

**Alla cortese attenzione di Senatori e Senatrici
delle Commissioni del Senato della Repubblica:**

- **Bilancio e programmazione economica**
 - **Lavori Pubblici e Comunicazioni**
- **Territorio, Ambiente e Beni ambientali**
 - **Industria, Commercio e Turismo**
 - **Politiche dell'Unione Europea**

Criticità del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza in materia di trasporti, mobilità e infrastrutture. Proposte integrative di Transport & Environment, Kyoto Club, Legambiente, Cittadini per l'Aria, Greenpeace Italia e WWF Italia

In questo documento è possibile trovare quattro proposte di modifica al Piano, che intervengono su quattro macro-criticità individuate come prioritarie:

- **Proposta 1:** intervenire sulla mobilità sostenibile di città e aree metropolitane, ampiamente sottovalutata dal PNRR, nonostante tre quarti degli spostamenti avvengano su scala locale; per sostenere investimenti per trasporto collettivo, ciclabilità, sharing, cura del ferro, logistica merci.
- **Proposta 2:** intervenire sull'accelerazione dell'elettrificazione dei trasporti, non inserita come obiettivo nel Piano e priva di investimenti funzionali al raggiungimento dei target del PNIEC, dei target nazionali relativi all'Effort Sharing Regulation e dei target comunitari in materia di decarbonizzazione;
- **Proposta 3:** intervenire sulla necessità di definire una filiera industriale della mobilità elettrica, che guardi alla riconversione delle industrie e alla relativa forza lavoro;
- **Proposta 4:** potenziare gli interventi sulla sicurezza stradale, che costituisce ancora un grave problema nelle città e sulle strade.

Macro-criticità in materia di trasporti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Secondo le associazioni scriventi, gli investimenti e le misure presenti nel testo del PNRR approvato dal CdM il 12 Gennaio 2021 per il settore trasporti **falliscono nel centrare due obiettivi fondamentali del Next Generation EU:**

- **Obiettivi climatici e ambientali 2030 e 2050 (Green Deal EU):** le misure proposte e gli investimenti allocati non sono, a nostro avviso, in grado di generare un'inversione nel trend delle emissioni di CO2 del settore trasporti, indispensabile per il raggiungimento dei **target climatici nazionali ed europei 2030 e 2050**.
- **Transizione verde:** le misure proposte e gli investimenti allocati non sono in grado di innescare l'avvio della trasformazione e innovazione verde dell'industria automotive italiana e accompagnare la relativa forza lavoro nell'ottica di una **giusta transizione**.

Nell'allocazione delle risorse stanziare per i trasporti **manca una scala delle priorità efficace, che tenga conto di quali sono i settori più fragili, maggiormente emissivi e dove bisogna intervenire con urgenza e risorse adeguate.**

La spesa allocata per i trasporti ammonta infatti ad **un totale di €39,53 miliardi** suddivisi come riportato in Tabella 1. Di questi viene indicato che €2,95MLD della Missione 2 e €11,2MLD della Missione 3 *sono in essere*, ovvero spese già previste, dunque le risorse effettive allocate per i trasporti nel PNRR ammontano ad un **totale di €24,9 miliardi, di cui solamente 4,6 miliardi per mobilità urbana, elettrificazione e transizione verde del settore automotive.**

Tab.1: Ripartizione risorse trasporti nel PNRR;

PNRR Risorse Stanziare Trasporti		Nuovi	TOTALI	TOT.
		Mld€	(nuovi + in essere) Mld€	(nuovi + in essere) %
M3C1	<i>Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del paese</i>	15.5	26.7	68%
	<i>Messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, ponti e viadotti</i>	1.6	1.6	4%
M2C2.3	<i>Trasporti Locali Sostenibili, ciclovie e rinnovo del parco rotabile (Comprese rafforzamento delle filiere produttive)</i>	4.6	7.55	19%
M3C2	<i>Progetto integrato Porti d'Italia</i>	2.84	3.32	8%
	<i>Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici</i>	0.36	0.36	1%
TOTALI		24.9	39.53	100%

Alla **mobilità urbana**, dove si concentra la maggior parte della produzione delle emissioni climalteranti, degli inquinanti locali, della congestione e che impatta la vita di milioni di cittadini/e ogni giorno, viene invece allocato solo il **19%** delle risorse totali destinate ai trasporti. Sempre a tale voce peraltro farebbero capo anche le risorse per la transizione verde e la resilienza della filiera industriale dell'automotive (menzionata alla voce M2C2.3.3.1).

