

Alla cortese attenzione

- Presidente Dario Stefano
    - Ufficio di Presidenza
    - Senatori e senatrici
- 14<sup>^</sup> Commissione Politiche UE

- Presidente Daniele Pesco
    - Ufficio di Presidenza
    - Senatori e senatrici
- 5<sup>^</sup> Commissione Bilancio

Senato della Repubblica

**Oggetto: Parere delle Commissioni su “Linee Guida per la definizione del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza” su mobilità, ambiente e infrastrutture.  
Proposte integrative di Transport & Environment Italia e Kyoto Club.**

Gentili Presidenti,  
Gentili Senatrici e Senatori,

le risorse europee in arrivo del Piano Nazionale per la Ripresa e Resilienza (PNRR) 2021-2026, pari a circa 209 miliardi per l'Italia (tra prestiti e fondo perduto), rappresentano una seria opportunità per superare la crisi odierna, fare innovazione e mettere la sostenibilità al centro delle scelte per il futuro dell'Italia.

Il Presidente del Consiglio Conte ha trasmesso al Parlamento in data 15 settembre 2020 le “Linee guida” per la definizione del PNRR italiano (adottato dal CIAE), per il confronto e relativo parere parlamentare di Camera e Senato.

Con questo documento siamo ad inviarvi le nostre osservazioni e proposte sulle Linee Guida PNRR, su cui la V Commissione Bilancio e la 14<sup>^</sup> Commissione per le politiche comunitarie, dovranno lavorare in modo congiunto all'espressione del parere da inviare all'Aula del Senato.

## Criticità generali delle Linee Guida del Piano di Ripresa e Resilienza

### INSUFFICIENTI AMBIZIONE PER GLI OBIETTIVI SUL CLIMA E PER LE CONDIZIONI DI SALVAGUARDIA AMBIENTALI

Come già segnalato -tramite **pubblico appello sottoscritto dalle principali associazioni ambientaliste italiane**, in sede di consiglio straordinario EU del 17 Luglio 2020, al Presidente del Consiglio Conte e ai ministri competenti, risulta preoccupante la **mancanza di obiettivi determinati sul clima e di chiare salvaguardie ambientali** del Resilience Recovery Fund in questo momento al vaglio del Parlamento, che si riflettono nelle **Linee Guida PNRR**.

La scarsa **ambizione climatica** - solo 37% dei fondi RRF legati al clima - insieme alla mancanza di chiari **criteri di sostenibilità ambientale** dell'investimento e soprattutto all'assenza di una lista di esclusione che specifichi chiaramente cosa **non è finanziabile** (il rispetto del principio del **Do no harm** richiamato dal Ministro Costa recentemente audito sul tema) rischiano di indebolire a livelli inammissibili l'efficacia climatica degli strumenti in discussione.

Un errore che sarebbe evidentemente imperdonabile vista l'eccezionalità dei fondi da un lato (occasione irripetibile per il nostro Paese) e la gravità e l'accelerazione del cambiamento climatico in atto dall'altro.

T&E insieme ai principali gruppi ambientalisti operanti a Bruxelles e alle principali associazioni ambientaliste italiane sottolinea l'importanza dei seguenti 3 emendamenti al testo del Resilience and Recovery Facility<sup>1</sup>, e **come parte integrante delle Linee Guida al PNRR nazionale**. Integrazioni indispensabili per assicurare che i fondi siano realmente motore di quella *green & just transition* che sta alla base del Green Deal Europeo:

1. **Ambizione Climatica:** alzare il vincolo di spesa a favore del clima dal 30% al 50% dell'insieme dei fondi QFP e RRF.

*A tale merito si segnala che nelle linee guida PNRR è assente qualsiasi riferimento all'ambizione climatica di spesa. Il riferimento stringente all'obbligo che il PNRR destini per la "Rivoluzione verde e transizione ecologica" almeno il 37% della spesa complessiva, così come indicato dai vincoli europei in base allo stato dell'arte attuale delle negoziazioni e come riferito in audizione dai Ministri Gualtieri, Costa ed Amendola non viene esplicitato.*

---

<sup>1</sup> Il parlamento UE si esprimerà in via definitiva nell'ultima settimana di Ottobre. Diversi gruppi parlamentari hanno presentato gli emendamenti elencati.

Si raccomanda pertanto a questa Commissione di segnalare la necessità di inserire nelle Linee Guida **un riferimento esplicito al vincolo climatico** di spesa e di alzarne l'ambizione fino al 50% della spesa complessiva.

2. **Criteri sostenibilità:** Sostituire la metodologia utilizzata per determinare cosa è e cosa non è un investimento *green*, **utilizzando la metodologia di tassonomia**, che sarà pronta per essere utilizzata nei prossimi mesi in termini di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico. **La metodologia attualmente utilizzata, i Rio Markers, è assolutamente obsoleta e inadatta** al contesto attuale.

*Nelle Linee guida PNRR non viene specificato alcun tipo di criterio di valutazione della sostenibilità ambientale degli investimenti (ne Rio Markers, né Tassonomia o altro).*

Si raccomanda pertanto questa Commissione di segnalare l'importanza dell'adozione di una chiara metodologia di valutazione ambientale e in particolare della Tassonomia.

