

tion, il sostegno a *startup* e PMI innovative con finanziamenti e supporto logistico, così da colmare il divario rispetto ai grandi Paesi europei, come la Francia, la Germania e la Spagna. Potrebbe essere utile realizzare a tal fine incentivi finanziari e logistici vincolati dall'andamento di *key performance indicators*, in modo da non creare "mercati" di startup chiusi, più o meno fittizi, che molto spesso non riescono a concretizzarsi in attività di successo.

Per favorire, incentivare e premiare, anche nel settore ICT, i progetti orientati alla sostenibilità, la politica industriale va orientata al perseguimento di alcuni macro-obiettivi della transizione ecologica, quali la progettazione di prodotti sostenibili, le soluzioni per il recupero, il monitoraggio del ciclo di vita del prodotto: di conseguenza, **il credito d'imposta per attività di Ricerca, Sviluppo, Innovazione e Design andrebbe orientato alle imprese residenti o alle stabili organizzazioni nel territorio dello Stato di soggetti non residenti**, come consentito dalle nuove regole europee sugli Aiuti di Stato.

Migliorare il governo del territorio, investire nella rigenerazione urbana e nella transizione ecologica delle città e delle altre aree territoriali

La ricostituzione della Commissione periferie della Camera nell'attuale legislatura offre una nuova opportunità per attuare il quadro di proposte già esistenti e sempre più urgenti⁴⁰. In particolare, la Commissione può inviare alla Camera una relazione specifica sul **governo del territorio come base per un iter spedito che porti all'approvazione di una legge entro la legislatura**, senza attendere i tempi della relazione conclusiva.

INVESTIRE NELLA RIGENERAZIONE URBANA E RILANCIARE LE POLITICHE ABITATIVE

Va ripresa la discussione sulla **proposta di legge predisposta dal Senato della precedente legislatura sulla rigenerazione urbana per una sua sollecita approvazione**, e va istituita una Cabina di regia interministeriale per il coordinamento dei diversi programmi in materia, all'interno del nuovo Comitato interministeriale per il coordinamento delle politiche urbane (CIPU) ricostituito su basi nuove nel 2021. Sul tema del consumo di suolo, occorre una norma che demandi a una Intesa nella Conferenza Stato-Regioni (con il potere sostitutivo del Governo) la **determinazione della quantità massima di consumo di suolo ammesso nel territorio di ciascuna Regione** e la sua ripartizione per ambiti comunali o sovracomunali, sulla base delle informazioni disponibili e di criteri predeterminati; **vanno inoltre incrementati gli oneri di urbanizzazione e i contributi** calcolati sul costo di costruzione per gli interventi edilizi che comportano nuovo consumo di suolo.

Sul tema delle **politiche abitative** il Position paper dell'ASviS propone di: garantire **stanziamenti costanti ai fondi di sostegno per l'affitto**, contribuendo ad abbassare l'incidenza dei canoni sui redditi delle famiglie in difficoltà; **considerare il servizio abitativo destinato ai cittadini che si trovano in una situazione di disagio economico come parte dei Livelli essenziali delle prestazioni (LEP)** che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale; **programmare un flusso di finanziamenti certo e pluriennale per il settore**, svincolato da piani o programmi di carattere straordinario, in particolare per la riqualificazione e l'incremento del patrimonio dell'edilizia residenziale pubblica (ERP); **realizzare residenze universitarie pubbliche** nell'ambito del diritto allo

studio; approvare una **legge per la regolamentazione del settore delle locazioni brevi** con un ruolo decisionale affidato ai Comuni.

PUNTARE SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA

Negli ultimi decenni il tema della qualità dell'aria nelle aree urbane è stato associato in modo quasi esclusivo alle politiche della mobilità. Se la correlazione tra le emissioni inquinanti e la circolazione dei veicoli è evidente e non può più essere messa in discussione, gli studi delle Agenzie per l'Ambiente delle Regioni del Bacino padano riferite ai mesi di lockdown del 2020 hanno messo in evidenza come gli elevati livelli di concentrazione delle polveri sottili in periodi di drastica riduzione della mobilità fossero da correlare ad altre attività, quali l'agricoltura e la combustione delle biomasse. Per questo, occorre agire innanzitutto per diffondere la coscienza del problema, che è di natura sanitaria prima che ambientale. **Vanno poi accelerate tutte le politiche di riduzione delle emissioni climalteranti che risultano benefiche anche per la qualità dell'aria**, come la produzione di energia da fonti rinnovabili e le emissioni zero sia per i veicoli che per il riscaldamento civile. Limitazioni e divieti vanno però accompagnati da incentivi, anche economici, nella logica della *just transition* rivolti, in modo particolare, alle fasce sociali più deboli.

