

Pnrr e trasporto locale, vicino al traguardo l'83,4% dei fondi legati ai 618 progetti locali

Recovery. Oltre all'acquisto dei 3mila bus elettrici gli investimenti di Comuni, Città e Province puntano allo sviluppo di linee metropolitane, piste ciclabili, colonnine elettriche e sharing. Al collaudo 111 interventi, 250 in esecuzione

**Manuela Perrone
Gianni Trovati**

ROMA

I 3mila bus elettrici sono uno degli investimenti simbolo nel Pnrr dei Comuni. Perché hanno il pregio di incarnare un obiettivo immediatamente visibile, e molto chiaro nel tradurre in termini pratici e quotidiani quella transizione verde che percorre l'intero Piano nazionale di ripresa e resilienza come obiettivo trasversale a tutte le missioni. Le iniziative finanziate dal Next Generation Eu nell'ambito della mobilità restituiscono però un panorama più ricco, che soprattutto fuori dall'ambito specifico del trasporto pubblico locale estende le proprie reti anche lontano dalle città principali con le colonnine di ricarica per i veicoli elettrici, i percorsi di mobilità dolce (ciclopedonale in primis), auto, bici e monopattini condivisi (sharing) e le connessioni intermodali. Ma, soprattutto, gli investimenti sembrano correre a un buon ritmo, come si può ricavare dai nuovi dati messi a disposizione sul portale governativo Italia Domani arricchiti dall'indicazione dell'«iter di progetto», cioè dello stato di attuazione di ogni iniziativa. Proprio da questo database, atteso da tempo, arrivano le informazioni aggiuntive che d'ora in poi amplieranno il contenuto informativo del «Pnrr delle cose», il progetto sviluppato dal Sole 24 Ore con Ifel - la Fondazione per la finanza e l'economia locale dell'Anci - con l'obiettivo di raccontare il Piano nelle sue ricadute concrete per i territori e le comunità.

Fondi a tram e metro

Trasporto pubblico locale e mobilità dolce cumulano numeri apparentemente marginali all'interno dell'oriz-

zonte complessivo del Recovery italiano; perché raccolgono 618 iniziative, il 2 per mille dei 306.706 progetti presenti nel dataset, e in termini di finanziamenti non arrivano al 3% del totale con i loro 5,67 miliardi. Ma sono cruciali in particolare per lo sviluppo delle città, soprattutto dove, da Bologna a Genova fino a Firenze e Milano, si è investito di più. Il quadro, si diceva, appare piuttosto rassicurante sul piano dell'attuazione: 111 progetti, cioè il 18% del totale per un valore di 1,32 miliardi (il 23,3%), hanno già completato il collaudo, e altri 250 per 2,27 miliardi (40% abbondante sia per numero di iniziative sia per valore) sono in fase di esecuzione.

Il gruppo delle misure ancora in appalto ne raccoglie 150 (il 24,3%; 21,7% dei finanziamenti con 1,23 miliardi), ma nell'ampia maggioranza si tratta di interventi arrivati alla stipula del contratto (103 casi, 1,13 miliardi di fondi) o all'aggiudicazione (23 piccoli interventi, per 5,7 milioni in tutto). Se si individua nell'aggiudicazione il margine di sicurezza per avere buone speranze di concludere l'investimento nei tempi dettati dal calendario attuale del Pnrr, il semaforo verde si accende quindi per 487 interventi (78,8% dei 618 complessivi) con una spesa da 4,73 miliardi (83,4% dei fondi).

Lontano dalle città

Aspiegare un quadro del genere è un insieme di caratteristiche di questo filone: che accanto a pochi interventi complessi anche sul piano progettuale ne raccoglie molti più semplici (per esempio l'acquisto di autobus ecologici che in qualche città sono arrivati sulle strade ancora prima di comparire sul ReGis, il censimento telematico del Pnrr al ministero dell'Economia), li concentra in pochi soggetti attua-

ri, rappresentati nella quasi totalità degli importi maggiori da Comuni medio grandi, Province o Città metropolitane, e distribuisce su territori più diffusi iniziative più leggere sul piano finanziario e più maneggevoli su quello realizzativo.

