

Linee guida per la transizione ecologica a livello locale: Città, infrastrutture e capitale sociale.¹

di Renato Emidio Butta

Il Governo ha annunciato l'intenzione di voler realizzare una "**Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile**", basantesi sulle seguenti linee di indirizzo

- **salute e benessere:** le strategie di riduzione delle diseguaglianze territoriali di salute vanno realizzate a livello locale attraverso l'applicazione rigorosa dei livelli essenziali di assistenza (LEA) e di prestazione (LEP) e con incentivi ai progetti locali per la sicurezza stradale;
- **istruzione di qualità:** fare delle Università e dei centri di ricerca i volani fondamentali per lo sviluppo delle aree urbane, aumentando gli investimenti in *campus e università integrate in ambienti urbani* con servizi per studenti, docenti e ricercatori, riducendo il divario tra sud e centro-nord;
- **parità di genere:** sostenere i comuni nello sviluppo dei servizi per l'infanzia;
- **acqua pulita e servizi igienico-sanitari:** approvare la proposta di legge in discussione alla Camera su "Gestione pubblica e partecipativa del ciclo integrale delle acque" ed estendere a tutte le città l'adozione della "Carta per il diritto all'acqua"; sollecitare le città a realizzare campagne/azioni sui territori per ridurre l'uso delle bottiglie di plastica e della plastica monouso;
- **occupazione:** creare nelle città luoghi per l'economia creativa e della conoscenza, anche attraverso l'utilizzo dei siti industriali dismessi;
- **transizione digitale:** realizzare i progetti di *smart city* per l'attuazione della Strategia per la crescita digitale 2014-2020 e per la Banda ultralarga;
- **politiche abitative:** dare seguito alle conclusioni della Commissione d'inchiesta della Camera approvate all'unanimità (dicembre 2017) che prevedono un Piano di intervento sulle periferie e sul bisogno abitativo delle fasce sociali più svantaggiate di medio periodo (6-10 anni), con forme di finanziamento continuative e l'individuazione delle aree prioritarie di intervento, come evoluzione dei "Bandi periferie";
- **mobilità urbana:** in conformità a quanto riportato nelle Linee guida del MIT sui PUMS, le strategie di mobilità urbana per ridurre l'impatto ambientale e favorire la decarbonizzazione dei trasporti dovranno essere tese all'integrazione tra i sistemi di trasporto e diffusione della mobilità sostenibile, allo sviluppo della mobilità collettiva e dei sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, nonché alla progressiva diffusione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, al rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante, alla razionalizzazione della logistica urbana e alla diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità. Va quindi adottato in via definitiva il Piano nazionale per la mobilità sostenibile e inserire nel PNIEC una data limite per la vendita di auto a combustione interna come fatto da Francia, Regno Unito e Svezia;
- **consumo di suolo:** approvare la legge per il contenimento del consumo di suolo e, nelle more, definire un Piano d'azione concordato tra Stato, regioni e comuni per individuare obiettivi di riduzione del consumo di suolo e controllarne l'attuazione;

¹ Da: Pubblicazione "Livorno, porta a mare della Toscana". Settembre 2020

- **raccolta differenziata dei rifiuti:** adottare un Piano di azione nazionale sull'economia circolare per prevenire la produzione dei rifiuti, rafforzando le misure già previste nel Piano nazionale per la prevenzione dei rifiuti, e rivedere l'attuale sistema di tariffazione dei rifiuti per premiare i comportamenti virtuosi. Inoltre, secondo il principio comunitario *payasyouthrow*, bisogna sostenere l'avvio di progetti pilota per la sperimentazione di sistemi di computo tariffario parametrati anche alle tipologie di rifiuti conferiti, affinché siano premiati i consumi di materiali più facilmente riciclabili, in un quadro teso alla crescente circolarità delle nostre economie e virtuosi modelli di consumo.

La transizione verde e la trasformazione digitale avranno un ruolo centrale e prioritario nel rilancio e nella modernizzazione della nostra economia. E' indubbio che per perseguire gli obiettivi del Green Deal e quindi la transizione verde, è necessario che i territori contribuiscano in maniera proattiva.

