

Strategia per lo Sviluppo Sostenibile della Regione Lazio
Documento dell'Istituto Nazionale di Urbanistica - sezione Lazio
Settembre 2020

La sfida dello Sviluppo Sostenibile della Regione Lazio

Nel quadro delle grandi sfide lanciate dall'Agenda 2030 per la conservazione dell'ambiente e la valorizzazione del capitale umano, economico, culturale e sociale, la Regione Lazio, con il coordinamento di Cristiana Avenali responsabile regionale dell'Ufficio di Scopo Piccoli Comuni e Contratti di Fiume in collaborazione con la direzione regionale Sviluppo Economico e di Lazio Innova, ha avviato il percorso di definizione della Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile – SRSvS attraverso la declinazione degli obiettivi nazionali adattati alle specificità del contesto regionale e l'elaborazione di un Piano d'azione con obiettivi e azioni prioritarie, target concreti e raggiungibili in relazione al contesto regionale.

La SRSvS costituirà lo strumento attraverso il quale mettere a sistema quanto la Regione Lazio ha fin qui realizzato in materia di sviluppo sostenibile e quanto potrà fare attraverso l'adozione di specifiche disposizioni normative e piani d'azione, nonché specifici investimenti e misure finanziarie.

Tale percorso si attua attraverso il coinvolgimento della società civile per renderla partecipe del processo di elaborazione della strategia regionale, sensibilizzando gli attori del mondo della ricerca e della formazione, dell'associazionismo.

L'Istituto Nazionale di Urbanistica, fondato nel 1930 per promuovere gli studi edilizi e urbanistici, e diffondere i principi della pianificazione – Ente riconosciuto con DPR 21 novembre 1949 n. 1114 “di alta cultura e di coordinamento tecnico”, persegue da tempo la diffusione di una cultura sociale sui temi dell'ambiente, della città, del territorio e dei beni culturali e ha posto al centro della sua azione il supporto tecnico e scientifico verso gli enti e le istituzioni¹. Per tale ragione, la delegazione INU della sezione Lazio che ha partecipato ai Focus ha predisposto questo documento² che, sulla base del lavoro svolto dal gruppo di lavoro INU su “Programmazione comunitaria e sviluppo locale”³, intende offrire spunti e contributi affinché i processi di cambiamento che la Regione Lazio intende attivare, sia orizzontali che verticali, possano rispondere alle sfide poste dagli obiettivi dell'Agenda 2030, nonché, da ultimo, alla sfida che l'emergenza Covid ha imposto su alcune aree di policy.

Quadro di sintesi socio-economico e urbanistico regionale

Con una popolazione di 4.448.841 residenti e 1.997.372 famiglie, il Lazio rappresenta una Regione di grande dimensione, con dinamiche demografiche che nell'ultimo triennio che hanno fatto registrare un aumento nella media nazionale (+0,02%).

A fronte di ciò, l'attività economica nella Regione ha subito pesanti ripercussioni per le misure di distanziamento e di sospensione delle attività dei settori non essenziali⁴: la quota di valore aggiunto dei

¹ Al riguardo sono attivi numerosi gruppi di lavoro sulle tematiche sopra evidenziate (cfr: <http://lazio.inu.it/>).

² Delegazione INU che ha partecipato ai Focus e predisposto il documento: Carmen Giannino (coordinamento), Chiara Amato, Stefano Aragona, Romina D'Ascanio, Daniele Iacovone, Daniel Modigliani, Simone Ombuen, Rosario Pavia, Irene Poli, Chiara Ravagnan.

³ Composizione del Gruppo di lavoro INU Programmazione comunitaria e sviluppo locale: Carmen Giannino (coordinatore), Chiara Amato, Elena Andreoni, Stefano Aragona, Diego Barletti, Domenico Cecchini, Romina D'Ascanio, Alessandra Fianza, Lucia Fonti, Francesco Giacobone, Daniele Iacovone Enrico Lorusso, Lucia Nucci, Simone Ombuen, Roberto Pallottini, Irene Poli, Chiara Ravagnan, Michele Talia.

⁴ Banca d'Italia, Economie regionali, L'economia del Lazio, luglio 2020.

settori sospesi sul totale risulta pari al 23 per cento (27 in Italia); tale stima tiene conto delle esenzioni dalla sospensione per le attività a supporto di quelle essenziali e del ricorso al lavoro agile.

