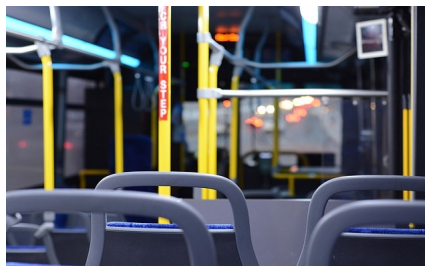


Solo tre Paesi europei raggiungono quote considerevoli di e-bus nelle loro flotte, altrove perdura un ritardo preoccupante.



In Europa il **trasporto pubblico** locale urbano ed extraurbano su ruote continua a favorire i **combustibili tradizionali** di origine fossile, principalmente: **diesel, benzina, metano e GPL** con pochissime quote afferenti al comparto dell'**elettrico** che, pur, tuttavia, sta timidamente prendendo campo.

Non solo, se si analizza la geografia europea nel settore si può notare che pochissimi Paesi hanno creduto negli **autobus a emissioni zero** in un contesto internazionale già di per se problematico dal punto di vista della **vetustà del parco mezzi circolante**.

Proprio ieri **ACEA - European Automobiles Manufacturer Association** ha pubblicato il Rapporto "**Vehicles in use – Europa 2021**" che contiene una disamina dell'insieme dei mezzi a motore circolanti nell'Europa a 27 prendendo in considerazione i dati di tutti i settori (**automobili e veicoli commerciali**) riferiti al **2019** con il confronto agli anni precedenti.

Nel rapporto si legge che al 2019 circolavano **692.207** autobus sulle strade europee (+ **1,7%** rispetto al 2018), con le flotte maggiori concentrate in **Polonia** (122.604), **Italia** (100.149) e **Francia** (94.371) e un'età media di **11,7** anni. Va specificato, tuttavia, che tale età media è il risultato della media aritmetica delle diverse vetustà dei parchi circolanti dei diversi Paesi che, di fatto risultano significativamente differenti con picchi virtuosi come **Austria** (4,8), **Lussemburgo** (5,2), **Svezia** (6,6), **Francia** (7,2), **Germania** (8,5), **Paesi Bassi** (9,3) contro una diffusa anzianità a due cifre che in alcuni casi supera la media UE, come nel caso della **Polonia** (15,6), del **Portogallo** (15,1) della **Grecia** (19,1), della **Repubblica Ceca** (14,5) e anche del nostro Paese (**12,8**).

Sempre scorrendo le tabelle che costituiscono il cuore del Rapporto, alla voce "**alimentazioni**" si può osservare che, anche per gli autobus, è il **diesel** ad andare per la maggiore (**94,5%**) con percentuali appena più rilevanti per le alimentazioni più green (**0,6% elettrico a batteria; 0,7% ibrido elettrico**), che comunque restano inferiori alla **benzina (0,8%)** e al **metano (2,7%)**.

Accanto a questa "fotografia", in data 15 gennaio la **Federazione Europea dei Trasporti e dell'Ambiente, Transport & Environment** aveva già pubblicato un *report* basato sulle **immatricolazioni** di nuovi autobus nel 2019 dal quale emerge che nonostante la crescita della domanda di nuove alimentazioni elettriche negli altri settori, quello dei bus è sostanzialmente al palo con tutti i principali mercati europei: **Francia** (9,2%), **Spagna** (8,5%) **Germania** (6,3%), **Italia** (5,4%) che offrono un'immagine piuttosto deludente e decisamente distante dalle percentuali a due cifre dei Paesi più virtuosi.

Sul podio troviamo **Danimarca** (78%), **Lussemburgo** (67%) e **Paesi Bassi** (66%) dove le immatricolazioni di nuovi autobus a basse emissioni sono decisamente alte, ma anche **Svezia** (26%), **Norvegia** (24%) e **Finlandia** (23%) non si piazzano male.

Ora, va considerato che nell'ultimo decennio l'Unione s'è data obiettivi ambiziosi per quanto riguarda l'abbattimento dell'**inquinamento atmosferico** e il conseguente contenimento del **cambiamento climatico**; obiettivi che indicano la necessità di raggiungere la **neutralità climatica al 2050** anche come importante fattore di sviluppo sociale ed economico.

In questo senso, la **decarbonizzazione del trasporto pubblico** gioca un ruolo decisivo e i Paesi potrebbero

anche colmare i loro gap in materia usufruendo dei finanziamenti che la Commissione ha messo a disposizione per le misure di ripresa dalla crisi della pandemia.

T&E ricorda che, ad esempio, la Germania ha già fatto importanti passi in avanti già nel 2020 finanziando una buona parte del locale costo di acquisto di e-bus e la Polonia (che ha il parco autobus circolante più consistente d'Europa), ha annunciato l'elettrificazione dei trasporti pubblici al 2030 nelle città a partire *da* e *sopra* i 100.000 abitanti.

"Le flotte di autobus urbani percorrono milioni di chilometri ogni anno", ha ricordato **James Nix**, responsabile merci presso Transport & Environment. *"Se vogliamo decarbonizzare le nostre città, questi veicoli devono diventare privi di emissioni il prima possibile"*.

Con lo scopo di guidare i decisori politici delle comunità locali e gli operatori del trasporto pubblico verso questa ineludibile transizione, T&E, in collaborazione con la società di ricerche **Eunomia Research and Consulting** ha pubblicato una ricerca basata su alcuni *case history* in altrettanti Paesi e città dell'Unione (per l'Italia figurano anche **Asti, Cuneo, Alessandria, Torino e Milano**) cercando di identificare i fattori comuni di successo per la diffusione degli e-bus che includono:

- l'importanza di una leadership politica che porta alla condivisione delle conoscenze, alla collaborazione e alla costruzione di alleanze necessarie per mettere in circolazione gli autobus elettrici;
- il sostegno finanziario, fondamentale per il lancio di e-bus, sottolineando altresì che una analisi dei costi lungo l'intera vita operativa degli e-bus mostra possibilità di costi di vita inferiori rispetto a veicoli a combustibili fossili comparabili;
- la necessità di effettuare prove, monitoraggi e valutazioni per garantire che la tecnologia funzioni in modo ottimale durante la sua vita e raggiunge i risultati desiderati;
- la necessità di appalti proattivi e innovativi per gettare le basi per un'implementazione efficace ed economicamente vantaggiosa degli e-bus;
- una progettazione ponderata e integrata dei servizi di e-bus, che sia completa, pratica e incentrata sull'utente.

"Gli autobus urbani a emissioni zero ci aiutano a combattere l'inquinamento atmosferico, a contrastare i cambiamenti climatici, a ridurre il rumore e a ridurre i costi totali rispetto agli autobus diesel nel corso della loro vita – ha concluso James Nix - Gli stati membri dell'UE devono garantire che i piani di recupero Covid che stanno attualmente scrivendo finanzino la sostituzione degli autobus fossili con quelli a emissioni zero".

Ci auguriamo che anche il nostro Paese sappia cogliere le opportunità di investire in questa direzione.