



## EXECUTIVE SUMMARY

**PER UNA QUALITÀ DELLA VITA MIGLIORE E SOSTENIBILE NELLE CITTÀ EUROPEE<sup>1</sup>**

Il rapporto contiene:

CAPITOLI	CONTENUTI
<b>1 Introduzione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le ragioni per cui l'UE interviene, e dovrebbe continuare a intervenire nelle aree urbane</li> <li>- Come gli attori delle aree urbane percepiscono l'intervento dell'UE</li> </ul>
<b>2 Stato dell'Arte in Europa</b>	Tematiche: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Uso Sostenibile del Territorio e Rigenerazione Urbano</li> <li>✓ Approvvigionamento e Gestione delle acque</li> <li>✓ Gestione dei rifiuti ed Economia Circolare</li> <li>✓ Transizione Energetica</li> <li>✓ Mobilità Urbana Sostenibile</li> <li>✓ Qualità dell'Aria e del Rumore</li> <li>✓ Adattamento Climatico</li> <li>✓ Crescita Ecologica ed Eco-Innovazione</li> <li>✓ Inclusione Sociale</li> <li>✓ Governance per lo sviluppo urbano sostenibile Partecipazione dei cittadini</li> </ul>
<b>3 Ruolo e Sostegno dei programmi UE sulle aree urbane europee</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finanziamenti della politica Urbana dell'UE ad oggi.</li> <li>- Previsioni per i prossimi programmi dell'UE 2021-27</li> </ul>
<b>4 Conclusioni e Raccomandazioni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SWOT Analisi</li> <li>- Raccomandazioni alla Commissione europea per il periodo di programmazione 2021-27</li> </ul>

## 1. PERCHE' L'UE INTERVIENE E DOVREBBE CONTINUARE AD INTERVENIRE NELLE AREE URBANE?

### La popolazione urbana dell'UE sta crescendo rapidamente

L'Europa è un continente altamente urbanizzato, si prevede che entro il 2050 più dell'80% della popolazione andrà a vivere nelle aree urbane. Anche se le aree urbane rappresentano solo il 4% circa della superficie europea, questo numero provoca enormi impatti sulle risorse e sulla biodiversità ben oltre i confini delle città.

Infatti, la trasformazione della popolazione urbana e rurale dell'UE negli ultimi decenni è ben visibile: (Eurostat), la tendenza è una crescente concentrazione della popolazione nelle aree urbane, unita ad una drastica

<sup>1</sup> Rapporto su come vengono utilizzati i fondi stanziati dall'articolo 7 del regolamento FESR per lo sviluppo delle politiche urbane e come possono essere migliorati.



riduzione della popolazione delle aree rurali, caratterizzata anche da un'occupazione di spazi di territorio rurale più grande (espansione urbana) in particolare nelle aree metropolitane.

*In 100 anni il 30 % della popolazione EU si sposterà dalle zone rurali a quelle urbane (Eurostat)*

	% della popolazione UE totale								
	1950	1970	1980	1990	2000	2015	2020	2030	2050
<b>Urbana</b>	51.5	63	67.4	70	70.9	73.6	74.7	77	<b>82</b>
<b>Rurale</b>	48.5	37	32.6	30	29.1	26.4	25.3	23	<b>18</b>

Queste aree urbane sono viste sia come la causa che la soluzione delle sfide economiche, ambientali e sociali di oggi. Le aree urbane europee ospitano più di due terzi della popolazione dell'UE, sono responsabili di circa l'80% del consumo di energia e generano fino all'85% del PIL europeo. Queste aree urbane sono i motori dell'economia europea e fungono da catalizzatori per la creatività e l'innovazione in tutta l'Unione. Ma sono anche luoghi dove i problemi persistenti, come la disoccupazione, la segregazione e la povertà, sono più gravi. Le politiche urbane assumono quindi un significato transfrontaliero più ampio, ed è per questo motivo che lo sviluppo urbano è centrale nella politica regionale della UE.

*Le Città europee rappresentano:*

<b>82 %</b>	<b>della popolazione dell'UE che si prevede vivrà nelle aree urbane dell'UE intorno al 2050</b>
<b>4 %</b>	<b>della superficie del territorio dell'UE occupata</b>
<b>80 %</b>	<b>di utilizzo dell'energia nell'UE</b>
<b>85 %</b>	<b>del PIL dell'UE</b>

### La dimensione delle aree urbane in Europa e in altre parti del mondo

La definizione dell'ONU di aree urbane e di città è molto semplice, classifica 4 categorie: Agglomerato urbano, Area metropolitana, Città propriamente detta e Città (che variano dalle piccole città con meno di 500.000 abitanti alle megalopoli con più di 20 milioni di abitanti).

L'attuale definizione di "città", stabilita nel 2011 dalla Commissione Europea e dall'OCSE e applicabile ai paesi appartenenti ad esse, si basa sulla dimensione e sulla densità della popolazione. Eurostat specifica diverse categorie: Griglia urbana, Centro urbano (con un minimo di 50.000 abitanti), Città, Zona di pendolarismo, Area urbana funzionale, Grandi città e Tipologia urbana-rurale.



In base a questi concetti il programma europeo ESPON<sup>2</sup>, per analizzare il potenziale di sviluppo policentrico in Europa (27+2 paesi), ha identificato 1.595 cosiddette Aree Urbane Funzionali (FUAs) con un minimo di 20 000 abitanti, composte da un'area centrale e da aree circostanti economicamente integrate con il centro.

Ciò che sembra evidente<sup>3</sup> è che *il termine 'area urbana'* viene utilizzato spesso ma **non chiaramente definito**, e che:

- Circa la metà delle città dell'UE ha un centro urbano relativamente piccolo, tra 50.000 e 100.000 abitanti.<sup>4</sup>
- In EU 28 ci sono 960 città, 715 Aree Urbane Funzionali e 40 Grandi Città
- La densità media delle città (abitanti per Km<sup>2</sup>) è di 3.000 in Europa, contro 1.600 in Nord America e 4-8.000 in Asia, Africa e America Latina<sup>5</sup>
- In EU ci sono 4 città con più di 5 milioni di abitanti, contro le 79 situate nel resto del mondo
- In UE ci sono 271 Regioni Metropolitane<sup>6</sup>, 500 città con più di 1 milione di abitanti e
- 13.000 città con meno di 1 milione di abitanti.
- Non esiste una definizione di città di piccole e medie dimensioni nell'UE.

### Il panorama delle Città dei partners EURE

Il gruppo delle città partner di Eure rappresenta una popolazione totale di **10.200.000** abitanti, distribuiti in 9 Paesi (Spagna, Portogallo, Italia, Romania, Polonia, Repubblica Ceca, Cipro, Francia e Lettonia). **466** sono le città coinvolte. Di queste città, 10 hanno più di 200.000 abitanti, 35 hanno più di 50.000 abitanti, 21 fra 20 e 50.000 abitanti, e 410 sono piccole città con meno di 20.000 abitanti.

Il progetto EURE include grandi città come l'Area Metropolitana di Riga, Rennes, Brest, Lublin, Nicosia, Pilsen, Vigo, Coruna, Porto e Vila Nova de Gaia.

### Quali sono le sfide delle aree urbane di oggi e di domani?

Oggi le "aree urbane" dell'UE, qualunque sia la loro dimensione o il loro status demografico, affrontano problemi considerevoli per i quali è necessario trovare soluzioni. I problemi sono Demografici (aumento, diminuzione o invecchiamento della popolazione), aumento della Povertà, Economici (attività da reinventare e posti di lavoro da mantenere e o creare), Ambientali (prevenzione del cambiamento climatico, inquinamento, standard di qualità della vita), relazioni Rurali-Urbane (disponibilità di spazio per l'occupazione urbana, l'agricoltura e altre attività economiche), Mobilità, Esclusione Sociale, Pressione Fiscale, Efficienza delle risorse (come l'approvvigionamento idrico, la raccolta e il trattamento dei rifiuti, l'energia), Politiche abitative, Sicurezza e Governance (compresa la partecipazione della società civile al processo decisionale).

