



Mobilità attiva, borghi, turismo e investimenti ferroviari nel PNRR del Governo Draghi

Anna Donati, Portavoce AMODO

Il futuro del nostro Paese, la sua capacità di riprendersi dopo la pandemia, dipenderà dalle scelte pubbliche e dalle politiche che saranno adottate, se punteremo verso la sostenibilità, la rigenerazione o se tutto tornerà come prima. Come Alleanza Mobilità Dolce abbiamo avanzato diverse proposte per sostenere nel PNRR, la mobilità attiva, i borghi, le ferrovie locali e il turismo sostenibile, come una strategia per i territori, piccoli enti e aree interne.

Il Presidente del Consiglio Mario Draghi ha presentato in Parlamento il 26 aprile 2021 il nuovo PNRR “Italia Domani”, che prevede investimenti pari a 191,5 miliardi di euro, finanziati attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza, lo strumento chiave del NGEU.

Ha anche annunciato che ulteriori 30,6 miliardi sono parte di un Fondo Complementare, finanziato attraverso lo scostamento pluriennale di bilancio già approvato, coerente con i fondi del PNRR, che avrà le stesse regole attuative. Il totale degli investimenti previsti è pertanto di 222,1 miliardi di euro.

Il Piano di Ripresa e Resilienza ha ottenuto il via libera del Parlamento e il 30 aprile 2021 è stato inviato dal Governo Draghi alla Commissione Europea per le sue valutazioni.

Il PNRR si organizza lungo sei missioni, di cui almeno tre hanno un impatto diretto con turismo, borghi, trasporti, mobilità e infrastrutture.

La Missione 1 con le previsioni per Turismo e Cultura

La Missione 1 su Innovazione e digitalizzazione del sistema produttivo, contiene anche la parte relativa a Turismo e Cultura, a cui vengono assegnate nella Tabella M1C3 risorse per 6,68 miliardi.

In specifico vogliamo analizzare il punto 2 dedicato alla “Rigenerazione di piccoli siti culturali, patrimonio culturale religioso e rurale”, con le indicazioni di risorse per Attrattività dei Borghi a cui vien destinato 1 miliardo, Tutela e valorizzazione dell’architettura e del paesaggio rurale (0,60 Mld), Programma per valorizzare l’identità dei luoghi: parchi e giardini storici (0,30 Mld).

2. Rigenerazione di piccoli siti culturali, patrimonio culturale religioso e rurale	2,72
Investimento 2.1: Attrattività dei borghi	1,02
Investimento 2.2: Tutela e valorizzazione dell'architettura e del paesaggio rurale	0,60
Investimento 2.3: Programmi per valorizzare l'identità di luoghi: parchi e giardini storici	0,30
Investimento 2.4: Sicurezza sismica nei luoghi di culto, restauro del patrimonio culturale del Fondo Edifici di Culto e siti di ricovero per le opere d'arte (Recovery Art)	0,80

Quindi il Governo Draghi conferma risorse per 1 miliardo ai borghi e altre risorse per progetti utili, in continuità con la proposta di PNRR del governo Conte.

Nel testo di commento che accompagna questi investimenti si parla della volontà del PNRR di sostenere flussi turistici/culturali in aree rurali e periferie, adesso tagliati fuori, per valorizzare il grande patrimonio dei piccoli centri.

Per i Borghi gli investimenti verranno attuati attraverso il “Piano Nazionale Borghi”, per intervenire sulle aree svantaggiate con progetti di riqualificazione del patrimonio storico, rigenerazione urbana e servizi culturali, con sostegno per attività turistiche, di accoglienza, culturali, prodotti del territorio.

Risorse per ferrovie storiche e cammini dal Fondo Complementare al PNRR

Tra questi fondi non abbiamo ritrovato le previsioni per il turismo lento, ferrovie storiche e cammini, ma è stato lo stesso Ministro della Cultura a precisare che sono previsti nel Fondo Complementare al PNRR (vedi allegato 1 alla voce Piano di investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali per 1,46 miliardi complessivi).

Il Ministro per la cultura Dario Franceschini con una dichiarazione del 28 aprile ha annunciato 435 mln per i treni storici e i cammini, sotto riportata:

“A questi investimenti si sommano nel Fondo Complementare i progetti del Piano Strategico Grandi attrattori culturali”, per 1,460 miliardi di euro, finalizzati al finanziamento di 14 interventi strategici per la tutela, la valorizzazione e la promozione culturale. “La cultura guiderà la ripartenza del Paese” ha detto il Ministro della Cultura, Dario Franceschini, sottolineando come “il potenziamento delle linee ferroviarie storiche, dei cammini e degli itinerari culturali saranno fondamentali per lo sviluppo e la valorizzazione in chiave culturale delle aree interne”.