Tra i settori più colpiti dalla crisi ci sono quelli collegati al turismo, soprattutto internazionale, che ha un'incidenza sul PIL regionale maggiore di quello interno e per il quale si prevede una ripresa più lenta. Tra questi, il comparto degli alloggi, la ristorazione, il commercio e i trasporti assorbono una quota consistente dell'occupazione regionale, pari a circa un quinto.

La crisi pandemica ha colpito l'economia del Lazio in una fase di ristagno dell'attività: il PIL è aumentato appena dello 0,2 per cento e non ha ancora recuperato il livello del 2007, anno che ha preceduto la crisi finanziaria globale. Le stime più recenti della Banca d'Italia (ITER), nel primo trimestre del 2020, indicano un calo per il Centro lievemente inferiore alla media italiana (circa il 4 per cento). Seppure in presenza di una elevata quota di imprese formalmente attive e di un consistente ricorso al lavoro agile, il Lazio risenta come altrove del forte calo della domanda, della minore disponibilità di personale, delle disfunzioni delle catene di approvvigionamento e del sistema di trasporti e logistica.

Anche il settore delle costruzioni, per quanto riguarda i nuovi edifici o loro ampliamenti, ha segnato un calo significativo, pari al -79,76%, di poco inferiore al dato nazionale (-84,11%). Di contro, il consumo di suolo ha registrato un incremento pari al +0,42%, inferiore di poco al dato medio nazionale (+0,43%).

Il panorama normativo regionale in ambito urbanistico è caratterizzato dall'emanazione della legge sulla rigenerazione urbana (LR 18.7.2017, n. 7)⁵. Tale legge si pone in attuazione dell'articolo 5, comma 9, del DL n. 70/2011 (convertito, con modifiche, nella L n. 106/2011) e dell'art. 2 bis del DPR n.380/2001 e detta disposizioni ordinarie finalizzate a promuovere la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, la riqualificazione di aree urbane degradate ed il recupero di tessuti edilizi disorganici o incompiuti mediante interventi di demolizione e ricostruzione, di adeguamento sismico e di efficientamento energetico, incentivati da incrementi di cubatura.

I processi di cambiamento in atto e le aree di policy sulle quali intervenire.

In tale contesto, la Regione Lazio che, attraverso i PO FESR e FSE 2014-2020 ha messo in campo strumenti per contribuire alla realizzazione degli obiettivi della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, ma che non ha previsto un Asse dedicato allo sviluppo urbano, né il ricorso ad ITI urbani, optando per la definizione di alcuni ambiti tematici su cui indirizzare le azioni che impattano sulle aree urbane regionali (compresa l'area metropolitana di Roma, anche beneficiaria del PON Metro), si trova oggi a dover affrontare una crisi, determinata anche dall'emergenza sanitaria Covid-19, che non ha precedenti e che ricade con maggiore impatto **sui contesti urbani e sulle aree a maggiore concentrazione di servizi a scala locale e urbana.**

Il contributo dell'urbanistica e della pianificazione capaci di tenere insieme questioni spaziali con indirizzi sociali ed economici si ritiene, pertanto, cruciale soprattutto in questa fase sia per la Strategia che come riferimento per la nuova programmazione europea.

Il nuovo ciclo di programmazione 2021-2027 non potrà, infatti, non tenere conto dei danni causati dalla pandemia COVID e dei nuovi strumenti finanziari che l'UE ha messo in campo come motore per la ripresa economica e la resilienza europea, promuovendo la transizione verde e digitale per renderla più equa, resiliente e sostenibile per le generazioni future.

⁵L'iter di approvazione del Testo Unico regionale delle norme sul governo del territorio risulta sospeso ed è venuta meno la validità del Piano Casa (LR n. 21/2009 e ss. mm. e ii.), più volte prorogato sino al 31.05.2017. Sulla LR 18.7.2017, n. 7 INULazio ha presentato diverse osservazioni e emendamenti.

In questo quadro, la consultazione pubblica avviata secondo i principi dell'Agenda ONU 2030, rappresenta un passaggio molto importante.

