



Audizione dell'Alleanza Clima Lavoro

Commissione Bilancio della Camera dei deputati

12 marzo 2024

DL 19/2024 recante ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) (A.C. 1752)

Bozza non corretta

L'Alleanza Clima-Lavoro è nata due anni fa dalla convergenze di diverse organizzazioni: la campagna Sbilanciamoci!, Legambiente, WWF, Greenpeace, Kyoto Club, Motus E, Transport and Environment, Motus E e le categorie dei lavoratori metalmeccanici (FIOM), del settore dell'agro-industria (FLAI) e dei trasporti (FILT) della CGIL.

L'Alleanza è nata per promuovere il dialogo e la cooperazione tra le organizzazioni ambientaliste e il sindacato sul tema della transizione ecologica, a partire dalla mobilità sostenibile, ma anche su altri aspetti, come il passaggio ad una agricoltura sostenibile e di qualità.

Le misure del PNRR possono sicuramente rappresentare un importante contributo nella direzione della transizione ecologica e della mobilità sostenibile, anche in virtù delle scelte del Next Generation EU di privilegiare gli interventi verso la transizione ecologica e digitale, anche sulla base delle scelte fatte in precedenza del Green Deal. La transizione ecologica non va rallentata, ma accelerata e l'Italia non deve essere il fanalino di coda in Europa: bisogna evitare posizioni ondivaghe o addirittura ostruzionistiche. Il governo deve essere pienamente schierato in questa direzione, evitando ambiguità e tentennamenti.

La necessità di un decreto legge, il 19/2004, finalizzato a rafforzare e accelerare la realizzazione delle misure previste dal PNRR, rappresenta dunque un passo importante, volto a recuperare ritardi e inadeguatezze del processo attuativo, evidenziato anche dal ritardo della realizzazione di specifiche misure già avviate e finanziate.

La questione della trasparenza rimane un nodo dolente delle misure previste e finanziate dal PNRR. Questo decreto non sembra risolvere un aspetto che, per la società civile e le

organizzazioni dei cittadini è di estrema importanza. Diventa difficile fare analisi compiute sullo stato di attuazione del PNRR, anche se alcuni documenti diffusi dalla Ragioneria dello Stato, come la relazione sul quadro delle scadenze e il governo ha pubblicato una nuova relazione sull'attuazione del piano. Però ancora non esiste un "dataset" di tutti i progetti realizzati. E sul sito Italia Domani, del PNRR i dati sui progetti sono aggiornati al 4 dicembre 2023, più di 4 mesi fa.

Ci ritroviamo in molte delle valutazioni formulate dalla Fondazione Openpolis sugli aspetti metodologici, regolamentari e normativi previsti dal decreto legge in oggetto.

Nel decreto legge in conversione vi sono alcune misure evidentemente necessarie per la gestione tempestiva nell'attuazione delle misure come l'istituzione di un fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU- Italia e l'incremento di fondi specifici per le misure definanziate o stralciate dal piano (in totale circa 3,8miliardi di euro). Il secondo incremento più significativo è quello di 2,6miliardi per il PNC. Va ricordato che per il PNC dovrebbero essere pubblicate delle relazioni semestrali di aggiornamento, ma queste contengono ancora minori informazioni di quelle fornite sul PNRR. 1,6miliardi sono destinati ai Piani Urbani Integrati.

Per quanto riguarda la mobilità, segnaliamo questi ulteriori finanziamenti nel decreto legge 19/2024 in conversione: 109 milioni per la manutenzione della rete ferroviaria tradizionale, 80 milioni per le infrastrutture portuali, 21 milioni per il Fondo strategia di mobilità sostenibile.

Questi fondi si aggiungono a quelli già stanziati sulla mobilità sostenibile ed il trasporto pubblico, alle misure già avviate e in parte realizzate, che assommano a 9,5 miliardi.

Vediamo a che punto siamo su tre misure, facendoci aiutare dal lavoro di Openpnrr.

Sulla misura "Rinnovo flotte bus e treni verdi" i progetti previsti sono 133 e la percentuale di completamento dei progetti è di poco superiore al 20%.

Ricordiamo a questo proposito che il PNRR pur andando nella giusta direzione è inadeguato. Infatti si prevede di acquistare 3.400 autobus elettrici, ma ne avremmo bisogno di almeno 7.000. Ci saremmo aspettati segnali maggiormente concreti in questo decreto.

Riguardo al trasporto rapido di massa sono previsti 38 progetti e il livello di attuazione alla data odierna è poco superiore del 12,50%.

