

INQUADRAMENTO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE SULLO STATO DELL'ARTE 2005 DEI PROCESSI DI AGENDA 21 LOCALE

F. LENZERINI, E. PARISI

(Associazione Coordinamento Agende 21 Locali Italiane)

L'EVOLUZIONE DELL'AGENDA 21 LOCALE: DA PROGETTO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE A MODELLO DI GOVERNANCE

Nel documento Agenda 21, sottoscritto da oltre 170 Paesi di tutto il mondo nell'ambito della Conferenza ONU di Rio de Janeiro su "Ambiente e Sviluppo" del 1992, con lo scopo di delineare i principi guida per perseguire politiche di sviluppo sostenibile, il capitolo 28 «Iniziativa delle amministrazioni locali di supporto all'Agenda 21» riconosce un ruolo decisivo alle comunità locali nell'attuare il cambiamento di politiche: «Ogni amministrazione locale dovrebbe dialogare con i cittadini, le organizzazioni locali e le imprese private e adottare una propria Agenda 21 locale. Attraverso la consultazione e la costruzione del consenso, le amministrazioni locali dovrebbero apprendere e acquisire dalla comunità locale e dal settore industriale, le informazioni necessarie per formulare le migliori strategie». Il ruolo strategico demandato agli Enti Locali per l'attivazione di processi verso lo sviluppo sostenibile era stato affermato dagli Stati Membri in virtù del fatto che nel 1992 oltre il 45% della popolazione mondiale vive in contesti urbani. Nel 2005 il ruolo degli Enti Locali non può essere che confermato e rafforzato, visto che chi vive in contesti urbani oggi è più della metà della popolazione mondiale.

Con la prima Conferenza Europea sulle "Città Sostenibili", tenutasi ad Aalborg (Danimarca) nel 1994, 80 Amministrazioni Locali danno il primo segnale di risposta ai mandati dell'Agenda 21, sottoscrivono la "Carta delle città europee per un modello urbano sostenibile", più comunemente nota come "Carta di Aalborg", dando vita alla "Campagna delle Città europee sostenibili", un vero e proprio movimento per la promozione ed il coordinamento delle Agende 21 Locali in Europa.

La Carta di Aalborg è stata firmata inizialmente da 80 amministrazioni locali europee e da 253 rappresentanti di organizzazioni internazionali, governi nazionali, istituti scientifici, consulenti e singoli cittadini. Oggi sono già quasi 3000 gli Enti Locali che hanno sottoscritto questo documento.

Un supporto importante alla diffusione dell'Agenda 21 Locale in Europa fu dato dall'istituzione di un segretariato europeo dell'ICLEI (*International Council for Local Environmental Initiatives*), un network mondiale di Enti Locali che aiuta, promuove e realizza progetti per l'applicazione dei principi dello sviluppo sostenibile. A livello europeo l'ICLEI ha avviato numerosi progetti ed azioni pilota per la formazione e lo scambio di esperienze nel campo ambientale (Guida dell'Agenda 21 Locale europea, produzione di manuali per l'attuazione di pratiche ambientali corrette, avvio di progetti pilota per la formazione di *city managers* esperti nel campo ambientale, ecc.). Nel novembre del 1995 l'ICLEI organizza a Roma la *Conferenza Internazionale per l'Agenda 21 Locale del Mediterraneo*, negli anni successivi indice la *Seconda e la Terza Conferenza delle Città Sostenibili (Lisbona 1996, Hannover 2000)*, per approfondire in termini operativi i temi trattati ad Aalborg.

Un primo bilancio dei risultati ottenuti dall'Agenda 21 viene stilato nell'ambito della seconda Conferenza ONU su "Ambiente e Sviluppo" di Johannesburg del 2002. Il World Summit, seppur con meno ottimismo di quello di Rio, ribadisce la validità dello sviluppo sostenibile, e riconosce alle Agende 21 locali un importante merito sui risultati sin ora raggiunti dedicandovi un'apposita sessione "Local Action moves the world". Nell'ambito di questa sezione viene presen-

tata la nuova linea guida (Plan of implementation), per sviluppare le politiche territoriali di sostenibilità il cui slogan è «From local Agenda 21 to local Action 21». Lo stimolo per le comunità Locali è quello di passare dalla fase di analisi del contesto territoriale e di attivazione della partecipazione ad una nuova fase caratterizzata da interventi concreti per il cambiamento dei modelli di società non sostenibili.

L'invito alla pragmaticità e all'azione rivolto dalla Conferenza ONU alle Agende 21 Locali viene accolto dalle "Città Europee Sostenibili", la cui campagna in 10 anni si è sviluppata e rafforzata coinvolgendo centinaia di Enti Locali in tutto il continente. Nel 2004, in occasione del decennale della Carta di Aalborg, è ancora la città danese ad ospitare la conferenza europea «Aalborg-plus 10», che raccoglie gli aderenti alla Campagna ed in cui vengono stilati gli "Aalborg Commitments": un vero e proprio decalogo di impegni che gli Enti Locali dovranno ottemperare per dare valore alle proprie Agenda 21 Locali e far divenire la sostenibilità modello di governance innovativo, concreto, intersettoriale e capace di coinvolgere tutta la comunità. Per molto tempo si è pensato che l'Agenda 21 Locale fosse uno strumento di politica ambientale di semplice utilizzo per le pubbliche amministrazioni, e che il ruolo della Comunità Locale terminasse nella stesura del Piano d'Azione o nei momenti di partecipazione. Lo sviluppo sostenibile, nell'approccio offerto dagli Aalborgs Commitments, diventa un pensiero politico completo, che pone al centro della discussione il benessere della comunità locale, e allo stesso tempo coinvolge gli attori della stessa comunità indicando loro ruoli concreti ed importanti per garantire benefici per l'oggi e per il domani.

L'AGENDA 21 LOCALE IN ITALIA

Il quadro più esaustivo dell'Agenda 21 Locale in Italia è offerto dal Coordinamento Nazionale Agende 21 Locali il quale ha realizzato due indagini sullo stato di attuazione dei processi di Agenda 21 Locale in Italia. La prima, del Giugno 2002, oltre ad essere un punto di riferimento su cui poter valutare i successivi progressi del movimento sostenitore dello sviluppo sostenibile e delle Agende 21 Locali, costituiva sia un bilancio decennale sui risultati raggiunti in Italia rispetto agli obiettivi di Rio de Janeiro e di Aalborg, ed era preparatoria al World Summit di Johannesburg. La seconda indagine del Marzo 2004 era in preparazione alla Quarta Conferenza Europea delle Città Sostenibili "Aalborg+10". Questa evidenzia una situazione abbastanza rosea per quel che riguarda la diffusione dei processi nel nostro Paese e che nel corso del 2005 (l'aggiornamento dell'indagine è in corso d'opera) sembra essersi ancora rafforzata.

Erano 361 i processi di Agenda 21 Locale concretamente avviati, di cui circa un terzo aveva un proprio Piano d'Azione Locale per lo sviluppo sostenibile. È interessante notare che sebbene i processi siano diffusi su tutto il territorio nazionale, quelli più maturi si collocano principalmente nel Nord-Est e nel Centro Italia e sono normalmente promossi dalle Amministrazioni Provinciali.

Le principali aree problematiche affrontate dai partecipanti dei Forum di Agenda 21 Locale sono: per le tematiche territoriale/ambientali Mobilità, Acqua, Rifiuti ed Aria; per le tematiche economiche turismo, agricoltura, attività produttive e occupazione; per le tematiche sociali formazione, salute-sicurezza, coesione sociale, comunicazione.

Nella maggior parte dei casi i Forum di Agenda 21 ricoprono un ruolo di vero e proprio organo di consultazione locale e sono convocati anche per altri progetti degli Enti pubblici, al di là degli strumenti di consultazione consolidati.

Tra gli attori più attivi nei Forum vi sono Enti pubblici, associazioni di categoria, associazioni ambientaliste, singoli cittadini, mondo imprenditoriale, associazioni di volontariato nelle sue varie articolazioni, Enti tecnici di controllo, ordini professionali e Università. I soggetti che partecipano di meno sono le associazioni dei consumatori, i giovani, le associazioni sportive e le minoranze etniche.

Sono gli Enti Locali, in particolar modo Comuni e Province, ad avere il principale merito nella

diffusione italiana dei processi partecipativi e nel sostegno dei principi di sviluppo sostenibile. Sono stati, infatti, gli Enti Locali, indipendentemente dalle loro dimensioni, geografia e appartenenza politica, a promuovere e finanziare, spesso interamente, i processi di Agenda 21 Locale, stimolando poi le proprie popolazioni a parteciparvi attivamente. D'altronde sono gli Enti Locali, almeno in Italia, ad avere le principali competenze sulla pianificazione territoriale, sulle questioni ambientali, sulle norme che regolano la qualità della vita in ambito urbano e che conoscono dettagliatamente le peculiarità e le criticità su cui i Forum pongono la propria attenzione. Inoltre gli Enti Locali rappresentano anche la forma di governo più vicina alla società civile, capace di individuare facilmente i portatori di interesse più rappresentativi e quelli che spesso non trovano spazi nei tradizionali processi decisionali. Sono quindi gli Amministratori Locali ad avere il compito di ritenere all'interno del proprio mandato quello di attivare i Forum che consentano ai propri cittadini di esprimere in maniera partecipata criticità e proposte, stimolando poi, partnership pubblico-privato capaci di realizzare interventi concreti e condivisi. Relativamente agli amministratori promotori dei processi di Agenda 21 Locale l'esperienza italiana vede prevalentemente gli Assessori con delega all'Ambiente (il 70% dei processi) anche se sono in aumento i casi in cui vi è una delega specifica all'Agenda 21 o alla partecipazione, oppure situazione in cui il processo è promosso da un gruppo interassessorile o direttamente dal Sindaco o del Presidente.

Gli Enti Locali che avviano il processo ricoprono poi un ruolo importantissimo anche per quanto riguarda l'attuazione del Piano d'azione, non tanto perché questo gli spetti di mandato, ma in virtù del fatto che gli Enti promotori sono individuati quali attori principali nella concretizzazione del Piano d'azione, solo secondariamente vengono individuati altri Enti Pubblici sovraordinati, associazioni imprenditoriali, scuole e terzo settore. In un certo senso quindi, almeno per l'esperienza italiana, l'attivazione di un processo di Agenda 21 Locale obbliga gli amministratori che lo promuovono ad un confronto continuo e proficuo con la propria comunità locale che è alla base dei principi della buona governance locale.

Gli Enti promotori dei processi di Agenda 21 Locale sottolineano tra i risultati ottenuti dal processo una maggiore condivisione delle informazioni e un migliore dialogo tra le parti della società. Inoltre si rileva la valorizzazione dei progetti esistenti dei vari attori coinvolti e la capacità di raccogliere sinergie per dare soluzioni migliorative a problemi esistenti mediante maggiore coordinamento e integrazione degli interventi, supporto alle capacità progettuali dei vari attori.

Le difficoltà che più frequentemente hanno incontrato gli Enti promotori dei processi di Agenda 21 Locale sono di varia natura: insufficienti risorse, difficoltà a coresponsabilizzare i partecipanti del Forum ad assumere impegni e a realizzarli; tempi lunghi dalle fasi di ideazione a quelle di realizzazione; scarsa integrazione nelle politiche di settore e scarsa continuità politica di supporto. Seguono la mancanza di risultati in tempi brevi, scarsa attuazione delle indicazioni del Piano nelle politiche dell'Ente. Sono invece minimi le difficoltà tecniche e normative e i problemi legati alla comunicazione dei risultati.

I primi processi di Agenda 21 Locale in Italia, nascono negli ultimi anni dello scorso secolo, per volontà di alcuni amministratori locali che partecipando alle prime conferenze europee delle città sostenibili (Aalborg 1994, Lisbona 1996, Siviglia 1999) prendono coscienza del mandato rivolto agli Enti Locali nel capitolo 28 del Documento di Agenda 21 siglato a Rio de Janeiro e decidono di attivare processi sperimentali seguendo le indicazioni che emergono dai processi di Agenda 21 Locale dei paesi europei già attivatisi (paesi scandinavi e Germania). Tuttavia, rispetto agli esempi del Nord Europa è stata necessaria una forte contestualizzazione del metodo affinché i processi di Agenda 21 Locale garantissero l'adeguata partecipazione. Si è andato così delineando un "metodo Italia" dei processi di Agenda 21 Locale, capace, quasi sempre, di ottenere forte partecipazione agli incontri e di garantire un ampio spettro di attori rappresentati, tra cui spiccano come categorie più frequenti le associazioni di categoria, le associazioni ambientaliste, i rappresentanti di scuole, ma anche i singoli cittadini. Anche i temi trattati dai Forum sono molto vari, sicuramente influenzati dalle diverse peculiarità e sensibilità

locali; tra quelli ambientali spiccano il tema della mobilità dei rifiuti e dell'acqua; tra i temi economici la gestione delle attività produttive, il turismo e l'agricoltura; tra i temi sociali l'educazione, l'informazione e la coesione.

All'inizio del 2000, la situazione italiana vede ancora pochissimi processi di Agenda 21 Locale attivati, tuttavia caratterizzati da stadi di avanzamento elevati e buoni risultati raggiunti. L'esempio delle Amministrazioni pioniere e le "Linee guida per le Agende 21 Locali", pubblicate da ANPA nel 2000, costituirono negli anni successivi elementi importanti per la trasformazione delle Agenda 21 Locale in Italia da progetto sperimentale a movimento. Merito di questa evoluzione va senz'altro alla nascita di un coordinamento nazionale delle Agende 21 Locali e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Agende 21 Locali, che oggi conta circa 350 soci iscritti, nasce nel 2000, senza scopo di lucro per perseguire esclusivamente finalità di promozione dei processi di Agenda 21 Locale e per rendere sostenibile lo sviluppo integrando aspetti economici, sociali ed ambientali. Inoltre l'Associazione monitora, raccoglie, diffonde e valorizza studi, ricerche, buone pratiche e in generale esperienze positive di sviluppo sostenibile e Agenda 21 Locale, nonché promuove e facilita la candidatura dell'Associazione e dei Soci a progetti e iniziative internazionali e nazionali.

Le attività svolte dall'Associazione sono molteplici, tra esse prevalgono quelle comunicative e formative: organizzazione e partecipazione a convegni nazionali ed internazionali e a corsi di formazione e Master; tradurre e diffondere i documenti internazionali sullo sviluppo sostenibile, diffondere un calendario degli eventi nazionali ed internazionali ed i bandi nazionali ed internazionali per il finanziamento buone pratiche di sostenibilità.

Inoltre l'esperienza delle singole comunità locali impegnate in processi di sviluppo sostenibile, messa a disposizione all'interno dei canali di diffusione della Associazione, dimostra che la partecipazione alla rete nazionale risulta allo stesso tempo condizione fondante e necessaria per garantire efficacia alla formazione del personale interno, facilitare l'implementazione dei corretti strumenti e favorire anche l'attuazione delle decisioni di governo coerenti ai principi sostenuti.

Un altro elemento molto importante per la diffusione dei processi di Agenda 21 Locale in Italia è stato l'emanazione nel 2001 da parte del Ministero dell'Ambiente Italiano, con la supervisione di ANPA e la consulenza del coordinamento delle Agende 21 Locali, di un bando di finanziamento per l'attuazione di processi di Agenda 21 Locale. Questo finanziamento consentì a molti Enti Locali, in particolar modo ai più piccoli, di reperire le risorse necessarie per l'avvio del processo. Seguì un altro bando di finanziamento del Ministero nel 2002, finalizzato nuovamente all'avvio dei processi, ma anche a finanziare l'attuazione dei Piani d'Azione ed alcuni analoghi bandi di finanziamento regionali.

L'esperienza italiana di coordinamento degli Enti Locali impegnati in Agende 21 Locali, offre, a cinque anni dalla sua costituzione, chiari e concreti risultati e dimostra l'utilità di aver realizzato la rete per tutto il movimento italiano che sostiene lo sviluppo sostenibile.

Infatti, dopo una fase iniziale in cui i principi della Carta di Aalborg erano sconosciuti ai più e le metodologie di Agenda 21 ancora pionieristiche (1996-2000), si è passati, dopo la nascita del Coordinamento, ad una discreta, seppur ancora migliorabile, diffusione dei processi di Agenda 21 Locale ed in vario modo delle applicazione degli strumenti che mirano ad attuare modelli di sostenibilità (2000-2004).

Gli ultimi anni di questo periodo (2003-2004), terminata la spinta propulsiva dell'entusiasmo iniziale (e dei finanziamenti), sono stati caratterizzati dalla necessità degli Enti Locali attivi promotori di Agende 21 Locale, specialmente di quelle più mature, di animare il processo, di renderlo immediatamente concreto, di far seguire risultati tangibili alle fasi di partecipazione e pianificazione. Le politiche di sostenibilità necessitano di nuovi strumenti per la gestione del territorio, la cosiddetta "cassetta degli attrezzi". Nascono così, promossi dagli Enti Locali, e spesso finanziati dalla Comunità Europea attraverso lo strumento del LIFE AMBIENTE, molteplici progetti sperimentali: la contabilità ambientale, l'utilizzo di sistemi di indicatori della so-

stenibilità (ECI), le politiche degli "acquisti verdi", i bilanci sociali e partecipativi, fino a strumenti più strutturati come i sistemi di gestione ambientale (EMAS e ISO 14001) per gli Enti Locali, i distretti e le aree.

Questi *tools* tendono ad integrare da un lato i tre grandi pilastri della sostenibilità: l'economia il sociale e l'ambiente e dall'altro introducono degli elementi di rendicontazione, di accountability come dicono gli anglo-sassoni. In questo contesto di fervente progettualità, molto importante è stato il ruolo della rete, si creano infatti tavoli di confronto tra i tecnici e gli Amministratori per confrontare le esperienze progettuali simili e creare analisi di benchmarking e documenti di indirizzo per supportare altre amministrazioni ad attivare progetti sostenibili. Il Coordinamento Agende 21 Locali Italiane dal 2003 promuove "gruppi di lavoro" tra i propri associati in collaborazione con Università, Enti di ricerca e le migliori società di consulenza del settore. Alcuni gruppi di lavoro hanno approfondito le tematiche di sostenibilità di specifici settori (mobilità, urbanistica, turismo); altri hanno concentrato la loro attenzione su specifici contesti territoriali (aree montane, piccole città; aree metropolitane), caratterizzandone le esigenze e le peculiarità per realizzare politiche di sostenibilità; infine, altri "gruppi di lavoro" si sono formati attorno a specifici progetti. Nel nostro Paese, in quegli anni, si è costituita, in forma del tutto spontanea, una sorta di "comunità di pratica", tra Enti Locali, organizzazioni sindacali, organizzazioni imprenditoriali e sociali. Questa "comunità di pratica", aggregatasi nell'ambito delle Agende 21, grazie alla "concertazione" all'interno dei forum, ha realizzato in Italia oltre 1350 progetti di carattere locale per lo sviluppo sostenibile (dato indagine 2004). Sul fronte ambientale i progetti hanno riguardato i temi dell'energia, della programmazione e gestione del territorio, dei trasporti, e a seguire rifiuti, biodiversità, acqua e aria, contribuendo spesso a fornire una risposta a situazioni di emergenza. Nel settore economico sono stati realizzati progetti soprattutto sui temi del turismo e delle attività produttive, a seguire agricoltura, terziario e per favorire l'occupazione. I progetti A21L in ambito sociale sono stati realizzati soprattutto su formazione-educazione, comunicazione e informazione, partecipazione, servizi e coesione sociale, consumi, cultura e patrimonio artistico, salute e sicurezza, pari opportunità. Parallelamente al forte attivismo progettuale, in questi anni, si registra anche l'accrescere dell'interesse e dell'utilizzo delle metodologie dei processi partecipativi anche nell'ambito di strumenti di pianificazione degli Enti Locali che inizialmente non erano stati *contagiati* dall'Agenda 21. Molti sono gli esempi nel settore ambientale (piani provinciali per la gestione dei rifiuti, piani energetici, regolamenti del verde) economico (piani urbanistici partecipati, talora anche a livello di progettazione esecutiva, piani delle attività estrattive) e sociale (piani di zona, piani per la salute, piano giovani).

La contaminazione del metodo partecipato non è però sufficiente a garantire l'intersettorialità strategica del processo di Agenda 21 Locale; infatti anche se in molti Enti le metodologie dell'Agenda 21 sono replicate anche dalla maggior parte degli amministratori, i principi dello sviluppo sostenibile non sono ancora assunti come *politica generale* dell'Ente, e spesso, seppur apprezzati, vengono considerati sacrificabili in virtù di altre priorità ed esigenze.

All'inizio del 2004, si avverte nella maggior parte dei processi di Agende 21 Locale più maturi e progettualmente evoluti, l'insorgere di criticità generate dalla contemporaneità di alcuni fattori. Le comunità locali, infatti, sono ormai affini alle tematiche dello sviluppo sostenibile, percepiscono pertanto l'isolamento istituzionale dei promotori delle Agende 21 e le difficoltà che essi hanno nell'attuare concretamente i Piani d'Azione dei Forum, al di là dei progetti sperimentali. Ne consegue quindi che il proliferarsi dell'offerta dei momenti di partecipazione venga vissuta dalle comunità locali non sempre come un progresso, ma piuttosto come un compito faticoso, ridondante e spesso infruttuoso.

Come ben emerge dal volume *Agenda 21 Locale 2003 - dall'Agenda all'Azione* edito da APAT nel 2004, si può dire che nel contesto italiano dell'Agenda 21 Locale tra la fine del 2003 ed l'inizio del 2004 si avvertiva con chiarezza quell'esigenza di rinforzare la "capacity building" nel governo dello sviluppo sostenibile locale, che successivamente avrebbe trovato ampia definizione negli Aalborg Commitments.

La definizione degli impegni europei per dare atto alle pratiche per lo sviluppo sostenibile e le, quasi contemporanee, elezioni amministrative italiane hanno offerto, nella seconda parte del 2004 e nel 2005, stimoli e soluzioni che hanno consentito a molte Agende 21 Locali italiane di superare la fase di criticità precedente e proseguire il proprio processo.

Gli Aalborg Commitments hanno dato alle strategie locali di sviluppo sostenibile un taglio fortemente pratico ed orientato all'azione, contestualizzando i principi della Carta di Aalborg e facendo tesoro dei risultati raggiunti dalle Agende 21 Locali in tutta Europa tra il 1994 ed il 2004.

La pragmaticità degli "Aalborg Commitments", emerge da una ricerca svolta dal Coordinamento delle Agende 21 Locali italiane con cui si è voluto verificare quanto questi "impegni" fossero presenti nei 55 Piani d'Azione già realizzati dalle Agende 21 Locali Italiane a Luglio 2004, mettendo a confronto i dieci impegni europei con le azioni contenute in essi. Ne emerso che circa il 90% delle 5.771 azioni analizzate trova corrispondenza in un commitment. La maggior parte si riferiscono al Commitment 3 "Risorse naturali comuni" (1.351 azioni); al Commitment 6 "Migliore mobilità, meno traffico" (996 azioni) ed al Commitment 8 "Economia locale sostenibile" (807 azioni). Emerge invece la scarsa rappresentatività del Commitment 10 "Da Locale a Globale" dovuta probabilmente al forte localismo dei Piani di azione definiti dalle Agenda 21 Locale italiane e del Commitment 7 "Azione Locale per la Salute" che denota, probabilmente, come tra i portatori d'interesse territoriali vi sia una scarsa consapevolezza del legame che intercorre tra le tematiche inerenti la tutela della salute e l'applicazione dei principi dello sviluppo sostenibile.

Relativamente ai Piani d'Azione Comunali emerge come venga riconosciuta una significativa importanza al Commitment 4 "Consumo responsabile e stili di vita" che rappresenta l'11% delle azioni censite, ciò denota una non trascurabile attenzione verso modelli di consumo e di produzione orientati al rispetto dei criteri di responsabilità sociale ed ambientale.

Tra le azioni che non trovano una precisa collocazione nei dieci Aalborg Commitments, riguardando altri temi, tra cui la cultura, l'istruzione, l'informazione e la comunicazione, temi che possono essere considerati trasversali a tutti i 10 impegni europei.

A settembre 2005 l'Italia è il Paese europeo ad avere Enti Locali sottoscrittori degli Aalborg Commitments, 109, su un totale di 298, inoltre molti di questi Enti hanno anche già definito target risorse ed orizzonti temporali precisi per ottemperare agli impegni presi.

Nazione	Numero di Enti Locali sottoscrittori degli Aalborg Commitments
Italia	109
Spagna	89
Portogallo	35
Regno Unito	10
Grecia	7
Svezia	6
Francia	5
Altri	37
TOTALE	298

Se gli Aalborg Commitments hanno offerto ai processi di Agenda 21 Locale un preciso riferimento verso dinamiche attuative offrendo agli Enti Locali promotori un prezioso strumento per superare la precedente fase di sfiducia, la formazione delle nuove giunte e delle strutture organizzative degli Enti Locali avvenute (nella maggior parte dei casi) nell'estate 2005 hanno dato risposta alle esigenze di intersectorialità e strategicità del processo. Non solo, infatti, i conte-

nuti dei Piani d'Azione sono stati spesso inseriti nei programmi di mandato dei Sindaci e dei Presidenti, ma in molti casi sono stati costituiti assessorati specifici all'Agenda 21 e alla partecipazione riuscendo sia a spostare il processo dall'isolamento degli assessorati all'Ambiente sia a garantire un utilizzo appropriato e uniforme della partecipazione della comunità locale alla pianificazione del territorio.

Le due principali novità che si intravedono nei processi di Agenda 21 locale italiani, frutto di questa nuova fase ricca di stimoli, sono diametralmente opposte. In alcuni contesti infatti si sperimenta la parcellizzazione delle forme di partecipazione, in altre l'allargamento. In alcuni contesti si attivano infatti le Agende 21 di quartiere (Ferrara, Reggio Emilia, Rimini) cercando di superare il concetto di portatore di interesse classico, ovvero il rappresentante di una categoria, e facendo partecipare alla pianificazione dello sviluppo del proprio quartiere i cittadini, le famiglie, i residenti. Con questi progetti si vuole arrivare al quotidiano, al micro, con la consapevolezza che anche in questi ambiti vi sono molte azioni per lo sviluppo sostenibile da compiere e molte sinergie da raccogliere.

In altri contesti invece si cerca di superare barriere amministrative per definire i confini dei Forum di Agenda 21 Locale, cercando di coinvolgere all'interno dello stesso processo tutti gli attori che sottendono e concorrono alle stesse criticità e alle stesse esigenze: sia attivano così processi intercomunali, come quello dell'Area fiorentina o dell'Agenda 21 Locale dei Laghi (provincia di Varese) dove sono le problematiche discusse all'interno del Forum a delineare la mappa dei portatori di interesse.

Nel contesto post Aalborg Commitments, la necessità di rafforzare la pragmaticità e passare all'azione caratterizza anche la rete degli Enti Locali impegnati in processi di Agenda 21 Locale. Nell'ambito del Coordinamento Nazionale si sviluppano alcuni coordinamenti regionali, in alcuni casi promossi spontaneamente dagli Enti Locali (Veneto, Toscana, Puglia, Abruzzo) in altri supportati dalle Regioni (Lombardia, Liguria, Umbria). I coordinamenti regionali garantiscono una più capillare presenza del network, una maggiore rapidità e facilità di incontro, confronto e partnership; inoltre, le Agende 21 Locali corregionali hanno la possibilità, mettendosi in rete, di affrontare assieme criticità simili e sovraterritoriali.

L'AGENDA 21 LOCALE IN EUROPA

La Comunità Europea ha sempre promosso tra le sue strategie l'attuazione dello sviluppo sostenibile, oggi il termine sviluppo sostenibile ed Agenda 21 sono entrati nel linguaggio comune. Il concetto di sostenibilità ambientale, comunque, viene recepito dall'UE già nel Trattato di Maastricht e successivamente nel Trattato di Amsterdam. A partire dagli anni 90 e fino ad oggi le campagne, i progetti, le ricerche di approcci innovativi alla problematica ambientale in Europa si sono moltiplicati. Tra le strategie più importanti a livello comunitario spicca il Sesto Programma d'Azione dell'UE del 2002.

Attualmente il contesto europeo, all'interno del quale le amministrazioni locali svolgono il loro operato, è caratterizzato dalla Strategia tematica urbana, applicazione del sesto programma quadro ambientale, ormai in via di adozione definitiva da parte della Commissione, che prevede un approccio ai problemi dello sviluppo urbano innovativo, proponendo l'adozione di un sistema di gestione ambientale per le realtà urbane sopra i 100.000 abitanti, oltre che l'applicazione concreta di politiche di mobilità sostenibile, edilizia sostenibile e soprattutto di pianificazione urbana sostenibile.

Il documento ONU emanato a Rio de Janeiro nel 1992 definiva, nel capitolo 28, l'Agenda 21 Locale come uno strumento fortemente correlato al territorio ed alla comunità. Tuttavia l'esperienza dimostrata dalle reti nazionali, in Italia come in altri paesi europei, ha dimostrato l'esigenza delle Agende 21 Locali di uscire dal proprio contesto, confrontandosi con altre realtà,

per ottenere la massima efficienza. Tra gli Enti locali impegnati in questi processi, si è sviluppata la coscienza della dimensione esterna (e globale) dello sviluppo sostenibile, accanto alla dimensione interna (e locale); al concetto di competenza territoriale si affianca il concetto di responsabilità a cui gli Enti Locali possono dare atto efficacemente, principalmente sviluppando la capacità di coordinamento e cooperazione.

Oggi, i confini nazionali non possono divenire un limite per lo sviluppo di processi di confronto e cooperazione tra gli enti che stanno attuando le Agende 21 Locali e sostenendo i principi dello sviluppo sostenibile. Il vuoto creatosi dalla fase di stallo della Campagna Europea città sostenibili, il cui mandato operativo sembra essersi concluso con l'organizzazione della quarta Conferenza europea Aalborg+10, deve essere colmato e anzi, rafforzato e potenziato.

La cooperazione internazionale tra le autorità locali impegnate in processi di Agenda 21 Locale è sostenuta anche all'interno degli "Aalborg Commitments", tuttavia è da ritenere che la capacità di costruire rapporti "city to city" sia estremamente difficile, se non supportata da un sostegno di reti nazionali, in quanto, solo gli Enti Locali più grandi e strutturati possono godere di contatti diretti e rapporti saldi con altre realtà europee o internazionali. Un gemellaggio tra le reti nazionali degli Enti Locali impegnati in processi di Agenda 21 Locale, non solo può migliorare l'efficienza delle reti stesse, ma anche aiutare le singole città a trovare partner esteri per l'avvio di progetti transnazionali. Così le singole Associazioni nazionali dovranno saper collaborare attivamente con i Governi nazionali e le altre reti di rilevanza socio economica, mentre la "rete delle reti" dovrà porsi come interlocutore nei confronti degli organi dell'Unione Europea e delle altre reti internazionali che si occupano non solo di sviluppo sostenibile, ma più in generale di tutti i temi in esso presenti.

Dall'analisi effettuata sull'attuazione delle Agende 21 Locali in Europa emerge un quadro non molto omogeneo tra le varie nazioni. Ciò è probabilmente attribuibile a

- differenti programmi, strategie e risorse per lo Sviluppo Sostenibile attivate dai singoli Stati e governi regionali;
- diverse azioni di promozione e scambio di esperienze e best practices tra i promotori dell'Agenda 21;
- diverso potere delle autorità locali nelle varie nazioni e diversa capacità d'azione.

Successivamente vengono brevemente descritti lo *status dell'arte* dell'Agenda 21 Locale di alcune nazioni europee

La Spagna

A partire dal 2001 la Spagna ha formalmente dato avvio all'elaborazione della Strategia Spagnola di Sviluppo Sostenibile (Estrategia Española de Desarrollo Sostenible), programma di lungo termine che ha come obiettivo il conseguimento dello sviluppo sostenibile nelle realtà locali spagnole, ottenuto attraverso l'impegno delle istituzioni e la partecipazione dei cittadini. Gli Enti Locali spagnoli (Municipi e Province) sono vere e proprie Comunità Autonome che hanno competenze sia amministrative che esecutive anche in materia di gestione ambientale, è stato necessario perciò, costituire un Ente che coordinasse il lavoro del Governo Centrale e dei Governi Regionali. Questo Ente è la Federazione Spagnola dei Municipi e delle Province (FEMP), che promuove politiche di sostenibilità locale e cerca di creare una rete di Città Sostenibili incentivando la sottoscrizione alla Carta di Aalborg, dare un'assistenza tecnica a quegli Enti che vogliono adottare i Piani di Sviluppo Sostenibile e Agende 21 Locali, consultare archivi di "buone pratiche" ambientali.

Oggi, l'Agenda 21 è adottata dalla maggior parte delle Comunità Autonome spagnole in attuazione alla Strategia Nazionale di sviluppo sostenibile, ma in alcune Regioni, come la Catalogna, l'Agenda 21 è considerata una parte di una più ampia Strategia di Sviluppo Locale. I Governi Regionali, inoltre, promuovono la sostenibilità locale attraverso specifici programmi e canali di finanziamento rivolti ai comuni, con l'obiettivo di integrare il criterio di sostenibilità all'interno della gestione municipale.

Sempre a livello regionale si sono formate delle reti di cooperazione territoriale di comuni e province che svolgono un importante ruolo nella promozione e nel sostegno di iniziative di sostenibilità locali. L'associazione regionale spagnola più importante è la "XARXA de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat", associazione attualmente composta da 220 entità locali catalane, che agisce anche a livello europeo (è partner del Coordinamento Agende 21 Locali italiane) e di cooperazione internazionale.

Xarxa ha ideato e fatto adottare ai propri aderenti dei criteri comuni di sostenibilità che orientano tutte le attività degli Enti Locali verso un uso efficiente delle risorse ambientali, il rispetto della capacità di carico dei propri territori, il contributo alla sostenibilità globale.

Attualmente la Spagna è uno degli stati europei che vanta il maggior numero di Agende 21 Locali.

Il Regno Unito

Il Regno Unito è senza dubbio uno degli stati pionieri delle politiche di sviluppo sostenibile, già nei primi anni '90 erano molte le norme di tutela ed attenzione ambientale che il governo britannico aveva imposto alle proprie autorità locali. Si può dire, dunque, che gli Enti Locali trovarono nell'Agenda 21 Locale un modo per meglio governare e rispettare le politiche ambientali e aumentare le proprie competenze.

Nel 1999 il Ministero dell'Ambiente, trasporto e regioni ha predisposto un piano strategico sullo sviluppo sostenibile: A Better Quality of life, a strategy for sustainable development for the United Kingdom. Successivamente anche delle nazioni (Galles, Scozia e Irlanda del Nord) hanno adottato il principio della sostenibilità nelle proprie politiche di sviluppo.

Il governo britannico ogni anno investe molte risorse in azioni di miglioramento della qualità dell'ambiente mediante una politica nazionale di sostegno agli Enti Locali invitandole a dotarsi di un proprio processo di Agenda 21: Il risultato è che più dell'80% delle comunità locali è da tempo impegnato in processi di Agenda 21 Locale che sono coordinate da un'agenzia: la I&DeA (Improvement & Development Agency).

La Francia

È uno dei Paesi europei che vanta un consistente numero di Enti Locali impegnati in politiche di sviluppo sostenibile, non sempre però identificate con processi di Agenda 21 Locale. Sono, infatti, solo circa 155 le comunità locali che costituiscono la "Rete nazionale delle Agende 21", nonostante in Francia dal 1995 esista un'associazione molto attiva, il Comitato 21, che si occupa di sviluppo sostenibile e di promozione dei principi sanciti durante il Summit di Rio. È interessante sottolineare come il Comitato 21 abbia aperto la sua mission non solo verso gli Enti Locali, ma anche verso altri attori dello scenario socio economico; i suoi circa 320 aderenti sono, infatti, ripartiti in quattro collegi: Imprese; Enti locali; ONG, Media.

Il motivo principale con cui si giustifica la non cospicua attivazione delle Agende 21 Locali in Francia è attribuibile, paradossalmente, proprio alle molte strategie (le Carte Ambientali ed i Contrats de Ville) che questa nazione aveva già attivato, in passato, per favorire interventi di risanamento ambientale a scala locale.

Così come per altre nazioni dell'Unione Europea anche lo Stato francese demanda alle Regioni e, in particolar modo agli Enti Locali, molte delle politiche in materia di sviluppo del territorio, ma essendo la Francia uno stato in cui vi sono un numero molto elevato di municipi, da qualche anno molte iniziative di pianificazione territoriale sono state demandate ad Enti intercomunali.

Per i motivi sopradetti, in Francia l'attuazione dei processi di Agenda 21 Locale avviene su quattro livelli:

- Agenda 21 Regionale
- Agenda 21 Dipartimentale
- Agenda 21 di Agglomerazione
- Agenda 21 Comunale

Un impulso all'attuazione delle Agende 21 Locali è stato inserito dal governo francese nella

strategia nazionale di sviluppo sostenibile che introduce il principio dello sviluppo sostenibile nelle politiche di sviluppo nazionali. La strategia riconosce il processo di Agenda 21 Locale come lo strumento con cui superare il concetto di tutela ambientale, promosso dalle precedenti strategie, e coniugarvi anche aspetti di partecipazione, qualità sociale e sviluppo economico.

La Germania

La Germania è da sempre una delle nazioni dell'Unione Europea, e non solo, all'avanguardia sui temi della sostenibilità ambientale, riguardo all'attivazione dei processi di Agenda 21 però, è stata caratterizzata da un ritardo in confronto ad altri Paesi europei. Per colmare questa mancanza il Governo federale ha promosso in tutti i Länder l'attivazione di processi di Agenda 21. I primi Enti tedeschi a dotarsi di una propria Agenda 21 furono proprio i Länder che attivarono processi di carattere regionale, quindi i Comuni. A settembre 2001, su un totale di 14227 comuni presenti in Germania, 2050 (pari al 14,4%) avevano avviato un progetto di Agenda 21 locale, nel 2004 erano salite a già oltre 2500, anche se il numero delle Agende 21 nei diversi Länder risulta essere molto variabile. Oggi il 99% delle città con più di 100,000 abitanti possiedono una propria Agenda 21 ed il 94% della città con oltre 50,000 abitanti ha iniziato il processo, contro la bassa percentuale di piccoli centri che hanno attivato l'Agenda 21.

Un numero così elevato di comuni attivi in Agende 21 Locali è probabilmente attribuibile anche ai molti strumenti di tutela ambientale e pianificazione territoriale già attivi nello stato tedesco, grazie ai quali è spesso possibile reperire i finanziamenti necessari a dare attuazione ai Piani d'Azione emersi dai Forum di Agenda 21 Locale. L'Agenda 21 trova pertanto un grande consenso tra la popolazione che si organizza in molte assemblee cittadine.

Nel 2002 è stato anche istituito il "Servizio nazionale per le Agende 21 Locali" (Bundesweite Servicestelle Lokale Agenda 21), un organo preposto al coordinamento delle Agende 21 Locali tedesche.

La Grecia

La Grecia, nel quadro europeo non può essere considerata tra i Paesi più attivi nel settore dello sviluppo sostenibile. Tuttavia tra le attività attuate per lo sviluppo sostenibile, il Programma Operativo per l'Ambiente (1994-1999) ha promosso progetti che sostengono lo sviluppo di piani urbani per la sostenibilità, tra cui ATTICA-SOS con il tema "Atene, città sostenibile". Il punto focale del programma è l'incremento delle condizioni ambientali nella regione Attica, dove si trova Atene. Gli interventi si incentrano su tematiche prettamente ambientali: acqua, aria, rifiuti, sviluppo urbano ecc. Un programma molto simile a questo è stato fatto per la regione dove ha sede la seconda città della Grecia: Tessalonico.

Un nuovo Programma Operativo per l'Ambiente è partito nel 2000 e terminerà nel 2006. In esso sono trattati soprattutto i piani per lo sviluppo urbano e delle regioni attuato attraverso le nuove tecnologie ambientalmente compatibili.

La rete Baltic 21

Baltic 21 è un'organizzazione internazionale, nata nel 1996 che si occupa di Agenda 21 con lo scopo di raggiungere lo sviluppo sostenibile nella Regione del Mar Baltico e della quale fanno parte 11 nazioni del Nord Europa: Danimarca, Germania, Estonia, Finlandia, Islanda, Lettonia, Lituania, Norvegia, Polonia, Russia, Svezia. Tutte le Nazioni della rete Baltic 21 si affacciano sul Mar Baltico. Oltre ad esse, Baltic 21 è composta da UE e alcune ONG.

L'allargamento nell'Unione Europea di alcuni Stati Baltici ha profondamente mutato la situazione, rendendo questa regione di strategica importanza per le attività di sviluppo sostenibile. La forza dell'Agenda 21 del Baltico sta nel suo ruolo di forum costituito da più stakeholders di diverse nazioni che dialogano e cooperano per il raggiungimento dello sviluppo sostenibile tra Stati baltici, ONG e network regionali.

Alle nazioni della regione baltica, grazie a Baltic 21 spetta il primato di aver adottato strategie comuni per lo sviluppo sostenibile e per la cooperazione internazionale. I primi cinque anni di

cooperazione sullo sviluppo sostenibile hanno mostrato che è necessario focalizzare i prossimi passi su poche iniziative più grandi, che producono risultati tangibili e visibili nelle regioni.

La Danimarca

La Danimarca è stata una delle nazioni europee più *precoci* nell'attivare le Agende 21 Locali. Dopo aver ospitato ad Aalborg nel 1994 la prima conferenza europea delle città sostenibili, già nel 1996 il 50% degli Enti Locali danesi (145 su 289 municipi e regioni) aveva attivato un processo di Agenda 21, nel 1998 la percentuale era salita al 68% (200 su 289) ed oggi lo ha fatto quasi lo totalità degli Enti Locali. Questo primato è da attribuire al fatto che, sebbene la Danimarca sia uno Stato molto piccolo, le sue iniziative a livello di sviluppo sostenibile primeggiano in Europa fin da prima della conferenza di Rio de Janeiro. Ciò ha posto le basi per ottenere uno sviluppo così repentino dell'Agenda 21 nello stato danese.

A livello nazionale l'organo che si occupa di Agenda 21 si chiama Spatial Planning Department e fa parte del Ministero dell'Ambiente e dell'Energia (MEE).

Il MEE, l'Associazione Danese delle Autorità Locali (NADLA) e l'Association of County Councils (si potrebbe paragonare all'italiana UPI Unione Province Italiane) hanno dato vita ad una specifica che ha sostenuto l'attivazione delle Agende 21 Locali. Solo le ONG sono state coinvolte, relativamente in ritardo, nei processi di Agenda 21, ma l'intensa collaborazione tra le ONG e il governo nazionale danese ha colmato questo gap.

Pur essendo un processo volontario, il governo danese nel 2000 richiese ai comuni di pubblicare periodicamente (ogni 4 anni) il report delle attività della propria Agenda 21 associando ad esso meccanismi premianti per gli Enti più attivi.

La Finlandia

L'implementazione dei processi di Agenda 21 in Finlandia è stata diversa rispetto agli altri Paesi dell'Europa del Nord: più lenta e caratterizzata da un processo di bottom-up che ha portato subito molti municipi all'attivazione dell'Agenda 21, prima ancora che il processo fosse supportato a livello nazionale. Nel 1996 i comuni che avevano attivato l'Agenda 21 erano ancora molto pochi, il numero è aumentato rapidamente, del 5-6% ogni anno, fino a raggiungere la metà del numero di municipi esistenti nel 1998.

Sicuramente la politica nazionale ha favorito l'implementazione dell'Agenda 21 negli Enti Locali, in particolar modo quando i documenti dell'Agenda 21 furono tradotti in finlandese e distribuiti ad oltre un milione di stakeholders, e quando fu istituita la Commissione Nazionale Finlandese sullo Sviluppo Sostenibile. La Commissione nazionale è formata da 15 membri, che rappresentano le 8 città, l'Associazione delle Autorità locali e regionali finlandesi, il Ministero dell'Ambiente, il Ministero degli Interni e l'Accademia della Finlandia. Fu, poi creata una rete di municipi, grazie alla quale le autorità locali avevano la possibilità di scambiarsi informazioni, esperienze ecc. Attualmente la Finlandia, insieme ad altri 11 Stati della regione baltica fa parte dell'associazione Baltic 21.

Secondo gli ultimi dati (Hakanen, 2002), il 67% dei municipi finlandesi, pari a 299 municipi erano attivi in processi di Agenda 21. Il report del 2002 afferma che ben il 72% dei municipi era coinvolto in alcune attività di Agenda 21, il 67% (pari a 299 municipi) aveva già un processo in corso mentre il rimanente 5% stavano per avviare il processo o avevano un processo discontinuo. Nel 2005, però, un sondaggio tra i Comuni finlandesi che avevano attuato una Agenda 21 Locale emerge uno scenario non soddisfacente: un numero significativo di municipi sta abbandonando il processo di Agenda 21 Locale, il 30% afferma di averne terminato le attività ed il 48% lamenta che l'interesse politico per l'Agenda 21 è cambiato. Le previsioni per gli anni futuri non sono delle migliori: i processi di Agenda 21 finlandesi stanno andando verso un punto di saturazione. Anche per dare una risposta a questa situazione, dopo aver realizzato alcuni programmi e piani per la promozione dello sviluppo sostenibile e sostenuto con particolare forza le Agende 21 Locali scolastiche, il governo finlandese ha emanato il Programma Ambientale 2005, un documento quadro strategico nel quale gli aspetti ambientali sono stati inseriti trasversalmente in tutte le altre aree politiche.

La Norvegia

È uno degli stati più attivi nel campo dell'Agenda 21. Nel 1997 fu istituito all'interno del Ministero dell'Ambiente un segretariato per l'Agenda 21 Locale.

Una caratteristica che differenzia l'attività norvegese nel campo dell'Agenda 21 è la stretta collaborazione tra il Ministero dell'Ambiente e l'Associazione Norvegese delle Autorità Locali e Regionali.

Gli Enti citati diedero poi vita ad un Documento strategico nel quale si enfatizzava e si ribadiva l'importanza che i processi di Agenda 21 Locale dovevano avere nella politica di governo a livello locale. Nel 2000 oltre il 60% dei 434 municipi norvegesi dichiararono di aver iniziato i lavori per l'implementazione dell'Agenda 21.

Per il futuro risulta importante la partecipazione ed il contributo dei cittadini nell'implementazione dell'Agenda 21 e l'appoggio che le autorità nazionali danno a quelle locali nel continuare i lavori intrapresi con successo con l'Agenda 21.

Eco-Lighthouse Programme è uno dei più importanti progetti per lo sviluppo sostenibile che sono attivi in Norvegia, supportato dal Ministero dell'Ambiente. Si occupa di certificazione ambientale per tutti i tipi di imprese di piccole e medie dimensioni e per le pubbliche amministrazioni. Attraverso l'applicazione di questo progetto le aziende riducono il loro impatto ambientale e tagliano i costi operativi dell'azienda.

Questo progetto, ormai attuato in molte realtà della regione baltica e supportato da Baltic 21 è nato da un progetto dell'Agenda 21 della Città di Kristiansand.

I risultati che l'implementazione di questo progetto ha avuto a livello nazionale sono molto positivi, si sono registrati infatti:

- una riduzione del consumo di energia del 2-3% per anno (1999-2002);
- un incremento del 5% all'anno dei rifiuti riciclati (1997-2002) per un totale del 72% ecc.

Fanno parte della rete Eco-lighthouse alcuni Paesi del Baltic 21, i Paesi Bassi, l'Islanda e il Giappone.

La Svezia

Si ritiene che la Svezia sia la prima nazione in Europa nella promozione dei processi di Agenda 21. Nel 1998, il 56% dei municipi svedesi affermava già di aver adottato e sviluppato un processo di Agenda 21 Locale.

La Nazione ha sempre promosso e finanziato campagne per l'implementazione dell'Agenda 21, arrivando a divenire perfino un tema politico a livello nazionale. Fin dall'inizio le attività di Agenda 21 in Svezia si sono focalizzate sulla dimensione ambientale dello Sviluppo Sostenibile. Nel 2002, il Governo Svedese istituì una Commissione Nazionale per l'Agenda 21 con il compito di coordinare e sviluppare l'implementazione locale dell'Agenda 21. Il supporto che la Commissione ha dato è stato oltre che tecnico, finanziario.

Anche la Svezia, comunque, fa parte della Rete di Baltic 21.

L'agenda 21 locale nel mondo

L'Agenda 21 Locale avendo avuto definizione nell'ambito di una Conferenza delle Nazioni Unite è sicuramente da considerarsi uno strumento di carattere mondiale. Agende 21 Locali sono infatti presenti in tutti le nazioni anche se l'Europa è sicuramente il continente che annovera il maggior numero di progetti. Molto attivo è anche il Sud America trainato dal Brasile, dove l'Agenda 21 è stata definita e dove i processi partecipativi (bilancio partecipativo) sono molto utilizzati. Tra i paesi sviluppati si annota la grande assenza degli Stati Uniti d'America, dove in pochissime nazioni si ritrovano processi di Agenda 21 pressochè promossi da ONG o da Università.

Abbastanza diffuse sono invece le Agende 21 Locali nel sud est asiatico e in Africa anche grazie a specifiche azioni di sostegno alle nazioni in via di sviluppo promossi dalle Nazioni Unite. Dopo la Conferenza di Rio de Janeiro, fu subito chiaro che solo le nazioni più ricche potevano

realizzare programmi di supporto agli Enti Locali per lo sviluppo delle Agende 21 Locali. Nel 1995 è stato per tanto attivato nell'ambito del programma United Nation-Habitat il progetto "Localizing Agenda 21" con il fine di supportare lo Sviluppo Sostenibile e promuovere l'Agenda 21 Locale nei paesi in via di sviluppo, spesso trascurati dai progetti internazionali. Il programma che si caratterizza per la rete di iniziative sullo sviluppo sostenibile in più di un centinaio di città del mondo. In questo programma gli Stati e le città coinvolte vengono continuamente sollecitati a collaborare e a scambiarsi informazioni. Il programma di UN-Habitat è attivo in particolare in Kenya, Senegal, Marocco, Vietnam, Brasile e Perù. Nell'ambito del programma esistono delle strategie, tra cui quella del 2003-2007 mira a incrementare i processi di gestione e pianificazione urbana, sostenere i Coordinamenti Nazionali per le Agende 21, migliorare la rete dei supporti tecnici nelle varie regioni, istituzionalizzare la normativa in materia di Agenda 21.

Nell'ambito di un altro programma delle Nazioni Unite, l'UNEP (United Nation Environmental Program) esiste un altro progetto, denominato "Città Sostenibili" finalizzato alla diffusione dei principi di Agenda 21 Locale. Il progetto promuove azioni di lunga durata per la salvaguardia dell'ambiente in diverse città del mondo. Queste città seppur caratterizzate da problematiche ambientali differenti, sono accomunate dal forte impegno a prevenire o diminuire il degrado ambientale ed alla ricerca di nuove tecniche e metodi per la soluzione dei problemi.

BIBLIOGRAFIA

- "LE AZIONI DELLA SOSTENIBILITA': LE AGENDE 21 LOCALI" di Massimiliano Malerba – n° 12 del 2004 di Azienditalia
- "GLI AALBORG COMMITMENTS E L'AGENDA 21 LOCALE IN ITALIA: CONFRONTO TRA GLI IMPEGNI EUROPEI E I PIANI D'AZIONE ITALIANI." Indagine promossa dal Coordinamento Nazionale Agende 21 Locali – Realizzata dalla società Punto 3- Progetti per lo Sviluppo sostenibile. 2004
- "AGENDA 21 LOCALE IN ITALIA 2004: INDAGINE SULL'ATTUAZIONE DEI PROCESSI DI AGENDA 21" Indagine promossa dal Coordinamento Nazionale Agende 21 Locali - Unione Province d'Italia (UPI) – Realizzata da Focus Lab in collaborazione con Formez. 2004

Links:

www.a21italy.it
www.minambiente.it
www.unhabitat.org/programmes/agenda21/defaulten.asp
www.unhabitat.org/programmes/sustainablecities/
www.iclei.org
<http://europa.eu.int/comm/environment/>

Spagna

www.mma.es/
www.diba.es/xarxasost/cat/index.asp
www.agenda21locale.polito.it

Regno Unito

www.defra.gov.uk/
www.la21-uk.org.uk/
www.idea-knowledge.gov.uk/

Francia

www.ecologie.gouv.fr/sommaire.php3

www.association4d.org/

www.comite21.org/index.php

Germania

<http://skylla.wz-berlin.de/pdf/2004/iv04-104.pdf>

Grecia

www.un.org/esa/agenda21/natlinfo/wssd/greece.pdf

Baltic 21

www.baltic21.org/

www.atkisson.com/pubs/Baltic21-Report2004.pdf

Danimarca

www.prosus.uio.no/english/un_intl_org/nordic_baltic/la21_nordic.htm

Finlandia

www.norden.org

Norvegia

www.eco-lighthouse.com/

Svezia

www.prosus.uio.no/english/un_intl_org/nordic_baltic/la21_nordic.htm

SURVEY SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE AGENDE 21 LOCALI

P. Lucci

(APAT – Dipartimento Stato dell’Ambiente e Metrologia Ambientale,
Servizio Inquinamento Atmosferico e Ambiente Urbano)

SURVEY SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE AGENDE 21 LOCALI: IL PROCESSO DI A21 LOCALE A GENOVA, MILANO, FIRENZE E PALERMO

1. LA SURVEY SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE AGENDE 21 LOCALI NELLE AREE METROPOLITANE ITALIANE

1.1 L’Agenda 21 locale alla luce degli Aalborg’s Commitments

Nel 1994, prendevano avvio nella città danese di Aalborg, con la sottoscrizione della *Carta di Aalborg*, i processi di Agenda 21 Locale “*l’agenda delle cose da fare per il XXI secolo*” e la Campagna Europea delle Città sostenibili e si formavano le basi della nuova *governance* del territorio, lavorare con la partecipazione di tutti per un territorio sostenibile.

Dieci anni dopo, nel giugno 2004, la stessa città di Aalborg ha ospitato la *Quarta Conferenza europea delle città sostenibili*, in un momento storico segnato da forti preoccupazioni internazionali legate ai conflitti in corso ed alla dimensione dei problemi ambientali, cambiamento climatico innanzitutto. Un segnale importante dato dalla Comunità Europea, circa la volontà di voler proseguire nei principi dello sviluppo sostenibile secondo una visione che prevede “*città ospitali, prospere, creative e sostenibili, in grado di offrire una buona qualità della vita a tutti i cittadini, consentendo loro di partecipare a tutti gli aspetti della vita urbana*”.

Nella continuità delle istanze espresse dal Summit di Rio nel 1992, dall’adozione nel 1994 della Carta di Aalborg (*Charter of European Cities & Towns Towards Sustainability*), del Piano di azione di Lisbona del 1996, della “*From Charter to Action*”, la *Hannover Call of European Municipal Leaders at the Turn of the 21st Century*” del 2000 e della “*Johannesburg Call*” del 2002.

Tra Rio e Johannesburg le questioni più evidenti sono da un lato l’evidente difficoltà di un processo di cooperazione sotto la guida ONU ma anche l’efficacia dell’azione locale e soprattutto la cooperazione attraverso le reti internazionali di enti locali. Infatti Aalborg 2004 questo rimarcava, costituendo la nuova “*Campagna europea delle città sostenibili*” proprio con il supporto delle reti europee.

“*Aalborg+10 Inspiring futures*” è stato lo slogan e la visione del futuro che 110 Comuni appartenenti a 46 Paesi diversi hanno condiviso e che si è concretizzata nella stesura e nella sottoscrizione dei “*Commitments Aalborg +10*”, una serie di impegni comuni per un futuro urbano sostenibile, condivisi al livello dei governi locali europei, alla luce dei quali si è ridefinita la *Carta*, sulla base del nuovo quadro istituzionale e politico dell’Unione Europea.

10 Commitments

Il documento redatto dal coordinamento della Conferenza Aalborg+10, sentita la rete dei governi locali ed i fondatori della campagna Città Europee sostenibili, dà vita a 10 Commitments che toccano altrettante aree di intervento:

1. *governance*, impegno a rafforzare i processi decisionali incrementando la partecipazione e la capacità di sviluppo sostenibile;
2. *gestione locale per la sostenibilità*, rafforzando l’AG21L, elaborando una gestione in linea con la Strategia Tematica dell’Unione e cooperando con la campagna Europea Città Sostenibili;

3. *risorse naturali comuni*, impegno alla loro protezione e conservazione;
4. *consumo responsabile e stili di vita*, ridurre la quantità dei rifiuti, contenere gli sprechi, riciclare i materiali, promuovere produzioni e consumi sostenibili;
5. *pianificazione e progettazione urbana*, impegno a prevenire espansioni urbane incontrollate, all'applicazione dei principi di progettazione sostenibile;
6. *mobilità sostenibile*, incremento dell'uso del mezzo pubblico, sviluppo di piani di mobilità urbana sostenibile;
7. *azione locale per la salute*, impegno per la salute e la qualità della vita, promozione dello sviluppo sanitario urbano;
8. *economia locale sostenibile*, impegno per l'incentivazione dell'occupazione locale, per la commercializzazione dei prodotti regionali di qualità, per la promozione del turismo locale sostenibile;
9. *equità e giustizia sociale*, impegno ad adottare misure necessarie a prevenire ed alleviare la povertà, assicurare equo accesso ai servizi pubblici, all'educazione e all'occupazione;
10. *da locale a globale*, impegno allo sviluppo di strategie integrate per la riduzione dei cambiamenti climatici, promozione del principio di giustizia ambientale, per la cooperazione internazionale tra le città.

1.2 La sostenibilità locale nelle aree metropolitane analizzate

In relazione al territorio individuato dal progetto, ovvero le 14 aree metropolitane italiane (Milano, Torino, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Cagliari, Bari, Catania, Messina, Palermo) prosegue l'analisi delle esperienze di utilizzo dello strumento Agenda 21 Locale da parte delle Amministrazioni (al livello di Comuni e Province), al fine di campionare lo stato di avanzamento, i punti di forza, le criticità, il livello di partecipazione, gli attori coinvolti nel processo.

Le analisi condotte per questa seconda fase delle attività, hanno riguardato le città di Genova, Milano, Firenze e Palermo. Nel caso di Firenze si è proceduto alla lettura delle esperienze di sostenibilità locale che il Comune ha iniziato da circa un anno, insieme agli 8 Comuni dell'Area Omogenea Fiorentina (Comuni di Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Lastra a Signa, Scandicci, Sesto Fiorentino e Signa) che costituiscono il nucleo centrale dell'Area Metropolitana Fiorentina, la quale comprende anche i poli di Prato e Pistoia.

Nei capitoli che seguono ne vengono descritti elementi salienti, prospettive ed incidenza negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

I contenuti del testo scaturiscono dagli incontri avuti con le Amministrazioni locali, nella persona degli Assessori competenti e dei Funzionari preposti, grazie alla cui collaborazione sono stati raccolti il materiale documentale ed i dati utili alla redazione della presente Relazione.

Anche qui infatti, come nel caso delle città di Roma e Napoli, sono stati attivati contatti presso i singoli governi locali, in particolare con gli Assessorati all'Ambiente e alla Mobilità di comuni e province, circa lo stato dell'arte sulla loro adesione alla Carta di Aalborg, unitamente all'analisi ed alla valutazione sullo stato di attuazione del processo di Agenda 21 locale, qualora le comunità locali ricadenti nelle aree di intervento ne abbiano intrapreso il percorso.

1.3 Lo strumento di rilevazione

L'analisi sul campo è stata realizzata, come nella prima fase delle attività, attraverso l'utilizzo della *scheda uniformata di rilevazione* dei dati di interesse (v. copia in allegato).

Il questionario è articolato in tre sezioni fondamentali:

- *Sezione A*, ovvero l'adesione, da parte dell'Ente intervistato, ai principi e agli indirizzi dello sviluppo sostenibile, il suo impegno formale nel processo di Agenda 21 locale o comunque lo

- svolgimento del percorso, pur non seguendone rigorosamente i momenti operativi formali;
- **Sezione B**, ovvero lo stato di attuazione del processo di Agenda 21 locale, lo sviluppo della governance e della gestione locale della sostenibilità;
- **Sezione C**, ovvero le prospettive ed i programmi per guardare al futuro di Agenda 21 locale, sulla base delle esperienze condotte sul campo e sulla scorta delle considerazioni legate alla realtà territoriale amministrata, anche in virtù delle conclusioni e degli impegni scaturiti da Aalborg+10.

La redazione del questionario si affida a tre principi, legati:

- ai *7 momenti attuativi* standard per la realizzazione del processo di Agenda 21 locale;
- ai *13 Passaggi Operativi Essenziali*, scaturiti dai principi ed indirizzi della nuova governance e da nostre riflessioni sulle caratteristiche metodologiche e organizzative della strategia della partecipazione¹;
- ai *10 Aalborg Commitments*, scaturiti e adottati dalla Conferenza Internazionale di "Aalborg+10 - Ispirare il futuro", del giugno 2004.

La *Scheda* dedica particolare attenzione all'applicazione dei *processi di partecipazione* da parte delle Amministrazioni locali, sia quali acclarati strumenti di *governance*, sia come momento di attuazione del processo di Agenda 21 locale, ancorché in fase sperimentale.

Nella convinzione che, forme di governo basate su azioni coordinate ove gli abitanti di una città o di settori di città diventano parte attiva nel processo di costruzione e cura del proprio ambiente di vita, unitamente ad azioni condivise da soggetti inseriti in reti operative che utilizzano la concertazione e la partecipazione, stanno realizzando strategie concrete, basate anche sulla ricerca di strumenti e istituzioni di nuova generazione che offrono importanti opportunità per una pianificazione meglio orientata.

2. I RISULTATI DELLA SURVEY NELLA CITTÀ DI GENOVA

2.1 La Città

La posizione geografica di Genova, addossata a colline che riparano un'insenatura sicura, rese il luogo abitato sin dalle epoche remote. Fondata nel VI sec. a.C., fu città ligure, fenicia, romana, carolingia fiorita dopo il IX secolo, quando i Genovesi gettarono le basi per lo sviluppo della navigazione e del commercio che porterà la Repubblica marinara di Genova a diventare una grande potenza marittima, indipendente fino all'annessione al Regno di Sardegna nel XIX secolo.

Capoluogo regionale della Liguria, si estende per circa 42 km sulla costa del golfo omonimo, tra Voltri e Nervi con una superficie di 243,60 km², una popolazione di c.600.000 abitanti ed una densità abitativa pari a c.2400,00 ab/km², raccoglie più o meno la metà della popolazione regionale ed è la sesta città più importante d'Italia.

La sua provincia, con 1838 km² di superficie 67 comuni ed una popolazione di 900,000 abitanti c., presenta una densità demografica di 476 ab/km².



Fig.1: Veduta di Genova nel XIV secolo. Anonimo su pergamena, con pennelli policromi.

¹ I 13 Passaggi operativi sono alla base del Manuale APAT "Agenda 21 locale 2003. Dall'Agenda all'Azione: linee di indirizzo ed esperienze" edito nel 2004.

Il rapidissimo sviluppo degli ultimi decenni ha determinato la continuità dell'abitato nella fascia costiera a est fino a Nervi e ad ovest oltre Sampierdarena, includendo i centri industriali di Cornigliano e Sestri Ponente fino a Voltri. Nuovi quartieri residenziali e industriali si sono formati anche all'interno, risalendo le valli del Bisagno e del Polcevera in funzione del grande sviluppo industriale (costruzioni navali, acciaierie, industrie metalmeccaniche, depositi e raffinerie di oli minerali, cementifici, industrie alimentari, del legno, cartarie).

La natura dell'orografia condizionò in modo determinante le vicende politiche, le scelte economiche dei genovesi, unitamente ai caratteri della struttura insediativa della città: una viabilità difficile e l'interdipendenza obbligata tra versante marittimo e versante padano

Definita oggi da più parti capitale dell'architettura moderna italiana², Genova possiede un centro antico tra i più estesi e stratificati d'Europa e per certi versi anche uno dei più decadenti, pur se da qualche anno sia in corso una rapida e importante opera di recupero.

In occasione delle Celebrazioni Colombiane del 1992, infatti, sono stati eseguiti importanti interventi di restauro sul patrimonio storico, tra questi il ripristino di Palazzo Ducale e la riedificazione del Teatro Carlo Felice, distrutto dai bombardamenti dell'ultimo conflitto mondiale e la valorizzazione del Porto antico.

Genova antica possiede un organismo urbano di incomparabile fascino, squisitamente "popolare", conservatosi autentico non solo nei suoi monumenti ma anche nelle componenti culturali: formato da tre aree distinte perfettamente leggibili, il *Castrum*, la *Civitas* e il *Burnus* si sviluppò in uno stretto lembo di terra tra il mare ed i pendii collinari dell'Appennino.

Il centro storico di Genova, articolato in un dedalo di piazzette e stretti carruggi, dalla *Ripa Maris*, ai *Palazzi della Via Aurea*, al *Colle del Castello*, presenta una dimensione medievale conservatasi pressoché integralmente, arricchita poi dai grandi interventi cinquecenteschi e barocchi che lo rende uno dei massimi esempi in Europa.

L'economia genovese ed il suo mondo del lavoro hanno subito negli ultimi decenni notevoli mutamenti, dopo una fase di declino economico e demografico legata alla riconversione industriale, avallata dal processo di terziarizzazione, si assiste ad una ripresa di traffici e del ruolo portuale.

Il Porto, tornato ad essere il più importante del Mediterraneo, è luogo di attività commerciali ed industriali, punto di passaggio per il turismo e, nella sua parte storica ristrutturata, area turistico/culturale. Un nuovo disegno economico-strategico che vede Genova orientata nel terzo millennio ai servizi ed all'informazione ed anche ad un'economia a carattere tecnologico, legata all'elettronica e all'informatica.

Le Infrastrutture

- *Struttura aeroportuale*, Aeroporto Cristoforo Colombo di Sestri Ponente, collegato con Roma, Malpensa, Zurigo, Londra, distante sei km dal centro città a cui si perviene attraverso la linea AMT;
- *Area portuale*, servizi regolari dei traghetti che collegano la città con le isole mediterranee, con la Spagna e la Tunisia;
- *Rete Autostradale*, A21 Genova-Rosignano direzione Toscana, A26 Voltri Gravellona direzione Piemonte, A10 "Autostrada di Fiori" Genova Ventimiglia direzione Francia, A7 "Serravalle" Genova Milano, direzione Lombardia.

² Uno dei più grandi architetti del nostro tempo, Renzo Piano, genovese, ha infatti progettato, costruito e recuperato molto nella sua città: tra gli altri le stazioni della metropolitana, Punta Nave, il Matitone il Bigo, la Sfera in metallo e vetro nel Porto antico e la risistemazione di quell'area.

2.2 Stato di attuazione dell'Agenda 21 locale nel Comune di Genova

Vogliamo innanzitutto ricordare che la Regione Liguria³ è stata, nel 1998, tra le prime regioni italiane ad aver iniziato il processo di Agenda 21. Tre anni dopo la Provincia di Genova avviava la preparazione della Proposta di Piano d'Azione per la Sostenibilità, promuovendo e sostenendo un'ampia consultazione tra gli operatori economici, sociali e politici.

Il processo dell'Agenda21 locale del Comune di Genova è in fase di consolidamento e vanta un approfondito programma integrato di interventi. Le indagini, di cui viene qui presentata la sintesi, si sono svolte attraverso incontri con l'Amministrazione comunale, grazie alla più completa disponibilità del competente Assessorato alle Politiche Ambientali del Comune di Genova⁴.

Le tappe principali: la Città aderisce alla Carta di Aalborg nel gennaio 1995, stabilendo di procedere alla "Realizzazione di un'Agenda21 locale" nel settembre 1998, impegnandosi in tal modo all'applicazione effettiva della sostenibilità urbana. Nel 2001 viene approvato il "Programma di Formazione Ambientale", con il quale le tematiche ambientali assumono il carattere trasversale interdisciplinare che gli è proprio mentre nel 2002 si procede all'avvio del processo di Agenda21 in Val Bisagno, in collaborazione con la Provincia di Genova e nel settembre 2004 si sottoscrive la "Nuova Carta di Aalborg", nell'ambito dei processi di Agenda21 intrapresi dall'Amministrazione.

Il Comune di Genova ha avviato infatti un percorso integrato sui temi della sostenibilità di cui Agenda 21 è una delle componenti.

Il Comune di Genova e l'Agenda21 locale in Val Bisagno

Il processo di AG21L della Val Bisagno, avviato nel 2002, costituisce una sperimentazione⁵ di grande interesse e di forte stimolo, ragguardevole anche alla scala nazionale. Nasce infatti da una collaborazione tra l'Amministrazione Comunale e Provinciale, in virtù della considerazione che l'applicazione di AG21 risulta essere la più adatta per gestire il doppio livello di concertazione esistente tra i soggetti istituzionali cui compete l'area metropolitana ed i soggetti cui attiene la scala cittadina e viene avviata a livello circoscrizionale in modo da valorizzare le realtà locali.

Un'applicazione metodologica che si inserisce nel più ampio processo che la Provincia di Genova sta conducendo su tutto il territorio di competenza, da estendere a tutta la porzione di Città che insiste lungo il bacino del Bisagno, area in cui si rilevano temi ambientali di elevata criticità (mobilità, rifiuti, assetto idrogeologico, attività industriale all'interno del tessuto urbanizzato...), unitamente ad opportunità di miglioramento della qualità urbana (interventi di riqualificazione, promozione del sistema dei parchi, recupero del patrimonio storico...).

L'Area, caratterizzata da forte omogeneità, corrisponde amministrativamente alle Circoscrizioni III e IV – Alta e Bassa Valbisagno – ed ai comuni di Lavagna e Bargagli e rappresenta uno dei 10 ambiti nei quali è stato scomposto il territorio provinciale.

È stato costituito il Tavolo A21 che con il supporto di un gruppo tecnico interassessorile⁶ ha svolto l'attivazione di contatti e le relazioni propedeutiche al Forum.

³ L'analisi sul processo di Agenda 21 locale nella Regione Liguria sarà oggetto di un prossimo capitolo.

⁴ I contenuti del presente capitolo sono la sintesi di incontri e scambi avuti con l'Assessore alle Politiche Ambientali del Comune di Genova L. Dallorto, e con i Funzionari preposti dr Marsili e d.ssa Antonini, che ci hanno messo a disposizione il materiale documentale di base. La d.ssa Fiorenza Antonini, in particolare è la responsabile dei progetti di A21 in Val Bisagno e di A21 del Comune di Genova.

⁵ Il testo è basato sui contenuti del "Programma Integrato di interventi di consolidamento del processo di Agenda 21 locale del Comune di Genova" (2005) e "A21 in Valbisagno" Comune di Genova e Provincia di Genova (2004).

⁶ Il gruppo tecnico assessorile è il primo passo per la cantierizzazione delle azioni individuate nel Piano d'Azione.

Il Forum

Nel corso del biennio 2003-2004 si è infatti attivato il Forum che ha condotto analisi delle politiche in atto, confronti fra gli strumenti di pianificazione territoriale, individuazione di azioni per il Piano di Azione per la Sostenibilità.

Sono stati organizzati 4 Tavoli Tematici il cui percorso di lavoro, operativo sino a metà 2004, utilizzando diverse tecniche coordinate da un referente, (brainstorming, testimonianze e contributi esterni, relazioni e riprese video) ha definito il Piano d'Azione per la Sostenibilità:

Tavolo 1 Cambiamenti climatici/Sostenibilità dei processi produttivi;

Tavolo 2 Natura e biodiversità/Sostenibilità degli insediamenti e uso del territorio;

Tavolo 3 Ambiente, salute, qualità della vita/Sostenibilità sociale;

Tavolo 4 Natura e rifiuti/Sostenibilità dei cicli e dei consumi.

I Tavoli Tematici hanno definito il Piano d'Azione per la Sostenibilità, in linea con i presupposti della nuova Carta di Aalborg.

I contenuti del Piano d'Azione

Esso è di livello circoscrizionale, rinnovabile e aggiornabile, con potenzialità di sviluppo e integrazione con l'intero tessuto cittadino, come strumento per avviare collaborazioni positive fra tutti i soggetti territoriali, articolato in:

- *aree tematiche: cambiamenti climatici, natura e biodiversità, ambiente, salute e qualità della vita, risorse naturali e rifiuti*, con l'obiettivo di ricondurre ad un impianto di matrice internazionale onde rendere evidente la dimensione globale/locale e connettersi con gli strumenti normativi;
- *obiettivi prioritari: riduzione dei consumi energetici e delle emissioni, sviluppo dell'agricoltura multifunzionale, integrazione tra attività agricola e turistica, valorizzazione prodotti tipici, integrazione degli strumenti di pianificazione, miglioramento trasporto pubblico, riduzione volumi di traffico, incremento raccolta differenziata, prevenzione rischi sanitari*, da sviluppare in relazione alle priorità individuate dal forum;
- *azioni*, come prima risposta agli obiettivi individuati.

Altre fasi operative:

- Inserimento di Ag 21 nel Piano della Città, quale impegno formale che l'attuale amministrazione ha assunto con i cittadini;
- Attivazione di un gruppo tecnico interassessorile⁷, quale cabina di regia per l'intero processo capace di rispondere alla trasversalità delle tematiche affrontate;
- Coinvolgimento trasversale di settori dell'Amministrazione Comunale al fine di realizzare, con modalità vicine ad AG21L, strumenti di pianificazione quali Piani Sociali di Zona, gestione della partecipazione nella pianificazione urbana, comunicazione e informazione ambientale;
- Realizzazione di interviste a testimoni privilegiati⁸ della Val Bisagno, al termine delle quali si è proceduto alla validazione e condivisione del rapporto di ricerca, in base anche alle azioni programmate indicate nel bando di cofinanziamento del Ministero dell'Ambiente.

La costituzione del gruppo tecnico interassessorile formato da personale dell'Amministrazione e da esperti al quale spetta il compito di seguire la fase di cantierizzazione delle azioni individuate dal Piano, pone grande attenzione anche alla realizzazione di un percorso partecipato con la costituzione di apposito Tavolo per realizzare la condivisione delle fasi programmate.

⁷ Referenti dell'Ass. Politiche Ambientali, Ass. Qualità Urbana, Ass. Città Educativa e Ist. Museali, Ass. Politiche delle Acque e Servizi di Rete.

⁸ L'attività di coinvolgimento degli attori fa riferimento ad un indirizzario attuale di 97 soggetti circa, con tipologia di rappresentanti di enti pubblici, consiglieri circoscrizionali, cittadini, associazioni....

Il Rapporto di Ricerca

Il Rapporto di Ricerca è la sintesi dei risultati ottenuti con le interviste e costituisce una riflessione su temi partecipativi quali vivere il quartiere, il rapporto con la dimensione urbana, i limiti del recente modello di sviluppo.

Sono riscontrabili forti connessioni tra le problematiche ambientali e sociali e l'affermazione di nuovi modelli di approccio della cittadinanza, la definizione della propria identità in rapporto al territorio di appartenenza, la volontà di approfondire gli aspetti della qualità sociale del territorio sia in una prospettiva localistica che in rapporto alle grandi trasformazioni.

Le riposte offrono una visione policentrica della città con forme di antagonismo tra il centro e le periferie, ove i residenti segnalano carenze di possibilità culturali e ludiche e la necessità di migliorare spazi pubblici e di aggregazione, intesi come moltiplicatori delle possibilità di socialità.

Se l'obiettivo dell'Amministrazione è l'Agenda delle Azioni Ambientali e l'Agenda delle Azioni Sociali, la prospettiva è quella di ampliare l'esperienza ad altri comparti territoriali, alla luce delle riflessioni scaturite, ovvero che nonostante i principi di sostenibilità non sono ancora percepiti come criterio/obiettivo o verifica di programmazione dello sviluppo, comunque l'applicazione di Agenda 21 contribuisce al rafforzamento del sistema territoriale. Aumenta la competitività interna e favorisce la coesione del territorio metropolitano, integrando le sinergie con i Comuni limitrofi a partire dall'analisi e soluzione dei problemi ambientali propri dell'area.

In tal senso vanno lette eventuali soluzioni per le questioni ambientali aperte che interessano il Comune di Genova come il risanamento dell'area di Cornigliano⁹, lo sviluppo delle attività portuali, il problema del traffico e delle infrastrutture, la gestione delle acque e dei rifiuti.

Nell'ottica di un adeguamento degli strumenti attualmente disponibili il Comune ha già conseguito la *certificazione ISO 9000* per quanto riguarda la qualità, ha *avviato il processo di certificazione ISO 14000* specifico per la gestione delle problematiche ambientali.

2.3 Mobilità sostenibile

Il Comune ha realizzato un Piano Urbano del Traffico nel 2001 e sta attualmente predisponendo il Piano Urbano della Mobilità, orientato alla sostenibilità, con interventi tesi a ridurre la mobilità dei veicoli privati e ad incentivare il trasporto pubblico.

2.4 Iniziative di partecipazione

Per ultimo, unicamente in senso temporale, vorremmo citare una esperienza di partecipazione, realizzata dalla città tra il 1999 e il 2001 nello spirito della "*Carta delle Città educative*" finalizzata al miglioramento della qualità della vita ed al superamento delle problematiche legate alla globalizzazione: il "Patto di eugeni@"¹⁰, ovvero un accordo liberamente sottoscritto per dare vita ad una rete formale di soggetti che operano a livello territoriale e che ha dato vita ad una realtà multiforme fatta di principi, idee ed esperienze.

Il progetto, basato su di un Forum che ha unito istituzioni e società civile nella valorizzazione della funzione educativa della città globalmente intesa, si è attuato con Seminari e Tavoli di lavoro, attraverso un apposito Ufficio Città Educativa che ha dato vita ad una prima mappatura di "250 buone pratiche".

Intorno al Tavolo Ambiente vi è stata una forte partecipazione della cittadinanza, impegnata in

⁹ L'attuazione del processo di Agenda 21 da parte della Provincia di Genova sarà oggetto di un prossimo capitolo.

¹⁰ La definizione allude ad una augurale rinascita della città di Genova.

progetti di qualificazione degli spazi e delle aree verdi pubbliche, in un territorio stretto tra monti e mare, dove ogni spazio acquista un'alta valenza sociale¹¹. Le iniziative di recupero sono spesso riuscite a trasformare aree abbandonate o in degrado in "spazi di vita sociale".

Le esperienze sono state contrassegnate dal marchio "Amici del Verde".

Il Consiglio Comunale ha approvato nel 1999 il "Regolamento per l'espletamento di prestazioni di lavoro a titolo gratuito da parte di cittadini volontari" per disciplinare l'esecuzione di opere o interventi manutentivi su beni di uso sociale. In tal senso viene consultato il Comitato per la realizzazione dell'intervento, che viene approvato dal Consiglio di Circoscrizione.

Si è intervenuto sulle *aree verdi* di proprietà del comune o delle quali questo può disporre all'interno del tessuto urbano o nella immediata periferia. Per ciascuna area sono state redatte schede tecniche, con dati conoscitivi, tecnici, amministrativi che vanno a costituire una mappatura consultabile attraverso gli Uffici Tecnici della Divisione Territoriale. Le tipologie individuate:

- *orti urbani*, appezzamenti di terreno assegnati in locazione ai cittadini tramite bando pubblico, con finalità sociale a canone ridotto;
- *orti didattici*, aree a giardino degli edifici scolastici utilizzate da alunni e insegnanti ai fini della conoscenza delle specie vegetali e della loro coltura.

Gli impegni assunti dai volontari riguardano la cura, manutenzione ordinaria, vigilanza e custodia dell'area. Gli impegni assunti dal comune riguardano il supporto tecnico/progettuale, la fornitura di attrezzi e materiali, la fornitura di piante, l'assistenza fitosanitaria.

2.5 Genova nel percorso di Agenda 21 locale: risultati e prospettive

Le prospettive di azione sono molteplici ed il programma che l'Amministrazione intende seguire in collaborazione con la Regione Liguria, tenendo conto che la Provincia ha avviato il proprio processo d'Agenda 21, articolandolo in 10 ambiti territoriali che comprendono anche il comune di Genova stesso è strettamente legato alle indicazioni del VI Piano d'Azione Europeo per lo Sviluppo Sostenibile. I Punti fondamentali:

- *integrazione delle esigenze ambientali con le altre politiche;*
- *ampliamento degli strumenti attuativi, come contabilità ambientale, bilanci sociali, eco-budget, certificazioni;*
- *applicazione e osservanza puntuale della normativa in campo ambientale;*
- *sensibilizzazione delle comunità locali rendendo accessibili le informazioni sullo stato dell'ambiente; promuovendo l'educazione e la formazione ambientale; raccogliendo e diffondendo le informazioni e le conoscenze riguardanti il nesso tra stato dell'ambiente e salute umana;*
- *incentivazione di modelli di produzione e consumo sostenibili come il Green Public Procurement;*
- *promozione dell'innovazione ambientale e delle certificazioni e del benchmarking.*

Le Azioni programmate:

- miglioramento della sostenibilità delle condizioni di vita;
- promozione della concertazione interistituzionale;
- valorizzazione delle occasioni di co-decisione pubblico-privato;
- avvio di forme innovative di partenariato.

¹¹ Cfr Assessorato alle Politiche Ambientali del Comune di Genova – DOCUP Regione Liguria – Amici del verde, "L'informaverde. Manualetto in aiuto di chi vuole riqualificare piccole aree verdi col volontariato". La Provincia di Genova sta ultimando la bozza del Piano d'Azione per la Sostenibilità del territorio provinciale.

Le Finalità:

- attivazione di forme di costruzione partecipata della conoscenza territoriale;
- innesco dei processi di rafforzamento dei soggetti locali;
- facilitazione dell'assunzione condivisa di responsabilità tra le istituzioni e le comunità locali;
- facilitazione della sperimentazione di forme di cittadinanza attiva e democrazia partecipativa.

Gli Obiettivi:

- definizione di una prima bozza del Piano d'Azione per la Sostenibilità del territorio comunale;
- avvio di sperimentazioni nel risparmio energetico e nell'uso delle fonti alternative di energia e contenimento dell'inquinamento atmosferico;
- elaborazione della relazione sullo stato dell'ambiente del territorio comunale;
- definizione degli indicatori per l'attività di reporting da affiancare al forum;
- implementazione di infrastrutture di servizio (sito web, mailing list, forum, segreteria organizzativa).

Le Fasi attuative e gli Strumenti

- 1 Analisi, studio e progettazione dell'intervento, predisposizione del materiale informativo, realizzazione dei processi formativi, avvalendosi anche del sito web del Comune;
- 2 Svolgimento del forum interno, alla luce dell'esperienza in Val Bisagno e istituzione di un tavolo politico-tecnico permanente;
- 3 Coinvolgimento di associazioni, soggetti pubblici e privati per la definizione del Piano d'Azione;
- 4 Tavoli di Lavoro, con la costituzione del Forum plenario, articolato con 8 Forum tematici, discussioni a livello locale sulle tematiche prioritarie su cui impostare il piano d'azione con l'utilizzo di indicatori di livello nazionale ed europeo;
- 5 Bozza del Piano d'Azione per la Sostenibilità.

I risultati dell'analisi sull'Agenda21 genovese rappresentano un importante termine di confronto con quanto sperimentato nelle altre grandi realtà urbane italiane. I temi messi in cantiere sono molteplici e stimolanti, ma è soprattutto quanto avviato per la Val Bisagno che deve essere utilizzato per casi simili, non dimentichiamo infatti che quasi sempre il processo di Agenda21 nelle grandi città incontra forti condizionamenti dovuti dalla dimensione urbana stessa, anzi dalla sua "metropolitaneità". Genova ha fornito un'applicazione di metodo brillante e competente, validato con successo nel territorio, ma comunque sicuramente applicabile in altri casi, in altre scale.

3. I RISULTATI DELLA SURVEY NELLA CITTÀ DI MILANO

3.1. La città e il territorio

Milano, bagnata da piccoli corsi d'acqua, il Lambro, l'Olonza, il Seveso e dai canali Naviglio Grande e Naviglio Pavese, deve il suo nome alla posizione pressoché baricentrica che occupa nella Pianura Padana, nell'area compresa tra i fiumi Ticino ed Adda, il fiume Po ed i primi rilievi prealpini. Una collocazione strategica che ha influenzato la sua storia ed il ruolo che ha avuto nei confronti della nazione italiana e dei paesi transalpini.

Fondata dai Celti nel IV secolo a.C., dal III sec. a.C. fu influente città romana e poi uno dei centri cristiani più rilevanti dell'Europa Occidentale, centro culturale e artistico dall'alto medioevo alle signorie dei Visconti e degli Sforza fino al declino, durante le dominazioni francese e spagnola.

La città tornerà ad essere protagonista in età napoleonica e poi con le lotte per l'indipendenza nazionale contro l'Impero asburgico. Grande e determinante fu, durante il secondo conflitto mondiale, il suo contributo alla Resistenza e durissimi i bombardamenti subiti nel 1943, che le inflissero una distruzione quasi completa.

Milano, capoluogo regionale della Lombardia, è la seconda città italiana ed il più grande agglomerato urbano del Paese, con oltre un milione e duecentomila abitanti, una densità di circa 7000 ab/km² e 182 km² di superficie territoriale.

Dal dopoguerra in poi Milano ha rappresentato l'elemento cardine del sistema economico e finanziario del nostro Paese, guidando il già tanto citato "boom" italiano. I forti movimenti migratori di quegli anni portarono alla nascita dei nuovi insediamenti e la periferia cominciò ad imporsi sul centro antico. Intorno alla città sono sorti i nuovi insediamenti che hanno esteso il conurbamento verso est, in direzione di Venezia ed a ovest verso Torino, in un immenso hinterland. Un'unica realtà costituita da alcune decine di municipalità, con una popolazione di circa 3,5 milioni di abitanti. Una conurbazione con una superficie territoriale inferiore di quella di Roma ma con 1 milione di abitanti in più ed un livello di densità elevatissimo.

Terminata la fase della grande espansione economica, la produzione industriale ha frenato fino alla deindustrializzazione degli anni '80 e l'ondata migratoria ha rallentato, fin quasi ad annullarsi.

Una dopo l'altra chiudono le fabbriche che avevano formato la nostra storia industriale post-bellica – Breda, Falck, Alfa Romeo, Innocenti, Pirelli – e le zone sulle quali sorgevano divengono "aree dimesse".

In dieci anni la Città vive il passaggio da città industriale a città postindustriale con l'assunzione di nuovi valori, legata a servizi ed investimenti finanziari, all'alta moda, alle agenzie pubblicitarie, alla televisione. Un prevalere marcato del terziario sviluppato accompagnato da un profondo rinnovamento architettonico e urbano che punta da un lato a riqualificare intere zone e grandi quartieri, dall'altro a proiettare l'immagine della città in Europa e nel mondo (nuova Fiera, Teatro alla Scala, Progetto City Life, Biblioteca Europea...).



Fig. 2 – Antonio Lafrery, Milano pianta prospettica – Incisione anno 1573

Le Infrastrutture

- *Rete metropolitana*, Milano dispone di 3 linee di metropolitana per un percorso di oltre 80 km;
- *Strutture Aeroportuali*, Aeroporto Internazionale Milano Malpensa, situato in provincia di Varese e Aeroporto di Linate, che ospita esclusivamente il traffico nazionale, europeo e low cost, che si trova nella zona est a 7 km dalla città;

- *Struttura Ferroviaria*, la città di Milano rappresenta il più grande ed importante nodo ferroviario del nord Italia ed è servita dalle stazioni principali di Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi, Milano Lambrate, Milano Rogoredo;
- *Rete Autostradale*, collegata dalle due lunghe tangenziali alla città si dirama in direzione dell'asse Torino-Genova, Emilia Romagna, Brescia-Veneto, Bergamo e Valli Orobiche, vie alpine della Valtellina, del Canton Ticino, del Passo del Sempione.

3.2 Lo stato di attuazione di Agenda 21 nel Comune di Milano

Il Comune di Milano¹² ha sottoscritto la Carta di Aalborg nel dicembre 2000 ed ha avviato nel dicembre 2003 la sua Agenda 21 locale, affidandone il processo di attuazione all'Agenzia Mobilità e Ambiente, che ha un contratto di servizio con il Comune di Milano ed è già impegnata in diverse attività a supporto dell'Amministrazione tra le quali citiamo:

- il Rapporto Annuale sulla Qualità dell'Aria;
- il Piano Energetico-Ambientale Comunale;
- la Classificazione Acustica del territorio comunale e la Relazione Biennale sullo Stato acustico dell'Ambiente;
- supporto al Mobility Management;
- il Piano Urbano di Mobilità;
- il Piano Generale del Traffico urbano;
- il Programma triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Il progetto per Milano 21

L'Agenzia Mobilità e Ambiente ha elaborato ed avviato per conto del Comune, il progetto "*Milano21: Sviluppiamo una Milano Sostenibile*", allo scopo di dare vita ad un processo condiviso sulle politiche ambientali attraverso fasi operative quali:

- creazione del *Forum* permanente sullo sviluppo sostenibile, in linea con la metodologia della Guida Europea;
- attività di disseminazione dei *risultati del Forum*, attraverso strumenti di comunicazione in grado di stimolare la partecipazione diretta dei cittadini;
- organizzazione di *tavoli di lavoro tematici* legati ai temi prioritari d'interesse per la città di Milano e la redazione di un documento che conterrà una visione condivisa sulle criticità ambientali della Città e sulle modalità di superamento delle stesse;
- costruzione del *Piano d'Azione Locale*.

L'indagine sulla percezione degli attori di Agenda21 a Milano

Nel quadro delle attività preparatorie al Forum l'Agenzia Milanese Mobilità e Ambiente, attraverso l'Associazione Meglio Milano¹³, ha svolto un'indagine attraverso un apposito *questionario*, inviato presso 136 realtà rappresentative dell'economia, della cultura e della società milanese cui è stato chiesto di indicare le aree tematiche per lo sviluppo sostenibile della città, gli interventi maggiormente significativi per ogni area tematica, pareri sulle potenzialità di sviluppo di AG21L a Milano.

¹² I contenuti del paragrafo sono il risultato dei contatti avuti con l'Assessorato all'Ambiente del Comune di Milano, con l'Assessore Domenico Zampaglione e con il dr Bruno Villavecchia, Direttore dell'Agenzia Mobilità e Ambiente che hanno elaborato il questionario APAT e fornito supporto tecnico e materiale documentale.

¹³ "L'Associazione Meglio Milano, Associazione per migliorare la qualità della vita in città", si pone come cerniera tra Amministrazione locale e mondo delle imprese. Tra i soci Università Bocconi, Politecnico di Milano, ACI, Camere di Commercio...

I risultati, che saranno utilizzati nella fase di organizzazione dei tavoli tematici e nella formazione dei gruppi di lavoro del Forum, la cui attivazione è legata al cofinanziamento del MATT, Bando 2002, evidenziano:

- Mobilità, Inquinamento e Gestione del territorio, quali aree critiche;
- Agenda 21 avrà successo se coinvolgerà attori sociali e cittadini. Gli interventi devono essere concentrati su mobilità e parcheggi, miglioramento della qualità dell'aria, creazione di nuove aree a verde, potenziamento della raccolta differenziata;
- Governance, area metropolitana, strategia globale le problematiche emerse sullo sfondo. La richiesta è una gestione metropolitana dei problemi, compreso quello della partecipazione, interesse per l'integrazione tra scuola e impresa.

A supporto delle attività del Forum ed allo scopo della definizione degli obiettivi è stato studiato un modello di *indicatori di sostenibilità ambientale* nonché un modello di *indicatori di coinvolgimento sociale* in grado di rappresentare il livello di partecipazione e di collaborazione offerto dai diversi portatori di interesse.

Il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente

La conclusione della fase preliminare per il perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile e per l'apertura del processo dell'Agenda21L milanese è rappresentata dal *Rapporto sullo Stato dell'Ambiente*¹⁴, dell'ottobre 2003, costruito come risultato di un lavoro di ricerca e analisi compiuto da un gruppo di lavoro multidisciplinare, tra cui esperti e ricercatori del mondo accademico e della ricerca.

Sempre per facilitare il processo organizzativo che porterà all'attivazione del Forum sono stati costituiti 4 *organi funzionali* i cui ruoli verranno mantenuti anche nelle fasi successive:

- *Nucleo di coordinamento*, costituito da risorse interne all'Agenzia Mobilità e Ambiente, con responsabilità organizzative, di gestione, di supporto tecnico-scientifico sull'intero processo di elaborazione e gestione del RSA;
- *Comitato scientifico*, con un ruolo di indirizzo e valutazione cui partecipano membri individuati dall'Assessore all'Ambiente ed i responsabili scientifici di ciascun gruppo di lavoro tematico;
- *Comitato istituzionale interno*, composto da soggetti istituzionali competenti territorialmente per le tematiche affrontate nel RSA e sarà allargato agli enti territoriali nella fase di avvio dei Forum tematici;
- *Gruppi di lavoro tematici*, che sviluppano i temi previsti nel RSA secondo le modalità e gli indirizzi forniti dal Nucleo di Coordinamento.

I Gruppi di lavoro si articolano secondo una serie di tematismi:¹⁵

1. *Contesto economico, Strategie e relazioni urbane*, il modello che "governa la competitività delle città è profondamente mutato negli ultimi decenni. Non più valutabile unicamente attraverso elementi economico/fisici, quali le risorse territoriali, la dimensione e la diversificazione del mercato del lavoro, le economie di scala e l'accessibilità, la competitività è oggi condizionata da una pluralità di fattori qualitativi strettamente interagenti. Ciò che rende una città, una regione urbana, competitiva e attrattiva è la capacità di realizzare contemporaneamente un equilibrato successo in tre grandi ambiti: efficienza (nelle infrastrutture, nei servizi), qualità urbana, coesione (capacità di esprimere una visione condivisa). In questo senso, la pianificazione e la gestione "sostenibile" dello spazio urbano, vale a dire l'utilizzo giudizioso e lungimirante di una risorsa rara, costituiscono l'area strategica principale per garantire competitività e attrattività alla città".

¹⁴ Cfr "Comune di Milano – Relazione sullo Stato dell'Ambiente del Comune di Milano" ottobre 2003, www.ama-mi.it/documenti/RSA.

¹⁵ Per i contenuti Cfr nota 14.

2. *Mobilità*; "...La politica dei trasporti degli ultimi anni ha visto progressivi interventi di regolazione e limitazione del traffico che, uniti a grandi investimenti per infrastrutture di trasporto pubblico e per la qualità urbana, ...ha innescato un'inversione di tendenza per quanto concerne i volumi di traffico sulla rete stradale, molto chiara nel centro storico della città e di più modesta entità... nelle fasce più esterne. Nell'ambito dell'Agenda 21 locale del Comune di Milano la scelta degli indicatori connessi al complesso sistema della mobilità milanese ...si sono focalizzate alcune aree tematiche fondamentali: il trasporto privato, il trasporto pubblico, il trasporto delle merci, il Mobility Management e la sicurezza oltre alla non meno importante ricognizione degli strumenti di pianificazione..."

3. *Qualità dell'aria*; "...nell'ambito dell'Agenda 21 locale del Comune di Milano le problematiche connesse alla qualità dell'aria sono state analizzate secondo il modello pressione-stato-risposta dell'OECD. ...in questa relazione sono state incluse, quali indicatori di pressione in senso lato, le condizioni meteorologiche. Gli indicatori di risposta sono infine costituiti dalla molteplicità di azioni intraprese dall'Amministrazione Comunale per fronteggiare e risolvere i problemi di inquinamento atmosferico, in particolare nei settori dei trasporti e dell'energia, che costituiscono i principali imputati per la città..."

4. *Energia*; "...per quanto riguarda le fonti energetiche, nel comparto calore è da segnalare la crescita evidente delle vendite di gas naturale in città, malgrado si rilevi il mantenimento di una quota importante di gasolio nel settore civile e il dato relativo ai consumi di energia elettrica nel comparto produttivo, che costituisce un indicatore macroeconomico da tenere in considerazione. Il settore dei trasporti è ritenuto strategico nelle politiche di riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra. Tra gli indicatori di pressione più significativi è quello relativo alle emissioni dei gas climalteranti responsabili del fenomeno dell'effetto serra. La stima di tali emissioni nel Comune di Milano per l'anno 1998 assomma a 4,8 Mt di CO₂eq, pari a circa il 7,3% delle emissioni serra dell'intera Lombardia..."

5. *Agenti fisici*; "...Il rumore rappresenta il principale agente fisico inquinante presente a Milano. Il livello di rumorosità presente è molto elevato e distribuito quasi uniformemente sul territorio... Le sorgenti sonore sono riferibili al traffico..., alle sorgenti temporanee... e ai locali pubblici... L'altro gruppo di agenti fisici considerato riguarda i campi elettromagnetici, limitatamente alle radiazioni non ionizzanti... Nel campo delle radiofrequenze le principali sorgenti sul territorio sono gli impianti radiofonici ..., gli impianti per telefonia cellulare, i ponti radio, gli impianti radar e gli impianti per radioamatori... Dall'ell'esame dell'indicatore esaminato, stato del cielo notturno emerge che a Milano e dintorni, a causa dell'elevato numero di sorgenti luminose presenti sul territorio, si verifica un consistente calo nella visibilità delle stelle..."

6. *Suolo, sottosuolo e morfologia insediativa*; "...l'assunzione di una interpretazione di territorio nella accezione di sistema-suolo "naturale" garante delle funzioni ecologiche primarie da un lato, e dall'altro, di sistema-suolo antropizzato espressione della pressione della struttura urbano-edilizia. Da qui ...l'individuazione di cinque famiglie di indicatori: Struttura urbano-edilizia, Verde urbano, Paesaggio urbano, Fattori di rischio, Infrastrutture di rete..."

7. *Rifiuti*; "...La gestione dei rifiuti urbani nel Comune di Milano è stata caratterizzata, nell'ultimo decennio, da una forte eterogeneità dovuta essenzialmente ai cambiamenti che si sono susseguiti, soprattutto nelle modalità di raccolta e di gestione. Gli indicatori sono calcolati quindi sullo "stato attuale" del sistema di gestione sulla base dei dati relativi all'anno 2001... AMSA è coinvolta nell'intera filiera di gestione dei rifiuti urbani e assimilati, a partire dalla raccolta... fino allo smaltimento negli impianti di termovalorizzazione... Per quanto riguarda i rifiuti speciali, la maggior parte dei produttori e tutti i gestori professionali sono soggetti alla presentazione su base annuale del cosiddetto MUD... la fonte di tutti i dati di produzione e gestione dei rifiuti speciali è la CCIAA (Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura) di Milano".

8. *Ciclo integrato delle acque*; "...L'idrologia urbana della città è caratterizzata da un'intensa captazione delle acque... In base ai principali indicatori dell'efficacia e dell'efficienza della

rete acquedottistica, risulta un quadro complessivo senza dubbio soddisfacente. Le acque in uscita dal sistema idrologico milanese sotto forma liquida sono quasi totalmente trasportate dalla rete fognaria, che le recapita nei corsi d'acqua. La rete fognaria è quasi totalmente unitaria, ossia convoglia nello stesso canale di scolo sia le acque di scarico, sia quelle pluviali. La realizzazione di tre impianti di depurazione prevede la suddivisione del territorio comunale in tre bacini scolanti... Le acque reflue di Milano presentano parametri di valutazione dell'efficienza di depurazione molto variabili da stagione estiva a stagione invernale. Il sistema prevede anche la depurazione delle acque di prima pioggia, ad elevato contenuto d'inquinanti, accumulati nei periodi secchi sulle superfici urbane e dilavati dalle acque piovane..."

Il RSA rappresenta dunque lo strumento principe di discussione ed il documento di base per l'analisi delle criticità e delle linee prioritarie di intervento, per la definizione del quadro complessivo sullo stato ambientale del territorio.

Per quanto riguarda la definizione degli indicatori di sostenibilità ambientale questa si è basata sull'analisi di documenti di reporting ambientale basata sulla metodologia PSR (Pressione-Stato-Risposta) elaborata dall'Organisation for Economic Cooperation and Development. Il modello è basato sul concetto di causalità ed è legato a tre tipi di indicatori:

1. indicatori di pressione ambientale;
2. indicatori delle condizioni ambientali;
3. indicatori di risposta sociale che comprendono anche azioni per la preservazione e la conservazione dell'ambiente e delle risorse naturali.

L'ambito territoriale di riferimento

I lavori hanno evidenziato una percezione di Milano quale *sistema aperto* ovvero dotato di una estensione territoriale con una forte dinamica dei flussi. Motivo per il quale per la definizione di alcuni indicatori non è stato possibile rinunciare ad una scala di riferimento più ampia o comunque non tenere conto delle relazioni esistenti fra la realtà territoriale del Comune e la sua area periurbana: l'area metropolitana milanese¹⁶. Vale infatti ricordare che le più recenti indagini sociologiche riportano 4 categorie di utilizzatori (*user*) della città, popolazione residente, pendolari, city user e business user. Il calcolo di alcuni indicatori si basa perciò su tali considerazioni.

4. RISULTATI DELLA SURVEY NELLA CITTÀ DI FIRENZE E NEI COMUNI DELL'AREA OMOGENA FIORENTINA

4.1 La città e il territorio

Firenze, fondata da Giulio Cesare nel 59 a.C. come insediamento militare per i veterani di guerra, su un sito abitato sin dalla preistoria, sorta per difesa all'interno della confluenza di due fiumi, l'Arno e il Mugnone, è la città a cui per tradizione sono legati i codici della lingua nazionale e che universalmente rappresenta i valori ed i canoni del Rinascimento, uno dei momenti più geniali e irripetibili del nostro sviluppo culturale. Firenze romana era chiusa da un perimetro di mura e con un porto fluviale, dato che il fiume era navigabile dalla bocca fino alla confluenza con l'Arno. Devastata dalle inva-



Fig.3 Firenze nel XV secolo, Dipinto di Francesco Rosselli, 1472.

¹⁶ L'analisi sull'Agenda 21 dell'area metropolitana milanese e della Regione Lombardia sarà oggetto di un prossimo capitolo.

sioni gotiche e longobarde affrontò un lungo periodo di contrazione e decadenza, fino alla grande fioritura economica e culturale del '300. Il secolo successivo Firenze era ormai la nuova culla della cultura italiana ed europea. La casata fiorentina emergente, quella dei Medici, fu al timone della città e del Granducato di Toscana fino al XVIII secolo, quando subentrarono i Lorena ed il grande periodo culturale fiorentino andava spegnendosi. Nel 1860 il granducato entrò a far parte del Regno d'Italia e Firenze ne fu capitale dal 1865 al 1870.

In quegli anni il centro storico subì profondi mutamenti: il "*Progetto per Firenze capitale d'Italia*" intervenne infatti su un tessuto urbano che stava miracolosamente per giungere a noi così come era nel Medioevo. La demolizione delle mura per la costruzione dei Viali della circoscrizione e dell'area storica intorno al plurisecolare Mercato Vecchio e del quartiere ebreo, dove la stratificazione di strutture e relazioni funzionali viene sostituita dall'ordine freddo di piazza della Repubblica, la costruzione dei nuovi quartieri residenziali e l'espansione sino ai colli vicini unitamente alla terziarizzazione del centro storico sono i fatti più salienti di quel Piano e danno avvio ad un processo che darà vita all'assetto attuale della città. Dopo il 1870 la città perde il ruolo di centro politico dello Stato unitario e si fa sempre più marginale la sua posizione, pur mantenendo come Venezia, il carisma di una tradizione prestigiosa. Immenso è infatti il suo patrimonio storico culturale, unico al mondo insieme a quello di Roma, per archivi, beni monumentali, collezioni mussali.

Durante la seconda guerra mondiale i bombardamenti inflissero gravi danni alle città, le truppe tedesche di occupazione decisero di far saltare i ponti della città; soltanto il Ponte Vecchio fu risparmiato, finirono così in macerie ampi settori di tessuto urbano storico ricostruiti poi tra il 1948 e il 1970 con un concorso nazionale.

4.2 Firenze e l'area omogenea fiorentina: l'inizio di un percorso di politica ambientale sostenibile

I Comuni di Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Firenze, Lastra a Signa, Scandicci, Sesto Fiorentino e Signa, costituiscono l'ambito territoriale dell'Area Fiorentina ed il nucleo centrale dell'Area Metropolitana Fiorentina, che comprende anche i poli di Prato e Pistoia.

Occorre innanzitutto dire infatti, in questo nostro breve excursus sull'Agenda 21 locale fiorentina, che i 9 comuni hanno promosso, fin dal 2002, una collaborazione per lo sviluppo di una politica ambientale sostenibile comune, finalizzata al percorso di Agenda 21 locale.

Nasce infatti nello stesso anno e con gli stessi attori il progetto *START* che ne rappresenta il primo passo ed è frutto della consapevolezza che solo una visione condivisa delle problematiche ambientali, fondata su dati certi, può condurre ad efficaci politiche di governo del territorio.

Il Progetto si è suddiviso in fasi:

1. la ricerca di un *set di indicatori* ambientali che hanno dato luogo al RSA 2002 dell'Area Omogenea;
2. l'attività propedeutica alla redazione del *RSA 2006* dell'Area Omogenea (in attuazione);
3. l'applicazione dell'*ecobudget* nei 9 comuni (in attuazione);
4. l'apertura del *Forum* di Agenda 21 locale (28 settembre 2005).

L'obiettivo ancora da raggiungere è la costruzione di uno strumento capace di analizzare lo stato dell'ambiente ed individuarne le criticità, aiutare gli Amministratori locali a prendere decisioni di governo per promuovere uno sviluppo sostenibile, dare vita ad una struttura di coordinamento fra gli otto comuni che lavori ad una visione condivisa dello stato dell'ambiente.

4.3 La città di Firenze nel percorso di Agenda 21 locale

Le attività relative all'Agenda 21 fiorentina possono dirsi iniziate dalla fine di ottobre 2004. L'Assessorato all'Ambiente del Comune¹⁷ ha dato avvio ad un insieme di progetti legati all'implementazione della sostenibilità locale che tenessero conto del coinvolgimento dei cittadini e delle comunità.

Le attività sono coordinate dall'Ufficio Città Sostenibile presso l'Assessorato all'Ambiente, Parchi, Verde urbano e Agricoltura del Comune.¹⁸

Tre i principali filoni progettuali individuati, che formano l'ossatura del programma operativo:

- *il processo di Agenda 2 locale*, condotto in coordinamento con gli altri 8 Comuni dell'Area Omogenea Fiorentina;
- *il progetto Enviplans*, finanziato dalla UE e condotto tecnicamente da Ambiente Italia;
- *il progetto agenziale "Qualità ambientale delle aree metropolitane italiane"*, realizzato da APAT.

L'Ufficio Città Sostenibile provvede inoltre a curare, come previsto dagli accordi con la Regione Toscana¹⁹ l'attivazione ed il coordinamento della Rete delle Agende 21 della Toscana.

Il programma operativo del Comune, che prevede il coinvolgimento di soggetti pubblici e privati ai fini del raggiungimento dell'implementazione di strumenti e risultati nel campo della sostenibilità, gestirà attività parallele, che si svolgono indipendentemente e con le stesse scadenze temporali (2005-2006), per poi realizzare una integrazione finale.

Il protocollo d'intesa per l'Agenda 21 dell'Area Fiorentina

I nove comuni hanno determinato di coordinare e programmare i propri processi di Agenda 21 e le azioni volte allo sviluppo sostenibile con un protocollo d'intesa formalizzato il 26 novembre 2004.

Agenda 21 viene qui considerato lo strumento idoneo per il raggiungimento di qualificati obiettivi ambientali e per la risoluzione equa di problematiche comuni.

In particolare per quanto riguarda:

- la mobilità, nodo cruciale legato al forte pendolarismo ed al trasporto merci;
- i rifiuti, per un razionale ed idoneo sistema di raccolta e smaltimento con pesi dei servizi ripartiti secondo giusta sussidiarietà;
- le emissioni dovute primariamente alla mobilità, ma anche alle attività produttive, ai sistemi di riscaldamento, alle polveri da cantieri.

Il Progetto "Attivazione dell'Agenda 21 dell'Area Fiorentina"

"Attivazione dell'Agenda 21 dell'Area Fiorentina" è stato cofinanziato dalla Regione Toscana tramite un bando del 2004 per l'attivazione di Agende 21 locali ed è propedeutico alla definizione del Piano d'Azione Locale. Viene attuato tramite un piano organico d'incontri, suddiviso sia per aree tematiche (assi) che territoriali (i 9 Comuni suddivisi in tre sub-aree) sulla base del dibattito e della partecipazione locale.

Alcuni incontri saranno riservati agli stake-holders, per ricucire e coordinare gli aspetti locali con quelli generali.

I tempi di realizzazione previsti sono di 18 mesi.

¹⁷ I contenuti del paragrafo sono il risultato degli incontri avuti presso l'Assessorato all'Ambiente, Parchi, Verde urbano, Agricoltura del Comune di Firenze, con l'Assessore dr Claudio Del Lungo e con il Dirigente preposto Arch. Riccardo Pozzi, che hanno fornito supporto tecnico e materiale documentale.

¹⁸ Segreteria dell'Area Fiorentina - Ufficio città Sostenibile, Direzione Ambiente del Comune di Firenze - Via B. Fortini 37 - 50125 Firenze - tel. 052625327 - email a21.areafiorentina@comune.fi.it.

¹⁹ Il programma di Agenda 21 locale realizzato dalla Regione Toscana e dalla Provincia di Firenze saranno oggetto di un apposito capitolo e saranno trattati in una fase successiva.

Un gruppo di coordinamento politico ed uno tecnico, aventi Firenze come comune capofila, opereranno in maniera unitaria ed apporteranno il sostegno operativo. Per la prosecuzione del progetto si ipotizzano risorse economiche aggiuntive proprie delle amministrazioni ed un ruolo più marcato e di maggiore coinvolgimento dei referenti tecnici e dei referenti politici.

Rapporto sullo Stato dell'Ambiente

È prevista la realizzazione del nuovo Rapporto sullo Stato dell'Ambiente, che aggiornerà i dati ambientali, economici e sociali al 2004, e servirà di riferimento, insieme agli altri strumenti, ed alle politiche delle Amministrazioni locali che verranno promosse.

Bilancio e contabilità ambientale

In parallelo ed in contemporanea al processo del Forum, verranno implementate, all'interno delle amministrazioni, il bilancio e la contabilità ambientale quali SGA (strumenti di gestione ambientale), per integrare le tematiche dello sviluppo sostenibile nel funzionamento ordinario delle Amministrazioni Comunali.

Tali strumenti serviranno a mettere a fuoco obiettivi, strumenti e risorse economiche della programmazione comunale per migliorare la qualità ambientale, in una prospettiva di sviluppo sostenibile improntato ad azioni a tutto campo, non limitate a quelle tradizionali di pertinenza di un assessorato all'ambiente.

Al contempo aiuteranno nella consapevolezza e visibilità delle azioni, sia all'interno dell'A.C che nel rapporto con i cittadini.

Il progetto Enviplans

Il progetto nasce dal lavoro della Commissione Europea, relativamente alla strategia tematica per l'ambiente urbano, adottata in febbraio 2004, così come previsto dal VI Programma Quadro sull'Ambiente dell'Unione Europea.

Il progetto è stato avviato a partire dal 01/01/2005 ed il termine previsto è il 31/12/2006. Nell'ambito delle finalità di Enviplans (promuovere e sostenere la realizzazione pratica di Piani d'azione/gestione ambientale urbana nell'area dell'Europa meridionale) il comune di Firenze coordinerà i diversi strumenti di piano e normativi, per predisporre quello che sarà il Piano di Gestione dell'Ambiente Urbano.

In primo luogo si coordineranno gli strumenti urbanistici e strategici, Piano strutturale e Piano Strategico, a seguire gli altri strumenti di piano, come il PUT, alcuni regolamenti comunali, strumenti di programmazione economica ed accordi locali, ecc.

Green Public Procurement

È stato avviato un gruppo di lavoro interno dell'Amministrazione Comunale che sta mettendo a fuoco obiettivi e strumenti per dare un forte impulso agli acquisti ed ai contratti verdi, in particolare adottando il Green Public Procurement come riferimento, oltre a formulare un nuovo regolamento sui contratti orientati alla sostenibilità ed all'eticità d'impresa (SA 8000).

A questo scopo e per valorizzare il mercato telematico, di cui il Comune di Firenze è capofila sperimentatore in Italia, si stanno definendo, insieme ad altre Amministrazioni, i criteri tecnici per selezionare i prodotti od i servizi, con il supporto dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente. Il progetto prevede la possibilità di estendere tale strumento a tutti gli aderenti al Coordinamento Agende 21 locali italiane.

Aalborg + 10

Per rafforzare e dare maggiore incisività all'azione sulla sostenibilità, Firenze ha aderito con la DGM n° 399 del 14 giugno 2005 agli Aalborg's Commitments, ai quali i progetti Enviplans e quelli del Bilancio e della Contabilità Ambientale, fanno diretto riferimento.

Governance

Il Forum dell'Agenda 21 locale che ha avuto luogo il 28 settembre 2005 (cfr apposito capitolo) rappresenta l'inizio del processo partecipativo, la base per elaborare proposte e programmi che devono trovare riscontro nei Piani di Azione Locale, sostenuti da un riconoscimento istituzionale comunale.

Un prossimo passo sarà il coinvolgimento dei cinque Quartieri, con l'apertura di sessioni di progettazione partecipata con i cittadini su alcuni temi progettuali per la sperimentazione diretta di metodi e condizioni anche per integrare al meglio le politiche e le attività degli Assessorati all'Ambiente ed alla Partecipazione. La Giunta tutta sarà coinvolta direttamente nei progetti Agenda 21 ed Enviplans. Uguali attenzioni saranno utilizzate per i progetti di bilancio e contabilità ambientale.

Rete civica e pagine web di Agenda 21

È stato formato il gruppo di lavoro interno all'Amministrazione Comunale, particolarmente coinvolta ovviamente la Direzione Ambiente con l'Ufficio Città Sostenibile.

Al fine di migliorare la comunicazione e la disponibilità di informazioni ai cittadini, è già stato predisposto un piano organico di pagine web:

1. *rete delle Agende 21 della Toscana*, riorganizzazione del sito esistente per aggiungere un archivio di buone pratiche ed un archivio sui processi di Agenda 21L;
2. *aggiornamento del sito web dell'Ufficio Città Sostenibile*, già esistente dal 2000, con pagine specifiche sui progetti in corso;
3. *creazione del sito di Agenda21 dell'Area Fiorentina*, con pagine specifiche sul protocollo d'intesa e sul percorso.

Ciascun sito web sarà collegato ad una struttura comune con glossario sulla sostenibilità, su documenti di sviluppo sostenibile da Rio agli Aalborg's Commitments.

Rete delle Agende 21 della Toscana

È stato dato nuovo vigore al funzionamento della Rete, così come previsto dall'accordo tra Comune di Firenze e Regione Toscana, sono stati realizzati workshop sulla contabilità ed il bilancio ambientale e sul Green Public Procurement.

4.4 L'apertura del Forum di Agenda 21 locale dell'Area Fiorentina

Il 28 settembre 2005 i nove Comuni dell'Area Fiorentina, riconoscendo che *"L'Agenda 21 locale è essenzialmente un processo strategico per incoraggiare e controllare lo sviluppo sostenibile. L'allestimento, la gestione e l'attuazione di questo processo necessitano di tutte le capacità e gli strumenti di cui possono disporre un'autorità locale e la sua collettività"*²⁰ hanno promosso a Firenze, in Palazzo Vecchio, alla presenza dell'Assessore all'Ambiente del Comune di Firenze Claudio del Lungo, dei Rappresentanti dei 9 Comuni dell'Area Fiorentina, della Regione Toscana, dell'Arpa Toscana, del Coordinamento Agende 21 locali italiane, dell'APAT, l'avvio del processo di Agenda21 nel proprio territorio e ne hanno costituito il Forum, quale organismo consultivo e di condivisione, condividendone un Regolamento.

I temi di lavoro che il Forum si è prefissato in questa fase di attività riguardano:

- *emissioni* (atmosferiche, acustiche, qualità dell'aria);
- *mobilità* (sistemi di trasporto, infrastrutture, strumenti di mobilità sostenibile);
- *rifiuti* (riduzione, gestione, trattamento, educazione...).

L'approfondimento delle tre tematiche è affrontato mediante workshop plenari e di area da 3 gruppi di lavoro distinti per ciascuna area territoriale:

²⁰ Definizione DG XI-Gruppo Esperti Europei.

- Area 1, Campi Bisenzio, Calenzano, Sesto Fiorentino;
 - Area 2, Scandicci, Lastra a Signa, Signa;
 - Area 3, Firenze, Bagno a Ripoli, Fiesole;
- mediante workshop plenari e di area.

Il 19 ottobre scorso si è svolto il primo workshop a cui hanno partecipato 105 rappresentanti di Enti, Associazioni, Aziende e cittadini dei nove Comuni.

Il Forum è stato suddiviso in 3 gruppi tematici: Mobilità, Emissioni, Rifiuti, all'interno dei quali ogni gruppo ha definito i 4 *obiettivi strategici* di miglioramento per il territorio. (Sito internet: <http://news.comune.fi.it/agenda21areaflorentina>).

Seguiranno cicli di incontri suddivisi per area con tavoli di discussioni incentrati su mobilità, rifiuti, emissioni; l'incontro conclusivo è previsto per il marzo 2006 e consentirà di formulare un bilancio e integrare i prodotti.

Data l'estensione territoriale dell'Area Fiorentina, la presenza di forti problematiche comuni, la conduzione degli incontri del Forum è stata affidata ad un team di facilitatori, ai fini del rispetto dell'agenda, dell'equa discussione, delle sintesi, della mediazione tra posizioni divergenti e conflittuali. Finalità è far emergere le criticità locali, nella considerazione della dimensione sovraterritoriale.

Cartoline per una città sostenibile

Per permettere una maggiore e capillare partecipazione da parte dei cittadini, le Amministrazioni Comunali coinvolte hanno deciso di utilizzare lo strumento delle *cartoline per una città sostenibile*. Organizzate secondo i tre tematismi di mobilità, rifiuti ed emissioni esse si presentano come "opportunità concreta" chiedendo opinioni, azioni, iniziative ed esigenze sulla dimensione ambientale, economica e sociale, volte a migliorarne il livello e ad educare la comunità ad adottare modelli di sviluppo sostenibile. I contenuti delle schede andranno ad integrare quanto emergerà dalle sedute del Forum di AG21L e contribuiranno alla stesura del Piano d'Azione Locale dei comuni dell'Area Fiorentina.

Le cartoline sono disponibili presso gli Uffici Relazioni con il Pubblico delle diverse sedi comunali e le sedi di quartiere, altrimenti possono essere compilate anche sul sito web dell'AG21L Area Fiorentina all'indirizzo <http://news.comune.fi.it/agenda21areaflorentina/>.

4.5 L'agenda 21 locale fiorentina: criticità e prospettive

Essa rappresenta un importante nodo metodologico, un'esperienza che sicuramente si mostrerà utile, per caratteristiche e problematiche, allo sviluppo dell'Agenda 21 locale in Italia.

La scelta di operare all'interno di un'area omogenea è già di per sé una scelta di forte interesse che si dimostrerà di grande utilità per le future esperienze nel settore, dati anche i limiti e le criticità riscontrate nell'applicazione del percorso A21 nelle grandi aree urbane.

Il metodo sperimentato a Firenze fornirà sicuramente nuovi spunti, nuova linfa anche in tema di partecipazione a cui l'Agenda dell'Area Fiorentina riconosce di essere "...*fattore centrale legato all'efficacia ed all'efficienza delle politiche pubbliche per lo sviluppo sostenibile... processo non innato o solo ed esclusivamente naturale, ma che deve essere esercitato ed appreso in corso d'opera*".

5. I RISULTATI DELLA SURVEY NELLA CITTÀ DI PALERMO

5.1. La città e il territorio

Situata nella costa nord occidentale siciliana, al centro di un ampio golfo chiuso tra due brevi promontori e dominata dal ripido rilievo calcareo del monte Pellegrino, Palermo è la quinta città italiana per caratteristiche dimensionali, demografiche e sociali.

Posta in splendida posizione geografica, con un porto tra i più antichi e attivi del Mediterraneo a cui deve la propria denominazione, la Città assimila su di sé millenni di storia mediterranea, dai Sicani, Greci, Cartaginesi, Romani, al mondo arabo, normanno, svevo, aragonese, spagnolo, borbonico ed infine a quello del nostro Stato Unitario, una lunga, eterogenea sequenza il cui portato l'ha resa una grande risultante culturale, nonché organismo urbano complesso, di straordinaria ricchezza artistica.

Il centro storico si estende infatti per circa 240 ettari, diviso in quattro mandamenti, denominati in relazione agli episodi architettonici più salienti: Loggia-Castellammare, Tribunali-Kalsa, Palazzo Reale e Monte di Pietà-Capo, nati dalla realizzazione delle due principali arterie storiche, il Cassaro oggi corso Vittorio Emanuele – asse di origine araba e collegamento da monte a mare – e la cinquecentesca via Maqueda, ad esso perpendicolare.

All'incrocio del Cassaro con via Maqueda è il cuore della città antica: una croce di strade "I Quattro Canti".

Carissimo fu il prezzo pagato dalla città storica all'ultima guerra: i segni dei bombardamenti alleati del 1943 sono ancora, unico esempio in Europa, visibili nel tessuto, testimoni di un evento da cui non ci si è mai del tutto ripresi. Ugualmente distruttivo è stato, per altri versi, attorno agli anni '50 e '60 del novecento, quello che venne definito "il sacco di Palermo", quando le borgate vennero inglobate da una incontrollata espansione edilizia ed in luogo delle splendide ville liberty che sorgevano lungo via della Libertà, a simbolo dell'espansione puntiforme tardo ottocentesca fuori le mura e delle quali sussistono pochi esemplari, sorsero enormi palazzi di cemento.

Anche la celebrata "Conca d'Oro" è oggi praticamente perduta: ville e seconde case hanno sostituito gli agrumeti che un tempo ne hanno costruito la fama.

L'espansione urbana degli ultimi decenni si è concretizzata con la realizzazione di nuovi quartieri popolari (Borgo Nuovo, CEP, ZEN...) che hanno raccolto anche il flusso demografico proveniente dal centro antico della città, in degrado e spopolamento.

La popolazione residente al 2004 (fonte ISTAT) è pari alle 675.277 unità, con un saldo negativo del 1,7% rispetto al 1991 ed una densità demografica di 4217,608 ab/km².

L'incremento della popolazione, particolarmente forte nel dopoguerra, a cui hanno fatto da scenario profonde trasformazioni sociali e ambientali, venne alimentato dall'abbandono delle campagne dell'Isola.

L'economia della Città è fortemente rivolta al terziario (l'80% degli occupati lavora in questo settore) mentre il settore industriale, pur se in un trend di poco sviluppo, ha nella cantieristica il suo punto di forza.

Come in quasi tutte le realtà urbane del nostro Paese, la "crescita" in mancanza di atti pianificatori ha comportato eccessivo sfruttamento del territorio ed un irregolare sviluppo edilizio. I quartieri storici, abbandonati al degrado, si sono mano a mano svuotati dei residenti, migrati verso i nuovi quartieri della periferia.

Tuttavia, un diverso atteggiamento della volontà politica sta portando ad iniziative volte al



Fig. 4 Anonimo, 1686 – Veduta della Città di Palermo

recupero del patrimonio storico culturale della Città, soprattutto ritrovabile nei quattro mandamenti del centro storico.

Agli inizi del 2002 è stato approvato il Piano Regolatore, adottato nel 1997. Esso privilegia azioni di recupero sull'immenso patrimonio immobiliare palermitano e la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali, prevede 500 ettari destinati a scuole, verde pubblico, impianti sportivi, tempo libero e parcheggi, un nuovo piano per la mobilità, opere di grande viabilità.

5.2 Palermo e l'area metropolitana

L'area metropolitana di Palermo presenta una perimetrazione che, dal territorio dei comuni di Partinico e Termini Imerese va a ricomprendere i centri interni sub-collinari.

In tutto 27 comuni: Altavilla Milicia, Altofonte, Bagheria, Balestrate, Belmonte Mezzagno, Bolognetta, Borgetto, Capaci, Carini, Casteldaccia, Cinisi, Ficarazzi, Giardinello, Isola delle Femmine, Misilmeri, Monreale, Montelepore, Partinico, Santa Flavia, Termini Imerese, Terrasini, Torretta, Trabia, Trappeto, Ustica, Villabate.

Il Comune di Palermo, dal 1945 capitale amministrativa della Sicilia, regione a statuto speciale, è quindi al centro di un vasto e complesso sistema territoriale, sul quale è dominante il fascio della linea di costa. Un sistema prevalentemente lineare perciò, ove i collegamenti con le aree interne sono in gran parte affidati alla vecchia struttura viaria e dove le potenzialità di crescita restano ancora legate al sistema costiero, il cui equilibrio potrà ancora essere compromesso a scapito delle valenze che tuttora lo caratterizzano.

La Città, che si sviluppa soprattutto in senso longitudinale, su una striscia di terra tra mare e collina quale centro direzionale e polo erogatore di servizi, attività commerciali e del terziario, esercita un forte peso in termini di flussi che tendono a crescere, risultando comunque complessivamente carente rispetto alla portata della domanda.

Le attività industriali, definite principalmente dai nuclei di Carini e Termini Imerese, così come quelle turistiche, sono localizzate lungo la costa, la qual cosa comporta flussi di traffico di notevole entità. L'unico polo turistico interno è costituito dal centro di Monreale ove però il livello di ricettività rimane pressoché nullo.

Le attività agricole delle aree più interne configurano un sistema economicamente debole, fortemente dipendente dalle attività della costa e perciò con incremento dei fattori di pendolarismo quotidiano.

In tema di infrastrutture, l'elemento principale è costituito dall'*area portuale*, il golfo di Palermo infatti, riparato e vasto, costituisce una base insostituibile nelle rotte marittime che attraversano da millenni il Mediterraneo. Nonostante modifiche ed ampliamenti conserva ed utilizza ancora, sia pure per le sole imbarcazioni da diporto, la piccola insenatura naturale della Cala, il primitivo approdo palermitano, che rimase l'unico per la città fino al XVI secolo ed intorno alla quale sorse il primo nucleo insediativo. L'area portuale palermitana si estende per circa 2 miglia e comprende strutture per la nautica da diporto, i Cantieri Navali, il Porto industriale, il Porto Commerciale.

Da Palermo sono possibili collegamenti quotidiani con Napoli e Genova, collegamenti settimanali con Cagliari, Livorno, Civitavecchia e le Isole Eolie. Di rilevanza per l'intera Regione è la *struttura aeroportuale*, l'aerostazione civile "Falcone-Borsellino" di Palermo-Punta Raisi, posto a circa 35 km dal centro città, lungo l'autostrada A29, che permette collegamenti quotidiani con le principali località italiane e internazionali.

5.3 Palermo nel percorso di Agenda 21 locale: un programma in attuazione

L'Assessorato all'Ambiente del Comune²¹ ha attivato il processo d'Agenda 21 locale il 12/10/2004.

A seguito del D.M.2002 ed al relativo bando per il cofinanziamento, l'Amministrazione ha predisposto il programma delle attività approvato con DEC/RAS/944/2004 del 04/06/2004.

La Città di Palermo è tra i sottoscrittori della Carta di Aalborg (2004) e dei Commitments, aderisce alla Campagna Europea Città Sostenibili, al Coordinamento Agende 21 italiane, al programma per le Città delle Bambine e dei Bambini.

Nel dicembre 2004 è stata istituita, presso l'Assessorato Ambiente-Servizio Ambiente ed Ecologia, l'Unità Operativa Agenda 21L, con compiti ed obiettivi espressamente mirati alla esecuzione ed ottimizzazione dei percorsi individuati dal progetto approvato dal Ministero.

In questa prima fase, l'Unità Operativa si costituisce come gruppo tecnico per la gestione dei percorsi evolutivi di Agenda 21, dalla sensibilizzazione della cittadinanza verso i processi partecipativi alla implementazione delle strategie progettuali di sviluppo sostenibile.

Strutturalmente legate all'attività dell'Unità Operativa Agenda 21L saranno la Segreteria Tecnica che si occuperà della promozione di Agenda21L e del coordinamento del Forum ed il Comitato Promotore del Forum, ancora in fase di costituzione.

La Segreteria Tecnica, formata dai tecnici della stessa Unità Operativa dell'Assessorato Ambiente, ha il compito di curare l'omogeneità dell'impostazione metodologia, tecnica e scientifica, gestire diffusione e scambio di informazioni, comunicazioni e relazioni, coordinamento per la redazione del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente. Il Comitato Promotore del Forum promuove le attività di Agenda 21 alla comunità locale, in previsione anche di un'apertura agli stakeholders.

I principali momenti operativi:

- *Conferenza di Servizi*, rivolta ai soggetti interni all'Amministrazione comunale (settori Attività Produttive, Attività Sociale, Pubblica Istruzione, Protezione Civile) svoltasi all'inizio del 2005, che ha illustrato il processo di Agenda 21L, ai fini dell'istituzione di un Tavolo di lavoro permanente.
- *Conferenze di Servizi*, volte al coinvolgimento dei "portatori di interesse" tra cui amministratori locali, fornitori di servizi pubblici, attività produttive, organizzazioni sindacali, enti di ricerca, università, associazionismo, con la distribuzione di questionari²² mirati a valutare le motivazioni alla partecipazione al forum dei diversi soggetti e ad individuare i referenti per ogni soggetto partecipante;
- Elaborazione del *Questionario*, in collaborazione con il CRAS²³ ed invio²⁴ ai portatori di interesse, elaborazione della *brochure* e del logo. La compilazione del questionario ha consentito verifiche della volontà di adesione degli stakeholders al Forum e la preparazione di una prima mappatura degli obiettivi e delle priorità d'interesse. Si stanno predisponendo tavoli di lavoro che opereranno, dopo il primo Forum plenario, in specifiche sessioni tematiche;
- Partecipazione all'organizzazione della *fiera "Ecomediterranea"* (Palermo 7/9 aprile 2005);

²¹ I contenuti del paragrafo sono la sintesi dei molti incontri avuti con l'Assessore all'Ambiente del Comune di Palermo, dr Giovanni Avanti e con il Funzionario preposto arch. Paola Caselli, i quali hanno fornito tutta la loro collaborazione, unitamente al materiale documentale ed i dati necessari alla redazione del presente capitolo.

²² Il questionario è consultabile all'Allegato 1 alla presente relazione.

²³ CRAS srl, Centro Ricerche applicate per lo sviluppo sostenibile.

²⁴ I principali campi del Questionario sono legati ai dati identificativi con le caratteristiche specifiche del soggetto intervistato ed alle attività svolte o in programma nell'ambito di AG21L, da parte del soggetto intervistato stesso.

- *Reperimento di dati e informazioni* necessari alla redazione della Relazione sullo Stato dell'Ambiente (RSA), in collaborazione con il CRAS;
- *Redazione dei materiali informativi* per la diffusione del progetto, tra cui la messa in rete del progetto Agenda 21 e delle sue diverse fasi di avanzamento;
- *Gestione dei contatti* con i portatori di interesse.

I risultati ottenuti dal Questionario inviato dall'Assessorato all'Ambiente del Comune di Palermo

I risultati dei questionari sottoposti ai potenziali portatori di interesse, possono considerarsi soddisfacenti: su un campione ancora parziale di 58 casi analizzati, il 25,86% è rappresentato da Enti Pubblici (si sta operando per ottenere il coinvolgimento di tutti i soggetti operanti nel territorio in vista del Forum), il 17,24% da università ed enti di ricerca, il 17,24% da associazioni di categoria.²⁵

Tutti i soggetti hanno espresso interesse e disponibilità a partecipare ai lavori del forum e circa la metà degli intervistati dichiara di conoscerne il funzionamento, il 30% degli intervistati intende offrire idee per lo sviluppo sostenibile della città di Palermo, il 14% intende dare supporto alla comunicazione con i cittadini.

Il 74% degli enti contattati conosce il processo di Agenda 21L ed il 58% dichiara di conoscerlo solo in maniera superficiale. Fra di essi circa la metà ha già partecipato ad altri forum.

Nonostante le molte esperienze realizzate, il Forum è ancora considerato uno strumento relativamente nuovo di democrazia partecipata. Non emergono molti suggerimenti concreti per la realizzazione del processo di AG21L, è unanime la volontà degli intervistati di fornire informazioni necessarie alla redazione della RSA e di mettere a disposizione le proprie conoscenze tecniche specifiche.

La Relazione sullo Stato dell'Ambiente

La *Relazione sullo Stato dell'Ambiente* della Città di Palermo, è oggi in fase di elaborazione, se ne prevede la presentazione alla cittadinanza all'inizio del 2006. La R.S.A. si sviluppa attorno a due focus maggiormente rappresentativi: il calcolo dell'impronta ecologica della Città ed il sistema per la mobilità sostenibile, all'interno della Zona a Traffico Limitato. Il primo focus è legato ai consumi, indagati in termini di materia, risorse ed energia e calcolati attraverso la teoria dell'impronta ecologica. Il secondo estrapola ed analizza il tema della mobilità, uno degli aspetti di maggiore criticità nell'ambito delle problematiche d'ambito metropolitano (cfr capitolo 3.4).

Si è contestualmente avviata un'analisi del sistema metropolitano attraverso la lettura del rapporto tra territorio e struttura urbana, la connessione con le attività produttive, il contesto paesistico, il problema del risparmio e degli approvvigionamenti energetici, il rischio legato alla presenza delle industrie, il problema della salute della popolazione, oltre alle analisi più tradizionali sulle principali componenti ambientali, aria, acqua, suolo, rumore, rifiuti. Una sezione sarà dedicata ai temi dell'educazione ambientale ed alle nuove politiche di governance avviate dall'Amministrazione Comunale di Palermo.

L'apertura del Forum

Il 19 Ottobre 2005 si è dato avvio al Forum plenario dell'Agenda 21 Locale di Palermo.

Hanno partecipato 131 tra rappresentanti di Enti ed Associazioni che già avevano aderito al progetto compilando il questionario predisposto dalla Segreteria Tecnica (Cfr. pagine precedenti) e nuovi soggetti, interessati e sollecitati grazie anche alla campagna pubblicitaria avviata dall'Amministrazione comunale.

²⁵ Tra Enti ed Associazioni che hanno aderito al programma di AG21L ed hanno redatto il Questionario occorre citare Facoltà dell'Università di Palermo, la Provincia regionale di Palermo, l'Ordine dei biologi e dei chimici, l'AMAP spa, la Capitaneria di Porto, il CAI Palermo, La Rete Lilliput, Cittadinanza attiva...

Durante i lavori il Forum ha discusso e successivamente approvato il Regolamento, sono stati presentati il Comitato Promotore e la Segreteria tecnica del Forum, è stato proposto il percorso di lavoro della Relazione sullo Stato dell'Ambiente e il risultato del calcolo dell'impronta ecologica della città di Palermo.

Il dibattito si è anche focalizzato sulla individuazione dei temi di criticità ambientale per la predisposizione dei forum tecnici: "Mobilità sostenibile" ed "Educazione Ambientale" a cui si sono aggiunte numerose sollecitazioni e proposte, in particolare sui temi della gestione dei rifiuti urbani, sul risparmio energetico, sull'igiene e la salute ambientale, sul paesaggio urbano, sui rapporti interculturali.

5.4 Strumenti di pianificazione sostenibile del sistema urbano: esperienze, progetti e programmi di mobilità, lotta allo smog, fonti rinnovabili, parchi

Il progetto di mobilità sostenibile

L'Amministrazione ha promosso iniziative nel campo della mobilità urbana, ai fini del miglioramento dei servizi pubblici e della riduzione del traffico veicolare privato ed in risposta alle problematiche poste dall'inquinamento atmosferico e dal miglioramento della qualità dell'aria.

Nel 2002 è stato adottato un *Piano Integrato per il Trasporto Pubblico*, parte integrante di quei progetti di medio e lungo termine legati al tema della "mobilità sostenibile".

Le tematiche e le iniziative del *Piano per la Mobilità* dell'Amministrazione Comunale palermitana si muovono su due direttrici principali, il miglioramento della qualità dell'aria e la garanzia della salute dei cittadini e comprendono diversi momenti attuativi;

- l'individuazione di *zone a traffico limitato*. La ZTL, entrata in vigore sempre nel 2002, per il centro città di circa 380 ettari regola con differenti modalità l'ingresso dei veicoli privati, delle merci e dei residenti. L'Amministrazione ha anche rilanciato, attraverso un progetto per la realizzazione di un sistema integrato, il servizio di *car sharing*, aderendo così al consorzio delle città per la rete ICS (Iniziativa Car Sharing) promossa dal Ministero dell'Ambiente. La città di Palermo ha attivato, in via sperimentale un servizio di Car Sharing con auto elettriche, con una flotta di 30 autoveicoli;
- l'adozione del *bollino blu* per il rispetto dei limiti delle emissioni inquinanti, resa obbligatoria dal 1996;
- la regolamentazione del *carico e scarico delle merci*; nel senso che i veicoli che trasportano merci destinate ad attività commerciali e private possono circolare in tutta la città, dalle ore 14 alle 17 e dalle ore 20 alle 8 del giorno successivo, per le operazioni di carico e scarico;
- l'adozione dell'*isola pedonale*, istituita nel centro della città e riguardante l'asse via Libertà, via Ruggiero Settimo, via Maqueda, in vigore nelle giornate domenicali dalle 9,00 alle 20,00. Nelle strade chiuse al traffico veicolare possono transitare taxi e auto per disabili. Nelle giornate domenicali l'Amministrazione ha reso disponibili due aree di parcheggio gratuite per complessivi 800 posti;
- l'adozione del *piano delle zone blu*, per circa 19.000 posti auto regolamentati in 13 aree cittadine delimitate, in vigore dal 2002, quale progetto strutturale per snellire il traffico, migliorare la mobilità urbana, avviare la lotta allo smog;
- la regolamentazione della *circolazione per i mezzi pesanti* è legata ad una fascia oraria consentita e per l'area del porto è percorribile il solo asse di via Francesco Crispi e Messina Marine per raggiungere viale Regione siciliana e le autostrade A19 e A29;
- l'adozione del *piano parcheggi*, approvato nel 2003, prevede la costruzione di 33 nuovi parcheggi, per un totale di circa 12.000 posti auto. Costituisce un primo programma di interventi prioritari rispetto alle previsioni del "Piano Urbano parcheggi", la cui realizzazione svolgerà un ruolo strategico nel sistema di mobilità urbana pianificato, soprattutto nelle aree a ridosso del centro storico e in quelle di interscambio che sorgeranno in corrispondenza delle previste stazioni di bus, tram e metropolitana. La realizzazione delle opere è curata in parte

dall'Amministrazione comunale e in parte dai privati proponenti, attraverso il sistema del Project financing.

- l'adozione del nuovo *piano per bus turistici*, ove vengono individuati 52 posti riservati ai pullman, distribuiti in 14 diverse aree della città;
- l'adozione del *Piano integrato del trasporto pubblico di massa*, presentato nel 2002.

Il Piano integrato del trasporto pubblico di massa

Il Piano affronta in modo strutturale la questione del traffico, con la delimitazione di una vasta area a traffico limitato, aree parcheggio poste in corrispondenza dei principali punti di snodo e di interscambio, le zone blu e prevede una spesa di 2.109 milioni di euro con l'obiettivo di realizzare un agevole sistema per gli spostamenti tra centro urbano e zone periferiche. A tale scopo vengono contemplate quattro grandi infrastrutture:

1. *la metropolitana leggera*, un anello ferroviario sotterraneo di circa 17 km in corrispondenza dell'area urbana a maggiore densità commerciale e di servizi, in corso la progettazione;
2. la chiusura dell'*anello ferroviario sotterraneo*, il cui tracciato è relativo all'area a maggiore presenza di servizi pubblici e commerciali, in corso la progettazione e che, al termine dei lavori, interesserà più di 6 km. Dell'anello, attualmente esiste già una parte che corrisponde a circa la metà dell'intero tracciato. Una volta completata, la linea costituirà un vero e proprio servizio metropolitano. La realizzazione dell'opera è stata affidata nel 2002 ad un protocollo d'intesa tra Comune di Palermo, Regione Siciliana, Provincia regionale di Palermo e la Rete Ferroviaria Italiana spa;
3. *il sistema tranviario* servirà a garantire i collegamenti in senso perpendicolare con uno sviluppo complessivo di circa 15 chilometri su corsia protetta;
4. il raddoppio *del passante ferroviario*, una sorta di metropolitana tangenziale progettata su di un asse parallelo a quello della futura metropolitana leggera, sulla linea Palermo-Aeroporto di Punta Raisi, attraverso la città longitudinalmente da una periferia all'altra.

Le iniziative per la lotta allo smog

Ancora in tema di *mobilità sostenibile*, sempre nel 2002, il Comune ha adottato iniziative per la lotta allo smog tra le quali:

- realizzazione di nuovi impianti di rifornimento di gas metano per autotrazione (finanziamento MATT);
- partecipazione all'iniziativa (MATT) che prevede il finanziamento di piani territoriali per la rete di metano;
- impegno a trasformare progressivamente i mezzi inquinanti con quelli a basse e nulle emissioni in atmosfera;
- implementazione dell'uso della mobilità ciclistica, realizzazione di piste ciclabili e di nuovi parcheggi;
- realizzazione di un primo stralcio di sistema di controllo telematico della zona a traffico limitato;
- acquisto e utilizzo di stazioni portatili di rilevamento dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- predisposizione di sistemi semaforici "intelligenti" e ad onda verde;
- realizzazione di un "Piano di fluidificazione" riguardante al rete viaria principale;
- attivazione di maggiori controlli legati all'Ordinanza sul Bollino Blu;
- redazione di "Piani di spostamento casa-lavoro predisposti da Mobility Manager;
- monitoraggio del benzene con l'attivazione di tre centraline;
- adesione ad iniziative come "Domeniche Ecologiche e Car Free Day" del MATT della Comunità Europea;
- miglioramento del servizio di trasporto pubblico urbano su ferro, curato da Trenitalia/FS;
- il miglioramento del trasporto pubblico su gomma a cura dell'AMAT con utilizzo di bus a metano e del gasolio bianco in fase sperimentale.

Il piano di utilizzazione della riserva naturale orientata Monte Pellegrino

Il piano si basa su due temi progettuali:

1. il *"Patto per l'agricoltura della Provincia di Palermo, Valorizzazione Agricola e Ambientale di una porzione del Parco della Favorita"* per il quale è stato redatto il progetto esecutivo, di concerto con Enel, AMG, Settore Lavori Pubblici e con l'Amministrazione, relativamente al ripristino di manufatti del vivaio comunale, al restauro di cancellature, alla illuminazione dei viali principali per un importo di € 3.500.000.00;
2. la *"Pista ciclo-pedonale all'interno del Parco della Favorita"*, per il quale è stato redatto un progetto esecutivo relativamente ad un percorso ciclo-pedonale all'interno del Parco della Real Tenuta della Favorita di Palermo onde migliorare la fruizione del Parco anche attraverso l'utilizzo di mezzi di trasporto eco-compatibili.

Il Piano sovracomunale del Parco fluviale dell'Oreto

L'Amministrazione ha realizzato, con i comuni di Monreale ed Altofonte, lo studio di fattibilità per il parco fluviale del fiume Oreto, siglando anche il protocollo d'intesa con Regione e Provincia per la creazione del Parco, inserendo il progetto nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche. Per quello che riguarda la "sezione palermitana" l'Amministrazione ha redatto:

1. un progetto preliminare per la parte urbana che prevede il recupero della foce e la rinaturazione delle parti spondali;
2. un *"Contratto di Quartiere nell'area Borgo Ulivia Falsomiele Bonagia"*, volto al recupero dei quartieri degradati con l'obiettivo di affrontare i temi della ecosostenibilità e della riqualificazione socio ambientale. E' prevista la riconnessione del sistema del verde urbano di progetto con l'area dell'istituendo Parco dell'Oreto, per mezzo di un sistema di corridoi ecologici, piste ciclabili, passeggiate/passerele per un importo di € 10.000.00, in accordo con il Settore Urbanistica e con il Settore Lavori Pubblici;
3. il progetto Life Ambiente *"Sun & Wind"* che prevede la realizzazione di prototipi di architettura bioclimatica mediterranea, a partire dal ripristino dell'architettura tradizionale, la creazione di un network di città che aderiscono all'iniziativa, la redazione di un disegno di legge e di un marchio di qualità. Soggetto proponente e beneficiario del progetto è il Comune di Palermo, Ufficio Parchi e Riserve. Il progetto è in fase operativa;
4. un progetto esecutivo per il *"Recupero del tratto urbano sotto il ponte di via Oreto"*.

La partecipazione ai progetti nazionali ed europei

In linea con i programmi della Comunità Europea e del Ministero dell'Ambiente sull'utilizzo di energie rinnovabili, l'Amministrazione è impegnata a promuovere iniziative e realizzazioni per un utilizzo sostenibile dell'energia e delle fonti rinnovabili e per la ricerca di sistemi innovativi per la mobilità. Su questa linea ha varato il:

- *"Progetto ZEN – Città di Palermo – Quartieri ad emissioni zero"*, finanziato dall'Unione Europea con il V Programma Quadro, con il principale obiettivo della promozione, in alcune città europee quali Londra, Kirklees, Atene, Brescia e Palermo, della pianificazione partecipata della gestione delle risorse energetiche e la realizzazione di progetti pilota per lo sviluppo di tecnologie di risparmio energetico e di utilizzo delle risorse energetiche rinnovabili a livello locale. Il lavoro, svolto dai tecnici del Servizio Ambiente ed Ecologia dell'Assessorato all'Ambiente, sarà indirizzato all'edilizia scolastica di proprietà comunale.
- il *Progetto comunitario ZEUS* (Mobilità sostenibile e lotta all'inquinamento atmosferico), nel quadro delle iniziative volte a risolvere i problemi del traffico veicolare e dell'inquinamento atmosferico il primo grande progetto di promozione dei veicoli ecologici conclusosi nel 2000, con la partecipazione delle città di Palermo, Stoccolma, Atene, Helsinki, Londra, Brema e Lussemburgo, finanziato dall'Unione Europea.

Le azioni realizzate a Palermo hanno riguardato l'acquisto di 95 auto elettriche e 8 autobus a metano, la conversione a metano di 210 auto a benzina di proprietà dell'Amministrazione, la realizzazione di un impianto fotovoltaico per la ricarica delle auto elettriche, la realizza-

- zione di una stazione di gas metano per gli autobus e di 10 punti di ricarica delle auto elettriche, la realizzazione di 2 parcheggi di interscambio per auto elettriche con sistemi telematici di gestione anche per il *car sharing*. Il progetto è stato attualmente rifinanziato nell'ambito del Programma Stralcio di Tutela Ambientale (ex dell'Ambiente);
- Il *Programma Stralcio di Tutela Ambiente*, finanziato dal MATT, con finalità di limitare il numero di autovetture private circolante nel centro, sensibilizzare i cittadini verso i sistemi di trasporto alternativi, incentivare l'impiego di veicoli elettrici e dei servizi di *car sharing*/*car pooling*, la mobilità ciclistica e le azioni di *mobility management*;
 - l'*Iniziativa Car Sharing* del MATT, a cui la città di Palermo ha aderito dal 2002, ai fini dell'implementazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico e della riduzione del traffico cittadino. All'inizio del 2005 il Consiglio comunale ha approvato lo schema di convenzione per la gestione coordinata e integrata dei servizi di *car sharing* che disciplina l'attuazione del progetto inserito nella relazione annuale della qualità dell'aria e consente a Palermo di aderire alla rete ICS (Iniziativa Car Sharing). Pochi mesi fa, all'interno del progetto MOSES, si è inaugurato a Mondello, un nuovo parcheggio per il servizio di *car sharing*.
Il piano di sviluppo consta: di un numero complessivo di 15 parcheggi distribuiti in tutta la città e negli hotels aderenti all'iniziativa; per complessivi 175 stalli dedicati al *Car Sharing* ed un numero di auto pari a 63 di differente tipologia e categoria;
 - Il *progetto comunitario MOSES (Mobility Services for Urban Sustainability)*, realizzato dal Servizio Ambiente e Tutela del Territorio dell'Assessorato, sviluppatosi dal 2002 nel rispetto delle direttive I.C.S., quale strumento di supporto per i decisori locali, finalizzato allo sviluppo e la promozione di sistemi alternativi al trasporto privato, innovativi per la mobilità individuale e realizzato dalle città di Palermo, Stoccolma, Londra, Brema, Genova, Torino, Praga.
 - Il *progetto comunitario MEDCLIMA* (programma Life ambiente) in accordo con il protocollo di Kyoto, a cui la città di Palermo partecipa insieme all'agenzia Climate Alliance e alle municipalità di Districa e Holargos (Atene). Obiettivi sono la costruzione di una rete di città mediterranee per la protezione del clima, la sensibilizzazione dei cittadini alla problematica, la formulazione di una checklist delle misure di protezione a livello locale, la realizzazione di un Manuale di azioni virtuose sul clima, valido per le città del Mediterraneo. Il progetto ha avuto inizio nel novembre 2002 e si concluderà il 31 ottobre 2005;
 - La proposta progettuale di *"pianificazione degli interventi strategici per la mobilità sostenibile nella città di Palermo"* redatta dal Settore Ambiente dell'Amministrazione Comunale, dietro avviso dalla Presidenza della Regione Siciliana nel 2004 per la "Promozione di proposte di riqualificazione urbana e miglioramento della qualità della vita...".

5.5 L'Agenda 21 locale palermitana: un buon avvio

Come abbiamo visto, l'Amministrazione Comunale ed in particolare l'Assessorato all'Ambiente con il suo Servizio per l'Ambiente e l'Unità Operativa, hanno in pochi anni dato vita ad una serie di iniziative e programmi di grande interesse e di vasta portata, compresa la formazione e la comunicazione.

Obiettivo infatti della Unità Operativa Agenda 21 del Comune di Palermo date anche le sollecitazioni scaturite dal Forum, è la trasformazione di queste prime esperienze in una metodologia di lavoro, ai fini della progettazione sostenibile del territorio, privilegiando aspetti comunicativi all'interno degli stessi organi istituzionali dell'Amministrazione.

Sempre in tema di metodologia è opportuno sottolineare come, nella consapevolezza di operare in una realtà urbana di grandi dimensioni, l'Amministrazione ha scelto una doppia linea di intervento che, a partire dai modelli predisposti dall'ICLEI, potesse raggiungere da una parte soggetti aggregati e già attivi nell'ambito cittadino, dall'altra promuovere una partecipazione diretta anche da parte di singoli individui interessati alle dinamiche dello sviluppo urbano. La lista definitiva degli stakeholders dovrà comunque tenere conto della complessità dell'area

metropolitana di Palermo, che contiene in sè un'ampia casistica di problematiche con forti criticità ambientali.

L'adesione al Forum mediante candidatura volontaria è stata comunque attivata in seconda fase, al fine di non appesantire il delicato lavoro di individuazione della lista degli Stakeholders durante l'avvio del progetto.

È previsto un incremento dell'attività informativa e comunicativa, da sviluppare prevalentemente attraverso l'apertura di un Forum telematico presso il sito web del Comune, in connessione con l'apertura dello sportello Ambiente, già in fase di costituzione.

L'ipotesi più avanzata è inoltre quella della creazione di un centro di Comunicazione Ambientale da attivare in collaborazione con altri settori dell'amministrazione e le aziende municipalizzate dei servizi.

Fermo restando l'obiettivo primario del Piano di Azione Locale, che si avvarrà in particolare dell'attività svolta all'interno del Forum Plenario e dei futuri Forum tematici, sono in fase di approntamento i *laboratori didattici interattivi*, importante strumento di trasmissione delle iniziative già avviate della Amministrazione Comunale in termini di Sostenibilità, che mirano alla diffusione dei concetti di sostenibilità nelle scuole medie e negli istituti superiori.

I laboratori, frutto del lavoro coordinato degli operatori didattici e dei tecnici dell'Amministrazione, prevedono una prima fase divulgativa a vasto raggio, centrata sui temi prioritari dell'Agenda 21, promuovono i temi della necessità del confronto all'interno della comunità urbana, in linea con una consapevolezza ambientale capace di operare in termini programmatici e progettuali.

Si prevede l'apertura di una serie di Forum tematici: Mobilità sostenibile; Gestione dei rifiuti; Riqualificazione degli spazi urbani e naturali; Risorse energetiche; Ambiente e Salute. Per questi Forum sono già emersi alcuni temi di interesse, emersi dall'analisi dei questionari, raccolti durante la fase di adesione al progetto.

Il tema aperto rimane la complessità della realtà di intervento, a Palermo come in genere in tutte le grandi aree urbane, la difficoltà dell'operare è data proprio dalle caratteristiche dimensionali e dalla conseguente disomogeneità delle problematiche.

A oggi il problema aperto rimane quello del passaggio dalla fase di consapevolezza a quella della operatività metodologica, per una programmazione realmente capace di lavorare attraverso la partecipazione e il confronto tuttavia, dati anche gli impegni intrapresi ci sono tutti gli elementi per essere ragionevolmente ottimisti.

LA BANCA DATI GELSO COME SUPPORTO PER LA RACCOLTA E IL MONITORAGGIO DELLE BUONE PRATICHE DI SOSTENIBILITÀ

(P. FRANCHINI, I. LEONI)

(APAT – Dipartimento Stato dell’Ambiente e Metrologia Ambientale,
Servizio Inquinamento Atmosferico e Ambiente Urbano)

www.gelso.apat.it - www.apat.gov.it (servizi per l’ambiente)



Homepage di GELSO

Per buona pratica si intende **“...un’azione, esportabile in altre realtà, che permette ad un Comune, ad una comunità o ad una qualsiasi amministrazione locale, di muoversi verso forme di gestione sostenibile a livello locale”**.

Si considera buona, quindi, una pratica di sostenibilità intesa come fattore essenziale di uno sviluppo in grado di rispondere **“...alle necessità del presente, senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie...”** (Rapporto Brundtland – UNCED 1987)

1. IL PROGETTO GELSO

1.1 La banca dati: breve descrizione e aggiornamenti

Il progetto **GELSO** (**GE**stione **L**ocale per la **SO**stenibilità), descritto ampiamente nel precedente Rapporto 2004, mette a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni, delle Associazioni Ambientaliste, dei tecnici, dei consulenti ambientali, dei cittadini, ecc. una banca dati sulle

buone pratiche per la sostenibilità locale intesa come strumento di lavoro al servizio di quanti siano interessati a ciò che di innovativo si sta facendo nel campo dello sviluppo sostenibile. La banca dati, contenente circa 600 casi selezionati, è implementata con nuove buone pratiche sia grazie alla collaborazione di Amministrazioni provinciali e comunali con cui si è stabilita una rete di scambio, sia grazie all'inserimento di pacchetti di progetti già selezionati come i Life Ambiente autorizzato dal Responsabile dell'Unità specifica presso DG Ambiente della Commissione Europea a Bruxelles. Sono inoltre inseriti tutti i progetti che hanno ottenuto il cofinanziamento con il bando per l'attivazione delle Agende 21 Locali (Bandi del Ministero dell'Ambiente del 2000 e 2002).

In particolare questo anno con la collaborazione di Federparchi è stato possibile creare all'interno del sito di GELSO un settore dedicato ai parchi nazionali e regionali, alle riserve naturali regionali e statali ed alle aree marine protette per dare visibilità alle iniziative e costituire un punto di riferimento per chi vuole mettere in pratica azioni grandi o piccole per la gestione sostenibile delle aree protette.

Le buone pratiche raccolte nella banca dati GELSO testimoniano come le aree protette italiane abbiano sviluppato esperienze e conoscenze elevate nella salvaguardia dei beni naturali e storico-culturali, nella promozione delle attività antropiche compatibili, nello sviluppo dell'educazione, della formazione e della ricerca, rafforzando in questo modo la loro vocazione ad erigersi a modello di gestione del territorio, dove insediamenti produttivi e attività imprenditoriali sperimentano forme sostenibili di gestione che poi, una volta messe a punto, potranno essere estese alle aree non soggette a particolari regimi di tutela.

2. LE BUONE PRATICHE NELLE QUATTORDICI AREE METROPOLITANE INDIVIDUATE

2.2 Metodologia di lavoro

Nel Rapporto dello scorso anno, sono state presentate le buone pratiche già censite in GELSO relative alle otto aree metropolitane considerate e quelle ottenute, mediante interrogazione diretta, presso gli assessorati all'ambiente dei Comuni di Milano, Torino, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Palermo. Per questioni di spazio ogni buona pratica è stata illustrata con un sintetico *abstract*, ma tutti i progetti per intero sono visibili sul sito della banca dati.

In base alle conclusioni del primo rapporto si è stabilito di coinvolgere non solo i Comuni capoluogo ma anche le Province, tenendo comunque conto di quelle realtà che si sono costituite in "aree omogenee" per continuità territoriale e rapporti di stretta integrazione economica, sociale, ambientale e culturale.

Per questo nel censimento delle buone pratiche si tiene conto dell'intero territorio provinciale. I progetti di seguito presentati come buone pratiche sono stati forniti direttamente dalle Amministrazioni: per i Comuni capoluogo e per le Province a seguito di incontri con i rispettivi Assessori all'Ambiente ed alla Mobilità, per gli altri Comuni tramite interrogazione diretta via mail e telefonica. Questo metodo di informazione diretta non solo garantisce la correttezza della informazione ma crea il presupposto di "scambio" tra le varie Amministrazioni qualora fosse necessario.

Per ogni Provincia è stata redatta una scheda riportata in appendice, con alcune informazioni basilari per caratterizzare "la consistenza" e la "tipologia" del territorio considerato, mentre in questo documento viene riportata una breve informativa sulle attività che tutte le Amministrazioni coinvolte (Province e Comuni) presentano sui loro siti web, una sintesi delle buone pratiche presentate nel Rapporto2004 e la presentazione sintetica delle nuove buone pratiche censite.

In particolare si è voluto evidenziare due tematiche: la "Certificazione Emas nelle Amministrazioni" con l'ampia scheda del comune di Cesana Torinese e gli "acquisti pubblici verdi", Green Public Procurement, attraverso le esperienze di alcune Amministrazioni provinciali (Roma, Torino, Bologna, Firenze, Genova). Su questa tematica pubblichiamo, nello spazio relativo, un

contributo che ci ha fornito il Settore Ambiente, Servizio Qualità e Sistemi Ambientali della Provincia di Bologna.

L'obiettivo principale di questo lavoro è avere una panoramica generale su quello che effettivamente le Amministrazioni stanno facendo in campo di sostenibilità ambientale, estrarre le tematiche rilevanti, evidenziare le soluzioni più interessanti.

È importante evidenziare che al momento della pubblicazione di questo rapporto non tutte le Amministrazioni hanno terminato l'invio dei loro progetti.

2.2.1 PROVINCIA DI TORINO

Rapporto 2004 buone pratiche pubblicate, consultabili in www.gelso.apat.it

Provincia di Torino: - A.L.F.A. azioni locali dal Forum Agenda 21.

Comune di Torino: - Piano degli itinerari ciclabili della città; - Piano del verde fluviale della città.

Comune di Rivoli: - Pubblico e privato: un'opportunità per l'ambiente, acquisto di calore per servizi pubblici e residenze da impianto di cogenerazione.

Informazioni dai siti web:

La provincia ha in corso il progetto di Agenda 21 locale, finanziato inizialmente attraverso il bando 2000 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, a cui sono collegati una serie di progetti di attuazione del Piano d'Azione (tra cui, ad esempio, vi è la Certificazione EMAS dei territori sede di gara dei giochi olimpici Torino 2006). È stata costituita inoltre una rete delle A21L della provincia.

Nell'ambito della gestione dei rifiuti urbani, è segnalato il progetto "Riducimballi" che ha come partner i comuni di Venaria, Collegno, Quincinetto.

Il comune di Torino ha avviato un proprio processo di A21L ed è partner della provincia per un progetto di acquisti pubblici verdi (APE). Sono in atto diverse iniziative per la raccolta differenziata (concorso per le scuole "Green teen", tessere per la raccolta di punti).

Tra i comuni della provincia risultano attivate A21L a Rivoli, Collegno, Grugliasco, Chieri.

Alcuni comuni hanno sottoscritto l'Accordo volontario dei Comuni Piemontesi per lo sviluppo delle energie rinnovabili.

Tra le altre iniziative interessanti il progetto "Scuolabus a piedi" del comune di Rivoli, il progetto di contabilità ambientale del comune di Settimo Torinese, il cantiere laboratorio di ecologia urbana del comune di Grugliasco.

Il comune di Cesana Torinese è stato il primo comune piemontese ad ottenere la certificazione ISO 14001 e poi EMAS (v. ampia scheda).

L'Agenzia energia e ambiente di Torino ha vinto il bando Life ambiente 2004 con un Piano di sviluppo sostenibile per il Pianalto, che prevede interventi nel campo della bioedilizia, dei trasporti sostenibili, della gestione dei rifiuti, della protezione del paesaggio naturale tradizionale.

Buone pratiche rilevate:

Agenzia Energia e Ambiente di Torino	Piano di sviluppo sostenibile per il Pianalto	Territorio e paesaggio
Il progetto si occupa di pianificazione ambientale seguendo un approccio partecipativo, proponendo l'introduzione di una scala di gestione per la pianificazione ambientale intermedia tra il livello comunale e quello provinciale. I comuni coinvolti hanno caratteristiche simili dal punto di vista ambientale, socio-economico e culturali. Alcuni sono maggiormente avanzati nella pianificazione ambientale rispetto agli altri, e saranno presentati come modelli di successo da copiare. L'obiettivo principale è permettere ai comuni di raggiungere risultati medio-alti nell'area di attività. Un altro obiettivo è offrire un approccio comune a tutti i comuni coinvolti attraverso l'elaborazione di un "Piano per lo sviluppo sostenibile nell'area di Pianalto". Il progetto intende aumentare la sensibilità del pubblico sui temi dello sviluppo sostenibile, attraverso campagne di informazione a più livelli. Le quattro principali aree di intervento sono: pratiche di bioedilizia, trasporti sostenibili, gestione dei rifiuti, protezione del paesaggio naturale tradizionale.		
LIFE AMBIENTE 2004		

Comune di Cesana Torinese	Certificazione UNI EN ISO 14001 e registrazione EMAS	Territorio e paesaggio
<p>Il Comune di Cesana Torinese ha dimostrato una profonda attenzione verso le tematiche ambientali; è stato infatti il primo Comune piemontese ed il primo Comune montano in Italia ad adottare un Sistema di Gestione Ambientale certificato secondo la Norma UNI EN ISO 14001, ottenendo il 26 gennaio 2001, nell'ambito di un progetto di ricerca avviato nei primi mesi del 2000 dal Settore Ecologia Applicata del Dipartimento di Ingegneria del Territorio, dell'Ambiente e delle Geotecnologie del Politecnico di Torino, la certificazione ISO 14001. Tale percorso, volto alla tutela e salvaguardia del proprio territorio (esteso e di grande rilevanza naturalistica) ed alla volontà di migliorare e rendere sempre più compatibili con l'ambiente i servizi offerti ai cittadini, si è completato con il raggiungimento della prestigiosa Registrazione EMAS, ottenuta il 26 maggio 2004.</p> <p>La registrazione EMAS è il più importante riconoscimento a livello europeo in materia ambientale; viene attribuito soltanto alle organizzazioni che garantiscono il pieno rispetto della normativa ambientale, che si impegnano a migliorarsi continuamente (attraverso un Programma Ambientale che prevede attività, azioni e realizzazione di opere) e che volontariamente si sottopongono a visite ispettive e controlli periodici da parte di organismi accreditati a livello nazionale, finalizzati a verificare l'adempimento agli impegni assunti ed il mantenimento di un elevato standard di qualità ambientale. Il Regolamento EMAS richiede inoltre una piena "trasparenza" nei confronti del pubblico e dei cittadini attraverso la pubblicazione della Dichiarazione Ambientale, ovvero un insieme di informazioni verificate che descrivono il livello di qualità ambientale raggiunto, le eventuali criticità e le attività e gli impegni che l'Amministrazione si assume per migliorarsi ulteriormente. La registrazione EMAS è quindi da un lato un brillante traguardo, ma anche un impegno "scritto" verso i cittadini per un ulteriore miglioramento negli anni futuri.</p> <p>Il Comune di Cesana Torinese ha elaborato il documento di Dichiarazione Ambientale in conformità al Regolamento CE 761/ 2001 – EMAS, allo scopo di fornire ai cittadini, nonché a tutti soggetti interessati, informazioni riguardanti le proprie prestazioni ambientali, le modalità di gestione e salvaguardia del territorio ed il controllo degli aspetti ambientali derivanti dalle attività svolte dal Comune stesso o da terzi all'interno del territorio comunale.</p> <p>L'obiettivo di EMAS consiste nel promuovere miglioramenti continui delle prestazioni ambientali mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'introduzione e l'attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale (SGA); - la valutazione sistematica, obiettiva e periodica dell'efficacia di tale Sistema; - l'informazione sulle prestazioni ambientali ed un dialogo aperto con il pubblico ed altri soggetti interessati; la partecipazione attiva e la sensibilizzazione dei dipendenti. <p>La volontarietà nell'adesione ad EMAS indica pertanto l'impegno del Comune al miglioramento continuo delle proprie prestazioni ambientali, al di là del semplice rispetto delle prescrizioni legali in materia ambientale, ed alla trasparenza nella comunicazione al pubblico (con particolare riferimento ai cittadini ed ai turisti) delle problematiche e dei risultati della gestione ambientale messa in atto dall'organizzazione stessa; la continuità di tale comunicazione è peraltro garantita dalla periodicità nell'emissione della Dichiarazione Ambientale.</p> <p>Dichiarazione ambientale scaricabile dal sito istituzionale www.comune.cesana.to.it</p>		

2.2.2 PROVINCIA DI MILANO

Rapporto 2004 buone pratiche pubblicate, consultabili in www.gelso.apat.it

Provincia di Milano:	- STADERA Sistema Territoriale ambientale dei dati economici di riferimento ad Agenda 21; - FORMAVENTUNO Corso di formazione per funzionari disponibile sito internet; - Relazione sullo stato dell'Ambiente.
Comune di Milano:	- Sentinella dell'aria; - Milano 21: Sviluppiamo una Milano sostenibile.
Arpa Lombardia:	- Eliminazione del PBC dalla catena alimentare attraverso la bioremediation delle superfici agricole.
Comune di Arese:	- S.A.B.R.I.N.A. Sviluppo Ambientale per il Benessere ed il Recupero Industriale della Nuova Aresium.
Comune di Cesano Boscone:	- PA.SO.L 21 Patto per la Sostenibilità Locale.
Comune di Cinisello Balsamo:	- PACIBA Piano d'azione; - A21LCB Agenda 21 locale; la raccolta differenziata per una Cinisello Balsamo sostenibile; - Progettare e partecipare il verde.
Comune di Cologno Monzese:	- MSNM Mobilità Sostenibile per il Nord di Milano.
Comune di Meda:	- Multimedialità per uno sviluppo sostenibile.
Comune di Opera:	- P.A.S.S.O. Partecipazione Allargata allo Sviluppo Sostenibile a Opera.
Comune di san Donato Milanese:	- V.I.T.A. Vivibilità, Impegno, Tempi e Orari, Ambiente; - ECOCASA Bioarchitettura e qualità progettuale per l'edilizia convenzionata.
Comune di Sesto San Giovanni:	- Grande Distribuzione Organizzata per lo sviluppo sostenibile della città.
Comune di Trezzano Rosa:	- Risparmio energetico sugli impianti di illuminazione pubblica.

Informazioni dai siti web:

Nel sito della Provincia di Milano sono ben evidenziate le attività che l'Amministrazione svolge in relazione alle seguenti tematiche ambientali: aria, acqua, educazione ambientale, energia, rifiuti, rumore, elettromagnetismo, bonifiche suoli.

I progetti evidenziati sono inerenti ai processi di A21L e riguardano la formazione (FORMA-VENTUNO), la contabilità ambientale (STADERA) e la promozione Emas (TANDEM).

Nel sito del comune di Milano c'è un settore completamente dedicato ai progetti in atto con descrizione degli interventi, della tempistica e dello stato di attuazione.

In particolare: depurazione delle acque, recupero aree dismesse, riqualificazione e risanamento (Navigli milanesi) attraverso accordo di programma tra Comune e Regione, riqualificazione aree verdi.

La provincia di Milano è gestore del Parco Agricolo sud di Milano che interessa un terzo del territorio e 61 comuni. Il Parco e la Regione hanno concordato le linee guida e le finalità del progetto denominato "Interventi di riqualificazione ambientale - Forestazione e riqualificazione floristica nel Parco Agricolo Sud Milano". Le amministrazioni dei Comuni ricadenti nel parco svolgono un ruolo attivo ed importante nella valorizzazione delle risorse educative presenti in ambito locale.

Buone pratiche rilevate:

<i>Agenzia per la Promozione e lo Sviluppo Sostenibile dell'Area Metropolitana Nord</i>	<i>SENOMI - Sostenibilità EMAS Nord Milano</i>	Industria
<p>La regione del Nord Milano, che comprende i comuni di Bresso, Cinisello Balsamo, Cologno Monzese e Sesto S. Giovanni, negli ultimi dieci anni ha vissuto una profonda trasformazione del sistema economico-produttivo. Questa trasformazione comporta il ri-uso di molte aree industriali abbandonate da parte di nuove piccole e medie imprese che sono state create negli ultimi anni. All'interno del locale processo di Agenda 21, l'EMAS è stato identificato quale strumento più utile per garantire la qualità e la sostenibilità di queste trasformazioni. Il progetto intende verificare l'applicabilità concreta del nuovo Regolamento EMAS II in aree e distretti industriali selezionati ed ottenere la registrazione EMAS per almeno una delle aree industriali coinvolte nell'applicazione sperimentale (in cui siano insediate almeno 20-25 PMI). Ciò permetterà di creare le condizioni (documenti di audit, coinvolgimento delle imprese, documenti sulle politiche di miglioramento, insediamento della struttura incaricata della gestione...) per il raggiungimento della registrazione EMAS nelle altre aree coinvolte dopo la conclusione del progetto e di mettere a punto un modello applicativo trasferibile ad altre aree industriali e in fase di deindustrializzazione. Il progetto infine intende verificare le potenzialità di integrazione di un sistema di Gestione ambientale di area con altre strategie di sostenibilità locale, attualmente in corso di attuazione/promozione (Agenda 21 locale, Riduzione emissioni climalteranti, certificazione etico/sociale).</p>		
LIFE AMBIENTE 2004		

2.2.3 PROVINCIA DI VENEZIA

Rapporto 2004: questa area metropolitana non era stata considerata.

Informazioni dai siti web:

Il comune, nell'ambito del proprio processo di A21L, ha ottenuto il finanziamento 2002 del Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio per il progetto CAMBIERESTI, sulla diffusione di stili di vita più sostenibili (v. scheda). È inoltre partner del progetto Adriatic Action Plan, per la definizione di un Piano di azione per l'Adriatico attraverso i metodi di agenda 21 locale. In questo progetto Venezia si è proposta quale città pilota per l'energia conducendo azioni quali

l'istituzione di un Forum permanente per l'Energia, l'analisi dell'efficienza energetica degli edifici comunali e del sistema dell'illuminazione pubblica come primo passo per la certificazione ambientale del Comune e la redazione di un bilancio ambientale-energetico con lo scopo di documentare sia dal punto di vista fisico che economico-finanziario la sua politica energetica. Tra i comuni della provincia, San Donà di Piave ha in corso attività nel campo dell'edilizia sostenibile.

Buone pratiche rilevate:

Provincia di Venezia	Car Sharing per enti, imprese e dipendenti	Mobilità e trasporti
<p>La Provincia di Venezia, in accordo con ASM SpA offre la possibilità agli Enti e alle imprese di integrare la propria flotta di mezzi con l'acquisizione di uno o più veicoli del circuito Car Sharing. Gli autoveicoli sono messi a disposizione in via esclusiva presso le sedi aziendali, e sono utilizzabili sia per gli spostamenti di servizio (costi a carico dell'Ente o dell'impresa) che per gli spostamenti Lavoro-casa-Lavoro dei dipendenti (costi a carico del dipendente). L'uso dell'auto in Car Sharing prevede: il costo del carburante compreso nella tariffa di utilizzo; la possibilità di transito nelle ZTL e di sosta negli stalli a pagamento (strisce blu) dei Comuni aderenti; la facoltà di circolazione nelle corsie riservate agli autobus; la possibilità di circolazione nei giorni di limitazione del traffico. La convenzione sottoscritta dall'Ufficio del Mobility Manager d'Area in nome e per conto degli Enti e delle imprese aderenti garantisce una riduzione dei costi rispetto alle tariffe ordinarie pari al 20% sul costo orario e al 10% su quello chilometrico. Tutti gli autoveicoli forniti agli Enti e alle imprese sono dotati di doppia alimentazione con carburanti a basso impatto (benzina/metano oppure benzina/GPL). Per maggiori informazioni: http://www.mobilitymanager.provincia.venezia.it/carsharing.html</p>		

Provincia di Venezia	Car Pooling: utilizzo condiviso dei veicoli privati	Mobilità e trasporti
<p>Il Car Pooling è l'utilizzo di un'auto in modo condiviso tra più persone che, partendo da una stessa origine o da origini diverse ma dislocate sullo stesso percorso, utilizzano uno stesso veicolo per raggiungere le relative destinazioni, che possono essere coincidenti oppure distinte. L'uso del Car Pooling ha come obiettivo l'incremento del coefficiente di occupazione degli autoveicoli, che in media si aggira intorno a 1,2/1,5 persone/mezzo, così da ridurre il numero di mezzi privati circolanti. Inoltre il Car Pooling consente l'utilizzo del proprio veicolo (con almeno tre persone a bordo) anche durante le giornate di limitazione al traffico (targhe alterne). L'Ufficio del Mobility Manager d'Area ha realizzato e messo a disposizione un sistema per l'accreditamento di persone che si rendono disponibili a condividere lo spostamento casa-lavoro con altri utenti. Il sistema è accessibile al sito http://www.mobilitymanager.provincia.venezia.it/carpool.html ed è in grado di accoppiare il proprio nominativo con quello di altri utenti al fine di formare un equipaggio completo. La proposta di equipaggio viene segnalata ai singoli componenti tramite e-mail. La conferma dell'equipaggio e i relativi accordi sono svolte dai diretti interessati nel rispetto delle vigenti norme sulla privacy.</p>		

Provincia di Venezia	Abbonamenti annuali per il trasporto pubblico	Mobilità e trasporti
<p>L'ufficio del Mobility Manager d'Area ha stipulato una convenzione con i principali vettori del trasporto pubblico che gestiscono servizi della provincia di Venezia. La convenzione prevede che gli Enti e le imprese aderenti alle iniziative del Mobility Manager d'Area possano attivare abbonamenti annuali con rateizzazioni sullo stipendio per i propri dipendenti. Agli abbonati sono garantiti: il prezzo bloccato fino alla scadenza annuale dell'abbonamento nel caso di aumenti tariffari; la possibilità di revoca dell'abbonamento annuale prima della scadenza naturale; il rilascio del duplicato del tagliando annuale in caso di smarrimento o furto; la fornitura gratuita dei Timetables di ciascun vettore. Per maggiori informazioni: http://www.mobilitymanager.provincia.venezia.it/abbonamenti-annuali.html</p>		

Provincia di Venezia	Incentivi per l'utilizzo di carburanti a basso impatto	Mobilità e trasporti
<p>L'Ufficio del Mobility Manager d'Area ha stipulato per gli Enti e le Aziende aderenti due convenzioni che riconoscono condizioni agevolate per la trasformazione a GPL o metano dei veicoli di Enti, imprese, dipendenti. Le condizioni di favore sono accettate dalle officine aderenti a due reti associate: il Consorzio ECOGAS: l'installazione sarà operata sulla base del listino prezzi massimi approvato dal Ministero per le Attività Produttive, sarà riconosciuto uno sconto del 5% sul costo dell'impianto, un bonus di fornitura carburante pari a 52 €, l'atlante stradale d'Italia con indicata la rete dei distributori GPL e metano, l'abbonamento alla rivista EcoMobile – A Tutto gas; OMVL: l'installazione sarà operata sulla base del listino prezzi massimi concordato tra OMVL e l'Ufficio del Mobility Manager d'area. Sarà inoltre consegnato all'utente copia dell'Atlante Stradale d'Italia con indicata la rete dei distributori a GPL e Metano. Tali agevolazioni sono riconosciute tanto agli autoveicoli dei dipendenti quanto a quelle dei loro familiari. Per maggiori informazioni: http://www.mobilitymanager.provincia.venezia.it/veicoli_basso_impatto.html</p>		

Provincia di Venezia	Promozione all'acquisto di veicoli elettrici o ibridi	Mobilità e trasporti
<p>L'Ufficio del Mobility Manager d'Area ha individuato e accreditato produttori, distributori e importatori di veicoli elettrici o ibridi omologati e conformi alle prescrizioni del nuovo Codice della Strada. Questi mezzi contribuiscono oggi in via decisiva a limitare la congestione del traffico urbano e a ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera. Le tipologie di mezzi disponibili a prezzi convenzionati sono: biciclette a pedalata assistita elettricamente; ciclomotori/motocicli elettrici a 2, 3, 4 ruote; autovetture Categoria M fino a 9 posti compreso il conducente; veicoli trasporto merci categoria N con massa massima inferiore a 3,5 Ton. Questi gli sconti applicati in funzione del tipo di veicolo: biciclette a pedalata assistita: 10%; ciclomotori e motocicli: 5%; altre tipologie: 3%.</p>		

Provincia di Venezia	La formazione partecipata del PTCP	Territorio e paesaggio
<p>Per soddisfare le reali esigenze e volontà dei portatori degli interessi collettivi si è scelto di accompagnare il percorso di definizione del Piano territoriale di Coordinamento Provinciale con un vasto e innovativo processo partecipativo strutturato in tre fasi di confronto tra la Provincia e tutti i soggetti interessati. La prima fase definita di "conoscenza informata", vuole garantire la comunicazione trasparente e accessibile sui tempi del procedimento di formazione e approvazione del piano, sul ruolo e sulle responsabilità dei singoli attori e delle diverse istituzioni che partecipano. L'interazione dei soggetti interessati è sostenuta e facilitata attraverso l'attivazione di alcuni servizi: il sito internet dedicato interamente al PTCP (www.ptcp.provincia.venezia.it), la newsletter riguardante il piano, il servizio di raccolta di osservazioni e proposte, un'area intranet che dà la possibilità di "partecipare ai lavori" attivamente per mezzo di vari strumenti tra cui i forum tematici. La seconda fase di "interazione consultiva" concretizza il coinvolgimento per la codefinizione delle scelte attraverso momenti di confronto allargato, per temi e per ambiti territoriali specifici. La terza fase di "restituzione motivata delle scelte" prevede la giustificazione pubblica delle soluzioni adottate nel piano rispetto alle altre emerse nelle precedenti fasi.</p> <p>Il processo partecipativo si proietterà, oltre il formale procedimento per l'approvazione del piano, nel monitoraggio degli obiettivi e della loro attuazione mediante l'utilizzo di specifici indicatori che daranno conto sia della coerenza attuativa che della incidenza ambientale del piano.</p>		

Provincia di Venezia	Osservatorio delle piste ciclabili	Mobilità e trasporti
<p>La Provincia ha ritenuto, anticipando successive indicazioni regionali, di avviare un censimento delle piste ciclabili realizzate dai comuni e dalla provincia stessa. Ciò è avvenuto mediante la costituzione di un rapporto diretto e collaborativo con i tecnici delle amministrazioni al fine di monitorare costantemente i progetti di sviluppo della rete ciclabile urbana ed extraurbana in termini di estensione, di investimenti, di qualità. Il risultato è stato il primo Atlante delle piste ciclabili della provincia di Venezia (2001), che ora trova una sua forma consultabile ed aggiornata ad oggi (settembre 2005) anche sul sito Internet. I tratti ciclabili sono stati georeferenziati e corredati di scheda tecnica descrittiva. Con tale progetto, da un lato si mettono in "concorrenza" i comuni che trovano il loro impegno in tale direzione messo a confronto sulla base di indicatori; dall'altro si fornisce uno strumento operativo per pianificare ulteriori interventi da un punto di osservazione unitario e dunque privilegiato.</p>		

Provincia di Venezia	La rete ecologica provinciale	Territorio e paesaggio
<p>Pensando alla rete ecologica (ora concretizzata in un progetto approvato dalla Giunta provinciale) come ad un programma di lavoro, piuttosto che come ad un mero progetto infrastrutturale anche se "verde", si intende portare in un sistema di relazioni quelle iniziative, proprie o di altri, in corso di realizzazione o solamente ipotizzate, che siano ispirate ad un modello di sviluppo sostenibile e di gestione integrata dell'ambiente e del territorio; far dunque convivere armonicamente le attività socio-economiche e le esigenze di tutela ambientale, puntando fortemente alla ricostruzione, ove ancora possibile, di un paesaggio pianiziale con valenze ecologiche ancora presenti nella memoria storica della nostra comunità. Una tale sfida si pone come un importante banco di prova di politiche ambientali che sappiano coinvolgere, influenzare ed indirizzare ogni altra tradizionale politica di sviluppo del territorio: dalla viabilità-mobilità alla difesa del suolo, dalla riqualificazione dei corsi d'acqua all'energia, alle nuove pratiche agroambientali, solo per citarne alcune.</p> <p>Tra i primi interventi già avviati o realizzati si ricordano: il I e II bando di finanziamento di interventi di riforestazione di aree ad uso agricolo, che hanno coinvolto gli attori locali per individuare le forme ottimali di incentivazione agli imprenditori agricoli, che restano vincolati per almeno 10 anni a mantenere su loro terreni nuove unità boschive e prative; l'acquisizione di circa 50 ettari di una cava senile (Salzano) sul quale intervenire con progetti pilota mirati alla riqualificazione ambientale; l'attivazione di progetti di ricerca con studenti universitari.</p>		

Provincia di Venezia	Piano Ambientale del Parco Regionale di interesse locale del Lemene Reghena e dei Laghi di Cinto	Agenda 21
<p>Il Parco del Lemene Reghena e dei Laghi di Cinto, istituito con delibera consiliare nel 2003, ha attivato un percorso di Agenda 21 locale per giungere alla definizione dei contenuti principali del Piano ambientale, conscio che l'attivazione di processi partecipativi è una condizione fondamentale per rendere il parco una realtà pianamente condivisa e accettata da parte della comunità locale. Il processo di A21L sarà attivo, per questa prima fase, tra ottobre 2005 la primavera 2006.</p>		

Provincia di Venezia	Individuazione dei criteri per la redazione partecipata di un piano di localizzazione delle antenne radiobase	Agenda 21
<p>A seguito del Protocollo di Intesa promosso dalla Provincia e siglato a fine 2002 con CONACEM e ARPAV, sono stati individuati quattro comuni pilota del territorio veneziano sui quali progettare e sperimentare un percorso partecipato per la redazione di Linee Guida per la redazione di un piano di localizzazione di antenne radiobase. Un gruppo di lavoro tecnico istituito dai partner, ha coinvolto attorno ad un tavolo di lavoro le amministrazioni comunali prescelte, i comitati di cittadini e i rappresentanti dei gestori della telefonia mobile. Lavorando su dei casi concreti (Mirano, Marcon, Cavallino Preport, Salzano) ed è stata messa a punto una proposta di metodo partecipato per l'individuazione ottimale dei siti radiose, con lo scopo di mitigare i conflitti, condividendo gli interessi degli attori sulla base del principio di precauzione e di minimizzazione del campo elettromagnetico.</p>		

Provincia di Venezia	Il Sistema Informativo Territoriale ed Ambientale	Agenda 21
<p>Al fine di diffondere con la massima efficacia le informazioni raccolte ed elaborate nell'ambito delle attività della Provincia in tema di territorio ed ambiente, è stato avviato e viene gestito un Web-GIS sia intranet sia internet dal quale è possibile attingere direttamente da parte di cittadini, associazioni, amministrazioni, ecc. I temi principali affrontati sono: siti contaminati, piste ciclabili, vincoli ambientali, impianti di depurazione pubblici, ecc.</p>		

Provincia di Venezia	La rete dei centri di esperienza ambientale	Agenda 21
<p>Partendo dall'esperienza della rete INFEA, si è avviata una rete locale di centri di esperienza coordinata e sostenuta dalla Provincia. Con la collaborazione di attori locali si coinvolgono migliaia di studenti sulle tematiche dello sviluppo sostenibile e della tutela ambientale.</p>		

Comune di Venezia	PROSIAVE - Prototipo Sistema Informativo Territoriale Ambientale Comune di Venezia	Agenda 21 locale
<p>Il progetto si propone di sviluppare un prototipo di Sistema Informativo Territoriale relativo alla terraferma veneziana, prioritariamente la parte definita Sito nazionale ai sensi della legge n.426/98. L'intento è quello di verificare la fattibilità, definire le condizioni e le possibilità di realizzare un sistema capace di: 1) Rispondere alle esigenze di una visione ecosistemica ed evolutiva dei problemi ambientali; 2) Fornire un supporto scientifico al sistema decisionale; 3) Creare una fonte di informazioni certe ai soggetti pubblici e privati dell'area veneziana che si propongono il diffondere di una cultura ambientale quale condizione per lo sviluppo sostenibile. Si intende conseguire tale risultato pervenendo, in modo partecipato, alla produzione di un modello di sistema che focalizza prioritariamente specifiche tematiche ambientali. Il progetto si articola per fasi: I FASE: Raccolta, verifica e riporto a coerenza delle informazioni ambientali già oggi oggetto di indagine da parte di una molteplicità di soggetti che operano con finalità proprie. Organizzazione delle stesse per consentire ogni possibile elaborazione e utilizzo; II FASE: Implementazione delle conoscenze disponibili in relazione alle tematiche ambientali individuate. Espansione progressiva del Sistema ad altre tematiche anche prevedendo la realizzazione di campagne di ricerca ed acquisizione specificatamente orientate. Costruzione del Programma del Sistema e suo collaudo.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2000 del Ministero dell'Ambiente</p>		

Comune di Venezia	CAmbieReSti? – Consumi, Ambiente, Risparmio energetico e Stili di vita	Agenda 21 locale
<p>Il progetto nasce come integrazione e completamento del lavoro già avviato dal Comune di Venezia nell'ambito del Piano Energetico Comunale. Tenendo fermo l'obiettivo del risparmio energetico e del riorientamento dello stile di vita, esso permette di passare dal coinvolgimento mirato dei principali attori istituzionali ed economici a quello capillare dell'intera cittadinanza. Il progetto si articola su due assi: quello del risparmio energetico e dell'uso consapevole delle risorse e quello della costruzione delle alternative all'attuale modello di consumo. Su entrambi saranno promosse campagne informative e di sensibilizzazione, avviate azioni di monitoraggio dei consumi e definizione di alternative, costruiti percorsi formativi a sostegno delle trasformazioni di comportamento auspiccate, messo a punto un sistema di incentivi al consumo critico. Punto chiave della proposta è la costruzione di un "paniere" di beni e servizi che configurano – nel loro insieme – uno stile di vita sobrio e sostenibile. Vi si troverebbero ad esempio gli alimenti biologici, i dispositivi di alimentazione a gas delle auto, il car sharing, l'installazione pannelli solari, il ricorso a servizi con certificazione ambientale, la raccolta differenziata, la finanza etica e solidale, etc. A seconda di quanto il cittadino utilizzerà i beni e servizi presenti nel paniere, otterrà facilitazioni coerenti con lo spirito del progetto. Questa azione permette di raggiungere allo stesso tempo un doppio ed importante risultato: offrire opportunità di consumo consapevole immediatamente praticabili (prima dal campione selezionato e poi dall'intera popolazione) e portare alla messa in rete e promozione del tessuto locale di produttori /prestatori d'opera /fornitori di servizi /distributori accomunati dall'impegno alla valorizzazione del territorio locale, alla minimizzazione degli impatti, e alla promozione di stili di vita equi e sostenibili. Il pregio della proposta è di agire contemporaneamente su due livelli cruciali: la trasformazione del comportamento individuale e l'attivazione di contesti di discussione e progettazione dell'iniziativa (definiti "gruppi allargati di progettazione") aperti ai soggetti già attivi sul territorio veneziano, ma attualmente operanti in assenza di una cornice di riferimento unitaria e condivisa.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2002 del Ministero dell'Ambiente</p>		

Comune di Venezia	Regolamento comunale di tutela e promozione del verde in città	Edilizia e urbanistica
<p>La scrittura del Regolamento è stata vista dall'amministrazione comunale come occasione per una riflessione ampia sul trattamento a verde degli spazi pubblici, sulle modalità di gestione e d'uso e sulle possibilità di connessione degli stessi al fine di crearne nodi di una estesa rete ecologica. Nella redazione di questo strumento è stato organizzato un Forum civico a cui hanno partecipato con funzionari pubblici di vario livello e rappresentanti della società di gestione del verde urbano, anche associazioni, gruppi, ordini professionali, liberi professionisti, studenti e cittadini. Il risultato finale è quindi frutto di un lavoro collaborativo, durato sei mesi, nel quale si sono confrontati diversi saperi, diversi linguaggi e diversi interessi.</p>		

Università Cà Foscari di Venezia	Filtraggio delle fibre di amianto nel percolato delle discariche di rifiuti pericolosi	Rifiuti Territorio e paesaggio
<p>Dal luglio 2002 tutti i rifiuti contenenti amianto sono stati classificati come materiali pericolosi. Dal 2005 in poi, questa categoria di minerale sarà bandita dall'Unione Europea. Nei prossimi anni si dovrà fronteggiare un aumento dei rifiuti pericolosi e lo smaltimento dei rifiuti contenenti amianto sarà sicuramente problematico. Attualmente mancano normative sul percolato delle discariche contaminato da fibre di amianto e non sono stati decisi trattamenti particolari per lo smaltimento. Il progetto è diretto a implementare un nuovo trattamento di filtraggio delle fibre di amianto nel percolato delle discariche di rifiuti pericolosi. Invece di usare i comuni trattamenti biologici e chimico-fisici, che sono inadatti alle fibre di amianto, verrà allestito un pre-trattamento MW-UF (microonde e ultrafiltraggio) sul sito. L'ultrafiltraggio del liquido trattato con il processo a microonde blocca efficacemente le fibre e gli altri materiali tossici e dà un liquido depurato da questi agenti tossici e libero da materiale organico. Gli altri obiettivi del progetto sono: 1) avvio di metodi analitici per la quantificazione delle fibre di amianto nel percolato (non ancora standardizzato); 2) determinazione del livello di pericolosità di tale percolato e 3) realizzazione di un prototipo capace di trattenere il 99% delle fibre di amianto con dimensioni considerate pericolose e con bassi livelli di manutenzione (solo una volta al mese). Per ulteriori informazioni: www.unive.it/fall.</p> <p>LIFE AMBIENTE 2003</p>		

Comune di Caorle	A21 CAORLE - Progetto Agenda 21: Caorle verso lo sviluppo sostenibile	Agenda 21 locale
<p>Il progetto intende promuovere su tutto il territorio comunale un processo di A21 locale. Le fasi operative del progetto prevedono: l'informazione e formazione del pubblico e degli operatori economici sui temi dello sviluppo sostenibile e sul processo di Agenda 21 Locale; la Definizione quadro diagnostico e relazione sullo stato dell'ambiente; l'avvio effettivo del processo Agenda 21 Locale. L'A21 è incentrata sull'avvio di un percorso per la certificazione ambientale applicata al settore alberghiero ed ai complessi ricettivi all'aperto.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2000 del Ministero dell'Ambiente</p>		

Comune di Jesolo	Realizzazione di un progetto di turismo sostenibile nel Comune di Jesolo mediante l'applicazione di un modello di Politica Integrata di Prodotto (IPP)	Turismo
<p>Il progetto consiste nell'applicazione, a scopo dimostrativo, dell'approccio di Politica Integrata di Prodotto (IPP) ai servizi turistici, attraverso l'implementazione del modello applicativo ideato da APAT. Gli obiettivi generali del progetto sono: 1) conseguire un miglioramento dell'impatto ambientale legato allo svolgimento delle attività turistiche nell'area di riferimento (Comune di Jesolo); 2) realizzare un modello di gestione dell'approccio IPP utilizzabile nel tempo ed esportabile in altri contesti. L'applicazione viene effettuata su un'area di particolare importanza strategica dal punto di vista turistico identificata nel Comune di Jesolo (VE), località balneare molto conosciuta e fra le più frequentate da turisti italiani e stranieri.</p>		

Comune di San Michele al Tagliamento	Certificazione EMAS del polo turistico di Bibione	Turismo
<p>Il Comune di S. Michele al Tagliamento si è fatto promotore, nel 2000, di un nuovo corso nelle politiche di salvaguardia dell'ambiente e di valorizzazione del territorio, realizzando, nel polo turistico di Bibione, un sistema di gestione ambientale conforme ai requisiti del Regolamento (CE) 761/01 sull'adesione volontaria ad una sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS). La "Registrazione EMAS" del polo turistico di Bibione, avvenuta il 7 giugno 2002, ha rappresentato il primo caso in Europa di applicazione di un tale sistema ad un polo turistico. Il sistema di gestione ambientale ha lo scopo di prevenire e ridurre gli impatti ambientali delle attività che si esercitano nell'area e valorizzare il territorio grazie alla collaborazione tra istituzioni, cittadini, operatori economici e turisti. Il raggiungimento di questo prestigioso obiettivo, non ha rappresentato solo un traguardo, ma un punto di partenza per il perseguimento di "standard ambientali" sempre più elevati nell'ottica del miglioramento ambientale continuo. L'Amministrazione Comunale è altresì convinta, che solo in quest'ottica è possibile garantire uno sviluppo durevole del territorio di Bibione.</p> <p>Per ulteriori informazioni: http://europa.eu.int/comm/environment/emas/pdf/es_library/75it_bibione02_it.pdf</p>		

2.2.4 PROVINCIA DI TRIESTE

Rapporto 2004: questa area metropolitana non era stata considerata.

Informazioni dai siti web:

Il comune di Trieste ha in atto un percorso di Agenda 21 locale, avviato nel 2004, a cui partecipa anche la provincia. Tra le iniziative collegate, vi sono il Protocollo d'intesa sulle misure antinquinamento da adottare in caso di superamento dei limiti normativi riferiti alle concentrazioni massime giornaliere delle polveri sottili (PM 10), sottoscritto dal comune, dalle associazioni di categoria e dalle associazioni ecologiste, e il Piano d'Azione Comunale in applicazione del "Piano d'Azione per il Contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico", previsto dal D.Lgs 351/99.

Buone pratiche rilevate:

Al momento della pubblicazione di questo rapporto è ancora in corso l'invio dei progetti da parte di queste amministrazioni.

2.2.5 PROVINCIA DI GENOVA

Rapporto 2004 buone pratiche pubblicate consultabili in www.gelso.apat.it

Comune di Genova:

- IMOS Sistema Integrato Multiobiettivi per la gestione ottimale del drenaggio urbano; - PROGRESS Pricing Roads use for Greater Responsibility, Efficiency and Sustainability in cities; - MOSES Mobility Services for Urban Sustainability (car sharing); - MERCI Mobilità Ecologica Risorsa per la Città.

A.M.T. (Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.):

- SIDDHARTA Introduzione di un sistema di trasporti a chiamata condotto con veicoli a basse emissioni. Lifeambiente2003.

Informazioni dai siti web:

La provincia di Genova ha avviato nel 2003 un progetto di A21L, nel corso del quale è stato compiuto un censimento delle buone pratiche per la sostenibilità sviluppate dall'amministrazione provinciale, da enti pubblici o aziende nel campo dei sistemi di gestione ambientale, della mobilità sostenibile, delle fonti energetiche alternative, del turismo, della bioarchitettura ecc.

Tra i progetti del comune di Genova attualmente in corso si segnalano il progetto SIDDHARTA (Life ambiente 2003) e Metropole nature (Interreg) per lo studio di strategie di sviluppo sostenibile territoriale ed urbano concernenti aree di elevata naturalità sottoposte a pressione insediative e metropolitane (v. Rapporto 2004).

Buone pratiche rilevate:

Provincia di Genova	Registrazione EMAS II dei Comuni del Comprensorio del Beigua	Territorio e paesaggio Turismo
<p>L'iniziativa trae origine dalla necessità di riqualificare la fascia costiera maggiormente colpita dal disastro della petroliera Haven del 1991. In tale ambito è stato avviato il progetto che prevede come obiettivo prioritario la certificazione e/o la registrazione di tutti i Comuni della Riviera del Beigua (Albisola Superiore, Albisola Marina, Arenzano, Celle Ligure, Cogoleto e Varazze). Il primo valore aggiunto dell'iniziativa è rappresentato dall'impegno, da parte dei Comuni, a collaborare e, con il supporto tecnico delle Province e della Regione, a fissare obiettivi di miglioramento "condivisi" di comprensorio, da perseguire in modo coordinato, valorizzando le risorse economiche ed umane a disposizione del territorio rivierasco. I Comuni della Riviera, uniti non solo geograficamente, ma anche e soprattutto nella loro vocazione turistica e sociale, hanno sviluppato ulteriori iniziative: - l'avvio del Centro di Educazione Ambientale della Riviera del Beigua;- la partecipazione ad iniziative, manifestazioni e progetti europei;- la realizzazione di attività formative comuni;- la predisposizione della "Carta dei Servizi del Turismo sostenibile per gli Stabilimenti balneari della Riviera del Beigua.</p>		

Provincia di Genova	Servizio a chiamata nel Tigullio	Trasporti
<p>L'iniziativa si inserisce nell'ambito del "Progetto per il miglioramento della mobilità nel Tigullio Occidentale" finanziato dal Ministero dell'Ambiente all'interno del Programma Stralcio di Tutela Ambientale. A seguito della sperimentazione, il servizio potrà essere esteso all'intero bacino del Tigullio, entroterra compreso (tutta l'area di competenza di Tigullio Pubblici Trasporti). I risultati attesi dall'iniziativa sono il miglioramento delle possibilità di mobilità da parte dei residenti con particolare riferimento alle fasce deboli. L'utilizzo del servizio avverrà attraverso una "prenotazione" che garantirà l'arrivo di un mezzo pubblico alla fermata e all'orario desiderato. Tutti i mezzi saranno collegati ad un centro operativo che avrà il compito di gestire le prenotazioni sia di utenti occasionali, sia di abbonati, permettendo una razionalizzazione delle corse, un miglioramento del servizio ed una conseguente diminuzione di emissioni inquinanti in atmosfera.</p>		

Provincia di Genova	Mobility manager: azioni integrate per il miglioramento della mobilità urbana	Trasporti
<p>La Provincia di Genova sta attuando un insieme di azioni integrate al fine di incidere sugli spostamenti casa - lavoro dei propri dipendenti e di fornire un contributo concreto al miglioramento dello scenario della mobilità urbana. Attraverso il progetto Mobility manager si sono adottate quattro linee di sviluppo:- miglioramento dell'accessibilità degli uffici utilizzando il trasporto pubblico;- istituzione di una navetta di collegamento tra la stazione FS di Quarto ed il Se.Di. (sede decentrata della Provincia) dedicata ai dipendenti provinciali;- incentivi economici per i dipendenti all'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale;- sperimentazione del telelavoro;- promozione del Car Sharing come iniziativa rivolta ai dipendenti e valutazione del servizio in complementarietà con il noleggio a lungo termine dei veicoli ad uso della Provincia. Attraverso le azioni previste dal progetto si vuole raggiungere un ulteriore obiettivo legato alla conciliazione dei tempi del lavoro e quelli della famiglia. Le iniziative sono in fase di attuazione.</p>		

Provincia di Genova	Sportello informativo "Terre di mare" sull'accessibilità turistica senza barriere e Mobility service, servizio a sostegno della mobilità pedonale di anziani, disabili e persone con esigenze speciali	Turismo
<p>Il Progetto è nato nel 2002 da una progettazione congiunta tra Provincia di Genova, Consulta Provinciale per l'Handicap e Cooperativa Sociale la Cruna. Lo Sportello "Terre di Mare" fornisce informazioni sul turismo senza barriere nel territorio della Provincia di Genova. Inoltre offre un servizio di accoglienza turistica, informa sull'accessibilità delle strutture turistiche (alberghi, ristoranti, cinema, teatri, spiagge) verificate direttamente da operatori esperti, promuove percorsi ed itinerari di visita privi di barriere architettoniche, offre strumenti e competenze per l'organizzazione autonoma delle proprie vacanze, rende disponibile una postazione internet gratuita, guide e manuali sul turismo senza barriere. Lo Sportello è situato nel cuore di Genova, a Palazzo Ducale, in struttura priva di barriere architettoniche, mentre è disponibile su Internet il sito "Terredimare.it", che rappresenta un portale informativo sulle opportunità turistiche accessibili alle persone disabili o con esigenze particolari presenti in Liguria. Complementare allo sportello Terre di mare è il Mobility Service che permette a disabili motori ed anziani di muoversi liberamente per il centro di Genova, attraverso un servizio di scooter elettrici a quattro ruote.</p>		

Provincia di Genova	Rete di Bed & Bike e guida di cicloturismo della Provincia di Genova	Turismo
<p>Il territorio della provincia di Genova risulta, per qualità climatiche ed ambientali, molto appetibile per il "ciclo-escursionismo". Si è ritenuto, quindi, interessante promuovere la costituzione di una rete di strutture ricettive (alberghiere ed extra alberghiere) in grado di poter offrire locali attrezzati per il ricovero e le eventuali riparazioni delle biciclette e promuovere tali strutture inserendole all'interno di una guida di itinerari di cicloturismo predisposti dalla FIAB. La guida fornisce informazioni su alcuni itinerari di cicloturismo del territorio della Provincia, offrendo indicazioni sui percorsi e specificandone il livello di difficoltà, l'altimetria ed il tempo di percorrenza. Il progetto prevede, inoltre, l'organizzazione e la sistemazione di una segnaletica specifica in corrispondenza degli itinerari e dei punti tappa. È prevista la diffusione della guida, tradotta anche in lingua tedesca, a livello nazionale e la distribuzione della stessa attraverso gli operatori specializzati, le riviste di settore, le istituzioni e la partecipazione ad eventi fieristici.</p>		

Provincia di Genova	Pulizia specchi acquei marini nella fascia di balneazione con battelli ecologici	Turismo
<p>Il progetto è stato avviato in via sperimentale nel 2003, in collaborazione con alcuni Comuni della costa e con l'Associazione Assobalneari del Tigullio, ed è finalizzato alla salvaguardia della purezza e della pulizia del litorale attraverso l'acquisizione di particolari battelli, specificatamente idonei al servizio di raccolta dei rifiuti galleggianti. Tali battelli, appositamente progettati, sono dotati di strutture di sicurezza che ne consentono la navigazione entro i 200 metri dalla costa, tratto di mare ove si concentra l'attività di balneazione. Il successo della fase sperimentale ha portato all'ampliamento del numero dei battelli da 5 a 15 e del numero dei Comuni. Dal 2004, quindi, il servizio è attivo nel Golfo di Genova (Genova, Bogliasco, Pieve Ligure, Sori, Recco e Camogli) e nel Golfo del Tigullio (Rapallo, Zoagli, Santa Margherita, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante e Moneglia). Durante i prossimi anni si assisterà ad un ulteriore rafforzamento dell'iniziativa e, probabilmente, ad una sua sperimentazione anche in specchi d'acqua dolce, con ulteriori modifiche ai natanti, per l'aumento della loro già alta compatibilità ambientale.</p>		

Provincia di Genova	Sistema di gestione partecipato delle Zone Protette della provincia di Genova	Territorio e Paesaggio
<p>La Provincia di Genova, dal 1997, ha avviato un sistema di gestione delle Zone Protette Provinciali che coinvolge Associazioni venatorie ed ambientaliste, cooperative agricole e di educazione ambientale, commissioni paritetiche di agricoltori-cacciatori ed Ambiti Territoriali di Caccia. La Provincia elabora un programma gestionale per ogni zona e coordina i singoli interventi in modo che essi rientrino in un piano complessivo di valorizzazione delle risorse economiche ed ambientali. Tale programma viene steso sulla base del Piano Faunistico Venatorio (PFV) e del Piano di Miglioramento Ambientale della Provincia di Genova. La strategia gestionale individuata può trovare campo di applicazione non limitato alle sole ZPP, ma si propone come modello per la gestione complessiva del territorio agro-silvo-pastorale dell'entroterra. Le ZPP possono rappresentare una nuova "risorsa ambientale" se verranno utilizzate attraverso una gestione multifunzionale, nella consapevolezza che è necessario attivare localmente le collaborazioni tra agricoltori, cacciatori e popolazione residente. Tale approccio si prefigge di avviare un'effettiva collaborazione, anche smorzando elementi di tensione che possono nascere tra rappresentanti di interessi diversi. L'applicazione del Piano prevede, inoltre, di mettere in opera linee innovative di gestione delle ZPP, sperimentando e confrontando sistemi di valorizzazione che comprendano anche la ricerca scientifica, la divulgazione ambientale, la fruizione turistico - culturale in sinergia con le pianificazioni di settore (Piani dei Parchi, Piani di Sviluppo Socioeconomico delle Comunità Montane), oltre a fornire proposte di tutela, gestione ed uso produttivo del territorio.</p>		

Provincia di Genova	POSEIDON - Partnership On Socio-Economic and Integrated Development Of Deprived Neighbourhoods	Territorio e paesaggio
<p>Il progetto affronta il problema delle criticità degli insediamenti nelle aree periferiche e marginali delle aree metropolitane, in contesti dove prevalgono condizioni di commistione tra attività produttive, infrastrutture e residenze, e dove si rendono necessari interventi di riqualificazione ambientale, urbanistica e sociale. Si intendono incentivare lo scambio di buone pratiche e la creazione di sinergie operative tra le istituzioni di livello locale dei Paesi Europei che si occupano delle politiche di sviluppo del territorio. Il progetto propone un approccio strategico che idealmente fa parte di un più ampio concetto di sviluppo urbano, che viene definito <i>area o neighbourhood management</i>. Attraverso l'uso di risorse locali, esso mira ad un sistematico intervento di strutture locali sostenibili (relativamente alle risorse umane ed alle attrezzature operative) allo scopo di sviluppare sotto il profilo sociale ed economico le aree residenziali svantaggiate. L'<i>area o neighbourhood management</i> mira soprattutto al coordinamento, compensazione e promozione di differenti interessi locali, e può essere considerato come un elemento trainante per stimolare i referenti locali a partecipare attivamente e con senso di responsabilità all'interno del processo di sviluppo sociale ed economico del loro ambito territoriale. All'interno della Provincia di Genova l'area scelta come ambito di studio e di attuazione di progetti pilota è stata la Valle Scrivia.</p> <p>INTERREG IIIC 2004</p>		

Provincia di Genova	Protocollo d'intesa con l'Ente Parco dell'Aveto per la tutela delle produzioni zootecniche e la salvaguardia del lupo	Territorio e paesaggio
<p>Il territorio della Provincia di Genova ha rappresentato una tappa nodale nel processo di ricolonizzazione delle montagne italiane da parte del Lupo, processo iniziato a partire dalle popolazioni dell'Italia Centrale e tuttora in corso sull'arco alpino. Il ritorno del lupo in aree dalle quali era scomparso a causa della competizione con l'uomo è sicuramente un evento prezioso dal punto di vista della conservazione della biodiversità e degli equilibri naturali degli ambienti montani, ma ha determinato l'insorgere di problematiche che, se non adeguatamente gestite, possono mettere a repentaglio la presenza stessa di questa specie particolarmente protetta. I risultati degli studi condotti hanno permesso a Provincia ed Ente Parco Aveto di definire una linea di azione comune, finalizzata a tutelare gli allevamenti e, al contempo, salvaguardare la presenza del lupo mediante un'azione più incisiva che superasse le normali procedure di prevenzione e di risarcimento. È stato così sottoscritto un protocollo d'intesa, che coinvolge l'Associazione Provinciale Allevatori ed opera attraverso la creazione di un fondo pluriobiettivo. Questo approccio, che lega le iniziative di prevenzione e risarcimento alle caratteristiche faunistiche ed economico-sociali di un determinato territorio, potrà essere esportato anche in altri contesti.</p>		

Comune di Genova	Genova car sharing	Trasporti e mobilità
<p>Il car sharing è un servizio innovativo che può validamente rappresentare un'alternativa efficace e utile all'idea corrente di mobilità. Il servizio, fruibile 24 ore su 24, riduce l'impatto ambientale della circolazione, riduce i costi, aumenta il numero dei posteggi disponibili e le opportunità di scelta del veicolo da parte dell'utente. Attraverso il car sharing l'utente ha la possibilità di utilizzare l'auto solo per il tempo effettivamente necessario e più persone potranno usare, in momenti diversi, la stessa auto. L'iniziativa è promossa e sostenuta dal Ministero dell'Ambiente con l'obiettivo di istituire uno standard nazionale operativo e tecnologico e procedure unificate per l'attivazione del car sharing. Il car sharing si rivolge prioritariamente alla categoria di automobilisti che fa un uso occasionale del veicolo, garantendo la possibilità di muoversi senza sostenere i disagi ed i costi fissi legati al possesso dell'automobile. I veicoli dedicati al car sharing possono entrare nella Zona a Traffico Limitato (ZTL), percorrere le corsie preferenziali ed utilizzare gratuitamente i parcheggi a pagamento. Possono aderire al servizio persone fisiche e giuridiche, nonché associazioni, comitati, enti pubblici territoriali ed aziende. Lo sviluppo e l'espansione del car sharing su scala più ampia non può prescindere dall'esistenza di una buona offerta di trasporto collettivo sul territorio, in quanto si tratta di un servizio complementare e non sostitutivo.</p>		

Provincia di Genova	GELAP – Redazione del Piano d'Azione Locale per l'Occupazione della Provincia di Genova secondo i principi dell'Agenda 21 locale	Agenda 21 locale
<p>La Provincia di Genova ha attivato, attraverso il progetto GELAP, un partenariato finalizzato all'elaborazione del primo Piano d'Azione Locale per l'Occupazione che trova analogie con i principi dell'Agenda 21 Provinciale. Il partenariato è destinato ad incoraggiare la partecipazione di un numero sempre più ampio di attori locali che, grazie alla loro natura istituzionale o alle funzioni che svolgono, cominceranno a porre le basi per il Piano d'Azione Locale per l'Occupazione della Provincia di Genova. Il primo nucleo del partenariato è costituito dal Comitato GELAP, i cui membri sono: la Provincia di Genova, i Comuni di Genova, Sestri Levante, Ronco Scrivia e Busalla, le Comunità Montane Argentea e Val Trebbia, i Sindacati locali di CGIL, CISL, UIL, l'Associazione degli Industriali (Assindustria), due consorzi di cooperative sociali (CRESS e PLL), la Camera di Commercio di Genova. Il partenariato si fa carico di iniziare un processo di adozione di metodologie comuni di lavoro e di trasposizione a livello locale della Strategia Europea per l'Occupazione, al fine di favorire la concertazione tra i vari attori locali per la realizzazione di una strategia comune per l'occupazione.</p>		

