

IL FATTO Dall'Alta velocità Salerno-Reggio ai raccordi tra Tirreno e Adriatico, le nuove opere per lo sviluppo

Moto sostenibile

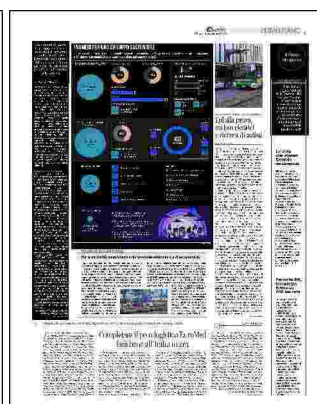
*Giovannini: così rilanciamo il Paese con tutela ambientale e inclusione sociale
Alla Cop26 la Finanza «punta» 130mila miliardi per supportare la transizione*

ENRICO GIOVANNINI

Caro Direttore, dopo il G20 a presidenza italiana, la Cop26 di Glasgow rappresenta un appuntamento cruciale per capire il "futuro che vogliamo", per citare il titolo della dichiarazione della conferenza "Rio+20" del 2012 che avviò il processo che, nel 2015, portò alla definizione

ne dell'Agenda 2030 dell'Onu per lo sviluppo sostenibile e agli Accordi di Parigi, entrambi influenzati dall'enciclica *Laudato si'* di papa Francesco. Segnalo, a tale proposito, che il paragrafo iniziale del testo conclusivo del G20 richiama proprio i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile...

Primopiano alle pagine 6 e 7



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

«Infrastrutture e mobilità: sostenibilità integrale asse portante del Pnrr»

Enrico Giovannini: «Risorse, metodo e attenzione al Mezzogiorno». Le dorsali chiave: l'AV Salerno-Reggio e i raccordi tra Tirreno e Adriatico (Orte-Falconara e Roma-Pescara)

ENRICO GIOVANNINI

Caro Direttore, dopo il G20 a presidenza italiana, la Cop26 di Glasgow rappresenta un appuntamento cruciale per capire il "futuro che vogliamo", per citare il titolo della dichiarazione della conferenza "Rio+20" del 2012 che avviò il processo che, nel 2015, portò alla definizione dell'Agenda 2030 dell'Onu per lo sviluppo sostenibile e agli Accordi di Parigi, entrambi influenzati dall'enciclica *Laudato si'* di papa Francesco. Segnalo, a tale proposito, che il paragrafo iniziale del testo conclusivo del G20 richiama proprio i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals - SDGs) dell'Agenda 2030, per la cui realizzazione l'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS) si è battuta negli ultimi anni, e che il tema della "sostenibilità integrale" è stato al centro della recente Settimana Sociale dei Cattolici di Taranto, alla quale ho avuto il piacere di contribuire. Giustamente, ora tutti chiedono di passare dalle parole ai fatti. In questo intervento vorrei quindi mostrare come le politiche del governo Draghi sui temi delle infrastrutture e della mobilità siano fortemente ispirate ai principi

della "sostenibilità integrale" e simultaneamente orientate al rilancio della nostra economia, alla sostenibilità ambientale, all'inclusione sociale e alla riduzione delle disuguaglianze, anche territoriali.

Analisi di impatto

Ovviamente, il passato impegno come portavoce dell'ASviS ha influenzato l'impostazione che sta seguendo il Ministero che mi è stato affidato, il quale non solo ha cambiato nome, ma ha assunto l'Agenda 2030 come riferimento: non a caso, nell'Allegato Infrastrutture al Documento di economia finanziaria 2021 abbiamo presentato un'analisi di impatto dei 62 miliardi del Pnrr affidati ai Mims rispetto ai 17 SDGs, coerentemente con il Green deal europeo, con gli impegni assunti con il Next Generation EU e con quelli contenuti nella dichiarazione del G20. D'altra parte, per dare concretezza a questo impegno ci siamo concentrati non solo sul "cosa" fare in termini di sviluppo di infrastrutture e di sistemi di mobilità, ma anche sul "come" le nuove infrastrutture vadano progettate e realizzate, superando l'idea che esse siano necessariamente nemiche della sostenibilità ambientale. In tale prospettiva desidero richiamare alcune azioni tra le numerose che abbiamo realizza-

to da febbraio di quest'anno.

La sostenibilità nel Pnrr

La prima ha riguardato la definizione del Pnrr e del Piano complementare. Qui la scelta a favore della sostenibilità ambientale e della riduzione delle disuguaglianze è molto evidente: il 76% dei fondi è destinato a progetti orientati alla lotta alla crisi climatica e il 56% al Mezzogiorno. Con gli investimenti sulla rete ferroviaria, sia di alta velocità che regionale, si punta a migliorare la connettività generale del Paese, soprattutto quella nel Sud attraverso l'alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e le sue connessioni con le reti esistenti, e dei collegamenti tra Tirreno e Adriatico (Orte-Falconara e Roma-Pescara). Con gli investimenti programmati si riduce di ben il 38% l'indice di Gini della disuguaglianza nell'accesso alle reti ferroviarie. Inoltre, 11 porti, 11 aeroporti e 9 centri intermodali verranno collegati alla rete ferroviaria, nell'ambito della cosiddetta "cura del ferro" volta al trasferimento del traffico dalla gomma alla ferrovia per migliorare i servizi ai cittadini e

la competitività delle imprese, riducendo le emissioni di gas climalteranti e l'inquinamento. Analogamente, gli investimenti sui porti "verdi", sul rinnovo degli autobus in senso ecologico e dei treni dei pendolari, sul

potenziamento delle reti idriche sono tutti interventi che vanno nella direzione di uno sviluppo sostenibile, senza dimenticare il fatto che l'attuazione di questi progetti porterà circa 120.000 unità di lavoro all'anno sul periodo 2022-2026.