L'INU, sezione Lazio, si propone, pertanto, di contribuire a supportare il percorso regionale di programmazione:

1. mettendo a disposizione dati e informazioni sullo stato di attuazione dei documenti strategici di pianificazione regionale di settore per lo sviluppo urbano sostenibile e la coesione territoriale;
2. collaborando alla riflessione sulla proposta di pacchetto legislativo con evidenza delle policy particolarmente rilevanti per lo sviluppo del territorio regionale, anche attraverso apposite attività seminariali;
3. offrendo un supporto operativo di merito e/o di metodo su come e a quali condizioni la politica di europea e di coesione può contribuire ad affrontare i temi dell'ambiente, delle infrastrutture, dello sviluppo urbano, delle politiche sociali.

Indicazioni operative di intervento

L'INU, in particolare, intende offrire un contributo di idee, affinché la costruzione della Strategia avvenga nell'ambito di un coerente quadro programmatico, innanzitutto di natura territoriale, volto a favorire un utilizzo delle risorse efficace e con risultati misurabili.

In via preliminare l'INU ritiene necessario contrastare la tendenza alla marginalizzazione dei sistemi di pianificazione e di programmazione degli interventi pubblici. Oltre a porre al centro i diritti di cittadinanza, la dimensione ecologica, la vivibilità e la salute degli insediamenti umani e degli spazi di uso pubblico, si richiede che **la coerenza con i piani territoriali e urbanistici sia riconosciuta fra le condizioni abilitanti delle nuove policy**, la cui insufficiente considerazione ha finora influito negativamente sulla fattibilità degli interventi finanziati dall'Europa (Cfr documento INU <http://lazio.inu.it/wp-content/uploads/2020/06/proposte-inu-15-maggio-2020.pdf>).

Occorre **integrare programmazione economica e pianificazione territoriale**. E' questo, si rammenta, l'elemento chiave della Agenda UN 2020 – 2030 esplicitato nel suo ultimo obiettivo.

Si sottolinea la necessità di una coerenza fra politiche e piani; gli strumenti di pianificazione territoriale e le loro politiche sono troppo spesso separati dalla politica di coesione e da altre politiche di settore, entrando così spesso in conflitto. E' necessaria un'azione più concertata per utilizzare efficacemente la capacità dei sistemi di pianificazione di ottenere un valore aggiunto nella realizzazione dei progetti.

Si sottolinea, inoltre, il valore dei sistemi territoriali e urbani in quanto le politiche si attuano sui territori. Sistemi territoriali che nel Lazio, sono caratterizzati dalla forte presenza della capitale e di pochi altri centri di rilievo per attività economiche a scala nazionale e internazionale – Civitavecchia e Latina – e per importanza culturale come Viterbo. Sistemi certamente densi e ricchi di valori naturalistici e storici. Il **sistema metropolitano romano**, particolarmente vasto e diversificato, presenta variabili socio-economiche molto rilevanti con aree individuate secondo criteri di omogeneità e/o contiguità spaziale, sulle quali ricadono gli effetti delle diverse politiche settoriali. Allo stesso modo **le aree interne**, ovvero quei luoghi fragili che necessitano dei più elementari servizi e diritti di cittadinanza, rappresentano una parte importante del territorio regionale che richiede attenzioni e progettualità.

Sotto il profilo ambientale, alla base di molte azioni del PSR e del FESR, la **pianificazione delle reti ecologiche e, ancor più delle infrastrutture verdi** (fortemente incentivate dall'UE ma ancora scarsamente utilizzate nella pianificazione italiana) risulta elemento fondante per far fronte ai cambiamenti climatici, tutela della biodiversità, miglioramento della qualità della vita dei cittadini, miglioramento della qualità dell'aria, mitigazione dei rischi e creazione di economie green.

La Regione Lazio sconta sia la mancanza di una Rete Ecologica Regionale che la non uniformità di trattamento spaziale delle reti ecologiche provinciali (ove previste dagli strumenti di pianificazione). Tuttavia il PTPR (con alcune ricalibrature – probabilmente necessarie considerando la datazione del Piano) potrebbe rappresentare uno strumento per garantire equità di trattamento dei suoli a livello regionale (i paesaggi naturali di continuità coincidono quasi sempre con le connessioni primarie delle RE).

