Il Sole 24 ORE

03-SET-2020
pagina 2
foglio 1 / 3

IL PIANO DELLE CITTÀ

Il recovery plan dei sindaci: periferie, scuola e mobilità sostenibile

Trovati, Greco, Pieraccini — pag. 2

Periferie, scuola mobilità e Pa: il Recovery plan dei sindaci

Investimenti. Nel piano Città-Italia Anci 10 azioni per il rilancio. Prioritaria la riforma amministrativa
L'Istat: sui progetti servono valutazioni ex ante

Gianni Trovati
ROMA

Periferie, mobilità, scuola e riforma della Pubblica amministrazione. Ruota intorno a queste priorità il lavoro dei sindaci sui progetti da presentare al governo per la costruzione del Recovery Plan. Le riunioni si susseguono, il calendario è fitto e l'obiettivo è quello di portare sui tavoli del Comitato interministeriale per gli Affari europei un pacchetto di proposte in grado di portare le città nella prima fila del programma di rilancio: un ruolo "dovuto" perché dai Comuni passa il 25% degli investimenti pubblici. Il cantiere è all'opera in vista degli incontri con Palazzo Chigi e Mef, dove proseguono le riunioni politiche e tecniche sul Recovery italiano: ieri a Via XX Settembre è stato il turno dell'ad di Ferrovie, Gianfranco Battisti, e dei vertici di altre partecipate statali, in una serie di incontri che coinvolgono tutte le aziende del Tesoro che dovranno gestire fette rilevanti dei progetti.

In questo quadro, le proposte dei sindaci partono da due presupposti: bisogna concentrarsi su pochi filoni il più possibile comuni, evitando elenchi sterminati di microinterventi chiamati a soddisfare con i fondi europei le esigenze localistiche, e accompagnare il tutto con una serie di proposte di riforma per mettere la Pa locale nelle condizioni di saper spendere davvero le risorse che possono arrivare. Perché il primo rischio avvertito dagli amministratori, anche se il tema resta sottotraccia perché non incrocia l'enfasi sulle opportunità aperte dagli aiuti comunitari, è quello di perdere il treno non per assenza di soldi o di progetti, ma delle condizioni per realizzarli nei tempi necessari.

Nasce da questi presupposti il piano «Città-Italia» su cui sta lavorando l'Anci in queste settimane. Il piano in via di definizione, articolato in 10 «azioni di sistema per il rilancio» che i sindaci chiedono di finanziare con il 10% della Recovery and Resilience Facility (poco più di 20 miliardi), parte dalle città metropolitane ma guarda a tutti i Comuni e alle aree interne, interessate anche da altri dossier che viaggiano in parallelo al Recovery come il progetto di rete unica per la banda ultralarga. Proprio il potenziamento delle reti digitali con l'obiettivo di superare un isolamento tecnologico ritenuto ormai «ingiustificabile» di molte aree del Paese è una delle azioni chiave su cui lavorano i sindaci, anche con l'obiettivo di attuare un piano per la diffusione e la condivisione dei big data pubblici che le amministrazioni gestiscono in quantità enorme ma che restano confinati in bolle locali.

L'altro fil rouge che collega le esigenze dei grandi centri e dei territori è quello della mobilità leggera, con un programma di interventi infrastrutturali che aiuti a ripensare i sistemi di trasporto messi spesso a dura prova anche dalla quotidianità che ha preceduto la pandemia. A mancare è anche l'integrazione fra l'offerta di servizi pubblici e la domanda di mobilità individuale, che secondo gli amministratori dovrebbe allargarsi a un sistema integrato di micromobilità per permettere lo «shift modale», cioè la possibilità di abbandonare il mezzo privato per utilizzare i servizi pubblici, al 50% degli spostamenti entro il 2030. Questi piani rimandano al capitolo della transizione ambientale, che con l'innovazione digitale e alla so-

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI CAMERA DEI DEPUTATI

stenibilità sociale è l'impianto su cui si dovranno muovere i Recovery Plan nazionali. E in questo filone rientrano anche le proposte sull'edilizia verde, che con l'efficientamento energetico è chiamata a tagliare del 40% l'emissione di gas serra entro il 2050, e il piano di investimenti per il riuso delle acque che attraverso gli interventi dei gestori dovrebbe dimezzare le perdite idriche negli acquedotti. Ma un occhio di riguardo dovrebbe essere riservato alla rigenerazione urbana nelle zone deboli delle città, con investimenti sulle infrastrutture materiali e sociali che secondo più di un sindaco dovrebbero portare a una riedizione in chiave allargata dell'esperienza del «piano periferie»

