo farlo insieme!

Oggi, perché il futuro è già domani.

Grazie.

*Verso una mobilità 2.0:
La proposta UNRAE*

Massimo Nordio
Presidente



Il carico fiscale su auto e famiglie



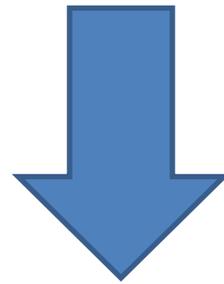
CENSIS 2014

*«Il rigor d'auto che
uccide il desiderio»*



AUTO ELEMENTO CENTRALE DELLA MOBILITA'

- ✓ **II PENDOLARISMO**
- ✓ **LA STRUTTURA INSEDIATIVA**
- ✓ **LA DINAMICA DEL TRASPORTO PUBBLICO**



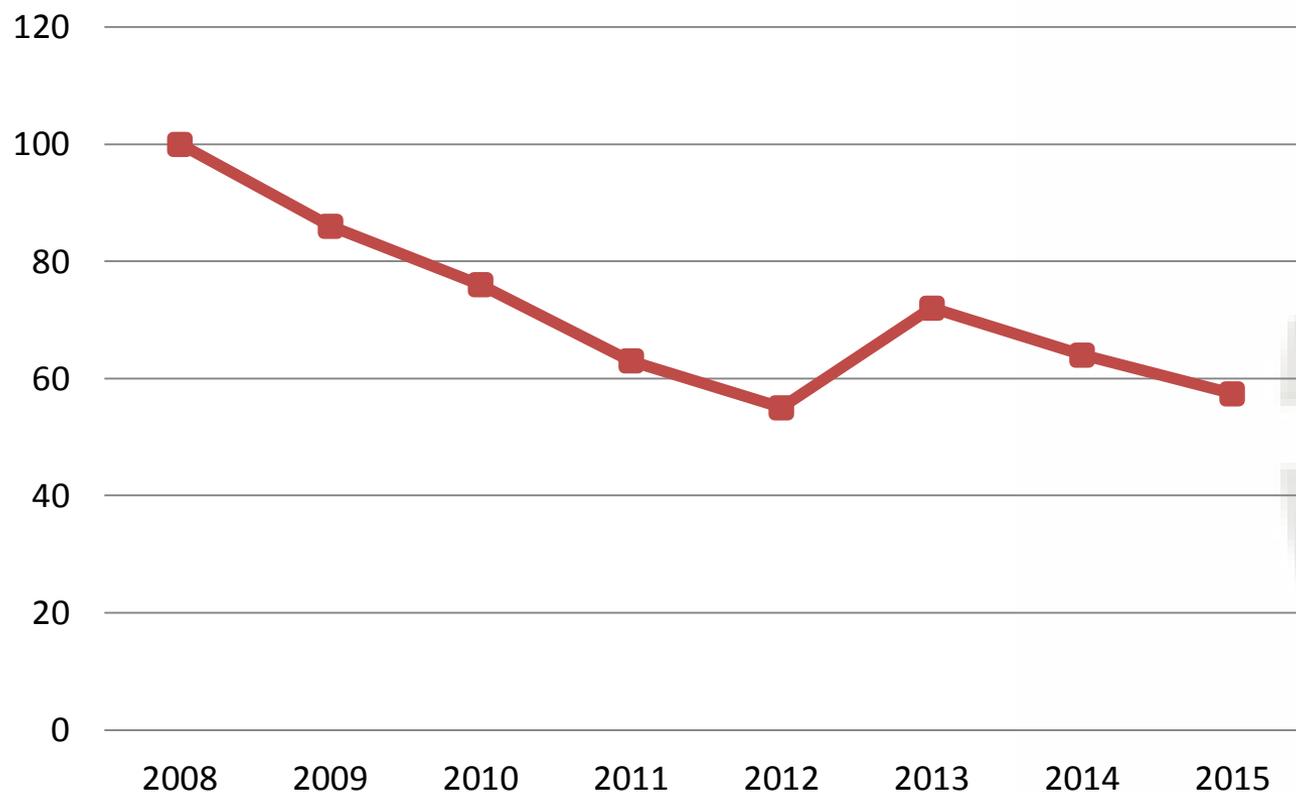
LA MOBILITA' NON PUO' ESSERE CONTENUTA

La balcanizzazione dei provvedimenti sulla mobilità

- ✓ **Gestione dei piani antismog**
- ✓ **Improvvisazione, estemporaneità**
- ✓ **Blocchi del traffico**
- ✓ **Targhe alterne**
- ✓ **Restrizioni disomogenee per Direttiva**

