

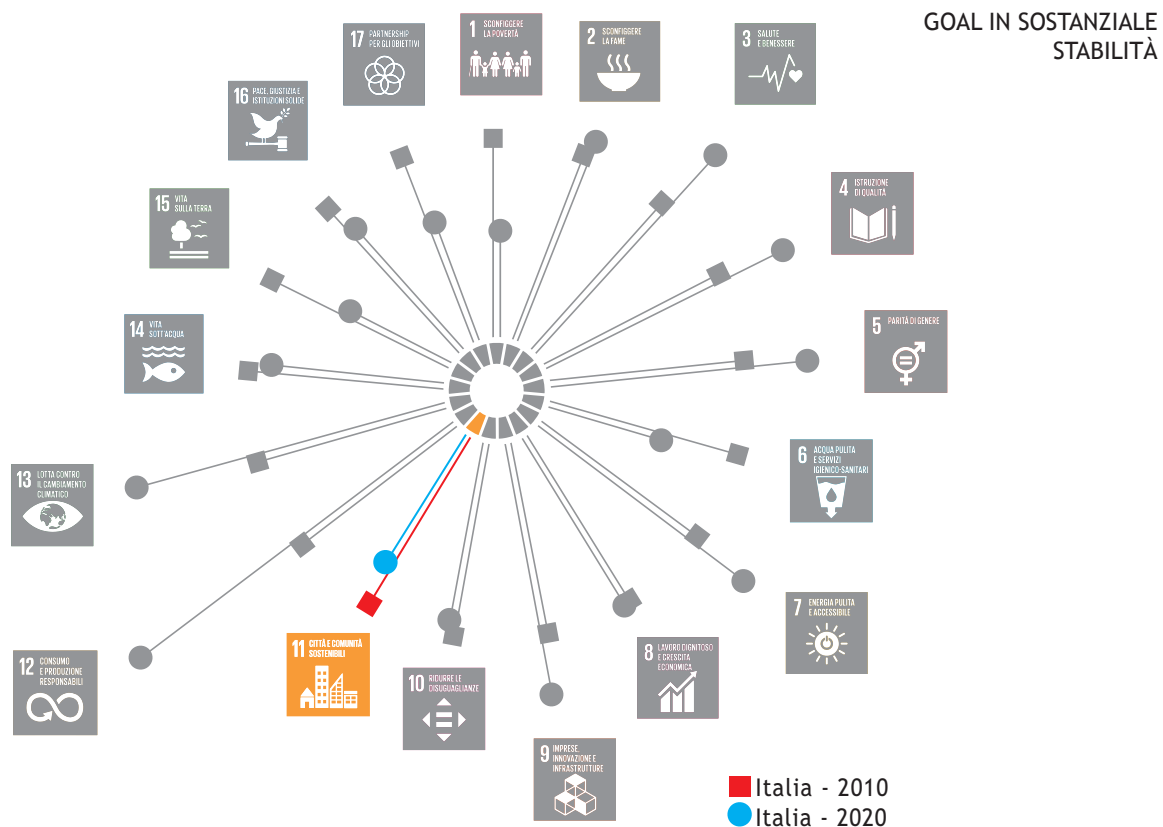
## GOAL 11 - CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI

### Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

I Target del Goal 11 sono tra loro molto eterogenei e hanno un carattere trasversale a molti Goal.

In sintesi si può rilevare che:

- Per il Target 11.1 la questione più rilevante è la mancanza di coordinamento tra le diverse politiche pubbliche, nonostante gli ingenti finanziamenti disponibili;
- Per il Target 11.2 permane una tendenza alla diminuzione dell'offerta del Trasporto pubblico locale soprattutto nel Sud;
- Per il target 11.3 va controllato rigorosamente il rispetto del 40% delle risorse del PNRR per il Sud e vanno coordinate tra di loro le strategie per le Aree interne e la Montagna;
- Per il target 11.4 occorre aumentare la partecipazione culturale soprattutto dei bambini, dei giovani e degli anziani;
- Per il Target 11.6 occorre tenere strettamente unite le misure per il contrasto ai cambiamenti climatici e per il miglioramento della qualità dell'aria;
- Per il Target 11.7 si sottolinea l'importanza di utilizzare le risorse finanziarie disponibili attraverso adeguati strumenti di programmazione al fine di garantire la sostenibilità degli interventi di forestazione urbana e periurbana.