Questo aspetto è stato colto dall'ASviS² che il 28 maggio ha pubblicato il documento di proposta "**Per un pacchetto di investimenti a favore dello Sviluppo Sostenibile delle città e dei territori**"³.

La proposta dell'ASviS si riassume nella seguente tabella.

Tavola 1 - Pacchetto di investimenti per lo sviluppo sostenibile delle città e dei territori		
	Importo (miliardi di euro)	Durata (anni)
1. Transizione verde		
1.1. Riqualificazione energetica del patrimonio edilizio	30	10
1.2. Sicurezza sismica	27	n. q.*
1.3. Sicurezza idrogeologica		
1.3.1. Assetto idrogeologico	15	10
1.3.2. Contenimento delle perdite della rete idrica	2,3	5
1.3.3. Miglioramento del trattamento delle acque reflue urbane	1	5
1.4. Mobilità sostenibile	61,7	10
2. Trasformazione digitale		
2.1. Infrastrutture e servizi digitali	18,6	6
2.2. Scuola e università	19,1	3
3. Sanità	17	n. q.*
4. Lotta alla povertà		
4.1. Periferie	10	10
Totale	201,7	10

* Non quantificati.

Si individuano quattro pilastri per una ripartenza su basi nuove e cioè:

1. La transizione verde
2. La trasformazione digitale
3. La tutela della salute
4. La lotta alla povertà

² ASviS Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile

³ https://asvis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/Investimenti_SviluppoSostenibile_citta_territori.pdf

Si tratta di un piano decennale del costo medio di 20 miliardi di €/anno, da sostenere in parte in conto capitale e in parte come detrazioni fiscali. Per trovare le risorse dalla spesa corrente, basterebbe agire sui 19 miliardi di € pagati dallo Stato per sussidi ambientalmente dannosi (SAD), 16 miliardi dei quali vanno per i combustibili fossili.

Tuttavia qualora le risorse fossero disponibili esisterebbe un problema di carattere strutturale.

Si registra infatti che la spesa in conto capitale delle amministrazioni pubbliche, compresi i fondi aggiuntivi della politica europea, ha avuto un vero e proprio crollo nel decennio 2008-2017, dimezzandosi da 61,7 miliardi di € a 31,2.

Ebbene è evidente che **va ricostruita la capacità d'investimento delle città e delle amministrazioni locali come condizione necessaria per la riuscita del Piano.**

Nel rimandare alla lettura della proposta strutturata dall'ASviS, vogliamo sintetizzare i punti essenziali del documento.

1. La transizione verde

Ricordiamo che al proposito l'obiettivo finale dell'UE è l'azzeramento delle emissioni nette di CO₂ entro il 2050 e che

La media delle emissioni di gas serra procapite dell'Italia dal 1990 al 2016 è pari a 9,0±1,0 t CO₂eq/ab. Le emissioni procapite sono aumentate fino al 2004 quando è stato raggiunto il valore massimo di 10,1 t CO₂eq/ab., successivamente si osserva una riduzione fino a 7,1 t CO₂eq/ab nel 2016.

Il settore che maggiormente causa emissioni di CO₂ è (dati 2015) quello dei trasporto (38%), a cui fa seguito il patrimonio edilizio (27%) e quindi al terzo posto l'industria (15%).

1.1 Riqualficazione energetica del patrimonio edilizio.

Il recepimento in corso della direttiva UE 2018/844 obbliga anche l'Italia ad ottenere un parco immobiliare ad alta efficienza energetica entro il 2050, trasformando gli edifici esistenti in edifici ad energia quasi zero. Le proposte d'intervento dell'ASviS fanno riferimento al Piano proposto da Fillea-CGIL e Legambiente il 2 aprile 2020, e si riferiscono ad una serie di azioni che riguardano la rimozione dell'ecobonus e al suo rilancio.

1.2 La sicurezza sismica.

L'ASviS prevede un'articolazioni in tre fasi:

Fase 1: Ricognizione accurata e su basi scientifiche del livello di rischio delle abitazioni nei in zona sismica 1.