La prima area di intervento è quella della **mobilità sostenibile, specialmente nelle città, proseguendo quanto fatto nell'ultimo biennio grazie al PNRR e ad altri fondi nazionali**. Come già segnalato, la bozza di PNIEC non contiene proposte significative su questo tema. Le proposte dell'ASviS contenute nel Position paper *La decarbonizzazione dei trasporti* (maggio 2023)⁴¹ ipotizzano, invece, di porsi l'obiettivo di avere, entro il 2030: sei milioni di auto elettriche, 10mila autobus elettrici e 100mila camion e furgoni elettrici, con un forte impulso della infrastruttura nazionale di ricarica; un aumento del trasporto ferroviario delle merci dell'8% l'anno, in linea con quanto avvenuto negli ultimi tre anni, oltre che del trasporto dei passeggeri; crescita dell'utilizzo dei biocarburanti avanzati e da rifiuti, dell'idrogeno, dei carburanti sintetici verdi e dei biogas per i mezzi di trasporto non elettrificati (in particolare, trasporto aereo e marittimo). Investendo in questa direzione si potrebbero centrare gli obiettivi europei relativi alla quota di energie rin-

novabili dei trasporti e aumentare l'efficienza, agendo così anche sul complesso dei consumi, che potrebbero ridursi di otto Mtep rispetto al 2021.

Inoltre, bisogna **individuare le migliori pratiche già sperimentate per la limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti**, come il divieto progressivo di accesso alle aree urbane per questi ultimi, ed estenderle a tutte le aree del Paese dove vengono registrati superamenti dei valori limite della qualità dell'aria, anche ricorrendo a provvedimenti legislativi di carattere nazionale e linee-guida per Regioni e Comuni.

Parallelamente, **vanno rivisti gli incentivi per gli impianti di riscaldamento civile**, come il conto termico e le detrazioni fiscali, introducendo requisiti di prestazione ambientale che vietino la vendita di caldaie con classe di qualità inferiore a quattro stelle e di pellets con qualità certificata inferiore all'A1. Vanno vietati anche gli impianti di riscaldamento a gasolio, introducendo adeguati incentivi per la loro sostituzione.

Infine, ma non per questo meno importante, è necessario inserire nel Piano strategico nazionale della Politica agricola comune (PAC) 2023-2027 e nel ciclo di programmazione delle politiche di coesione validi **incentivi per la riduzione delle emissioni in ambito agricolo e zootecnico**, che incidono sulla qualità dell'aria anche nei centri urbani.

POTENZIARE LE INFRASTRUTTURE VERDI URBANE E PERIURBANE

Considerando la massima urgenza di affrontare la questione del cambiamento climatico e delle sue implicazioni sociali, il potenziamento delle infrastrutture verdi dovrebbe essere una delle priorità della politica nazionale e locale. Parallelamente all'attuazione degli interventi previsti al riguardo dal PNRR, bisognerebbe **dare piena attuazione alla Legge n. 10/2013 e rafforzare la cultura del verde presso la cittadinanza, le amministrazioni e i soggetti competenti**, consolidando il sistema nazionale di monitoraggio del verde urbano previsto dalla medesima legge attraverso l'estensione della rilevazione a tutti i Comuni italiani con popolazione maggiore di 15mila abitanti e prevedendo analoga disciplina per gli altri livelli di enti territoriali gestori di verde pubblico.

Tra gli obiettivi delle agende urbane per lo sviluppo sostenibile bisognerebbe inserire quello di aumentare la quota di popolazione che può raggiungere a piedi un'area verde pubblica urbana e la quota di verde fruibile in senso inclusivo. Parallelamente,

bisognerebbe prevedere **incentivi ai Comuni che li stimolino a dotarsi di Piani strategici delle infrastrutture verdi e blu**, rafforzandone la coerenza sul piano normativo in rapporto alle pianificazioni urbanistiche e nella direzione dell'arresto del consumo di suolo. Andrebbero poi attivati i "contratti di coltivazione", da definire sul piano normativo per permettere agli enti pubblici e ai privati di avere a disposizione e gestire alberi e materiale riproduttivo vegetale, così da contribuire a raggiungere gli obiettivi dell'agenda climatica.