## Target 11.1

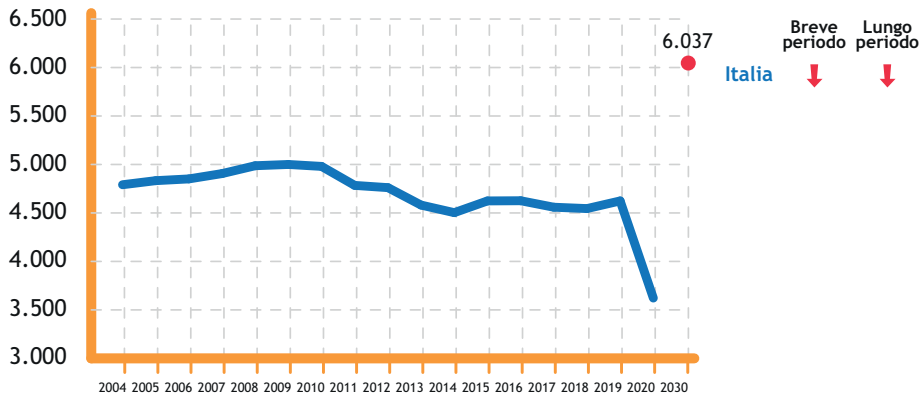
Temi o politiche	Valutazione sullo stato di attuazione delle politiche per raggiungere gli obiettivi al 2030
Programmi di rigenerazione urbana	<p>La legislatura si chiude senza che nessuna delle leggi attese da tempo - principi fondamentali per il governo del territorio, rigenerazione urbana, contrasto al consumo di suolo - sia stata approvata.</p> <p>Lo stato di attuazione dei diversi programmi finanziati con risorse considerevoli è il seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il Programma straordinario sulle periferie, avviato nel 2016, procede con l'obiettivo di completare gli interventi previsti entro il 2024;</li> <li>• le molteplici misure del PNRR - Programma Innovativo per la Qualità dell'Abitare (PINQUA), progetti volti a ridurre situazione di emarginazione e degrado sociale, Piani urbani integrati - hanno criteri di attribuzione delle risorse più agevoli da gestire, ma soffrono della mancanza di un quadro di riferimento unitario;</li> <li>• solo nel PINQUA è stato avviato un timido tentativo di misurare il perseguimento degli SDGs, mentre negli altri programmi essi sono stati assunti in modo generico.</li> <li>• Il Comitato interministeriale per le politiche urbane (CIPU) è stato ricostituito nel novembre 2021 ma di nuovo si sono manifestate difficoltà nel coordinamento interministeriale, tanto che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) ha dovuto ripiegare sull'elaborazione di un'Agenda urbana limitata alle sue competenze, da proporre come esempio futuro anche agli Ministeri. Ma in questo modo sono venuti meno: il raccordo che il CIPU avrebbe dovuto assicurare innanzitutto per i programmi di rigenerazione urbana gestiti dai vari ministeri; la definizione di una metodologia unitaria di valutazione del perseguimento degli SDGs nei programmi urbani; l'individuazione delle esigenze differenziate di intervento nei contesti urbani e l'individuazione di obiettivi sui quali far convergere l'azione dei diversi livelli istituzionali.</li> </ul>
Politiche per l'abitare (con Target 7.3)	<p>La precarietà abitativa assume ulteriore rilievo per l'acuirsi della crisi sociale, l'aumento delle disuguaglianze, l'incremento delle famiglie in povertà assoluta più che raddoppiate dal 2005 (Istat).</p> <p>I contributi istituiti per l'emergenza da COVID-19 hanno limitato l'ampliamento delle fasce di povertà, ma non hanno determinato una diminuzione del disagio abitativo (NOMISMA) né di altri elementi di precarietà come la condizione di sovraffollamento che nel 2021 riguarda il 28% della popolazione contro una media europea del 17,1% (EUROSTAT).</p> <p>Stanno riprendendo in modo generalizzato gli sfratti per morosità incolpevole (tra i 130 e i 150mila), mentre si registra una forte incidenza dei rincari energetici sui costi dell'abitazione. Nel 2020 l'8% delle famiglie risultava in una situazione di povertà energetica, con una prevedibile tendenza all'aumento (OIPE).</p> <p>È positivo che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sia stato costituito presso il MIMS l'Osservatorio Nazionale della Condizione Abitativa (OSCA) atteso da tempo;</li> <li>• sia stato incrementato di altri cento milioni di euro (DL Aiuti) il "Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione" per un totale di 330 milioni di euro per il 2022.</li> </ul>
Edilizia pubblica e sociale	<p>La carenza di politiche statali per un incremento dell'offerta abitativa a canoni sostenibili, pubblica e sociale, è resa evidente dalla crescente incompatibilità tra i costi dell'abitazione e la riduzione dei redditi reali.</p> <p>Sotto questo profilo, i due programmi PNRR/PNC in corso di attuazione da parte del MIMS stanno dando i seguenti risultati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 16.500 unità abitative sono coinvolte attraverso il PINQUA nella riqualificazione e nuova edificazione per garantire un accesso calmierato in base ai canoni di edilizia sociale previsti a livello locale. Nonostante il programma stia procedendo correttamente, esso è stato avviato senza un'analisi preliminare della distribuzione territoriale dei fabbisogni con il rischio di una sperequazione nella distribuzione delle risorse. Risultano anche carenti le quote di edilizia residenziale pubblica (ERP);</li> <li>• non sono ancora disponibili elementi di valutazione del programma "Sicuro, verde e sociale" previsto dal PNC, con l'obiettivo dell'efficientamento energetico e del miglioramento della classe sismica degli alloggi ERP, che andrà monitorato in base agli stessi criteri del PINQUA.</li> </ul>

