

PIANO SOCIALE PER IL CLIMA (PSC)

TERZA FASE DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha avviato la terza fase della consultazione pubblica per la predisposizione del Piano Sociale per il Clima (PSC). Questa nuova fase mira a raccogliere osservazioni e contributi da parte di stakeholder e altri soggetti interessati sulle misure e sugli investimenti nazionali proposti nell'ambito del PSC.

OSSERVAZIONI A CURA DELLE SEGUENTI ASSOCIAZIONI E RETI

Forum Disuguaglianze e Diversità, Legambiente, Transport & Environment, WWF, Caritas Italiana, Clean Cities Campaign, CNCA, Greenpeace, Kyoto Club, Mira Network, Nuove Ri-Generazioni

Come associazioni e reti (Forum Disuguaglianze e Diversità, Legambiente, Transport & Environment, WWF, Caritas Italiana, Clean Cities Campaign, CNCA, Greenpeace, Kyoto Club, Mira Network, Nuove Ri-Generazioni) abbiamo colto con interesse la possibilità di contribuire alla consultazione sul Piano Sociale Clima, uno strumento importante per affrontare congiuntamente le sfide sociali e ambientali, in relazione alle ricadute della normativa ETS2 in particolare sui più vulnerabili nei settori della mobilità e dell'edilizia.

Pur riconoscendo e apprezzando la disponibilità dei dirigenti e funzionari della Direzione Generale competente, dirigenti e funzionari con i quali si è aperta una proficua interlocuzione e che hanno mostrato apertura nell'ascolto delle proposte e attenzione nell'orientare le (limitate) risorse verso interventi strutturali e non meramente assistenziali, desideriamo evidenziare alcune criticità, in primo luogo legate al processo partecipativo adottato, che ha mostrato limiti evidenti. Auspichiamo nell'iter futuro, anche in relazione agli altri proventi ETS2, una vera discussione e l'approfondimento dei contenuti, anche in interlocuzioni multistakeholders, per attivare un reale processo di co-progettazione, non un mero esercizio formale.

In apertura segnaliamo, inoltre, che nelle slide di presentazione ci si riferisce alle associazioni ambientaliste menzionando il solo WWF, mentre hanno partecipato anche altre associazioni di rilievo nazionale e internazionale; sarebbe opportuno quindi utilizzare l'espressione più generica "associazioni ambientaliste".

In estrema sintesi indichiamo i punti significativi per le diverse misure, che argomentiamo nel documento allegato.

In materia edilizia le misure del Piano Sociale per il Clima relative alla riqualificazione degli edifici pubblici e privati (misure M.2 ed M.3) sono cruciali per ridurre i consumi energetici e migliorare le condizioni delle famiglie vulnerabili, ma pensiamo sia necessario intervenire su alcuni aspetti per correggerli e calibrarli. In particolare occorre intervenire sull'obiettivo minimo del 30% che consideriamo riduttivo rispetto alle possibilità tecniche attuali, sulla ESCO card (misura S.6) definendo meglio destinatari e spese consentite al fine di non disperdere risorse, infine, in relazione alle linee A e B della riqualificazione pubblica, inserendo un criterio reddituale.

Relativamente alla microimprese vulnerabili (misura M.4) la misura presenta alcune criticità legate in particolare all'inadeguatezza dei criteri di individuazione e alla scarsa efficacia nel perseguire la decarbonizzazione.

In materia di reddito energetico troviamo positiva l'estensione dello strumento (misura M.5), ma riteniamo occorra implementarlo includendo tra gli interventi il sistema di accumulo, per una gestione più efficace ed

efficiente ai fini del contrasto della povertà energetica, ed estendendo le misure anche alle famiglie in affitto attraverso un sistema di sinergia e garanzie con le amministrazioni locali.

In relazione al TED (misura A.1) riteniamo occorra modificare questa misura, particolarmente importante, superando una impostazione eccessivamente tecnico-professionale, da consulenti, avvicinandola maggiormente ai territori di intervento, che sono spesso connotati da una particolare complessità, coinvolgendo le realtà istituzionali, sociali, associazionistiche e di cittadinanza attiva esistenti.

Nel settore trasporti il conto mobilità (misura M.3) presenta alcune criticità legate a possibili ritardi attuativi, alla mancanza di chiarezza sui servizi destinatari dei fondi e all'insufficienza delle risorse stanziare.

Siamo quindi intervenuti sui bonus sociali veicoli nuovi (misura I.4) relativamente alla accessibilità economica chiedendo una maggiore chiarezza in relazione alla ripartizione dei fondi e ai massimali di spesa, flessibilità e una maggiore dinamicità in relazione alle fasce di prezzo ammesse e un chiarimento in relazione ai criteri di priorità in modo da garantire equità territoriale e sociale.

Similmente siamo intervenuti sui bonus relativi ai veicoli usati (misura I.5), anche in questo caso cercando di adattare la misura ad una realtà dinamica posticipando l'incentivo al 2030 data la scarsità di veicoli elettrici usati, di escludere i PHEV per l'alto impatto emissivo reale, di definire criteri più stringenti per l'individuazione dei veicoli incentivabili e di riservare veicoli capienti solo a nuclei familiari numerosi.

