

**ALLEGATO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020**

relative modalità di erogazione, assicurando il finanziamento di almeno una proposta per ciascuna Regione di appartenenza del soggetto proponente e la coerenza dell'utilizzo delle risorse anche con gli indirizzi di cui alla delibera del CIPE n. 1272017, del 22 dicembre 2017, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n.87 del 14 aprile 2018”.

**TABELLA V.11.1.2 PROGRAMMI PRIORITARI**

<b>Id</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Obiettivi e finalità</b>	<b>Risorse disponibili (Mln €)</b>
1	Interventi riguardanti gli immobili di edilizia residenziale pubblica	Rigenerazione di complessi di ERP in rapporto al fabbisogno di alloggi e all'emergenza abitativa.	Sviluppare interventi in territori con effettive esigenze di edilizia residenziale pubblica al fine di risolvere, prioritariamente, le situazioni di difficoltà e criticità di natura fisico-ambientale e socio-culturale.	
2	Interventi di recupero e di valorizzazione dei beni culturali	Rigenerazione di edifici vincolati ai sensi del DLgs 42/2004 Codice dei Beni Culturali; Recupero e riuso di testimonianze architettoniche significative o contigue a centri storici o a parti di città identitarie, anche se non specificamente vincolate.	Restituire centralità, ruolo e valore a testimonianze rilevanti della cultura storica, urbanistica e architettonica, in tema di Edilizia Residenziale Pubblica; Implementare la densità, favorire la socialità, massimizzare la resilienza dei centri esistenti.	
3	Interventi di riqualificazione funzionale e densificazione di aree già urbanizzate ovvero, qualora non edificate, comprese in tessuti urbanistici fortemente consolidati	Recupero e riuso di edifici e ambiti urbanizzati esistenti o, qualora non edificati, compresi in tessuti urbanistici fortemente consolidati e soggetti a trasformazione, in coerenza con il regime pianificatorio vigente.	Favorire la riabilitazione e la densificazione degli ambiti urbani, con valorizzazione delle aree libere, degli spazi comuni e delle sistemazioni a verde.	<b>853,81</b>
4	Interventi senza consumo di nuovo suolo	Rigenerazione di edifici o ambiti urbani che non prevedano consumo di nuovo suolo, secondo la pratica del 'costruire sul costruito'.	Favorire l'integrazione tra spazi costruiti e spazi aperti anche per usi sociali innovativi e di qualità (agricoltura di prossimità, boschi attrezzati, giardini, parchi, ambiti naturali...).	
5-6	Interventi co-finanziati da operatori pubblici o privati, anche del Terzo settore	Programmi complessi con integrazione di operazioni pubbliche (su ERP) e di interventi privati, in ambiti contigui o su funzioni specifiche;	Massimizzare la componente sociale e comunitaria del singolo intervento, anche attraverso azioni bottom-up; Orientare lo sviluppo di modelli di abitare integrati e attivi, con funzioni diverse e capaci di attrarre interesse dall'esterno.	
7	Interventi che presentano misure e modelli innovativi di gestione, inclusione sociale e welfare urbano	Progetti che prevedono mix tipologico e sperimentazione di innovative forme dell'abitare volte all'integrazione di diverse	Sviluppare forme per l'abitare che rispondano efficacemente ad un quadro di domande e attese in rapido mutamento e che prevedano l'inclusione di provenienze, culture, attese sociali diverse.	

fasce sociali.

L'esame delle proposte verrà effettuato da un'Alta Commissione (comma 439-441 L. 160/2020) che valuterà i progetti in rapporto alla congruità degli stessi rispetto ai campi d'azione sollecitati dalla normativa e che, all'esito, predisporrà un elenco delle proposte ammissibili a finanziamento. Tale valutazione avverrà anche in base ad un cronoprogramma di attuazione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per raggiungere questi obiettivi, la Commissione adotterà criteri specifici che, in coerenza con quanto riportato nel comma 438 punto c) privilegeranno in particolare:

1. l'entità degli interventi riguardanti gli immobili di edilizia residenziale pubblica;
2. il recupero e la valorizzazione dei beni culturali;
3. l'azzeramento del consumo di nuovo suolo mediante interventi di recupero;
4. la riqualificazione e densificazione funzionale di aree già urbanizzate ovvero, qualora non edificate, comprese in tessuti urbanistici fortemente consolidati;
5. l'attivazione di finanziamenti sia pubblici che privati;
6. il coinvolgimento di operatori privati, anche del terzo settore;
7. le misure e i modelli innovativi di gestione, inclusione sociale e welfare urbano.

Tali criteri (riportati nel comma 438) vengono descritti sinteticamente nella tabella sottostante, in rapporto alle finalità e agli obiettivi.

Il Programma illustrato in queste pagine è inoltre affiancato da una serie di altre misure parallele in materia di edilizia abitativa quali:

- l'istituzione e il finanziamento di un fondo di sostegno alla locazione, al fine di facilitare l'accesso all'affitto alle famiglie più deboli e in difficoltà;
- rifinanziamento e miglioramento dell'accesso al "Fondo Piccoli Comuni", al fine di favorire gli interventi cantierabili;
- proroga per sisma-bonus, eco-bonus e cedolare secca.

### **V.11.2 LE FINALITÀ E GLI OBIETTIVI: IL MODELLO SMART CITY**

Il Piano di Rinascita Urbana individua nelle città medie e grandi i potenziali beneficiari dei contributi. Si tratta di una scelta che illustra in maniera chiara la volontà di avviare un Programma innovativo che, a partire dalla "casa", introduca una dimensione tran-scalare che va oltre la specificità dei singoli interventi sul manufatto, proiettandoli in un quadro più ampio e complesso di riqualificazione urbana.

