

Next Generation Eu e le Utilities italiane



Roma, 4 marzo 2021

Next Generation Eu e le Utilities italiane

Confservizi è la Confederazione che associa circa **600 imprese dei servizi pubblici locali**, caratterizzate da un forte radicamento sui territori ed impegnate ogni giorno nello sviluppo di servizi *smart* per città sostenibili dove l'accesso a servizi fondamentali (acqua, gestione rifiuti, gas, elettricità, teleriscaldamento e trasporto pubblico) **possa garantire a tutti i cittadini una qualità della vita sempre più elevata**

Nei settori di riferimento le associate Confservizi occupano più di 300 mila persone (di cui circa 170 mila direttamente) che potrebbero crescere di 400 mila unità (considerando l'indotto), quindi più di 700 mila occupati, se si creano le condizioni per effettuare gli investimenti previsti.

La **strategia** che accomuna le imprese del comparto si fonda da sempre sui seguenti punti:

- Necessità di **stabilità normativa ed istituzionale**
- Ruolo fondamentale svolto dalla **regolazione indipendente**
- Necessità di **crescita industriale** anche attraverso processi di **aggregazione**
- Urgenza di adeguare la **capacità infrastrutturale del Paese** e così garantire servizi di qualità per i cittadini nonché **stabilità occupazionale per i lavoratori, e superare le infrazioni comunitarie** (che bruciano risorse utili per gli investimenti)
- Centralità dell'**innovazione tecnologica** nella pianificazione industriale
- Forte **sviluppo della formazione** finalizzata all'adeguamento delle professionalità ai nuovi contesti di domanda ed offerta

Contributo delle *Utilities*

- L'esigenza di programmazione di un piano di investimenti legati alla presentazione del Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR), nell'ambito dei fondi Next Generation EU, sta creando un'opportunità importante per incrementare sensibilmente gli investimenti anche nel settore delle Utilities: il PNRR può essere uno strumento propulsivo per nuovi investimenti strategici, contribuendo a colmare il gap infrastrutturale tra nord e sud del Paese nonché migliorando significativamente la crescita economica ed occupazionale.
- **I progetti candidabili ad essere inclusi nel prossimo PNRR**, individuati, ad esempio, da Utilitalia tra le proprie Associate, e stimati in circa **25 miliardi di Euro** (impatto occupazionale potenziale pari a **+285mila nuovi posti di lavoro**; [\(vedi slide 8\)](#), si sovrappongono solo in parte con quanto programmato dalle aziende e costituiscono pertanto investimenti in parte addizionali del **piano del comparto pari a circa 60 miliardi di Euro in cinque anni** o la cui attuazione può essere accelerata grazie ai fondi europei.



SETTORE AMBIENTE
6 miliardi di EUR



SETTORE ENERGETICO
12 miliardi di EUR



SETTORE IDRICO
25-30 Miliardi di EUR



SETTORE TPL
10 Miliardi di EUR

- **I ricavi provenienti da tariffa non sono da soli sufficienti, anche in virtù di tetti normativi agli incrementi nonchè per ragioni di opportunità politica, a colmare il fabbisogno reale delle Utilities italiane e le risorse allocate tramite il Piano Nazionale tuttavia non sono adeguate a promuovere investimenti per coprire tale fabbisogno. Pertanto, con il fine di garantire la messa a terra dell'intero volume di investimenti, sarebbero auspicabili risorse aggiuntive.**
- **Diventa allora essenziale accompagnare le misure economiche con un piano di riforme e semplificazioni incisivo e completo** [\(vedi da slide 12\)](#).
- **La mancata introduzione di tali riforme e semplificazioni metterebbe a rischio la capacità delle Utilities di effettuare i 60 miliardi di investimenti essenziali alla transizione verde e digitale del paese.**

Proposte di Riforma

* Riforma del servizio idrico al sud

Attuare la riforma del servizio idrico integrato anche al Sud: assicurando un forte indirizzo statale– anche utilizzando, laddove necessario, i poteri sostitutivi già previsti dalla normativa quadro e da quella settoriale. Onde evitare di perdere le opportunità derivanti dal PNRR- che ha previsto appositi stanziamenti anche in tale comparto- individuare gli investimenti prioritari, rivedendo – se necessario – la delimitazione territoriale delle ATO, ed affidare tempestivamente la realizzazione (progettazione-costruzione) e la gestione delle infrastrutture e del servizio valorizzando le realtà industriali già esistenti ([vedi slide 13](#)).

* Autosufficienza nel ciclo rifiuti

Raggiungere l'autosufficienza nazionale e regionale nel ciclo dei rifiuti: implementando il Programma Nazionale Di Gestione Dei Rifiuti (PNGR) per superare la frammentazione e garantire l'adeguamento della pianificazione regionale alle reali necessità impiantistiche del Paese ed inserendo gli interventi prioritari così individuati nel percorso accelerato di realizzazione già previsto dal c.d. decreto «sblocca cantieri» ([vedi slide 14](#)).