Infine la misura sul trasporto integrato (misura I.6) presenta criticità legate alla frammentazione normativa, alla carenza di dati sulla domanda nei territori a bassa densità e alla necessità di un forte coordinamento istituzionale. Abbiamo quindi raccomandato una maggiore attenzione a che la misura non comporti ulteriore consumo di suolo, la promozione di una forte sinergia tra MIT e RFI che garantisca una pianificazione efficace e l'istituzione di un osservatorio per una mappatura preliminare e la valutazione delle misure messe in atto.

OSSERVAZIONI

In premessa ci interessa evidenziare che il processo partecipativo messo in campo, a nostro avviso, rappresenta una criticità, pur riconoscendo, come detto nella sintesi, la professionalità e la disponibilità dei dirigenti e funzionari della Direzione Generale competente.

La consultazione è stata avviata a ridosso delle scadenze fissate a livello europeo, comprimendo i tempi utili per garantire un confronto strutturato e una partecipazione realmente efficace. In altri Paesi UE analoghi percorsi sono stati attivati con maggiore anticipo, consentendo una più ampia interlocuzione con la società civile, soprattutto in relazione alla possibilità di elaborare proposte meglio ponderate e concertate.

La scelta, che appare di natura politica, di procedere con questo modello partecipativo ha di fatto ristretto la possibilità per i soggetti coinvolti di contribuire in modo sostanziale alla definizione del piano. Ciò si riflette anche nella scarsità di approfondimento che si riscontra in quest'ultimo passaggio di confronto: un Piano presentato sotto forma di slide, con informazioni sintetiche e prive di una cornice analitica adeguata, non una vera bozza su cui esprimersi. Manca un'analisi puntuale dei bisogni, accompagnata anche da una analisi territoriale, la valutazione dell'impatto che avrà il nuovo sistema ETS2 sulle famiglie più vulnerabili e su alcuni territori già in condizione di fragilità sociale e ambientale, così come manca una eventuale strategia di estensione delle misure previste, elementi indispensabili per comprendere la portata effettiva degli interventi e per orientare in modo efficace le risorse e le scelte strategiche. Elementi fondamentali anche per far sì che le risorse del fondo sociale clima possano introdurre modelli di intervento capaci di orientare le future politiche pubbliche.

Fatichiamo, quindi, a leggere una visione complessiva, strategica e una chiara indicazione delle priorità, evitando dispersioni in interventi potenzialmente assistenzialistici e puntando ancora di più nella sinergia con altri soggetti finanziatori che possono esercitare un importante effetto moltiplicatore.

Le misure presentate, per quanto condivisibili nei principi, appaiono in alcuni casi frammentarie o lacunose, ad esempio rimangono esclusi, in tema di reddito energetico ancora parte dei soggetti fragili (come gli affittuari) e manca una reale attenzione al coinvolgimento nei progetti delle realtà sociali già esistenti.

Concludendo, in un contesto di tempistiche troppo ristrette e risorse limitate, auspichiamo che il percorso avviato prosegua portando a migliorare le misure presentate, correggendole e indirizzandole a diventare politiche di intervento strategiche volte al raggiungimento degli obiettivi climatici.

Di seguito le **osservazioni puntuali** su alcune misure. Riteniamo che queste possano contribuire a rafforzare il piano e a superare alcune criticità. In particolare, ci siamo concentrati sulle misure M.2 (linea A e B), M.3, M.4, M.5, S.6, A.1 del settore Edilizia ed M.3, I.4, I.5, I.6 per il settore Trasporti. Queste osservazioni vogliono contribuire a rafforzare il piano, a condizione che il MASE assuma con chiarezza l'obiettivo di una transizione ecologica realmente giusta e inclusiva, come più volte affermato.

Le osservazioni nel dettaglio:

Misura Edilizia - M2_Edilizia Residenziale Pubblica

Misura Edilizia - M3_Edilizia privata

Misura Edilizia - S6_Esco Card

Le misure prese in esame dal Piano Sociale per il Clima, prendono in considerazione settori importanti e fondamentali, e se ne apprezza sicuramente lo sforzo. È però necessario vederle nel loro insieme, considerando che la misura su edilizia pubblica e privata si somigliano soprattutto nelle criticità, e quella sulla Esco Card si inserisce nel contesto della misura dell'edilizia pubblica. Per questo le affrontiamo congiuntamente.

Le misure di intervento del patrimonio edilizio risultano di importanza primaria, da vedere come strumento strutturale in grado di ridurre i consumi energetici delle famiglie e contribuire in modo importante a risolvere parte delle criticità delle famiglie vulnerabili.