Ne dettaglio si formulano le seguenti **proposte di merito**:

1. Ai fini del corretto svolgimento della Strategia regionale di sviluppo del territorio occorre produrre un *upgrade* a partire dal PTPR per integrare le diverse dimensioni della pianificazione regionale, oggi non coordinate (Piano di Bacino, Piano di Assetto Idrogeologico, Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica, Agenda Regionale Digitale, Piano di riorganizzazione, riqualificazione e sviluppo del Servizio Sanitario Regionale 2019-2021, Piano Sociale Regionale, Programma di Sviluppo Rurale/FEASR, Piano Energetico Regionale/zonizzazione energetica, piano cave, piano rifiuti, ecc.) entro un **unico documento di coordinamento degli aspetti urbanistico-territoriali ed ambientali** (potrebbe essere il PTRG previsto dalla LR 38/1999, ma non necessariamente) che svolga anche la funzione di supporto conoscitivo (sia dei fenomeni che delle politiche in atto) per la VAS e la valutazione di coerenza dei piani urbanistici e dei progetti di sviluppo territoriale (PON Metro, PUMS, PSM della Città metropolitana, Aree interne, piani strategici locali, intercomunalità).

Tale attività otterrebbe alcuni risultati assai utili;

- razionalizzerebbe e metterebbe a sistema l'azione della Regione, producendo un incremento dell'efficienza e dell'efficacia della sua azione ed aumentando la sua capacità di monitorare e rendicontare le politiche e le azioni intraprese e qualità e livelli dei risultati raggiunti;
 - avviando un percorso di convergenza fra pianificazione e programmazione costituirebbe un punto di riferimento per degli enti territoriali, consentendo modalità di recepimento unitarie e coordinate delle indicazioni della pianificazione sovraordinata e delle indicazioni di policy, sostenendo piani e programmi di sviluppo locale ed evitando che ogni comune si debba consumare in laboriosi e controproducenti rompicapi per tentare di coordinare indicazioni e prescrizioni incoerenti;
 - consentirebbe la formazione di un quadro conoscitivo unitario e coerente, implementando il Portale statistico regionale di recente andato on line ed arricchendolo delle informazioni necessarie allo sviluppo delle attività di VAS e alla definizione degli indicatori di SvS;
 - recependo principi obbiettivi e metodi territorializzerebbe le politiche di sviluppo sostenibile fornendo determinanti indicazioni al sistema delle autonomie territoriali e al partenariato economico-sociale, fornendo a tutto il sistema regionale una visione al futuro oggi indispensabile a formulare e condividere le politiche di sviluppo sostenibile.
2. **Dotare il PSR di misure specifiche a favore dell'agricoltura periurbana**, coordinata nella visione generale del PTPR, per orientarla a svolgere un'azione di tutela della biodiversità, di recupero e risanamento del suolo (in particolare dei suoli depleti e abbandonati), di incremento della resilienza climatica e di potenziamento delle funzioni di erogazione di servizi ecosistemici attraverso le infrastrutture verdi e blu, con una particolare attenzione alle aree agricole di pregio e alle aree complementari dei parchi, e a sostegno di interventi di forestazione urbana, di colture a km zero, e di creazione o ripristino di zone umide. Rafforzare le misure agro climatico ambientali individuando degli ambiti prioritari per cui garantire la connettività e funzionalità ecologica (sulla

base dei perimetri del PTPR, incentivando tutti gli agricoltori delle aree prioritarie/sensibili a partecipare a tale misura).