* Semplificazione

Semplificare i procedimenti autorizzativi: valorizzando il carattere preminente della realizzazione degli impianti connessi allo svolgimento di servizi di interesse generale a rete – che vanno distinti dalla generalità degli impianti proprio in virtù delle fondamentali finalità che ne caratterizzano la funzione e per i quali vanno drasticamente ridotti e semplificati gli iter autorizzativi – e creando un iter differenziato per realizzare una modifica di un impianto già esistente rispetto a quello previsto per la realizzazione di un nuovo impianto ([vedi slide 16](#)).

* Riduzione inquinamento aree urbane

Favorire gli investimenti per l'aria pulita nelle città: per gli investimenti che garantiscono la riduzione dell'inquinamento nelle aree urbane (es, teleriscaldamento, sviluppo della mobilità sostenibile) vanno adottate 'corsie preferenziali' sia in termini procedurali che di allocazione di fondi Europei e nazionali per garantirne la realizzazione su scala adeguata.

* Incentivare l'efficienza delle imprese

Rafforzare le imprese: permettendo alle società efficienti (risultato positivo per 4 dei 5 bilanci precedenti e *investment grade*) che gestiscono servizi di interesse economico generale a rete di operare nel rispetto dei vincoli europei ma senza gli ulteriori obblighi introdotti dal legislatore italiano ed, in particolare, senza l'applicazione dei vincoli gestionali del TUSP ([vedi slide 18](#)).

* Rafforzamento industriale del settore

Promuovere il consolidamento industriale dei comparti: favorire le aggregazioni fra imprese anche tramite agevolazioni fiscali e, ove appropriato, regolatorie al fine di superare la frammentazione gestionale. In tal modo si garantirebbe una accelerazione del processo di sviluppo industriale verso soggetti adeguatamente dimensionati. Questo permetterà alle imprese ed ai cittadini da loro serviti di beneficiare delle economie di scala che si genereranno.

Back Up

Il PNRR e le Utilities

Il PNRR e le *Utilities*

- Il Piano dell'Italia prevede 6 missioni principali, si tratta di aree tematiche strutturali di intervento così suddivise:
 - I. **Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura;**
 - II. **Rivoluzione verde e transizione ecologica;**
 - III. Infrastrutture per una mobilità sostenibile;
 - IV. Istruzione e ricerca;
 - V. Inclusione e coesione;
 - VI. Salute.
- I progetti raccolti da Utilitalia presso le sue Associate, ricadono nelle prime due missioni, contribuendo ad implementare gli investimenti nel segno della transizione ecologica e digitale delineata dalle politiche europee degli ultimi anni. In termini di investimento, **la proposta è suddivisa nelle missioni come segue:**

25
mld di €

142 milioni di €
Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo

24,9 miliardi di €
Rivoluzione verde e transizione ecologica

Il PNRR e le *Utilities*: gli investimenti (1/2)

- L'indagine avviata da Utilitalia per individuare i progetti considerati «strategici» e candidabili ad essere inclusi nel prossimo PNRR, ha permesso di raccogliere delle proposte che si sovrappongono solo in parte con quanto programmato dalle aziende e costituiscono pertanto investimenti aggiuntivi o comunque solo un sottoinsieme del piano del comparto pari a 50 miliardi di Euro la cui attuazione può essere ora accelerata.
- Il totale degli investimenti proposti è pari a circa **25 miliardi di Euro**. La quasi totalità degli investimenti è indirizzata alla missione «**Rivoluzione verde e Transizione ecologica**», mentre una minore parte è destinata a «**Digitalizzazione, Innovazione, Competitività e Cultura**». Tale programma di investimenti ha un significativo **potenziale impatto sul PIL sull'occupazione**.

TOTALE INVESTIMENTI

25 mld €

IMPATTO SU PIL*

+ 1,47%

IMPATTO SU
OCCUPAZIONE*

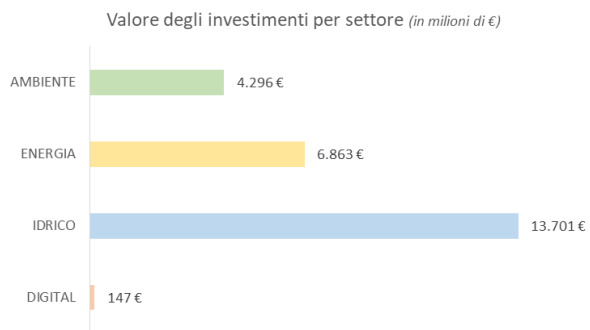
+ 285.000

posti di lavoro

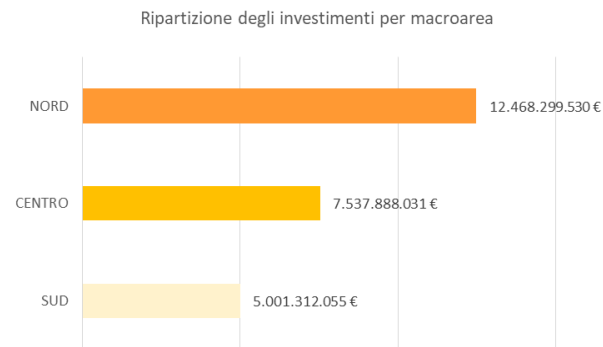
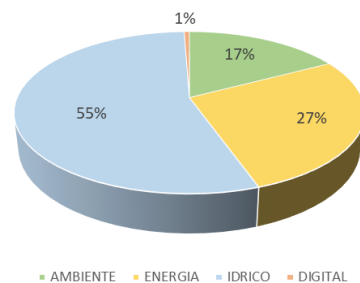
- Quasi tutti gli interventi riguardano la Missione “Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica” (24,9 miliardi di Euro; il 99% del totale), mentre soltanto l'1% (circa 140 milioni di Euro) interessa la Missione “Digitalizzazione, Innovazione, Competitività e Cultura”.