Diverse però le criticità che emergono da una lettura delle schede:

1. la prima riguarda gli obiettivi che si pongono le schede sulla riqualificazione degli edifici, sia pubblici che privati. Oggi, infatti, grazie alle competenze, conoscenze e tecnologie disponibili è possibile nella stragrande maggioranza degli edifici arrivare a classi energetiche elevate. Il passaggio dalla classe G alla classe A ridurrebbe i consumi energetici dell'80% e questo è possibile con interventi che oggi possono considerarsi standard: ovvero isolamento delle superfici orizzontali e verticali, la sostituzione degli infissi, l'installazione di pannelli solari fotovoltaici con accumuli, la sostituzione delle caldaie a gas con pompe di calore per riscaldamento/raffrescamento e acqua calda sanitaria – le tecnologie più moderne tra l'altro consentono di lavorare anche ad alte temperature sfruttando la presenza dei termosifoni esistenti -.

Per tale ragione si ritiene che l'obiettivo minimo del 30% di riduzione dei consumi sia troppo limitato rispetto alle possibili e reali opportunità. Tale obiettivo andrebbe sostituito con quello relativo alla più alta classe energetica tecnicamente raggiungibile con questi 5 interventi, massimizzando quindi risorse e risultati.

2. A queste azioni, soprattutto per quella inerente alla riqualificazione degli edifici pubblici si inserisce la misura legata alla Esco Card. Puntando a misure di riduzione dei consumi più alti, infatti, si può permettere alle Esco di recuperare la parte degli investimenti fatti attraverso parte dei risparmi ottenuti e lasciare l'altro margine di risparmio alle famiglie vulnerabili, consentendo loro di avere una maggiore capacità di spesa ma soprattutto di accesso ai servizi energetici.
3. Poco efficaci rischiano di essere, per quanto riguarda la Misura legata alla riqualificazione degli edifici pubblici, le due modalità di intervento individuate: "Linea A" e "Linea B". Primo elemento di rischio è che queste non siano legate al reddito delle famiglie. E mentre la Linea A potrà essere facilmente attuabile, la Linea B rischia di essere del tutto disattesa. Infatti, va sottolineato che le Esco dovrebbero recuperare la parte di investimento pari al 35% attraverso le stime di risparmio ottenuto dai lavori di riqualificazione. Ma quando parliamo di famiglie vulnerabili parliamo di soggetti che generalmente rinunciano ai servizi di riscaldamento e raffrescamento, e la riqualificazione degli edifici dovrebbe servire per prima cosa ad uscire dalle condizioni di vulnerabilità e questo si traduce come prima azione nell'accesso ai servizi essenziali come quello energetico. Non si tratta quindi di riqualificare per farli risparmiare, ma per avere l'accesso a servizi a basso costo.

A tal proposito, quindi, si suggerisce di legare l'azione prevista dalla Linea A alle famiglie con un reddito molto basso, ad esempio 10.000 euro di ISEE, e la Linea B a famiglie con reddito tra 10 e 15mila euro che hanno invece una certa capacità di spesa.

4. **In merito alla Esco Card, inoltre, si sottolinea come questa misura rischia di essere poco efficace per le famiglie con redditi molto bassi, fino a 10.000 euro di ISEE.** Come già sottolineato le famiglie in condizioni di vulnerabilità generalmente sono quelle che vivono in condizioni di povertà energetica o povertà assoluta, costrette a rinunciare a riscaldamento e raffrescamento con evidenti ricadute su qualità (già compromessa) della vita quotidiana e salute. Questa, infatti, sembra una misura più idonea a famiglie con redditi medi, che fanno fatica ad arrivare a fine mese, ma ancora non rinunciano a parte dei consumi. Altro elemento fondamentale sarebbe quello di ben identificare le spese consentite.
5. La misura non specifica se le pompe di calore, ammesse come intervento, debbano essere solo elettriche o anche ibride. Questo può lasciare la possibilità di essere ammesse anche alle ibride. È necessario chiarire se con la ibrida si riceva l'incentivo solo per la parte di pompa di calore e non la parte di caldaia a gas.
6. Essendo dedicata solo agli ERP di proprietà pubblica in classe F e G si rivolge ad una platea limitata: 19.000 edifici che potrebbero ricevere il contributo a fronte di 710.000 ERP.

7. La misura ammette generatori a biomassa che, al contrario, andrebbero limitati per gli effetti negativi sui livelli di inquinamento locale, si potrebbe escludere il ricorso a questi in alcune aree territoriali caratterizzate già da una cattiva qualità dell'aria.

Misura M.4: Investimenti energetici per le microimprese vulnerabili

La misura sostiene interventi che permettano di ottenere risparmi energetici, promuovendo misure volte a migliorare l'efficienza energetica delle microimprese vulnerabili individuate utilizzando il rapporto tra spese energetiche e il fatturato.

Queste le criticità individuate:

1. Il criterio di individuazione delle imprese non è adeguato: il peso del costo dell'energia dovrebbe essere calcolato in rapporto al margine operativo lordo per riflettere correttamente la reale capacità di investimento dell'impresa.
2. L'obiettivo di un efficientamento energetico del 30% non basta, in quanto non risolve le criticità legate all'approvvigionamento da fonti fossili, cosa che non eviterà alle imprese di sottrarsi all'impatto che avrà l'entrata in vigore delle quote ETS 2. La priorità deve essere la completa decarbonizzazione, che rimane l'unico modo per generare risparmi concreti sui costi energetici.
3. I processi industriali rappresentano la causa principale dei costi energetici delle imprese; gli aiuti destinati alle imprese dovrebbero essere inclusi in una misura specifica dedicata al settore industriale, separandola dal settore edile.