Il Piano grandi attrattori culturali’ interviene in modo consistente sulla promozione delle ferrovie storiche e su alcuni tra i più importanti cammini e itinerari storici e culturali. L’obiettivo è quello potenziare il viaggio in treno lungo linee storiche e per questo è previsto il completamento della riqualificazione e manutenzione straordinaria delle sedi dei musei ferroviari di Trieste-Campo Marzio, della Cabina ACE di Roma Termini, importante opera architettonica del razionalismo italiano, e del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, sede di uno dei più importanti musei ferroviari d’Europa. Vengono inoltre finanziati interventi di recupero di siti destinati al rimessaggio e alla manutenzione degli oltre 600 km di linee ferroviarie del progetto Binari senza tempo – realizzato tra il 2014 e il 2018 dalla Fondazione FS.

Per quanto riguarda la valorizzazione dei Cammini e degli itinerari storici e culturali, l’intervento del Piano si pone in continuità con altri progetti già finanziati dal MIC che vengono con l’occasione rafforzati. Aumentano i fondi per il progetto

Appia Regina Viarum, per i Cammini religiosi di San Francesco, San Benedetto e Santa Scolastica e sulla Via Francigena. Previste infine analisi storiche e agiografiche sul Cammino di S. Pietro, in vista della pianificazione dei prossimi eventi del Giubileo 2025. “

A seguito di questa informativa del Ministro Franceschini sono arrivati apprezzamenti per le risorse ma anche critiche agli investimenti citati per le seguenti motivazioni:

- **Tra le ferrovie storiche sembrano escluse tutte le ferrovie regionali** (come Ferrovie della Calabria, Trenino Verde della Sardegna, per esempio)
- **Per la scelta dei cammini da finanziare e quelli esclusi**, non è chiaro con quali criteri sia stata effettuata la valutazione ed il loro carattere prioritario

Abbiamo notato che nel **documento del Ministero per le Infrastrutture e Mobilità Sostenibili che chiarisce meglio gli investimenti ferroviari del PNRR**, per le ferrovie storiche oltre a quelle di Fondazione FS viene citato anche il Trenino Verde. (vedi Allegato 2). Ma non è dato sapere con precisione se le altre ferrovie storiche siano escluse o meno e comunque i fondi sono insufficienti, anche perché

La Missione 2 Rivoluzione Verde e Transizione ecologica

La Missione 2 “Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica”, stanZIA complessivamente 68,6 miliardi - di cui 59,3 miliardi dal PNRR e 9,3 miliardi dal Fondo Complementare.

Di questi fondi complessivi della Missione 2, al punto 4 ritroviamo i seguenti investimenti e relativi stanZIamenti, per lo sviluppo “del trasporto locale più sostenibile”, pari a 8,58 miliardi.

4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile	8,58
Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica	0,60
Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa	3,60
Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica	0,75
Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus e treni verdi	3,64
Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa	-

Al punto 5 della Missione 2 viene indicato 1 miliardo per Rinnovabili e batterie e 0,30 mld per la filiera industriale per bus elettrici.

Nel Fondo Complementare, per le stesse voci, ritroviamo 0,60 miliardi aggiuntivi per nuovi autobus.

La Missione 3 Infrastrutture per una mobilità sostenibile

La terza missione, Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile, stanZIA complessivamente 31,4 miliardi – di cui 25,1 miliardi e 6,3 miliardi dal Fondo.

1. Investimenti sulla rete ferroviaria	24,77
Riforma 1.1: Accelerazione dell'iter di approvazione del contratto tra MIMS e RFI	-
Riforma 1.2: Accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti	-
Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci	4,64
Investimento 1.2: Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa	8,57
Investimento 1.3: Connessioni diagonali	1,58
Investimento 1.4: Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)	2,97
Investimento 1.5: Rafforzamento dei i nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	2,97
Investimento 1.6: Potenziamento delle linee regionali	0,94
Investimento 1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud	2,40
Investimento 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud	0,70

Questa Tabella 1 contiene 24,77 miliardi dedicati agli investimenti sulla rete ferroviaria. Nel Fondo Complementare sono previsti anche: 1,73 mld per il Rafforzamento delle Linee regionali, 1,6 miliardi per Strade Sicure per Autostrade e Anas), 1,12 mld per Elettrificazione delle banchine e Green Port.