Gli interventi cui si rivolge il Piano di Rinascita urbana sono finalizzati ad attivare un processo virtuoso di azioni volte ad un'implementazione e ad un miglioramento della vita degli abitanti, in rapporto alla qualità urbana degli insediamenti coinvolti.

Coniugare politiche abitative e pratiche urbane diviene fattore preminente in questa fase storica per almeno due ordini di ragioni:

## **FINALITÀ DEL PROGRAMMA**

### **Riqualificare e incrementare il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale**

Il programma si prefigge di “porre l'edilizia sociale al centro delle proposte di rigenerazione di tessuti e ambiti urbani particolarmente degradati e carenti di servizi non dotati di adeguato equipaggiamento infrastrutturale, individuando specifiche finalità a cui il programma medesimo deve dare risposte”. In termini quantitativi ciò significa sollecitare la crescita dell'edilizia residenziale sociale nel recepire una domanda sempre più importante e oggi molto frammentata, che vede la coesistenza di fasce sociali disagiate sempre più ampie. Dal punto di vista architettonico e urbano, le azioni si possono tradurre in molteplici forme: dalla riqualificazione del quartiere di edilizia pubblica degli anni '60-'70 al recupero di aree dismesse attraverso operazioni complessive di sviluppo in cui sostenibilità e connessione possono diventare le linee guida della progettazione, nell'ottica di un social-eco-housing 4.0.

### **Migliorare l'accessibilità e la sicurezza dei luoghi urbani**

Accessibilità e sicurezza sono 2 aspetti che condizionano fortemente il dibattito sociale. L'obiettivo – all'interno del Piano Rinascita Urbana – deve essere declinato in maniera architettonica e urbana attraverso una serie di azioni trasformative coerenti che agiscano su un doppio livello:

- una maggiore accessibilità, intesa non come mero fattore tecnico di verifica della possibilità di accesso ai quartieri o agli edifici, ma un più intenso lavoro progettuale focalizzato principalmente al piano del suolo, in grado di favorire da un lato una molteplicità di usi e di funzioni nelle aree più sollecitate dalla presenza di persone, dall'altro una più spiccata interazione tra spazi privati e spazi collettivi (aperti e chiusi); in queste aree di transizione si gioca oggi la capacità degli interventi residenziali di costituire pezzi integrati di città, non 'isole' autonome ma luoghi della interazione e della compresenza di flussi, dove le relazioni a distanza e le relazioni di prossimità divengono fattori di primaria importanza;
- una maggiore condizione di sicurezza a partire dall'identità dei luoghi, intesa come fattore non solo di prevenzione, ma anche di manutenzione (ordinaria e straordinaria) del patrimonio immobiliare. È questa una condizione ancora più cogente quando si parla di patrimonio residenziale pubblico, in cui i cittadini sono nella condizione di vivere forme di condivisione importanti. Il 'buon uso' e la cura dei quartieri/edifici di housing divengono fattori fondamentali per definire le 'prestazioni' in rapporto ai livelli di sicurezza (statica, energetica e impiantistica) delle singole unità edilizie, anche attraverso un monitoraggio programmato.

### **Utilizzare e rigenerare gli spazi già costruiti rendendoli utili**

Si tratta di un obiettivo orientato alla rigenerazione di complessi di housing sociale pubblico con organici interventi manutentivi, se non di ristrutturazione edilizia, che sappiano aggiornare forme e prestazioni di edifici e spazi che – soprattutto quelli realizzati tra anni '60 e '70 – denunciano oggi una serie di elementi che pregiudicano la loro capacità di dare risposte alle esigenze attuali di famiglie e di singoli. Si segnalano infatti sempre più tagli degli alloggi non rispondenti alle attuali domande prevalenti, con distribuzioni spesso anacronistiche, bassi livelli di comfort, significativi impatti ambientali derivati dalla loro obsolescenza. A questo si aggiunge una generale standardizzazione dell'alloggio che mina la possibilità di sviluppare un mix di usi e funzioni tra categorie ed esigenze differenti, prima condizione di una “diversità” che significa qualità. Tale finalità comprende anche quei e nuovi interventi che vanno ad occupare aree dismesse, obsolete o residuali, riscattandole dal degrado e dall'abbandono. In questi interventi un aspetto rilevante – ed economicamente significativo – riguarda tutte le opere e quindi le spese per le bonifiche di terreni inquinanti e di presenza di amianto (soprattutto, ovviamente, in ambiti industriali). È inoltre rilevante, in questa fase di programmazione, inserire adeguati parametri che sappiano privilegiare quelle aree che sono maggiormente accessibili in termini di servizi pubblici esistenti, riducendo quindi l'uso del mezzo privato per i movimenti e quindi l'esigenza delle aree parcheggio.

- sul fronte della domanda, le nostre città sono caratterizzate da un abbondante stock abitativo invenduto o in disuso e parallelamente da una scarsa disponibilità di alloggi sociali, capaci di rispondere con efficacia ad una richiesta polverizzata e frammentaria;
- sul fronte urbano, pur tra molte contraddizioni, l'edilizia residenziale pubblica ha costruito parti importanti e significative dei paesaggi italiani. Sotto il profilo della loro riqualificazione e rigenerazione, la presenza di un operatore pubblico - integrata con altri stakeholder, anche privati - è condizione necessaria (ancorché non sufficiente) perché l'intervento divenga presupposto per azioni di scala più ampia, coinvolgendo aree urbane su cui concentrare l'impegno per il conseguimento di un'implementazione della qualità complessiva.

