

On. Enrico Giovannini

Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Intervento al convegno di federMobilità del 14 luglio 2021

I modelli di mobilità emergenti

e le prospettive per il post-pandemia Covid-19

L'importanza di una nuova governance della mobilità e del TPL

Grazie, non solo per l'invito e l'organizzazione di questo evento, ma grazie per il rapporto. Devo dirvi che ho passato un weekend a leggerlo e l'ho trovato straordinariamente interessante. Le *slide* che sono state presentate sintetizzano molto bene la ricchezza del rapporto e, soprattutto per me, per i direttori e i dirigenti a cui ho passato il rapporto, queste informazioni sono molto utili per cercare di capire cosa accadrà, e non soltanto cosa è accaduto.

Noi, tra l'altro, proprio in questi giorni abbiamo chiesto all'ISTAT di condurre un'indagine sulle famiglie italiane per rispondere alla domanda "*Cosa vi aspettate per settembre?*". I risultati saranno disponibili i primi di agosto e questo ci aiuterà a capire non solo i cambiamenti (ad es. chiediamo retrospettivamente come si spostavano e come pensano di spostarsi a settembre), ma anche le motivazioni. Ad esempio la paura del contagio, una scelta culturale, una scelta legata ai costi, ecc.

Questo, nell'ottica - chi mi conosce non credo si aspettasse molto di diverso - di prendere decisioni, per quanto possibile, sulla base di dati e informazioni. Naturalmente, come anche nel rapporto si sottolinea, l'elemento della pandemia, e quindi la curva epidemica, gioca un ruolo fondamentale. E giocherà un ruolo fondamentale anche nella ripresa dopo la pausa estiva, che per noi è un target molto importante su cui stiamo lavorando da alcuni mesi in collaborazione con le regioni, le province e le città. Tutto ciò, per farci trovare preparati quest'anno, certamente più preparati dell'anno scorso.

Vorrei fare quattro tipi di considerazioni commentando il vostro rapporto.

La prima ha a che fare con un elemento di breve termine, che voi avete molto correttamente mostrato anche nelle ultimissime *slide*, come la possibilità di “smussare le punte”.

Come diceva Trilussa col pollo, le medie non ci diranno molto, ci saranno poco utili. Lo dico da statistico.

Dovremmo osservare i comportamenti, come voi avete giustamente fatto, a livello micro, di città, di sistema locale del lavoro. È un concetto diverso, naturalmente, rispetto a quello della città definito dall'ISTAT tanti anni fa, che ha il baricentro intorno alla città ed è basato proprio sui flussi di mobilità, oltre che sugli elementi economici e sociali.

I baricentri, come avete mostrato nelle *slide* pochi minuti fa, potrebbero cambiare, ma potrebbero anche non cambiare. Perché ci sono una serie di fenomeni d'isteresi, di abitudini, che naturalmente pesano, oltre ai fattori economici e sociali. Allora, la domanda fondamentale e di breve termine è la seguente: noi come *policymakers* dobbiamo cercare di soddisfare una domanda data o possiamo cercare di influenzare la domanda? Questa è la domanda che già l'anno scorso - quando facevo parte del comitato Colao e mi occupavo di trasporti dando qualche suggerimento alla ministra De Micheli che mi ha preceduto in questa posizione - ci spinse a suggerire al governo una serie di interventi, come la realizzazione di piste ciclabili di tipo diverso rispetto al passato, i bonus per una “mobilità dolce”, ma soprattutto la norma che prevede l'abbassamento (da 300 a 100 addetti) della soglia oltre la quale nei comuni con oltre 50.000 abitanti imprese e istituzioni pubbliche devono istituire la figura del *Mobility Manager*. Una figura prevista anche nelle scuole da una normativa di vari anni fa, ma forse in alcuni casi un po' dimenticata.

Insieme al ministro Cingolani abbiamo firmato il decreto attuativo che prevede la predisposizione di linee guida (che sono quasi ormai predisposte) riguardanti le imprese e le istituzioni, per consentire ai *Mobility Manager* cittadini di avere molti più soggetti con cui programmare gli spostamenti e la vita della città.

Questo è un cambiamento molto rilevante perché cambia l'approccio: dall'inseguire la domanda si passa all'orientare la domanda. Anche all'interno del nostro Ministero abbiamo creato la figura del *Mobility Manager*, che non esisteva.

Ma abbiamo anche condotto un'indagine, che è ormai agli sgoccioli, su tutto il personale per capire le loro esigenze di mobilità e i loro piani di mobilità.

Se tutte le amministrazioni e le imprese con oltre 100 addetti facessero questo, saremmo forse alle soglie di un potenziale cambiamento rilevante in grado di cogliere, stabilizzare e coordinare i segnali che pure voi nel vostro rapporto avete evidenziato.

Ed è esattamente quello di cui abbiamo bisogno, perché non solo il *nudging* è ormai una tecnica di *policy* ben nota, ma abbiamo tutti sperimentato con la drammatica pandemia che ha colpito l'Italia e tanti altri paesi che un approccio cooperativo è meglio di un approccio competitivo. Fermo restando, naturalmente, che poi ci sono una serie di limiti, di vincoli.