<sup>2</sup> Progetto ESPON 1.4.3 Studio sulle Funzioni Urbane Relazione Finale marzo 2007 + Riferimento 3.  
[https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.4.3\\_April2007-final.pdf](https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.4.3_April2007-final.pdf)

<sup>3</sup> Jürgen Breckenkamp, Lesley Patterson, Martina Scharlach, Wolfgang Hellmeier, Arpana Verma  
 European Journal of Public Health, Volume 27, Issue suppl\_2, 1 Maggio 2017, Pag. 19–

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/9507230/KS-GQ-18-008-EN-N.pdf/a275fd66-b56b-4ace-8666-f39754ede66b>

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/themes/citiesreport/state\\_eu\\_cities2016\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/citiesreport/state_eu_cities2016_en.pdf)

<sup>6</sup> area urbana funzionale (città più zona di pendolarismo) di almeno 250.000 abitanti



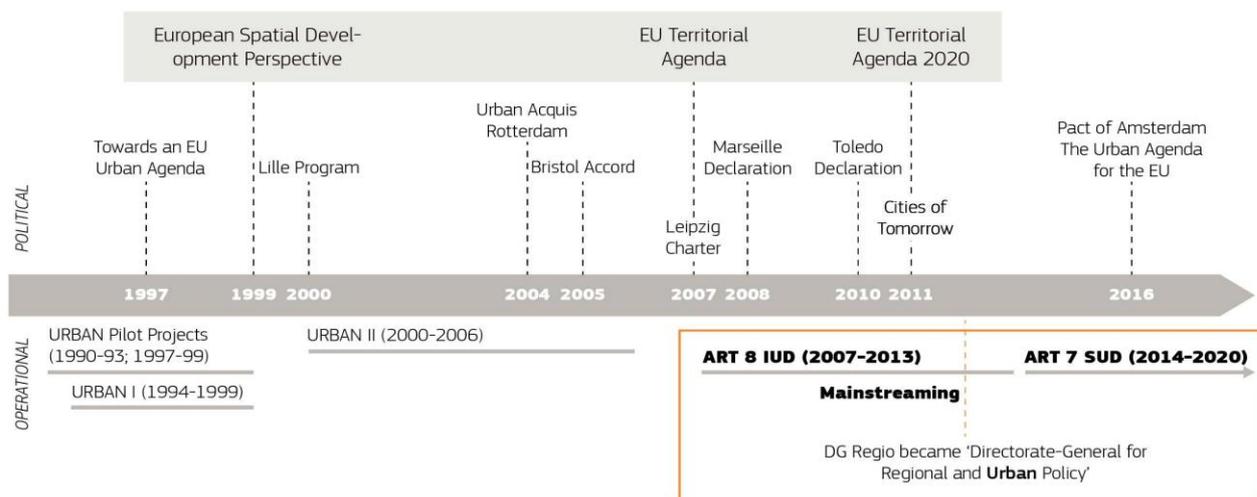
## AGENDA URBANA DELL'UE

Queste sono sfide che hanno bisogno di una risposta adeguata e di una Governance efficiente.

L'ONU e l'UE hanno già analizzato la maggior parte di questi problemi e hanno dato alcune risposte attraverso l'Agenda Urbana<sup>7</sup>.

Il Patto di Amsterdam stabilito dai ministri dell'UE responsabili per le Politiche urbane il 30 maggio 2016 ha istituito l'Agenda Urbana per l'UE. Basata sui principi di sussidiarietà e proporzionalità, l'Agenda Urbana si concentra sui tre pilastri dell'elaborazione e all'attuazione delle politiche dell'UE: Migliore regolamentazione, Migliore finanziamento e Migliore conoscenza<sup>8</sup>.

Fonte: L'evoluzione della dimensione urbana della politica dell'UE<sup>9</sup>



Il 2007 è stato un anno decisivo in questo lungo processo. Infatti, è stato l'anno in cui la Carta di Lipsia sulle città sostenibili è stata firmata in una riunione ministeriale informale tenuta sotto la presidenza tedesca del Consiglio dell'Unione Europea. La Carta di Lipsia offre due principi chiave per lo sviluppo urbano sostenibile: l'applicazione di una politica di sviluppo olistico e integrato, e l'attenzione speciale alle aree svantaggiate.

La nuova Agenda Urbana – La nuova Agenda urbana, adottata dall'Assemblea Generale dell'ONU il 23 Dicembre 2016, è una pietra miliare nell'implementazione della Agenda per lo Sviluppo Sostenibile 2030 ed altre importanti agende di riforma come l' Accordo di Parigi.

La Nuova Agenda Urbana prevede un nuovo riconoscimento della correlazione tra una buona urbanizzazione e lo sviluppo. Sottolinea cioè i legami tra una buona urbanizzazione e la creazione di posti di lavoro, le opportunità di sostentamento ed il miglioramento della qualità della vita, che dovrebbero essere presenti in ogni politica e strategia di rinnovamento urbano (17 obiettivi).

<sup>7</sup> Tutte le informazioni riguardanti l'Agenda Urbana UE sono su <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda/multi-level-governance-in-action>

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/knowledge4policy/territorial/topic/urban\\_en](https://ec.europa.eu/knowledge4policy/territorial/topic/urban_en)

<sup>9</sup> <https://urban.jrc.ec.europa.eu/documents/handbook-of-sustainable-urban-development-strategies.pdf>



SDG 1 Nessuna Povertà, in tutte le sue forme ovunque  
 SDG 2 No alla Fame, raggiungere la sicurezza alimentare e una migliore nutrizione e promuovere un'agricoltura sostenibile  
 SDG 3 Salute e Benessere  
 SDG 4 Educazione di Qualità  
 SDG 5 Uguaglianza di Genere  
 SDG 6 Acqua pulita e Igiene  
 SDG 7 Energia Pulita e Accessibile  
 SDG 8 Lavoro Dignitoso e Crescita Economica, piena occupazione e lavoro dignitoso per tutti  
 SDG 9 Industria, Innovazione e Infrastrutture  
 SDG 10 Ridurre le Diseguaglianze  
 SDG 11 Città e Comunità sostenibili, rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili  
 SDG 12 Consumo e Produzione Responsabili  
 SDG 13 Misure di Protezione del Clima  
 SDG 14 La Vita sott'Acqua  
 SDG 15 La Vita sulla Terra  
 SDG 16 Pace, Giustizia e Istituzioni Forti  
 SDG 17 Costruzione di partnership per obiettivi specifici

Una NUOVA Carta di Lipsia<sup>10</sup> è stata approvata dai ministri dell'UE il 1° dicembre 2020, per rispondere alle nuove sfide dello sviluppo urbano sostenibile, compresi gli effetti pandemici sulle città di tutta Europa, e aveva come riferimento l'obiettivo SDG 11 dell'Agenda Urbana delle Nazioni Unite:

1. Il Potere Trasformativo delle Città Europee
  - 1.1 Tre Livelli Spaziali delle Città Europee
  - 1.2 Tre Dimensioni delle Città Europee
2. Principi Chiave di una Buona Governance Urbana
3. Dare alle Città la Possibilità di Trasformarsi
  - 3.1 Rafforzare la Governance Urbana per Garantire il Bene Comune
  - 3.2 Garantire Politiche e Finanziamenti adeguati alle Città

L'UE, negli ultimi decenni fino ad oggi, ha sviluppato diversi strumenti applicabili anche alle città come: varie direttive riguardanti l'acqua, le acque reflue e i rifiuti solidi e altri regolamenti ambientali (come Natura 2000); l'Agenda Digitale Europea e più recentemente il Piano d'Azione per l'Economia Circolare.

*E' il momento per L'UE di implementare la Nuova Carta di Lipsia e presentare le risorse finanziarie necessarie*

Tutti concordano sul fatto che una città registra uno sviluppo economico quando il reddito delle persone aumenta. Una città conosce crescita economica se la produzione della sua economia aumenta. Se la crescita economica è più lenta della crescita della popolazione, è probabile che i redditi diminuiscano e che le disuguaglianze aumentino. Una crescita che aumenta la disuguaglianza può favorire alcuni gruppi, ma il parametro dello sviluppo a lungo termine è se il reddito pro-capite cresce in modo da diffondere le opportunità ed è ragionevolmente sostenibile nel lungo periodo.

E che la politica di sviluppo di una città è giudicata di successo se aumenta il reddito reale pro-capite nella città. Il reddito pro-capite varia fortemente con altre caratteristiche economiche, tra cui la specializzazione, l'istruzione, la capacità scientifica e tecnologica, e i salari nei settori strategici. Inoltre, le caratteristiche nazionali e locali del mercato del lavoro e la qualità delle istituzioni possono avere un grande impatto sul reddito pro-capite e la sua distribuzione.