Sharing e intermodalità

I capitoli di intervento su trasporto pubblico e mobilità sono quattro, con una distribuzione dei pesi che cambia in modo profondo quando dal numero dei progetti si passa a misurare i fondi che li accompagnano. La prima chiave di lettura disegna un quadro più omogeneo, e assegna la maggioranza delle iniziative (349; il 56,4% del totale) al miglioramento dei servizi di sharing (non solo auto, ma anche bici, monopattini e così via) e delle zone ciclopedonali, seguito dal trasporto pubblico locale (168 interventi; il 27,2%) e dal potenziamento dei servizi legati ai veicoli elettrici (84; il 13,6%); chiudono il conto le 17 iniziative (2,8%) per l'intermodalità sostenibile. I finanziamenti si concentra sul trasporto locale, che da solo si accaparra il 79,5% dei fondi (4,51 miliardi) dal momento che gli altri ambiti di intervento si sviluppano con iniziative decisamente molto più contenute in termini di risorse: l'investimento tipo nel Tpl vale 26,8 milioni, esattamente dieci volte i 2,6 milioni medi registrati negli altri tre ambiti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Emilia-Romagna

La Rossa e la Verde spingono il primato di spesa a Bologna

Con i suoi 795 milioni di investimenti, 2.027 euro ad abitante, Bologna domina largamente la graduatoria del Pnrr del trasporto locale nelle città italiane. E dà una grossa mano a muovere il tasso di realizzazione dell'intero filone (entrambi i progetti sono al collaudo), che nel capoluogo emiliano promette di cambiare in profondità la rete e le abitudini di utilizzo del servizio pubblico.

L'intero progetto poggia su due Linee tramviarie, la rossa e la verde che riecheggiano le prime due linee metropolitane milanesi; non solo nella scelta cromatica ma anche nella profondità dell'impatto promesso rispetto al quadro precedente.

Nella Rossa i fondi europei coprono il 79% (398,8 milioni) dei 511,3 milioni necessari a realizzare i 16,5 chilometri della linea che taglierà orizzontalmente la città, collegando in 52 minuti Borgo Panigale a ovest con la facoltà di agraria a est (40 minuti nel caso della diramazione Fiera), in un percorso articolato su 31 fermate che tocca fra le altre cose l'Ospedale, il centro storico con Piazza Maggiore, la stazione, l'autostazione, la Ducati e la Fiera. Con questo tragitto la nuova infrastruttura punta a trasportare 110mila passeggeri per giorno feriale, assorbendo oltre un quinto degli spostamenti su trasporto pubblico e togliendo ogni giorno 15mila bolognesi dalla propria auto privata.

Il secondo asse del Piano urbano per la mobilità sostenibile è rappresentato dalla linea Verde, 7,4 chilometri di tracciato progettato per unire il centro storico (un capolinea è in via dei Mille) alla zona Nord, fino alla stazione Corticella dove passa la ferrovia Bologna-Ferrara investendo una delle aree più popolate, e quindi più intense sul piano del trasporto urbano, dell'intera città metropolitana.

Nella progettazione integrata portata avanti dal Comune i nuovi impianti puntano anche a trasformare le aree in cui passano, con una serie di opere a contorno che prevedono piantumazioni, piste ciclabili, marciapiedi e una rete di sottoservizi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lazio

Da Termini a est tentano la riscossa i tram di Roma

A Roma i tram hanno un passato glorioso, un presente opaco e un futuro ambizioso. Anche grazie ai fondi del Pnrr.