Il PNRR e le *Utilities*: gli investimenti (2/2)

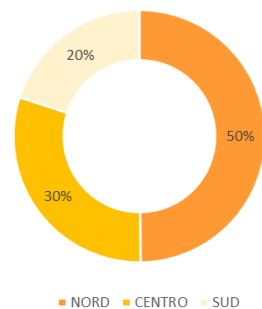
La Federazione ha stimato in circa 25 miliardi di Euro le risorse necessarie a soddisfare le proposte delle Associate. La maggior parte degli investimenti riguardano il settore idrico (14 Mld di Euro; 55%), a seguire il settore energetico (circa 7 Mld di Euro; 27%) ed il settore ambientale (circa 4,3 Mld di Euro; 17%).



Ripartizione percentuale degli investimenti per settore



Ripartizione percentuale degli investimenti per macroarea

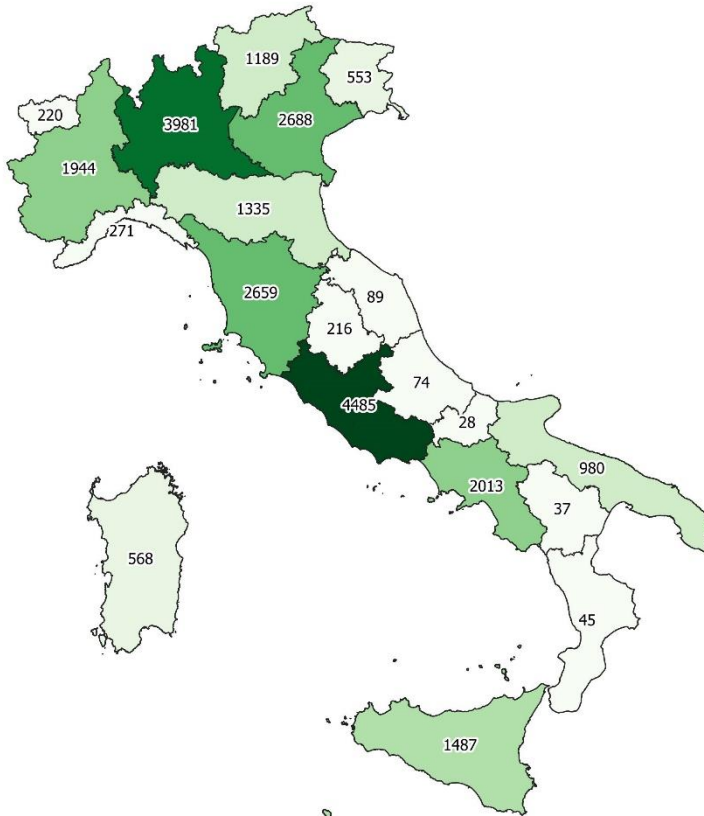


Fonte: Elaborazione Utilitalia su dati delle Associate

La maggior parte degli investimenti sono concentrati al Centro-Nord Italia (circa 20 Mld di Euro; l'80% del totale), mentre solo il 20% è destinato a progetti nel Sud Italia (circa 5 Mld di Euro).

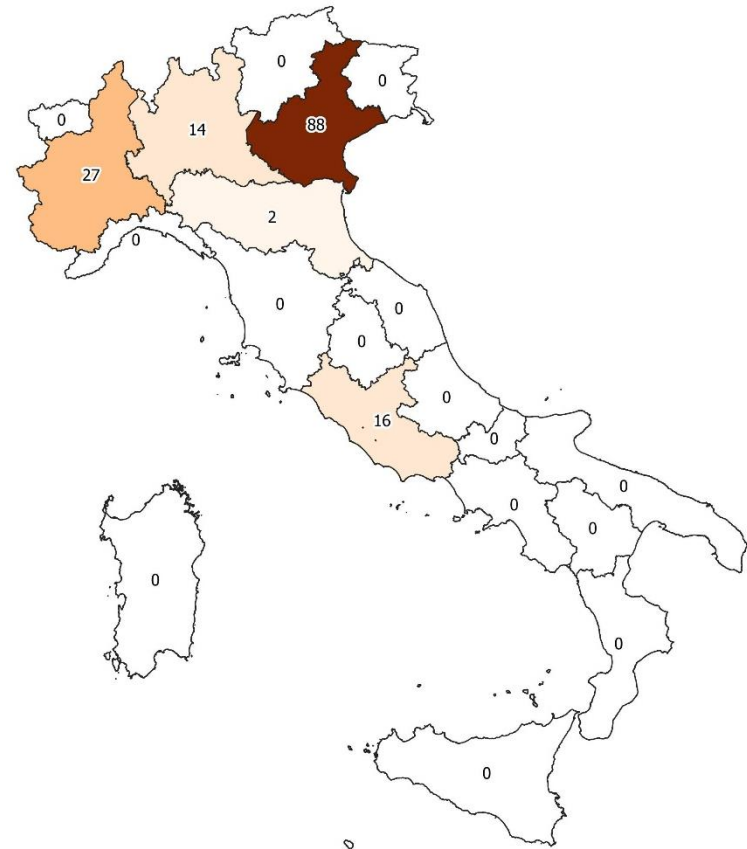
Il PNRR e le *Utilities*: distribuzione territoriale degli investimenti