Misura Edilizia - M5_Reddito energetico

Sicuramente positiva la volontà di ampliare lo strumento del reddito energetico, azione strutturale che può incidere in maniera significativa in termini di accesso ai servizi energetici e di riduzione dei costi in bolletta.

Fondamentale però intervenire anche risolvendo le criticità che il Reddito Energetico ha presentato in questo primo anno. Da una parte il tema legato all'esclusione delle famiglie vulnerabili in affitto, che attraverso il meccanismo attuale sono escluse da questa misura, e dall'altra una maggiore efficacia dello strumento.

Partendo da questo ultimo elemento è certamente positiva la volontà di associare al pannello solare fotovoltaico l'installazione di una pompa di calore, strumento fondamentale per consentire l'accesso alle famiglie sia al raffrescamento estivo che al riscaldamento invernale, ma considerando che buona parte delle famiglie vivono in contesti abitativi prettamente nelle ore serali, si rischia che lo strumento predisposto non sia efficace. Infatti, va ricordato che la parte di vendita dell'energia immessa in rete viene utilizzata dal GSE per incrementare il fondo, e le famiglie che potranno accedere a questo strumento, quindi, non avranno benefici dalla vendita in rete dell'energia. Questo si traduce nel fatto che nelle ore serali le stesse si troveranno o a spendere risorse economiche per il riscaldamento o raffrescamento dell'abitazione, o esattamente nella condizione iniziale di rinunciare al beneficio per cui è stato pensato il Reddito Energetico.

A tal fine riteniamo fondamentale poter inserire oltre alla pompa di calore anche un sistema di accumulo, in modo tale da consentire alle famiglie di accedere ai servizi energetici anche nelle ore serali, utilizzando l'energia accumulata dalle batterie. In questo modo si potrà effettivamente aiutare le persone ad uscire da crescenti e diffuse condizioni di disagio abitativo, evitando spese energetiche importanti.

In tema di famiglie in affitto, che rappresentano una importante percentuale delle famiglie vulnerabili, è fondamentale fare uno sforzo in più. Oggi, infatti, l'autoconsumo a distanza è già previsto tra le diverse configurazioni CACER. Nel caso del reddito energetico, si può ampliare la possibilità di poter installare l'impianto solare fotovoltaico su un "tetto pubblico" (edificio comunale, regionale, provinciale, ...) generando una produzione che virtualmente potrà essere consumata dalla famiglia vulnerabile, individuata tramite POD. Con un sistema che preveda, come succede oggi per gli utenti con regime di scambio sul posto di avere lo

scorporo in bolletta rispetto all'energia prodotta dall'impianto e consumata dall'utenza selezionata e avente accesso al Reddito. Il coinvolgimento dell'Amministrazione pubbliche è fondamentale affinché venga individuato un tetto pubblico, e affinché, nel caso in cui l'affittuario lasci la casa in affitto, la misura del Reddito possa essere destinata ad altra famiglia vulnerabile facilmente individuabile attraverso i servizi sociali territoriali.

Tale misura risulta fondamentale per non lasciare scoperta una fetta importante delle famiglie vulnerabili.

L'accesso alla misura prevede l'uso di un criterio cronologico, che non è un criterio di merito, soprattutto in quanto si intende promuovere la diffusione di impianti fotovoltaici accoppiati a una pompa di calore con l'obiettivo di ridurre ed elettrificare i consumi termici per riscaldamento/raffrescamento, sarebbe forse più coerente ed efficace utilizzare un criterio come la zona climatica.

Infine, la stima dei costi è fatta ipotizzando un doppio intervento: impianto fotovoltaico e pompa di calore elettrica aria-acqua, una stima corretta per sostenere l'elettificazione dei consumi termici. Tuttavia, per l'installazione della pompa di calore aria-acqua vi è anche necessità di sostituire il sistema di distribuzione per garantire la massima efficienza della stessa. Occorre chiarire se quest'ultimo intervento rientra in questa misura oppure se sarà sostenuto con altri incentivi. Si potrebbe ipotizzare uno spostamento di risorse dalla misura "Reddito Energetico" per garantire un maggiore finanziamento in M.3.

Edilizia A.1 TED sociale per il clima – Tutor per l'Energia Domestica e il contrasto alla povertà energetica

La misura, così come presentata nel Piano, ha il merito di porre un problema molto rilevante, fin qui sottovalutato, se non disatteso dalle politiche pubbliche di contrasto alla povertà energetica. Si basa su un'analisi condivisibile del fenomeno che si vuole contrastare, sia delle cause che lo determinano e che ne hanno fatto in questi ultimi anni un'emergenza sociale, sia delle forme multidimensionali in cui si presenta. Come, d'altra parte, sono condivisibili i riferimenti molto chiari alla centralità del fattore umano e alla necessità di un "approccio olistico e partecipativo".