Su questo quadro di sfondo, gli obiettivi del programma sono quindi sintetizzabili attraverso una serie di potenziali azioni:

- più qualità dell'abitare e della vita per i cittadini, con alloggi meno standardizzati e più flessibili, in grado di rispondere alle esigenze frammentarie e polverizzate della società attuale. In genere potranno essere favoriti alloggi più piccoli, con soluzioni adattabili e trasformabili;
- miglioramento e incentivazione del tessuto socio-economico nel contesto urbano;
- sviluppo di dotazioni urbane e di 'servizi connessi all'abitare', quali il primo soccorso, il medio e piccolo commercio, gli spazi collettivi e relazionali: il tema dell'integrazione di funzioni diverse, compatibili con la residenza, pare oggi questione fondamentale per favorire luoghi urbani ospitali e di qualità. In questa logica i complessi residenziali - soprattutto se di una certa dimensione, come il Programma intende sviluppare - possono diventare luoghi e di attività integrate durante tutta la giornata (con impossibilità di ridursi a 'zone dormitorio'), poiché dotati di mix funzionali interagenti, quali funzioni commerciali, terziarie e collettive, atte ad ospitare sia residenti che fruitori esterni;
- riconversione di immobili e spazi oggi inutilizzati, sia pubblici che privati, con organici interventi di demolizione e ricostruzione, oppure di recupero e ristrutturazione edilizia;
- messa in opera di interventi di manutenzione straordinaria di complessi di housing sociale esistenti, particolarmente rilevanti in periodi di crisi economica e sociale, acuiti da situazioni di grave emergenza; si tratta di uno strumento efficace per mettere in campo azioni capaci di lavorare soprattutto sull'attualizzazione delle prestazioni. Attraverso la manutenzione straordinaria è infatti possibile: implementare la qualità energetica degli edifici, intervenire anche radicalmente sull'immagine architettonica, sostituire impianti tecnologici, trasformare le distribuzioni interne degli alloggi, introdurre forme architettoniche destinate ad usi e funzioni integrative;
- attuazione di 'lavorazioni' finalizzate al miglioramento sismico, alla sostenibilità energetica e all'innovazione tecnologica con la trasformazione di edifici da 'tradizionali' a 'intelligenti'. Qualità delle strutture, prestazioni ambientali e livelli di dotazione tecnologica sono ambiti in cui le nuove disposizioni normative richiedono non generici contributi specialistici, come avvenuto in passato, ma precisi orientamenti in fase di definizione dei progetti. In particolare:

- per quanto riguarda gli aspetti strutturali, le questioni anti-sismiche possono essere l'occasione per passare ad una logica di protezione attiva e non più solo passiva, realizzando edifici più sicuri, anche in situazioni geografiche a rischio;
- per quanto riguarda la sostenibilità energetica i nuovi edifici, così come le ristrutturazioni, possono essere l'occasione per organici interventi che sappiano implementare sia le qualità isolanti dell'involucro, sia le opere di sostituzione degli apparati tecnologici esistenti verso soluzioni a basso impatto ambientale;
- l'innovazione tecnologica richiede oggi la progettazione di un alloggio altamente connesso. Si tratta di un aspetto che coniuga il livello di dotazione impiantistico con quello di massimizzazione dei comfort interni, in un'ottica in cui la tecnologia viene intesa come un fattore importante anche nella gestione degli apporti energetici;
- sperimentazione di spazi di socializzazione all'interno di edifici e di residenze anche temporanee (soprattutto di co-housing, destinate agli studenti). In questa prospettiva gli spazi di socializzazione devono essere intesi non in maniera generica ma come una vera e propria potenzialità, nell'ottica di favorire non solo occasioni di uso e condivisione collettiva, ma anche integrazione di alloggi diversificati per fasce di utenze temporanee.

L'ampia rassegna di progetti che possono accedere ai contributi previsti dal Programma Rinascita Urbana dovranno seguire, secondo quanto precisato anche dal Senato e come già puntualizzato nel primo paragrafo, un modello di città intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart-City), dove la sostenibilità viene intesa in senso spaziale, sociale, ambientale ed economico-produttivo e dove la qualità di vita diventa la chiave per ottenere la partecipazione attiva e il coinvolgimento (altrettanto attivo) degli abitanti nelle dinamiche sociali.

Si tratta di un programma infatti che richiama all'attenzione interi quartieri spesso rimasti 'paralizzati', isolati o comunque preclusi ad un ruolo urbano attivo.

Un programma aperto e dialettico dunque, teso a restituire qualità formale, valore simbolico e significato funzionale agli spazi che verranno considerati. Dove 'restituire qualità formale' significa non solo promuovere un'architettura integrata (di edifici, impianti, installazioni, dotazioni, aree libere), ma ridefinire trasporti e impianti come elementi di architettura, reimpostando la gerarchia delle connessioni e dando forma alle installazioni energetiche, nonché potenziando la salvaguardia degli spazi aperti in quanto risorsa rara di assoluta preminenza.

