

INFRASTRUTTURE

Città green,
servono altri
11 miliardi
per bus e metrò

Giorgio Santilli — a pag. 8

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,

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 tutto elettrico richiede ulteriori 10,2 miliardi

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 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 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 miliardi (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

IL PIANO DI RILANCIO



Commissione Ue. Per Bruxelles resta l'incognita della fine della tregua dei mercati di cui l'Italia e il suo debito stanno beneficiando se la crisi di governo non dovesse trovare presto una soluzione solida e il percorso per la definizione del Pnrr non tornasse a marciare spedito

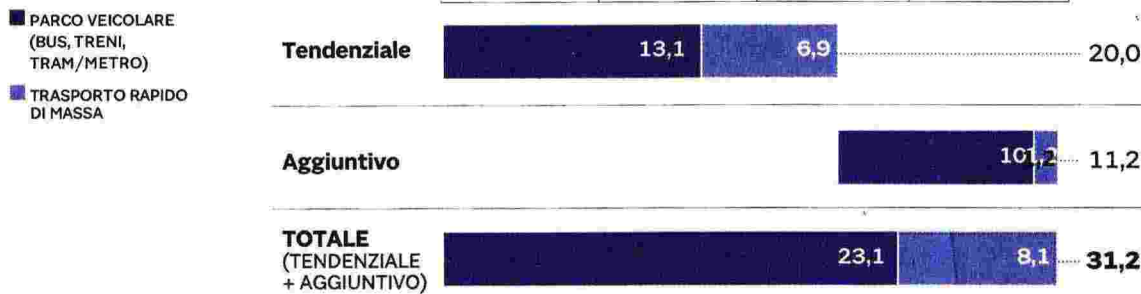
31,9 miliardi

LE RISORSE DEL PNRR PER LE INFRASTRUTTURE
 La missione assorbe il 14% dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui 20,3 miliardi aggiuntivi

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



Pierluigi Coppola.
 Docente di trasporti al Politecnico di Milano



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



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