Quello che risulta poco convincente sono alcuni elementi sostanziali della proposta (almeno per come la si può leggere nella scheda), che ne inficiano la possibilità stessa di successo rispetto agli obiettivi che ci si propone di raggiungere (il contrasto al fenomeno della povertà energetica), e che quindi andrebbero a nostro avviso da subito corretti.

Nelle nostre Osservazioni ci concentriamo perciò su questi aspetti.

1. Il TED viene presentato come un **"operatore consulenziale"** che abbia "un approccio flessibile rispetto alla costruzione di relazioni di fiducia, alla capacità di leggere e interpretare i bisogni energetici". In questo profilo rileviamo tre preoccupanti criticità.

La prima. La figura, così come disegnata nella proposta, si configura come un professionista individuale, con competenze tecniche in campo energetico, accompagnate da competenze relazionali. In base alla nostra esperienza sul campo di questi anni, quello che serve è invece una struttura sociale, un presidio territoriale collettivo, fortemente integrato con la rete territoriale di servizi, e di associazionismo locale, con competenze molteplici e il coinvolgimento delle istituzioni locali.

La seconda. La dimensione collettiva è essenziale perché, se si vuole davvero contrastare la povertà e la vulnerabilità energetica, occorrono competenze molteplici e complementari, in campo sociale e culturale. Perché il vulnerabile energetico non è un individuo isolato, ma una persona che vive immersa in contesti sociali, sanitari, relazionali, abitativi, segnati da fragilità e potenziali conflitti, spesso aggravati dai nuovi rischi climatici ed ambientali. In altre parole, la vulnerabilità energetica di una persona è molto spesso (per non dire sempre) solo la punta di un iceberg, che nessun professionista, per quanto ben formato, da solo è in grado di comprendere nella sua complessità. La struttura che si occupa di accompagnare le persone vulnerabili deve essere capace di relazionarsi alle

difficoltà linguistiche, ma anche a problematiche relazionali, di integrazione sociale, di povertà culturale e educativa, alla resistenza nel cambiare abitudini di consumo, o a difficoltà di cura e salute, o, ancora a dimensioni di conflittualità tra bisogni diversi nella stessa comunità. Non bastano perciò competenze tecniche in campo energetico, anche se accompagnate da capacità empatiche di allacciare relazioni con le persone.

La terza. Per essere una struttura in grado di cogliere i contesti di riferimento delle singole persone vulnerabili, la struttura non può agire su un territorio indeterminato e vasto come quello di una provincia. Occorre costruire queste strutture/presidi in dimensioni territoriali limitate, quartieri con popolazione prevalentemente in condizioni di fragilità socio-economica e culturale. Ci sono esperienze in Italia in cui si è valutato che per questo tipo di infrastrutture sociali servono territori sufficientemente “piccoli” con non più di 30.000 abitanti, una dimensione che certamente andrebbe ulteriormente verificata. La dimensione provinciale, in genere molto articolata e diversificata sotto il profilo socio-economico, impedisce ai TED di avere una conoscenza approfondita dei contesti in cui dovrebbero operare, inoltre la stessa relazione di fiducia non deriva solo dalla relazione a due consulente-beneficiario (come di norma può avvenire in uno “sportello informativo”) ma riguarda la credibilità ed il radicamento che quel gruppo di operatori si conquista in un territorio.

2. Obiettivo della misura è esclusivamente la **formazione dei TED** per metterli a disposizione delle strutture operative, cinque TED per ogni struttura provinciale. Dal nostro punto di vista limitarsi alla formazione condannerebbe questo investimento all’esito che “normalmente” si è determinato in questi anni nei tanti progetti finanziati con risorse europee o nazionali, ovvero che alla chiusura del progetto e alla fine del finanziamento previsto quell’esperienza sperimentale non ha avuto modo di sopravvivere.

Per ovviare a questo rischio (per non parlare di certezza), occorre assolutamente che la formazione sia accompagnata dall’avvio delle strutture territoriali (così come le abbiamo provate a descrivere sopra) e sostenuta da tre condizioni.

La prima. Serve un’attività di sperimentazione dell’efficacia degli esiti della formazione entro strutture territoriali collettive da cui poter estrapolare una “modellizzazione flessibile” delle strutture e della loro modalità operativa, che possa funzionare da guida per altri insediamenti.

La seconda. Se la dimensione provinciale è sovradimensionata e piuttosto si opera a livello di quartiere/ambito locale, occorre un lavoro specifico di individuazione e selezione dei quartieri/ambiti in cui avviare le sperimentazioni.

La terza. È assolutamente indispensabile che nell’opera di individuazione e selezione dei quartieri si usi come criterio guida, oltre ai dati socio-economici e ambientali, l’interesse e la disponibilità degli enti locali, che dovrebbero, presumibilmente, in futuro garantire anche con risorse proprie la permanenza di queste strutture e della loro operatività, ed insieme la presenza attiva e interessata di organizzazioni locali di impegno civico e ambientale, del volontariato sociale e solidale, del terzo settore.