Gli interventi che il Programma Rinascita Urbana si propone di effettuare, dovranno infatti migliorare la sostenibilità delle città per raggiungere i limiti fissati (anche dalla UE) nelle diverse soglie temporali (tra le quali quella fissata dalla Direttiva 2010/31, sulla prestazione energetica nell'edilizia, recentemente modificata dalla direttiva 2018/844/UE, oggetto di recepimento da parte dell'art. 23 della legge di delegazione europea 2018 (L. 117/ 019), che stabilisce l'obiettivo del 'Vivere bene entro i limiti del pianeta' entro la soglia del 2050). V.11.3 Dove e per chi: localizzazioni e beneficiari

Rispetto agli obiettivi delineati nei paragrafi precedenti di questo capitolo, il Programma individua una platea di soggetti proponenti che possono richiedere di accedere ai contributi pari a 174 enti. L'elenco è composto da:

- Regioni (20);

- Città metropolitane (16);
- Altri comuni capoluoghi di Provincia, oltre alla città di Aosta (95);
- Altri comuni con più di 60.000 abitanti (43).

La lista di potenziali beneficiari esprime efficacemente la volontà di:

- coinvolgere le Regioni, in una materia concorrente quale è l'Edilizia Residenziale Pubblica, attribuendo allo Stato la facoltà di indicare indirizzi programmatici e linee di intervento, in coerenza con quanto già previsto dall'art. 2 della L. n. 457/1978, che assegnava al Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nell'ambito del piano decennale per l'edilizia residenziale, il compito di indicare in generale gli indirizzi programmatici ed in particolare di determinare le linee di intervento e quantificare le risorse finanziarie necessarie, nonché di determinare i criteri generali per la ripartizione delle risorse tra i vari settori d'intervento e di indicare i criteri per la ripartizione delle risorse tra le Regioni stesse;
- intendere gli interventi finanziabili come strumenti operativi di ampi processi di rigenerazione urbana. Le città italiane più grandi, sia nelle forme delle città metropolitane che dei comuni capoluoghi o superiori a 60.000 abitanti, sono individuate nella Relazione Illustrativa del Senato ai commi oggetto di relazione, come "luoghi caratterizzati da fenomeni di marginalità, con carenza di adeguata infrastrutturazione, alloggi sociali, in riferimento alle categorie più disagiate, con scarsa presenza di servizi".

Tali fenomeni sono maggiormente localizzati nel Sud Italia. Motivo per il quale il Programma, in coerenza peraltro con le normative vigenti in materia di distribuzione di finanziamenti, assegnerà almeno il 34% dei fondi ad aree appartenenti a Regioni meridionali. Al fine di favorire una più ampia distribuzione dei fondi, inoltre, dovrà essere finanziato un intervento in ognuna delle 20 Regioni italiane, indipendentemente dal fatto che siano interventi proposti dalla Regione stessa o da diversi enti territoriali.

Le risorse, in tema di Edilizia Residenziale Pubblica, sono finalizzate a finanziare:

- progettazioni;
- esecuzione dei lavori;
- gestioni dei patrimoni.

Il Programma costituisce dunque uno strumento innovativo che attiverà, come già accennato, una premialità basata su fattori sia qualitativi che quantitativi delle proposte trasformative presentate, ponendosi da un lato in coerenza con un ricco apparato dispositivo e normativo e mettendo a fuoco dall'altro la riqualificazione fisica e spaziale dei luoghi attraverso la valorizzazione dei contenuti sociali, volti a contenere fenomeni di degrado e/o di emarginazione degli abitanti.

### **V.11.3 LA NUOVA OTTICA SULLA RIPRESA DEL SETTORE POST-COVID-19**

Le forti ricadute che l'emergenza COVID 19 sta comportando sui consolidati rapporti tra casa, città e territorio, ed i profondi effetti che questi avranno sulle popolazioni

e sulle relazioni sociali in generale, sono oramai riconoscibili in tutti i campi disciplinari, con specifico riferimento agli studi legati ai temi dell'abitare.

Alcune importanti criticità che si rilevano da qualche tempo nei processi di scelta e realizzazione delle infrastrutture in sede nazionale, analogamente pertengono infatti, con specifiche differenze, all'ambito territoriale, urbano e abitativo, dove da decenni si lamentano croniche disfunzioni amministrative, procedurali, pianificatorie, progettuali e gestionali ai vari livelli. Si tratta di insufficienze tali da incidere negativamente, non solo sui programmi di salvaguardia, rigenerazione e messa in sicurezza dei territori, ma specialmente sugli interventi di riqualificazione delle periferie urbane e metropolitane, di riscatto delle situazioni di degrado abitativo fisico e sociale, nonché di riabilitazione del patrimonio immobiliare italiano, pubblico e privato. Con pesanti ricadute sul trend di crescita economica, accentuate dal rallentamento nel periodo recente, soprattutto considerando l'assoluta rilevanza del settore delle costruzioni e l'elevato potenziale produttivo delle filiere ad esso correlate.

Alla necessità, troppo a lungo disattesa, di un ampio piano pluriennale d'investimento, sostegno e incentivazione del comparto, precisamente mirato alla progettazione di un futuro sostenibile del territorio e della città (evoluta, intelligente, attrezzata: servizi digitali, tecnologie comunicazionali, efficienza energetica, mobilità sostenibile), si aggiunge ora l'esigenza di una mutata ottica sulle prospettive di ripresa, nel quadro delle nuove condizioni e priorità post-COVID-19, dove il settore delle costruzioni e attività correlate non possono che mantenere un ruolo essenziale.