Distribuzione territoriale degli investimenti in
Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica



Fonte: Elaborazione Utilitalia su dati delle Associate

Distribuzione territoriale degli investimenti in
Digitalizzazione, Innovazione, Competitività e Cultura



Fonte: Elaborazione Utilitalia su dati delle Associate

Il PNRR e le Utilities: il fabbisogno di investimenti

Criticità

L'allocazione delle risorse così come previsto non è sufficiente a promuovere il raggiungimento del fabbisogno di investimenti delle Utilities.

Azioni

Al fine di poter effettuare gli investimenti, in particolare al Sud, pertanto è essenziale:

- Accompagnare gli investimenti ad interventi normativi di riforma per consolidare un approccio industriale ai servizi di pubblica utilità;
- Ottenere finanziamenti a tassi agevolati.

| | | NGEU - PNRR (2021-2026) | PNRR Utilitalia (2021-2026) | Fabbisogno |
|---|--|---|-----------------------------|-------------|
| MISSIONE: RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA | | <i>Dati in miliardi di €</i> 61,9* | 24,9 | 47,6 |
| Componente | Agricoltura sostenibile ed Economia Circolare | 4,5* | 4,3 | 5,6 |
| Progetto | Economia circolare e valorizzazione del ciclo integrato dei rifiuti | 4,5 | 4,3 | 5,6 |
| | Realizzazione di nuovi impianti e ammodernamento degli impianti esistenti per il riciclo | 1,5 | 1,9 | 3,0 |
| | Progetti a bando di economia circolare per riconversione dei processi industriali | 2,2 | 2,2 | 2,6 |
| | Transizione ecologica nel Mezzogiorno - Progetti da individuare | 0,8 | 0,1 | - |
| Componente | Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale sostenibile | 18,2 | 4,4 | 10,2 |
| Progetto | Produzione e distribuzione di rinnovabili e sostegno alla filiera | 8,7 | 2,2 | 2,6 |
| | Fonti di Energia Rinnovabile (FER) | 4,0 | 0,03 | n.d. |
| | Sostegno alla filiera rinnovabili | 0,4 | 0,4 | n.d. |
| | Infrastrutture di rete e smart grids | 2,9 | 0,7 | n.d. |
| | Progetti dei Comuni in linea con PNIEC | 1,4 | 1,1 | n.d. |
| Progetto | Investimenti nella filiera dell'idrogeno | 2,0 | 0,4 | - |
| Progetto | Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile | 7,6 | 1,8 | 7,6 |
| Componente | Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici | 29,6 | 2,4 | 1,8 |
| Progetto | Efficientamento edifici pubblici | 11,0 | - | - |
| Progetto | Efficientamento energetico e sismico edilizia residenziale privata e pubblica | 18,5 | 2,4 | - |
| Componente | Tutela del territorio e della risorsa idrica | 15,0 | 13,7 | 30,0 |
| Progetto | Interventi sul dissesto idrogeologico | 3,6 | 0,07 | - |
| Progetto | Infrastrutture verdi urbane | 0,5 | - | - |
| Progetto | Forestazione e tutela dei boschi | - | - | - |
| Progetto | Invasi e gestione sostenibile delle risorse idriche | 4,4 | 13,6 | 30,0 |
| | Infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento | 2,4 | 7,7 | 8,2 |
| | Resilienza dell'agrosistema irriguo | 0,5 | - | - |
| | Reti di distribuzione idrica e digitalizzazione reti di monitoraggio | 0,9 | 3,1 | 10,9 |
| | Fognature e depurazione | 0,6 | 2,9 | 10,9 |
| Progetto | Resilienza, valorizzazione del territorio e efficientamento energetico dei comuni | 6,0 | - | - |
| Progetto | Sistemi di gestione rifiuti raccolti a mare nelle aree portuali | 0,5 | - | - |
| MISSIONE: DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ E CULTURA | | 45,1 | 0,1 | - |
| Componente | Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo | | | - |
| Progetto | Transizione 4.0 | 18,98 | 0,1 | - |

Fonte: Elaborazione Utilitalia

* Il totale non comprende i progetti in «Agricoltura sostenibile» che non sono oggetto di interesse della Federazione. Le risorse allocate dal PNRR per l'intera Componente sono pari a 7 miliardi di Euro.