Temi o politiche	Proposte ASviS
Programmi di rigenerazione urbana	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avviare celermente i lavori del Comitato interministeriale per le politiche urbane (CIPU) e razionalizzare la complessa governance per lo sviluppo sostenibile nelle aree urbane con altri organismi quali il Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE) e il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS).</li> <li>2. Incardinare l'Agenda urbana nazionale per lo sviluppo sostenibile nel ciclo di programmazione economica e finanziaria dello Stato facendola diventare un Allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF) annuale, come oggi avviene per l'Allegato infrastrutture.</li> <li>3. Coordinare le diverse linee di azione con le relative risorse necessarie a garantire adattamento e mitigazione agli effetti del cambiamento climatico (ciclo delle acque, tettoie vegetali, luoghi urbani sicuri, sostegno a soggetti sociali fragili, energie rinnovabili, efficientamento energetico, trasporti sostenibili) attraverso le politiche di rigenerazione urbana.</li> </ol>
Politiche per l'abitare (con Target 7.3)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Invertire l'attuale approccio episodico e frammentato alle politiche abitative che, anche in presenza di stanziamenti, non è in grado di produrre effetti significativi in quanto non si riferisce alla domanda reale territorialmente differenziata.</li> <li>2. Indagare l'area di disagio, le caratteristiche della domanda e le fasce di emergenza attraverso l'attività dell'Osservatorio Nazionale della Condizione Abitativa (OSCA) in relazione con gli Osservatori regionali esistenti, assumendo il documento elaborato dalle organizzazioni che ne fanno parte.</li> <li>3. Incrementare l'offerta di edilizia pubblica e sociale.</li> <li>4. Sostenere in modo strutturale la domanda debole attraverso il Fondo di sostegno all'affitto, con finanziamenti certi, semplificando e accelerando le procedure di assegnazione dei contributi e sviluppando azioni coordinate con le iniziative dei livelli territoriali.</li> </ol>
Edilizia pubblica e sociale	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Istituire un canale di finanziamento per un Piano pluriennale di Edilizia residenziale pubblica (ERP) destinato alle fasce più deboli nonché per nuovi Piani di Edilizia residenziale sociale (ERS), accessibili anche a soggetti con redditi superiori ai limiti dell'edilizia pubblica che abbiano subito uno scivolamento nell'area del disagio.</li> <li>2. Affrontare la domanda marginale caratterizzata da esclusione abitativa con azioni integrate in ambito economico, lavorativo e sociale.</li> <li>3. Utilizzare rapidamente tutte le risorse disponibili (ordinarie, PNRR e PNC) per la riqualificazione degli alloggi ERP e incentivare l'utilizzo del Superbonus del 110% da parte degli ex Istituti Autonomi Case Popolari (IACP).</li> <li>4. Introdurre un quadro normativo omogeneo per l'Edilizia residenziale sociale (ERS).</li> <li>5. Approvare una norma nazionale di principio relativa agli ex IACP, superando la situazione attuale caratterizzata da incongrue configurazioni giuridiche differenti.</li> </ol>

Target 11.2

Obiettivo quantitativo

Target 11.2 - Entro il 2030 aumentare del 26% i posti-km per abitante offerti dal trasporto pubblico rispetto al 2004



Fonte obiettivo: Indicazione metodologia Eurostat | Fonte: Istat | Unità di misura: posti-km/abitante

Rispetto al Target relativo all’offerta del trasporto pubblico, l’Italia riporta una situazione particolarmente critica, testimoniata dall’andamento dell’offerta di trasporto pubblico locale, che nel periodo 2004-2019 è addirittura diminuita (-3,5% dei posti-chilometri per abitante). La tendenza evidenziata porta a una valutazione negativa circa il raggiungimento del Target sia nel breve sia nel lungo periodo. La drastica riduzione del 2020 (-21,7%) è ovviamente dovuta alle azioni messe in campo per fronteggiare la crisi pandemica. Si prevede che tale diminuzione non abbia carattere strutturale e che l’indicatore ritorni, in tempi brevi, ai livelli pre-pandemia.

