AUDIZIONE IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI SULLA PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

DOCUMENTO ANCI

10 FEBBRAIO 2021

L'ammontare delle risorse contemplate nella proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e legate al pacchetto Next Generation EU, circa 223 miliardi di Euro tra prestiti e sovvenzioni (al lordo dei fondi REACT EU), rappresenta per il nostro Paese un'opportunità unica di rinascita anche a seguito della pandemia e di sostenibilità.

ANCI considera il settore della mobilità e dei trasporti, sia delle merci che dei cittadini, uno dei pochi ambiti cardine su cui concentrare gli sforzi e puntare per la ripresa, poiché: di interesse nazionale, in grado di incidere radicalmente sulle emissioni e sul miglioramento della qualità della vita e dell'aria (il settore produce il 26% delle emissioni di CO2 in Italia), in ambito urbano e in ambito extraurbano, in grado di impattare su inclusione sociale e accessibilità dei territori, di innescare processi produttivi di filiera diversi e importanti, dalla mobilità all'innovazione, dalle infrastrutture ai servizi, è un settore a cui sono connessi ancora annualmente tanti morti (oltre 3.000 morti ogni anno e 250.000 feriti).

Anche per quanto concerne questo settore, ANCI sottolinea la necessità, per far ripartire il Paese, di affidarsi ai circa ottomila Comuni, dando loro gli strumenti per veicolare l'iniezione di liquidità di cui le famiglie e le imprese hanno urgentemente bisogno. I Comuni sono infatti i principali investitori pubblici, con una capacità di gran lunga superiore agli altri livelli di governo. Nel 2019, un quarto delle opere pubbliche viene realizzato dai Comuni (ben oltre il 19% raggiunto dagli investitori privati), che sono superati soltanto dal settore ferroviario (38%). I Comuni sono i principali e più efficienti investitori pubblici con indici di spesa e risultato di gran lunga superiori agli altri livelli di governo.

Ed è per questo – e non solo – che bisogna puntare subito ad una strategia di:

- finanziamenti diretti e non intermediati a sostegno di interventi relativi ai tre assi strategici (digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale) individuati dalla Commissione europea e finanziati con il Recovery Fund.
- riduzione al minimo dei passaggi formali e burocratici per l'individuazione ed erogazione dei finanziamenti (troppi anni in attesa del perfezionamento dei vari passaggi burocratici prima dell'erogazione del finanziamento ai beneficiari). Su questo serve un'assunzione maggiore di responsabilità da parte di tutti (istituzioni, organi politici, amministrativi e di controllo) affinché l'obiettivo dell'efficienza della capacità di spesa per lo sviluppo diventi elemento comune di azione.

Nella proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza approvata dal Consiglio dei ministri il 12 gennaio 2021 al tema della mobilità sono dedicate la Missione 3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) e una linea di intervento denominata "Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile" nella Componente 2 della Missione 2 (Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale sostenibile).

Alla Missione 3 sono destinate risorse per un ammontare pari a 31,98 miliardi di Euro, cui si sommano 1,16 miliardi previsti dalla programmazione di Bilancio 2021-2026. Di questi, 11,68 miliardi sono destinati a progetti già in essere. Le azioni previste dalla missione riguardano principalmente grandi infrastrutture per la mobilità nazionale e la logistica. Pur non riguardando direttamente la mobilità urbana, alcune delle azioni della missione 3 assumono particolare interesse per i Comuni; in particolare gli interventi ferroviari, quelli relativi alle stazioni e la manutenzione stradale. Le progettualità individuate finora sono quindi numerose ma a nostro avviso ancora con risorse sottostimate e con azioni da potenziare fortemente e su cui lavorare con maggiore incisività e integrazione l'una con l'altra.