Proposte di Riforma

Assetto di governo e infrastrutture: servizio idrico integrato

- Il servizio idrico in Italia si caratterizza per la netta contrapposizione Centro-Nord/Sud: se nelle regioni centro-settentrionali assistiamo alla presenza, in quasi tutti gli ATO, di operatori industriali capaci di erogare servizi di qualità e di garantire la realizzazione dei piani di investimento approvati dalle autorità locali, nel Mezzogiorno la situazione è diametralmente opposta. A fronte di un fabbisogno stimato di investimenti in infrastrutture idriche pari a circa 80-90 euro per abitante/anno, infatti, la media nazionale è di circa 40 euro, mentre nel Sud si scende a circa 26 euro. Occorre recuperare rapidamente il ritardo accumulato nelle Regioni meridionali, superando le gestioni in economia, rilanciando gli investimenti e promuovendo la strutturazione di un servizio di stampo industriale già orientato al servizio idrico integrato.
- È necessario assicurare un forte indirizzo statale, capace di garantire la rapidità e l'efficacia del processo di evoluzione – anche utilizzando, laddove necessario, i poteri sostitutivi già previsti dalla normativa quadro e da quella settoriale, onde evitare di perdere le opportunità derivanti dal PNRR che ha previsto appositi stanziamenti anche in tale comparto.

Individuare gli investimenti prioritari. Partendo dagli interventi necessari a superare le infrazioni comunitarie per la depurazione, effettuare una ricognizione delle opere esistenti e strutturare un serio piano d'ambito.

Rivedere, ove necessario, la delimitazione territoriale delle ATO. Potrebbe essere necessario ripensare all'attuale suddivisione in ATO dei territori in cui la riforma non è stata attuata, valutando a tale scopo anche la possibilità di stabilire ex lege statale ATO regionali, più funzionali ad una gestione unitaria del servizio nel meridione (come dimostrano le esperienze positive della Puglia, della Basilicata e della Sardegna).

Affidare la realizzazione (progettazione-costruzione) e la gestione delle infrastrutture e del servizio. Le concrete modalità attuative potranno essere a geometrie variabili, in dipendenza, ad esempio, degli interventi da realizzare (numerosità/urgenza), della presenza di operatori industriali pur se non affidatari del servizio nell'intero ambito, etc. Allo scopo, in ragione del grado di "arretratezza" nell'implementazione della riforma, si ritiene necessario prevedere la possibilità che i vari soggetti coinvolti possano utilizzare una struttura tecnica, centrale, di supporto.

Assetto di governo e infrastrutture: igiene urbana

- L'emergenza causata dal virus Sars Cov2 ha fatto emergere la strutturale fragilità impiantistica del settore di gestione dei rifiuti in Italia e l'estrema eterogeneità tra regioni del nord e del sud del Paese, sia con riferimento alla filiera di gestione del rifiuto organico, sia di quella di gestione del rifiuto urbano indifferenziato, entrambe determinanti per il raggiungimento degli obiettivi previsti dalle direttive del pacchetto economia circolare entro il 2035.
- La realizzazione delle necessarie dotazioni, soprattutto nelle regioni del centro-sud, consentirà di aumentare la raccolta differenziata pro capite, contribuendo significativamente al raggiungimento dei citati obiettivi posti dall'Unione Europea. È urgente dotare il Paese degli impianti che permettano la chiusura del ciclo di recupero, con l'obiettivo dell'autosufficienza nazionale e regionale.
- Il TUA (D. Lgs. 152/2006), prevede l'adozione (MATTM in collaborazione con ISPRA) di un "Programma Nazionale Di Gestione Dei Rifiuti" (PNGR), sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS ed approvato d'intesa con la Conferenza Stato Regioni. Il Programma viene aggiornato almeno ogni 6 anni.
- Da un punto di vista dei contenuti e delle prerogative il PNGR ha una natura "mista", a metà tra un programma e un piano, in quanto, rispetto alla gestione dei rifiuti ne fissa i macro-obiettivi, funzione che tipicamente viene assolta dagli strumenti di piano e non si limita a definire la strategia per il raggiungimento degli stessi.
- **IL PNGR** rappresenta, quindi, uno strumento che – se implementato correttamente – **potrebbe contribuire in maniera decisiva** al superamento della frammentazione ed all'adeguamento regionale alle reali necessità impiantistiche del Paese.
- Per avviare tempestivamente la realizzazione delle infrastrutture per la gestione dei rifiuti sarebbe, poi, opportuno **attribuire a tutte le regioni il compito di rivedere i piani regionali, adeguandoli a quanto previsto nel PNGR**. All'interno dei piani regionali così aggiornati, andrebbero poi individuati gli **interventi prioritari da inserire nel percorso accelerato di realizzazione** già previsto dal c.d. decreto "sblocca cantieri", attivando nel contempo misure temporanee di supporto nelle more del completamento del processo.