<sup>10</sup> <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/EN/themen/building-housing/city-housing/new-leipzig-charta.html>



Molte città dell'UE affrontano problemi ulteriori legati alla loro posizione di confine: per tali problemi si devono anche trovare soluzioni specifiche, compresa la Governance transfrontaliera.

### Una nuova sfida: l'impatto socioeconomico del COVID 19

A queste sfide se ne è recentemente aggiunta una nuova e più complessa all'inizio del 2020: la crisi sanitaria da COVID 19, con enormi conseguenze sociali ed economiche in UE mai viste dalla Seconda Guerra Mondiale, sfida che deve essere considerata una priorità nella futura politica urbana dell'UE.

Le Città e i Comuni, oltre che i Governi Nazionali e Regionali, saranno in prima linea nella risposta alla crisi sociale dovuta alla crescente esclusione sociale, conseguenza dell'aumento della disoccupazione e della riduzione del reddito delle famiglie. Saranno anche in prima linea non solo per aiutare i disoccupati con redditi di base, ma anche per aiutare le persone a tornare al lavoro stimolando nuove attività economiche e investendo in infrastrutture socioeconomiche per attrarle.

*Il Documento dell'OCSE "Cities Policy Responses" (23 luglio 2020)<sup>11</sup> rinforza questa analisi, così come la stima di McKinsey & Company<sup>12</sup> fino a quasi 59 milioni di posti di lavoro (26% dell'occupazione totale) in tutta Europa sono potenzialmente a rischio* di riduzioni in termini di ore o di stipendio, di licenziamenti temporanei o di licenziamenti permanenti. I lavori a rischio rappresentano il 74% del totale dell'occupazione nel settore alberghiero e del ristoro, il 50% nel settore delle arti e dello spettacolo e il 44% nel settore del commercio all'ingrosso e al dettaglio. Il settore del commercio all'ingrosso e al dettaglio rappresenta circa 14,6 milioni di posti di lavoro a rischio (25 per cento del totale dei posti di lavoro a rischio) e il settore alberghiero e ristorazione circa 8,4 milioni (14 per cento); anche il settore manifatturiero e quello delle costruzioni vedono un numero considerevole di posti di lavoro a rischio. Altri settori sono molto meno colpiti, come i servizi professionali (1,6 milioni), finanza e assicurazioni (1,2 milioni), informazione e comunicazione (0,6 milioni), agricoltura (0,4 milioni) e immobiliare (0,3 milioni).

Le domande sono:

- Quando sarà reso disponibile il sostegno finanziario?
- Come funzionerà sulla base degli accordi di partenariato degli Stati Membri presentati?
- Come saranno coinvolte le città e i comuni?
- Come verranno assegnati i fondi europei alle città e ai comuni quando sappiamo che circa l'80% della popolazione dell'UE vive in aree urbane?

## 2. Raccomandazioni per il futuro della politica urbana dell'UE

Viene posto l'accento su 4 categorie principali di raccomandazioni:

### A. Come dovrebbe essere la futura politica urbana dell'UE

<sup>11</sup> <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/cities-policy-responses-fd1053ff/>

<sup>12</sup> <https://www.mckinsey.com/industries/public-sector/our-insights/safeguarding-europes-livelihoods-mitigating-the-employment-impact-of-covid-19>



## B. Raccomandazioni per ogni tematismo di politica urbana

### C. Finanziamenti

### D. Governance

## A. Come dovrebbe essere la futura politica urbana dell'UE

Con l'adozione dell'Agenda 2030, è stato chiaramente espresso un giudizio sull'insostenibilità dell'attuale modello di sviluppo, non solo a livello ambientale, ma anche a livello economico e sociale. È emersa una visione integrata - senza distinzione tra paesi "sviluppati" e "in via di sviluppo".

La sostenibilità ambientale deve essere intesa come un quadro di riferimento trasversale della politica di coesione, non solo come un elemento importante per salvaguardare le risorse naturali e garantire un processo di sviluppo compatibile con le sfide del Cambiamento Climatico, ma anche come un vero e proprio motore della crescita regionale. La nuova politica di coesione, in accordo con i processi di pianificazione di ogni regione, dovrà segnare un "green deal", un accordo/patto che le Regioni firmano non solo con l'Europa, ma anche con i propri enti locali e con i sistemi produttivi regionali, per ridefinire l'economia e dare impulso allo sviluppo.

**Sul piano ambientale**, sono tre le direttrici principali che dovrebbero guidare gli interventi: (i) ulteriori incentivi a forme di produzione di energia da fonti rinnovabili; (ii) l'impegno a passare da un modello di sviluppo basato sull'economia lineare ad un modello circolare in cui la riduzione dei materiali di scarto sia associata a riduzioni delle emissioni di gas serra; (iii) attenzione alla mobilità sostenibile in particolare nei grandi centri urbani, vista la crescente mobilità per motivi di lavoro e studio.

**Sul piano sociale**, la necessità maggiore è quella di intervenire sulle crescenti disuguaglianze (i) attraverso una più diffusa partecipazione al processo produttivo, in particolare di giovani e donne; (ii) attraverso interventi sui soggetti più deboli, anche per la loro collocazione nelle aree urbane e territoriali più svantaggiate.

**Sul piano economico**, l'impegno per l'innovazione rimane un asse strategico decisivo, che deve essere realizzato attraverso la partecipazione delle imprese insieme ad un'azione volta a rafforzare e modernizzare l'infrastruttura della conoscenza delle città e delle regioni e la qualità del lavoro.

**Sul piano del mercato**: introdurre incentivi per i cittadini (consumatori) al fine di acquistare prodotti che rispettino un processo di produzione sostenibile.

Pertanto, sulla base di queste indicazioni, secondo i partner di EURE, la futura politica urbana dell'UE dovrebbe:

- Implementare la nuova Carta di Lipsia adottata alla fine del 2020.
- Rafforzare tutte le Competenze delle Città e i Finanziamenti per affrontare i bisogni attuali e futuri prevedibili dei cittadini come quelli emersi con la crisi sanitaria da Covid 19.
- Creare le condizioni legali per promuovere le Aree Urbane Funzionali, in particolare per quanto riguarda le piccole città di 20.000 abitanti o più, al fine di garantire un corretto sviluppo della rete rurale-urbana. Creare le condizioni per una migliore ed efficiente risoluzione dei problemi comuni delle città, attraverso la gestione dei servizi pubblici in modo cooperativo e quindi riducendo i costi operativi per le comunità coinvolte.
- Prestare particolare attenzione alla governance delle città e incoraggiare la partecipazione dei cittadini al processo decisionale pubblico, in particolare a livello locale.



## B. Raccomandazioni per ogni tema di politica urbana

Insieme alle raccomandazioni generali esposte nel rapporto completo, la futura politica urbana dell'UE dovrebbe promuovere concretamente le seguenti idee tematiche per garantire migliori risultati a favore della qualità della vita dei cittadini e dello sviluppo sostenibile delle aree urbane e rurali.

### Efficienza delle Risorse Urbane

Negli ultimi decenni l'UE si è concentrata maggiormente sulla legislazione ambientale. Come risultato, l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo è stato significativamente ridotto. La legislazione, a livello europeo, è stata modernizzata e l'uso di molte sostanze tossiche o pericolose è ora vietato o limitato, i cittadini europei quindi godono di una qualità dell'acqua tra le migliori al mondo e oltre il 18% del territorio dell'UE è stato individuato come area naturale protetta.

### Utilizzo sostenibile del territorio e rinnovamento urbano

Se gli europei vorranno avere in futuro abbastanza terreno per vivere, lavorare, muoversi e ricrearsi nelle città e, allo stesso tempo, avere un equilibrio tra lo spazio urbano e le esigenze agricole/forestali, dovranno fare una scelta riducendo l'espansione urbana.

Come si legge nel capitolo D.1.1 della nuova Carta di Lipsia, sulla politica territoriale attiva e strategica e sulla pianificazione dell'uso del suolo:

"Lo spazio è limitato in molte città, il che porta spesso a interessi contrastanti. Gli enti locali devono realizzare una pianificazione sostenibile, trasparente ed equa dell'uso del suolo e delle politiche del territorio, compresi la proprietà e il controllo dei terreni da parte degli stessi enti locali. Per assicurare uno sviluppo resiliente e a lungo termine, gli enti locali devono prendere in considerazione sviluppi e rischi strategici e futuri.