Per tradurre in pratica tutto questo, però, oltre ai soldi serve capacità amministrativa. Nella sua audizione di ieri sul Recovery Plan l'Istat è stato chiaro. Accanto a un «piano dettagliato degli interventi», ha spiegato l'istituto di statistica che in ambito Eurostat avrà un ruolo importante nell'esame dei piani, è importante «concepire uno o più meccanismi di valutazione ex ante ed ex post dei progetti», mettendo in campo questi meccanismi «già nelle fasi preliminari all'implementazione degli interventi». Proprio queste valutazioni sono mancate fin qui a tante norme italiane, che inciampano nell'attuazione anche per la debolezza di una Pa svuotata di competenze nei lunghi anni di freno al rinnovo del personale. Per superare l'ostacolo i sindaci chiedono l'istituzione di una Scuola nazionale dell'amministrazione locale, ma anche la possibilità di riaprire le porte dei comuni alle competenze tecniche indispensabili al monitoraggio e all'esecuzione dei progetti. Anche senza aspettare i fondi Ue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ferrovie. Ieri a Via XX Settembre anche l'ad Gianfranco Battisti, per gli incontri con le aziende del Tesoro sui progetti del Recovery Plan

FIRENZE

Completare linee del tram e nuova rete idrica

Nel piano non ci sono né la nuova pista dell'aeroporto né gli impianti di rifiuti

Silvia Pieraccini
FIRENZE

Il sindaco di Firenze Dario Nardella, coordinatore Anci delle 14 Città metropolitane, ci spera davvero: «Il Recovery plan sarà uno strumento potentissimo di rigenerazione delle grandi aree metropolitane italiane», annuncia rientrando da Roma, dove ieri ha incontrato il ministro per gli Affari europei Enzo Amendola per mettere a punto il metodo di lavoro che le 14 aree forti del Paese (rappresentano più di mille Comuni e il 40% della popolazione) seguiranno per presentare al Governo i progetti che puntano ad essere finanziati dall'Europa.

«Abbiamo trovato un accordo col ministro – annuncia Nardella -. I progetti saranno ordinati per cluster, dall'ambiente alle infrastrutture al digitale, e elaboreremo un Piano unico delle Città metropolitane che porteremo a Roma già martedì prossimo». Sarà un piano «pesante», visto che ciascuna Città metropolitana sta predisponendo un pacchetto che prevede da 2 a 5 milioni di investimenti. I progetti dovranno poi "incrociarsi" con le (attese) linee guida del Governo, che ispireranno la selezione delle priorità. La strada dunque è ancora lunga.

Firenze già da settimane ha messo in fila i progetti da inserire nel Recovery plan, in tutto 120, grandi e piccoli, a diversi stadi di avanzamento, che valgono complessivamente 2,5 miliardi. Per adesso è una specie di libro dei sogni. «Abbiamo immaginato il massimo possibile, ora dovremo scegliere i progetti che si coordinano meglio con le altre Città metropolitane», spiega Nardella pensando al Piano unico e evocando le piste ciclabili, l'efficientamento energetico degli edifici e il trasporto pubblico.

Dario Nardella. «Ora dovremo scegliere i progetti che si coordinano meglio con le altre Città metropolitane», spiega il sindaco di Firenze

La mobilità resta la spina nel fianco del capoluogo toscano, che aspira a completare la rete del tram e a incentivare la mobilità elettrica. Nell'«elenco dei progetti un posto di primo piano è riservato ai finanziamenti per le nuove linee del tram (Piazza Libertà-Bagno a Ripoli; Piazza Libertà-Rovezzano; Aeroporto-Sesto Fiorentino; Firenze-Piagge-San Donnino) che finora si ipotizzava di realizzare estendendo il "vecchio" project financing: i soldi del Recovery plan, nelle intenzioni del Comune, potrebbero servire ad azzerare la quota di finanza privata, alleggerendo i costi sul bilancio comunale. Niente più project financing, insomma, ma una completa copertura dell'investimento con soldi pubblici.