La conseguenza di questa prospettiva è che il percorso duri per tutto il periodo di vigenza del PSC e non si esaurisca al 2028, con risorse che via via, man mano che le istituzioni locali entrano in campo, si concentrano nei territori ancora non coinvolti. Il rischio, altrimenti, è di contravvenire alle indicazioni delle linee guida europee che esplicitamente parlano della necessità che le misure finanziate abbiano risultati ed effetti duraturi.

In conclusione, a nostro avviso, la formazione dovrebbe essere strettamente funzionale allo sviluppo di competenze che mettano delle strutture sociali di quartiere in condizioni di agire coerentemente con la multidimensionalità del fenomeno della vulnerabilità energetica, ma la misura dovrebbe prevedere anche l’avvio e l’accompagnamento di queste strutture, affinché diventino una risorsa stabile e duratura per il territorio anche una volta esaurita la risorsa del PSC.

In estrema sintesi, questa rete di infrastrutture sociali e territoriali, che agiscono in un'area territoriale limitata, ad alto tasso di vulnerabilità energetica, dovrebbe svolgere quattro funzioni: 1) conoscenza puntuale di quel territorio, 2) informazione alle famiglie vulnerabili delle misure di intervento possibili, 3) accompagnamento dei beneficiari nel percorso di accesso alle misure, 4) attività in collaborazione con le istituzioni locali e le organizzazioni della cittadinanza attiva e della solidarietà.

Trasporti - M.3 Il mio conto Mobilità

La misura istituisce un titolo di spesa predefinito dedicato a utenti vulnerabili alla povertà dei trasporti che già utilizzano con frequenza servizi di mobilità o che possono essere spinti a cambiare le proprie abitudini di mobilità a causa dell'aumento dei costi della mobilità privata.

La misura presenta le seguenti criticità:

1. l'entrata in vigore della misura è successiva all'implementazione dell'azione A.1, la cui complessità di sviluppo potrebbe comportare ritardi.
2. Occorre chiarire per quali servizi di trasporto saranno prioritariamente vincolati i finanziamenti della misura (ad esempio TPL).
3. Le risorse stanziate sembrano sottostimate rispetto all'obiettivo che si intende raggiungere.

Trasporti – I.4 Ecobonus sociale veicoli nuovi

1. **Acquisto, leasing e noleggio a lungo termine:** si suggerisce di chiarire come avverrà la ripartizione dei fondi tra le diverse modalità di acquisizione dei veicoli (acquisto/leasing/noleggio a lungo termine) per tipologia di veicolo, raccomandando in proposito una suddivisione basata su criteri di accessibilità economica. In particolare, si propone di evitare formule di leasing con rate iniziali eccessivamente onerose, prevedendo meccanismi di tutela per i soggetti a basso reddito. Si suggerisce inoltre di chiarire, nel caso di leasing o noleggio, se le rate mensili includono anche eventuali spese aggiuntive (ad esempio coperture assicurative).
2. **Price cap:** per i veicoli M1 destinati agli utenti vulnerabili si propone di introdurre una fascia di prezzo massimo ammissibile compresa tra i 25.000 e i 28.000 euro, con l'indicazione esplicita della necessità di rivedere periodicamente tale tetto al prezzo alla luce della progressiva riduzione dei costi sul mercato dei veicoli a zero o basse emissioni.
3. **Reddito e contesto territoriale:** si raccomanda di riservare priorità di accesso agli incentivi ai soggetti appartenenti ai primi quattro decili di reddito e residenti in aree rurali o a bassa densità abitativa, che generalmente sono meno servite dal trasporto pubblico, al fine di favorire un'equa distribuzione territoriale e sociale delle misure. È altresì importante garantire attenzione alla condizione di soggetti vulnerabili che, anche in aree periferiche urbane, dipendono dall'auto privata, in particolare in presenza di restrizioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti.
4. **Valore dei titoli di spesa** (rif. pagina 13): si chiede di chiarire se tali valori si riferiscano a massimali unitari modulabili in funzione di una percentuale massima di contributo rispetto al costo complessivo del veicolo. Inoltre, si propone di specificare eventuali differenziazioni di tali massimali in base alla modalità di acquisizione del veicolo (acquisto/leasing, noleggio).
5. **Fondi per la mobilità ciclabile:** si evidenzia l'opportunità di riconsiderare l'attuale allocazione dei fondi destinati alla mobilità ciclabile, incrementando il sostegno alle cargo bike rispetto alle e-bike, in quanto le prime risultano particolarmente efficaci nella logistica urbana dell'ultimo miglio e hanno un impatto potenzialmente maggiore sulla riduzione delle emissioni. Si raccomanda inoltre di includere le cargo bike a pedalata assistita tra le tipologie di veicoli acquistabili anche da cittadini

privati, non solo da micro-imprese. Allo stesso modo, si suggerisce di rendere accessibili i veicoli di categoria L anche alle micro-imprese, che risultano essere i principali utilizzatori di tali mezzi.