Assetto di governo e infrastrutture: igiene urbana

A tal fine, il PNGR dovrebbe:

- contenere valutazioni solide e realistiche su produzione, riciclaggio, recupero e smaltimento dei rifiuti, da qui al 2035, con un visione allargata e complessiva del ciclo non distinguendo tra rifiuti urbani e speciali;
- valutare il deficit impiantistico nazionale e territoriale per tutto il ciclo e le azioni su come chiuderlo, garantendo l'autosufficienza nazionale nella gestione dei rifiuti, indicando criteri vincolanti per le macroaree tra regioni;
- contenere un cronoprogramma coerente con gli obiettivi pre-fissati, prevenendo specifiche modalità di intervento in caso di ritardi o deviazioni dal tracciato definito (ad esempio esercizio di poteri sostitutivi);
- valutare l'efficacia delle politiche di prevenzione della produzione dei rifiuti nelle stime quantitative secondo principi cautelativi, includendo nelle stime di fabbisogno anche una capacità di back-up necessaria a far fronte a momenti di crisi determinati da eventi sistemici (ad esempio la pandemia COVID-19);
- affrontare il tema della gestione dei siti dismessi di trattamento dei rifiuti non solo in tema di bonifica e di gestione post-mortem ma anche di valorizzazione (ad esempio Fotovoltaico e landfill mining per le discariche);
- coordinare le proprie indicazioni con le competenze e l'azione di ARERA in materia di costi efficienti e di definizione del prelievo (applicazione tariffaria) oltre che di fissazione di criteri di qualità contrattuale e di servizio nei confronti degli utenti (contratto di servizio tipo);
- individuare strumenti per obbligare alla costituzione degli ambiti e all'attivazione e piena operatività degli EGATO ai fini di una gestione del ciclo dei rifiuti su area vasta come servizio a rete, superando le gestioni in economia e incentivando l'aggregazione delle gestioni ora eccessivamente frammentate;
- individuare strumenti tecnico/operativi per diminuire l'incidenza della componente manuale nel lavoro di raccolta dei rifiuti;
- contenere strumenti economici di sostegno al mercato del riciclo (Responsabilità estesa del produttore, certificati bianchi agganciati all'utilizzo MPS, ecc.);
- contenere misure normative per lo sviluppo del comparto (Decreti EoW, semplificazioni autorizzative, GPP);
- prevedere strumenti di supporto e intervento pubblico (fondi nazionali e europei, fondi strutturali, ecc.).

Riforme procedurali

Per valorizzare al meglio le capacità delle Utilities e permettere loro di giocare un ruolo centrale nell'accompagnare la transizione verde e digitale dell'economia italiana, l'allocatione dei fondi è importante ma deve essere accompagnata da penetranti interventi di riforma. In molti casi, la difficoltà nella realizzazione degli investimenti necessari è connessa alla complessità e all'eccessiva durata delle procedure autorizzative per la realizzazione e la messa in opera degli impianti. I conseguenti ritardi si traducono ovviamente in sovra-costi, tardata fruizione delle opere da parte delle comunità e maggiore incidenza delle sanzioni laddove vi sia la violazione di obblighi comunitari.

Gli interventi di semplificazione ai procedimenti autorizzativi ambientali devono essere ispirati dalla necessità di stabilire un nuovo principio con duplice valenza:

- è necessario valorizzare il **carattere preminente della realizzazione degli impianti connessi allo svolgimento di servizi di interesse generale a rete**, che vanno distinti dalla generalità degli impianti proprio in virtù delle fondamentali finalità che ne caratterizzano la funzione;

- è necessario creare una distinzione tra l'iter autorizzativo applicabile per la realizzazione di un **nuovo impianto** da quello necessario per realizzare una modifica di un **impianto già esistente**.

Si ritiene inoltre di porre l'attenzione su un ulteriore tema, dirimente per la concreta semplificazione dei procedimenti ambientali, e che attiene la **formazione e digitalizzazione della P.A.** Risulta fondamentale a tal fine la strutturazione e formazione dei SUAP – Sportello Unico per le attività Produttive – introdotti quale elemento di semplificazione del dialogo tra impresa e P.A. dal D.P.R. del 7 settembre 2010, n. 160 ma che, ove non strutturato, risulta inevitabilmente un elemento di rallentamento e non corretta gestione dei procedimenti.

L'esperienza delle associate nell'ambito di procedimenti trasversali che riguardano i settori acqua, ambiente ed energia, evidenzia come l'incidenza di una non puntuale applicazione di quanto previsto dalla norme nello svolgere i procedimenti autorizzativi da parte della PA generi un aggravio nei tempi e nei costi. Una puntuale formazione degli Enti ed uniformazione delle modalità di esecuzione dei procedimenti, anche attraverso linee guida ed azioni di monitoraggio, sortirebbe invece un indubbio beneficio indiretto a favore della semplificazione amministrativa.

Riforme procedurali

Si riportano di seguito alcune proposte strutturali di semplificazione dei procedimenti autorizzativi ambientali necessari per il rispetto dei tempi previsti nel PNRR.