RAFFORZARE LE POLITICHE PER LE AREE INTERNE E LA MONTAGNA

Benché le aree interne siano entrate a pieno titolo nell'agenda politica degli ultimi governi, si è persa l'esigenza di orientare su di esse le principali politiche pubbliche, come scuola, trasporti e sanità. Al più si distribuiscono risorse a compensazione, con finanziamenti indirizzati a puntuali bisogni o specifici destinatari (Comuni montani, piccoli, turistici, ecc.), incapaci di mobilitare in chiave di sistema il capitale territoriale esistente. D'altra parte, il Comitato tecnico aree interne (CTAI) è derubricato a organismo di ratifica tecnica delle decisioni assunte dai centri politici, nazionali e regionali, con il rischio che la co-progettazione possa sopravvivere solo grazie alla buona volontà delle Regioni che per tradizione la praticano.

Una diversa e utile prospettiva per la SNAI prevede che si facciano le valutazioni anche di campo e indipendenti, per capire come **revisare l'intervento strategico, cambiando quello che c'è da cambiare, ma senza snaturarlo**. A tale proposito, va valutato con attenzione l'impatto sulla SNAI del progetto di autonomia differenziata, il quale deve necessariamente tenere conto delle esigenze di coordinamento nazionale degli interventi destinate alle Aree Interne.

Per ciò che concerne la montagna, occorre **partire dal bando PNRR per le Green community** (nonostante i suoi limiti, come la tempistica infelice e una selezione affidata a parametri insensibili al valore delle proposte) per capire quanto la prospettiva della transizione ecologica sia stata accolta, interpretata ed elaborata dai territori montani come riferimento essenziale per il proprio impegno. Dare continuità a questa esperienza sarà importante, recuperando risorse nazionali o, come ha cominciato a fare la Regione Piemonte, destinando a questo obiettivo una quota significativa delle proprie dotazioni sul Fondo per la montagna.

Promuovere la sostenibilità ambientale e sociale nella Pubblica amministrazione, coinvolgere maggiormente i consumatori nell'adozione di comportamenti virtuosi

La complessità e l'urgenza della sfida per accelerare la transizione ecologica rendono necessario un approccio multistakeholder, in cui la pubblica amministrazione e gli operatori economici svolgono un ruolo cruciale. Il loro compito è quello di attuare politiche e strategie di produzione e di acquisto, sia di beni che di servizi, che siano generative e virtuose nell'intera catena del valore. L'obiettivo finale è il cambiamento culturale della produzione e del consumo, attuando così un salto di responsabilità e di impegno verso il percorso della sostenibilità.

DIFFONDERE IL GREEN SOCIAL PROCUREMENT

Uno dei passaggi irrinunciabili per accelerare la transizione verso modelli più sostenibili, sia dal punto ambientale che sociale, riguarda la **diffusione del Green Social Procurement (GSP)**, integrando i criteri relativi alla dimensione sociale negli appalti pubblici per la realizzazione di opere pubbliche e l'acquisto di servizi. Per evitare strozzature dovute alla scarsità di competenze o alla mancanza di procedure efficienti si dovrebbe **prevedere la formazione, a livello centrale e territoriale, di esperti di GSP, dei Criteri Ambientali Minimi (CAM), dei Criteri Sociali Minimi (CSM) e del principio Do no significant harm (DNSH)**. Inoltre, andrebbero individuate per ogni Amministrazione pubblica un/una referente sulla sostenibilità, cioè un/una responsabile dell'adozione di criteri di sostenibilità nelle procedure di gara e del monitoraggio della trasformazione dell'amministrazione, come avviene nelle aziende private.

Al fine di rendere maggiormente coerente l'insieme di strumenti disponibili in questo campo, sarebbe necessario adottare per le pubbliche amministrazioni un "**Piano d'Azione GSP**" che integri le pianificazioni settoriali (mitigazione e adattamento climatico, economia circolare, biodiversità, mobilità, food policy, equità di genere, inclusione) e territoriali con lo strumento dei CAM, **raccordare il Green Public Procurement (GPP) con il DNSH, adottare strumenti di monitoraggio dei CAM e delle politiche del GSP**, che permettano una lettura istantanea dell'andamento legato