Ricordiamo, anche in questo caso, che il PNRR prevede lo stanziamento di 11km di nuove linee della metropolitana, ma ne servirebbero almeno 200 per le nostre città metropolitane per soddisfare almeno parzialmente le esigenze di mobilità dei grandi centri. Avremmo inoltre bisogno di 400km di tranvie, 400 km di filobus e 1000 treni per superare il deficit di offerta di Trasporto Pubblico Locale.

Sulla mobilità ciclistica i progetti previsti sono 189 e lo stato di attuazione è del 14%.

C'è quindi una preoccupazione forte, che riguarda -a poco più di due anni dalla scadenza prevista- i tempi della realizzazione dei progetti del PNRR. Speriamo che le innovazioni previste per il rafforzamento della governance nel decreto legge da convertire siano efficaci e vadano nella giusta direzione.

C'è poi un'altra preoccupazione, che riguarda nello specifico, il settore dell'automotive. Ci aspettavamo in questo decreto in conversione delle misure ulteriori in questa direzione, ma non abbiamo avuto segnali positivi in questa direzione.

L'Alleanza Clima Lavoro è molto preoccupata della crisi del settore automotive.

L'istituzione di un Tavolo di confronto presso il MIMIT ha rappresentato sicuramente un passo in avanti, ma siamo in ritardo su molti fronti: il ritardo dell'avvio della prima *gigafactory* a Termoli e l'assenza della previsione di una seconda *gigafactory* che sarebbe necessaria per sostenere lo sviluppo del settore dell'auto elettrica; l'assenza di misure specifiche (come il leasing sociale in avvio di sperimentazione in Francia) per il sostegno allo sviluppo di city car elettriche per le classi di reddito medio-basso; il potenziamento e sviluppo della ramificazione delle colonnine di ricarica. E altro ancora.

Siamo preoccupati anche del fatto che l'esistenza di un unico player del settore automotive possa danneggiare la concorrenza nel nostro paese e possa condizionare il comportamento del governo sul terreno delle scelte di politica industriale, delle forme di sostegno (come gli incentivi) all'acquisto, del futuro dei siti industriali che storicamente rappresentano un patrimonio importante nel nostro paese.

Ci saremmo aspettati nel decreto 19/2024 delle misure specifiche per rilanciare il sostegno a questo settore. L'obiettivo della produzione di 1 milione di veicoli l'anno potrebbe essere a portata di mano, ma oggi appare improbabile, anche alla luce delle scelte fatte fino ad oggi da Stellantis. Servirebbe con tutta probabilità un secondo player nel nostro paese, capace di potenziare l'offerta di auto elettriche e di stimolare una sana concorrenza tra i produttori, con tutto beneficio dei clienti e dei consumatori. Sarebbero necessari programmi di formazione e di reskilling per i lavoratori, di misure adeguate dal punto di vista sociale di tutela dei lavoratori e di rafforzamento delle prospettive di ricollocazione. Il tema della transizione giusta è assente sia in questo decreto, che nell'impianto del PNRR. C'è una evidente sottovalutazione del tema, di fronte alle previsioni della perdita di decine di migliaia di posti di lavoro nel settore, in assenza di politiche adeguate di sviluppo e di riconversione.

In conclusione il decreto oggetto di questa audizione è sicuramente un provvedimento necessario e che va nella direzione del miglioramento della gestione e del rispetto dei tempi delle misure e dei progetti del PNRR, della loro attuazione. Apporta anche delle innovazioni da segnalare, come lo stanziamento ai progetti definanziati prima citati e il miglioramento della gestione finanziaria, con un apposito fondo rotativo. Rimangono però importanti interrogativi che la nostra Alleanza vuole richiamare: il tema della trasparenza, il ritardo -in alcuni casi enorme - della realizzazione dei progetti e che non è detto che le misure previste da questo

decreto possano risolvere, l'insufficienza delle misure previste per il trasporto pubblico locale e la mobilità sostenibile, la disattenzione verso i rischi che corre il settore automotive in assenza di politiche e misure specifiche capaci di riconvertire il settore verso l'elettrico. Rischiamo, in questo ultimo caso, di essere marginalizzati nel mercato europeo e di perdere uno storico insediamento industriale per il nostro paese.

Su questi aspetti invitiamo la Camera dei deputati a modificare il decreto in discussione per rispondere alle esigenze poste dall'Alleanza Clima Lavoro in questa audizione.

Alleanza Clima Lavoro

c/o campagna Sbilanciamoci, Via Buonarroti 39 – 00185 Roma – climalavoro@sbilanciamoci.org