Gli elementi chiave per raggiungere questo obiettivo sono:

- *Strutture di insediamento policentriche con compattezza e densità appropriate nelle aree urbane e rurali e collegamenti ottimali all'interno delle città per ridurre al minimo le distanze tra abitazioni, lavoro, tempo libero, istruzione, negozi e servizi locali. Questo dovrebbe ridurre al minimo il traffico e le esigenze di mobilità all'interno e tra le città, combattendo l'espansione urbana e riducendo le aree di traffico;*
- *Promuovere la cooperazione oltre i confini amministrativi e nazionali ed il coordinamento della pianificazione spaziale nelle aree urbane funzionali, tenendo conto dei collegamenti urbano-rurali, al fine di prevenire e contenere l'espansione urbana;*
- *Ridurre il consumo del suolo, dando priorità al rinnovamento e alla complessa rigenerazione delle aree urbane, compresa la riqualificazione delle aree dismesse, per limitare l'impermeabilizzazione del suolo;*
- *L'utilizzo del territorio dovrebbe bilanciare la densità urbana privilegiando le infrastrutture verdi e blu, per aumentare la biodiversità urbana e consentire uno sviluppo urbano climaticamente neutro, resiliente e rispettoso dell'ambiente, nonché una migliore qualità dell'aria;*
- *Progettazione e gestione di spazi pubblici sicuri e accessibili che forniscano ambienti di vita sani per tutti i cittadini;*
- *Sufficienti aree per abitazioni eque, sicure, ben progettate e a prezzi accessibili per garantire quartieri vitali e socialmente eterogenei, evitando una politica speculativa del territorio;*
- *Spazi urbani ad uso misto per promuovere nuove forme di attività produttive ed economiche in una economia verde, creativa e basata sui servizi."*



Pertanto, EURE raccomanda che:

- 1. La nuova politica urbana dovrebbe incoraggiare e sostenere dal punto di vista finanziario la riduzione dello sviluppo urbano; questa riduzione dovrebbe riguardare le aree urbane o le grandi aree urbane integrate che includono i dintorni rurali (in un concetto di area urbana funzionale) per riutilizzare, ricostruire, rivitalizzare gli spazi con lo scopo di portare nuove funzioni. Dovrebbero essere intraprese azioni per sostenere la "rigenerazione di aree dismesse", l'"edilizia sociale" (e l'aumento della densità abitativa per esempio), i concetti di "rinnovamento urbano / rigenerazione urbana / rivitalizzazione urbana", l'aumento della quantità di spazio pubblico ed il miglioramento della sua qualità, la conservazione e lo sviluppo del patrimonio costruito e di altri beni culturali, ecc...**

## **Acqua - raccolta dell'acqua, gestione delle inondazioni urbane, gestione delle acque piovane.**

Si ritiene che l'Europa abbia risorse idriche adeguate, ma la scarsità d'acqua e la siccità sono un fenomeno sempre più frequente e diffuso nell'UE.

Gli Stati membri dell'UE sono obbligati ad effettuare una valutazione preliminare del rischio di alluvione per identificare le aree di potenziale rischio, a stabilire e pubblicare mappe della pericolosità e del rischio di alluvione e a sviluppare e attuare piani di gestione del rischio di alluvione. Le città cercano di rispondere al cambiamento climatico e tentano di introdurre nuovi approcci alla gestione dell'acqua. In passato, la gestione dell'acqua in città si concentrava sulla fornitura di acqua potabile, sulla riduzione del rischio di inondazioni e sulla risoluzione dell'inquinamento idrico. I principali rischi identificati connessi al cambiamento climatico sono anche le precipitazioni estreme, le inondazioni in città, l'insufficiente assorbimento dell'acqua piovana, la siccità e la quantità insufficiente di acqua.

- 2. Pertanto, tutte le città e i raggruppamenti di città dovrebbero essere incoraggiati ad avere strategie e piani d'azione a lungo termine che prevedano misure per: assicurare l'approvvigionamento idrico futuro; ridurre il rischio di inondazioni e dell'inquinamento delle acque sotterranee.**

## **Rifiuti ed economia circolare**

Il Pacchetto sull'Economia Circolare (Circular Economy Package CEP), adottato nel marzo 2020, porterà ad un aumento del riciclaggio dei rifiuti e quindi contribuirà allo sviluppo dell'economia circolare. Incoraggerà l'uso di imballaggi riciclabili e riutilizzabili e permetterà di migliorare la gestione dei rifiuti.

In questo contesto, ci sono diverse opzioni da considerare per raggiungere gli obiettivi proposti:

- Far scendere a cascata gli obiettivi nazionali di riciclaggio fino ai livelli comunali che dovranno essere incaricati di gestire il sistema di raccolta dei rifiuti ed assicurarsi che vengano penalizzati i comuni che non rispettano tali obiettivi;



- Introdurre misure (anche fiscali) per eliminare gradualmente lo smaltimento in discarica e altre forme di trattamento dei rifiuti residui (ad esempio, il trattamento meccanico biologico e l'incenerimento) per fornire incentivi economici a sostegno della gerarchia dei rifiuti.
- Sviluppare linee guida con le autorità locali e regionali per i comuni sotto forma di standard minimi di servizio per la raccolta differenziata. Organizzare programmi di supporto tecnico e di sviluppo delle capacità per i comuni a livello nazionale.
- Introdurre requisiti obbligatori per differenziare i rifiuti organici e garantire che le infrastrutture di trattamento previste o esistenti siano adeguate ai sistemi di raccolta.
- Incoraggiare la cooperazione fra i Comuni nella pianificazione delle infrastrutture e/o negli appalti dei servizi per assicurare un'efficienza di livello e la condivisione degli oneri finanziari.
- Migliorare i sistemi di Responsabilità Estesa del Produttore (EPR), almeno in linea con i requisiti minimi generali stabiliti nella direttiva quadro rivista sui rifiuti.
- Introdurre misure per incoraggiare le famiglie ed i privati a differenziare i rifiuti, compresa una più frequente raccolta per tipologie separate, rispetto a quella dei rifiuti indifferenziati
- Migliorare il monitoraggio e il reporting, garantendo anche l'acquisizione dei dati a livello comunale.
- Usare i fondi europei in modo più efficace per sviluppare le infrastrutture dedicate allo smaltimento dei rifiuti, assicurando che il cofinanziamento sostenga le azioni di prevenzione, riutilizzo e riciclaggio.

**Le autorità locali e regionali hanno un ruolo importante nel promuovere e accelerare la transizione verso un'economia circolare**, sia dando l'esempio, che stabilendo condizioni quadro chiare o sostenendo direttamente gli attori locali e regionali.

Punto di partenza: analizzare il contesto locale e regionale: fattori come il profilo industriale di una regione (es. servizi e industrie ad alta intensità di risorse), l'accessibilità (es. implementare sistemi di trasporto più efficienti in termini di risorse, sistemi di teleriscaldamento o una sharing economy potrebbe essere una sfida maggiore per i meno accessibili) giocano un ruolo importante.

Usare gli appalti pubblici intelligenti: usare i criteri e i meccanismi degli appalti pubblici verdi, come gli appalti pre-commerciali.

Sostenere gli stakeholders locali e regionali: gli enti locali e regionali possono offrire sostegno ai soggetti interessati fornendo finanziamenti mirati, accesso alla conoscenza e alle informazioni, nonché opportunità di networking.

Stabilire condizioni quadro chiare: le città e le regioni dovrebbero integrare il loro impegno per un'economia circolare nei principali documenti strategici, definendo le priorità locali, le misure previste e le forme di sostegno disponibili per inviare un segnale chiaro agli attori locali e regionali, permettendo loro di pianificare le loro attività a lungo termine. I documenti possono includere programmi operativi regionali dell'UE, piani di sviluppo a lungo termine, strategie ambientali, così come altre strategie tematiche o settoriali (es. piani di gestione dei rifiuti o di sviluppo industriale).



Pertanto, è fortemente raccomandato che:

**3. Tutte le città e raggruppamenti di città dovrebbero implementare le azioni necessarie per raggiungere gli obiettivi segnati nel Pacchetto sull' Economia Circolare <sup>13</sup>. Ma non dovrebbero essere soli nel processo: per incoraggiare le azioni urbane, occorre il sostegno politico ed economico sia a livello nazionale che europeo.**

### La Transizione Energetica

Nonostante i miglioramenti in termini di efficienza, si prevede che il consumo di energia continui a crescere al tasso dello 0,7% pro capite all'anno.

