CONSUMERS' FORUM
WORKSHOP

Cittadini, Istituzioni e aziende insieme per una nuova mobilità

Web event
27 aprile 2021, h 10.30/12.30

Intervento Presidente ART, Nicola Zaccheo

1. ***L'impatto della pandemia sui comportamenti e sulle abitudini dei cittadini nei trasporti***
2. ***La "nuova normalità" della mobilità collettiva***
3. ***Mobilità sostenibile***
4. ***Nuovi orizzonti della regolazione economica: la regolazione "sostenibile"***

1. L'impatto della pandemia sui comportamenti e sulle abitudini dei cittadini nei trasporti

L'impatto della pandemia da Coronavirus sui sistemi di trasporto con ogni probabilità continuerà ad essere particolarmente rilevante, non solo a causa delle severe misure di blocco adottate per ridurre il rischio di diffusione del virus.

Un **ruolo importante nel contenere la domanda di mobilità sarà giocato anche da altri fattori**, quali:

- la **digitalizzazione delle attività economiche, educative e commerciali** (con la crescita del *remote working*, la diffusione del *distance learning* e l'esplosione dell'*e-commerce*),
- **le norme che hanno ridotto la capacità di trasporto** per rispettare il distanziamento sociale
- il **permanere di un forte timore a condividere con altre persone l'esperienza di un viaggio**, sia esso quello quotidiano verso il luogo di lavoro, o quello più lungo verso – ad esempio – i luoghi di vacanza.

Quest'ultimo fenomeno, la **paura di affrontare un viaggio collettivo**, è emerso già in varie *survey* effettuate durante il *lockdown*.

Una recente **indagine Doxa per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti** ha confermato queste tendenze: **oltre il 70% del campione ha dichiarato di considerare "molto meno sicuri" o "meno sicuri" rispetto alla situazione pre-COVID-19 tutti i mezzi di trasporto collettivi**. La percezione di insicurezza è altrettanto forte anche per *car pooling*, *car sharing* e servizi taxi.

I fenomeni riscontrati in Italia (si veda lo studio PWC, "*Italia 2021-Competenze per riavviare il futuro*) non sono diversi – tra l'altro – da quelli visti nella maggior parte dei paesi europei, nord-americani, e del Far East, data la natura globale della pandemia e la relativa omogeneità delle misure adottate per il suo contenimento.

2. La "nuova normalità" della mobilità collettiva

Una volta superata l'emergenza, la transizione verso la "nuova normalità" che ci attende non sarà probabilmente un ritorno alla "vecchia mobilità" dello *status quo ante*.

L'esperienza della pandemia ha generato alcuni nuovi orientamenti, quali:

- **l'eliminazione di una quota di spostamenti grazie alla digitalizzazione delle attività** lavorative, commerciali e educative, con una potenziale riduzione dei "picchi" di utilizzo del sistema di trasporto e quindi un suo uso più efficiente;
- la **propensione a digitalizzare in misura molto più forte il sistema della mobilità collettiva**, per tenere sotto controllo il sistema (anche in termini di livelli di affollamento), fornire informazioni aggiornate agli utenti e gestire in modo più efficiente e sicuro le risorse produttive;

Il recupero di volumi di mobilità comparabili a quelli pre-COVID-19 avverrà, dunque, gradualmente. Un elemento importante nell'andamento dei volumi lo avranno, in ciascun bacino di traffico, la specifica segmentazione della domanda in base al motivo dello spostamento, con una ripresa più sostenuta della mobilità collettiva per attività di lavoro e di studio.

Più lenta – probabilmente – la curva di risalitadei viaggi su media / lunga percorrenza, specie quelli internazionali via aerea, per i quali gli studi di settore più recenti (ACI Europe, IATA, ICAO) delineano un ritorno ai flussi pre-pandemia non prima del 2024.

3. Mobilità sostenibile

Mai come in questo momento è più che mai necessario **ripensare alla mobilità in termini di sostenibilità, ambientale ma anche sociale**.

Così come ben delineato dal **PNRR** appena varato dal Governo, nella "**missione n. 3: le infrastrutture per una mobilità sostenibile**", sono previsti investimenti per sviluppare un sistema infrastrutturale più moderno, digitale, intermodale tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto, anche nell'ottica di una maggiore resilienza e sostenibilità, nonché per garantire il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni.

Il **Piano per la mobilità sostenibile** deve essere "*compliant*" con le strategie dello "**European Green Deal**" che puntano a fare del nostro il primo continente a impatto climatico zero. Per questo, particolare enfasi è dedicata alla decarbonizzazione del sistema della mobilità, come previsto dal **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima**.

4. Nuovi orizzonti della regolazione economica: la regolazione "sostenibile"

A mio parere, **la "nuova mobilità" deve necessariamente passare attraverso una "regolazione sostenibile".**

La funzione regolatoria, infatti, costituisce un rilevante strumento di impulso sia nella fase di attuazione *ex ante*, mediante il coinvolgimento dei soggetti attuatori delle finalità medesime, sia in fase di controllo *ex post*, attraverso la verifica di conformità effettiva dell'attività rispetto agli atti di regolazione.