6. **Campagna informativa:** sarebbe utile introdurre una campagna informativa relativa al vantaggio economico del passaggio a veicoli elettrici.
7. **Portale della mobilità eco-solidale:** si raccomanda un adeguato potenziamento della comunicazione relativa al Portale della mobilità eco-solidale, dando adeguata pubblicità del portale sui siti più significativi utilizzati dai cittadini per controllare quotazioni e offerte di autoveicoli, con l'obiettivo di raggiungere la più ampia platea possibile di potenziali beneficiari.

Trasporti – I.5 Ecobonus sociale veicoli usati

1. **Tempistiche incentivo:** si suggerisce di posticipare l'attivazione della misura al 2030, in considerazione del fatto che attualmente non è disponibile un'offerta sufficiente di veicoli a zero emissioni sul mercato dell'usato (0.9% del mercato nei primi tre mesi del 2025, dati [UNRAE](#)). In generale, si ritiene prematuro introdurre misure strutturali basate sui dati attuali relativi al mercato dell'usato dei veicoli elettrici, raccomandando un monitoraggio evolutivo più ampio prima di ogni definizione normativa.
2. **Tecnologia PHEV (Plug-in Hybrid):** si segnala che incentivare i veicoli ibridi plug-in comporterebbe impatti emissivi negativi, specie in virtù della possibilità di alimentare questi veicoli in larga prevalenza o esclusivamente con carburanti tradizionali, vanificando l'obiettivo della transizione ecologica (secondo dati della [Commissione Europea](#), i PHEV emettono in media 3.5 volte più CO₂ rispetto ai valori ufficiali; è in corso una revisione delle effettive emissioni di tali veicoli che saranno aggiornate in termini di omologazione).
3. **Limiti di prezzo e tipologie di veicolo:** si raccomanda di definire criteri stringenti per evitare che gli incentivi vengano destinati all'acquisto di veicoli SUV o comunque caratterizzati da una massa superiore alla media del proprio segmento, al fine di promuovere l'efficienza, la sicurezza e un utilizzo responsabile delle risorse pubbliche.
4. **Veicoli destinati a nuclei familiari numerosi:** si evidenzia l'opportunità di introdurre un criterio specifico di accesso agli incentivi per veicoli di maggiore capienza, subordinandone la concessione alla numerosità del nucleo familiare richiedente (considerando anche le situazioni di familiare con disabilità).
5. **Veicoli di categoria N1:** si ritiene opportuno estendere la misura anche ai veicoli di categoria N1 (pensiamo al caso di artigiani e maestranze con poche risorse per sostituire i propri veicoli).

Trasporti Misura I.6 – Trasporto integrato

Analizziamo i punti del progetto che mostrano le maggiori criticità, in corsivo i passaggi progettuali.

Quali sono gli aggregatori di mobilità locale ("Mobility Hub") che è possibile finanziare?

- *Spazi dedicati alla sosta di veicoli privati e mezzi di trasporto collettivo di varie dimensioni, in prossimità dei nodi di trasporto, strutture protette e coperte, riparate dalle intemperie, dedicate alla sosta delle biciclette, reti di percorsi pedonali pensate per facilitare il passaggio tra diversi mezzi di trasporto, rese accessibili, accoglienti e prive di barriere architettoniche.*
- *Fermate attrezzate per i servizi di trasporto a domanda, quali aree di attesa funzionali e riconoscibili, anche in ambiti extraurbani. Le fermate possono includere pensiline coperte, dotate di sedute, illuminazione adeguata, segnaletica visibile e, ove possibile, sistemi di informazione in tempo reale. Tali spazi, sebbene semplici, devono garantire sicurezza, comfort e accessibilità a tutte le tipologie di*

utenti, favorendo il riconoscimento e la fruibilità del servizio anche in contesti a bassa densità abitativa.

- *Aree dedicate al carpooling, finalizzate a facilitare l'interscambio tra driver e rider. Le aree possono essere micro-parcheggi, digitalmente mappati e facilmente e riconoscibili tramite segnaletica, ubicati lungo la rete stradale o in prossimità di stazioni e fermate del TPL, accessibili anche con altri mezzi diversi dall'auto, così da consentire l'intermodalità anche nei percorsi condivisi.*

Si raccomanda di porre come vincolo inderogabile il divieto al consumo di nuovo suolo. In linea generale, la presente misura dovrebbe scoraggiare la realizzazione di nuovi parcheggi, concentrandosi invece sull'ottimizzazione delle aree disponibili, anche in virtù di una utile mappatura da effettuare congiuntamente ai proprietari del demanio ferroviario (RFI principalmente), nel quale si annoverano aree dismesse e in disuso. Inoltre, laddove si preveda la definizione di hub intermodali, che la priorità all'uso degli spazi sia data ai servizi del trasporto collettivo o al DRT.

Vincoli per le risorse.

Le risorse complessive del finanziamento sono distribuite su base territoriale secondo criteri volti a garantire l'equità tra le diverse aree del Paese, seguendo preferibilmente l'articolazione per Regioni.

Seppur concordi con un approccio egualitario rispetto alla distribuzione delle risorse, si raccomanda l'utilizzo di un parametro di priorità per quelle aree caratterizzate non solo da bassa densità, ma anche da alto tasso di motorizzazione, al fine di incoraggiare l'uso del trasporto collettivo e formule di mobilità condivisa verso gli hub della mobilità.