Temi o politiche	Valutazione sullo stato di attuazione delle politiche per raggiungere gli obiettivi al 2030
Trasporto pubblico locale su gomma	<p>Per raggiungere gli obiettivi indicati dal MIMS occorre invertire una tendenza negativa caratterizzata da: a) la diminuzione dell'offerta soprattutto nel Sud, che è stata del 4,5% nei comuni capoluogo nel periodo 2010-2019 (non si considera appositamente la riduzione straordinaria del 2020), trainata proprio dalla diminuzione degli autobus<sup>5</sup>; b) la vetustà del parco nazionale destinato al Trasporto pubblico locale (TPL), 44.162 autobus nel 2019 in calo rispetto al 2015, di cui il 40% è di una categoria inferiore a Euro 5<sup>6</sup>.</p> <p>I finanziamenti del Piano nazionale della mobilità sostenibile (2018, 3,7 miliardi di euro dal 2019 al 2033) non sono stati sufficienti. I 3mila autobus a emissione zero previsti dal PNRR entro il 2026, che corrispondono circa a quelli attualmente in circolazione, sono solo il 7,6% dell'attuale parco autobus nazionale.</p> <p>Un intervento significativo è stato invece l'incremento graduale del Fondo nazionale trasporti previsto dalla Legge di Bilancio per il 2022 (dai 4,95 miliardi attuali ai 5,35 a partire dal 2026).</p>
Trasporto rapido di massa	<p>I Comuni capoluogo in cui sono presenti i tram sono 11, mentre quelli che offrono un servizio di metropolitana sono sette. La quota modale di tram e metropolitane in termini di posti-chilometri è aumentata di oltre cinque punti percentuali negli ultimi cinque anni, ed è aumentato anche il numero di passeggeri sui treni regionali, pur con forti differenze che penalizzano ancora una volta il Sud.</p> <p>Complessivamente (compreso il PNRR) sono in cantiere o finanziati 116 chilometri di metropolitane tra nuove linee e riconversioni di linee esistenti, 236 chilometri di tranvie e 1.023 chilometri di filobus e busvie. Si tratta di investimenti rilevanti che tuttavia non sono allineati con gli obiettivi del MIMS e non consentono di colmare il gap infrastrutturale esistente rispetto ai principali Paesi europei<sup>7</sup>.</p>
Mobilità ciclabile	<p>Il Piano generale della mobilità ciclistica (PGMC) previsto dalla Legge n. 2 del 2018 è ancora in corso di predisposizione e i Piani urbani della mobilità sostenibile PUMS contengono molte previsioni al riguardo. Nel 2020 vi erano 4.971,6 chilometri di piste ciclabili nei Comuni capoluogo di provincia e Città metropolitana in crescita rispetto al 2015 (+20,7%)<sup>8</sup>.</p> <p>I nuovi 565 chilometri di piste ciclabili in zone urbane che saranno realizzati entro il 2026 dal PNRR contribuiscono in minima parte al conseguimento dell'obiettivo europeo, che per i soli Comuni capoluogo di provincia e Città metropolitana prevede la realizzazione di altri 4.731,5 km di piste ciclabili entro il 2030. Non ci sono dati ai quali rapportare i 1.235 chilometri in più di piste ciclabili che saranno realizzate in zone extraurbane dal PNRR, se non con le dieci ciclovie turistiche nazionali che sono state finanziate per 165 milioni di euro nel 2018, 386 milioni (risorse PNRR) e 27,5 milioni di ulteriori risorse nel 2022.</p>
Mobilità elettrica (con Target 13.2)	<p>L'approvazione da parte del Parlamento europeo (8 giugno 2022) dello stop all'immatricolazione dei veicoli a motore endotermico dal 2035 darà una spinta alla vendita di veicoli elettrici, incentivata in Italia anche dal Fondo per la Riconversione, ricerca e sviluppo del settore automotive (8,7 miliardi di euro nel periodo 2022-2030, Legge n. 34 del 2022, art. 22). La proposta di nuovo Regolamento europeo sui carburanti alternativi (AFIR) prevede target vincolanti nel tempo per le infrastrutture di ricarica.</p> <p>A maggio 2022 circolano in Italia 284.588 auto elettriche (BEV+PHEV). L'obiettivo al 2030 è ancora lontano nonostante la forte crescita degli ultimi anni. I punti di ricarica sono 27.857, con 14.311 infrastrutture in 11.333 location, con uno squilibrio tra Centro-Nord e Sud e una marcata insufficienza lungo le autostrade<sup>9</sup>.</p> <p>I 7.500 punti di ricarica in autostrada e i 13mila in area urbana previsti dal PNRR entro il 2026 consentirebbero di quasi raddoppiare il loro numero rispetto a oggi, raggiungendo però solo il 40% dell'obiettivo stabilito.</p>
Altre forme di mobilità sostenibile (pedonalità, micromobilità, ecc.)	<p>Il paradigma MaaS (Mobility as a service) mira a integrare più modalità di trasporto (ad esempio e-bike, autobus, car sharing) attraverso piattaforme di intermediazione che forniscono agli utenti finali una varietà di servizi che vanno dalla pianificazione del viaggio alla prenotazione e ai pagamenti.</p> <p>Il PNRR prevede dieci progetti pilota entro il primo trimestre del 2025 in dieci Città metropolitane: il bando per la selezione dei progetti si è chiuso il 10 gennaio 2022.</p>
Logistica urbana	<p>Lo sviluppo dell'e-commerce ha portato anche in Italia un aumento significativo dei movimenti di merci urbane. I veicoli commerciali servono prevalentemente il primo e l'ultimo chilometro delle catene di approvvigionamento nella maggior parte delle città, e il loro contributo al traffico stradale e all'inquinamento atmosferico è molto elevato rispetto ad altri veicoli. Alcuni studi rilevano come il settore della logistica urbana generi: a) n. 0,1 consegna/presa per persona al giorno; b) n. 1 consegna/presa per attività lavorativa alla settimana; c) da 300 a 400 viaggi di veicoli merci ogni mille persone al giorno; d) da 30 a 50 tonnellate di merci per ogni persona all'anno<sup>10</sup>.</p>

Temi o politiche	Proposte ASviS
Trasporto pubblico locale su gomma	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Predisporre interventi urgenti di correzione delle criticità del finanziamento per il rinnovo del parco autobus lungo la filiera Stato-Regioni-aziende di trasporto, visti gli scarsi risultati ottenuti finora.</li> <li>2. Destinare i contributi statali esclusivamente all'acquisto di bus elettrici per le aree urbane e a idrogeno verde e biometano avanzato, anche liquefatto (bio-GNL), solo nel caso di tratte interurbane.</li> <li>3. Finanziare per i sei miliardi di euro necessari la sostituzione degli autobus di classe inferiore a euro 5 con autobus elettrici entro il 2030<sup>11</sup>.</li> <li>4. Incrementare ulteriormente e superare il criterio della spesa storica nella ripartizione del Fondo nazionale trasporti, contrastando l'evasione tariffaria e incrementando i ricavi.</li> <li>5. Incentivare l'aggregazione delle aziende di gestione.</li> </ol>
Trasporto rapido di massa	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perseguire con rigore l'obiettivo MIMS con un piano nazionale pluriennale, tenendo conto che per colmare il gap infrastrutturale in rapporto alla popolazione rispetto alla media di Francia, Spagna e Germania occorrono circa 260 chilometri di nuove metropolitane (+100%), 570 chilometri di tram (+140%) e 560 chilometri di ferrovie suburbane (+75%)<sup>12</sup>.</li> <li>2. Semplificare procedure e competenze con un aggiornamento integrale della Legge n. 1042 del 1969 ancora in vigore.</li> <li>3. Finanziare anche la progettazione definitiva degli interventi, oggi molto costosa per gli enti locali.</li> </ol>
Mobilità ciclabile	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Valutare la coerenza tra l'obiettivo europeo e i Biciplan delle Città metropolitane e degli altri Comuni delle aree urbane previsti dalla Legge n. 2 del 2018 per predisporre tutti gli interventi necessari al suo conseguimento.</li> <li>2. Finanziare il fabbisogno residuo di 2.022,16 milioni di euro per le ciclovie nazionali individuato nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022-2024 (p. 199).</li> </ol>
Mobilità elettrica (con Target 13.2)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sostenere la posizione europea sullo stop all'immatricolazione dei veicoli a motore endotermico dal 2035, a patto di opportune misure di giusta transizione per il settore industriale a tutela dell'occupazione, sostenendo la creazione di un Tavolo congiunto MISE-MITE per la riconversione industriale della filiera dell'indotto.</li> <li>2. Rivedere con urgenza il Piano nazionale delle infrastrutture di ricarica elettrica (PNIRE) per adeguare i suoi target alla proposta di nuovo Regolamento europeo sui carburanti alternativi.</li> <li>3. Istituire una cabina di regia nazionale per raccordare le azioni dei diversi livelli regionali e locali.</li> <li>4. Creare una Piattaforma unica nazionale (PUN) con la mappatura di tutte le colonnine ad accesso pubblico.</li> </ol>
Altre forme di mobilità sostenibile	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rafforzare con risorse dedicate il ruolo dei Mobility manager nelle pubbliche amministrazioni e negli istituti scolastici e di Inclusive manager.</li> <li>2. Incentivare la realizzazione di aree pedonali, percorsi pedonali e zone 30 nelle aree urbane.</li> <li>3. Favorire la realizzazione di percorsi pedonali protetti, pedibus e bicibus negli istituti scolastici.</li> </ol>
Logistica urbana	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Istituire il <i>road pricing</i>, come già avviene in alcune città, da applicare ai veicoli merci pesanti e alle auto di classe euro da 0 a 3 circolanti in area urbana in determinati orari, finalizzando gli introiti agli investimenti per la logistica urbana e all'incentivazione delle consegne notturne.</li> <li>2. Incentivare la sostituzione del parco mezzi delle piccole imprese della logistica con veicoli a basse o zero emissioni.</li> <li>3. Promuovere la costituzione di centri urbani per la consegna della merce con lo scopo di redistribuire i carichi in modo più efficiente, con corsie speciali per i veicoli merci e progetti multimodali.</li> </ol>