L'Autorità ha già avviato processi che hanno, nei diversi ambiti di competenza, l'obiettivo di **accrescere la sostenibilità ambientale attraverso la regolazione economica**. Questi meccanismi devono essere ulteriormente potenziati nel prossimo futuro.

L'obiettivo generale dell'incremento di efficienza ed efficacia del sistema della mobilità nel suo complesso, è concepito dall'Autorità in ottica multimodale, proattiva e sinergica, rispetto alle politiche di miglioramento della sostenibilità ambientale complessiva del settore dei trasporti.

Ad esempio, in **ambito ferroviario**, è previsto che l'Autorità effettui una valutazione che tenga conto sia dell'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio dell'*incumbent* sia dei *wider economic effects*, con particolare riferimento ai vantaggi sociali ed ambientali. Gli *outcomes* attesi di tale modello regolatorio riguardano la promozione di effetti riconducibili all'incremento della mobilità sostenibile (sotto il profilo ambientale oltre che economico e sociale) che, nel caso specifico, si realizza con lo *shift* modale atteso dalla strada al ferro.

Nel **settore autostradale** è stata introdotta una serie di strumenti che concedenti e concessionari possono utilizzare al fine di promuovere una mobilità su gomma di merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Per esempio, attraverso lo strumento della modulazione tariffaria per stimolare l'utilizzo di veicoli o modalità di trasporto più sostenibili dal punto di vista ambientale, o attraverso un articolato meccanismo di premialità/penalità mirato a correlare le tariffe ai livelli di servizio effettivamente offerti all'utenza e ad altri aspetti relativi all'introduzione di nuove tecnologie, anche al fine di efficientare la logistica.

Nel **settore aeroportuale** sono state elaborate misure regolatorie volte a promuovere la sostenibilità ambientale del trasporto aereo, prevedendo in particolare la possibilità per i gestori aeroportuali di adottare modulazioni o articolazioni tariffarie che perseguano finalità di tutela ambientale, una maggiorazione della remunerazione dei gestori per investimenti correlati alla difesa dell'ecosistema, un meccanismo di premi/penalità che incentiva la riduzione dell'impatto sull'ambiente delle infrastrutture aeroportuali oggetto di affidamento.

Nel **settore portuale**, le prime misure di regolazione hanno introdotto metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, rispettando principi di tutela dell'ambiente ed efficienza energetica.

Per quanto riguarda la **regolazione dei servizi e dei mercati,** l'insieme degli strumenti previsti negli atti di regolazione devono sempre più favorire le imprese e le gestioni che impiegano al meglio le risorse disponibili producendo i servizi al costo più basso e alla qualità più elevata. Procedure di affidamento orientate all'efficienza/qualità stimolano le imprese a innovare attraverso il miglioramento di processi e l'uso parsimonioso delle risorse, anche naturali, inclusa l'energia o i combustibili.

Una delle determinanti del maggior utilizzo della mobilità sostenibile è rappresentata dalla **progressiva digitalizzazione dei servizi rivolti agli utenti**.

Il cambiamento in atto poggia su tecnologie globali e ha natura irreversibile e sistemica; occorre, quindi, che **anche la regolazione di settore ne colga pienamente la portata. La mobilità si configura come un bene in sé, che ha natura economica ed è oggetto di tutela giuridica**. La disintermediazione dei servizi, che caratterizza l'era digitale, moltiplica i canali attraverso i quali consumatori e utenti informati orientano i propri comportamenti e assume valore sociale.

È cresciuta la **consapevolezza dei passeggeri del diritto a essere tutelati lungo tutto il viaggio,** e a fruire di servizi efficienti e di qualità, a prescindere dall'infrastruttura e dalla modalità di trasporto utilizzata o dal vettore che li fornisce.

La domanda per singola modalità di trasporto evolve in domanda di servizi integrati e multimodali. I passeggeri richiedono un unico titolo di viaggio per i loro spostamenti; per le imprese è fondamentale l'integrazione tra infrastrutture e servizi complementari pienamente interoperabili.

Il cittadino è posto al centro della regolazione ART, per una mobilità non più a struttura verticale, basata sul "mezzo di trasporto", ma orizzontale, "door to door", centrata sui bisogni del passeggero.

L'organizzazione della produzione di servizi di mobilità avviene attraverso **piattaforme che consentono transazioni economiche simultanee su mercati tra loro un tempo del tutto separati**. Le strategie di sviluppo delle imprese di trasporto devono far fronte alle nuove sfide della concorrenza intermodale.

Nell'esercizio delle funzioni e dei poteri attribuiti dalla legge, **l'Autorità può incidere sugli assetti di settore e sulle imprese attraverso una pluralità di strumenti**, tipicamente riconducibili in termini economici alla regolazione dell'entrata nel mercato: qualità, efficienza e tariffe dei servizi.

L'Autorità deve concorrere al perseguimento di tutti questi obiettivi, sia attraverso l'adozione di **misure dirette**, sia attraverso misure in grado di **accogliere e rendere operativi criteri decisi dal Legislatore**.