La maggior parte delle risorse – il **68% delle risorse totali** per i trasporti (in essere e nuove) o il 62% delle "nuove" – viene allocato al settore ferroviario per l'Alta Velocità Ferroviaria e per infrastrutture di lunga distanza, mentre solo 5,6 miliardi (circa il 21% degli investimenti ferroviari) sono destinati ai nodi metropolitani e le ferrovie regionali. Peraltro non viene indicata alcuna misura abilitante per lo spostamento modale da gomma a ferro.

A tale proposito è utile ricordare che il trasporto su strada è responsabile per l'80% delle emissioni di CO₂ da trasporti¹, di cui circa il 70% viene prodotto per spostamenti inferiori ai 50 km², ed è quindi in tale ambito che bisogna agire in maniera decisa tramite l'accelerazione dell'elettrificazione da un lato e l'attuazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, il potenziamento del TPL, delle infrastrutture per la mobilità attiva (ciclabile e pedonale) e dell'intermodalità, del trasporto ferroviario metropolitano e regionale dall'altro.

Inoltre va fatto presente che le risorse impegnate a favore dell'AV rischiano di non essere immesse nel circuito economico prima di 4-5 anni per la difficoltà e lunghezza che comporta la progettazione e realizzazione di una linea AV in territori complessi. Al contrario molti interventi di mobilità sostenibile affidati direttamente ai comuni, come acquisti di bus elettrici, realizzazione di piste ciclabili, riqualificazione di strade e piazze a favore della mobilità attiva, garantiscono tempi di realizzazione certi e impatti positivi già nell'orizzonte di piano (passeggeri trasportati, miglioramento mobilità urbana e riduzione emissioni climalteranti e inquinanti locali).

Si rende dunque necessario rivedere la modalità di allocazione delle risorse al fine di assicurare coerenza tra la quantità di investimenti allocati e gli obiettivi nazionali e comunitari di riduzione della CO₂ e degli inquinanti locali, secondo le seguenti proposte di modifica:

MACRO-CRITICITÀ 1

Le risorse stanziare per la mobilità urbana e regionale sono ampiamente inadeguate.

Con l'attribuzione di queste scarse risorse alle città, non vengono dedicate risorse e progetti per la mobilità urbana previsti dai PUMS delle città, che diviene "uno dei tanti" obiettivi nel PNRR ma non una missione significativa.

Sulla base delle risorse destinate alla mobilità urbana si prevedono solo 1000 km di ciclovie urbane, solo 5000 nuovi autobus, nemmeno 200 km di reti di trasporto collettivo, dove prevalgono filobus e BRT, mentre solo 45 km sono tranvie e le metropolitane sono assenti. È previsto l'acquisto di soli 80 nuovi treni locali, pari al 3% del totale. Niente viene dedicato alla sicurezza nelle città e alla logistica urbana sostenibile.

Se poi consideriamo che tra gli investimenti ferroviari solo 5,6 miliardi di risorse sono destinate a nodi metropolitani e ferrovie regionali, il risultato è un'ampia sottovalutazione delle città e degli spostamenti urbani e regionali.

In merito al potenziamento della scarsa rete ciclabile italiana si sottolinea che - come evidenziato da numerosi studi³ - essa rappresenta lo strumento più efficace, in termini di costi benefici, per il miglioramento della qualità dell'aria quanto a PM_{2.5} e NO₂ e che l'Italia è soggetta a ben due procedure di infrazione sul tema aria.

Secondo l'analisi effettuata da T&E e Kyoto Club nel rapporto "Un PNRR per la mobilità sostenibile", gli investimenti necessari per dare una svolta alla mobilità urbana e regionale ammontano a circa 29 miliardi di euro, coerenti con i PUMS delle principali città italiane, secondo le seguenti destinazioni:

¹ Si tratta di circa 108 milioni di tonnellate di CO₂ (dato 2018) che devono essere portate a "quasi" zero entro il 2050. Il settore trasporti è il principale responsabile delle emissioni di gas climalteranti in Italia per i settori afferenti all'Effort Sharing Regulation con il 26% del totale, ed è l'unico settore in cui le emissioni di CO₂ sono cresciute, invece di diminuire, rispetto al 1990.

² LA RIDUZIONE DELLA CO₂ NEL SETTORE DEI TRASPORTI Le linee di azione Avoid - Shift - Improve, Potenzialità, fatti e numeri. *Susdef*, 2012.