In tal senso, con riguardo alla diversificazione e complementarietà dei comparti, vengono a profilarsi alcune categorie d'intervento come opportunità privilegiate e driver per il rilancio dell'attività economica, ovvero:

- incentivazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di edifici pubblici, infrastrutture di servizio e dotazioni primarie di interesse pubblico (es. ospedali, scuole, asili, RSA, gerontocomi, carceri);
- sostegno all'edilizia residenziale pubblica (ERP, edilizia sociale, ...), con riattivazione del patrimonio edilizio obsoleto, inutilizzato, incompiuto (cantieri abitativi non ultimati) e integrazione di attrezzature, servizi alla residenza e spazi di socializzazione;
- finanziamenti allo sviluppo di attrezzature, sistemi e prefabbricati, da quantificare, predisporre e stoccare per immediato impiego in situazioni di emergenza (es. sismica, idrogeologica, sanitaria) e utilizzi di pronto intervento (anche di alloggio temporaneo);
- riesame economico e riprogettazione morfologica, tipologica e tecnologica di insediamenti e attrezzature connesse ai grandi eventi (es. olimpionici, sportivi) da riconsiderarsi sotto il profilo della dislocazione territoriale e della ridestituzione funzionale successiva.

Soprattutto per quanto concerne il settore dell'Edilizia residenziale pubblica e sociale, la nuova visione che si va aprendo a seguito dell'esperienza dell'abitare in questo periodo d'emergenza 'Covid-19', sembra spingere verso una riflessione più ampia del quadro insediativo in generale, con specifici ripensamenti verso una nuova visione dello spazio domestico rispetto allo spazio pubblico.

Se lo spazio pubblico infatti, sottratto ad un uso sociale adeguato, sembra 'concentrarsi' entrando forzatamente nelle mura domestiche (anche attraverso la sua

**ALLEGATO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020**

continua ricostruzione virtuale), lo spazio interno per contro pare ‘dilatarsi’ a coinvolgere azioni sempre più ‘comuni’, legate ad una nuova dimensione condivisa dell’abitare.

Questo processo di simultanea concentrazione/dilatazione dello spazio diviene un parametro importante per misurare la resilienza e la potenzialità di adattamento dei luoghi dell’abitare in periodi di emergenza, mettendo in luce tutte le criticità delle tradizionali forme abitative a fronte della nuova condizione sociale.

Essendo lo spazio pubblico indispensabile per riconoscersi come parte della comunità, questa sua ‘dissoluzione’ all’interno dello spazio domestico comporta infatti una parallela disgregazione del rapporto interno/esterno, mettendo a dura prova non solo la propria identità, ma anche quella della ‘casa’, che assume forme di ibridazione talora molto evidenti: proprio lo spazio domestico diviene infatti la ‘sede’ di una serie di attività che interferiscono in una successione di azioni che spesso si sovrappongono o entrano in conflitto.

Inoltre, la forma di ‘segregazione’ indotta dallo stato emergenziale, sta fortemente divaricando la ‘forbice’ sociale a discapito delle classi più disagiate, costrette a condividere diverse ‘vite’ in pochi metri quadri.

**TABELLA V.11.2.1: PROGRAMMA PRIORITARIO**

Id	Strategie	Obiettivi	Azioni
1	Rinaturalizzazione	Perseguire il minimo consumo di suolo; Definire ampi spazi aperti e incrementare la bio-diversità; Definire modelli economici sostenibili per la gestione e manutenzione del verde; Implementare gli spazi naturali all’interno delle unità abitative; Trasformare le coperture piane degli edifici abitativi in superfici verdi (ad orto e giardino) adatti a rispondere anche condizioni di emergenza.	Adozione di adeguati livelli di spazio alveolato e di suolo permeabile; Previsione di spazi per l’agricoltura sociale e per attività sportive; Mantenimento, cura e conservazione della vegetazione esistente e implementazione di aree naturali e aree umide; Incremento del verde nelle superfici in oggetto anche mediante interventi di manutenzione straordinaria; Predisposizione di elementi strutturali (anche removibili) di contenimento di terreni coltivati e di tralicci per l’estensione vegetale.
2	Multi-funzionalità	Prefigurare mix funzionali per favorire la socialità; Riqualificare gli spazi pubblici presenti e accrescerne le ‘diversità’ in termini di attività; Riattivare spazi aperti abbandonati e riconfigurare gli spazi a parcheggio sotto-utilizzati; Gestire i punti di snodo e connessione anche attraverso concentrazione di mix funzionali	Introduzione di servizi collettivi e spazi per la socializzazione; Realizzazione di luoghi per attività culturali, associative, ricreative, introducendo funzioni anche temporanee; Riutilizzo di aree e/o strutture dismesse come spazi polifunzionali o di servizio; Densificazione dei luoghi di interscambio attraverso potenziamento di attività collettive.
3	Creatività	Definire spazi per attività creative, culturali e sociali; Promuovere spazi che facciano crescere l’economia; Coinvolgere gli edifici (o il quartiere) nel ‘global-network’ urbano.	Realizzazione di Hub destinate ad ‘industrie culturali creative’ quali ambienti di co-working, fab-lab o di High Tech Labs; Promozione di attività connesse a nuove start-up; Incremento dei nodi di interscambio informatico anche all’interno degli spazi abitativi.