3. **Do no harm principle:** associare **al 100% dei fondi RRF una Lista di esclusione** che specifichi quali piani e progetti **non sono finanziabili** a causa del loro impatto ambientale e climatico (Es. combustibili fossili). Si fa presente che tutti i diversi strumenti finanziari che fanno capo al Next Generation EU sono associati ad una lista di esclusione, ad eccezione proprio del RRF (pacchetto più corposo).

*Anche in questo caso nelle Linee Guida il principio del Do no harm, viene solo richiamato ("progetti dannosi per l'ambiente") non effettivamente implementato tramite l'associazione di una lista di esclusione.*

Si raccomanda pertanto questa Commissione di segnalare l'importanza dell'adozione di **una lista di esclusione** che assicuri che i fondi non siano utilizzati a scapito del clima.

## **Più specificatamente in merito a linee guida PNRR e Trasporti/Ambiente**

Sembra in questa sede utile ribadire che **in assenza di Piano generale dei Trasporti e della Logistica aggiornato (fermo al 2001)** - risulta quanto mai **vitale la costruzione di una cornice chiara di riferimento** che determini i vincoli, le missioni e le opportunità essenziali.

Solo in questo modo saremo nelle condizioni di scegliere i progetti appropriati, evitando risorse a pioggia in modo frammentato: le Linee Guida devono servire proprio a costruire la cornice entro cui selezionare le missioni prevalenti, di indicare la strategia da perseguire in modo chiaro, che avrà bisogno di un insieme di azioni coerenti (regole, incentivi/disincentivi, investimenti) di cui il PNRR è solo una componente.

**A tale merito si sottopongono alla vostra attenzione le seguenti criticità:**

Nella scheda di Missione **“Rivoluzione verde e transizione ecologica”** si fa riferimento all’*European Green Deal(GDE)*, ma **non vengono richiamati gli obiettivi essenziali al 2030 ed al 2050 di riduzione dei gas serra e per la completa decarbonizzazione.**

Tra gli Obiettivi è stato inserito quello riferito ai trasporti indicando le **“Infrastrutture per la graduale de-carbonizzazione dei trasporti e mobilità di nuova generazione”**.

Questa dizione risulta opaca, ambigua e generica: si nota **l’assenza di un riferimento chiaro all’elettrificazione** nei trasporti, essenziale per raggiungere gli obiettivi di **decarbonizzazione del settore e colonna portante degli obiettivi trasporti nel GDE**

Nella Scheda di Missione **“Infrastrutture per la Mobilità”** la definizione degli Obiettivi risulta particolarmente arretrata dato che fa riferimento a **grandi opere** tra cui lo **“Sviluppo della rete stradale e autostradale, ponti e viadotti”** che come è noto non solo **aumenterebbe il consumo di suolo**, il cui contenimento è un obiettivo delle Linee Guida, ma **alimenta nuovo traffico veicolare merci e passeggeri.**

All’ultimo punto si richiama la **“Mobilità pubblica e privata a impatto ambientale sostenibile”** **nuovamente con una dizione generica e scarsamente utile** per selezione progetti di pubblica utilità del Recovery Plan.

Manca completamente **un riferimento alla mobilità urbana e alle città, che necessitano** di proseguire ed accelerare gli investimenti programmati dai PUMS per le reti per il trasporto collettivo.

**Non vi sono riferimenti** agli investimenti per far crescere **la mobilità ciclabile**, nonostante la Rete nazionale delle ciclovie sia inserita nel documento strategico del MIT **“Italia Veloce”**.

Gli obiettivi di questa scheda **non contengono alcun riferimento ai servizi di mobilità, alla elettrificazione dei veicoli pubblici e privati, alle innovazioni di servizio come la Sharing Mobility e servizi MAAS.** (e nemmeno questi obiettivi sono inseriti nelle schede sulla transizione ecologica o sviluppo industriale ed innovazione, risultando quindi del tutto assenti nel documento).

**Pertanto, oltre alle raccomandazioni di carattere generale sopra illustrate e più specificatamente in materia di trasporti, si aggiungono le seguenti:**

- Escludere il sostegno a progetti che promuovono combustibili e veicoli fossili;

- Nello specifico della **Scheda di Missione “Rivoluzione verde e transizione ecologica”** inserire uno **specifico riferimento alla elettrificazione dei veicoli e dei servizi**, che avrà bisogno di azioni mirate per le infrastrutture di ricarica, produzione di batterie, ricerca e riconversione per *l’automotive*, elettrificazione dei porti marittimi.
- Nella specifica **Scheda di Missione “Infrastrutture per la Mobilità”** inserire anche il concetto di **“servizi”** nel titolo.
- **Sostituire lo “Sviluppo della rete stradale e autostradale, ponti e viadotti”** con la dizione più appropriata allo stato della situazione italiana con l’obiettivo della **“Manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale e autostradale, ponti e viadotti”**.
- Aggiungere uno specifico riferimento agli **investimenti per le reti e veicoli elettrici del trasporto urbano collettivo nelle città ed aree metropolitane**, oggi del tutto assente nelle Linee Guida, per accelerare l’attuazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile delle città.
- Inserire una specifica previsione per gli **investimenti nelle reti ciclabili sia urbane che ad uso turistico** per attuare la rete delle ciclovie nazionali in attuazione della Legge 2/2018 e le previsioni di reti urbane per la mobilità in bicicletta inserite nei PUMS delle città.

28 settembre 2020