- **Accelerazione delle procedure per la realizzazione delle opere connesse allo svolgimento di servizi di interesse economico generale a rete.** Ai fini del rispetto delle tempistiche previste dal PNRR, i termini per la conclusione dei procedimenti amministrativi relativi al rilascio di autorizzazioni, pareri, assensi o nulla osta comunque denominati in materia ambientale devono essere necessariamente ridotti.
- **Riduzione dei termini procedurali per le modifiche sostanziali agli impianti connessi allo svolgimento di SIEG a rete.** Risulta necessario semplificare e ridurre i tempi delle procedure autorizzative per gli impianti già autorizzati e quindi già sottoposti alle verifiche di tutela ambientale sia localizzativa che gestionale, soprattutto per i procedimenti autorizzativi più complessi quali Valutazione di Impatto Ambientale, Autorizzazione Ambientale Integrata, Autorizzazione Unica (ex art.208 D.L.gs. 152/06).
- **Modifiche alla disciplina del provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR).** Il procedimento di PAUR è un procedimento autorizzativo unico relativamente di recente applicazione e che risulta avere aspetti interessanti nel percorso della semplificazione amministrativa, quali l'onnicomprendività dei pareri, nulla osta, autorizzazioni, concessioni connesse alla realizzazione e gestione dell'impianto. Risultano tuttavia utili alcuni accorgimenti che possano garantire il rispetto dei tempi previsti da parte della PA e il coordinamento dei diversi livelli di progettazione richiesti nonché la necessità di una maggiore condivisione preliminare dei progetti tra proponente e PA.
- **Applicazione della PAS all'AUA per gli impianti connessi allo svolgimento di servizi di interesse economico generale a rete.** Si propone una procedura semplificata per l'ottenimento dell'Autorizzazione Unica Ambientale prevista dal Decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 59. Tale procedura semplificata si applica agli impianti connessi allo svolgimento di servizi di interesse economico generale a rete la cui pubblica utilità ed indifferibilità rispetto alle esigenze del Paese giustificano un approccio amministrativo caratterizzato da maggiore velocità e snellimento degli iter procedurali.
- **Introduzione di procedimenti semplificati in caso di modifiche non sostanziali dei progetti.** Questo importante elemento di semplificazione potrebbe prevedere una mera comunicazione da parte del proponente in caso di modifiche progettuali non significative, come previsto in alcuni procedimenti autorizzativi (es. Autorizzazione Integrata Ambientale) ciò al fine di allineare la disciplina dei procedimenti ove non è previsto (es.art.208 D.L.gs 152/06), nei quali si registra un inutile aggravio del carico di lavoro sia del proponente che della PA.

Rafforzamento delle imprese

- Nel nostro ordinamento permangono **rilevanti ostacoli che si frappongono ad una gestione industriale, e conseguentemente efficiente, dei servizi pubblici locali.**
- Le condivisibili esigenze di prevenzione dei fenomeni corruttivi ed i bisogni di razionalizzazione e contenimento della spesa pubblica, non possono tradursi nella riconduzione «piatta» delle società (per definizione enti di diritto privato) al regime giuridico che caratterizza le pubbliche amministrazioni socie (esse sì, soggetti pubblici).
- In particolare, i vincoli imposti a tutte le società partecipate dal TUSP (D. Lgs. 175/2016), impostati meramente sull'entità della partecipazione pubblica nel capitale, secondo una logica di progressivo aggravamento degli adempimenti in ragione del *quantum* di partecipazione azionaria degli enti soci, confliggono con il **principio di neutralità degli assetti proprietari** recato dall'articolo 345 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- Più coerentemente, invece, occorrerebbe ***valorizzare la tipologia di servizio gestito e l'efficienza gestionale della società, penalizzando, per contro, quelle caratterizzate da deficit gestionali strutturali.***
- **Permettere alle società efficienti** (risultato positivo per 4 dei 5 bilanci precedenti e *investment grade*) **che gestiscono servizi di interesse economico generale a rete di operare** nel rispetto dei vincoli europei ma senza gli ulteriori obblighi introdotti dal legislatore italiano ed, in particolare, **senza l'applicazione dei vincoli gestionali del TUSP** (e in particolare degli articoli 11, 12 comma 1, primo periodo, limitatamente alla giurisdizione della Corte dei conti, 16 commi 3-bis e 7 primo periodo, e degli articoli 19 e 25).

PNRR: Le proposte di Asstra per il Tpl

Con il nuovo strumento Next Generation EU, l'Italia riceverà circa 222 miliardi di euro tra sovvenzioni e prestiti per poter rispondere alla grave recessione economica scatenata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. Tali risorse rappresentano, per il settore dei trasporti in Italia, un'opportunità per colmare il gap rispetto agli altri paesi europei in termini di sostenibilità.

L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un impatto relevantissimo sull'assetto finanziario, economico, organizzativo e gestionale del sistema di trasporto pubblico regionale e locale.

Il crollo della domanda ha raggiunto nel periodo del *lockdown* livelli superiori al 90% rispetto ai valori normali, con una perdita di ricavi da traffico complessiva pari ad almeno **2,2 miliardi di euro**. Lo sbilancio ancora da colmare per il ripristino dell'equilibrio economico complessivo di settore nel **2020** è pari ad oltre **790 milioni di euro**. Anche per il **2021** le prospettive non sono incoraggianti: il gap economico di settore per il primo semestre 2021 è quantificabile nell'ordine di **1 miliardo di euro**.