Obiettivo/Target Group.

Dal punto di vista quantitativo, l'investimento finanzia almeno un progetto per l'istituzione o l'ampliamento di servizi o reti di servizi di mobilità per ciascuna regione, per un totale minimo di venti progetti a livello nazionale. A questi interventi si affianca la realizzazione di almeno venti aggregatori di mobilità locale, uno per ogni regione, che possono consistere in singoli hub oppure in reti di micro-hub, sempre collegati ai rispettivi progetti di servizio di mobilità.

Si raccomanda la priorità verso un approccio mirato a realizzare una rete di micro-hub, invece che grandi hub, non solo per una maggiore capillarità, ma anche per le opportunità legate al connubio con la rete delle stazioni ferroviarie dislocate lungo le principali direttive del trasporto o percorsi verso punti di servizi essenziali (capoluoghi, ospedali, centri diagnostici, scuole, università, uffici con sportelli aperti al pubblico...) e aree con significative presenze di insediamenti di edilizia pubblica/popolare.

Costi.

I costi dell'investimento sono stimati sulla base dell'analisi di provvedimenti dedicati al sostegno di attività e realizzazioni simili, con particolare riferimento al Decreto Interministeriale (MIT/MEF) del 28 dicembre 2022, n. 417 finalizzato al potenziamento dei servizi di trasporto a chiamata (Demand Responsive Transit) vehicle sharing, carpooling mirati al rafforzamento e all'estensione di tali servizi, in modo complementare al trasporto pubblico locale (TPL) con un importo annuo di circa 15 milioni di euro nel triennio 2022-2024.

Valutare l'utilizzo di una quota (pari a circa 16 mln/anno) a copertura della riduzione del IVA sui servizi di sharing, dall'attuale 22% al 10%.

Conformità al Principio DNSH.

La misura proposta rientra nelle attività e attivi indicati nell'Allegato settoriale 2 – Trasporti della Comunicazione della Commissione C(2025) 880 final del 5.3.2025 dal titolo "Orientamenti tecnici per l'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" a norma del regolamento sul Fondo sociale

per il clima” Per quanto riguarda l’attivazione e ampliamento di servizi di mobilità e trasporto, si fa riferimento all’attività/attivi T8 “Misure orientate alla domanda sotto forma di biglietti mensili per i trasporti pubblici, abbonamenti per la mobilità condivisa, servizi di trasporto su richiesta” in quanto il provvedimento, benché orientato all’offerta, è comunque finalizzato a promuovere:

“Piano Sociale per il Clima” - Regolamento (UE) 2023/955 del 10 maggio 2023 - 6

▪ l'uso dei trasporti pubblici e dei servizi di trasporto su richiesta;

▪ soluzioni di mobilità condivisa come car pooling o ride sharing, con l'obiettivo di aumentare l'occupazione dei veicoli senza aumentare in modo significativo il numero complessivo di spostamenti dei veicoli.

Si raccomanda l’inclusione dei servizi di radiotaxi tra le formule di trasporto su richiesta/DRT.

L’attuazione dell’investimento I.6 presenta alcune potenziali criticità:

▪ l’assenza di un quadro normativo pienamente consolidato per i servizi di trasporto a domanda può ostacolare la piena integrazione di questi ultimi nei contratti di servizio di trasporto pubblico. Sebbene previsti dalla Legge 422/1997, solo alcune Regioni li hanno effettivamente inclusi nelle proprie normative sul TPL.

▪ L’esigenza di coordinamento tra attori istituzionali differenti comporta una fase istruttoria articolata per definire i requisiti dell’investimento;

A tal proposito si raccomanda l’istituzione di un comitato di scopo tra il MIT e RFI al fine di acquisire con tempestività una mappa delle aree ferroviarie di proprietà dell’azienda del Gruppo FSI idonee ad ospitare gli Hub, garantendo da subito un vincolo di destinazione d’uso al PSC, secondo un principio di ripristino e riqualificazione, contro nuovo consumo di suolo e ulteriori cubature.

L’attuazione dell’investimento I.6 presenta alcune potenziali criticità:

▪ la scarsità di dati e analisi consolidate sulla domanda e l’offerta di mobilità in aree a bassa densità può indebolire la capacità di individuare le soluzioni più adatte e sostenibili per ciascun territorio, con conseguenti difficoltà nella corretta progettazione degli interventi.

Si raccomanda la creazione di un osservatorio operante nel periodo della timeline definita dal PSC, non solo per acquisire le informazioni necessarie ad un efficace mappatura preliminare, ma altresì valutare l’efficacia delle misure impiegate, l’impatto nei differenti territori e gli eventuali necessari aggiustamenti. L’osservatorio dovrà poter contare sul contributo di tutti i possibili player nazionali e territoriali (istituti di ricerca, associazioni ambientaliste, università, reti di terzo settore ...) così da porre le basi per una struttura operativa che nel prossimo futuro sia in grado di prevedere e gestire efficacemente l’evoluzione del fenomeno della “mobility poverty” in ogni sua declinazione e ambito territoriale.