- 3 **Dotare l'ergendo Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica di una VAS** che consideri in tutte le sue implicazioni l'esigenza di un radicale riequilibrio modale fra trasporto su gomma e modalità di trasporto sostenibile (ferrovie metropolitane e tram, ciclabilità, cabotaggio), anche attraverso azioni che intervengono sulle filiere (logistica urbana, gestione dei flussi turistici, coordinamento dei Mobility Manager aziendali), e di misure che consentano l'integrazione sistematica fra pianificazione urbanistico-territoriale dei carichi insediativi e delle funzioni e programmazione della mobilità. Valutare e redigere, inoltre, "l'impronta ecologica" per km delle diverse modalità di trasporto.
4. Utilizzare la individuazione degli **ambiti prioritari di intervento per i progetti del paesaggio contenute nelle Linee guida per la valorizzazione del paesaggio del PTPR approvato nel 2020**, quali riferimento per la ripartenza turistica coordinata di cluster di Comuni (riferibile anche alle aree interne). In particolare le linee guida si riferiscono al paesaggio agrario e delle architetture rurali, ai parchi archeologici e culturali, ai percorsi e punti di vista panoramici, alla integrazione e promozione dei presidi culturali esistenti, nonché per le strategie per la tutela e valorizzazione del paesaggio urbano storico.
5. **Coordinare la programmazione del Fondo Sociale Europeo per il settennio 2021-2027 a sostegno della capacitazione degli enti territoriali** per una più avanzata capacità amministrativa nella gestione di ambiente e territorio e per la definizione e l'attuazione delle strategie e delle azioni regionali di sviluppo sostenibile; a tal fine prevedere:
 - a) una politica assunzionale per potenziare gli uffici tecnici dei comuni;
 - b) la creazione di uffici tecnici intercomunali;
 - c) un ampliamento delle competenze e delle funzioni di CLARICE, il centro regionale di certificazione delle competenze
 - d) una campagna sistematica di formazione e empowerment con il supporto del terzo livello universitario, del sistema ordinistico e del sistema camerale.
6. Rivedere la legge regionale n. 7/2017 sulla rigenerazione urbana introducendo nei programmi di rigenerazione ex art. 2 **gli obiettivi di sviluppo sostenibile** ed i relativi metodi di misurazione, valutazione e rendicontazione.
7. Prevedere risorse dedicate (nel FESR) o forme di premialità (in applicazione delle misure PSR) per quelle azioni che, in riferimento alla pianificazione di bacino vigente, sviluppino progettualità per le infrastrutture verdi e blu all'interno di percorsi partecipati come i **Contratti di fiume, lago e costa**. Rafforzare con il FSE azioni innovative di formazione e partecipazione (anche in partenariato con Università ed enti di ricerca) nei Contratti di fiume.
8. Partecipare alla creazione del data base per la costruzione del **Profilo regionale SDGs ISTAT** – Ministero dell'Ambiente con evidenziazione degli aspetti territoriali

Proposte specifiche su alcuni settori di intervento

Nell'ambito dei settori di intervento trattati dai *Focus Group* regionali, si formulano le seguenti proposte.

MOBILITÀ

Il tema della mobilità trova collocazione nell'undicesimo SDG e in particolare nel target "11.2: Entro il 2030, fornire l'accesso ai sistemi di trasporto sicuri, accessibili, e sostenibili per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, donne, bambini, persone con disabilità e le persone anziane".

Come sottolineato nel target è infatti importante riconoscere e promuovere non solo il ruolo funzionale delle infrastrutture nella riorganizzazione e modernizzazione della città e del territorio, ma anche il ruolo che una mobilità inclusiva, universale e sostenibile può avere in termini di impatto ambientale, di equità, di inclusione ed economicità, di coesione e di riequilibrio territoriale.

In questo senso, soprattutto in un territorio come quello regionale, connotato dalla presenza accentratrice della Capitale, con una costellazione di comuni di medie dimensioni, una linea di costa fortemente urbanizzata e un'area interna presidiata da piccoli centri storici, è importante porre al centro delle scelte **una visione integrata tra territorio e infrastrutture, adottando prospettive multiscalari e indirizzate a modelli intermodali e integrati, adeguati a tutti i tipi di territorio e di fruizione.**

Integrazione, universalità e inclusione sono infatti 3 dei 4 principi guida della SNSVS. In particolare, nella macroarea Pianeta, la SNSVS evidenzia l'importanza di *Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni per Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali.* La mobilità rappresenta quindi una componente indissolubile dal progetto di città e di territorio, assumendo il ruolo di infrastruttura e di spazio pubblico al tempo stesso.

Tra i temi affrontati nel documento e nel *Focus Group* si ritiene di particolare importanza promuovere misure con il fine di:

- **Disincentivare l'uso degli autoveicoli privati su gomma** dando priorità alle realizzazioni delle linee su ferro e dei corridoi della mobilità pubblica in sede propria, in coerenza con gli strumenti urbanistici e settoriali approvati, alle differenti scale di competenza (regionale, provinciale, comunale, locale) e introducendo nodi di scambio ferro-gomma e bici-auto, a supporto dell'istituzione di zone 30 e di azioni di pedonalizzazione, in particolar modo in corrispondenza dei centri storici, in primis quello di Roma.
- **Diminuire le emissioni dei veicoli su gomma pubblici e privati**, incrementando la dotazione di attrezzature per l'utilizzo della mobilità elettrica (privata e in sharing) e supportando la sostituzione e modernizzazione della flotta pubblica e dei mezzi privati, tramite incentivi.
- **Migliorare l'uso dei mezzi pubblici e delle piste ciclabili per i portatori di handicap, gli anziani e i bambini** verso un principio di "accessibilità universale", non solo attraverso il superamento delle barriere architettoniche ma anche attraverso l'implementazione di progetti e elementi di supporto alla ciclopedonalità e alle reti pedonali (*pedibus*, rete dei cammini) e alla mobilità assistita, anche tramite la mobilità elettrica (ricariche per biciclette e carrozzine sulle piste ciclabili urbane e extraurbane, ...).
- **Rilanciare o trasformare le reti ferroviarie minori sottoutilizzate o dismesse** al fine di contrastare l'abbandono del territorio, specialmente nei contesti già svantaggiati come i centri minori. Si evidenzia il caso della ferrovia dismessa Civitavecchia-Orte, già annoverata tra le ferrovie di particolare pregio da riconvertire in ferrovia turistica nella Legge 128/2017.
- **Sostenere forme di mobilità per un turismo sostenibile** come le ciclovie, le ferrovie turistiche, la rete dei cammini, sia nelle aree urbane, sia nelle zone di costa colpite dalla pressione turistica, sia nelle aree interne, dove il turismo rappresenta una delle attività economiche indispensabili per l'arresto dei fenomeni di spopolamento e di declino economico.

- **Migliorare la mobilità internazionale e transfrontaliera**, attraverso il completamento della rete Eurovelo, le connessioni con la rete Ten-t e il potenziamento del trasporto marittimo internazionale sostenibile (con particolare riferimento, in primis a Interreg).
- **Innovare le tecnologie digitali per la raccolta di dati e il monitoraggio dei flussi** e per la gestione della domanda/offerta di trasporto pubblico e per la razionalizzazione rispetto alle fasce orarie e ai tempi di percorrenza, non solo per la gestione nelle fasi di pandemie o emergenze sanitarie ma anche con l'obiettivo di incentivare l'uso dei mezzi pubblici attraverso una migliore comprensione dell'offerta di TPL.

ECONOMIA CIRCOLARE

L'economia circolare in realtà "taglia", direttamente od indirettamente, tutti gli obiettivi dell'Agenda UN 2020 – 2030. I riferimenti forniti e le indicazioni emerse dal *Focus Group* sono certamente condivisibili. Ad essi si propone di evidenziare, in fase di analisi e di proposta, **la dimensione territoriale ed il rapporto con gli strumenti di piano e/o progetto territoriale ed urbana quale che sia la loro natura e scala. Ciò sia relativamente agli aspetti spaziali che sociali.**

Si ritiene anche utile:

- enfatizzare il rapporto con il tema della mobilità. Ovvero del beneficio che si può trarre quanto più si abbia localmente la "chiusura del ciclo" di vita e/o trasformazione del materiale;
- analizzare e valutare l'impronta ecologica dei materiali trasformati e collegata alla loro trasformazione;
- approfondire tutta la catena legata al mondo delle costruzioni sia relativamente ai materiali di natura cementizia e lapidea che a quelli legnosi e vegetali;
- approfondire la possibilità della creazione di moltiplicatori economici e sociali grazie a linkages orizzontali.

ECONOMIA DEL MARE

La centralità del sistema portuale nazionale nell'economia del paese ha posto da tempo la questione **dell'integrazione tra la pianificazione e il governo del territorio e la pianificazione e la gestione dei porti.** Tra le due dimensioni esiste una separazione oggi non più sostenibile. Tale separazione è presente anche nella Regione Lazio.

In seguito al DL169/2016 nel Lazio è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale che comprende Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta. Il sistema è incentrato su Civitavecchia che è di fatto il porto crocieristico più grande d'Italia (2,5 milioni di crocieristi, ante Covid). Il porto di Civitavecchia svolge un rilevante ruolo nel traffico passeggeri (traghetti per la Sardegna, la Corsica e la Spagna) e nel trasporto merci (oltre 1 milione di tonnellate, con una forte incidenza del traffico RO-RO e trasporto autovetture).

L'istituzione dell'Autorità di sistema portuale ha introdotto nella pianificazione portuale una dimensione territoriale che prima non aveva. **I singoli piani portuali debbono essere inseriti in una visione quadro d'insieme che trova la sua espressione formale nel DPSS**, ovvero nel Documento di pianificazione strategica di sistema (di competenza delle Autorità Portuali, in base al correttivo (2017) del DL169/2016).