Appare evidente come la strada maestra per continuare ad offrire un servizio all'altezza alle 15 milioni di persone che in epoca *ante* Covid-19 utilizzavano il trasporto pubblico locale ogni giorno è quella di puntare su una **politica di investimenti espansiva in mezzi** (autobus e treni), in **nuove infrastrutture** (dove scontiamo un forte gap rispetto ai nostri principali partner europei), in **sicurezza ferroviaria**, in **nuove tecnologie digitali**, nonché in progetti di **rigenerazione urbana** in prossimità delle stazioni. Investire in trasporto pubblico, oltre ad avere una funzione anticiclica, genera dei benefici sociali, ambientali ed economici straordinari. Come dimostra uno studio CDP/ASSTRA l'effetto moltiplicatore degli attuali investimenti in TPL sul PIL ed occupazione è **rilevantissimo, 3,8 milioni di Euro annui (0,2% del PIL) e 99 mila occupati in più.**

PNRR: Le proposte di Asstra per il Tpl

Incrementare e rinnovare il parco autobus

L'età media del parco autobus è pari a **12,3 anni**, ben al di sopra dell'età media dei principali paesi dell'Unione europea, comportando inevitabili ripercussioni ambientali, economiche e sulla qualità del servizio erogato.

Le risorse statali dedicate al rinnovo degli autobus, pari a circa 5 mld di euro, al netto della quota di cofinanziamento di competenza dei soggetti beneficiari, senza nuovi interventi, porteranno ad un progressivo invecchiamento del parco autobus, che arriverà a oltre 17 anni di età media nel 2033. Al fine di portare l'età media ai livelli europei (7 anni), migliorandone - al contempo - i profili di sostenibilità ambientale attraverso la diffusione di motorizzazioni innovative, sarebbero necessari circa **9,5 miliardi di euro aggiuntivi**. Sarebbe, inoltre, ideale concentrare le risorse suddette in un arco temporale più ristretto, fino a 6 anni, in linea con le necessità di pianificazione strategica di medio termine richiesta dal "Piano nazionale di ripresa e resilienza", fermo restando la capacità produttiva della filiera di produzione dei mezzi di rispondere in un tempo così breve a una domanda improvvisa e cospicua.

Rinnovare la flotta dei treni adibiti al TPL

L'età media dei convogli in circolazione sulla rete ferroviaria regionale risulta pari a **oltre 20 anni**. L'ammontare complessivo delle risorse statali dedicate al rinnovo del parco rotabile ferroviario è pari a circa 1,6 mld di euro, al netto della quota di cofinanziamento di competenza dei soggetti beneficiari. Al fine di allineare l'età media del parco rotabile delle sole ferrovie c.d. ex concesse ad un valore prossimo ai 15 anni si stima che nei prossimi anni siano necessarie ulteriori risorse quantificabili in circa **1 miliardo di euro**.

Accelerare gli investimenti infrastrutturali e strumentali su impianti fissi e trasporto rapido di massa (metropolitane, tranvie)

L'ammontare complessivo delle risorse destinate al trasporto rapido di massa è pari a circa 7,2 mld di euro. Nonostante gli ingenti stanziamenti messi in campo dal Governo a valere sulle risorse Fsc e con le ultime leggi di bilancio, occorre sottolineare il pesante gap infrastrutturale che separa l'Italia dai principali paesi europei. Il fabbisogno complessivo per restare al passo dei principali paesi europei è stimabile in almeno **500 mln di euro aggiuntivi all'anno**.

PNRR: Le proposte di Asstra per il Tpl

Aumentare la sicurezza del trasporto pubblico ferroviario regionale

Le risorse stanziare per interventi per il potenziamento e l'ammodernamento e per la sicurezza delle linee interconnesse ed isolate dalla rete ferroviaria nazionale sono complessivamente circa 2,3 mld di euro. Al fine di assicurare un quadro di finanziamento stabile e di lungo periodo per la messa in sicurezza, la manutenzione straordinaria e lo sviluppo delle reti ferroviarie regionali, analogamente a quanto accade per la rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana, si propone l'istituzione di un **fondo, con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2021, di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 30 milioni di euro a decorrere dal 2023 fino all'esercizio 2034.**

Perseguire il progetto di digitalizzazione dei trasporti

L'implementazione della digitalizzazione del servizio, con specifico riferimento alla dematerializzazione dei titoli di viaggio, consentirebbe un'evoluzione già fondamentale nella concezione della mobilità ante Covid-19, ora essenziale a seguito dell'emergenza epidemiologica.

Promuovere la rigenerazione urbana in prossimità delle stazioni

Sarebbe auspicabile promuovere una politica di investimenti per la riorganizzazione delle stazioni ferroviarie e metropolitane al fine di consentire un adeguamento delle stesse in veri e propri centri di mobilità intermodale rendendole uno snodo di scambio ma anche un centro di attività e servizi usufruibili dall'utente e dal cittadino.

Next Generation Eu e le Utilities italiane

CONFSESERVIZI*i*

Asstra • Utilitalia

4 marzo 2021