## Target 11.3

Temi o politiche	Valutazione sullo stato di attuazione delle politiche per raggiungere gli obiettivi al 2030
Politiche per il Sud	<p>La possibilità di utilizzare la straordinaria opportunità costituita dalle ingenti risorse disponibili per colmare il divario territoriale con il Sud è in gran parte legata all'obbligo per le amministrazioni centrali di destinare a esso almeno il 40% delle risorse allocabili territorialmente (Legge n. 108 del 2021, 82 miliardi di euro secondo la quantificazione del Piano). La prima Relazione istruttoria del Governo al Parlamento (9 marzo 2022), pur dando conto di un rispetto per ora sostanziale dell'obiettivo, ha indicato numerosi elementi di criticità: a) il grado di solidità della "quota Mezzogiorno" è legato alle stime effettuate dalle amministrazioni centrali competenti per le diverse misure; b) nelle procedure competitive la distribuzione territoriale delle risorse osservata ex-post dipende dalla capacità progettuale e amministrativa dei livelli territoriali che nel Mezzogiorno è più bassa; c) la tempistica dei bandi che deve essere compatibile con l'attuazione delle misure di assistenza tecnica già predisposte per le amministrazioni meridionali. L'attuale contesto economico e sociale fortemente critico rischia di produrre effetti pesantemente negativi sul Sud se non si assumono decisioni rapide e concrete, valorizzando il ruolo delle Università e delle public utilities, del turismo e dell'agricoltura, favorendo gli enti locali nella promozione delle comunità energetiche, affrontando efficacemente le grandi questioni nazionali dell'industria dell'auto, dell'acciaio e dell'estrazione degli idrocarburi che si riflettono in modo particolare sul Mezzogiorno.</p>
Aree interne e montagna	<p>L'obiettivo strategico di coordinare le diverse strategie che interessano le aree interne, le green community e la montagna in ambito CIPESS non ha trovato ancora un riscontro formale. Ma il DM del Ministero per gli Affari regionali del 30 marzo 2022 per l'individuazione delle tre prime aree pilota di rilievo nazionale per la Strategia delle Green community ha indicato come criterio di selezione che almeno una delle tre interessasse una "area interna ai sensi della relativa Strategia", individuando in concreto l'area della Montagna del latte dell'Appennino reggiano. La Strategia nazionale per le aree interne (SNAI) è presente sia nel PNRR che nell'Accordo di Partenariato per la politica di coesione 2021-2027 sottoscritto il 10 giugno 2022. La sua sperimentazione in questo primo settennato non ha probabilmente dato tutti i frutti attesi e il giudizio deve essere necessariamente legato alla valutazione che è in corso. Ma occorre continuare a perseguire politiche pubbliche per il contrasto allo spopolamento delle aree interne, correggendo le criticità riscontrate. Il 27 luglio 2022 la Conferenza delle Regioni ha approvato la proposta di riparto tra le Regioni dei 198,6 milioni di euro della SNAI nel ciclo 2021-2027, le modalità di selezione di 44 nuove aree e un nuovo meccanismo di governance incentrato su un ruolo più pregnante delle Regioni.</p>