ALLEGATO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020

4	Accessibilità	Limitare il traffico privato e aumentare l'accessibilità alle principali piattaforme di interscambio.	Mantenimento degli accessi veicolari esistenti e disincentivazione del traffico di attraversamento.
5	Sicurezza	Accrescere le relazioni tra spazi privati e spazi pubblici (aperti e chiusi) ridefinendo specifiche identità e differenze; Evitare spazi occulti (nascosti) con insufficiente illuminazione.	Promozione di attività sociali e culturali permanenti negli spazi pubblici esistenti e nuovi; Garanzia di un sufficiente livello di illuminazione (anche notturna) a garanzia della sicurezza pubblica.
6	Inclusione	Sperimentare nuove forme di partecipazione sociale e di scambio culturale, che contribuiscano anche ai differenti livelli di 'formazione' (Education zone); Differenziare e rendere evidenti percorsi e itinerari dedicati al 'welfare' fisico e ambientale, con attenzione ai servizi per persone disabili.	Organizzazione di spazi comuni per attività culturali, ludiche e sportive, anche per le fasce più deboli e attivazione di iniziative che pongano i cittadini al centro d'interesse; Predisposizione di elementi di arredo urbano (anche removibile - Remountable urban furniture) e 'rest areas' (aree di riposo e di incontro) per favorire attività relazionali e di scambio.
7	Connessione	Assicurare le connessioni con le reti di trasporto pubblico e potenziare il sistema ciclo-pedonale locale; Promuovere una gestione ottimale dell'energia 'sostenibile'; Incrementare i punti tecnologici sia legati al trasporto intelligente esterno (quali quello per biciclette, parking hubs, auto elettriche, droni o Wi-Fi spots, connected benches, occupancy sensors, ecc ecc), sia relativi alle connessioni digitali interne agli spazi abitativi.	Potenziamento di assi di comunicazione 'multifunzionali' e incremento delle reti di trasporto sostenibili; Utilizzo di fonti di energia rinnovabili e alternative e potenziamento dello 'Smart Recycle', attraverso una buona gestione dei rifiuti; Potenziamento tecnologico e incremento delle smart-road/smart mobility; Potenziamento dell'accesso alle interfacce standard dei punti di connessione 'intelligente', sia all'esterno che all'interno dell'ambiente domestico.

Come fare a risarcire allora lo spazio pubblico 'negato' all'interno dell'unità abitativa quando ancora numerose (forse troppe) famiglie vivono in spazi assai limitati e assenti di qualsiasi dispositivo di connessione? Per quanto tempo ancora si dovranno accettare più costrizioni nei comportamenti sociali?

Queste ed altre domande mettono le diverse competenze coinvolte di fronte a nuove responsabilità, non certo risolvibili in tempi brevi. Quello che è certo è che sta nascendo una **'nuova' dimensione dell'abitare**, sia pubblica che privata, proprio a partire dalla fragilità che stiamo vivendo.

In questo senso si prefigurano alcune 'strategie' che vogliono superare l'adozione di modelli preordinati, per aprirsi invece ad 'azioni' che, a partire dal basso, possano indurre una stretta partecipazione degli attori sociali presenti. Strategie che, fondando sul rilancio della progettazione partecipata e intelligente, intendono rispondere alle domande più urgenti, mirate ad obiettivi concreti che, a titolo esemplificativo, vengono elencati nella tabella di seguito riportata.

Tra le voci indicate alcune risultano comprese in provvedimenti di sostegno economico emanati (quali il sisma bonus, l'ecobonus o il bonus verde).

Inoltre tali aspetti ed altri che potranno emergere da ulteriori istanze correlate, trovano importanti convergenze con la visione e le finalità proprie del 'Programma innovativo per la qualità dell'abitare' delineato nel presente capitolo e

annunciato prima dell'attuale emergenza, in quanto inteso a rilanciare la riflessione sul futuro della città e dell'abitare, in un'ottica non solo strategica ma anche operativa, e a riattivare un dialogo progettuale tra i diversi attori in gioco, aprendo una nuova stagione di impegno progettuale.

## **V.12 GLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI: UN QUADRO DI INSIEME**

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa degli investimenti prioritari per le infrastrutture di trasporto necessari per completare lo SNIT di 1° Livello, con il valore economico totale degli interventi (costo), le risorse già disponibili (assegnate) e il fabbisogno residuo.

Per quanto riguarda questa tipologia di infrastrutture, il fabbisogno residuo di risorse (rispetto alla quota parte già finanziata) è pari a circa 65 mld di euro, su un valore economico totale di circa 197 mld di euro di investimenti; per ogni modalità di trasporto sono considerati sia i singoli interventi prioritari, sia gli interventi facenti parte dei programmi; fra i programmi è ricompresa la manutenzione straordinaria ed il monitoraggio dei ponti e dei viadotti, come dettagliatamente descritto nei paragrafi precedenti. Non vengono, invece, riportati nel calcolo gli interventi ancora in fase di project review, per i quali potrebbe esserci un ridimensionamento del valore economico, o quelli in progettazione di fattibilità, ancora ad un livello progettuale molto iniziale (considerando una sommaria stima del valore economico di queste ultime due categorie di interventi, il totale degli investimenti supererebbe i **200 mld di euro**). Alla voce “ferrovie con nodi urbani” sono ricompresi i programmi prioritari sulle direttrici e sui nodi, gli interventi prioritari sulle direttrici e gli interventi prioritari nell'ambito della rete ferroviaria gestita da RFI delle città metropolitane.

Le risorse assegnate non tengono conto dei finanziamenti che, pur essendo certi, allo stato attuale non sono ancora ripartiti per singolo progetto/beneficiario, elencati nella Tabella V.12.2 del successivo paragrafo; per esempio, non sono considerate le risorse introdotte con la Legge di Bilancio per il 2020, fra cui quelle che andranno a rifinanziare il Fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese.