Opere "sbloccate"

La seconda azione ha riguardato il riavvio di opere pubbliche ferme da tempo. Sono state commissariate 102 opere relative a infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali, idriche, portuali, ecc. (per un valore di 83 miliardi di euro, di cui il 44% destinato al Sud, e con una ricaduta occupazionale media pari a circa 68.000 unità di lavoro nei prossimi 10 anni). L'obiettivo è quello di velocizzare l'iter realizzativo e stimolare la ripresa economica e occupazionale: dei 21 cantieri previsti per il 2021, 19 sono stati o verranno avviati entro la fine dell'anno, mentre 50 partiranno nel 2022. Da segnalare, a proposito del "come" operare, che ai Commissari sono state date linee guida stringenti per ciò che concerne l'attenzione alla sostenibilità ambientale nella fase di progettazione e realizzazione delle opere, nonché al rispetto dei diritti dei lavoratori e della sicurezza nei cantieri.

CAMBIO DI METODO

Il cambiamento del "modo" di scegliere e progettare le opere infrastrutturali è stato realizzato emanando linee guida precise sulla predisposizione dei futuri progetti di fattibilità tecnico-economica posti alla base degli appalti (in primo luogo per le opere del Pnrr). Infatti, essi devono non solo contenere una valutazione dell'impatto ambientale e sociale, ma anche esplicitare il loro contributo al raggiungimento degli obiettivi climatici, l'uso di tecniche di economia circolare e l'impegno delle imprese per il rispetto dei diritti dei lavoratori e l'aumento dell'occupazione femminile e giovanile, elementi questi che costituiscono premialità in sede di valutazione delle diverse offerte. Analogamente, le nuove linee guida per l'elaborazione di progetti ferroviari, stradali, ecc. sviluppate in collaborazione con la Banca Europea degli Investimenti obbligano i proponenti a una valutazione preventiva di sostenibilità a tutto campo, superando il puro calcolo economico costi-benefici.

segue a pagina 7

continua da pagina 6

Progettare reti infrastrutturali non può essere scisso da una "visione" dello sviluppo territoriale a medio termine. Per questo, nel disegno di legge di bilancio 2022 vengono destinati ulteriori 32 miliardi a investimenti infrastrutturali e mobilità sostenibile tra cui: la velocizzazione e il potenziamento della linea ferroviaria adriatica, così da migliorare sia il trasporto passeggeri che quello merci (5 miliardi); l'avvio della messa in sicurezza della "Tirrenica" autostradale per colmare un ritardo storico sul quadrante ovest della nostra rete di trasporto; il potenziamento delle metropolitane nei grandi centri urbani e di sistemi di trasporto rapido di massa (4,7 miliardi) e investimenti aggiuntivi (1,3 miliardi) per l'espansione del trasporto pubblico locale, per migliorare la vita dei pendolari e ridurre l'inquinamento; ulteriori investimenti a favore delle diverse forme di mobilità sostenibile (2 miliardi).

Rigenerazione urbana

Infine, ma non meno importante è l'impegno per la rigenerazione urbana. Ai 2,8 miliardi di euro previsti dal Pnrr per progetti volti al miglioramento della qualità dell'abitare da completare entro il 2026 si aggiungono ulteriori risorse (anche di competenza regionale e comunale) per riqualificare i tessuti urbani nella logica della sostenibilità ambientale e sociale. Si inquadra in questa prospettiva anche la ricostituzione del Comitato interministeriale per le politiche urbane (Cipu) che dovrà coordinare le azioni per le città dei diversi ministeri. Il primo compito del Cipu, la cui segreteria sarà assicurata dal Mims, sarà quella di predisporre un'Agenda urbana nazionale in linea con l'Agenda 2030 e il Green Deal europeo. In questo modo si integra l'esistente Strategia nazionale per le aree interne con quella dedicata alle città, come necessario per uno sviluppo del territorio più equo e sostenibile.

Passare dalle dichiarazioni dell'ONU, del G20 e dell'Unione europea alle azioni che cambiano in meglio la vita di cittadini e imprese richiede interventi difficili e costosi, oltreché distribuiti nel tempo. Con il Pnrr e le altre decisioni assunte in questi mesi il governo sta lavorando per rispettare gli impegni sottoscritti a livello internazionale. Certo, il lavoro da fare è ancora molto, ma le azioni finora messe in campo stanno anche stimolando il settore privato e la finanza a investire nella direzione di uno sviluppo sostenibile, anche per cogliere le nuove opportunità che le politiche pubbliche stanno creando.

Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Giovinetti: 11 porti, 11 aeroporti e 9 centri intermodali verranno collegati alla rete ferroviaria, nell'ambito della cosiddetta "cura del ferro" per trasferire il traffico dalla gomma alla ferrovia

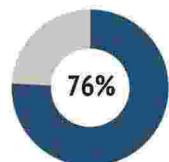
I NUMERI PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Il ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, ex ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, ispira la sua azione ai 17 Obiettivi (Sustainable Development Goals - SDGs) dell'Agenda Onu 2030

FONDI DEL PNRR ASSEGNATI AL MIMS



Lotta alla crisi climatica



CANTIERI PREVISTI

per il 2021



per il 2022

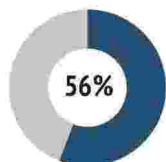


UNITÀ DI LAVORO IMPEGNATE



circa 120.000 all'anno
nel 2022-2026

Sviluppo del Mezzogiorno



Riduzione disuguaglianza rete ferroviaria



LE LINEE PIÙ POTENZIATE

Salerno ————— Reggio C. (AV)

Orte ————— Pescara

Roma ————— Falconara

COLLEGATI ALLE FERROVIE



Porti
11



Aeroporti
11

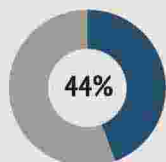


Centri intermodali
9

VALORE DELLE OPERE RIAVIATE (commissariamenti)



Al Sud



UNITÀ DI LAVORO IMPEGNATE



circa 68.000 all'anno
nei prossimi 10 anni

Opere portuali



Opere idriche



Ferrovie



Strade



Autostrade



INTERVENTI ULTERIORI



Linea ferroviaria adriatica



Rete autostradale "Tirrenica"



Metro e trasporti rapidi di massa



Trasporto locale



Altre forme mobilità sostenibile

OBIETTIVI

- Trasferimento del traffico da gomma a rotaia
- Calo di emissioni di gas climalteranti
- Riduzione inquinamento
- Porti "verdi"
- Autobus ecologici
- Treni dei pendolari
- Potenziamento reti idriche

RIGENERAZIONE URBANA



- Per riqualificare i tessuti urbani nella logica della sostenibilità ambientale e sociale
- Ricostituzione del Comitato interministeriale per le politiche urbane (Cipu) che dovrà coordinare le azioni per le città dei diversi ministeri
- Introduzione della figura del Mobility manager per le città con più di 50mila abitanti e le imprese con più di 100 dipendenti



L'EGO - HUB

Il Piano di ripresa

L'INTERVENTO

Il titolare del Mims: «Il tema della "sostenibilità integrale" è stato al centro della recente Settimana Sociale alla quale ho avuto il piacere di contribuire. Giustamente, ora tutti chiedono di passare dalle parole ai fatti»

L'INTERVENTO

Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili: «Nella definizione del Pnrr e del Piano complementare il 76% dei fondi è destinato a progetti orientati alla lotta alla crisi climatica e il 56% al Sud»

I punti

1

L'impatto

Nell'Allegato Infrastrutture al Documento di economia finanza 2021 è stata presentata un'analisi di impatto dei 62 miliardi del Pnrr affidati al Mims rispetto ai 17 SDGs dell'Onu

2

Sostenibilità

Nella definizione del Pnrr e del Piano complementare scelta evidente a favore della sostenibilità ambientale e della riduzione delle disuguaglianze è

3

Grandi opere

Sono state commissariate 102 opere relative a infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali, idriche, portuali per un valore di 83 miliardi di euro

4

Metodologia

Nuove linee guida sulla predisposizione dei progetti di fattibilità tecnico-economica per gli appalti: devono non solo contenere una valutazione dell'impatto ambientale e sociale, ma anche esplicitare il loro contributo al raggiungimento degli obiettivi climatici, l'uso di tecniche di economia circolare e l'impegno delle imprese per il rispetto dei diritti dei lavoratori

5

Le città

Ai 2,8 miliardi di euro previsti dal Pnrr per progetti volti al miglioramento della qualità dell'abitare da completare entro il 2026 si aggiungono ulteriori risorse (anche di competenza regionale e comunale) per riqualificare i tessuti urbani nella logica della sostenibilità ambientale e sociale)

da sapere

Cosa sono gli "Sdg" Onu

Sdg sta per "Sustainable Development Goals", cioè Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile. Sono costituiti da 17 punti, individuati dall'Onu nel 2015 con un orizzonte che arriva fino al 2030 (Agenda 2030). Per raggiungere uno sviluppo sostenibile è necessario «armonizzare tre dimensioni»: la crescita economica, l'inclusione sociale e la tutela dell'ambiente. Un altro modo utilizzato dalle Nazioni Unite per sintetizzare i contenuti degli Sdg è costituito dalle cinque P: persone (per eliminare povertà e garantire dignità), prosperità (intesa sia come agio economico sia come "armonia con la natura"), pace, partnership (solo la collaborazione tra Stati e imprese permette di raggiungere gli obiettivi) e pianeta (come bene da proteggere).

Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini / Ansa