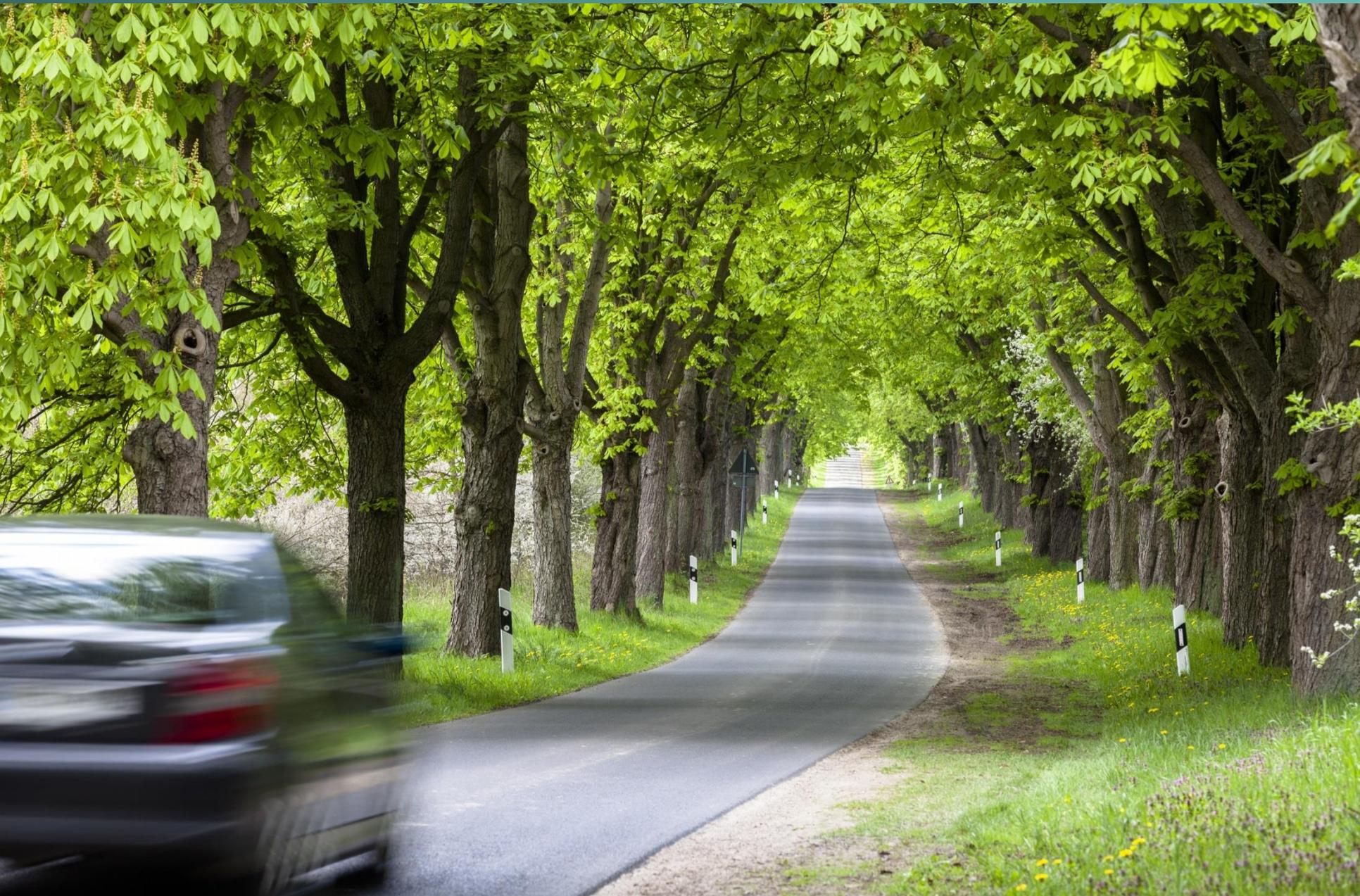
La riduzione degli interventi infrastrutturali

Stanziamenti per nuovi investimenti infrastrutturali
nel bilancio di previsione dello Stato 2008-2015



Fonte: Studio CENSIS 2016

Zero emissions



Le norme internazionali che indirizzano la mobilità

- ✓ **COP21: diminuzione emissioni gas serra entro il 2050**
- ✓ **Regolamento Comunitario: dal 2020 95g/Km di CO₂**

La *zero accidents vision* entro il 2050



Il rapporto tra veicoli e infrastrutture



I provvedimenti sul *tavolo*

- ✓ **Piano nazionale per la infrastrutturazione elettrica**
- ✓ **Direttiva DAFI** (Directive Alternative Fuel Infrastructure)
- ✓ **Direttiva NEC** (National Emission Ceilings)
- ✓ **Progetto Smart Road del MIT**
- ✓ **Riforma Trasporto Pubblico Locale**

Una nuova cultura



2009

DIGITAL CHAMPIONSHIP



2012 in Europa
2014 in Italia

La proposta UNRAE

Mobility Champion



Promotore
della nuova cultura della mobilità

Verso la mobilità 2.0