Allo «sviluppo del trasporto pubblico locale» il Campidoglio dedica 401,5 milioni portati nella Capitale dal Next Generation Eu, e concentrati in particolare su due linee tramviarie: la Termini-Vaticano-Aurelio e la Palmiro Togliatti.

La prima, 8,3 chilometri con 20 fermate che saranno percorsi da 24 mezzi, riceve dal Pnrr 184,3 dei 293 milioni di costo complessivo, con un aiuto quindi che copre oltre il 60% dei costi e ha avuto un ruolo decisivo per trasformare l'idea in un progetto reale.

La linea che dalla Stazione Termini guarda a ovest per coinvolgere il centro storico, l'area intorno al Vaticano e il quartiere Prati con la diramazione verso Piazza Risorgimento prima di arrivare al capolinea di Piazza Giureconsulti vicino alla fermata Cornelia della metro A è stata pensata fin dalla seconda metà degli anni 90, ma è rimasta confinata alle teorie pure fino al 2020. In quell'anno è stata proposta e poi promossa dal ministero delle Infrastrutture, prima di entrare nei capitoli del Pnrr che ha dato la benzina finanziaria reale.

Dopo una lunga concertazione con i tanti quartieri interessati, che ha prodotto anche modifiche al progetto come accade su corso Vittorio dove i tram passeranno sul tracciato centrale e non su quello laterale come previsto in origine, si è arrivati all'affidamento ad agosto mentre l'apertura dei cantieri è affare di queste settimane. Entro l'anno prossimo dovrà essere pronta la tratta (cinque fermate) finanziata dal Pnrr, il resto arriverà dopo grazie ai fondi nazionali.

La Togliatti fa invece un pieno di intermodalità connettendo nel quadrante Est la fermata della metro B di Ponte Mammolo con quella della A a Subaugusta, passando per la C a Centocelle. Per dare anche alle linee metropolitane capitoline quel collegamento a rete che in tante aree della città manca ancora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sardegna

A Sassari connesse in bici le sedi universitarie

DS9719

Ciclovie a misura di giovani, studenti, prevalentemente fuori sede. L'idea del Comune di Sassari, al momento di sviluppare un piano a sostegno della ciclabilità e della promozione della bicicletta come mezzo di trasporto negli spostamenti quotidiani, è stata quella di mettere in connessione le diverse sedi universitarie presenti in città: plesso centrale, dipartimenti, spazi didattici, mense, uffici amministrativi e altri luoghi potenzialmente ad alto flusso di traffico su bici. Il programma, finanziato con 5,8 milioni di euro, si completa con la connessione tra il sistema delle ciclovie e gli snodi di accesso alla città – ossia la stazione ferroviaria e il centro intermodale degli autobus – così da favorire, tenendo sempre conto delle abitudini del target prioritario individuato, la presenza di altre piste ciclabili nel più vasto ambito metropolitano.

Nella stessa ottica, il percorso individuato dall'amministrazione prevede anche un collegamento ciclabile tra il centro intermodale a servizio del territorio – che sorgerà in prossimità della stazione ferroviaria, all'inizio di viale Porto Torres – e il Centro universitario sportivo nella borgata rurale di San Giovanni, da dove si prosegue fino ai limiti territoriali del Comune di Sassari in prossimità della ciclovia esistente, sul litorale lungo la strada provinciale 81, che costituirà lo snodo di collegamento con la zona portuale del Comune di Porto Torres a Ovest e la marina di Platamona e il litorale della Marina di Sorso a Est.

Laddove non è stato possibile inserire le ciclovie su strada, per comodità e sicurezza, si è optato per l'utilizzo di parte dei marciapiedi, cercando di ridurre al minimo l'utilizzo di aree dedicate alla sosta e di non penalizzare i flussi pedonali attuali. Per questo sono stati scelti i marciapiedi più ampi o si è provveduto ad allargarli.