Negli ultimi dieci anni, i comuni sono risultati essere attori decisivi nel mercato globale dell'energia: stanno persino aumentando il proprio personale e le risorse destinate ad affrontare il cambiamento climatico ed a guidare nuovi programmi energetici, esercitando al contempo una leadership nei programmi e nelle politiche di riduzione dell'anidride carbonica nella produzione ed uso di energia.

Nel caso delle energie rinnovabili è evidente che il consumo finale di energie rinnovabili è in crescita. La tendenza è molto promettente: ma per mantenerla, c'è ancora molto da fare.

**4. Le Città e i raggruppamenti di Città dovrebbero rafforzare le loro misure di efficienza energetica, integrando il più possibile le energie rinnovabili. Sviluppare, in particolare, sistemi intelligenti, reti e sistemi di stoccaggio dell'energia a livello locale "attraverso interventi di sostegno alla promozione di tecnologie di integrazione energetica da fonti rinnovabili"**

### La mobilità urbana sostenibile

Al giorno d'oggi, il trasporto urbano avviene principalmente con autovetture alimentate in modo convenzionale, principalmente a base di carburante (98%). Questo tipo di trasporto rappresenta una parte significativa del consumo totale di energia (33%). Inoltre, il trasporto urbano rappresenta il 40% delle emissioni di CO<sub>2</sub> all'interno del settore dei trasporti, un settore che pesa per il 20% delle emissioni totali di carbonio, contribuendo notevolmente al cambiamento climatico.

La metà del totale dei viaggi urbani (meno di 5 km) viene effettuata con un'auto privata: questo causa un alto livello di traffico e costa 202 miliardi di euro all'anno. Gli incidenti urbani causano più di 10.000 vittime all'anno. Infine, le auto private non vengono utilizzate per il 96% del tempo, anche se un terzo delle infrastrutture urbane è dedicato a loro, il che implica meno spazio pubblico dedicato ad altre funzioni.

Nonostante le costanti politiche strategiche, i piani d'azione e i grandi finanziamenti, la Corte dei Conti europea sostiene che i progetti sostenuti dall'UE non hanno ancora contribuito a rendere la mobilità nelle aree urbane più

---

<sup>13</sup> By 2035, 65% increase the reuse and recycling of municipal waste; by 2030 all waste suitable for recycling or other recovery, in particular in municipal waste, shall not be accepted in a landfill; by 2030 a Circular Economy Plan as suggested by the CEAP - Circular Economy Package which establishes a concrete and ambitious programme of action, covering entire materials cycles, from production and consumption to waste management and the market for secondary raw materials; The EU Directives to meet the target of increase the reuse and recycling of municipal waste up to 65% by 2035, and the specific recycling targets for packaging by 2030:a) All packaging 70%;b)Plastic 55%; c) Wood 30%; d) Ferrous metals 80%; e) Aluminium 60%; e) Glass 75% and f) Paper and cardboard 85%.



sostenibile. Per quanto riguarda il trasporto urbano, l'obiettivo previsto per numero di passeggeri non è spesso raggiunto e la congestione del traffico non risulta ancora significativamente ridotta, con un impatto negativo sulla salute delle persone e sul cambiamento climatico.

PUMPS – I Piani di Mobilità Urbana Sostenibile hanno contribuito a migliorare la qualità della vita nelle città europee, in particolare nei centri città. Ciononostante, ci sono ancora aree da migliorare.

La transizione verso la sostenibilità si basa su politiche strutturali su scala urbana funzionale.

Come applicazione del principio di sussidiarietà, i **PUMS dovrebbero essere il nucleo della strategia europea**. Gli Stati membri (o altre autorità legislative) devono renderli obbligatori insieme ai fondi nazionali o regionali dedicati, e diventare definitivamente **un prerequisito per le città per richiedere i fondi europei**. Invece gli stati centrali, le regioni o le altre aree amministrative apposite (come le Aree Metropolitane, gli Agglomerati, le Unioni dei Comuni o altre Aree Urbane Funzionali) potrebbero diventare un'istituzione intermedia più operativa per promuovere, sostenere e seguire l'attuazione dei PUMS, condividendo le buone pratiche in un contesto geografico simile, in particolare in un territorio policentrico di città piccole e medie.

I PUMS devono essere in linea con la pianificazione urbana e con i piani dedicati all'energia, all'ambiente o al cambiamento climatico. Inoltre, devono proteggere gli utenti più vulnerabili, in particolare quando vengono promosse le modalità attive di trasporto. Anche la gestione dei parcheggi deve essere ottimizzata per ridurre la congestione del traffico dovuta alla ricerca di parcheggio.

I regolamenti d'accesso per i veicoli, come le zone a bassa emissione, devono essere più ampiamente distribuiti per evitare di portare le auto private nei centri delle città, organizzano strutture tipo scambiatori di park and ride all'ingresso delle stesse.

Con meno auto, sarebbe possibile riorganizzare lo spazio pubblico e supportare meglio un approccio integrato di mobilità urbana multimodale, non solo per i passeggeri ma anche per la logistica. Pertanto, le soluzioni ITS potrebbero offrire strumenti digitali per consentire l'integrazione della mobilità.

La mobilità condivisa deve essere usata in entrambe le estremità di un percorso di viaggio con soluzioni per il primo e l'ultimo tratto, come biciclette, e-bike o veicoli elettrici ultracompatti da città, fisicamente situati nelle principali stazioni di mobilità.

Le autorità per la mobilità dovrebbero avviare collaborazioni con operatori privati in modo da integrare la mobilità condivisa nell'intero sistema multimodale, in particolare distribuendo nuovi servizi di trasporto performanti in aree poco servite, attraverso modelli di business appropriati.

La mobilità condivisa potrebbe essere considerata una modalità alternativa solo se i veicoli vengono utilizzati su corsie prioritarie. In conclusione, **la condivisione dello spazio pubblico è una condizione strutturale importante per competere con le auto private**.

Incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto sostenibile, richiede grandi investimenti in sistemi di trasporto urbano su rotaia leggera (tram o tram-treno) in modo da collegare la grande città con le sue aree periurbane.

Questo approccio necessariamente coinvolge la **pianificazione urbana nel perimetro delle aree urbane funzionali**, e può potenzialmente riequilibrare le attività economiche grazie a nuove ricollocazioni di queste ultime.

In Europa, sono già stati finanziati e diffusi molti studi, progetti dimostrativi e di condivisione delle buone pratiche. Adesso dovrebbe iniziare una nuova fase che riguardi politiche strutturali sostenute da partenariati pubblico-



privati - multimodalità ed elettrificazione – perché si realizzi la vera transizione verso una mobilità urbana sostenibile.

Pertanto, è fortemente raccomandato:

- 5. *Promuovere la mobilità urbana intermodale sostenibile attraverso interventi volti a migliorare le azioni di mobilità urbana sostenibile quali l'acquisizione di materiale rotabile a minor impatto ambientale, il significativo potenziamento della rete ciclabile e ciclo-pedonale nell'area urbana, la realizzazione di azioni integrate volte ad una migliore fruibilità del passaggio ad una modalità a basse emissioni (es. punti di interscambio, parcheggi scambiatori, posti auto, parcheggi per biciclette, ecc.) o collettiva (con particolare riferimento a stazioni di autobus, stazioni ferroviarie, fermate di tram ecc.) e lo sviluppo di soluzioni di infomobilità e trasporto intelligente per un migliore utilizzo dei servizi e delle infrastrutture di servizio da parte della cittadinanza.***

## Performance di gestione ambientale

### Qualità dell'aria e del rumore

L'inquinamento atmosferico e acustico sono fenomeni dei tempi moderni e l'aumento della popolazione urbana, il trasporto e lo sviluppo industriale sono spesso indicati come le cause principali. Le conseguenze sulla salute pubblica e sulla qualità della vita dei cittadini impongono di intervenire. Pertanto, si raccomanda fortemente:

- 6. *Inquinamento dell'Aria: le Città e i Gruppi di Città dovrebbero mettere in atto il Pacchetto di Politiche per l'Aria Pulita della Commissione Europea, compreso il Programma Aria Pulita per l'Europa, adottato nel 2013, che fissa gli obiettivi per il 2020 e il 2030; e dovrebbero seguire le indicazioni fornite nella Comunicazione "Un' Europa che protegge: Aria pulita per tutti", adottata nel 2018.***
- 7. *Inquinamento Acustico: Le Città e i Gruppi di Città dovrebbero mettere in atto la direttiva 2002/49/CE sul Rumore Ambientale.***

### Adattamento climatico

L'adattamento climatico è uno dei temi attuali affrontati a tutti i livelli dalle amministrazioni pubbliche di ogni livello. L'adattamento al cambiamento climatico, l'adattamento agli impatti in corso o a quelli previsti è essenziale per lo sviluppo sostenibile delle città. Come menzionato nella nuova Carta di Lipsia, "le politiche, i piani e i progetti di prevenzione dovrebbero includere diversi scenari per anticipare le sfide ambientali e climatiche ed i rischi economici, così come la trasformazione sociale e le questioni sanitarie".

