

undefined

Recovery, alle città green servono 11 miliardi per metrò, Fs e bus

Mobilità. Uno studio Asvis curato da Coppola presenta il piano dettagliato delle infrastrutture e calcola i fabbisogni aggiuntivi. Per l'Asstra un parco elettrico richiede ulteriori 10,2 miliardi

Giorgio Santilli

Città sostenibili grazie a un piano organico e dettagliato di investimenti nella mobilità green: metrò, ferrovie locali, rinnovo del parco autobus con mezzi elettrici, treni a idrogeno dove non c'è elettrificazione della linea. È uno dei target concreti e misurabili che può centrare il Recovery Plan, in linea con obiettivi e criteri Ue, dando forte accelerazione - e fissando un traguardo temporale ravvicinato - ai programmi infrastrutturali e di rinnovo dei mezzi di trasporto già in corso o comunque definiti. Un segnale che si vuole investire sulle città. Ne sono convinti l'Alleanza per lo sviluppo sostenibile (Asvis) e l'Asstra, l'associazione delle aziende di trasporto locale, con due studi che mirano a censire i progetti possibili con il Recovery e a quantificare il fabbisogno di risorse necessarie per approntare un piano ambizioso e realistico. Realistico perché deve mettere in campo progetti già inseriti nella programmazione e quindi fattibili. Ambizioso perché punta a inserire tutti i progetti disponibili in chiave di sostenibilità.

Cominciamo dall'Asvis. Pierluigi Coppola, docente al Politecnico di Milano, noto per essere stato l'unico nella commissione tecnica per l'analisi costi-benefici della Tav Torino-Lione a votare contro il No all'opera, aveva già predisposto a maggio per l'Alleanza, insieme a Urban@it (Centro nazionale studi per le politiche urbane), una ricognizione dei progetti in campo intitolata «Per un pacchetto di investimenti a favore dello sviluppo sostenibile delle città e dei territori». Ora ha aggiornato il lavoro tenendo conto dei vincoli del Pnrr - cantierabilità entro il 2023 e completamento entro il 2026 - ottenendo una stima di 31,2 miliardi così suddivisi: 23,1 miliardi per il trasporto rapido di massa (ferrovie locali, metrò, tranvie), di cui 13,1 già finanziati e 10 aggiuntivi; 8,1 miliardi per materiale rotabile (bus, treni, tram/metro), di cui 6,9 tendenziali e 1,2 aggiuntivi.

Totale delle risorse aggiuntive necessarie 11,2 miliardi. Bisogna aggiungere, però, dice Coppola, che i 21,2 miliardi già disponibili lo sono su un arco pluriennale lungo: il Recovery potrebbe quindi anche accelerare investimenti già previsti dopo il 2026.

Lo studio Asvis si sofferma sugli interventi infrastrutturali: 14,3 miliardi previsti dal contratto di programma Rfi 2017-2021 per città metropolitane e stazioni (6,1 tendenziali e 8,2 aggiuntivi); 8,8 miliardi previsti dai Piani urbani per la mobilità sostenibile (Pums) dei



Pierluigi Coppola.
Docente di trasporti al Politecnico di Milano



Andrea Gibelli.
Presidente di Asstra, l'associazione delle aziende di trasporto locale

metropolitane/ferrovie ed estensione della rete metropolitane/tram. A Firenze 583 milioni per l'estensione della rete tramviaria. A Bologna 511 milioni per la linea 1 del tram, a Torino 334 milioni per l'estensione della rete metropolitana.

Lo studio Asstra è in realtà una ricognizione del Recovery e degli interventi previsti per la mobilità urbana. La parte più interessante è in tre pagine che confrontano lo scenario tendenziale con lo scenario obiettivo e con la proposta. Lo scenario tendenziale (quindi con risorse già previste) prevede risorse per 6,3 miliardi (5,2 per i mezzi, 1,1 per le infrastrutture di supporto) su fondi 2015-2033 per l'acquisto di 19.886 mezzi.

Lo scenario obiettivo prevede invece un finanziamento di 16,5 mi-

liardi (13,2 per i bus e 3,3 per le infrastrutture di supporto) che avrebbe bisogno di 10,2 miliardi aggiuntivi rispetto al tendenziale e porterebbe 49.611 mezzi (+29.725). C'è poi un terzo scenario proposto, che ipotizza una più graduale transizione verso le tecnologie green e prevede con un fabbisogno aggiuntivo inferiore (8,5 miliardi) la possibilità di acquistare più mezzi entro il 2033 (53.173 mezzi) con economie di scala e standardizzazione e leasing operativo.

Andrea Gibelli, presidente di Asstra spiega le proposte. «Il Covid dice - ha posto al settore cinque questioni che andranno affrontate con una riforma complessiva: 1) un nuovo modello di città che consenta un uso più razionale del trasporto pubblico; 2) l'integrazione di filiera con

i fornitori del settore elettrico; 3) le piattaforme digitali per incrociare in modo più efficiente domanda e offerta; 4) il leasing operativo come nuovo modello di finanziamento del Tpl; 5) il nuovo ruolo delle imprese di Tpl». Su quest'ultimo punto «oggi non è più possibile - dice Gibelli - gestire la domanda disgiunta, siamo imprese di servizi essenziali operanti in un mercato regolato che dipendono sostanzialmente da scelte di terzi: l'utenza, cioè come è organizzata la domanda, le tariffe che vengono decise a livello locale e il fondo nazionale». Asstra «non vuole occuparsi solo di trasporto in senso stretto, ma si propone come piattaforma di discussione per l'intero sistema dei trasporti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