Il progetto è stato suddiviso in due lotti. Il primo ha visto la realizzazione dei primi 8 chilometri di piste. Con il secondo, in fase di progettazione esecutiva attraverso un appalto integrato aggiudicato nei tempi previsti dal cronoprogramma, si completerà il collegamento della rete al futuro centro intermodale e sarà realizzata una pista ciclabile che arriverà al polo sportivo universitario di San Giovanni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PNRR DELLE COSE

DS9719

IFEL
Fondazione ANCI

24

L'iniziativa

- Il monitoraggio sul «Pnrr delle cose» punta all'obiettivo di arricchire il racconto sulle realizzazioni reali del Pnrr, sulle opere pubbliche e sull'impatto effettivo che gli investimenti finanziati dal Next Generation Eu avrà sui territori.
- L'iniziativa, realizzata dal Sole 24 Ore e da Ifel (l'Istituto per la Finanza e l'economia locale dell'Anici), si traduce in reportage mensili con approfondimenti verticali per Missione (Digitalizzazione, Transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, Istruzione, Inclusione e coesione, Salute e Repower Eu) in cui saranno illustrati l'avanzamento finanziario dei singoli filoni, le principali realizzazioni e l'effetto di questi investimenti sull'economia e sui servizi realizzati a livello territoriale.

Al Sud e nelle aree interne i mini interventi, al Nord e nelle città il grosso delle risorse

La ripartizione

Sicilia prima per misure ma assorbe il 3,9% delle risorse, l'Emilia-Romagna il 20,8%

La geografia dei progetti Pnrr per il trasporto pubblico locale e la mobilità dolce racconta un Paese spaccato in due, che vede il maggior numero dei progetti al Sud e nelle Isole, ma i fondi concentrati prevalentemente al Nord. Significa che il Mezzogiorno pullula di microinterventi: basti pensare che la Sicilia ne conta ben 101, il 16,34% dei 618 totali, che cubano però appena 223,45 milioni, il 3,94% dei 5,67 miliardi complessivi.

Ci si imbatte nello stesso quadro scomponendo la mappa per tipologia di territorio: nelle aree interne (intermedie, periferiche e ultraperiferiche), dove vivono 13,32 milioni di italiani (il 22,59% della popolazione), si colloca il 34,14% dei progetti (211 su

618). Main termini di finanziamento totale questo gruppo assorbe solo l'1,39%, ossia 78,87 milioni.

Anche in questo caso, dunque, gli interventi hanno il pregio di essere diffusi, ma il difetto di essere finanziariamente leggeri.

L'80% dei fondi, pari a 4,55 miliardi, è, infatti, convogliato verso i grandi poli urbani, dove risiedono 20,34 milioni di persone (il 34,48% del totale della popolazione) e si addensano 270 progetti, il 43,69% del totale.

Anche i Comuni della cintura sono attrattivi: contano 111 interventi, per 721,21 milioni di finanziamento, pari al 12,71% delle risorse complessive destinate a questo filone. A poli e cintura, quindi, finiscono 93 euro su 100.

In tutto, al Sud, comprendendo anche la Sicilia e la Sardegna, i progetti del Pnrr per lo sviluppo del Tpl, il potenziamento dei servizi legati a veicoli elettrici, la realizzazione di ciclovie e il miglioramento dei servizi di sharing sono 250 e rappresentano il 40,45% del totale; i restanti 234

(37,86%) sono al Nord, altri 134 (il 21,68%) sono al Centro. Le Regioni che ricevono i fondi maggiori dal Pnrr sono tutte nel Settenntrione: si tratta di Emilia-Romagna (20,84%), Toscana (19,89%), Liguria (13,71%) e Veneto (12,45%), che da sole sono destinatarie del 66,9% del totale della torta, pari a 3,79 miliardi.

Il finanziamento regionale medio ammonta a 283,73 milioni di euro: si va dal minimo di 4,45 del Friuli-Venezia Giulia al massimo di 929,71 milioni, appunto, della sola Emilia-Romagna, che vede assegnati 878,27 milioni allo sviluppo del trasporto pubblico locale e altri 45,63 milioni al miglioramento dei servizi di sharing e delle zone ciclopodanali.