- 8. *Promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi e la resistenza ai disastri ambientali attraverso interventi di prevenzione (interventi e azioni di regolamentazione e di governo del territorio volti a mitigare i rischi quali il rischio idraulico per l'ambiente, per il patrimonio culturale, per il sistema sociale e per le attività economiche)***



## Inclusione Sociale

Tenendo presente che uno dei pilastri dell'UE riguarda i diritti sociali, è importante notare che a livello di Europa a 27 la popolazione a rischio di povertà rappresenta il 16,8% (più di 75 milioni di persone di cui il 27% sono bambini) e questo indicatore è in crescita dal 2010. Questa percentuale è basata sui dati del 2018 (ultime informazioni da Eurostat) e varia da Paese a Paese, ma in termini generali possiamo concludere che la situazione reale è nettamente più grave a causa dell'impatto del Covid 19 sulla situazione socio-economica.

Le città sono in prima linea per risolvere i problemi di esclusione sociale che riguardano essenzialmente: le famiglie con redditi molto bassi, l'emergenza abitativa (in particolare per i senzatetto), le condizioni di salute e di istruzione e la situazione dei migranti e dei rifugiati.

Se non si risolve il problema dell'esclusione sociale non è possibile raggiungere la Coesione Sociale, uno degli obiettivi dell'integrazione europea.

Pertanto, raccomandiamo che:

**9. Le Città e i Gruppi di Città dovrebbero promuovere l'inclusione sociale. Dovrebbero essere fortemente consigliati, incoraggiati e sostenuti nel preparare e implementare Piani d'Azione di Inclusione Sociale per i loro territori. Questi piani d'azione includono in particolare il finanziamento di misure per creare posti di lavoro nell'economia locale, per fornire alloggi sociali (in particolare per i senzatetto), e l'istruzione (in particolare in favore dei bambini che rappresentano il 27% della popolazione a rischio di povertà), soprattutto nelle aree dove l'impatto della pandemia è stato più forte (poveri, disoccupati, lavoratori meno qualificati, meno istruiti, popolazione anziana) in modo coordinato con le autorità nazionali, oltre a promuovere l'inclusione dei migranti.**

*Inoltre, le città e i gruppi di città dovrebbero promuovere l'inclusione sociale attraverso la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali locali.*

## Crescita Verde ed Eco-innovazione

Gli alberi e le piante più sono vicini alla fonte di inquinamento, più aumentano la loro capacità di assorbimento delle sostanze inquinanti. Ecco perché è importante pianificare azioni non solo di riforestazione, ma anche interventi nei contesti urbani, considerando che le città producono circa il 70% dell'inquinamento totale. Le piante in città non sono quindi più intese solo come elementi estetici e di abbellimento, ma come veri e propri mezzi di protezione della qualità dell'aria e di conseguenza della nostra salute.

Inoltre, si dovrebbe prendere in considerazione una "dimensione blu". La cosiddetta "crescita blu" è una realtà per le città che si sviluppano vicino ad un fiume, le città costiere e portuali, luoghi dove l'acqua è un elemento fondamentale dello sviluppo urbano.

**10. Le città e i gruppi di città dovrebbero rafforzare la biodiversità, le infrastrutture verdi e blu nell'ambiente urbano e ridurre l'inquinamento attraverso interventi volti a creare infrastrutture verdi nell'area urbana, al fine di salvaguardare e proteggere le risorse naturali, affrontare gli effetti negativi del cambiamento climatico, ridurre il consumo del suolo e la dispersione abitativa.**



## C. Finanziamenti

Un tema importante, in linea con l'attuale periodo di programmazione, è quello dello sviluppo territoriale integrato. Infatti, una maggiore concentrazione di risorse dovrebbe promuovere lo sviluppo urbano sostenibile basato su strategie integrate, locali e/o territoriali. Allo stesso tempo, possono essere rafforzate le integrazioni tra i diversi fondi; in primo luogo con il FSE + per gli interventi a sostegno dell'istruzione e della formazione così come con il FEASR per sostenere lo sviluppo di strategie territoriali soprattutto nelle aree suburbane.

Le città sono in prima linea per risolvere i crescenti bisogni dei cittadini (80% della popolazione dell'UE), aggravati dall'impatto socioeconomico della crisi sanitaria dovuta al COVID 19: l'aumento della povertà e dell'esclusione sociale sono le questioni più pressanti.

Le città europee saranno in prima linea anche nella ricerca di risposte efficaci alla crisi sociale dovuta al crescente aumento della disoccupazione e della riduzione del reddito delle famiglie. Saranno anche in prima linea non solo per sostenere i disoccupati con un reddito di base, ma anche per aiutare le persone a tornare al lavoro stimolando nuove attività economiche e investendo in infrastrutture socio economiche per attrarle.

È necessario capire molto bene quali siano le questioni che devono essere risolte a livello locale e stabilire quando è il caso di intervenire su scala più ampia, in quali casi si deve prevedere il coinvolgimento di più comuni. Non è chiaro inoltre come finanziare tali azioni per le aree funzionali: alcune parti di aree funzionali avranno benefici diretti, alcune aree ne avranno in misura minore, altre non avranno nessun beneficio diretto.

Recentemente le istituzioni dell'UE hanno stabilito di aumentare gli stanziamenti per lo Sviluppo Urbano Sostenibile ad almeno l'8% per il prossimo periodo di programmazione 2021-27: certamente si tratta di una buona notizia, ma non sufficiente se si considera l'enorme quantità di investimenti necessari.

Pertanto, è fortemente raccomandato:

### **11 Aumentare il sostegno finanziario Nazionale ed Europeo alle Città:**

**a) Aumentare il sostegno alle città e alle loro reti.** In particolare alle città più piccole, che possono essere considerate come capofila delle FUA - Aree Urbane Funzionali e coinvolgere le città più piccole intorno a loro in un sistema policentrico.

**b) I nuovi strumenti dell'UE che saranno approvati dal Consiglio e dal Parlamento europeo riguardanti i finanziamenti pubblici del Recovery Plan (MFF- Quadro Finanziario Pluriennale e Next Generation EU) dovrebbero rappresentare un'occasione per aumentare il sostegno finanziario delle Città e dei Comuni, in particolare attraverso gli ITI – Investimenti Territoriali Integrati. Di conseguenza, l'assegnazione dei Fondi Strutturali dell'UE, dovrebbe essere aumentata nei programmi operativi di almeno il 10%, partendo dal fatto che lo stanziamento attuale è di almeno l'8%.**

## D. Governance

### Governance per lo Sviluppo Urbano Sostenibile e la Partecipazione

Su mandato delle Nazioni Unite, il programma UN-Habitat promuove paesi, città e comunità socialmente e ambientalmente sostenibili. In Europa, l'"Agenda territoriale 2030: un futuro per tutti i luoghi" dovrebbe essere il quadro politico appropriato per contribuire all'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.



L'Agenda 2030, approvata il 1° dicembre 2020, è un'opportunità reale per incitare le amministrazioni delle città a smettere di lavorare individualmente e a impegnarsi nella collaborazione con i comuni vicini in modo da realizzare politiche olistiche nell'area urbana funzionale a cui appartengono. In un tale contesto, nuovi strumenti europei e nuove conoscenze condivise potrebbero aiutare le città ad affrontare l'integrazione e la coerenza delle politiche, e quindi a stabilire una nuova governance efficiente. Di conseguenza, **le autorità cittadine potrebbero istituire una piattaforma di dati urbani**, che dovrebbe svolgere un ruolo chiave nel monitoraggio delle politiche attraverso una serie di indicatori basati sugli SDGs. A questo proposito, diventa cruciale la creazione di gruppi di stakeholder.