³ Chiesa et al, (2014). "An environmental, economical and socio-political analysis of a variety of urban air-pollution reduction policies for primary PM₁₀ and NO_x: The case study of the Province of Milan (Northern Italy)". *Environmental Science & Policy*, 44, 39-50. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2014.07.012>

- 5 mld per potenziamento del TPL con 15.000 nuovi autobus elettrici;
- 2 mld da destinare alla realizzazione 5.000 km di ciclovie urbane e 10.000 di percorsi extraurbani e turistiche;
- 0,5 mld per moderazione del traffico e aree pedonali;
- 0,5 mld per la logistica merci urbana;
- 1 mld per la mobilità condivisa elettrica dei veicoli, i servizi MaaS, l'adeguamento di stazioni come hub di mobilità intermodale;
- 8,5 mld per il potenziamento del trasporto rapido di massa (150 km di rete tranviaria, 25 metropolitane, filobus, BRT);
- cura del ferro per il trasporto locale, nodi metropolitani, ferrovie regionali, treni per i pendolari, per complessivi 12,2 miliardi di investimenti.

Proposta 1

Aumentare le risorse stanziare alla Missione 2 alla voce M2C2.3 per i trasporti locali sostenibili da 4,6 miliardi a 17,5 miliardi. All'interno della Missione 3 riformulare alla voce M3C1 la tabella degli investimenti ferroviari incrementando i nodi ferroviari e le ferrovie regionali e l'acquisto dei treni regionali, per complessivi 12,2 miliardi di investimenti.

MACRO-CRITICITÀ 2:

L'accelerazione dell'elettrificazione dei trasporti non è assunta come obiettivo e non vi sono investimenti funzionali al raggiungimento del target di 6 milioni di veicoli elettrici al 2030 previsto dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima.

Il target di 6 milioni di auto elettrificate al 2030 stabilito dal **Piano Nazionale Integrato Energia e Clima** – target in merito al quale le associazioni scriventi avevano già segnalato la mancanza di misure abilitanti nel PNIEC stesso –, **è seriamente a rischio** se non si provvede all'attuazione di misure abilitanti, in primis il dispiegamento di una infrastruttura di ricarica adeguata su tutto il territorio nazionale.

La quota di mercato italiana di auto elettriche, sebbene in netta crescita nel 2020, è ancora considerevolmente al di sotto della media UE e della maggior parte degli Stati membri: il 4% italiano contro il 10% medio europeo, il 13% della Germania, il 10% di Francia e Inghilterra, il 12% Portogallo. I piani di ripresa dei principali paesi europei (Germania, Francia, Regno Unito e Spagna) stanno investendo in modo deciso sull'elettrificazione del trasporto su gomma. Se l'Italia non segue l'esempio il divario, già considerevole, aumenterà in modo irrecuperabile. L'Italia si attesta tra le ultime in Europa anche per acquisto di autobus elettrici (solo il 5,4% nel 2019).

In particolare, si nota l'**assenza** di una voce *specificata* di investimenti dedicati all'implementazione dell'**infrastruttura di ricarica elettrica nazionale**, nonostante la Commissione Europea nelle linee guida del Next Generation EU ne incoraggi vivamente l'inclusione nei piani di investimento, e la inquadri come uno dei [7 Progetti Faro](#) (Flagship: "Recharge and Refuel").

L'unico (vago ed altamente insufficiente) riferimento nel testo alle infrastrutture di ricarica elettrica è presente nella terza sottocomponente 1.3 (pag.86/87), in cui si parla di favorire *l'innovazione dell'attuale rete di carburanti (22.000 stazioni)* e della necessità di promuovere una rete di ricarica veloce, senza che vengano specificati obiettivi o risorse.

Ad oggi in Italia si contano circa 9.000 stazioni di ricarica, concentrate soprattutto al Nord. Secondo lo studio commissionato da Motus-E a PWC, per servire i 6 milioni di veicoli elettrici previsti nel PNIEC sono necessari almeno 98.000-130.000 punti di ricarica al 2030. Il PNIRE III (non ancora pubblicato) si pone come

obiettivo almeno 100.000 stazioni di ricarica al 2030. A titolo di riferimento si fa presente che la Francia si è data un

obiettivo di 100.000 colonnine di ricarica di entro la fine dell'anno in corso⁴. Da qui la necessità di accelerare. **Per questa voce andrebbero stanziati almeno €2 miliardi nei prossimi 5 anni** (si veda [position paper Motus-E su PNRR](#)).

RIFORME ASSOCIATE: L'importanza strategica della realizzazione di una rete di ricarica capillare deve anche trovare adeguato riscontro in una voce dedicata alla **riqualificazione professionale** (dunque nella Missione 4) per garantire personale qualificato nella costruzione, posa in opera, gestione e manutenzione della rete, e accompagnare la forza lavoro del settore automotive.