**TABELLA V.12.1: INVESTIMENTI PRIORITARI MOBILITÀ (COSTO, RISORSE E FABBISOGNO)**

Modalità	Costo (Mld €)	Risorse assegnate (Mld €)	Fabbisogno residuo (Mld €)
Strade e autostrade	54,3	45,1	9,2
Ferrovie con nodi urbani	113,4	60,0	53,4
Trasporto rapido di massa città metropolitane	20,8	19,0	1,8
Porti	5,1	4,1	1,0
Aeroporti	3,1	3,1	0,0
<b>TOTALE</b>	<b>196,7</b>	<b>131,3</b>	<b>65,4</b>

Gli investimenti per il settore dei trasporti così individuati, seppur classificati tutti come “*prioritari*” per il Paese, assumono un diverso livello di attuazione (grado di priorità) in ragione della loro “velocità” di contribuire alla ripresa sia del settore dei trasporti che di quello sociale ed economico nella fase post COVID-19. Infatti, come detto, tra gli interventi di immediata attuazione ed utilità vi sono:

- **rilancio degli investimenti** e della spesa pubblica nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di promuovere l’economia nazionale (effetto moltiplicatore) a partire dagli interventi in corso di realizzazione (es. dare impulso a tutti i cantieri già in essere prima dell’emergenza COVID-19 e a quelli con lavori aggiudicati e prossimi all’avvio); in particolare, saranno semplificate ed accelerate le procedure relative all’avvio ovvero alla prosecuzione di cantieri per la realizzazione di alcuni interventi prioritari caratterizzati da particolare complessità a livello progettuale o amministrativo, tramite la nomina di Commissari;
- **piani e programmi di manutenzione e sicurezza** delle infrastrutture che rappresentano una priorità e che possono alimentare/rilanciare velocemente le economie locali dei territori (immediatamente erogabili e per i quali non occorrono particolari e complesse attività progettuali e/o autorizzative), comprese le azioni di monitoraggio innovativo di ponti e viadotti autostradali;
- **interventi al settore della logistica e trasporto delle merci**, al fine di renderlo più resiliente e competitivo soprattutto al livello internazionale (es. infrastrutture, piani/programmi, politiche di incentivi multimodali, informatizzazione e digitalizzazione); questa necessità è ancor più resa evidente dalla stasi del lockdown, che ha mostrato come la movimentazione delle merci e la logistica hanno comunque bisogno di continuare a “muoversi” per sostenere un Paese, rappresentando un servizio minimo e universale irrinunciabile;
- **informatizzazione, digitalizzazione ed innovazione tecnologica** dei sistemi e delle procedure/processi dei trasporti e della logistica; l’emergenza CODIV-19 ha, da un lato, mostrato la capacità del sistema Paese di commutare rapidamente alcune attività fisiche primarie in attività immateriali (es. smart working), dall’altro ha mostrato alcune criticità delle reti/dotazioni e delle procedure/processi informatiche/informatizzate del Paese in diversi settori primari

**ALLEGATO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020**

(es. scuola, sanità, trasporti) che quindi devono essere potenziati (es. aumento di capacità, velocità/reattività, automazione, dematerializzazione) e resi maggiormente resilienti anche tramite l’innovazione tecnologica. Questa tipologia di intervento è infatti in genere caratterizzata da una maggiore celerità delle procedure attuative e produce benefici raggiungibili in un orizzonte di tempo contenuto;

- **incentivi/sussidi all’offerta e/o alla domanda di trasporto passeggeri**, al fine di ridurre i costi diretti ed indiretti per le aziende di trasporto (es. defiscalizzazione del costo del lavoro; sussidi/incentivi all’erogazione dei servizi; riduzione controllata delle frequenze dei servizi da erogare) e per contrastare la fisiologica riluttanza dei cittadini allo spostamento (paura, perdita di fiducia nei servizi di trasporto ed eccesso di risparmio precauzionale per l’incertezza) che prevedibilmente seguirà la fase emergenziale del COVID-19 (es. incentivazione/sconti/rimborsi delle tariffe; dotazioni di sicurezza a bordo veicoli).

A partire dagli investimenti riportati in Tabella V.12.1, nella successiva Tabella V.12.2, a parità di utilità che si stima possa produrre ogni singolo intervento/programma di intervento (es. incidenza dei benefici prodotti in ragione dei costi da sostenere), vengono riportati gli investimenti con risorse disponibili prevalenti che si ritiene possano apportare, nel minor tempo possibile ed in maggior misura (snellezza e velocità di intervento), benefici al sistema produttivo, economico, sociale e dei trasporti a seguito dell’emergenza sanitaria legata al COVID-19.

**TABELLA V.12.2: INVESTIMENTI SETTORE TRASPORTI PRIORITARI PER POST COVID-19**

Intervento	Descrizione	Costo interventi (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno prioritario (Mln €)
<i>Manutenzione e sicurezza</i>	Interventi di manutenzione straordinaria sulla rete stradale (non in concessione), ferroviaria, su ponti e viadotti e nei porti	24.185	20.619	3.566
<i>Incentivi/sussidi</i>	MAREBONUS, FERROBONUS e SCONTO TRACCIA: incentivi dedicati all’intermodalità strada-mare e ferroviaria, trasporto ferroviario, nodi logistici e portuali	359	359	0
<i>Investimenti in corso</i>	Cantieri già in essere prima dell’emergenza COVID-19 e quelli con lavori aggiudicati e prossimi all’avvio (tutti i modi di trasporto)	48.754	39.366	9.388
<i>Innovazione tecnologica</i>	Programmi di sviluppo tecnologico per ferrovie, strade, sistemi trasporto rapido di massa	20.409	15.404	5.006
<i>Rinnovo parco veicolare TRM</i>	Rinnovo del parco veicolare nell’ambito degli interventi sul sistema di trasporto rapido di massa per le città metropolitane	1.902	1.689	213
<b>TOTALE</b>		<b>95.609</b>	<b>77.437</b>	<b>18.172</b>