In Europa, 240 città con popolazione superiore a 100.000 abitanti hanno fatto alcuni passi avanti per diventare Smart Cities<sup>14</sup>. Nei paesi nordici, tutte sono smart city. La maggior parte delle città sopra i 100.000 abitanti in Italia, Austria e Paesi Bassi sono smart city, così come la metà delle città britanniche, spagnole e francesi. Al contrario, Germania e Polonia sono indietro, mentre gli Stati membri dell'UE orientale hanno il minor numero di smart cities.

Il concetto di Smart City è diventato molto più multidimensionale e scalabile, a seconda di quali tecnologie utilizzare, dei dati da gestire, dei domini da applicare e del livello di integrazione da raggiungere. Il diffondersi di dispositivi connessi - sensori, smartphone o veicoli connessi - è un prerequisito essenziale per raccogliere e scambiare dati.

Le Smart Cities considerano i dati come una risorsa per monitorare la vita urbana, ottimizzare le politiche pubbliche o creare nuovi servizi per la società. La digitalizzazione non dovrebbe essere vista come un fine in sé, ma come un mezzo per promuovere l'inclusione, l'empowerment e anche la sostenibilità ambientale.

Sul piano internazionale, il dialogo viene avviato attraverso una governance a più livelli. Il Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia è un modello di governance dal basso verso l'alto e a più livelli che riunisce governi locali, regioni, Stati membri ma anche organizzazioni non governative, come il WWF.

L'agenda urbana dell'UE ha anche lanciato una serie di partenariati per affrontare le tematiche urbane.

Ogni partenariato è composto da Autorità Urbane (città), Commissione Europea, organizzazioni UE (Banca Europea per gli Investimenti, Comitato Economico e Sociale Europeo, Comitato delle Regioni), Stati membri, Stati partner, esperti, organizzazioni ombrello (ad esempio EUROCITIES, Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa), organizzazioni della conoscenza (ad esempio URBACT, ESPON e INTERREG EUROPE) e altri stakeholders (ONG, imprese, ecc.).

La democrazia rappresentativa viene messa in discussione ed i meccanismi tradizionali di rappresentanza non sono più sufficienti a garantire una corretta partecipazione democratica. Per quanto riguarda il processo decisionale, i corpi intermedi - industria, lavoro, associazioni professionali, organizzazioni non governative ... - vengono progressivamente coinvolti a diversi livelli.

Negli ultimi due decenni, si sono diffuse in Europa soluzioni innovative che intensificano la partecipazione o l'empowerment dei cittadini. Il sistema del bilancio partecipativo, in cui i membri della comunità decidono direttamente come spendere una parte del bilancio pubblico, si è poi ampiamente diffuso nelle città europee. Le metropoli più grandi - Parigi, Madrid, Lisbona o Milano - l'hanno implementato così come circa 3.000 città più piccole (per esempio Rennes, Brest o Viana do Castelo), coinvolgendo milioni di cittadini europei. Nell'ultimo decennio, questo sforzo è stato favorito dall'uso di piattaforme digitali e dalle nuove tecnologie.

---

<sup>14</sup> <https://euagenda.eu/publications/how-many-smart-cities-are-there-in-europe>



Inoltre, è necessario coinvolgere la società civile, non solo i corpi intermedi ma anche e più direttamente i cittadini. Applicando un approccio dal basso verso l'alto, le civitech potrebbero sostenere i processi partecipativi. Tuttavia, gli eventi in presenza sono ancora necessari per costruire la fiducia tra i rappresentanti politici e la popolazione. I volontari, i sondaggi popolari, i Consigli dei cittadini o i mini dibattiti pubblici su larga scala, che mirano a co-creare una visione collettiva comune, potrebbero disegnare il futuro della democrazia urbana.

Pertanto, è fortemente raccomandato:

***12. Le Città e i Gruppi di Città dovrebbero rafforzare in futuro la propria Governance attraverso lo sviluppo di Smart Cities e l'aumento della partecipazione pubblica, coinvolgendo la società civile nel processo decisionale.***

## Governance e Aree Urbane Funzionali (FUA's)

Un concetto importante da prendere in considerazione nella futura governance della città è il FUA - Area Urbana Funzionale.

**In Europa, il tessuto urbano è policentrico.** A livello nazionale, le regioni policentriche sono, in realtà, organizzate intorno ai FUA, grandi, medi o piccoli, come dimostrano le diverse realtà nazionali. **Questo tipo di organizzazione deve essere rafforzato in futuro**, in quanto si è dimostrato molto valido.

Il programma europeo ESPON Study ha stabilito che:

- ✓ La qualità più importante del concetto di FUA è la sua capacità di estendersi oltre i confini amministrativi. Di conseguenza, i bisogni delle attività economiche e della produzione di servizi possono essere mappati in modo più efficiente. Questo porta a una pianificazione strategica e ad una visione più coerente. Molti paesi europei hanno inserito alcuni livelli strategici tra il livello comunale e quello regionale, dando forma alle attuali aree urbane e alla cooperazione intercomunale. I paesi europei hanno identificato i FUA in vari modi, come regioni urbane funzionali, distretti, aree di pendolarismo, aree del mercato del lavoro locale, sistemi urbani quotidiani, zone di spostamento e unità sub-regionali, ed altri ancora.
- ✓ L'area urbana funzionale (FUA) consiste in un' Area Urbana e/o comune centrale più le aree adiacenti di pendolarismo (comuni periferici). I dati di scambio a livello NUTS 5 sono un prerequisito per definire questi FUA, ma i dati di scambio (secondo Data Navigator) sono disponibili per questo livello territoriale solo per Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Lussemburgo, Norvegia e Svezia. Il FUA ha una definizione corrispondente a livello nazionale (spesso indicata come regione urbana funzionale, area di pendolarismo, bacino di utenza dei pendolari, area di pendolarismo o simili) in 18 paesi (Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Ungheria - centri di lavoro regionali - Italia, Norvegia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Svezia, Svizzera, Repubblica Slovacca, Slovenia e Regno Unito). A causa della mancanza di dati, il programma europeo ESPON utilizza le definizioni nazionali di FUA, o le corrispondenti disponibili più simili. ***I FUA con una popolazione di 20.000 abitanti sono considerati urbani, e anche i FUA più piccoli sono considerati tali se hanno un ruolo funzionale all'interno del sistema urbano nazionale.***



- ✓ I FUA sono i componenti di base della regione policentrica. Le regioni policentriche sono stabilite da due o più FUA che si rinforzano a vicenda. A due livelli, abbiamo a che fare con regioni urbane policentriche, il livello (sub) nazionale (regioni policentriche nazionali) e il livello transnazionale (regioni policentriche transfrontaliere).
- ✓ Anche se in pratica è statisticamente evidente solo per i FUA di grandi e medie dimensioni, il concetto può essere applicato a zone di 20.000 e più abitanti, o anche meno di 20.000 abitanti, in determinate circostanze.

Attualmente sono ammissibili al FESR: i grandi FUA europei e i FUA delle città con 50.000 o più abitanti. **Perché solo questi?** Perché solo loro dal momento che le città più piccole hanno gli stessi problemi, anche se in scala diversa, e hanno invece risorse inferiori? Per questo motivo, questi **FUA più piccoli, di 20.000 o più abitanti, dovrebbero essere maggiormente sostenuti.**

L'Europa è un territorio urbano policentrico, con diversi livelli di policentrismo. Fondamentalmente, il territorio urbano è organizzato secondo il seguente schema:

- Aree Metropolitane o Metropoli, che costituiscono naturalmente i FUA
- Città con 50.000 o più abitanti, che costituiscono, o possono essere FUA, all'interno di una Regione
- E infine, le città più piccole tra 10-20.000 abitanti, che sono centri di attrazione per 2 o più centri urbani più piccoli.

In mancanza di statistiche dettagliate e comparabili a livello europeo sulle città, è ragionevole prevedere una serie di criteri di ammissibilità per la costituzione dei FUA, utilizzando come base il criterio Eurostat descritto sopra, e aggiungendo altri criteri facilmente identificabili e, di conseguenza, rendere i centri urbani più piccoli ammissibili anche ai fondi nazionali ed europei su base FUA.