Proposta 2

*Inserire nella Missione 2 una voce dedicata e risorse adeguate per lo **sviluppo di una rete nazionale di ricarica elettrica** collegata alla **Flagship europea Recharge e Refuel**. Risorse: **€2 Mld nei prossimi 5 anni**.*

Riforme da associare: a potenziamento e supporto dell'investimento sulla rete di ricarica si rende necessaria **una revisione dello PNIRE**, per garantire uno strumento moderno e adeguato che sappia rispondere alla crescente domanda di mobilità elettrica e che serva più obiettivi in modo integrato: dallo snellimento delle procedure burocratiche alla revisione delle modalità di finanziamento per poter liberare capitale privato, fino alle specifiche tecniche della rete (qualità della rete di ricarica), potenza, accessibilità, distribuzione geografica, tariffe intelligenti.

MACRO-CRITICITÀ 3:

La creazione di una filiera industriale della mobilità elettrica e la riconversione delle industrie esistenti e relativa forza lavoro è trattata in modo del tutto marginale

Gli **investimenti destinati alla conversione/innovazione dell'industria automotive e relativa filiera industriale** sono menzionati brevemente nella sottovoce 3.3.1 della sotto-componente *Trasporto Pubblico Locale green e Trasporto rapido di massa*.

Le risorse allocate in merito non vengono specificate in modo esplicito. Tuttavia, essendo il fondo allocato per l'intera componente pari a €7,55 MLD (di cui circa 2,95 MLD in essere), e dovendo questa cifra far fronte anche a investimenti di filiera e agli investimenti per tutta la mobilità locale sostenibile, è evidente come **le risorse allocate siano oltremodo inadeguate**.

Vista l'importanza strategica del settore italiano dell'automotive, il peso che esso ha in termini di forza lavoro diretta e indiretta e la velocità di trasformazione che sta caratterizzando il mercato auto a livello europeo e globale, **la creazione di una catena di valore della mobilità elettrica** richiederebbe **una voce specifica e risorse dedicate** nella componente 2. *Digitalizzazione, Innovazione e competitività del sistema*

⁴“Le plan de soutien à l'automobile pour une industrie verte et compétitive”, consultabile su: https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/covid19-soutien-entreprises/DP-Plan_soutien_automobile26052020.pdf

produttivo, della Missione 1. E' necessario legare la prospettiva industriale con le strategie europee di sviluppo degli accumuli ed integrazione dei sistemi energetici, in modo da veicolare le risorse pubbliche in un settore in cui, grazie ad una policy coerente, si ha effetto leva dei capitali privati in investimenti e lavoro.

Si rendono necessarie risorse dedicate per almeno **€2,5MLD** (di cui un miliardo di euro a rafforzamento fondi IPCEI per le batterie e 1,5 miliardi per manifattura veicoli elettrici e relative componenti) da incrementare in relazione all'evoluzione del comparto industriale. A tale scopo segnaliamo la parte Offerta della [proposta per il PNRR di Motus-E](#), che abbiamo analizzato e che condividiamo per la parte Offerta e Infrastrutture.

Proposta 3

Inserire nella Missione 1 una sezione specifica **su transizione dell'industria automotive** e risorse adeguate (almeno €2,5 MLD).

Inserire nella Missione 4 la formazione/riconversione della forza lavoro del settore automotive collegata alla Flagship Upskill/Reskill e risorse adeguate (si veda [proposta per il PNRR di Motus-E](#)).

MACRO-CRITICITÀ 4:

L'obiettivo della sicurezza stradale è assente nel PNRR

Nel PNRR i fondi per la sicurezza stradale sono minimi, così come non viene rifinanziato il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale. Per le città e la moderazione del traffico non si trovano indicazioni nel PNRR, nonostante una grande parte di incidentalità avvenga nelle aree urbane italiane grandi e piccole. Anche per la sicurezza sulle strade e la manutenzione della rete esistente vi sono scarse risorse, pari a 1,6 miliardi, come si deduce dalla tabella M3C1, nonostante la dura lezione del crollo del Ponte Morandi. E poi c'è da restare colpiti che di queste scarse risorse ben 1,15 miliardi siano destinate alla sola messa in sicurezza e adeguamento antisismico dell'autostrada A24-25, a cui dovrebbe provvedere il concessionario nell'ambito del suo Piano Economico e Finanziario (magari da rivedere se è inadeguato all'obiettivo), mentre ad Anas per la sua rete sono destinati solo 0,45 miliardi per il monitoraggio dinamico e interventi di manutenzione. Anche in questo caso il PNRR andrà affiancato al Contratto di programma di ANAS, per comprendere in modo esaustivo se gli investimenti per la sicurezza stradale trovano spazio e finanziamenti concreti.

PROPOSTA 4

Nella Missione 3 alla voce M3C1 destinare alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale ANAS 3,5 miliardi (attualmente nel PNRR sono previsti 0,45 mld).