

Goal 11: CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI		
Target	TemI o politiche	Proposte e Obiettivi
11.1	Programmi di rigenerazione urbana	<p>La situazione attuale delinea un quadro endemico ed estremamente preoccupante di mancanza di coordinamento tra i diversi programmi attivati (Presidenza del Consiglio 2,1 miliardi di euro del Programma straordinario sulle periferie; MIMS 854 mln + 2,8 miliardi nel PNRR del PINQuA; Ministero dell'Interno 8,5 miliardi + 3,3 miliardi nel PNRR del programma della Legge di Bilancio per il 2020 e 2,45 miliardi + 210 milioni dei Piani urbani integrati delle Città metropolitane, a cui si aggiungono le risorse della politica di coesione) destinato a vanificare gli ingenti stanziamenti in atto. È urgente approvare una norma per la costituzione di una unica Cabina di Regia per la rigenerazione urbana presso il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (MIMS), in stretta relazione con il Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane (CIPU) che va ricostituito, con: a) le competenze tecniche necessarie; b) un potere di indirizzo sulle amministrazioni di settore per la gestione degli stanziamenti e il monitoraggio degli esiti; c) un Osservatorio sui diversi programmi per il loro miglioramento alla luce dei risultati conseguiti e la diffusione delle buone pratiche. In attuazione dell'impegno contenuto nel PNRR, il Governo deve presentare un testo di Legge delega per il contenimento del consumo di suolo, la rigenerazione urbana e i principi fondamentali in materia di governo del territorio. Per ottenere risultati significativi di riduzione del consumo di suolo, che è in costante aumento, il contributo di costruzione va adeguatamente incrementato in tutti questi casi e va prevista la cessazione della validità degli attuali diritti edificatori entro 5 anni.</p> <p>Si veda Target 11.3 e 15.3.</p>
	Edilizia pubblica e sociale	<p>Nei programmi finalizzati a contrastare anche il disagio abitativo (ad esempio, PINQuA) occorre superare la logica dei soli bandi, per dar luogo a una programmazione pluriennale con finanziamento stabile e continuativo, come proposto nella Relazione conclusiva della Commissione d'inchiesta sulle Periferie della Camera dei Deputati della XVII Legislatura. La Cabina di Regia unica dei programmi di rigenerazione urbana, e l'auspicabile unificazione dei Fondi, può costituire uno strumento operativo di politica abitativa pubblica e sociale a carattere strutturale, con stanziamenti non episodici, che operi in sinergia con le Regioni e i Comuni.</p>
	Politiche per l'abitare	<p>I fondi per il sostegno alle locazioni e per la morosità incolpevole, rifinanziati durante la crisi da COVID-19, sono da tempo insufficienti a far fronte alla domanda reale. Essi debbono seguire una programmazione stabile, con impegni nelle varie Leggi di Bilancio, e vanno inquadrati tra le più ampie misure di protezione sociale. Occorre procedere alla costituzione dell'Osservatorio nazionale sulla Condizione abitativa (art. 59 DLGS n. 112 del 1998 e art. 12 della legge n. 431 del 1998) necessario per effettuare la raccolta dei dati e il monitoraggio dei fabbisogni territoriali e per orientare gli interventi.</p>
11.2	Trasporto Pubblico Locale (TPL) e Trasporto Rapido di Massa (TRM)	<p>Per dare impulso al Trasporto Rapido di Massa nelle aree urbane occorre un aggiornamento integrale della Legge n. 1042 del 1969, ancora in vigore, che preveda: a) la semplificazione delle procedure e delle competenze; b) l'istituzione di un Fondo per la realizzazione delle metropolitane, delle tramvie e delle ferrovie suburbane includendo anche la progettazione definitiva, oggi molto costosa per gli Enti locali. Va inoltre colmato il <i>gap</i> tra fabbisogni di investimento (ASviS nel 2020 li ha calcolati in 33 miliardi di euro) e risorse disponibili (7,06 miliardi di euro secondo il Dossier della Camera dei Deputati del 27.05.2021 più 3,6 miliardi del PNRR). Sulla base di queste stime mancano tuttora 22,3 miliardi. All'avviso del MIMS, scaduto il 15 gennaio dell'anno in corso, sono stati presentati progetti per 11 miliardo su 1 miliardo disponibile. Anche il Fondo Nazionale Trasporti (FNT) richiede una maggior dotazione, per assicurare le risorse correnti necessarie per l'esercizio del TPL.</p>
	Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)	<p>Dal monitoraggio effettuato sui PUMS approvati (Rapporto Mobilitaria 2021 di Kyoto Club, P. Coppola p. 71) risulta che occorre migliorare: a) l'indicazione degli strumenti di finanziamento e delle fonti attivabili; b) la sostenibilità economica del pacchetto di interventi; c) il monitoraggio annuale del Piano con il suo conseguente aggiornamento; d) il rafforzamento della dimensione metropolitana o di area vasta. Si ritiene necessario aggiornare le linee guida ministeriali del 2019.</p>

Target	Temi o politiche	Proposte e Obiettivi
11.2	Politiche per la mobilità sostenibile	<p>La proposta contenuta nel Pacchetto della Commissione UE Fit for 55 (dello scorso 14 luglio), di immatricolare solo nuove auto a emissioni zero a partire dal 2035, richiede politiche adeguate, sia per indirizzare il settore automotive alla produzione di veicoli elettrici e di batterie sostenibili (inclusa la filiera di recupero, riuso e riciclo) e alla ricerca nel settore dell'idrogeno, sia per promuoverne l'acquisto. Gli incentivi per i veicoli a basse emissioni devono essere strettamente connessi al reddito, in quanto sono proprio le famiglie più fragili ad avere le maggiori difficoltà. Occorre accelerare nel rinnovo della flotta della Pubblica Amministrazione, aumentando dal 50% al 75% la quota prevista dalla Legge di Bilancio per il 2020 di nuovi mezzi elettrici, ibridi o a idrogeno acquistati o noleggiati. Si potrebbe inoltre mutuare l'esempio francese del Forfait mobilité durable, con un contributo annuo defiscalizzato per dipendente pubblico e privato che decida di recarsi al lavoro e, più generalmente, spostarsi tramite biciclette (elettriche e non), <i>pooling mobility</i> (<i>car sharing</i> e similari) oppure utilizzando veicoli elettrici, ibridi o a idrogeno puro.</p> <p>Obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entro il 2030 aumentare del 26% i posti-km per abitante offerti dal trasporto pubblico rispetto al 2004.