Forse avete visto il rapporto dell'ACI sulle preferenze dei giovani rispetto alle automobili: solo 1 giovane su 8 dice di desiderare a tutti i costi (come la nostra generazione ha fatto pensando all'auto come status symbol) un'automobile propria. Poi naturalmente alla domanda “*Ma voi l'avrete?*”, la risposta è sì, perché rispetto al sistema dei mezzi pubblici siamo ancora lontani da situazioni come quelle, per esempio, dei paesi nordici europei. Ma il cambiamento culturale è molto rilevante. Chiaramente parliamo di un flusso, quello dei giovani, rispetto allo stock. E noi in particolare, uomini di oltre 50 anni, abbiamo un *bias* culturale rispetto al cambiamento della transizione ecologica e quindi siamo più resistenti ai cambiamenti nei comportamenti anche individuali. E poiché molti uomini oltre i 50 anni hanno posizioni di responsabilità, abbiamo bisogno di far cambiare la cultura. Ed è per questo che il capo del nuovo dipartimento - che si chiama “mobilità sostenibile”, e non “trasporti”, coerentemente con il nuovo nome del Ministero - sta interagendo con l'associazione dei *Mobility Manager*, con i soggetti privati, così che il Ministero non sia soltanto un produttore di norme, ma sia anche un facilitatore nell'orientare i comportamenti dei vari soggetti nella direzione giusta. E quindi faremo anche una campagna informativa, oltre che statistica, proprio su quelle imprese e quelle istituzioni che, sulla base di quella normativa e del decreto di attuazione, sono chiamate a creare la figura del *Mobility Manager*.

Questo mi porta alla seconda considerazione, ovvero alla capacità del trasporto pubblico locale di essere non solo coerente con lo spirito dei tempi, ma anche efficace e dunque consentire alle tante persone che vorrebbero cambiare il loro modo di spostarsi, di farlo e di farlo in sicurezza. Qui c'è una considerazione di breve e una considerazione di lungo termine. Noi abbiamo chiesto al Comitato Tecnico Scientifico di farci capire qual è la prospettiva in cui

probabilmente saremo a settembre. E dunque stiamo attendendo le risposte alle domande che abbiamo posto, in maniera tale da condividerle con regioni, province e comuni per prepararci a far sì che il sistema del trasporto pubblico locale sia pronto alla ripresa autunnale.

Ma poi c'è una componente di medio termine, che ha a che fare con gli investimenti. Gli investimenti sono, certo, il piano nazionale di ripresa e residenza dove ci sono quasi oltre 7 miliardi per il rinnovo del parco autobus/pullman in senso ecologico, ma anche l'investimento sulle ferrovie regionali. Non solo l'alta velocità, ma anche il rinnovo del parco rotabile. E non saranno solo i fondi del PNRR, ma saranno soprattutto i fondi del Piano complementare. Proprio in questi giorni, stiamo discutendo con le regioni su come cominciare a trasferire a loro e ai Comuni i fondi necessari per questa trasformazione. Ma poi ci sono i fondi ordinari, il fondo Sviluppo e Coesione, i fondi nazionali e i fondi locali, cioè gli 80 miliardi dei fondi europei ordinari che sono fondamentalmente di competenza delle regioni, degli enti locali e che noi speriamo - e stiamo cominciando a lavorare in questa direzione - vengano spesi usando come categorie di riferimento quelle del PNRR e quindi transizione verde, mobilità sostenibile, eccetera.

Questa è una piccola rivoluzione culturale, ma in realtà politica, che va ben oltre il PNRR, perché se tutte le regioni e tutti i comuni useranno anche i loro fondi in aggiunta a quelli nazionali per finalità analoghe, compreso il trasporto rapido di massa e il trasporto extraurbano ecc., alla luce del cambiamento dei comportamenti e del riorientamento della domanda, possiamo veramente fare un salto di qualità importante, accanto naturalmente ai 600 milioni che il PNRR prevede per le piste ciclabili, i 400 milioni per quelle turistiche, i 200 milioni per quelle urbane.

Ma il terzo passaggio che vorrei sottolinearvi è quello della necessità di coordinare non solo i fondi della parte trasporti-mobilità in senso lato, ma anche coordinare questi interventi con gli altri fondi. Ad esempio, quelli per la riqualificazione urbana. A breve presenteremo l'esito delle analisi sulle proposte che sono state fatte dai comuni in risposta ai bandi sul piano nazionale per la qualità dell'abitare. Si tratta di oltre un miliardo a cui si aggiungeranno 2 miliardi del fondo per il PNRR e il fondo complementare. Noi abbiamo visto questi progetti, la Commissione sta completando i lavori. Sono progetti molto rilevanti anche sul tema della mobilità, perché riguardano la

riqualificazione urbana e prevedono luoghi di co-working, di condivisione degli spazi che magari ridurranno la domanda di mobilità.

