

**L'ANALISI**

**Giorgio Santilli**

**Decalogo per città pulite a sviluppo sostenibile**

**P**rima ancora che di una carenza grave di politiche e di misure di settore, come quelle per la mobilità o l'ambiente o il risparmio energetico, il caos "fai date" delle città italiane sullo smog in questi giorni evidenzia una lacuna generale ancora più seria: l'assenza di una cornice di politica urbana nazionale come quella degli anni '80, prima centrata su un ministero per le Aree urbane, poi via via depotenziata con deleghe ministeriali, dipartimenti, coordinamenti informali, semplici direttive e infine scomparsa del tutto, da 15 anni in qua, in concomitanza con il tentativo, fallito, di imporre un federalismo regionalista sostanzialmente anti-urbano e con l'imposizione di vincoli crescenti finanziari e politici ai sindaci, ben rappresentati nel modello dello "stupido" patto di stabilità interno. Si è tentata, con il governo Monti, una modesta inversione di rotta con il "piano città" che ha però avuto un esito misero in termini di progetti e di pratiche urbane coordinate dal centro.

Per questo la prima misura di un decalogo di governo per città pulite e motore di sviluppo sostenibile è la ricostituzione di un nocciolo duro di politiche urbane nazionali e di una adeguata cornice istituzionale, con una delega di coordinamento forte affidata a un ministro (magari un ex sindaco come Graziano Delrio) o tenuta direttamente per sé dal Presidente del Consiglio. Sarebbe una scelta in sintonia con un "governo degli ex sindaci" che ha già ridato dignità alla dimensione urbana con l'istituzione delle città metropolitane, con il ridimensionamento dello strapotere regionale (riforma del titolo V), con l'avvio di piani

come quello dell'edilizia scolastica, con un primo vistoso ridimensionamento del patto di stabilità interno nella legge di stabilità 2016. Ma che ora deve accelerare su questa strada. Il caos di questi giorni dimostra che un coordinamento nazionale su politiche fondamentali non può essere episodico ma deve essere strutturale e prevenire i problemi per evitare di affrontarli in ordine sparso.

E veniamo - dopo questo primo punto - alle misure di settore, molte delle quali sono, peraltro, già in cantiere o abbozzate, senza però che si avverta l'urgenza di vararle.

Si prenda il ddl di riforma del trasporto pubblico locale, che è in ballo da almeno due anni e non riesce a vedere la luce e che contiene almeno tre delle misure del possibile decalogo anti-smog:

- un investimento nazionale di alcune centinaia di milioni che consenta, con formule di leasing, di mandare in pensione gli autobus euro 0, 1 e 2 (che sono oltre il 50% del totale) e di abbattere l'età media del parco italiano che, sfiorando i 13 anni, è quasi il doppio di quello europeo, fermo a 7 anni;

- un miglioramento del servizio che renda più competitivo il trasporto pubblico rispetto a quello privato, poggiando su nuove tecnologie (bigliettazione intelligente e infoservizi), strumenti nuovi di standard minimi (carte dei servizi) o l'ammodernamento di vecchi strumenti (contratto di servizi) capaci di superare una volta per tutte il patto scellerato comunitario di aziende municipalizzate che si consuma da 25 anni a danno del cittadino-utente con servizi pesanti e del cittadino-contribuente con costi di gestione esagerati, contribuzione pubblica crescente, perdite di bilancio;

- una liberalizzazione del trasporto pubblico locale mediante l'avvio di una nuova stagione di gare che consenta l'ingresso di capitali e capacità imprenditoriali nuovi, italiani ed europei, nella gomma e nel ferro.

Questo disegno di legge è allo studio da due anni ed è ormai diventato una emergenza nazionale. Farebbe bene il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, a rompere gli indugi e presentare il provvedimento, con risorse adeguate.

C'isone altre quattro misure in

materia di mobilità urbana che, sia pure non strettamente connesse con il Ddl di riforma, sono tuttavia decisive:

- il potenziamento del "ferro" nella doppia accezione di potenziamento dei servizi ferroviari urbani (dove è decisiva la nuova gestione Fs ma anche direttive stringenti del governo) e di rilancio dei progetti infrastrutturali di tranvie veloci e metropolitane con fondi e strumenti autorizzativi dedicati (come fu la legge 211/1992);

- l'integrazione ferro-gomma che è una delle priorità del nuovo ad di Fs, Renato Mazzoncini, ma andrebbe considerata in una chiave più estesa e nazionale, valutando i benefici che si possono avere in termini di risparmi, efficientamento e miglioramento del servizio, dalle riduzioni delle sovrapposizioni fra ferro e gomma in ambito urbano ed extraurbano;

- la legittimazione e la liberalizzazione di servizi di "nuova mobilità" collettiva e privata come Uber o Blablaba e delle tecnologie che portano con sé, per rompere altri monopoli anacronistici e altre esistenze alla modernizzazione delle nostre città;

- una nuova stagione di pianificazione urbana che rilanci lo strumento delle tariffe intelligenti e flessibili per il trasporto pubblico, per i taxi e per la sosta dei veicoli privati e garantisca al tempo stesso modalità alternative di trasporto (piste ciclabili integrate), corsie preferenziali per il trasporto pubblico, parcheggi di scambio, l'uso di tecnologie informative in favore degli utenti, l'uso crescente di telecamere per garantire la sicurezza e il rispetto dei divieti.

Ma la crisi delle città non è solo una crisi di trasporto e di mobilità. Sappiamo che il consumo energetico, soprattutto per il riscaldamento e il condizionamento di abitazioni e uffici, è un tema cruciale. Funzionano a meraviglia i crediti di imposta del 65% per gli interventi di efficientamento energetico, ma, nonostante la meritoria proroga al 2016 e nonostante l'importante estensione ai patrimoni pubblici degli ex Iacp, il governo non è ancora riuscito a trasformare questa micromisura in una politica organica, in un gigantesco piano nazionale prioritario in cui far confluire risorse locali,

nazionali ed europee, pubbliche e private, fiscali e creditizie, andando oltre la piccola dimensione e rilanciando la scala condominiale, di quartiere e urbana che occorre oggi. Questa era la nona misura.

Infine, un decimo punto, per quanto generico non può non essere dedicato alla questione urbanistica che non si affronta solo con il demagogico disegno di legge sul divieto di consumo di suolo all'esame della Camera. Le città devono essere dotate di strumenti fiscali, pianificatori e regolativi che superino la legge urbanistica del 1942 e consentano un ridisegno più agevole degli spazi, degli edifici e dei servizi urbani in chiave di riuso, rigenerazione, riqualificazione. Servono semplificazioni per andare più veloci, a partire da quel regolamento edilizio unico che il governo ha promesso e non arriva: potrebbe essere il primo tassello di una politica urbana nazionale davvero capace di dare un contributo alla modernizzazione renziana e di far correre nuovamente le nostre città, anziché incrostarle in vecchie contraddizioni di cui lo smog è una delle dimensioni evidenti a tutti e misurabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA PRIORITÀ**  
**Ricostituire un nocciolo duro di politiche urbane nazionali con una forte delega a un ministro o direttamente al premier**