11.3	Contrasto alle disuguaglianze territoriali. Aree interne e montagna	<p>La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) ha il merito di avere richiamato l'attenzione sulle aree fragili tradizionalmente considerate marginali. Tuttavia, secondo il Ministero dell'Economia, dei 279 milioni di euro inizialmente disponibili al 31 dicembre 2020 ne risultano spesi solo il 5,1%. Il risultato è deludente e su di esso hanno inciso tre fattori: a) l'eccesso di procedure burocratiche centralizzate; b) il grado di collaborazione delle Regioni; c) la farraginosità delle procedure di sottoscrizione degli Accordi di programma quadro. Sono limiti da superare con strumenti innovativi di pianificazione, garantendo la partecipazione dal basso e maggiore trasparenza, per: a) fare assumere alla SNAI il carattere dell'ordinarietà, per spendere tutto e bene; b) utilizzare indicatori che definiscano meglio le Aree interne, quali i fattori climatici, biografici, fisiografici e idrogeologici (classificazione ecologica del territorio per valutare l'impatto degli investimenti sullo sviluppo sostenibile); c) incorporare obiettivi di tutela della biodiversità e dei servizi ecosistemici e di valorizzazione del capitale naturale, decisivi per l'equilibrio territoriale tra Città e aree interne e montane.</p>
11.5		Si veda Target 13.1.
11.6	Qualità dell'aria	<p>La vigente normativa riconosce alle Regioni autonomia pianificatoria sul tema della qualità dell'aria, tuttavia, la pesante condanna per la procedura di infrazione sul superamento dei limiti delle PM10 (2014/2147) e le procedure in corso per i superamenti su Nox (2015/2043) e PM2.5 (2020/2299), rappresentano plasticamente una situazione per la quale le azioni regionali risultano non sufficienti. La cooperazione fra le Regioni, rappresentata ad esempio dall'importante Progetto europeo Prepair, e gli accordi di bacino fra Regioni e Governo sono segnali di una direzione che va intrapresa con maggiore energia verso una diversa governance che coinvolge con maggiore decisione il livello nazionale e che affronti temi quali la produzione di energia, il sistema dei trasporti, le principali filiere produttive, ecc. L'occasione deve essere la sollecita predisposizione del Piano nazionale per il contrasto ai cambiamenti climatici e il miglioramento della qualità dell'aria, previsto dalla Legge n. 141 del 2019 (Decreto clima), e non ancora elaborato.</p> <p>Obiettivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entro il 2030 ridurre i superamenti del limite di PM10 al di sotto di 3 giorni l'anno.
11.7	Riforestazione urbana e infrastrutture verdi	<p>L'investimento previsto nel PNRR per la tutela e valorizzazione delle aree verdi urbane ed extraurbane (M2C4, 3.1), i finanziamenti per interventi di forestazione urbana e periurbana nelle Città metropolitane (legge n. 141 del 2019 cd Decreto clima, art. 4) e la realizzazione di spazi verdi urbani funzionali a mitigare gli effetti del cambiamento climatico nei Comuni con più di 60mila abitanti (Decreto direttoriale MITE del 15.04.2021) vanno nella direzione auspicata per incrementare le - spesso scarse - dotazioni di verde pubblico nelle principali Città italiane. Occorre tuttavia estendere i finanziamenti a tutti i Comuni ed Enti territoriali italiani e sostenere tali politiche di incremento del capitale naturale delle Città con una pianificazione specifica per il verde che accompagni il reperimento e la manutenzione di infrastrutture di qualità, e che sia in linea con le vigenti Strategie nazionali in tema di infrastrutture verdi, biodiversità e adattamento ai cambiamenti climatici.</p>