Osservazioni e critiche al PNRR del Governo Draghi

La nuova versione del PNRR del Governo Draghi, è in continuità con la proposta del precedente governo Conte.

Peraltro, segnaliamo che, nel Documento PNRR consegnato alle Camere, non viene chiarito rispetto alle diverse voci di spesa, quale sia la quota di risorse “nuove” e quale sia quella già assegnata in essere. Inoltre, nel Piano mancano le Schede di Progetto, viene solo indicata una sommaria descrizione, che in diversi casi non aiuta a comprendere esattamente che cosa verrà attuato.

Quindi saranno necessari approfondimenti e ulteriori verifiche sulla base degli effettivi progetti che verranno presentati in futuro.

Di seguito sono riportate osservazioni puntuali nel merito degli investimenti proposti:

- **Positivo che per i Borghi** siano destinate significative risorse, ma è importante che vi sia una qualità della spesa capace di restituire borghi “da vivere” e servizi ai residenti, oltre che per l'accoglienza turistica.

- **Le risorse per Cammini e ferrovie storiche** (dato aggregato 435 milioni) non sono sufficienti per dare una svolta a questi due ambiti della mobilità dolce italiana: vanno incrementate per riaprire le 18 ferrovie turistiche inserite nella legge 128/2017 e per dare una svolta ai Cammini italiani per viaggiatori e viaggiatrici. Inoltre, la spesa deve essere assegnata in modo trasparente ai progetti più maturi, da realizzare immediatamente, senza discriminare le ferrovie delle società regionali.

- **Per la mobilità ciclistica** vengono destinate 0,6 MLD (come nel PNRR Conte) con l'unica differenza che vengono ridimensionati i chilometri da realizzare: 570 km di "piste ciclabili urbane" (erano 1000 km) e 1250 km di "piste ciclabili turistiche" (erano 1626).
Secondo le nostre stime - sulla base dei PUMS approvati, del Piano Nazionale Ciclovie Turistiche, la facile cantierabilità di infrastrutture leggere disseminate nelle città e nei territori – è possibile realizzare entro il 2026, ben 5000 km di ciclovie urbane e 10.000 km di ciclovie turistiche e collegamento extraurbano. Ma servono 2 miliardi di investimenti in sei anni e quindi riteniamo insufficiente le risorse stanziare.

- **Una quota significativa del PNRR viene dedicata nella Missione 3 Infrastrutture agli investimenti ferroviari, con 24,77 miliardi.** Positivo ovviamente che si investa sulla cura del ferro, ma la maggior parte di queste risorse viene allocata per l'Alta Velocità Ferroviaria (8,5 mld al Nord e 4,6 al Sud) mentre solo 7,8 miliardi sono destinati ai nodi metropolitani e le ferrovie regionali del Paese. Se aggiungiamo 1,73 miliardi previsti dal Fondo Complementare per gli investimenti regionali, diventano 9.62 MDL complessivi su 26,5 MLD totali di investimenti ferroviari. In pratica quindi solo circa il 30% degli investimenti è dedicato a pendolari e trasporto locale, mentre secondo le nostre associazioni, dovrebbe essere la priorità, a causa della debole offerta attuale.

- **Per "Sviluppare un trasporto locale più sostenibile"** delle città sono dedicate solo 8,58 MLD/euro, di cui 3,6 MLD per le reti del trasporto rapido di massa, 3,6 MLD per rinnovo flotta bus e treni, 0,6 miliardi per il rafforzamento per la mobilità ciclistica.
Ma il nostro deficit è molto più grave: per dare una reale svolta nelle città nei prossimi cinque anni, servono 8,5 MLD per le reti del trasporto di massa, 2 MLD per la mobilità ciclabile, 5 MLD solo per il rinnovo della flotta con autobus elettrici.

In conclusione, Il PNRR del Governo Draghi propone diversi interventi coerenti per la mobilità dolce, Borghi e turismo sostenibile, ma in diversi ambiti le risorse sono insufficienti e la strategia poco chiara su progetti ed attuazione

C'è da augurarsi che dal confronto in corso, dai progetti che effettivamente saranno presentati, dalla opportunità determinata dal Fondo Complementare, dall'ulteriore fondo per investimenti di 26 MLD annunciato dal Presidente Draghi, sia possibile riequilibrare la spesa verso la mobilità attiva, le aree interne ed il turismo sostenibile.

4 maggio 2021