Temi o politiche	Proposte ASviS
Politiche per il Sud	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utilizzare i Livelli essenziali delle prestazioni (LEP) introdotti dalla legge per sostenere la giusta transizione ecologica in un contesto di fragilità sociale come quello del Sud.</li> <li>2. Intervenire decisamente su istruzione e formazione, ricerca e trasferimento di conoscenza anche per contrastare la povertà educativa e favorire l'open innovation.</li> <li>3. Introdurre una fiscalità di vantaggio green finalizzata alla transizione ecologica che sostenga e promuova, con meccanismi automatici, investimenti produttivi fino al 2030.</li> <li>4. Creare task force pubblico-privato per supportare le istituzioni locali nella promozione di nuova progettualità di sviluppo sostenibile.</li> <li>5. Favorire l'aggregazione territoriale per la partecipazione ai bandi PNRR e il rinnovamento generazionale nella pubblica amministrazione.</li> <li>6. Introdurre nei bandi PNRR una norma applicativa della clausola del 40% con un doppio passo nelle graduatorie che devono prevedere lo scorrimento dei progetti fino al raggiungimento dell'obiettivo, garantendo alle amministrazioni territoriali le risorse tecniche necessarie per la qualità dei progetti, come proposto dall'ASviS e sostenuto anche nella prima Relazione istruttoria del Governo del 9 marzo 2022.</li> </ol>
Aree interne e montagna	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fare delle terre alte e rurali una grande risorsa, oltre il PIL che possono generare per il Paese, rendendole parte fondamentale di una transizione ecologica equilibrata attraverso i finanziamenti del PNRR, della SNAI e del nuovo ciclo della politica di coesione 2021-2027.</li> <li>2. Introdurre sistemi di pagamento già previsti dalla legislazione vigente per i Servizi ecosistemici e ambientali (PSEA) da parte di chi ne usufruisce, nei confronti delle comunità locali montane e dei singoli proprietari e gestori dei servizi, per favorire il ripopolamento della montagna e incentivare la tutela del suo patrimonio ambientale.</li> <li>3. Garantire i servizi essenziali a partire da scuola, sanità, trasporti e comunicazioni.</li> <li>4. Fare leva sui fattori ecosistemici che generano nuove opportunità di lavoro anche per i giovani, come la crescente diffusione di attività agricole multifunzionali ed ecosostenibili, la gestione forestale, il ruolo dei Parchi e delle aree protette, la rete del cammino lento, dell'accoglienza diffusa e del turismo dolce, la progressiva sostituzione/integrazione della monocultura dello sci invernale sviluppando modelli di valorizzazione turistica stagionalizzati, il recupero del patrimonio abitativo senza nuovo consumo di suolo, l'uso appropriato delle fonti rinnovabili come biomasse, sole, acqua e vento ai fini energetici.</li> <li>5. Adottare l'Agenda per lo sviluppo sostenibile delle aree interne e della montagna approvata dal CIPESS per coordinare le Strategie esistenti (Aree interne e Green communities) e la nuova Strategia nazionale per la montagna italiana (SNAMI) contenuta nel DDL del Governo approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 10 marzo 2022.</li> </ol>

## Target 11.4

Temi o politiche	Valutazione sullo stato di attuazione delle politiche per raggiungere gli obiettivi al 2030
Sostegno alla tutela e valorizzazione culturale	La media nazionale della spesa corrente dei comuni per la cultura per la tutela e la valorizzazione di beni e attività culturali è di 19,9 euro pro capite nel 2020, <sup>13</sup> con significative disparità fra Regioni, fra città e aree interne e fra aree centrali e periferiche nelle città. Si rende necessario non solo mantenere i livelli di spesa, ma introdurre un’azione capillare di collaborazione fra attori diversi a livello territoriale, finalizzata da un lato a favorire la collaborazione fra operatori sul territorio ma anche a stimolare la partecipazione culturale di specifiche categorie di persone e in specifici contesti. Purtroppo, la capacità media dell’infrastruttura culturale di accompagnare le persone in una crescita di consapevolezza di bisogno culturale - premessa per una crescente partecipazione - è molto limitata.
Accessibilità culturale	Nel 2020 in Italia erano presenti 3.337 musei, 295 aree archeologiche e 633 monumenti pubblici e privati oltre a 7.459 biblioteche. L’obiettivo del PNRR di eliminazione delle barriere fisiche e cognitive riguarda il 10,5% dei musei e l’1% delle biblioteche. È necessario non solo rimuovere le barriere fisiche negli edifici, ma successivamente attuare iniziative di attrazione di pubblici diversi.
Rafforzamento delle filiere culturali	<p>Negli ultimi anni sono stati realizzati diversi interventi normativi finalizzati a rafforzare le infrastrutture culturali, specifiche organizzazioni o il funzionamento delle filiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La filiera del libro ha una legge di sistema (n. 13 del 2020) grazie alla quale si sono potute rinnovare le collezioni delle biblioteche, dare ossigeno alle librerie, stimolare la realizzazione di patti per la lettura fra operatori pubblici e privati. Occorre ora concentrare gli sforzi sulle attività di promozione della lettura.</li> <li>• Le filiere dello spettacolo e i loro lavoratori necessitano un intervento analogo, inserito in una riflessione di sistema che comprenda diverse forme di arti performative e si rivolga a pubblici diversi. Con la pandemia sono state introdotte alcune misure per tutelare i lavoratori in ambito culturale, caratterizzati da bassa stabilità del lavoro e bassi livelli di remunerazione. Il livello medio di occupati nelle professioni culturali e creative nel 2021 è del 3,4%<sup>14</sup>.</li> <li>• Gli sforzi per sostenere le filiere dell’arte contemporanea e le nuove produzioni culturali e creative devono essere accompagnati da attività specificamente rivolte all’ingaggio di pubblici e al sostegno delle pratiche artistiche.</li> </ul>
Sostegno alla domanda di cultura	La legge finanziaria 2022 ha stabilizzato 18app, il contributo di 500 euro per l’acquisto di beni e attività culturali per i ragazzi che compiono 18 anni. È un intervento di indubbio valore simbolico ed economico, ma in presenza di tassi di partecipazione culturale bassi e con tassi di caduta fra l’infanzia e l’adolescenza è necessario lavorare sulla partecipazione durante i diversi anni per rendere la misura maggiormente apprezzata ed efficace.

