



Ecco le vere sfide per la **mobilità sostenibile:** cosa accadrà

La sostenibilità applicata al sistema trasportistico non interessa solo il parco circolante, ma in modo contestuale le infrastrutture



Cosa e come cambierà la **mobilità sostenibile** in Italia. La sostenibilità applicata al sistema trasportistico non interessa solo il parco circolante, ma in modo contestuale le infrastrutture. E' quanto spiega il vice ministro alla Mobilità Sostenibile Alessandro Morelli in una conferenza organizzata da UNINETTUNO.

Per energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile, infatti, vi sarà uno stanziamento di 23,78 miliardi di euro, di cui 5,9 destinati all'incremento della quota energetica da fonti di energia rinnovabili. Tale disposizione, quindi, prevede due riforme: semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili, nuovo quadro giuridico e proroga regimi di sostegno, nonché una nuova normativa per la produzione/consumo di **gas rinnovabile**.

Ben 4,11 miliardi, secondo l'esponente del governo Draghi, invece, saranno destinati a potenziare e digitalizzare le infrastrutture di rete: rafforzamento della smart grid (gestione digitale della rete) e resilienza climatica della rete.

Un terzo capitolo, poi, è quello relativo alla promozione della produzione, della distribuzione e degli usi finali dell'idrogeno per cui sono previsti 3,19 miliardi. In tal senso, Morelli, evidenzia come l'esperimento del treno a idrogeno in Val Camonica, il primo in Europa, potrà essere ripetuto presto anche in altri contesti, basti pensare a Sulmona dove si sta portando avanti un progetto simile e il primo viaggio sarebbe previsto addirittura per la primavera del 2026. Il direttore affari istituzionali di Ferrovie dello Stato Francesco Parlato sottolinea come priorità dell'azienda sarà implementare i cosiddetti treni verdi, ma soprattutto potenziare le infrastrutture esistenti, tenendo conto dei cambiamenti climatici, tramite appositi sensori installati su tutta la rete nazionale. Lo stesso manager ricorda i 9,4 miliardi previsti per la Salerno-Reggio Calabria e il miliardo per il raccordo di Vicenza che si inserisce nella linea Brescia-Verona-Padova.

La sfida delle sfide, però, è certamente quella del trasporto locale, su cui c'è un tesoretto che supera addirittura gli otto miliardi. Si parte dal rafforzamento della mobilità ciclistica fino allo sviluppo del trasporto rapido di massa e di infrastrutture di ricarica elettrica. Su tal punto, Enel, ad esempio, tramite il responsabile sostenibilità e affari istituzionali del gruppo Fabrizio Iaccarino, fa sapere di avere già un piano per quanto riguarda le ricariche veloci su strade e autostrade, per cui la società ha previsto oltre 100 milioni. «Al momento – spiega – già esistono 14 mila punti di ricarica, ma l'obiettivo è arrivare a 24 mila». Previsto anche un rinnovo delle flotte bus. «Ci stiamo adoperando per fare in modo che il trasporto pubblico locale sia presto elettrico e italiano, come d'altronde prevede un ragionamento di filiera che stiamo portando avanti insieme al ministero competente». Novità pure per quanto concerne il mondo delle navi, dove ci saranno attracchi elettrificati e più sostenibili.

Gli stessi aeroporti, però, non saranno esclusi dai cambiamenti. La sfida, presentata da Giorgio Gregori, Chief Infrastructure Officer di Aeroporti di Roma, parte innanzitutto dal nodo che sarà carbon free entro il 2030. «Prevista – sostiene – produzione di energia green con nuovi impianti». Sarà sostituito, poi, il parco mezzi. Trattorini, loader, transporter e autobus saranno elettrici. Valutato, inoltre, un piano per implementare il numero di persone che raggiungano l'aeroporto su ferro, addirittura con qualche azione prevista prima del Giubileo. La vera novità, però, sarà l'aereo taxi o grande drone, non essendoci un pilota, che consentirà di trasportare i passeggeri dall'aeroporto al centro della capitale in pochissimo tempo, chiamato urban air mobility, che dovrebbe essere attivo secondo Gregori tra la fine 2024 e l'inizio del 2025 con un prezzo di circa 130 euro a passeggero.

Per fare tutto ciò, ovviamente come sottolineato dallo stesso esponente dell'esecutivo **Draghi** serve che «le risorse siano utilizzate bene e soprattutto diano redditività. Bisogna, quindi, tener conto di un bilancio sociale, ecologico e appunto di una transizione, che ha termini ben precisi. Oltre a elettrificare tutto, serve pensare da dove arriva questa energia e soprattutto quali saranno le ripercussioni per i cittadini, a partire dalla bolletta che tale mutamento farebbe pagare a una famiglia, considerando che i costi dell'energia in questi giorni stanno salendo in doppia cifra. Bene cogliere le opportunità del progresso, ma senza battaglie ideologiche ed effettuando scelte che tengano conto prima di tutto delle persone».

Stesso discorso vale per quanto riguarda la manodopera. «Quando si chiude un impianto a carbonio – sostiene Iaccarino di Enel – bisogna pensare a dove impiegare le persone che perderebbero il lavoro». La formazione, pertanto, sarà un aspetto fondamentale.

Basilare in tal senso, secondo gli esponenti presenti al tavolo della mobilità sostenibile, la velocizzazione delle procedure per la valutazione dei progetti, che non dovranno prevedere più lungaggini come le attuali conferenze di servizio, ma iter più veloci, in modo da far trovare pronta l'Italia alla sfida del cambiamento. «Parte fondamentale del Pnrr – conclude Parlato di Ferrovie dello Stato – è il capitolo riforme su cui già si sta facendo molto, ma serve fare ancora di più».