Prot.n. 0089482/2026 del 26/10/2026 12:21:56 Pagine totali: (3)

Altroconsumo - Valutazione di impatto generazionale e regolazione dei settori di competenza dell'Autorità. Proposta di avvio di una call for input propedeutica alla revisione del regolamento AIR/VIR approvato con delibera n. 54/2021

Call for input (n°)	Osservazioni
Call for Input_1	Siamo d'accordo con la fascia di età 15-34 anni come indicato dalle linee guida del COVIGE
Call for Input_2	Siamo d'accordo sul fatto che si tengano in considerazione anche i cosiddetti young adults (di età compresa tra i 30 e i 34 anni) poiché in Italia in questa fascia di età sono in molti a non aver ancora raggiunto una completa indipendenza economica ed un trasporto economicamente sostenibile per loro significherebbe allargare le possibilità di mobilità per motivi di formazione e lavoro, oltre che fronteggiare al contempo le spese quotidiane.
Call for Input_3	Proponiamo di introdurre nella VIG un "**PMR test**", proporzionato alla rilevanza dell'intervento, che valuti l'accessibilità effettiva dell'intero viaggio, coinvolga direttamente le associazioni rappresentative delle PMR e preveda indicatori e misure di mitigazione verificabili.
Call for Input_4	Riteniamo che la definizione di sostenibilità ambientale debba tener conto di una valutazione che non si limiti alle sole emissioni durante l'utilizzo, ma considerare **l'intero ciclo di vita dell'infrastruttura o del servizio**: realizzazione, materiali e risorse impiegate, consumo di suolo, energia, manutenzione, emissioni, effetti sulla qualità dell'aria e sul rumore, resilienza ai cambiamenti climatici e, ove pertinente, dismissione e fine vita. Riguardo ai settori di competenza dell'ART suscettibili di avere un impatto sulle future generazioni, riteniamo che non si debba guardare tanto al settore regolato in sé come volto a determinare la necessità della VIG, quanto alla natura e alla durata degli effetti prodotti dalla regolazione. Per esempio, una misura tariffaria nel trasporto pubblico può avere un impatto generazionale significativo anche se non riguarda una grande infrastruttura; al contrario, una modifica regolatoria di carattere prevalentemente amministrativo potrebbe avere un impatto generazionale molto limitato. Ciononostante, si ritiene opportuno prestare specifica attenzione alla regolazione del trasporto pubblico locale e regionale, del trasporto ferroviario, delle infrastrutture stradali e autostradali, del trasporto marittimo e portuale, del trasporto aereo, nonché dei servizi di mobilità individuale, condivisa e innovativa, con attenzione specifica dedicata alle misure riguardanti i diritti dei passeggeri e l'accessibilità dei servizi, comprese quelle per le PMR.
Call for Input_5	Il trasferimento intergenerazionale degli oneri non riguarda soltanto debito, manutenzione o investimenti inefficienti, ma anche l'erosione nel tempo del potere d'acquisto e l'accessibilità economica dei servizi di mobilità. Pertanto, Altroconsumo ritiene opportuno ampliare la definizione di sostenibilità economica nel settore dei trasporti includendo

Prot.n. 0089482/2026 del 26/10/2026 12:21:56 Pagine totali: (3)

	anche **la dimensione dell'accessibilità economica dei servizi nel tempo e l'impatto dell'inflazione sulle diverse generazioni**. Altroconsumo propone pertanto che, nell'ambito della VIG e delle analisi di impatto regolatorio, la sostenibilità economica delle misure nel settore dei trasporti sia valutata anche **attraverso indicatori che mettano in relazione l'evoluzione dei prezzi dei servizi di mobilità con l'inflazione generale e con l'evoluzione dei redditi disponibili**. Infatti, anche incrementi tariffari contenuti, se protratti per molti anni e superiori alla crescita dei redditi, possono determinare un significativo aumento del peso della mobilità sui bilanci familiari.
Call for Input_6	La sostenibilità sociale deve tener conto di "quanto costa" socialmente una misura, intendendosi **chi sostiene quel costo, quando e per quanto tempo.** Deve prevedere misure di mitigazione come, ad esempio, nel caso di una nuova tariffazione che si assocerebbe ad esempio ad agevolazioni mirate per giovani a basso reddito.
Call for Input_7	La misura andrebbe attuata attraverso fasi successive (ad esempio limitare l'accesso dei veicoli più inquinanti a determinate aree), con obiettivi intermedi, periodi di transizione (che includano alternative come: potenziare il trasporto pubblico, prevedere incentivi e sostegni decrescenti nel tempo) e meccanismi di monitoraggio e revisione. La progressività dovrebbe consentire ai cittadini, alle imprese e alle istituzioni di adattarsi agli effetti della misura, evitando che i costi della transizione ricadano in modo sproporzionato su una specifica generazione. Il passaggio alle fasi successive dovrebbe essere accompagnato dalla verifica degli effetti economici, sociali, ambientali e distributivi effettivamente prodotti.
Call for Input_8	Ulteriore domanda chiave è la seguente: "L'intervento è sufficientemente flessibile da poter essere adattato a cambiamenti tecnologici, demografici e climatici?". Si pensi a lavori programmati di infrastrutture che non sono poi decollati e si sono tradotti con cantieri rallentati o fermi, in cui i prezzi a causa dell'inflazione sono aumentati, con difficoltà per la realizzazione dell'opera ma anche rendendo lecita la domanda se trascorsi molti anni il livello di tecnologia individuato non sia ormai obsoleto.
Call for Input_9	Sicuramente l'Autorità potrebbe trarre spunto dalle metodologie messe in campo da altri paesi, come lo "Youth check" della Germania, citato nel documento.
Call for Input_10	Dovrebbero essere monitorati periodicamente non solo i risultati attesi ma anche eventuali esternalità negative, cioè gli effetti sociali o generazionali non previsti. Sarebbe molto utile interfacciarsi direttamente con gli utenti per sondare la loro percezione attraverso consultazioni con le associazioni di consumatori che possono mettere a disposizione indagini periodiche con panel di cittadini.

	Queste ultime potrebbero essere svolte prima dell'adozione di una misura e in una fase successiva per valutarne l'impatto. Da qui, si potrebbero poi implementare meccanismi di revisione che consentano di correggere le misure nel tempo.
Call for Input_11	Si potrebbero coinvolgere soggetti che, per loro natura, hanno una prospettiva intergenerazionale quali associazioni di consumatori, organizzazioni giovanili, associazioni ambientaliste, università e centri di ricerca, organismi rappresentativi delle persone con disabilità, soggetti che si occupano di pianificazione territoriale e mobilità sostenibile. Uno strumento di consultazione digitale potrebbe rappresentare un'opzione accessibile a tutti i cittadini, come avviene per le consultazioni della Commissione europea aperte anche ai singoli cittadini (piattaforma "Have your say").
Call for Input_12	Siamo d'accordo sulle opportunità intraviste ma anche sulle minacce e incertezze rappresentate dalla ripercussione della situazione geopolitica sui mercati e sugli sviluppi dei mercati digitali (anche della mobilità) la cui regolamentazione è in divenire.

Prot.n. 0089482/2026 del 26/10/2026 12:21:56 Pagine totali: (3)