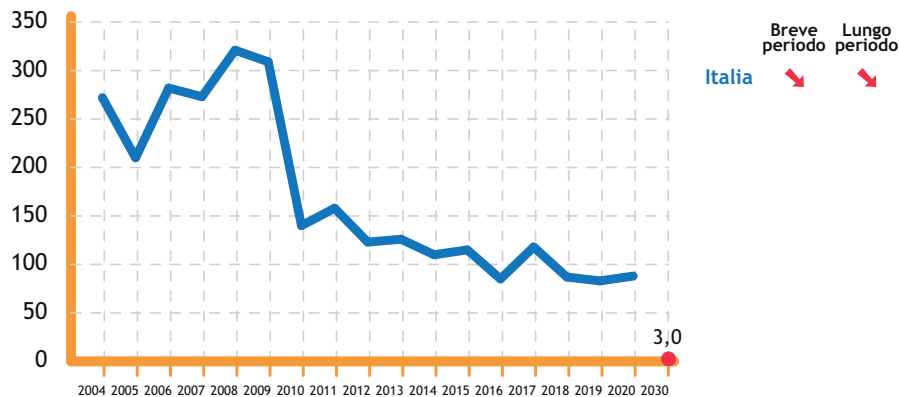
Temi o politiche	Proposte ASviS
Sostegno alla tutela e valorizzazione culturale	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promuovere <i>art bonus</i> e allargarlo ad attività diverse. La Legge n. 106 del 2014 ha introdotto un credito di imposta del 65% in tre anni per le erogazioni liberali destinate al restauro di beni culturali pubblici e per il sostegno ad attività di spettacolo. Si tratta di una misura flessibile (riguarda individui, imprese ed enti no profit) e di facile applicazione che si presta a mobilitare operatori diversi a livello territoriale. È necessario continuare la sua pubblicizzazione in modo incisivo presso professionisti, operatori locali e operatori culturali e valutare la possibilità di estenderlo ad attività ed enti che svolgono funzioni culturali diverse.</li> <li>2. Introdurre lo scontrino parlante su <i>art bonus</i> e mettere a disposizione i dati su base territoriale per facilitare le collaborazioni fra operatori a livello locale. La stabilizzazione di <i>art bonus</i> e la sua messa a regime suggeriscono di lavorare sulla base di informazioni raccolte dopo cinque anni dall’introduzione della norma. Informazioni puntuali aggregate su base territoriale permetterebbero di conoscere in modo puntuale i comportamenti di consumo dei diciottenni e orientare azioni di promozione e sostegno da parte degli operatori culturali.</li> </ol>
Rafforzamento delle filiere culturali	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Investire sulle biblioteche scolastiche e collegarle alle attività dei sistemi bibliotecari. Alcuni esperimenti condotti a livello locale lo suggeriscono, in modo da migliorare l’offerta complessiva e rendere più capillare la fruizione.</li> <li>2. Realizzare iniziative specifiche per gli adolescenti, che molto spesso sono considerati parte del pubblico “ragazzi”. Promuovere attività specifiche per questa fascia di età si correla positivamente alle attività di contrasto ai NEET e alla valorizzazione di 18app.</li> <li>3. Identificare progetti di valorizzazione legati a patrimoni digitalizzati. Gli ultimi anni si sono caratterizzati per sforzi notevoli di digitalizzazione di patrimoni documentali e archivistici pubblici e privati e di archivi digitali di immagini di opere d’arte. È opportuno promuovere progetti pilota di valorizzazione rivolti a pubblici specialistici e non, per rendere la digitalizzazione un effettivo strumento di partecipazione.</li> <li>4. Attuare programmi di assunzione e formazione del personale nei luoghi della cultura. L’anzianità del personale è elevata, il tasso di turnover basso e i fabbisogni di personale negli enti culturali pubblici crescono di anno in anno. Il PNRR ha acuito il problema, inserendo la possibilità di assunzione di personale a termine con divari stipendiali. Un altro problema è rappresentato dal mix di competenze e dalla necessità di rivedere i mansionari dei dipendenti dei luoghi di cultura pubblici.</li> </ol>
Sostegno alla domanda di cultura	Individuare standard minimi culturali (mix di presidi culturali in un dato territorio) per le aree periferiche urbane e per i 13 milioni di abitanti che vivono nelle aree interne. È necessario recuperare il gap tra domanda e offerta culturale a livello territoriale che l’emergenza da COVID-19 ha aggravato.



## Target 11.6

## Obiettivo quantitativo

## Target 11.6 - Entro il 2030 ridurre i superamenti del limite di PM10 al di sotto di 3 giorni l'anno



Fonte: Linee guida OMS 2021 | Fonte: Istat | Unità di misura: numero massimo di giorni di superamento del limite delle PM10 rilevato dalle centraline nei comuni capoluogo

Dopo il forte miglioramento della qualità dell'aria avvenuto tra il 2008 e il 2010 (-181 giorni), nel periodo successivo si assiste a una riduzione del numero di giorni di superamento delle PM10 molto più lenta (-52 giorni dal 2010 al 2020). Tale andamento non è sufficiente per raggiungere il target quantitativo entro il 2030. Nel 2020 si registra un pur lieve peggioramento della qualità dell'aria, principalmente a causa della minore piovosità sia a gennaio sia da ottobre a dicembre, rispetto allo stesso periodo del 2019. Il lockdown, legato all'emergenza COVID-19, non ha quindi compensato una situazione meteorologica meno favorevole alla dispersione degli inquinanti, sia perché ha avuto luogo in un periodo dell'anno in cui le concentrazioni di PM10 sono già di per sé poco elevate, sia perché i suoi effetti sul PM10 sono stati relativamente contenuti, rispetto a quelli invece verificatisi per il biossido di azoto.