Fase 2: Miglioramento sismico degli edifici in zona sismica 1.

Fase 3: Ricognizione del livello di rischio delle abitazioni nei in zona sismica 2 e 3.

1.3 Sicurezza idrogeologica.

La proposta di ASviS fa riferimento a tre aspetti:

1.3.1 Assetto idrogeologico

1.3.2 Contenimento delle perdite della rete idrica

1.3.3 Miglioramento del trattamento delle acque reflue urbane

1.4 Mobilità sostenibile

L'ASviS ha provveduto a stimare le risorse necessarie per intervenire sui seguenti aspetti della mobilità sostenibile:

- Infrastrutture per il trasporto di massa.
- Rinnovo e miglioramento del parco veicolare dei servizi pubblici.
- Mobilità elettrica.
- Ciclabilità, pedonalità, sicurezza ed intermodalità.
- Incentivi per l'acquisto di biciclette e mezzi di micro mobilità.

2. Trasformazione digitale.

2.1 Infrastrutture e servizi digitali.

L'Italia è in notevole ritardo sia con riguardo agli obiettivi sulla banda larga (diffusione nelle famiglie del 60% rispetto alla media europea del 77%) e di quella ultralarga (diffusione del 24% a fronte del 60% della media europea).

L'ASviS individua modalità d'intervento delle pubbliche amministrazioni, nella sanità, nella scuola ed università, nelle imprese.

2.2 Scuole ed università

2.2.1 Scuola. L'avvio del nuovo anno scolastico costringerà a ripensare sia le forme dell'insegnamento tradizionale che gli spazi in cui questo si svolge, e dovrà essere l'occasione per impostare su basi nuove la questione dell'edilizia scolastica. L'ASviS, partendo dai piani già realizzati negli scorsi anni e quelli in programma, rilancia proposte articolate.

2.2.2 Università. Secondo ASviS le azioni prioritarie dovrebbero rivolgersi al potenziamento delle infrastrutture digitali adeguate agli standard di qualità oggi richiesti, alla creazione di un ecosistema di ricerca fortemente integrato con il sistema urbano, il potenziamento della residenzialità

3. Sanità.

L'emergenza prodotta dal Covid-19 ha messo chiaramente in luce la necessità di forti investimenti orientati al completamento e potenziamento della rete delle strutture territoriali, oltre che al riequilibrio territoriale delle strutture ospedaliere.

I temi affrontati dalle proposte ASviS riguardano: città della salute, Ospedali di comunità, punti unici di accesso sociali e sanitari, centrali operative distrettuali, hospice

4. Lotta alla povertà. Periferie digitali.

La crisi innescata dalla pandemia ha prodotto una drammatica caduta di reddito delle famiglie che colpisce maggiormente le fasce sociali più deboli. Le condizioni di marginalità e di esclusione sociale si concentrano nelle periferie dove è essenziale dare continuità, efficacia e stabilità ai finanziamenti già previsti.

È in corso di attuazione il *Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle Città metropolitane e dei comuni capoluogo*⁴.

Le proposte che si possono avanzare, riguardano: individuazione delle aree bersaglio, tipologie progettuali, metodologia d'intervento, risorse finanziarie, coordinamento operativo.

Livorno ha il dovere orientare le sue scelte e priorità in maniera da proiettarla in un contesto di resilienza e sostenibilità. Bisogna quindi che la pianificazione, la progettualità e in una parola la visione della città, sia diretta e guidata dalle indicazioni che emergono con chiarezza dal Green deal europeo, e dalle linee guida nazionali. È una operazione culturale molto complessa e una modalità di governo nuova e coraggiosa, ma ambedue gli aspetti sono fondamentali per consentire alla città di inserirsi nei circuiti virtuosi e quindi nei canali di finanziamento nazionali ed europei.

Il ruolo propositivo e costruttivo della città potrà così consentire alla regione di conseguire l'obiettivo di riequilibrio della zona costiera rispetto all'altra Toscana, inserendo le proposte della città nei programmi di sviluppo sostenibile di propria competenza.

⁴ Legge n. 208 del 2015 commi 974-978; Dpcm 25 maggio 2016