



## Un progetto per mobilità e spazi verdi

di Francesco Domenico Moccia

Assumendo che sullo sfondo del 2050 abbiamo l'obiettivo europeo della neutralità di carbonio, è opportuno considerare quale percorso ci porti a quel traguardo e concentrarci sulla fase iniziale attuale che correttamente è stata denominata di transizione, quando lo sforzo è di trovare i modi per allontanarci dal passato progressivamente.

continua a pagina 6



## Consentire agli enti locali di gestire i finanziamenti in maniera pianificata

# MOBILITÀ E SPAZI VERDI LE CARENZE DA COLMARE

di Francesco Domenico Moccia

SEGUE DALLA PRIMA

**P**

ur sapendo che ci troveremo per un periodo non breve in condizioni miste che dovranno coesistere e progredire lentamente verso lo stato ideale mentale.

Questa logica anima i programmi europei quali il Pnrr e la politica di coesione di cui ci apprestiamo ad attuare il programma 2021-22, come è ben attestato dalle valutazioni Dnsh che si limitano a verificare solamente il danno all'ambiente e dalla tassonomia nella quale, a seguito della crisi energetica prodotta dall'invasione Russa dell'Ucraina, è stato inserito anche gas e nucleare. Nell'attuazione locale di entrambi i programmi la tensione vecchio-nuovo può incidere notevolmente e rendere la transizione un percorso molto incerto ed oscillante se non regressivo, come si teme analizzando i progetti finanziati con i primi bandi Pnrr.

Un altro fattore negativo è la vetusta separazione tra urbanistica e politiche territoriali che si sono reciprocamente ostacolate ignorandosi a vicenda favorendo la separatezza settoriale dei progetti con i relativi limiti di segmentazione ed incoerenza. Infatti, ci sono stati numerosissimi episodi in cui, finanziato un progetto, si è scoperto che fosse in contrasto con le norme urbanistiche vigenti e si richiedesse la lunghissima procedura di variante per poterlo attuare.

Per quanto riguarda, poi, l'efficacia degli interventi, è evidente che lo spostamento modale dall'auto privata al trasporto pubblico meno inquinante, ad esempio, deve coinvolgere anche la distribuzione territoriale delle residenze, dei posti di lavoro e dei servizi; la cogenerazione di energia, nell'abito dell'economia circolare, si integra in quartieri con determinate caratteristiche urbanistiche; il drenaggio urbano possibile, richiede relazioni fertili

tra la gestione delle acque, il verde urbano e la mobilità dolce.

Per affrontare questi problemi, l'Inu ha elaborato la proposta dei Programmi integrati d'area:

<https://www.inu.it> > inu-pia-documento-approvato-def

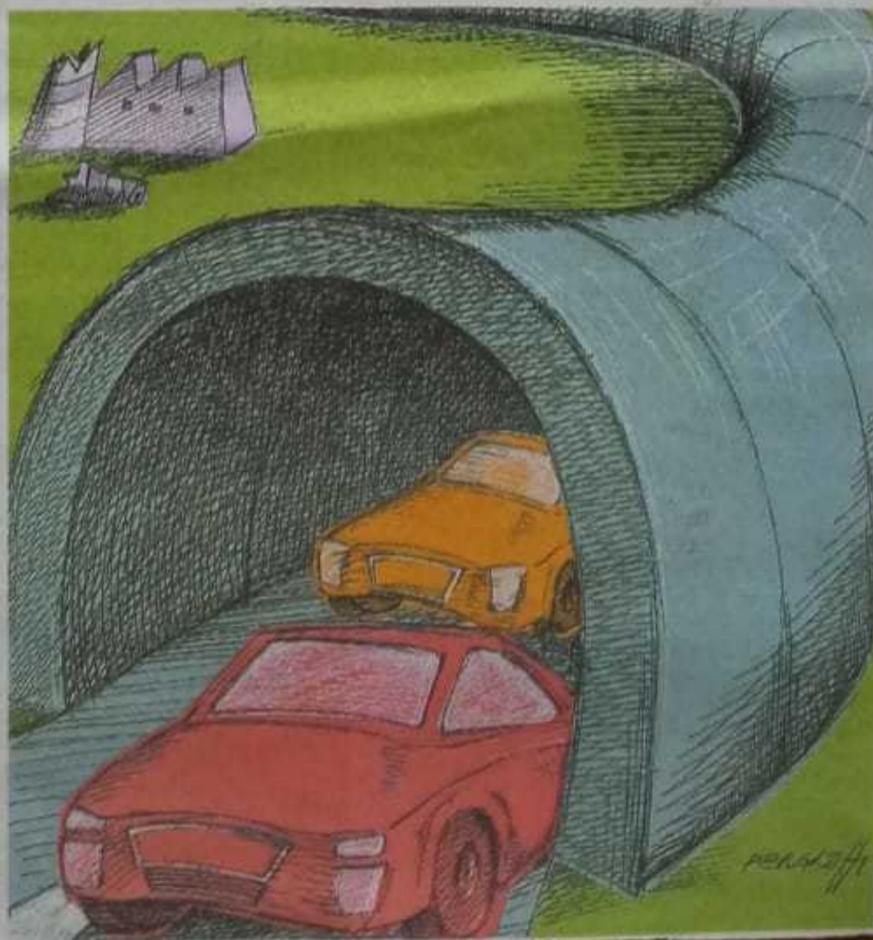
Grandi Comuni o raggruppamenti di Comuni medi e piccoli sarebbero stati in grado di elaborare la loro specifica pianificazione di transizione predisponendo uno strumento urbanistico in grado di prevenire i conflitti appena accennati, utilizzando una procedura che permetterebbe la sua approvazione definitiva in circa un anno. Vantaggio ancora maggiore sarebbe quello di coordinare i finanziamenti in un progetto coerente di «città pubblica» indirizzandoli, in primo luogo, a colmare le carenze che si sono accumulate per effetto dei tagli agli enti locali (il cui indicatore più

evidente sono le buche nelle strade) e poi alla costruzione di quella rete di mobilità e spazi verdi la cui realizzazione deve inevitabilmente prevedere diverse tappe ed una combinazione di azioni parziali guidate da una visione unitaria.

La LR del 10 agosto 2022, n. 13, ha avuto molte critiche superficiali e radicali nessuna delle quali ha considerato la lettera e) dell'art.3 che introduce nella legge urbanistica regionale i Piani programmatici per il Piano nazionale di ripresa e resilienza che si muovono sulle stesse linee dei citati Pia dell'Inu ed hanno il grande potenziale di consentire agli enti locali di gestire i finanziamenti in maniera pianificata, cosa che comune di Napoli e città metropolitana dovrebbero fare in maniera prioritaria.

(Rubrica a cura di **Attilio Belli**)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SHOT ON REDMI 9  
AI QUAD CAMERA