Pertanto, è fortemente raccomandato:

***13.A - Includere in futuro, ai fini di organizzare la pianificazione e la gestione urbana nelle regioni policentriche nazionali, i FUA con circa 20.000 o più abitanti<sup>15</sup>. Questi FUA dovrebbero quindi essere in grado di accedere ai fondi europei per la politica urbana sotto forma di ITI.***

***13.B – Criteri di ammissibilità per i finanziamenti nazionali e del FESR 2021-27. Il Comune leader del FUA:***

- *Deve avere almeno circa 10.000 abitanti<sup>16</sup>, e in totale il territorio del FUA deve avere almeno 20.000 abitanti.*
- *La città capofila del FUA deve elaborare un documento che descriva la sua attrattiva in relazione ai centri urbani e rurali circostanti (es. % della popolazione non residente che lavora nel comune, capacità di attrarre nuove attività economiche, caratteristiche dei servizi forniti ai non residenti). La continuità territoriale non dovrebbe essere obbligatoria, poiché l'orografia di alcuni territori rende questa condizione talvolta impossibile, anche se il territorio funziona effettivamente come FUA.*

<sup>15</sup> Central and peripheral municipalities integrated in an area of influence of the main city of the central municipality.

<sup>16</sup> <https://www.palgrave.com/gp/book/9783319674094>



- Deve presentare un **accordo formale con gli altri centri urbani e rurali coinvolti** compresa una **strategia di sviluppo urbano integrato per l'area FUA, accettata da tutti i partner.**

## Strumenti necessari per la Politica Urbana

Per migliorare la pertinenza, l'efficienza e l'efficacia del processo di elaborazione e attuazione delle politiche riguardanti le aree urbane funzionali e le altre regioni funzionali, è essenziale disporre di dati, indicatori e strumenti di analisi che possano aiutare a comprendere meglio i motori della crescita e dello sviluppo sociale inclusivo nelle aree funzionali. Gli strumenti di analisi su scala europea dovrebbero aiutare a costruire un'agenda urbana in evoluzione, azioni diversificate per aree funzionali concrete dell' Europa, pertanto è necessario anche sviluppare un modello di finanziamento per azioni rivolte a queste diverse aree funzionali territoriali.

## STATISTICHE

Senza statistiche appropriate non è possibile progettare una evoluzione realistica della Politica Urbana dell'UE.

### Osservazioni

- ✓ Non esiste una definizione chiara e condivisa di *Area Urbana* nell'UE e altrove
- ✓ Non c'è una chiara definizione statistica delle Città, in particolare per quanto riguarda quelle sotto i 50.000 abitanti
- ✓ Non ci sono statistiche disponibili nell'UE a livello di Città (Eurostat). Le poche statistiche esistenti sono a livello Comunale (confine amministrativo) e non rappresentano la realtà dell'evoluzione urbana.
- ✓ Non c'è un quadro generale chiaro, a livello di Unione Europea, su quello che è realmente stato l'investimento dei fondi UE nelle Città per il periodo 2014-20, poiché le informazioni vengono disperse nelle strategie nazionali, regionali e locali (ITI, CCLD, etc), iniziative comunitarie (Innovative Urban Actions, Urbact, programmi Interreg, Life, etc), e programmi specifici del FSE riguardanti la popolazione giovanile (Iniziativa Giovani) e l'inclusione sociale.
- ✓ La Classificazione Statistica dell'UE (NUTS 2021) comprende solo 3 livelli (104 NUTS I, 281 NUTS II e 1348 NUTS III). Perché non creare un livello NUTS IV per capire la realtà urbana - rurale?

*Pertanto, si raccomanda fortemente di migliorare la qualità della produzione delle statistiche europee e nazionali come di seguito:*

### **14. Raccomandazioni sulla realizzazione delle indagini statistiche:**

***L'evoluzione urbana ha generato una trasformazione della scena che ha portato a dover distinguere diverse figure (distretti, agglomerati urbani...). Tuttavia, non c'è un'informazione precisa né uniforme su questo livello amministrativo da utilizzare come input per disegnare la Politica Urbana. In questo senso, è consigliabile riflettere sulla necessità di creare un nuovo livello NUTS IV, soprattutto per creare statistiche adeguate per la Politica Urbana.***

*In stretta collaborazione con le istituzioni statistiche nazionali, e utilizzando in particolare il censimento periodico e specifico, Eurostat dovrebbe fornire statistiche accurate su base annuale, o almeno ogni 2 anni.*



*Le informazioni diverse da Popolazione e area (kmq) dovrebbero contenere almeno dati su: a) Spazio urbano occupato (abitazioni, industria, servizi, spazio verde, trasporti); b) Abitazioni (private, sociali); c) Reddito medio delle famiglie (per individuare i cluster di povertà)*

*Le informazioni dovrebbero essere fornite in modo disaggregato per: a) Aree Metropolitane e Grandi Città Aree Urbane Funzionali; b) Grandi Città (100.000 abitanti o più); c) Città Medie (tra 50.000 e 100.000 abitanti); d) Piccole città (meno di 50.000 abitanti); e) Piccole città Aree Urbane Funzionali (area di pendolarismo intorno a una città di circa 20.000 abitanti, come proposto da ESPON)*

## LO STRUMENTO INVESTIMENTO TERRITORIALE INTEGRATO (ITI)

### Osservazioni

- ✓ L'ITI è stato utilizzato con successo nel periodo di programmazione UE 2014-20 ancora in corso. L'ITI è uno strumento prezioso per decentralizzare il processo decisionale a specifiche aree locali. In questo quadro, le autorità locali dovrebbero, come minimo, essere maggiormente coinvolte nella selezione dei progetti.
- ✓ Gli ITI urbani non dovrebbero essere privilegiati e avere la priorità su altri tipi di ITI a livello europeo e nazionale: l'ITI è uno strumento per tutti i tipi di aree locali. Come autorizzato dal regolamento, alcuni ITI saranno applicati oltre le aree strettamente definite come urbane, ma aiuteranno anche lo sviluppo di un approccio integrato nelle aree funzionali e nei quartieri, a livello regionale o locale. Esso viene già utilizzato in alcune aree transfrontaliere.
- ✓ L'ITI è uno strumento nuovo ed è particolarmente importante che sia disponibile l'assistenza tecnica per sostenere pienamente le sue azioni, in particolare quelle relative alla corretta contabilizzazione della spesa tra le diverse fonti di finanziamento ESI.
- ✓ Non è obbligatorio che un ITI copra l'intero territorio di un livello amministrativo. Un ITI può essere attuato a qualsiasi livello (sub-nazionale), per il quale sia stata stabilita una strategia di sviluppo territoriale integrato. Può coprire una regione, un'area funzionale, un comune urbano o rurale, un quartiere o qualsiasi altro territorio sub-nazionale.

Secondo le linee guida della CE per il 2014-20, abbiamo preso atto:

1. Che le autorità urbane, o qualsiasi altra autorità responsabile dello sviluppo urbano sostenibile nelle aree funzionali, applichino un approccio partecipativo durante le diverse fasi di programmazione del loro sviluppo. Le parti interessate dovrebbero essere prima identificate, poi coinvolte nella programmazione, nel monitoraggio e nella valutazione. La partecipazione è un fattore chiave per creare una crescita sostenibile.
2. Che la Commissione Europea, insieme alle autorità nazionali, regionali e locali, cooperi con le autorità urbane e altre autorità e istituzioni coinvolte nelle aree urbane funzionali nella programmazione delle relative risorse finanziarie. La comunicazione, la diffusione delle informazioni, la tempistica adeguata alle diverse fasi di programmazione si tradurrà in progetti migliori, in una migliore spesa dei fondi europei e nel raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile in una prospettiva a breve e lungo termine.

Avendo in mente tutti questi elementi e il fatto che gli Stati membri hanno avuto approcci diversi durante il periodo di programmazione 2014-20, **è fortemente raccomandato:**



***15*** *La Commissione Europea raccomanda che gli ITI siano usati nel prossimo periodo di programmazione UE 2021-27 come strumento principale per lo Sviluppo Urbano Sostenibile. Gli ITI dovrebbero essere incentivati non solo per le aree urbane, ma anche per le aree urbane funzionali. In questo caso gli ITI dovrebbero essere promossi anche per le aree urbane funzionali transfrontaliere.*