Nella Componente 2 della Missione 2 (M2C2) è prevista la linea "Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile" con dotazione di 7,55 miliardi (di cui 2,95 miliardi allocati su progetti già in essere). Al suo interno si prevedono i seguenti progetti di investimento di particolare interesse per i Comuni (pagine 88 e 89):

1. il Piano Nazionale Ciclovie (con la realizzazione di 1.000 km di itinerari ciclabili urbani e metropolitani e la realizzazione di 1.626 km di piste ciclabili extraurbane turistiche) – che riteniamo debba essere fortemente orientato a fornire risposta alla mobilità quotidiana urbana, con azioni di predisposizione di servizi e non incentrato unicamente sulle infrastrutture, e accompagnato dalle necessarie riforme e attuazioni del codice della strada per consentire attività regolatorie contestuali da parte degli enti locali;
2. Il progetto di Mobilità Sostenibile "affrettati lentamente" che prevede interventi integrati (piste ciclabili, scuola bus, sharing mobility, mobility management ecc.) in 40 Comuni con oltre 50.000 abitanti, da individuare tramite pubblicazione di una manifestazione di interesse. Si rileva in questo caso la necessità di estendere l'opportunità di pianificare le scelte mediante la redazione di PUMS anche di bacino e di area, per garantire scelte coerenti e integrate e non puntiformi;
3. Il rinnovo della flotta autobus a basso impatto ambientale con l'acquisto entro il 2026 di 5.139 bus a basse emissioni in rinforzo del Piano Nazionale Strategico sulla mobilità sostenibile. Diventa cruciale lavorare sulle modalità semplificate di approvvigionamento, affrontando il tema della filiera produttiva e manutentiva connessa e dei modelli di acquisizione e gestione possibile di veicoli e servizi connessi.
4. La digitalizzazione del trasporto pubblico locale tramite una piattaforma abilitante nazionale con servizi C-ITS e "la creazione di un living lab all'interno della città di Milano". Come sottolineato più avanti, azioni di sistema unitarie nazionali sono auspicabili in questo settore per ovviare alla frammentarietà che deriva da scelte dei singoli, ma con integrazioni locali e autonome di servizi MAAS – ancora da sviluppare in Italia - come quello ideato a Milano.
5. Le infrastrutture di Trasporto pubblico di massa con "195 km di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa come metro, tram, filovie, Bus Rapid Transit, incluso il materiale rotabile. Tra gli interventi già individuati vi sono quelli che coinvolgono Genova, Bergamo, Rimini, Firenze, Roma e Palermo. Inoltre, si prevede la realizzazione di ulteriori interventi per sistemi di trasporto rapido di massa". Anche in questo caso segnaliamo più avanti quali sono gli ambiti che andrebbero aperti e stimolati in forte relazione alla mobilità veloce e l'esigenza di rallentare con la mobilità attiva gli spostamenti a livello micro e di quartiere.

In generale alla luce di quanto riportato, occorre rinforzare su alcuni assi portanti un lavoro organico e più uniforme sul territorio, con una maggiore dotazione per colmare il deficit rispetto ad altri paesi europei in termini di sostenibilità, elettrificazione e sostenibilità della produzione elettrica, qualità dell'aria, ciclabilità, riqualificazione dello spazio pubblico, trasporto collettivo, sicurezza stradale e manutenzione delle infrastrutture, logistica sostenibile. Occorre una maggiore integrazione tra gli interventi di mobilità e la produzione energetica a monte, se vogliamo rimarcarne la sostenibilità. Occorre una maggiore focalizzazione sulla mobilità urbana e sugli investimenti per la multimodalità, compresi spazi urbani organizzati e dedicati all'intercambio, cosiddetti hub di mobilità.

Per garantire la messa a terra della progettualità, accelerazione ed efficacia dell'attuazione, a regole date, sono però necessarie azioni trasversali di supporto tecnico specialistico e

procedurale e rafforzamento per le amministrazioni locali, dalla fase di pianificazione alla fase del cantieramento delle iniziative.
Parallelamente riteniamo necessario garantire il dispiegamento di azioni di sistema nazionali, a partire dai sistemi informativi relativi ai flussi di mobilità, e una standardizzazione di alcune regole e fasi, soprattutto alla luce dell'estrema frammentarietà a livello regionale, al fine di mantenere un approccio integrato tra interventi sia nei diversi ambiti (ciclabilità e offerta TPL) e tra ambiti differenti ma collegati tra loro (urbanistica/edilizia, elettrificazione, mobilità).

Sarebbe auspicabile:

- la strutturazione di un'azione di comunicazione dedicata alla cittadinanza sulle misure attivate lato offerta e di incentivazione e orientamento rispetto le scelte finali di mobilità;
- il potenziamento di assistenza tecnica e supporto specialistico ai Comuni, sia rispetto la mera esecuzione degli interventi, che rispetto una più efficace azione di pianificazione e governo del territorio da parte degli Enti locali coinvolti, favorendo l'internalizzazione e il potenziamento delle competenze.