«Il tram, l'efficientamento energetico degli edifici e anche l'adeguamento della rete idrica sono i progetti strategici per Firenze e per i Comuni dell'area metropolitana», ripete Nardella sottolineando l'alta percentuale di dispersione idrica e la necessità di investire sulle reti dell'acquedotto. Su questo fronte il progetto fiorentino che guarda al Recovery plan, da realizzare con la società idrica Publiacqua, prevede un "tubone" per collegare Prato col lago di Bilancino, in Mugello, e ha già scatenato dubbi e proteste. Gli altri progetti inseriti nella lista sono parcheggi scambiatori, nuove linee bus, rifacimento di pavimentazioni, sistema di parcheggi sotterranei, un hub per la consegna merci in centro storico nell'area di Sant'Orsola, realizzazione di parchi e delle casse di espansione dell'Ema e del torrente Greve. Nel piano non c'è invece né la nuova pista dell'aeroporto, attesa da anni, né gli impianti di rifiuti. «È un'occasione storica per migliorare ambiente, energia, trasporti – conclude Nardella – anche perché grazie al decreto Semplificazione ora abbiamo gli strumenti giusti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI CAMERA DEI DEPUTATI

Il Sole 24 ORE

03-SET-2020
pagina 2
foglio 3 / 3

TORINO

Seconda metro e mobilità più sostenibile

La città punta a rafforzare sistema di piste ciclabili e flotta di mezzi elettrici

Filomena Greco
TORINO

Saranno la realizzazione della seconda linea metropolitana e gli interventi per una mobilità più sostenibile i progetti che la sindaca di Torino Chiara Appendino presenterà la prossima settimana al Governo per "concorrere" al Recovery plan che l'Esecutivo presenterà a Bruxelles a metà ottobre. La cornice è offerta dal documento «Torino 2030» che definisce le linee guida per rendere la città più vivibile. «Il tema della qualità dell'aria per Torino è un tema prioritario – racconta la sindaca Cinque Stelle – e il nostro obiettivo è portare avanti una serie di azioni che possano incidere su traffico e mobilità urbana. Stiamo inoltre lavorando con l'Anci per coordinare le nostre priorità con quelle delle altre città italiane».

I tecnici del Comune sono al lavoro per definire il dossier da presentare a Roma la prossima settimana, con un occhio al Piano d'azione voluto dalla Giunta Appendino nel 2018 e l'altro ai programmi in corsa ed in fase avanzata di progettazione, per andare incontro alle tempistiche imposte da Bruxelles. Nel documento sarà inserito il progetto della Metro 2, opera da 1,3-1,4 miliardi già finanziata per 800 milioni. La quota parte necessaria al completamento del collegamento, circa 500 milioni di euro, potrebbe così arrivare dal Recovery fund e garantire una copertura finanziaria alternativa a quanto finora ipotizzato dall'amministrazione, che ha un canale aperto con Cassa Depositi e Prestiti e con la Bei per garantire la fattibilità del progetto. I tecnici, in particolare, stanno ipotizzando di fissare un primo step per la realizzazione dell'opera – che dovrebbe essere pronta nel 2029 – così da porre una scadenza temporale accettabile per l'Unione europea. «Porteremo avanti il progetto della Metro 2 da inserire nel Recovery plan ma andremo avanti sul progetto in ogni caso – ci tiene a specificare la sindaca – per migliorare la dotazione di collegamenti per la città».

Chiara Appendino. «Il tema della qualità dell'aria per Torino è un tema prioritario», ha spiegato la sindaca Cinque Stelle

Accanto alla seconda linea metropolitana Torino punta a rafforzare il sistema di piste ciclabili, intervenire sui sottopassi e migliorare viabilità e mobilità cittadina rafforzando la flotta di mezzi elettrici per il trasporto urbano, oltre a migliorare l'efficientamento energetico del patrimonio di edilizia pubblica. Tra le ipotesi al vaglio anche l'organizzazione di servizi rapidi di spostamento di massa, a cominciare dalle aree più centrali. Agire sui fondamentali, dunque, con l'obiettivo di aumentare l'attrattività della città, anche con una serie di interventi di recupero di aree e suoli contaminati per abbattere i costi dei servizi e le opportunità residenziali.

Per una delle città d'Italia con il maggior numero di giornate in cui si superano i limiti di emissioni di inquinanti nell'aria, in particolare di PM10 – 89 rispetto alle 35 permesse durante lo scorso anno, ad esempio – la qualità dell'aria è sinonimo di qualità della vita. Archiviata la vicenda della sperimentazione della Ztl a pagamento, sul modello di Milano, per Torino il tema dell'inquinamento e della mobilità cittadina resta una assoluta priorità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI CAMERA DEI DEPUTATI