

# I buchi del Pnrr: trasporto elettrico, città e ricariche

I grandi assenti tra le ipotesi contenute nel piano

Le critiche di centri di ricerca e associazioni ambientaliste si concentrano sui fondi per la mobilità urbana regionale e la trasformazione energetica

MILANO

Le grandi assenti dai fondi per la mobilità sostenibile sono le città e le auto elettriche. Nel Pnrr manca qualsiasi accenno allo sviluppo di un'adeguata rete di ricarica elettrica nazionale ad uso pubblico e vengono assegnati solo 7,5 miliardi alla mobilità urbana e regionale, contro i 23 miliardi necessari in base alle stime del centro di ricerca europeo Transport & Environment.

L'allarme su questi vistosi buchi è stato lanciato dalle principali associazioni ambientaliste Kyoto Club, Legambiente, Cittadini per l'Aria, Wwf e Greenpeace, secondo cui il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza brilla per la sua assenza su tre importanti punti critici: l'elettrificazione dei trasporti, la mobilità urbana, gli investimenti sulle reti e sulla sicurezza delle persone nelle strade. «I veicoli elettrici sono destinati a passare da nicchia a tecnologia predominante nel giro di pochi anni e i principali Paesi europei stanno investendo in modo massiccio nella creazione della catena di valore della mobilità elettrica, tanto che molti hanno già indicato una data limite di fine vendita delle auto a combustione interna. L'Italia invece non investe neanche un euro, su un pacchetto da oltre 200 miliardi, per la necessaria riconversione del settore produttivo automobilistico», fa notare Veronica Aneris di Transport & Environment.

Non ci sono accenni, fa notare, nemmeno alla questione dello sviluppo di una adeguata rete di ricarica elettrica nazionale ad uso pubblico, per servire i 6 milioni di veicoli elettrici previsti entro il 2030 dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima. «Il Pnrr è la nostra occasione per portare a compimento quella transizione verso un'economia a zero emissioni nette al 2050, realizzando la filosofia che è alla base dell'Accordo di Parigi e del più recente Green Deal Europeo. L'indicazione di una data, il 2030, oltre la quale si po-



tranno vendere solo auto elettriche rappresenterebbe uno stimolo formidabile per accelerare gli investimenti in questa nuova filiera», sostiene Gianni Silvestrini, direttore scientifico di Kyoto Club.

L'altro grande tema è un eccessivo sbilanciamento del Pnrr verso gli investimenti sulle grandi opere extraurbane, quando servirebbe invece dare centralità al potenziamento della mobilità su ferro regionale, locale e del trasporto urbano. Per questo Legambiente e Kyoto Club hanno presentato una proposta di utilizzo dei fondi per la mobilità in città, che investa 23 miliardi su sicurezza stradale e mobilità sostenibile, trasporto ferroviario regionale, trasporto pubblico locale e sharing, cambiando la cultura della mobilità oggi incentrata sull'egemonia dell'auto privata. Le collisioni stradali uccidono ogni anno nel mondo 1,35 milioni di persone e sono la principale causa di morte

per i ragazzi nell'età compresa tra 5 e 29 anni. In Italia nel 2019 gli incidenti stradali, oltre alla morte di 35 bambini, 534 pedoni e 253 ciclisti, hanno provocato quella di 1411 automobilisti e 698 motociclisti.

Nel Pnrr brilla la scarsità di investimenti per ridurre l'uso dell'auto privata, con appena 7,5 miliardi dedicati ai trasporti pubblici locali e alla mobilità ciclabile. «Questi fondi sono davvero insufficienti per dare una svolta e migliorare il trasporto locale e non sono in linea con i Piani urbani di mobilità sostenibile delle principali città italiane, molto più ambiziosi rispetto al Pnrr», fa notare Aneris. Per la sicurezza stradale, infine, sono previste solo le briciole con 1,6 miliardi, nonostante la dura lezione del crollo del Ponte Morandi. Le associazioni ambientaliste si appellano dunque al Parlamento per correggere queste carenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Tesoro da 229 miliardi per sei missioni possibili

La scheda: ecco cosa prevede il Pnrr

MILANO

Piano di rilancio o manovra corrente? Il Piano nazionale di ripresa e resilienza si muove fra questi due corni del dilemma in cui si dibatte il governo per spendere in pochissimo tempo, entro il 2026, gli ingenti fondi europei post-Covid: 209,9 miliardi di Next Generation Eu e 13 di React Eu. Dopo mesi di bozze e voci di corridoio, mentre le altre grandi economie europee avevano già presentato da mesi i loro progetti a Bruxelles, l'ultima versione del Pnrr approvato il 12 gennaio in Consiglio dei ministri si basa su sei «missioni» da 222,9 miliardi, di cui 144,2 per «nuovi interventi» e i restanti 65,7 per «progetti in essere».

Nella versione finale sono aumentate le risorse per la Salute, che passano da 9 a 19,7 miliardi, per Istruzione e ricerca (da 27,9 a 28,5 miliardi) e per Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura (da 45,8 a 46,2 miliardi), mentre sono calati da 74,3 miliardi a 68,9 miliardi i fondi per la Rivoluzione verde e Transizione ecologica. Alle Infrastrutture per una mobilità sostenibile vanno 32 miliardi e all'Inclusione e coesione 27,6 miliardi. Nel capitolo sulla Rivoluzione verde sono previsti meno di 8 miliardi per lo sviluppo delle fonti rinnovabili, che figurano al centro della «green recovery» voluta da Bruxelles. Alle politiche del lavoro, comprese nel capitolo Inclusione e coesione, vanno invece 12,6 miliardi, di cui una parte importante finirà nei sostegni alla disoccupazione. La differenza più eclatante rispetto a Francia e Germania sta nei tempi. Berlino ha varato il suo Recovery Plan in giugno e Parigi in settembre, dettagliando già allora a Bruxelles tutti i progetti specifici. I piani tedesco e francese si assomigliano fra di loro, a partire dall'entità: in Francia 100 miliardi, pari al 3,7% del Pil e in Germania 130 miliardi, il 3,8% del Pil. Entrambi i governi si concentrano sugli investimenti in tec-



nologie verdi: quasi un terzo del pacchetto francese (28 miliardi) e quasi un quinto di quello tedesco (24 miliardi) vanno alla transizione energetica. Altro capitolo importante è il sostegno ai lavoratori. Di fronte a un calo economico devastante nel 2020 (-10% in Francia e -6,5% in Germania), la Francia assegna 19 miliardi al lavoro e alla formazione professionale, mentre la Germania punta sulle tecnologie digitali (15 miliardi) per connettere più persone al lavoro da remoto.

Il pacchetto francese stanziava 20 miliardi e quello tedesco 21 miliardi per il sostegno alla liquidità delle imprese. Un elemento peculiare del piano tedesco è un forte sostegno alla domanda da 39 miliardi, con un taglio temporaneo dell'Iva che metterà 20 miliardi nelle tasche dei consumatori, la riduzione delle tariffe elettriche e un bonus di 300 euro per ogni singolo bambino.

Elena Comelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo ha detto il commissario Ue Paolo Gentiloni

Abbiamo 17 piani informali: anche quello italiano

Finora sono 16-17 gli Stati membri dell'Ue che hanno presentato dei veri e propri 'draft' dei loro piani Pnrr, mentre altri 10 paesi non hanno ancora presentato nulla. Lo ha detto il commissario europeo all'Economia Paolo Gentiloni facendo capire più tardi che fra i nuovi progetti c'è anche quello dell'Italia.