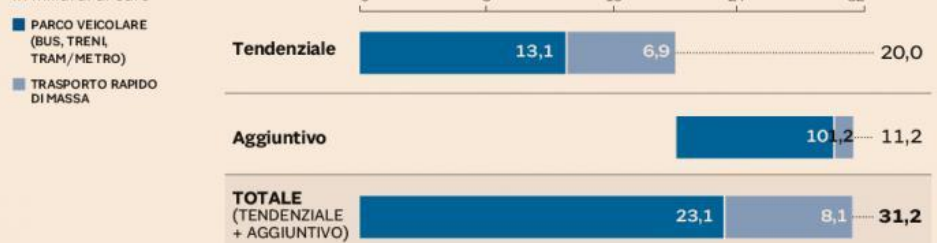


Mobilità green. Città più sostenibili grazie a investimenti più verdi in treni, metro e autobus

Risorse mancanti per ferrovie locali, metro e tram

Stima del fabbisogno finanziario per parco veicolare e trasporto rapido di massa nelle città

In miliardi di euro



Fonte: Politecnico di Milano e Asvis

UTILITALIA

Dalle utility locali per il piano 25 miliardi d'investimenti

comuni (7 tendenziali e 1,8 aggiuntivi). In tutto servono dieci miliardi di risorse aggiuntive.

I progetti sono elencati nel dettaglio. Alcuni esempi. A Roma 2,7 miliardi Rfi per upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma e il nodo di interscambio di Tiburtina, il raddoppio di tratte ferroviarie metropolitane (Roma-Viterbo, Aprilia-Nettuno, Lunghezza-Guidonia), interventi di potenziamento delle linee per il servizio metropolitano (Castelli Romani), nodi di interscambio (Roma-Pigneto). Nei Pums 1,4 miliardi per il potenziamento delle ferrovie metropolitane (546 milioni), l'ammodernamento delle linee metro A e B (297 milioni), l'estensione della rete tramviaria (421 milioni), le funivie (140 milioni). A Milano 1,6 miliardi Rfi per upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Milano, i raddoppi delle linee ferroviarie Milano-Mortara prima fase e Tavazzano-Lodi. Nei Pums 1,35 miliardi per il potenziamento delle metropolitane/tram e l'estensione della rete. A Napoli 710 milioni Rfi per upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Napoli e 770 milioni del Pums per potenziamento



Michaela Castelli.

«Il Recovery fund - ha spiegato la presidente di Utilitalia - è una grande opportunità per l'Italia. Come Paese dobbiamo agire in modo concreto e responsabile attraverso investimenti mirati nei settori strategici»

Investimenti nei settori elettrico, idrico e ambientale «Serve riforma per l'acqua»

ROMA

Un piano di progetti concreti nei settori dell'acqua, dell'ambiente e dell'energia che prevede investimenti complessivi per 25 miliardi, con significativi potenziali impatti sul Pil (+1,48%) e sull'occupazione (285.000 nuovi posti di lavoro).

Lo ha presentato Utilitalia, la Federazione delle imprese idriche, ambientali ed energetiche, nel corso dell'audizione presso le Commissioni riunite Bilancio, Ambiente e Attività produttive della Camera dei Deputati nell'ambito dell'esame della Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr).

Le 450 imprese associate a Utilitalia forniscono i servizi idrici all'80% della popolazione, i servizi ambientali al 55%, la distribuzione gas ad oltre il 30% e servizi di energia elettrica al 15 per cento, con un valore della produzione pari a 38

miliardi di euro, 1,3 miliardi di utili e oltre 90mila occupati.

«Il Recovery fund - ha spiegato la presidente di Utilitalia, Michaela Castelli nel corso dell'audizione - è una grande opportunità per l'Italia. Come Paese dobbiamo agire in modo concreto e responsabile attraverso investimenti mirati nei settori strategici e con una politica industriale che guardi alla transizione energetica e sostenibile come pilastro. Le Utilities italiane su questo stanno facendo e faranno la loro parte».

Quasi tutti i 25 miliardi di investimenti proposti da Utilitalia vanno alla transizione verde (24,9 miliardi esattamente) mentre 142 milioni vanno nel capitolo della digitalizzazione.

Il settore nel quale si concentra il maggior numero di progetti - il 55% - è quello idrico (per un valore di 14 miliardi), seguito dal 27% del settore energetico (7 miliardi) e dal 17% del settore ambientale (4 miliardi).

Nel campo idrico, che effettivamente rappresenta uno dei capitoli strategici del Pnrr, anche per il tentativo di riformare il settore

e portare le gestioni industriali anche al Sud riducendo anche la frammentazione degli ambiti, si va dall'ottimizzazione degli approvvigionamenti alla depurazione efficiente, fino alla riduzione delle perdite di rete e al contrasto al dissesto idrogeologico.

Nel settore energetico si va dall'efficiamento energetico degli edifici al teleriscaldamento, dalle smart grid fino allo sviluppo delle energy community; in quello ambientale si punta ad accelerare la raccolta differenziata, sull'ampliamento della tariffa puntuale, sulla realizzazione di nuovi impianti per il riciclo e sulla valorizzazione dei fanghi di depurazione.

«La transizione ecologica - ha evidenziato Castelli - ha bisogno di un piano dettagliato e di una serie di riforme, perché le risorse da sole non bastano: serve una forte semplificazione normativa, soprattutto in fase di iter autorizzativi e snellimento dei tempi delle procedure e un impegno non più differibile sul Meridione, dove è indispensabile favorire un approccio industriale ai servizi pubblici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA