

VENEZIA CITTÀ METROPOLITANA RESILIENTE



Tavolo di lavoro n° **3**: "Green economy: progetti per un ambiente resiliente"

Auditorium della
Provincia di Venezia
Via Forte Marghera, 191
Venezia-Mestre

22/05/2015
Luogo: Sala Gialla, Torre Nord

INDICE

	Pag.
INFORMAZIONE DATA PRIMA DELLA DISCUSSIONE AL TAVOLO	2
DISCUTIAMO DI...	2
AGENDA dei GRUPPI di DISCUSSIONE	3
PARTECIPANTI	4
SINTESI DISCUSSIONI TAVOLO 3	5
SLOGAN	6
APPUNTI DISCUSSIONI TAVOLO 3	7
RELAZIONI DEGLI ESPERTI	8
VALUTAZIONE DELLA GIORNATA	13
Testimonianza fotografica	14
CREDITS	17

INFORMAZIONE DATA PRIMA DELLA DISCUSSIONE AL TAVOLO

InfoDay conclusivo Progetto SEAP_Alps “Venezia: Città Metropolitana resiliente”

Mestre, 22 maggio 2015

Tavolo di lavoro: “Green economy: progetti per un ambiente resiliente”

“Green Economy” è un termine ormai diffuso in grado di attrarre l’attenzione della società, della pubblica amministrazione, degli operatori economici e delle associazioni. Sebbene ognuno di questi attori tenda a fornire un’interpretazione specifica al termine, secondo le proprie aspettative, la trasformazione in atto del sistema economico e sociale, nel contesto ambientale in cui ci troviamo, è un tema di azione collettiva. Ma siamo davvero pronti?

Dal punto di vista tecnico e scientifico si sostiene il bisogno di un deciso cambio di rotta che tenga conto della necessità di adattare il nostro territorio e i modi di vita a una serie di fenomeni (graduali e quindi prevedibili o improvvisi) come i cambiamenti climatici, la scarsità di risorse naturali (dalle materie prime al paesaggio, dall’acqua alla disponibilità di suolo, ...). Tuttavia le diverse dimensioni da valutare in sede analitica, le sfide e le opportunità da considerare e le modalità di intervento politico in un contesto sociale e territoriale tanto complesso, fragile e variabile richiedono interdisciplinarietà e flessibilità: il paradigma della “Green Economy” sembra riassumere con relativa efficacia la situazione.

Un primo spunto di riflessione può venire dalla definizione breve di “Green Economy” offerta da UNEP (2011) secondo cui essa sarebbe “a basse emissioni di carbonio, efficiente nell’uso delle risorse e socialmente inclusiva”. Tre aspetti che bene si possono coniugare nella realtà urbana e metropolitana e che suggeriscono di assegnare alla dimensione economica una portata più vasta dell’ordinario. Analizzare una città secondo un paradigma di “Green Economy” significa pertanto considerare opportunità, sfide e benefici di ordine 1) economico-produttivo, 2) ambientale-climatico, 3) sociale – calate in un contesto urbano o metropolitano.

Un secondo aspetto dipende dalla considerazione in termini economici della densità urbana e dalla necessità di ricercare un sistema di minimizzazione dei costi che la “forma” della città tende a generare congiuntamente ai benefici, facendo leva sull’efficienza strutturale delle città e delle metropoli “compatte”, sul potenziale in termini tecnologici e di innovazione della città, sulla sinergia tra le parti e la relazione di circolarità economica più facilmente attivabile in un sistema urbano “compatto”.

Un terzo elemento è di natura più politica e riguarda gli strumenti a disposizione di soggetti pubblici e privati per superare le difficoltà esistenti a introdurre politiche di “Green Economy” in contesti urbani e metropolitani. La costruzione di sistemi di *governance* multilivello e aperti e l’adozione di strumenti regolamentari e di pianificazione innovativi oltre a nuovi meccanismi di incentivazione e finanziamento sembrano essere obiettivi prioritari.

Essere resilienti, da questo punto di vista, significa anche:

- favorire un’efficace distribuzione delle funzioni, armonizzare le regole e semplificare l’attività amministrativa a vantaggio dello sviluppo economico e della crescita economica della città;
- ampia condivisione di obiettivi pubblici e privati, progetti comuni, azioni, mezzi e modalità di finanziamento diversificati rispetto alla generazione di benefici sociali, economici e ambientali
- introdurre forme innovative di cura degli interessi comuni secondo modalità innovative, con coinvolgimento stabile dei portatori di interesse e analisi della domanda “green” espressa da cittadini e consumatori

- razionalizzare l'uso delle risorse pubbliche secondo criteri di "green economy" e incentivare l'impiego di quelle private verso forme di investimento in grado di generare prosperità economica individuale e forme di benessere sociale-territoriale
- adeguare l'organizzazione e il funzionamento delle istituzioni pubbliche e private del territorio mediante la sperimentazione e l'adozione di strumenti di pianificazione avanzati, anche di natura volontaria

DISCUTIAMO DI...

Quali sono i temi prioritari

Energia, mobilità, edilizia, difesa del territorio, ... da dove cominciare?

Prima il bando o prima la strategia?

Sviluppare una strategia locale a partire da quelle delineate a scala globale, comunitaria al fine di orientare anche la programmazione delle risorse

Prima le idee o prima il bando?

Capacità di progettazione preliminare per poi cercare lo strumento finanziario più adatto

Quali sinergie per la ricerca e la raccolta di finanziamenti?

Ognuno per sé o fare sistema. Da dove cominciare?

Quali le opportunità di finanziamento più vicine?

Cominciamo da quello che c'è? Quali le prossime fonti di finanziamento su cui operare?

AGENDA dei GRUPPI di DISCUSSIONE

TIMING	OGGETTO DELLE ATTIVITA'	SOGGETTI INTERESSATI
11.30	Gruppi di discussione in Parallelo Tavolo di lavoro: <ul style="list-style-type: none"> • Tav/3: Green economy: progetti per un ambiente resiliente 	Max 20 partecipanti
11.30 – 11.45	Presentazione dei partecipanti	Marco Aicardi, Facilitatore FormAttiva
11.45 – 11.55	Introduzione del responsabile del Tavolo Introduzione del discussant del Tavolo	Agnese Lunardelli, Confindustria di Venezia Luca Cetara, EURAC
11.55 – 12.20	Discussione per piccoli gruppi in parallelo in ciascun Tavolo	Partecipanti, in gruppi da max 4 persone
12.20 – 12.50	Discussione dei partecipanti al tavolo in plenaria	Facilitatore, Referente per microgruppo, Responsabile e Discussant
12.50 – 13.00	Consegna del questionario di valutazione individuale e ritorno in plenaria nell'auditorium	Ogni partecipante

13.00 – 13.12	Presentazione del lavoro dei tavoli e discussione moderata da Mercalli	Responsabile e/o discutant e Mercalli
---------------	---	---------------------------------------

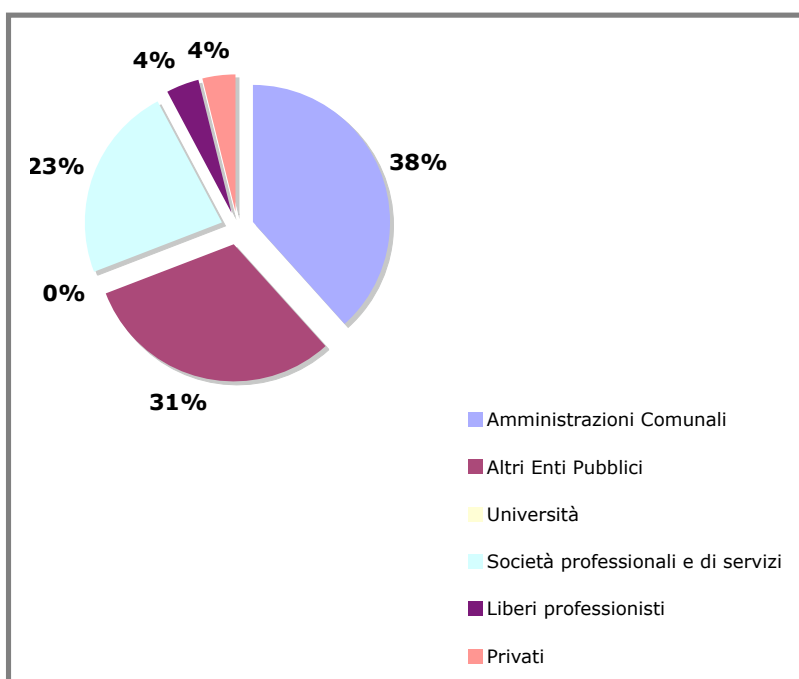
PARTECIPANTI

Presenti:

1. Barbiero Franca, Comune di Mira
2. Boaretto Marco, StudioBoaretto _
Greenliving
3. Bovo Dario
4. Castegnaro Bruna, Comune di
Camponogara
5. Ceccon Stefano, Comune di Fiesso
d'Artico
6. Chiellino Gabriella, Ambiente
7. Da Villa Ezio, Divisione Energia
8. De Luigi Moira, Comune di Meolo
9. Dus Marco, Provincia di Belluno
10. Lorenzon Giorgio, Comune di Meolo
11. Margaretto Paola, Libero
Professionista
12. Marchioro Albino, Provincia di Venezia
13. Martini Ugo, Comune di Jesolo
14. Menin Gianpietro, Comune di
Camponogara
15. Merotto Barbara, Provincia di Venezia
16. Ongaro Nilo, Comune di Portogruaro
17. Pastor Barbara, Ordine Architetti
Venezia
18. Pelizzaro Piero, Climalia srl
19. Pistollato Silvia, ARPAV
20. Scaramuzzi Isabella, Comune di
Venezia
21. Schiuma Donatella, HESC servizi per il
territorio
22. Tenace Marina, Divisione Energia
23. Trabuio Luca, Provincia di Venezia
24. Vanin Giorgio, Comune di San Donà di
Piave
25. Vannucci Laura, SIACO
26. Vedovo Elisabetta, Comune di Venezia
27. Zambrini Mario, Ambiente Italia srl
28. Zemello Consuelo, ARPAV
29. Zinato Thomas, EcoPartes

Tipologie di partecipanti:

- 10 Comuni
- 8 Altri Enti Pubblici
- 0 Università
- 6 Società professionali/di servizi
- 1 Libero professionista
- 1 Privato



SINTESI DISCUSSIONI TAVOLO 3

Green economy: progetti per un ambiente resiliente

FACILITATORE: Marco Aicardi

Priorità

- L'emergenza è la difesa del territorio agricolo, turistico ed industriale. Bisogna porre attenzione alla difesa del territorio attraverso la riconversione e la bonifica dei danni che sono stati effettuati nel passato.
- Le priorità sono rappresentate dalla casa (micro) e dalla mobilità (macro) che rappresentano due momenti importanti del territorio da difendere.
- L'obiettivo è la lotta al cambiamento climatico supportando le fonti rinnovabili ma soprattutto lavorando per la decarbonizzazione, bisogna puntare a ridurre i consumi.
- Un'altra priorità è la combinazione di politiche energetiche ed edilizie che permettano di ridurre la produzione di CO₂.
- Un'ulteriore priorità identificata è quella di elaborare una pianificazione organica che sia coerente a tutti i livelli, il cui obiettivo di fondo potrebbe essere quello di ridurre attraverso politiche differenti il livello di emissioni.
- Andare a definire le priorità diverse attraverso un percorso di lettura delle differenti esigenze.
- Dare valore alla città diffusa e ai suoi collegamenti e connessioni naturali quali i corridoi ecologici e la laguna, cercando di diminuire la percentuale di territorio impermeabilizzato.

Strategie

- È necessario pianificare attraverso delle previsioni a lungo termine che si sposino efficacemente con risposte contingenti rispetto a problemi specifici.
- È necessario far funzionare strumenti strategici già esistenti (ad es. conferenza dei Sindaci) facendo un salto culturale che permetta alle realtà locali di alzare lo sguardo oltre il campanile.
- Bisogna immaginarsi e produrre una strategia multiscalare che veda la città metropolitana quale ente sovraordinato che detta le strategie attraverso i bandi attivando nuove risorse per la laguna e in generale per la provincia di Venezia.
- Le strategie e le idee devono precedere il bando che però è un importante strumento di coazione.

Idee

- È importante confrontarsi, "tornare a scuola" e monitorare con attenzione per evitare tranelli di finta green economy.
- Le certificazioni energetiche devono essere emesse dalle amministrazioni pubbliche.

Sinergie

- Bisogna elaborare progetti su piccola scala che prevedano collaborazione tra imprese e cittadini. Fare attenzione alla cultura veneta che tende ad essere poco attenta a questo tipo di approccio.

- Incentivare la collaborazione tra le amministrazioni pubbliche e le attività di ricerca pubbliche e private in un'ottica di area vasta che dia una risposta strutturata a problemi più che locali.
- Deve essere premiato il coordinamento anche perché permette una razionalizzazione delle risorse grazie al quale i piccoli centri si occupano di dare risposte alle necessità ordinarie mentre attraverso le sinergie si danno risposte di sistema.
- Il turismo come modello sinergico che mette in relazione i piccoli centri e permette maggior monitoraggio per salvaguardare il territorio come risorsa attrattiva.

Finanziamenti (fonti)

- È rilevante come strategia diminuire il livello di burocrazia e limitare l'effetto del patto di stabilità.
- Incrementare il livello di coinvolgimento e di credibilità delle politiche pubbliche al fine di rendere palese l'utilità per le comunità delle politiche di risparmio energetico e di produzione pulita di energia, che permetta di attivare finanziamenti non solo pubblici ma anche da privati e cittadini.
- È importante che la città metropolitana coordini le realtà locali al fine di attrarre più efficacemente le risorse ed i finanziamenti europei.
- Eliminare sprechi e corruzione.
- Bisogna trovare risorse economiche ma anche umane e quindi puntare sul tema dell'educazione e della sensibilizzazione.
- Ridurre il consumo di suolo, incrementando le produzioni green porterà ad una riduzione dei consumi e quindi si autofinanzieranno i territori.

SLOGAN/S

Casa, mobilità, cultura e turismo "green" per un modello sinergico di lotta ai cambiamenti climatici

APPUNTI DISCUSSIONI TAVOLO 3

PRIORITA' STRATEGIE IDEE
SINERGIE FINANZIAMENTI (FOSTI)

Emergenza → di. Fede col. territorio → servizi
CASA (micro) → turismo
Priorità → MOBILITÀ (in corso) → territorio

Ob. → lotta Climate change
→ DECARBONIZZAZIONE + Rinnovabili
→ Non consumare!

Previsioni lungo termine + sistemi contigui
su problemi spec. Fin!

MONITORARE! CONFRONTI: TORNARE
A SCUOLA / ATTENZIONE AI TRAMELLI
GREEN CIRCULO!

FINI → TRASP. BUCROCRAZIA + PATO
STABILITÀ
→ PROGETTI PICCOLA SCALA → COLLAB.
IMPRESE/CAMERATI → CULTURA VENEZIA!

DIFESA TERRITORIO: RICONVERSIONE
DANNI
ENERGIA/EDILIZIA ⇒ CO₂ EFFETTO SERA

STRATEGIA → FAR FUNZIONARE (CONF. SINDACI)
→ OLTEDETTO

IDEI → COLLAB. AMM. PUBBL. + RICERCA
(IDEI) → REA VISA ⇒ STRUTTURATA
→ X FACOLTA FIN. → CHIEDERE E AI
CITTADINI ↑ CREDIBILITÀ → LAVORO
UTILE ⇒ PREPARARE + COMUNICARE
PROGETTI ⇒ UE

PRIORITÀ → PIANIFICAZIONE → ORGANICA
SUTUTI I LIVELLI
OB → LIMITARE EMISSIONI
STRATEGIA → VISIVE MULTISCALE
CITA METRO → SEMPLICITÀ
SILABANDO VERMI I BANDI → CAPOMA
TRA BANDI E PARTES STRATEGIA
COORD → PRETTIATTE → OFF → UE
+ COORD CITA METRO ⇒ SUPPORTO TECNICO

PICCOLE AZIENDE

ARMONIA TRA LE # PRIORITÀ
→ STRATEGIA ⇒ STRADA E PBI
FIN. → UNIONE SERVIZI ⇒
OK CITA METRO
CERTIF. EN ⇒ AMMIN.
OPP. FIN ⇒ ELIMINARE SPACCHI E
CORRUZIONE → TERRITORIO
TURISMO → POTENZIARE MICRO +
CONTROLLI

PROVVISORIATI → USO PIU' TERRIT. CONTIN.
→ VALORE CITA DIFFUSA ⇒ CORRIDOI
ECO e CAGUNA → CONNESSIONI ↓ IMPRES.
IDEI/STRATEGIE → RANDO → CONCORRENZA
COAZIONE
FIN ⇒ RISORSE UMANE / EDUCAZIONE
NO CONSUMI NUOVI → RIDUCI CONSUMI
+ GREEN PRODUZIONI
⇒ VERBO AUTOFINANZ.

RELAZIONI DEGLI ESPERTI

DISCUSSANT: Luca Cetara, Eurac

Nella sua versione più semplice, una “Green Economy” è un sistema economico che mira a generare un incremento del benessere umano e dell’equità sociale, riducendo al contempo in modo significativo i rischi ecologici e le scarsità ambientali (UNEP 2011). Se si preferisce concentrarsi sulle azioni suggerite per realizzarla, si può adottare la definizione semplificata di Green Economy come economia a basse emissioni di CO₂, efficiente nell’uso delle risorse e in grado di coinvolgere l’intera compagine sociale dei sistemi in cui si sviluppa. Le città costituiscono un ambito talmente importante della storia presente e delle tendenze future che non possono essere ignorate in un processo di affermazione graduale di modelli economici “green”.

Le città possono essere definite come sistemi complessi sociali, ecologici ed economici che si sviluppano in un territorio geograficamente definito. La concentrazione di persone da una regione funzionale o amministrativa nelle città genera livelli di densità elevati di popolazione, strutture e attività umane sul territorio.

Pur non esistendo una definizione univoca di “Green City”, il concetto sembra essere consolidato e in ogni caso implica un certo livello di performance ambientale, che può essere misurata sulla base di indicatori. Sul piano della policy, la presenza di politiche pubbliche e progetti mirati a migliorare la performance ambientale delle città consente di qualificarle come “green”.

Concentrarsi sulle città significa prendere atto della tendenza della popolazione urbana a crescere registrata in passato e prevista per il futuro: nel 2050, l’ONU stima che il 70% della popolazione mondiale si concentrerà nei centri urbani, anche in presenza di adeguate politiche di contenimento dell’urbanizzazione e di uso razionale e sostenibile del suolo. Questa elevatissima concentrazione genererà con elevata probabilità effetti ambientali negativi in termini di sovra-sfruttamento di risorse scarse, elevati consumi energetici, impatti ambientali dannosi locali e globali (questi ultimi per le città maggiori) e impatti sociali.

Le città, soprattutto nelle economie avanzate, concentrano creazione di ricchezza, consumo di risorse ed emissioni di CO₂. Secondo l’UNEP (2011), le città ospitano già ora circa il 50% della popolazione mondiale, generano circa l’80% del valore economico, sono responsabili del consumo energetico globale per il 60-80%, ed emettono CO₂ per circa il 75% del totale mondiale.

Rischi	Opportunità
<ul style="list-style-type: none"> • I Paesi con maggiore urbanizzazione tendono ad avere un’impronta ecologica più elevata. • Le città di per sé non sono responsabili delle emissioni di CO₂ o della degradazione ecologica: tali fenomeni dipenderebbero da alcuni gruppi sociali e da modelli di consumo e produzione. • Le emissioni di CO₂ e l’intensità energetica nelle città tendono a comportarsi in linea con il reddito, tuttavia oltre un certo livello di reddito pro capite, le città tendono a diventare più efficienti in termini emissivi e di consumi energetici (ad esempio Tokyo e Parigi). • Il fenomeno dello <i>sprawl</i> può portare ad inefficienze legate all’intensità energetica e alle emissioni, ma anche a forme di marginalizzazione sociale collegabili con la mobilità privata, in assenza di servizi di trasporto pubblico locale adeguati. 	<ul style="list-style-type: none"> • Capacità strutturale: strutture urbane compatte riducono i consumi energetici e l’impronta ecologica anche all’interno della stessa città (distretti). Le città compatte generano efficienza dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) (Amsterdam, Oslo, Stoccolma, Madrid) con vantaggi ambientali e di qualità della vita (tempi di pendolarismo ridotti) – anche in aree a basso reddito pro capite (Karachi) – al di sotto di una soglia critica di popolazione/concentrazione piuttosto elevata, oltre cui sovraffollamento e inefficienza dei servizi tendono a emergere. • Potenziale tecnologico: la concentrazione di competenze e le reti di interconnessione facilitano la diffusione dell’innovazione nelle città, con una presenza di 10 volte superiore di brevetti eco-innovativi nelle aree urbane rispetto a quelle rurali (il 73% dei brevetti relativi alle energie rinnovabili proverrebbe da aree urbane nei Paesi Ocse). I sistemi urbani compatti si prestano a essere adattati alle innovazioni, che possono favorire la transizione verso le “green city”. • Sinergie tra le parti: il concetto di “circular economy” si fonda sulle relazioni tra funzioni e tessuto urbano e tra diverse attività svolte nel medesimo spazio o in spazi contigui. Tali condizioni consentono una gestione razionale di flussi di risorse (input / output) tra settori industriali diversi. Inoltre le “green city” sono spesso integrate e transettoriale: ciò permette spesso risparmi energetici e benefici ambientali, anche in città costruite ex novo (Masdar, Abu-Dhabi).

<p>Benefici economici</p>	<ul style="list-style-type: none"> Oggi 150 città al mondo generano da sole il 46% del PIL globale e ospitano il 12% della popolazione mondiale. Elevate densità abitative generano incrementi di produttività del lavoro anche attraverso la riduzione dei costi di trasporto e l'ampliamento delle reti commerciali (hub). Economie di agglomerazione si ottengono anche con le reti tra diverse città, ottenute anche per via infrastrutturale (ma con rischi di esternalità negative, come la congestione). Centri urbani densificati consentono di ottenere risparmi considerevoli sui costi infrastrutturali (anche fino al 55%) e sui costi di trasporto (carburante). Opzioni di trasporto pubblico locale (TPL) possono generare maggiore capacità delle infrastrutture nel loro ciclo di vita e minori costi di gestione. Particolarmente efficienti sono i sistemi di TPL a ridotto peso infrastrutturale, che in alcuni casi generano persino risultati economici positivi (Autobus a trasporto rapido o Bus Rapid Transit-BRT). Si possono controllare e ridurre i costi di congestione, ad esempio limitando gli accessi mediante il pagamento di tariffe si sono ottenuti benefici economici sociali e ambientali: meno ingressi, meno domanda, meno ritardi, meno emissioni (congestion charge a Londra, pollution charge a Milano). Anche un TPL con aumentato tasso di utilizzo e riduzione delle inefficienze (ridotto uso di carburante negli ingorghi) contribuisce a ridurre la congestione.
<p>Benefici sociali</p>	<ul style="list-style-type: none"> Benché l'incidenza assoluta dei "green jobs" sia di difficile stima, in ambito urbano possono crearsi posti di lavoro in agricoltura urbana e periurbana, TPL, Energie rinnovabili, gestione dei rifiuti, edilizia sostenibile. I settori dei servizi e alcuni distretti hi-tech sono presenti in ambito urbano piuttosto spesso. Gli effetti di breve periodo della creazione di "green jobs" possono essere positivi, mentre nel lungo periodo possono darsi effetti di compensazione tra settori "green" e "non-green". La densità urbana è stata indicata come potenziale soluzione alla povertà (UNDP: Human Development Report), anche se le fasce disagiate della popolazione richiedono politiche di welfare dedicate a favorire il loro accesso ai servizi "green" specialmente se essi comportano un differenziale di prezzo positivo (per esempio TPL, accesso a energie rinnovabili, edifici efficienti come stabilizzatori rispetto al prezzo dell'energia). Politiche per la costruzione di relazioni sociali e, in generale, investimenti in capitale sociale contribuiscono al pilastro sociale della Green Economy mediante azioni come la progettazione di spazi pubblici, l'incremento della sicurezza (ad esempio stradale) mediante introduzione di limiti di velocità, controlli e corsie preferenziali, etc.
<p>Benefici ambientali</p>	<ul style="list-style-type: none"> L'incidenza dell'inquinamento urbano sui costi sanitari è maggiore che in altre aree. Le misure di pianificazione in questo ambito comprendono ad esempio le infrastrutture verdi e le reti ecologiche urbane (che sono in grado di generare benefici misurabili anche in termini economici), la progettazione di percorsi pedonali e ciclabili, che presentano effetti positivi per la riduzione della CO2 e sulla salute umana (si veda il caso di Monaco di Baviera). Le infrastrutture verdi e le reti ecologiche urbane possono ridurre l'esposizione a rischi derivanti da possibili eventi naturali estremi (alluvioni, frane, calura, etc.); aree verdi e foreste urbane assorbono CO2, migliorano il microclima e riducono gli effetti di calore. Effetti positivi sulla qualità ambientale e talora alimentare derivano anche dall'agricoltura periurbana, dai parchi esterni, etc.

Un cambiamento da un'economia "brown" ad una "green" richiede in genere un mix di politiche settoriali e un'efficace strategia di coordinamento. Procedendo, esemplificativamente e non esaustivamente, per settore:

- nei trasporti le politiche prevalenti sono di tipo "avoid" (permessi di accesso, bus rapid transit-BRT), "shift" (trasporti pubblici elettrificati, car-sharing, etc.), "improve" (riferiti alla performance dei diversi mezzi e modi di trasporto).
- negli edifici sono possibili misure di design, tecnologiche e comportamentali. Queste ultime comprendono codici edilizi, certificazioni obbligatorie, incentivi all'efficienza energetica, prestiti agevolati o condizionati con effetti di riduzione o stabilizzazione della domanda di energia. Le pratiche di acquisti o appalti verdi (Green Public Procurement – GPP) possono favorire l'affermazione di nuove tecnologie e standard di efficienza mediante lo stimolo fornito dalle amministrazioni quali "early adopters". Le città consumano molta energia, spesso proveniente dall'esterno: le misure di riduzione della domanda di energia tendono all'efficienza nell'uso e talora all'autosufficienza, o all'utilizzo di

energie rinnovabili prodotte in prossimità della città stessa, opzione più facilmente praticabile in presenza di “smart grid” e software di distribuzione e stoccaggio.

- Vegetazione e paesaggio possono contribuire al risparmio energetico nelle città in ragione della loro capacità di mitigare temperature estreme e rischi di alluvioni mediante assorbimento di quantità eccessive di acque meteoriche.
- La domanda di acqua potabile nelle città e la disponibilità a pagare un prezzo al consumo maggiore rispetto ad altri usi (ad esempio quello irriguo) sono notoriamente più elevate che nelle campagne. Spesso le infrastrutture tuttavia sono inefficienti e soggette a perdite. Tra gli strumenti di azione per la riduzione della domanda d’acqua: la leva del prezzo dell’acqua, la misurazione degli usi e sistemi di uso “a cascata” della stessa acqua.
- Il cibo consumato in città è abitualmente prodotto esternamente ma possono esistere relazioni di prossimità importanti (ad esempio il caso di Milano, che è di rilievo mondiale) e il 20% del cibo prodotto globalmente proviene già ora da aree urbane.
- Il ciclo dei rifiuti, articolato nelle fasi di riduzione alla fonte, raccolta e riciclo, che costituiscono elementi fondanti della cosiddetta economia circolare.
- Le “smart infrastructure” tendono a presentare una maggiore sostenibilità economico-finanziaria nelle città, in considerazione del numero relativamente elevato degli utenti serviti e delle possibilità di integrazione con altre infrastrutture incidenti sul medesimo territorio (densificazione / concentrazione).

<p>Barriere al cambiamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Governance frammentata tra livelli amministrativi; • disponibilità di capitali e capacità di spesa limitata da parte delle amministrazioni comunali / cittadine / metropolitane; • mancanza di investimenti pubblici e privati; • rischi di inefficacia della spesa / investimento in sistemi, tecnologie, infrastrutture green • effetti sulle preferenze di consumo dei cittadini del nuovo modello (per esempio cosa pensano i cittadini di una vita in una città densificata? Esiste un rischio di migrazione con effetti negativi sul gettito?); • costi del cambiamento per le imprese (nuove tecnologie, formazione e informazione); • presenza di lobby e interessi consolidati nei settori classici dell’economia (BAU); • avversione al rischio o al cambiamento di cittadini, imprese e sistemi burocratici e pubbliche amministrazioni; • presenza di politiche perverse incoerenti con il paradigma della Green Economy (ad esempio i sussidi ai combustibili fossili); • incertezza sulle risposte comportamentali ultime a miglioramenti in termini di efficienza o competitività conseguiti mediante politiche “green” (per esempio la reazione all’efficienza energetica con maggiori consumi a parità di prezzo dell’energia).
<p>Strategie e strumenti</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Investimenti di lungo periodo resi più facili da istituzioni mature e consolidate; • iniziative autonome della società civile per innescare il processo di cambiamento; • valore e stabilità dell’infrastruttura politica disponibile sui diversi territori; • internalizzazione delle esternalità negative sul piano ambientale e sociale che rendono difficile superare le barriere dette.

RESPONSABILE DEL TAVOLO: Agnese Lunardelli, Confindustria Venezia

La necessità di costruire una visione condivisa

Se ognuno pensa per sé, le cose non sono destinate a migliorare. Per poter sperare di “cambiare passo” è necessario costruire una visione condivisa.

Tuttavia, costruire una visione condivisa e di lungo termine non è semplice, perchè spesso ci sono interessi contrapposti o mancanza di fiducia reciproca ed i giocatori non cooperativi, giocano l’un contro l’altro inconsapevoli che il tetto del vantaggio individuale potrebbe essere superato solo se e quando cooperassero.

Queste regole valgono per tutti ed in questo gioco, ci sono gli individui, le categorie economiche, le corporazioni, la politica, i cittadini, i territori e persino le amministrazioni.

La grande occasione di operare un cambiamento e di operare in modo cooperativo ce la offre il riassetto degli enti locali ovvero – per quanto riguarda Venezia – l’avvento della Città Metropolitana.

Il cambiamento come opportunità di miglioramento

Il processo di riforma delle amministrazioni locali avviato con la nota legge Delrio, tuttavia, non ha avuto e non avrà vita semplice: le amministrazioni, infatti, hanno l’abitudine di ragionare come monadi e di relazionarsi per logiche verticali e gerarchiche piuttosto che secondo logiche orizzontali e collaborative.

Con l’avvento delle città metropolitane il capoluogo teme di perdere il controllo sui comuni minori e allo stesso tempo i comuni non vogliono che il capoluogo faccia l’asso pigliatutto; perchè superare protagonismi e campanilismi (in Veneto) è ancora difficile.

È un percorso difficile, ma ineludibile.

Il rischio – in parole povere – è quello di assistere solo ad un cambiamento di facciata.

Noi siamo, invece, del parere che questa non debba essere l’ennesima occasione sprecata o peggio, modo di creare un ulteriore livello politico e amministrativo che si aggiunge a quelli già esistenti, non risolvendo ma aggravando la complessità e frammentarietà del contesto istituzionale.

L’istituzione della città metropolitana va, quindi, vissuta come una grande occasione per una riorganizzazione delle funzioni e dei servizi svolti da Comuni, forme associative sovracomunali e città metropolitana, alla luce dei principi di:

1. efficienza;
2. economicità;
3. non sovrapposizione / duplicazione di ruoli.

Definire con urgenza il Piano Strategico di Venezia Città Metropolitana

La riforma Delrio assegna alle Città Metropolitane oltre al compito fondamentale di darsi uno Statuto anche quello di produrre un Piano Strategico.

Attenzione! A differenza dei vari Libri Bianchi di cui molte città – tra cui la stessa Venezia – si sono dotate nel passato (2004-14), il Piano previsto dalla Delrio è un vero atto amministrativo e quindi impegnativo per il Governo della città.

Tra le funzioni principali delle Città Metropolitane, vi è quella di promuovere e coordinare lo sviluppo economico e sociale, assicurando sostegno e supporto alle attività economiche e di ricerca. Ecco perché è così importante cominciare a discutere seriamente anche di questo aspetto.

Si tratta di un Piano triennale che deve essere aggiornato di anno in anno e che costituisce atto di indirizzo per l’esercizio delle funzioni di tutti i Comuni e le Unioni di Comuni compresi nel territorio.

La visione di lungo periodo

È evidente che un Piano Strategico degno di questo nome pur avendo una gittata triennale, debba avere una visione a 10, 20 anni. Non può essere un libro dei sogni nè tantomeno un mero elenco di progetti, una somma di desiderata che il più delle volte rimangono sulla carta. Esso deve essere piuttosto una sintesi condivisa delle priorità, pochi progetti ma:

1. risolutivi;
2. sostenibili;
3. finanziabili;
4. realizzabili!

Il ruolo delle Business Community nei processi di condivisione strategica

Il ruolo delle Business Community è particolarmente evidente nell'ambito dei processi di pianificazione strategica che hanno interessato tutti i più importanti contesti metropolitani europei.

Si tratta di processi molto diversi: in alcuni casi la pianificazione strategica assume un ruolo forte nell'ambito di sistemi di pianificazione territoriale regionale o metropolitana (si pensi ai casi di Amsterdam, Stoccarda, ecc.); in altri casi i processi di pianificazione strategica assumono un carattere più spiccatamente volontario e intersettoriale, connesso a molteplici filiere di policy (Barcellona, Manchester, Helsinki, Torino tra gli altri).

In queste diverse pratiche, tuttavia, il ruolo giocato dalle Business Community è spesso indirizzato a condividere una agenda strategica, intesa anche come identificazione selettiva di priorità per le policies e come costruzione di cantieri progettuali.

Se c'è una costante nei piani strategici delle città metropolitane europee – a parte alcune eccezioni che confermano la regola – la regola, per l'appunto, è quella di non cambiare pelle ma di esaltare le proprie specificità. Parigi vive di logistica e turismo, Londra si propone di diventare sempre più grande e centro della finanza internazionale.

Quale ruolo può ritagliarsi Venezia nel contesto internazionale? Tra le altre numerose vocazioni del territorio, non v'è dubbio che prevalga quella turistico-culturale, ma accanto ad essa non va dimenticata la grande tradizione manifatturiera e le importanti risorse in termini di competenze nel settore della chimica e dell'energia.

Il nuovo manifatturiero

Grandi interpreti delle dinamiche dell'economia individuano nell'Italia un fattore di successo: quello di non aver abbandonato il manifatturiero, ma di averlo cavalcato rinnovandolo.

