

TRASPORTO PUBBLICO

Rinnovo parco autobus, servono 9,5 miliardi

Asstra stima il fabbisogno aggiuntivo per accelerare la transizione energetica

L'età media dei mezzi italiani (12,3 anni) è ben al di sopra di quella Ue

Marco Morino



imagoeconomica Mobilità sostenibile. L'obiettivo di Asstra è promuovere il rinnovamento del parco autobus adibito al Tpl, con modelli più sostenibili sotto il profilo ambientale

milano

Serve una cura da cavallo per rinnovare il parco autobus circolante in Italia e raggiungere gli standard europei. Servono investimenti per ulteriori 9,5 miliardi nei prossimi 13 anni, cioè da spendere fino al 2033, in aggiunta ai 5 miliardi di fondi statali già stanziati a partire dal 2015. Lo afferma un documento che Asstra, l'associazione delle imprese del trasporto pubblico locale (tpl) presieduta da Andrea Gibelli, ha appena consegnato al Parlamento (IX commissione Trasporti della Camera). Il dossier si propone di fornire indicazioni utili al legislatore nell'individuare le priorità nell'utilizzo del Recovery Fund nel settore del tpl. Le risorse previste per l'Italia, circa 208 miliardi, costituiscono una grande occasione per la ripresa della nazione, duramente colpita dal Covid-19.

Il parco autobus in Italia

L'indagine Asstra rileva come, in Italia, si sia raggiunta al primo semestre 2018 un'età media del parco autobus pari a 12,3 anni, ben al di sopra dell'età media dei principali paesi dell'Unione europea. In Germania, l'età media degli autobus urbani ed extra urbani è di 7,6 anni, in Francia di 7,7, in Spagna di 8,14. Il dato evidenzia le gravi difficoltà in cui versa la nostra flotta su gomma; inevitabili sono le ripercussioni ambientali, economiche e sulla qualità del servizio erogato.

La flotta presenta ancora una parte consistente del parco concentrata nelle categorie Euro II ed Euro III.

La tipologia di alimentazione più diffusa è il diesel, anche se in ambito urbano risulta una quota rilevante di autobus a metano compresso. Le indagini evidenziano come sia in crescita la quota di veicoli elettrici nelle flotte aziendali in quanto varie realtà hanno introdotto nuovi sistemi di autobus elettrici; nonostante ciò, risulta ancora debole la rilevanza di tale tipologia di alimentazione in Italia. In ambito urbano, per la precisione, il 71% dei bus circola con motori diesel, mentre i bus elettrici sono appena l'1% del parco circolante.

Le risorse per il rinnovo

Il quadro delle risorse appena delineato prospetta un progressivo invecchiamento del parco autobus, che senza nuovi interventi, arriverà a oltre 17 anni di età media nel 2033. L'ammontare complessivo delle risorse statali dedicate al rinnovo degli autobus è pari a circa 5 miliardi di euro, al netto della quota di cofinanziamento di competenza dei soggetti beneficiari. Risulta pertanto necessario, sostiene Asstra, rafforzare le attuali linee di finanziamento a sostegno del rinnovo del parco mezzi e delle infrastrutture per l'approvvigionamento (ricarica dei mezzi e impianti di distribuzione del carburante). La finalità è accelerare la transizione energetica della mobilità pubblica verso forme di alimentazione a basso impatto ambientale (elettrico, metano e idrogeno).

Le simulazioni condotte dall'ufficio studi di Asstra hanno quantificato un fabbisogno aggiuntivo di risorse per il ricambio degli autobus che svolgono servizio in ambito urbano, pari a 260 milioni di euro all'anno necessari a garantire la messa in strada di oltre 17.700 autobus elettrici nei prossimi 15 anni, con una media di 1.180 autobus elettrici all'anno raggiungendo l'età media di 6,8 anni alla fine del piano. Il fabbisogno per il parco urbano è di 3,9 miliardi in 15 anni.

In ambito extraurbano, il gap fra le risorse stanziare e le risorse disponibili per garantire una transizione della flotta alle fonti di alimentazione alternative raggiungendo un'età media al 2033 di 6,8 anni risulta pari a 375 milioni di euro all'anno, e prevede l'immatricolazione di circa 23.480 mezzi per una media di 1.565 veicoli ad alimentazione alternativa all'anno. Pertanto, l'investimento richiesto è pari a 5,6 miliardi.

Il fabbisogno totale per mettere in campo questo ambizioso piano di investimenti ammonta a circa 9,5 miliardi di euro (3,9 + 5,6), considerando un cofinanziamento del soggetto beneficiario pari al 20% del contributo statale, una convergenza del costo per l'acquisto del mezzo elettrico ai prezzi attualmente scontati dagli operatori per acquistare un mezzo ad alimentazione tradizionale al

2033 e un costo aggiuntivo per l'infrastruttura pari al 40% del costo del mezzo. «Sarebbe ideale - scrive Asstra - concentrare le risorse suddette in un arco temporale più ristretto, fino a 6 anni, in linea con le necessità di pianificazione strategica di medio termine richiesta dal “Piano nazionale di ripresa e resilienza”, ferma restando la capacità produttiva della filiera di produzione dei mezzi di rispondere in un tempo così breve a una domanda improvvisa e cospicua».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Marco Morino