Per quanto riguarda il **Piano nazionale degli interventi nel settore idrico**, allo stato attuale sono stati programmati investimenti per circa **590 mln di euro** (risorse assegnate), a fronte di un finanziamento complessivo disponibile pari a 1,58 mld di euro. Inoltre, con le Delibere Cipe n.54 del 2016 e n.28 del 2018 sono stati ripartiti 473 milioni di euro di FSC per la realizzazione del Piano Operativo Dighe. Complessivamente, quindi, le risorse disponibili e già ripartite per gli interventi e i programmi prioritari del settore idrico di competenza MIT ammontano a 1.063 mln €.

### **V.12.1 I CANALI DI FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI PRIORITARI**

I **canali di finanziamento**, che hanno garantito e garantiscono le risorse economiche, e quindi la sostenibilità dell’impianto programmatico contenuto nel presente documento, sono i seguenti:

- i finanziamenti da Leggi di Bilancio e da altre norme nazionali e, in particolare, le risorse del “Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese” (per brevità: “Fondo investimenti”), previsto dall’articolo 1, comma 140, legge 232/2016 e poi rifinanziato con il comma 1072 della legge di bilancio 2018 e con il “Fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese” istituito dall’articolo 1, comma 95, della legge di bilancio 2019; il Fondo investimenti è caratterizzato da un orizzonte programmatico molto lungo, analogo all’orizzonte temporale di questo documento programmatico e da una forte interazione con gli obiettivi e le strategie ivi definite, con rimodulazioni anno per anno anche in base all’effettiva capacità di spesa consuntivata;
- le disponibilità rinvenienti da revisione progettuale;
- il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) 2014 - 2020, che ha garantito copertura finanziaria al Piano Operativo del MIT approvato dal Cipe con Delibera del 1° dicembre 2016 n.54 e ai suoi due Addendum (approvati dal Cipe rispettivamente il 22 dicembre 2017 con Delibera n.98 e il 28 febbraio 2018 con Delibera n.12);
- i Fondi CEF 2014-2020 [Connecting Europe Facility] che hanno cofinanziato per l’Italia alcuni interventi, soprattutto di carattere ferroviario, con un contributo europeo complessivo pari a circa 1,6 mld di euro a fronte di investimenti che ammontano a oltre 4 mld di euro;
- i Fondi strutturali del PON 2014 - 2020 (dotazione finanziaria di 1,8 mld €);
- l’apporto di risorse private, per le Concessioni autostradali e aeroportuali;
- i fondi regionali e locali di cofinanziamento, anche a valere sui Fondi europei.

Per quanto riguarda, invece, la **progettazione di fattibilità** delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché la project review, le risorse sono rese disponibili dal Fondo per la progettazione, previsto dall’art. 202, comma 1, lettera a del D.Lgs 50/2016, con una prima assegnazione di 110 mln € per gli anni 2018-2019-2020, al fine di migliorare la capacità di programmazione e riprogrammazione della spesa anche per la progettazione delle infrastrutture di preminente interesse nazionale.

## V.12.2 GLI ULTERIORI PROGRAMMI DI FINANZIAMENTO

Di seguito si riepilogano le risorse finanziate, ma non ancora ripartite, per alcuni programmi di intervento descritti in questo e nei precedenti capitoli, e le relative Fonti di finanziamento.

Si tratta di ulteriori 6,3 mld di euro da assegnare con successivi decreti ministeriali, che andranno a ridurre ulteriormente il fabbisogno residuo di risorse per gli investimenti prioritari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Inoltre, sono stati richiesti per l'annualità 2020, a valere sul Fondo investimenti, ulteriori risorse da ripartire tra le varie voci di intervento.

TABELLA V.12.2.1: RISORSE DISPONIBILI DA ASSEGNARE		
Descrizione	Importo (Mln €)	Fonte di Finanziamento
<i>Fondo per la Infrastrutture Portuali</i>	791	L.232/2016, art.1,c.140; L.205/2017,art.1,c.1072; L.145/2018 art.1,c.95
<i>Trasporto Rapido di Massa</i>	1.300	L.145/2018 art.1,c.95
<i>Interventi per le Olimpiadi 2026</i>	1.000	L.160/2019 art.1, c18.
<i>Interventi per Ryder Cup</i>	50	L.160/2019 art. 1, c.19
<i>Piano nazionale degli interventi nel settore idrico</i>	1.000	L.232/2016, art.1, c.140; L.205/2017, art.1,c.1072; L.145/2018 art.1,c.95
<i>Programma di Azione e Coesione 2014-2020 (PAC)</i>	480	Fondi complementari 2014-2020
<i>Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare</i>	854	L.160/2019 art.1 c.443
<i>Rifinanziamento fondo progettazione interventi prioritari</i>	107	L.205/2017, art.1,c.1072
<i>Finanziamenti per ciclovie nazionali da attribuire</i>	580	L.208/2015; L.232/2016; L.205/2017; L.145/2018
<i>Finanziamento fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane</i>	150	L.160/2019 art.1 commi da 47 a 50
<b>TOTALE</b>	<b>6.312</b>	

PAGINA BIANCA