Otto Regioni si collocano sopra la media: oltre alle top 4, ci sono la Campania con 570,97 milioni (il 10,05%) di cui quasi 500 al Tpl; il Lazio con 461,98 milioni (l'8,14%) di cui 401,68 sempre al trasporto locale; il Piemonte con 238,32 milioni (il 4,2%); la Sicilia con 223,45 milioni (il 3,94%).

Scendendo al livello provinciale,

dal computo sono esclusi quattro progetti estesi a tutte le Province della Regione di riferimento che valgono 8,01 milioni (lo 0,14% del totale) e fanno riferimento a Puglia, Veneto, Emilia-Romagna e Valle d'Aosta.

Per il resto, il finanziamento complessivo più basso risulta a Salerno, che conta un solo progetto per 32.641,14 euro, mentre il massimo finanziato è a Bologna, che con 14 interventi incassa 816 milioni, il 14,38% del totale.

Il finanziamento provinciale medio è di 61,59 milioni e sono tredici le Province che vantano dotazioni superiori a tale valore: insieme con il capoluogo emiliano, figurano Roma (28 progetti con 446,2 milioni), Napoli (30 interventi per 541,59 milioni), Padova (18 progetti per 522 milioni), Milano (27 interventi per 445,32 milioni), Torino (15 progetti da 211,62 milioni), Perugia (dieci interventi per 130 milioni).

—M.Per.
—G.Tr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

150

MISURE ANCORA IN APPALTO

Le misure ancora in fase di appalto sono 150 pari al 24,3% e al 21,7% dei finanziamenti con 1,23 miliardi. In 103 casi sono alla stipula del contratto.

250

PROGETTI PER IL TRASPORTO

In tutto, al Sud, comprendendo anche la Sicilia e la Sardegna, i progetti del Pnrr per lo sviluppo del trasporto pubblico locale, il poten-

ziamento dei servizi legati a veicoli elettrici, la realizzazione di ciclovie e il miglioramento dei servizi di sharing sono 250 e rappresentano il 40,45% del totale



Trasporto green. I 3mila bus elettrici sono uno degli investimenti simbolo nel Pnrr dei Comuni