Il DPSS è una importante innovazione che finalmente impone un coordinamento tra programmazione regionale-nazionale, la pianificazione strategica dell'area metropolitana di Roma, le pianificazioni urbanistiche locali.

L'indispensabile integrazione logistica tra il trasporto marittimo e quello terrestre (ferrovie, autostrade, strade, interporti...) deve portare ad una pianificazione integrata in grado di promuovere

l'intermodalità e la realizzazione delle infrastrutture mancanti (in particolare quelle che attengono alla connessione porto-territorio e all'ultimo miglio).

La pianificazione portuale dei porti laziali è in forte ritardo e non esprime ancora una politica di sistema, tesa al decentramento e alla valorizzazione dei porti minori.

In proposito va ricordata **l'assenza di sviluppo del piano portuale di Fiumicino la cui redazione va vista in rapporto alle prospettive dell'area metropolitana di Roma, al tema della navigabilità del Tevere e alla qualificazione del porto di Fiumicino come nodo crocieristico e passeggeri.**

Porre la questione della pianificazione integrata tra il sistema portuale e il sistema territoriale, porta con sé, naturalmente, la presa di coscienza delle forti implicazioni ecologiche e qualitative delle infrastrutture portuali nei confronti della città, del paesaggio, dell'equilibrio ambientale.

POVERTA'

Il tema della povertà trova collocazione nel primo SDG No poverty dell'Agenda ONU 2030.

Si condivide l'individuazione dell'Obiettivo Strategico I. Contrastare la povertà e l'esclusione sociale eliminando i divari territoriali. Si reputa una scelta strategica anche perché legata anche alla riduzione del disagio abitativo. Si propone di aggiungere anche il termine "disuguaglianze".

Si condivide il target di riferimento individuato, ovvero la popolazione a basso reddito (con disagio economico), che non ha accesso ai servizi essenziali e che è soggetta alla riduzione delle opportunità lavorative, con particolare riferimento alla popolazione giovane.

Si propone di attribuire maggiore enfasi al collegamento del tema all'Obiettivo di policy 4 "Per un Europa più sociale" della programmazione 2021-2027, con particolare riferimento all'obiettivo dell'aumento dell'integrazione tra i migranti, della parità di accesso all'assistenza sanitaria e dell'integrazione sociale con particolare riguardo ai bambini.

Tra le misure indicate si ritengono di particolare rilevanza quelle volte **all'infrastrutturazione sociale, abitativa e sanitaria, le misure per il reinserimento nel mondo del lavoro delle categorie svantaggiate e le misure di sostegno per l'inclusione attiva.**

Si ritiene, in particolare, che si debbano contrastare l'esclusione e le disuguaglianze economiche e sociali attraverso l'attivazione delle seguenti misure/strumenti:

- **Piano sociale triennale della Regione Lazio** (che rappresenta una condizione abilitante nella programmazione dei fondi europei 2021-2027), prevedendo una corretta pianificazione dei servizi: assistenza domiciliare integrata, asili pubblici, trasporto pubblico locale.
- **Reti sociali territoriali**, attraverso spazi dedicati, casa del welfare e/o di comunità. La creazione di Reti Sociali Territoriali, inoltre, contribuisce a creare comunità resilienti, consentendo anche ai poveri e alle persone fragili di resistere meglio alle perturbazioni e alle catastrofi improvvise e violente non solo di natura economica e sociale, ma anche ambientali e climatiche, come indicato nel primo Goal dell'Agenda ONU 2030.
- **Co-housing o silver-housing**, attraverso la sperimentazione di abitazioni corredate da spazi e servizi comuni, progettati e realizzati, fin dalla concezione del progetto, in collaborazione con i loro futuri fruitori in grado di combinare l'autonomia dell'abitazione privata (che garantisce la libertà e la riservatezza dei singoli e delle famiglie) con i vantaggi di servizi, risorse e ambienti condivisi, sia interni che esterni.
- **Innovazione sociale**, attraverso progetti di inclusione attiva che per essere attuata e sostenuta ha bisogno del massimo livello di prossimità verso specifici target: migranti, senza dimora, ecc.. La dimensione territoriale decentrata rappresenta l'ambito nel quale le risorse economiche possono essere redistribuite per sviluppare interventi puntuali, valorizzando le reti di cooperazione locale, il volontariato, il Terzo Settore e contribuendo a promuovere un welfare generativo di comunità.