

L'Economia - Mezzogiorno Campania - Lunedì 3 Maggio 2021

la mobilità sostenibile e il pnrr

Nelle comunicazioni in Aula alla Camera dello scorso 26 aprile Draghi ha impiegato toni aulici in relazione al PNRR, il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) che rappresenta il programma di investimenti che l'Italia deve presentare alla Commissione europea nell'ambito del Next Generation EU, lo strumento per rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19. Il presidente del Consiglio ha usato toni aulici per ammonire dal considerare questo strumento un mero insieme di progetti, di numeri, scadenze, obiettivi, ma piuttosto di riferirsi ad esso in termini di destino del Paese. Quali, in particolare, le esternalità derivanti dalla sua applicazione all'ambito della mobilità, che tanto interessa il Sud? Diverse, ma con luci ed ombre anche se forse è più corretto parlare di opportunità e vincoli. Alla voce «infrastrutture per una mobilità sostenibile» sono stati allocati 31,4 miliardi di euro. Una cospicua somma, ma ridimensionata rispetto alla ipotesi progettuale cui lavorava Conte. Tali fondi saranno prevalentemente usati per lo sviluppo dell'alta velocità (AV), per la realizzazione del Piano «Porti d'Italia» e per la digitalizzazione di aeroporti e sistemi logistici, ma non mancheranno azioni per le smart road. Il vincolo ravvisabile nell'impiego delle risorse economiche stanziare riguarda il principio del «Do no significant harm», in base al quale non possono essere destinati fondi diretti a nuove realizzazioni di strade e autostrade, ma solo ad interventi di adeguamento e di trasformazione delle infrastrutture esistenti in senso digitale e di compatibilità ambientale. Quest'ultimo aspetto deve salvaguardare sei obiettivi ambientali relativi alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici; all'uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine, all'economia circolare; alla prevenzione e alla riduzione dell'inquinamento; alla protezione e al ripristino della biodiversità e degli ecosistemi. Dunque, una transizione digitale ed ecologica anche nella mobilità, che se perseguita in modo efficace consentirà di ottenere esternalità positive in diversi ambiti, a patto di impiegare approcci integrati, che associno tra loro l'informazione, la sicurezza, il turismo e lo sviluppo di aree interne. Tra i principali fattori finora ritenuti antagonisti alle azioni di sviluppo di tali aree, infatti, rientrano quelli relativi alla accessibilità e dunque legati alle infrastrutture per la mobilità. Nei recenti anni rispetto a tale scenario è subentrato, tuttavia, un cambio di paradigma, sia legato ad aspetti di modifica della cultura manageriale dei gestori delle reti per la mobilità, sia per la disponibilità di tecnologie in grado di incrementare i pacchetti di servizi accessori erogabili, ad esempio corredando i dati di infomobilità con quelli promozionali dei territori. Le innovazioni per la mobilità, previste nelle più evolute autostrade presenti in alcune aree d'Europa, riguardano sia la meta-facilitazione alla guida con predisposizione di tipo driverless, sia l'implementazione di sistemi ICT per la comunicazione dinamica e sempre più interattiva con gli utenti. Si disvela, infatti, uno scenario evolutivo nel quale le nuove tecnologie abilitanti al rapporto autostrada-veicolo e autostrada-utente concorreranno in forma più rilevante a fungere da elementi di promozione e valorizzazione territoriale. Affinché la leverage del Recovery Plan si dimostri efficace, occorre tuttavia adottare un approccio olistico attraverso cui i diversi piani di influenza delle azioni che verranno implementate, si integrino sinergicamente. Ciò presuppone prioritariamente un cambio di paradigma culturale che interessi sia i fornitori/gestori che i fruitori delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità. I primi devono maturare la consapevolezza di una governance diversa che presuppone una pianificazione fino al 2026 basata totalmente sulla innovazione e non sugli interventi ordinari. Il PNRR in questo senso è chiarissimo ed esclude la distrazione di fondi per finanziare ciò che già sarebbe dovuto essere fatto normalmente. Per quanto riguarda, poi, i fruitori è necessario che questi da utenti passivi delle infrastrutture diventino consapevolmente parti attive, prosumer, nella mutua interazione con una smart road e con i servizi che essa è in grado di erogare. Non si tratterà più solo di servizi “per” la mobilità, ma di servizi ottenuti “attraverso” la mobilità e il livello di prestazione migliorerà in via evolutiva proprio anche grazie alle informazioni che gli utenti, oltre a ricevere, potranno fornire al sistema di mobilità intelligente. Dunque, il Recovery Plan si pone, in generale e nel caso specifico qui analizzato della mobilità, come una grande opportunità ma che comporta grande responsabilità e diversi vincoli non trasgredibili per l'efficacia della sua riuscita.