In questa prospettiva, Venezia ed il suo entroterra possono dire ancora la loro: molti sono i progetti e le iniziative già operative che s'ispirano ad attività sostenibili e a bassa impronta.

Dobbiamo ricordare – a titolo d'esempio – il fatto che il Porto di Venezia ha conquistato, per l'ennesimo anno, la palma di Porto più green del Mediterraneo ed è alfiere del progetto di riduzione delle emissioni in Adriatico che l'Europa ha fissato come traguardo al 2025.

Dobbiamo ancora ricordare che qui – da noi a Marghera – è nato il progetto Hydrogen Park con tutte le ricadute in termini di impiego dell'idrogeno anche per la mobilità nautica.

Ancora: la bioraffinerie di Eni e di Ceral Docks e la centrale a biomasse di Grandi Molini. E l'elenco sarebbe lungo: una indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area industriale di Porto Marghera del 2013 ha messo in evidenza il peso crescente della "green economy" nell'area industriale: 86 aziende (circa il 10% del totale) che danno lavoro a 2369 persone.

In questi numeri ci sta il futuro di Marghera ed il riscatto dal suo passato. L'industria può ancora dire la sua in questo territorio e in una strategia di area vasta – propria della Città Metropolitana – essere di nuovo traino allo sviluppo.

VALUTAZIONE DELLA GIORNATA

In questa parte vengono riportati i risultati relativi alle risposte al questionario di valutazione.

I partecipanti al Tavolo erano **29**.

Hanno risposto al questionario **16** partecipanti.

Il tasso di copertura della valutazione è del **55%**.

La RAPPRESENTATIVITA' (a scala provinciale) DELLE QUESTIONI emerse al tavolo tematico n° 3

I partecipanti hanno dato un voto pari a

Voto medio

7	8	9	10
----------	----------	----------	-----------

Il voto fa riferimento alle sole domande compilate nel questionario

La VALUTAZIONE complessiva dell'incontro

I partecipanti hanno dato un voto pari a

Voto medio

8	9	10
----------	----------	-----------

Il voto fa riferimento alle sole domande compilate nel questionario

La VALUTAZIONE (in termini di utilità ed adeguatezza) dei materiali e alle informazioni ricevute prima della discussione

I partecipanti hanno dato un voto pari a

Voto medio

7	8	9	10
----------	----------	----------	-----------

Il voto fa riferimento alle sole domande compilate nel questionario

La VALUTAZIONE (in termini di comfort e di funzionalità) degli spazi per la discussione nei gruppi

I partecipanti hanno dato un voto pari a

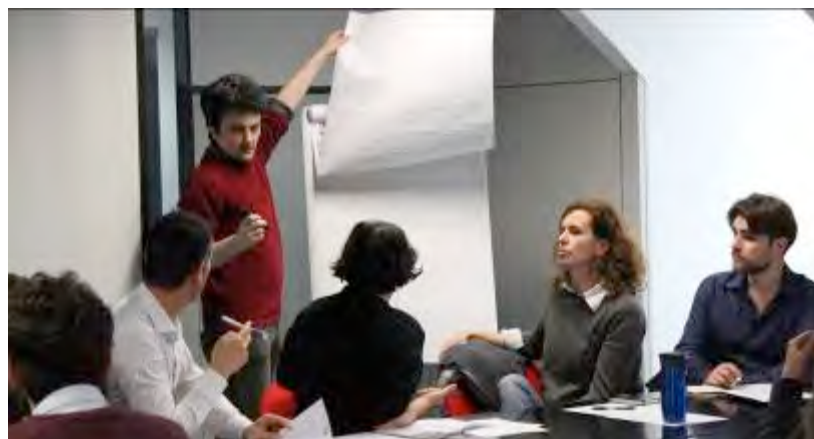
Voto medio

7	8	9	10
----------	----------	----------	-----------

Il voto fa riferimento alle sole domande compilate nel questionario

Testimonianza fotografica







CREDITS

Organizzazione:

Coordinamento scientifico

Massimo Gattolin, **Provincia di Venezia**

Francesco Musco, **Università Iuav di Venezia**

Ricercatori e staff

Annamaria Pastore, Davide Lionello, Luisa Semenzato, **Provincia di Venezia**

Michele Dalla Fontana, Filippo Magni, Denis Maragno, Sara Verones, **Università Iuav di Venezia**

Facilitatore

Marco Aicardi, **FormAttiva**

Esperti:

Agnese Lunardelli, **Confindustria Venezia**

Luca Cetara, **Eurac**

Si ringraziano i partecipanti

Barbiero Franca, Boaretto Marco, Bovo Dario, Castegnaro Bruna, Ceccon Stefano, Chiellino Gabriella, Da Villa Ezio, De Luigi Moira, Dus Marco, Lorenzon Giorgio, Margaretto Paola, Marchioro Albino, Martini Ugo, Menin Gianpietro, Merotto Barbara, Ongaro Nilo, Pastor Barbara, Pistollato Silvia, Scaramuzzi Isabella, Schiuma Donatella, Tenace Marina, Trabuio Luca, Vanin Giorgio, Vannucci Laura, Vedovo Elisabetta, Zambrini Mario, Zemello Consuelo, Zinato Thomas