

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Audizione IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati

Roma, 4 febbraio 2021

Come Fit-Cisl stiamo da tempo denunciando le carenze del sistema dei trasporti e, contestualmente, stiamo richiedendo interventi significativi, a partire dagli investimenti infrastrutturali, affinché possa essere adeguato alle esigenze di mobilità dei cittadini e delle imprese nel rispetto di quei principi ormai condivisi da tutti gli stakeholder quali la sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Le misure contenute nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) possono dare una prima risposta a queste richieste e rappresentare un'occasione unica per cominciare a recuperare il deficit infrastrutturale che si è accumulato negli ultimi anni in Italia riducendo anche il divario fra il Sud e il Nord.

Riteniamo però che gli interventi di potenziamento delle infrastrutture **siano una condizione necessaria ma non sufficiente** se non si interviene, di pari passo, anche sulle regole di sistema adeguando le normative alle esigenze del Paese, semplificando le procedure, migliorando le governance.

Siamo convinti, e lo abbiamo esplicitato con dovizia di particolari nel documento "Rimettiamo in Movimento il Paese" presentato insieme a Filt e Uilt il 26 giugno 2019, che un sistema di trasporti adeguato possa contribuire in maniera decisiva al rilancio dell'economia del Paese.

E' fondamentale quindi procedere di pari passo con riforme di sistema che interessino le modalità di trasporto e dei servizi che più hanno sofferto negli ultimi anni: trasporto aereo, trasporto pubblico locale, marittimo e portualità, ambiente.

Ci auguriamo, considerate le ingenti risorse economiche a disposizione e viste le recenti esperienze, che la *vexata quaestio* della non sufficiente **capacità di spesa delle dei soggetti interessati** possa essere affrontata e risolta attraverso la rimozione delle principali cause a partire dalla acquisizione dei lavoratori qualificati e strumentazioni adeguate per procedere speditamente con la realizzazione di tutte le opere previste dal PNRR. Per fare un esempio abbiamo imprese come Anas o Rfi che, pur avendo negli ultimi tempi migliorato le loro capacità di spesa, non riesco a procedere in maniera più veloce a causa delle carenze croniche di personale e, talvolta, come nel caso di Anas, anche per il mancato adeguamento delle procedure.

Negli ultimi anni si è parlato tanto di infrastrutture ma, purtroppo, a causa delle criticità dette (ostacoli burocratici, capacità di spesa, cambiamento di strategie, ecc..) si è fatto poco. O comunque non abbastanza.

Per tali ragioni, anche per l'esiguità del tempo a disposizione, non stiamo a ripetere che è necessario migliorare le interconnessioni, sviluppare l'intermodalità, ridurre le emissioni nocive, completare le connessioni di ultimo miglio e prevedere specifici incentivi a supporto del cambiamento.

E' stato detto tante volte e la convegnistica di settore degli ultimi anni ha affrontato fin nei minimi particolari sia le esigenze del settore sia gli interventi da realizzare. Così come numerose sono state le analisi costi-benefici delle varie grandi opere talvolta ripetute più volte per la medesima opera.

Sulla base di queste premesse, entrando nel merito del PNRR e, più in particolare della **Missione 2** per quanto attiene all'economia circolare e alla mobilità sostenibile, e della **Missione 3** per quanto attiene all'alta velocità e manutenzione stradale e all'intermodalità e logistica integrata, relativamente alla **Missione 2**, riteniamo che per una transizione ecologica coerente con gli obiettivi green fissati dai vari piani europei, bisogna:

- 1) rendere performante la "filiera del riciclo" con misure volte ad aumentare con nuovi impianti di trasformazione dei rifiuti il recupero delle materie prime secondarie e incentivare conseguentemente il loro uso per la produzione di beni di consumo.
- 2) ridurre l'uso di combustibili fossili per la produzione d'energia a favore di combustibili derivati da rifiuti, che consentono un minore impatto ambientale (es. riduzione di inquinanti, riduzione CO2).
- 3) sviluppare la mobilità sostenibile potenziando le infrastrutture per il trasporto collettivo rinnovando il parco circolante di mezzi a basso o nullo impatto ambientale come metro, tram, filovie, Bus Rapid Transit.

A tal proposito, in relazione alla previsione di **Rinnovo flotta autobus a basso impatto ambientale**, si sottolinea la positività dell'investimento in quanto si stima l'acquisizione di 5139 bus a basse emissioni (2.730 veicoli alimentati da GNC o GNL, 2.051 veicoli a propulsione elettrica e 358 veicoli alimentati a idrogeno, si fa presente che, anche in questo caso, per massimizzare gli investimenti previsti è necessaria una riforma del sistema del trasporto pubblico locale che preveda, in via preliminare, l'aggregazione delle numerose imprese, spesso di dimensioni medio piccole, oggi presenti, superando, dover occorre, anche le criticità determinate dalla legislazione concorrente.

In riferimento alle previsioni della **Missione 3** per quanto attiene all'alta velocità e manutenzione stradale e all'intermodalità e logistica integrata, sulla base degli effetti positivi che si sono riscontrati soprattutto in ambito ferroviario, si condividono i progetti previsti.