Ecco perché le medie ci diranno poco. Dovremmo avere la capacità di scendere sul territorio e di integrare le diverse politiche, tema certamente dei Comuni, soprattutto, e delle regioni, ma tema anche del governo. Ed è per questo che io sto spingendo per la ricostituzione del Comitato interministeriale per le Politiche Urbane, luogo di coordinamento di tutte le politiche che riguardano le città. Dopo aver ottenuto - prima di far parte di questo governo - il cambio di nome del CIPE in "Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile", ora capiamo quanto quell'impostazione, alla luce dei fondi europei, fosse indispensabile. Altrettanto indispensabile è la ricostituzione del CIPU, proprio per coordinare le diverse politiche urbane, che hanno anche impatto sulla mobilità, ma guardando le politiche sulla mobilità integrate con le altre politiche.

L'ultimo elemento sul quale vorrei concentrarmi è: domani. Quando la Commissione Europea avanzerà le proposte per il pacchetto normativo-legislativo che andrà attuato per raggiungere il taglio al 55% delle emissioni entro il 2030 e poi la decarbonizzazione entro il 2050. È una rivoluzione profonda del nostro modo di organizzare la vita e le attività socioeconomiche che non può e non potrà non avere impatti molto rilevanti sul tema dei trasporti e della mobilità, compresa quella delle città. Il cambio del nome del ministero da "Infrastrutture e Trasporti" a "Infrastrutture e Mobilità sostenibili" al plurale non è uno sparo nel buio pensando che un giorno qualcuno riuscirà a mettere insieme infrastrutture sostenibili e mobilità sostenibili, ma è la testimonianza del cambiamento che sta già avvenendo, come il vostro rapporto dimostra. E che deve avvenire però ad una velocità molto maggiore, coerente con gli impegni che abbiamo preso a livello europeo.

Le proposte della Commissione andranno naturalmente vagliate, discusse nell'ambito del Consiglio del Parlamento Europeo, ma la linea non può che essere una linea molto ambiziosa, come ambizioso è il taglio del 55% e l'obiettivo di decarbonizzazione. Il settore privato mi sembra ormai abbia colto l'irreversibilità di questo cambiamento. E senza i cambiamenti del settore privato, non solo in termini di investimento, ma anche di cambiamento tecnologico, di offerta, non riusciremmo a raggiungere quegli obiettivi. Uno degli elementi di cambiamento profondo, come uno dei progetti del PNRR

segnala, è la mobilità come un servizio. Vuol dire, cioè, l'integrazione dei diversi mezzi di trasporto attraverso la digitalizzazione e il cambiamento culturale che questo può condurre.

Quando sono arrivato ho incontrato i dirigenti del settore trasporti e gli ho chiesto: *“Siete d'accordo sul cambio di nome del ministero? Adesso chiudo gli occhi, date la risposta e qualcuno tira i conti.”* Bene, 29 no e 11 sì. Abbiamo discusso per un'ora prima della fine della riunione, in cui tra l'altro ho sostenuto che l'andare a piedi non riguarda i trasporti, ma riguarda la mobilità, e sappiamo, anche grazie al vostro rapporto, come questo stia cambiando sul piano culturale in una direzione più simile a quella di altri paesi, come gli scandinavi. Quando ho rifatto il test, eravamo a quota 22 no e 18 sì. Li incontrerò nuovamente a fine mese e farò un ulteriore test dopo 4 mesi di lavoro.

Lo dico perché le parole sono importanti e la “mobilità come un servizio” non potrebbe essere declinata con la frase “trasporti come un servizio”. Ecco perché le parole contano e conta il cambiamento culturale. E qui vorrei ringraziare le università che stanno svolgendo un ruolo molto importante nella “Rete delle università per lo sviluppo sostenibile” che abbiamo voluto creare anche con l'aiuto dell'Alleanza per lo Sviluppo Sostenibile, di cui sono stato portavoce fino a qualche mese fa. Le università hanno un ruolo cruciale perché abbiamo fatto inserire tra le attività valutabili ai fini della terza missione, quindi quella del rapporto col territorio, proprio gli obiettivi di sviluppo sostenibile. E naturalmente il tema dei trasporti, della mobilità, del cambiamento delle città è un tema centrale su cui le università possono svolgere un ruolo fondamentale, e già lo stanno svolgendo proprio in supporto alle regioni e alle città.

Concludo dicendo che, come la mobilità è molto più che i trasporti, la mobilità sostenibile è ormai un mantra, un *must* per tutti. Il tema non è più se fare la transizione, ma come farla.

Ed è per questo che abbiamo bisogno di tutte le forze, usando dati, analisi (come quelle che avete mostrato oggi) anche prospettiche, insieme ai pianificatori a livello locale e alle istituzioni. Naturalmente, il “Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili” non solo sosterrà questo processo, ma, spero, con la collaborazione di tutti (non a caso abbiamo creato la Consulta per le Politiche di Infrastrutture e Mobilità Sostenibili con la partecipazione delle associazioni di categoria, la società civile, i sindacati e così via), riusciremo ad accelerare il percorso per raggiungere gli obiettivi europei, migliorare la

qualità della vita delle persone e aumentare la competitività delle imprese nel rispetto dell'ambiente. Grazie.