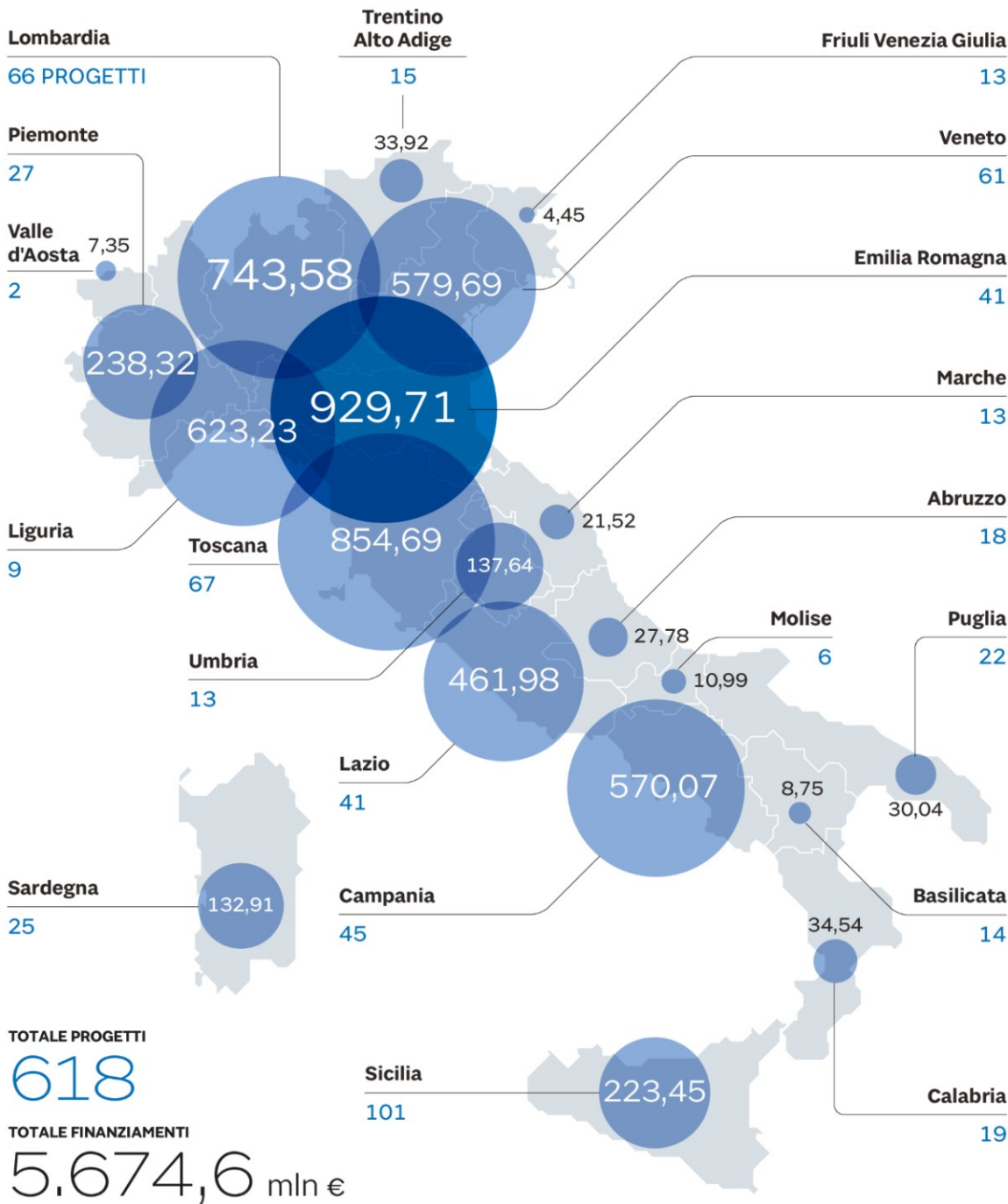
Il Pnrr e il trasporto locale

DS9719

DS9719

LA GEOGRAFIA

La distribuzione regionale di progetti e finanziamenti
Numero progetti e fondi in milioni di euro



Fonte: elaborazione Ifel

GLI OBIETTIVI

L'oggetto dei progetti Pnrr legati a Tpl e mobilità sostenibile. Numero progetti e fondi in milioni di euro

OUTPUT	PROGETTI	MLN DI €
Acquisto o il noleggio di veicoli elettrici	32	468,62
Potenziamento del servizio di bike sharing	6	1,47
Potenziamento trasporto pubblico locale con mezzi a zero emissioni	94	596,81
Realizzazione area interscambio mezzi sostenibili	15	65,91
Realizzazione colonnine di ricarica elettrica	52	34,54
Realizzazione zone ciclopedonali	343	589,67
Realizzazione zone interscambio mezzi sostenibili	2	3,94
Sviluppo trasporto rapido di massa (metro, tram, autobus)	74	3.913,63

IL QUADRO
Ogni 100 euro, 93 si concentrano nei poli metropolitani e nella cintura

INTERMODALE
Nella Capitale la linea tramviaria Togliatti incrocerà nel suo percorso metropolitane A, B e C

L'ATTUAZIONE

La fase dell'iter raggiunta da ogni progetto

TOTALE

618 PROGETTI

5.674,60 mln €

Progettazione 107 847,06	Appalto 150 1.229,43
Realizzazione 250 2.273,71	Chiusi 111 1.324,39