Temi o politiche	Valutazione sullo stato di attuazione delle politiche per raggiungere gli obiettivi al 2030
Qualità dell'aria	<p>Il Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico (PNCIA), adottato con DPCM del 23 dicembre 2021, riporta gli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni per gli inquinanti al 2030: biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>, -71%), ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>, -65%), composti organici volatili non metanici (COVNM, -46%), ammoniaca (NH<sub>3</sub>, -16%) e materiale particolato PM<sub>2,5</sub> (-40%). Esso valuta che il settore che contribuisce maggiormente alla produzione di materiale particolato (PM10 e PM<sub>2,5</sub>) è la combustione di biomassa legnosa nel settore residenziale, mentre l'ammoniaca deriva quasi esclusivamente dalle attività di allevamento e fertilizzazione dei terreni agricoli.</p> <p>Sull'Italia inoltre gravano due condanne (PM10 e NO<sub>2</sub>) e una procedura di infrazione per il superamento dei limiti delle concentrazioni del PM<sub>2,5</sub>. La nuova direttiva europea in corso di emanazione sarà maggiormente restrittiva e terrà conto delle indicazioni pubblicate dall'OMS alla fine del 2021.</p> <p>L'istituzione di un Fondo di 2,3 miliardi di euro nel periodo 2023-2035 previsto dalla Legge di Bilancio 2022 rappresenta un primo segnale per affrontare con decisione le sfide nei settori che maggiormente contribuiscono alle emissioni degli inquinanti più critici.</p>

Temi o politiche	Proposte ASviS
Qualità dell'aria	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tenere strettamente collegate tra loro le misure per il contrasto al cambiamento climatico (PNIEC, PTE) e per il miglioramento della qualità dell'aria (PNCIA).</li> <li>2. Orientare tutta la programmazione nazionale, regionale e locale al conseguimento dell'obiettivo contenuto nel Piano per la transizione ecologica (PTE) di "portare l'inquinamento sotto le soglie di attenzione indicate dall'OMS, verso un sostanziale azzeramento" (pag. 30), anticipando i contenuti della nuova direttiva europea.</li> <li>3. Assumere le migliori pratiche in atto per la limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti, a partire da quelli con motore diesel, ed estenderle anche con provvedimenti legislativi di carattere nazionale e linee guida per le Regioni e i Comuni (ad esempio il divieto progressivo di accesso per i veicoli più inquinanti all'Area B del Comune di Milano).</li> <li>4. Prevedere nel Piano strategico nazionale della Politica agricola comune (PAC) 2023-2027 e nel ciclo di programmazione delle Politiche di coesione 2021-2027 forti incentivi per la copertura degli stoccaggi dei liquami degli allevamenti zootecnici.</li> <li>5. Rivedere gli incentivi per gli impianti di riscaldamento civile, come il conto termico e le detrazioni fiscali, introducendo requisiti di prestazione ambientale che escludano l'uso delle biomasse e vietino la vendita delle caldaie che non siano ad alta prestazione. Vanno vietati anche gli impianti di riscaldamento a gasolio introducendo adeguati incentivi per la loro sostituzione.</li> </ol>

### Target 11.7

Temi o politiche	Valutazione sullo stato di attuazione delle politiche per raggiungere gli obiettivi al 2030
Riforestazione urbana e infrastrutture verdi	<p>Per quanto riguarda gli obiettivi di riforestazione urbana, la densità di verde pubblico nella maggior parte delle città rimane sostanzialmente stabile, senza superare il 5% del territorio comunale nel quinquennio 2015-2019 (Rapporto SNPA, n. 30/2022). Anche la quantità di verde urbano fruibile per abitante nei Comuni capoluogo di Provincia/Città metropolitana non mostra alcun significativo incremento dal 2016 (18,8 mq/ab) al 2020 (19,3 mq/ab) (Istat Ambiente urbano, 2022).</p> <p>I Comuni capoluogo di Provincia/Città metropolitana che dichiarano di aver elaborato un Piano del verde nel 2019 sono otto su 109, pari al 7% (Istat, 2020). Il Report SNPA n. 13/2020 ne registra altri quattro, per un totale di 12 (Report SNPA 13/2020).</p> <p>Al 31 dicembre 2020 sono 55 i Comuni capoluogo di Provincia/Città metropolitana che hanno redatto un Bilancio Arboreo al 31 dicembre 2020 sono 55 (Istat, Ambiente urbano, 2022).</p> <p>Si tratta di andamenti complessivamente negativi che consigliano una rapida inversione di tendenza nelle politiche, in assenza delle quali importanti obiettivi, anche per mitigare gli effetti del cambiamento climatico nelle città, non verranno sicuramente conseguiti.</p>

Temi o politiche	Proposte ASviS
Riforestazione urbana e infrastrutture verdi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rendere maggiormente cogenti gli obiettivi della Legge n. 10 del 2013 sugli spazi verdi urbani attraverso idonei strumenti legislativi e rafforzare la cultura del verde.</li> <li>2. Incentivare i Comuni a dotarsi di Piani strategici delle infrastrutture verdi e blu e rafforzarne la cogenza sul piano normativo.</li> <li>3. Monitorare lo stato di attuazione dei progetti di trasformazione urbanistica di tutte le aree di proprietà pubblica nelle città, a partire dalle ex aree militari, per "svincolarle dai progetti di valorizzazione in corso", cederle gratuitamente ai Comuni e destinarle interamente a infrastrutture verdi e a usi pubblici compatibili con questo obiettivo.</li> <li>4. Estendere i finanziamenti per gli interventi di forestazione, oggi previsti per le sole Città metropolitane, a tutte le aree urbane.</li> <li>5. Attivare i contratti di coltivazione, prevedendo uno strumento normativo adeguato che permetta di avere a disposizione e gestire gli alberi e il materiale vegetale necessario al raggiungimento degli obiettivi.</li> <li>6. Consolidare il sistema nazionale di monitoraggio del verde urbano attraverso l'estensione della rilevazione a tutti i Comuni italiani con popolazione maggiore a 15mila abitanti.</li> </ol>