Provincia di Genova	Alla ricerca del Gusto - percorsi di conoscenza dei prodotti locali per le scuole elementari e medie	Educazione ambientale
<p>Il progetto si è rivolto alle scuole elementari e medie inferiori della Provincia di Genova. È stato realizzato nel corso dell'anno scolastico 2003-2004 e nasce dall'idea di consolidare i legami dei giovani con il proprio territorio, fornendo agli studenti gli strumenti per conoscere le realtà agricole dell'entroterra e l'ambiente che li circonda. Obiettivo principale del progetto, al quale hanno partecipato più di 2000 alunni, è la valorizzazione delle produzioni locali e dei siti ad esse collegate. Oltre ad una parte formativa ed a Laboratori del gusto per gli insegnanti, il progetto ha previsto la visita, da parte degli alunni, alle 58 aziende agricole ed agriturismi della provincia che hanno aderito all'iniziativa. Alla fine del percorso didattico le classi hanno partecipato ad un concorso letterario - figurativo ed all'evento finale, durante il quale si è svolta la premiazione degli elaborati vincitori. Il progetto ha ricevuto una menzione speciale nell'ambito della seconda edizione del "Premio Laigueglia per la Comunicazione Ambientale".</p>		

Provincia di Genova	Sperimentazione dell'applicazione degli Indicatori Comuni Europei (ICE) nella provincia di Genova	Agenda 21 locale
<p>L'iniziativa Indicatori Comuni Europei - ICE Verso un profilo di sostenibilità locale - si inserisce in un percorso conoscitivo comune, svolto da parte di un gruppo di città europee, per rappresentare la sostenibilità locale. L'iniziativa, supportata ed incoraggiata quale strumento conoscitivo propedeutico, ha l'obiettivo di monitorare e confrontare, per mezzo di indicatori, i progressi ed i risultati locali, allo scopo di migliorare i processi di Agenda 21 e di orientare le politiche europee. L'indagine della Provincia di Genova è stata svolta tra dicembre 2002 e giugno 2003 e si riferisce in particolare a 4 dei 10 indicatori Comuni Europei, atti a definire il percorso verso un profilo di sostenibilità locale. Sono state effettuate circa 1000 interviste telefoniche diffuse sul territorio della Provincia di Genova. Gli indicatori affrontati sono stati: 1. Soddisfazione dei cittadini con riferimento al contesto locale. 2. Mobilità locale e trasporto passeggeri. 3. Spostamenti casa - scuola dei bambini. 4. Conoscenza e acquisto dei prodotti sostenibili da parte dei consumatori.</p>		

Comune di Cogorno Comune di Lavagna	Pista ciclabile lungo l'argine sinistro del torrente Entella, nell'entroterra di Lavagna	Trasporti e mobilità
<p>Il potenziamento della mobilità pubblica e di altre modalità alternative a basso impatto, quale appunto la mobilità ciclistica, rappresenta la via primaria per il riequilibrio tra la duplice esigenza di muoversi sul territorio e quella di mantenere un contesto ambientale il più vivibile possibile. La vecchia strada sull'argine sinistro del torrente Entella è stata trasformata in una pista ciclabile, diventando un nuovo percorso alternativo per raggiungere, in bicicletta o a piedi, l'entroterra di Lavagna partendo dal litorale marino. Il percorso ciclabile è collegato ad alcune aree adiacenti, di sosta e di servizio, che contribuiscono a creare un sistema di viabilità a connotazione non solo turistico - amatoriale, ma in grado di incidere significativamente anche sul miglioramento della vivibilità dei centri interessati. Nel disegno d'insieme, volto alla riqualificazione e alla valorizzazione del contesto paesistico ambientale nella sua unitarietà, la creazione di un nuovo e sicuro percorso rappresenta un'occasione importante per migliorare la mobilità dei centri urbani e per incidere sui volumi di traffico cittadino. La pista ciclabile è collegata all'asse viario principale del centro urbano di Cogorno, attraverso alcuni percorsi trasversali, opportunamente distribuiti lungo tutto il tragitto.</p>		

Comunità Montana Valli Stura e Orba	Valorizzazione energetica delle risorse forestali della Valle Stura	Energia
<p>La Comunità Montana Valli Stura e Orba ha promosso la costituzione di un organismo associato che potesse fungere da catalizzatore di azioni per il miglioramento e la valorizzazione dei boschi della valle e delle attività forestali. Dal 1998 si sono svolte attività di promozione, conclusesi con la nascita del Consorzio forestale Valli Stura e Orba, un organismo che riunisce proprietà boschive, pubbliche e private, e aziende che si occupano di utilizzazioni boschive e servizi forestali. Nel primo quinquennio di attività (1999-2003) sono state sviluppate azioni di miglioramento diretto dei boschi colpiti dalla galaverna e di valorizzazione del legname di castagno, attraverso la messa a punto di nuovi prodotti (compostiere in legno utilizzate per la raccolta dei rifiuti organici), il consolidamento del mercato tradizionale (realizzazione di coperture per tetti, paleria) e di quello innovativo (elementi per l'ingegneria naturalistica), nonché la produzione di chips per l'alimentazione di impianti a biomassa. Il progetto sulle biomasse prevede la costruzione di tre impianti separati di teleriscaldamento, localizzati nei Comuni di Masone, Campo Ligure e Rossiglione, costituiti dalla centrale termica, alimentata a biomasse legnose e dalla rete di teleriscaldamento, interrata, che conduce l'acqua calda fino ai singoli edifici da riscaldare. È previsto l'allaccio agli edifici pubblici che ospitano gli uffici comunali, gli istituti scolastici e le strutture sanitarie e sportive.</p>		

Comunità Montana Valli Stura e Orba	Progetto compostaggio rifiuti verdi nella Valle Stura	Rifiuti
<p>La Comunità Montana Valli Stura e Orba sta attuando un progetto finalizzato al compostaggio della frazione verde dei Rifiuti Solidi Urbani e all'ottimizzazione della raccolta, che prevede le seguenti azioni: - realizzazione di due impianti di compostaggio, a Masone e Campo Ligure, per la raccolta della frazione verde (ramaglie, erba, legno non trattato) proveniente dai quattro Comuni della Comunità Montana. Il terriccio ricavato viene utilizzato come fertilizzante per le coltivazioni del Vivaio Forestale e per i privati che ne fanno richiesta; - fornitura, in comodato gratuito, di compostiere in legno di castagno, indirizzato a 90 famiglie; - servizio di triturazione a domicilio in aggiunta al compostaggio domestico; - corsi di compostaggio e numero verde per l'assistenza.</p>		

Comune di Rossiglione	E.D.E.R.A. Ecologia dell'Energia e del Recupero Ambientale	Edilizia e Urbanistica
<p>Si tratta di un progetto pilota per la diffusione della bioarchitettura e per la sperimentazione di materiali e tecniche della bioedilizia. Il soggetto promotore e beneficiario è il Comune stesso che è sito nell'immediato entroterra della Provincia di Genova, nella Comunità Montana Valli Stura ed Orba, in un contesto ambientale di pregio, la cui valorizzazione si concretizza in interventi qualificati sul paesaggio. Dopo un monitoraggio ambientale preliminare, necessario per verificare le problematiche preesistenti nel sito, è stato realizzato l'intervento di ristrutturazione e completamento di un edificio scolastico, utilizzando materiali ecologici durevoli e non dannosi per la salute dell'uomo e tecniche di costruzione improntate al benessere ambientale ed al risparmio energetico. Il miglior comfort ambientale, termico ed acustico, è stato ottenuto utilizzando materiali naturali, quali laterizi porizzati con farina di legno e mattoni in terra cruda, intonaci a calce e vernici ecologiche. Inoltre si è valorizzata la naturale illuminazione e si è utilizzato un sistema di riscaldamento a pavimento, a basse temperature, collegato ad un impianto di teleriscaldamento alimentato a biomasse. L'intervento pilota di recupero e completamento sull'edificio scolastico vuole dimostrare che è possibile risanare e costruire in chiave bioecologica a costi compatibili, soddisfacendo i requisiti di sostenibilità.</p>		

2.2.6 PROVINCIA DI BOLOGNA

Rapporto 2004 buone pratiche pubblicate, consultabili in www.gelso.apat.it

Provincia:	- SPASSO Sistema partecipo di Agenda 21 locale per lo sviluppo sostenibile; - TANDEM Azione Pilota per la promozione EMAS presso gli Enti locali; - Piano Energetico Provinciale; - C.I.T.A. Comunicazione Interattiva Telematica per l'Ambiente; - Riduzione dei Composto Organici Volatili prodotti dalle industrie; - Verso la costruzione di reti ecologiche
Comune:	- Eco BUDGET; - Protocollo d'intesa: il risanamento acustico in ambito ferroviario e per la redazione dei Piani di Risanamento; - W-SAHARA Stochastic Analysis of Well HeAd protection and risk Assessment; - La valutazione degli studi di impatto ambientale per i piani e le opere pubbliche e private nel Comune di Bologna; - PV city Farming; - Show-room "Energia e Ambiente"; - Promozione dell'uso razionale dell'energia nell'acquisizione di bene e servizi per la P.A.; - Show-room per la formazione e l'informazione sugli usi efficienti dell'energia; - Mostra itinerante sul tema energia e ambiente.
Comune di Casalecchio di Reno:	- Il fiume e la città, recupero ecosistemi tra fiume e città.
Comune di Dozza:	- Pianificazione e realizzazione dei metodi integrati per il recupero del bacino idrografico della Val Sellustra.
Università di Bologna:	- Dispositivo per l'indagine delle frane superficiali.

Informazioni dai siti web:

Il sito della provincia riporta notizie su numerosi progetti, collegati al processo di A21L provinciale. E' inoltre in corso l'iter per l'ottenimento della registrazione EMAS.

La provincia ha stretto un accordo per la mobilità sostenibile (con la regione e il comune di Bologna) e un accordo per la gestione dei rifiuti in agricoltura (con diversi comuni).

Il comune di Bologna ha avviato nel 1997 il proprio processo di Agenda 21 Locale, che ha già prodotto due Rapporti sullo Stato dell'Ambiente e numerose attività collegate. Il progetto a cui viene dedicato maggior spazio sul sito del settore ambiente è Eco BUDGET, che propone l'applicazione di modello innovativo di contabilità ambientale fisica (v. il Rapporto 2004).

Buone pratiche rilevate:

Provincia di Bologna	FREEWAY	Trasporti
<p>Il progetto FREEWAY è stato formulato nell'ambito di un programma diretto ad attuare il Piano del Traffico a livello provinciale. FREEWAY intende testare un nuovo metodo di gestione del traffico in un'area commerciale altamente trafficata, attraverso l'implementazione di un prototipo innovativo basato su un sistema integrato multi-settore di sorveglianza e reazione in tempo reale. Lo scopo principale è raccogliere, in un unico modello, dati sulla mobilità, l'ambiente, l'inquinamento atmosferico, i lavori stradali e la sicurezza, tutto in tempo reale. Gli obiettivi sono: 1 Ridurre l'inquinamento atmosferico da traffico; 2 Analizzare un modello di mobilità integrato; 3 Dimostrare la capacità del controllo omeostatico del traffico commerciale; 4 Migliorare la sicurezza stradale; 5 Incrementare la consapevolezza dei cittadini sui problemi ambientali in gioco.</p> <p>LIFE AMBIENTE 2004</p>		

Provincia di Bologna Settore Ambiente, Servizio Qualità e Sistemi Ambientali	Non c'è acqua da perdere	Agenda 21 locale
<p>Progetto volto a promuovere l'uso efficiente e il risparmio della risorsa idrica insieme agli attori economici, sociali e del consumo critico del territorio provinciale. Tale progetto nasce per dar un seguito ad alcune iniziative del progetto "Verde-Acqua - Conoscere condividere e risparmiare insieme", che ha favorito azioni per il risparmio idrico in alcune strutture pubbliche. Le azioni all'interno della campagna sono state, finora: 1) VENDITA RIDUTTORI DI FLUSSO (confezionati in materiali ecologici, senza marchi commerciali) presso punti vendita aderenti ad un prezzo minimo concordato ed insieme ad un volantino con informazioni socio-ambientali. 2) GIORNATA MONDIALE DELL'ACQUA (22 Marzo 2005) con coinvolgimento di scuole, istituzioni e cittadinanza sulle problematiche relative alla risorsa idrica. 3) CREAZIONE DI UN DECALOGO SULL'USO EFFICIENTE DELL'ACQUA in vista dell'estate 2005 Hanno aderito al progetto 22 Comuni della provincia di Bologna. Il progetto ha ottenuto il patrocinio della Regione Emilia Romagna. Per maggiori informazioni: www.provincia.bologna.it/ag21/progetto_acqua.html</p>		

Provincia di Bologna Settore Ambiente, Servizio Qualità e Sistemi Ambientali	Micro Kyoto – Energia 21	Energia
<p>Il progetto ha come obiettivo principale la "definizione, su scala provinciale, delle modalità operative di applicazione del Protocollo di Kyoto, attraverso l'accordo tra attori diversi della comunità provinciale sulla implementazione delle azioni del Piano Energetico Ambientale". Tale obiettivo, che era stato individuato dal Forum di Agenda 21 Locale provinciale in occasione della redazione del Piano di Azione Locale, è poi stato ripreso nella successiva elaborazione delle azioni concrete per la realizzazione del Piano di Azione. Il progetto prevede diverse azioni riguardanti il coinvolgimento degli Stakeholder (Azione 1), Forum tematici su energia e bio-architettura (Azione 2) e l'organizzazione di un evento pubblico per la presentazione dei risultati conseguiti e la sottoscrizione dell'accordo programmatico per la riduzione dei gas climalteranti (Azione 3). Il progetto Energia 21 prevede, tra le attività, anche il censimento delle buone pratiche di risparmio energetico e riduzione delle emissioni, in termini sia di tecnologie, sia di applicazioni per il risparmio energetico e l'uso di fonti rinnovabili. Le pratiche censite verranno selezionate e le migliori saranno premiate, con il coinvolgimento delle scuole per la creazione dei premi da assegnare. Il censimento riguarda sia le buone pratiche delle Amministrazioni, sia le buone pratiche dei cittadini. A Settembre 2005 i Comuni del territorio provinciale aderenti sono 23. Per maggiori informazioni: www.provincia.bologna.it/ag21/microkyoto.htm</p>		

Provincia di Bologna Settore Ambiente, Servizio Qualità e Sistemi Ambientali	Mercato diverso	Agenda 21
<p>"MercatoDiverso" (17/18/19 giugno 2005) è stata la prima Fiera dell'Economia Solidale, del Consumo Critico e degli Stili di Vita Sostenibili rivolta alla città di Bologna e alla sua provincia. Il suo fine è stato dimostrare che consumare in modo più responsabile è possibile e per questo ha messo a disposizione dei cittadini, gruppi, associazioni, Enti Pubblici gli strumenti ideali, culturali e pratici per farlo. L'obiettivo del progetto è stato contribuire a promuovere l'economia solidale, potenziare la rete dei suoi attori già presenti sul territorio, diffonderne la conoscenza, favorire la loro integrazione, stimolare la crescita delle reti di economia solidale e più in generale supportare e far conoscere il movimento culturale che diffonde le tematiche e le pratiche del consumo critico. Il progetto ha previsto tre giorni dedicati all'esposizione diretta di prodotti e servizi, seminari, musica, teatro, laboratori, giochi per bambini, con la presenza di 43 realtà espositive a rappresentanza dei settori dell'AltraEconomia: Agricoltura biologica, Commercio Equo e Solidale, Finanza Etica, Turismo responsabile, Risparmio Energetico, Associazionismo, Cooperazione e No profit. L'esperienza continua nel 2006, grazie anche alla promozione di "Fiere di Esistere", progetto che porterà alla creazione di un Coordinamento Nazionale delle Fiere dell'Economia Solidale presenti sul territorio nazionale. Per maggiori informazioni: www.provincia.bologna.it/ag21/MercatoDiverso.htm</p>		

Provincia di Bologna Settore Ambiente, Servizio Qualità e Sistemi Ambientali	Progetto di registrazione EMAS	EMAS
<p>La Provincia di Bologna, nell'ottica delle proprie politiche di sviluppo sostenibile, sta lavorando per ottenere la Registrazione ambientale dell'intero Ente secondo il Regolamento CE EMAS II come naturale evoluzione del progetto Europeo LIFE TANDEM, concluso nel 2004. Il 23 dicembre 2004 la Provincia ha ottenuto la certificazione ambientale ISO 14001 divenendo così la prima Provincia metropolitana, e capoluogo di regione, ad avere ottenuto la certificazione ISO 14001 relativa al Sistema di gestione ambientale. Il 26 luglio 2005 la Dichiarazione ambientale è stata convalidata ed ora è al vaglio del Comitato EMAS Italia: ultima tappa per l'ottenimento della Registrazione. Grazie allo sviluppo del progetto si è riusciti a rendere la variabile ambientale TRASVERSALE a tutti i progetti dell'Ente favorendo miglioramenti ambientali attraverso le attività ordinarie di competenza provinciale: finanziamenti (con priorità ambientale), acquisti verdi, progetti di miglioramento ambientale. Per maggiori informazioni: www.provincia.bologna.it/emas/</p>		

Provincia di Bologna Settore Ambiente, Servizio Qualità e Sistemi Ambientali	L'esperienza della Provincia di Bologna nell'applicazione degli acquisti verdi (GPP)	
<p>In questa fase in cui moltissime pubbliche amministrazioni si stanno avvicinando a strumenti volontari come Agenda 21 e sistemi di certificazione/registrazione, la pratica degli acquisti verdi è una delle azioni di miglioramento più direttamente controllabili, sia come mezzo per ridurre gli impatti (secondo la logica del miglioramento continuo previsto dai sistemi ISO 14.001 ed EMAS) sia come buon esempio verso gli altri attori che si vogliono spingere sulla strada del miglioramento.</p> <p>La Provincia di Bologna per diffondere sempre di più questo strumento ha scelto 2 linee di azione:</p> <p>La diffusione sul territorio della conoscenza sugli acquisti verdi</p> <p>La scelta della Provincia di diffondere la conoscenza dello strumento è passata attraverso l'estensione di Agenda 21. Si è, infatti, deciso di attivare un forum tematico sugli acquisti verdi con l'intento da un lato di informare e formare tutti i portatori di interesse del territorio (nel gergo di Agenda 21 "Stakeholders") sui vantaggi degli acquisti verdi a tutti i livelli (quindi per enti pubblici, aziende, consumatori), dall'altro di avviare progetti sperimentali che coinvolgessero le diverse categorie. Il risultato è stato molto soddisfacente, con oltre 50 partecipanti ai tavoli tematici del forum GPP e diversi progetti sperimentali, concentrati principalmente su due linee di azione:</p> <ul style="list-style-type: none"> – redazione di bandi tipo copiable e personalizzabili, strumenti condivisi tra i diversi attori che vogliono impegnarsi in campagne di diffusione degli acquisti verdi; – informazione e diffusione del consumo consapevole. <p>L'applicazione della pratica degli acquisti verdi</p> <p>Per rendere efficaci le proprie scelte di politica ambientale la Provincia di Bologna ha deciso di praticare, anche se ancora in modo sperimentale, acquisti verdi in modo strutturato.</p> <p>Il sistema di gestione ambientale (che ha ottenuto la Certificazione ISO 14.001 il 23 dicembre 2004) ha dato una spinta decisiva all'acquisto di prodotti e servizi verdi, da pratiche di tipo spot ad acquisti organizzati e strutturati (per non dire proceduralizzati) per l'intero Ente.</p> <p>La Provincia partiva da un ottimo punto di partenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dal 1998 acquista oltre il 50% di carta riciclata sia per la stampa che per usi igienici; – dal 2000 sono state eliminate le bottiglie di plastica per l'acqua, sostituite dal vetro a rendere; – tra il 2001 e il 2002 ci si è dotati di 13 auto a metano (bipower); – dal 2003 la Provincia acquista abbonamenti a prezzo scontato per tutti i dipendenti sia per l'autobus e i treni sia per il servizio di Car Sharing; ha inoltre messo a disposizione dei propri dipendenti per gli spostamenti tra le sedi una ventina di biciclette (iniziative di Mobility Management); – grazie all'Accordo di Programma per la riduzione dei rifiuti da Costruzione e Demolizione riutilizza il 100% del fessato stradale come sottofondo per le nuove opere stradali. <p>Nel 2004, sotto la spinta del sistema di gestione ambientale, queste buone pratiche inizialmente legate alla buona volontà ed alla sensibilità dei singoli sono divenute un mezzo fondamentale per la riduzione degli impatti e per la prima volta sono stati introdotti criteri ambientali e sociali in alcune gare a trattativa privata.</p> <p>Nel primo caso si trattava della fornitura di arredi scolastici, normalmente acquisita al prezzo più basso. È stato introdotto il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa attribuendo comunque un peso elevato al prezzo (65 punti su 100) ed individuando la qualità solo come qualità ambientale e sociale. I 35 punti previsti erano ulteriormente suddivisi in 20 per le caratteristiche ambientali dei prodotti, 13 per il profilo ambientale dell'impresa e 2</p>		

segue

Provincia di Bologna Settore Ambiente, Servizio Qualità e Sistemi Ambientali	L'esperienza della Provincia di Bologna nell'applicazione degli acquisti verdi (GPP)	
<p>per il profilo sociale. Inoltre è stato richiesto, come specifica tecnica dei pannelli in truciolare, che fossero in legno riciclato al 100%.</p> <p>Le imprese che hanno partecipato alla gara hanno documentato caratteristiche ambientali o buone pratiche dell'impresa, non tutte valutabili, ma comunque significative dell'attenzione a questi temi che si sta diffondendo anche fra i fornitori.</p> <p>Nella seconda gara, relativa agli arredi per i Centri per l'Impiego, per giudicare l'offerta economicamente più vantaggiosa sono stati previsti 40 punti per il prezzo e 60 per l'offerta tecnica, di cui 25 per le caratteristiche estetiche e funzionali, 15 per le caratteristiche ambientali dei prodotti, 15 per il profilo ambientale e sociale dell'impresa e 5 per i tempi di consegna.</p> <p>In questo caso i 30 punti complessivamente previsti per i criteri ambientali e sociali sono risultati determinanti per l'aggiudicazione.</p> <p>Nel terzo caso, il servizio di trasporto studenti, per giudicare l'offerta economicamente più vantaggiosa sono stati previsti 60 punti per il prezzo, 15 per la tipologia di alimentazione dei mezzi, 15 per la vetustà dei mezzi e 10 per il profilo ambientale dell'impresa. Nessuna delle offerte pervenute ha ottenuto alcun punteggio per la qualità e, di fatto, l'aggiudicazione è avvenuta al prezzo più basso.</p> <p>Si è indagato per capire il motivo di questo disinteresse che è risultato riconducibile alla convinzione che trasportare studenti sia rischioso per l'incolumità dei mezzi. Le imprese hanno quindi preferito offrire, per quello specifico servizio, i mezzi più vecchi e quindi meno "ecologici".</p> <p>Questo elemento ha permesso di capire che nel caso in cui si vogliono effettuare gare con caratteristiche ambientali, alcuni elementi caratterizzanti la gara devono essere inseriti direttamente nel capitolato per evitare che la variabile ambientale premiante possa essere ignorata da tutti i partecipanti.</p> <p>Pur non avendo ottenuto il risultato che ci si aspettava, quest'ultima gara ci ha comunque dato un ulteriore spunto di riflessione sulle modalità di applicazione dei criteri ambientali nelle forniture di beni o servizi: sarà la tipologia del bene o servizio da acquistare a determinare la scelta degli aspetti ambientali da introdurre in un bando di gara. Quando una determinata caratteristica ambientale serve a definire il bene/servizio, ed è stato verificato che il prodotto è diffuso sul mercato, deve essere indicata come specifica tecnica e non come elemento di valutazione della qualità (se voglio acquistare auto ambientalmente compatibili le offerte devono riguardare esclusivamente veicoli che abbiano quelle specifiche caratteristiche).</p> <p>Negli altri casi, i criteri ambientali, sia riferiti al prodotto che all'impresa, saranno previsti come elementi della qualità cui attribuire un punteggio che, anche qui, dovrà essere modulato in modo diverso a seconda dell'oggetto della fornitura.</p> <p>Queste esperienze, aldilà del buon risultato, sono risultate utili anche come occasione per diffondere tra i nostri fornitori sia le informazioni sia l'interesse per questi temi, che le imprese stanno cominciando a percepire come obiettivi da porsi.</p> <p>Pur sapendo che al momento attuale non è pensabile che gli acquisti verdi siano applicabili a tutte le tipologie d'acquisto, la Provincia di Bologna anche nel corso del 2005 seguirà queste linee di indirizzo.</p> <p><i>Per approfondire:</i> Agenda 21 della provincia di Bologna: http://www.provincia.bologna.it/ag21/ Acquisti verdi: http://www.provincia.bologna.it/ag21/acquisti_verdi.html L'esperienza della provincia di Cremona: http://www.compraverde.it</p>		

Castel San Pietro Terme	Castello21 - i Castellani Studiano l'EcoLogia Locale	Agenda 21 locale
<p>Il parte dalla ricognizione delle esperienze esistenti di sostenibilità locale per identificare idee, metodi e strumenti per promuoverne la replica, totale o parziale, su altre tematiche per le quali esistono reali situazioni problematiche o non sostenibili. Un percorso in atto con organi quali il Consiglio Comunale dei Ragazzi, alla sua seconda legislatura, ed l'Associazione degli Amici del Sillaro, Forum per la valorizzazione ambientale della vallata del Fiume Sillaro, promossa dall'Amministrazione comunale e che riunisce oltre 20 organizzazioni. Coinvolgimento e sensibilizzazione saranno quindi l'oggetto di una attenzione particolare da parte dell'amministrazione comunale che intende usare gli strumenti in proprio possesso per divulgare il principio dello sviluppo sostenibile in ambito locale e per ricorrere a strumenti di partecipazione nella definizione una "visione comune" sul futuro sostenibile del territorio comunale.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2002 del Ministero dell'Ambiente</p>		

2.2.7 PROVINCIA DI FIRENZE

Rapporto 2004 buone pratiche pubblicate consultabili in www.gelso.apat.it

Provincia:	- Valutazione di Impatto sulla Salute come strumento di pianificazione di pianificazione territoriale integrata.
Università di Firenze:	- BIOSIT Strumento GIS per la pianificazione della riduzione delle emissioni di gas serra attraverso lo sviluppo della biomassa.
Comune di Prato:	- L'acquedotto industriale di Prato.
Comune di Empoli:	- ESA 21 – Empoli Sostenibile; Costruire una città amica con la partecipazione.
Comuni di Montale, Agliana, Quarrata e Montemurlo:	- ALA 21 Agenda 21 Locale di Area.

Informazioni dai siti web:

La provincia presenta sul proprio sito il progetto Life ambiente 2002 VISIP per l'applicazione della metodologia della "Valutazione di Impatto Sanitario" all'area della piana fiorentina coinvolta dalla possibile localizzazione di un nuovo impianto di termovalorizzazione (v. scheda) e la campagna per la riduzione dei rifiuti denominata Ecoacquisti, che fornisce ai consumatori consigli pratici per ridurre il quantitativo di rifiuti selezionando i prodotti già al momento dell'acquisto, campagna realizzata in collaborazione con le province di Trento e Cuneo e con il comune di Avellino

La provincia ha inoltre in corso la propria A21L (v. scheda).

Il comune di Firenze ha partecipato ad un progetto di A21L che ha coinvolto 8 comuni dell'area omogenea (progetto START). Nel mese di settembre 2005 c'è stato l'insediamento ufficiale del forum e dell'inizio del processo di Agenda 21 dell'area fiorentina.

Buone pratiche rilevate:

Provincia di Firenze	FI21 – Agenda 21 Locale per la sostenibilità della provincia di Firenze	Agenda 21 locale
L'Area delle Politiche del territorio, Ambiente e Agricoltura ha avviato un processo di Agenda XXI locale che si inserisce nel percorso già intrapreso dalla Provincia verso lo sviluppo ecocompatibile e sostenibile del proprio territorio; in qualità di strumento di indirizzo di tutte le iniziative rivolte alla sostenibilità, da integrare e da far interagire con gli altri strumenti di programmazione, l'Agenda 21 si è sviluppata attraverso: 1) azioni di coinvolgimento degli attori locali, preliminari all'attivazione del Forum; 2) costituzione del Forum e selezione dei temi e delle modalità per la redazione del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente e del sistema di indicatori; 3) redazione del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente della Provincia di Firenze e Sistema di indicatori (ECI, indicatori integrati, Impronta Ecologica); 4) redazione del Piano d'azione locale.		

Provincia di Firenze	IN.NOVA – Interventi inNOVAtivi per la prevenzione degli impatti ambientali	Rifiuti- Industria
Il progetto si pone l'obiettivo di dare pratica attuazione ad alcune delle azioni contenute nel Piano di Azione Locale, affrontando due dei temi critici per il territorio provinciale e proponendo azioni mirate a orientare i comportamenti ambientali a monte piuttosto che a mitigare gli effetti. La scelta di tali temi risponde pertanto alla volontà di privilegiare approcci di tipo preventivo alla risoluzione delle problematiche ambientali, ponendo in atto uno dei principi guida alla base della politica UE e del Sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente. Il progetto, in fase di avvio, è articolato in due linee di azione "Riduzione dei rifiuti" ed "Emas territoriale" che saranno sviluppate con il costante coinvolgimento del Forum di Agenda21 Locale e la partecipazione attiva di Gruppi di lavoro dedicati.		

Provincia di Firenze	Rapporto sulla Sostenibilità	Agenda 21 locale
<p>Al fine di predisporre un originale "Rapporto sulla Sostenibilità" si è provveduto all'individuazione e all'elaborazione di indicatori per la rappresentazione della sostenibilità economica e sociale e alla definizione dei legami con la gestione e la qualità delle risorse ambientali. È stato adottato cioè un approccio multidimensionale al tema dello sviluppo sostenibile, orientato all'integrazione degli obiettivi ambientali con gli obiettivi di benessere economico, coesione sociale, pari opportunità e partecipazione istituzionale. Il sistema di indicatori proposto per la Provincia di Firenze ha funzioni descrittive e di informazione statistica, ma anche di orientamento e monitoraggio, attento all'analisi delle specificità (e delle diversità) delle area analizzata. Si tratta di indicatori di tipo descrittivo, prestazionali e di efficienza.</p>		

Provincia di Firenze	Riciclabandia	Rifiuti
<p>L'obiettivo del progetto è sensibilizzare i bambini e le famiglie sul tema della raccolta differenziata coinvolgendo ogni anno le scuole elementari e quelle materne. Il percorso educativo a tappe prevede la conoscenza del servizio sul territorio e il riconoscimento delle singole tipologie del materiale. Queste le fasi del percorso: - corsi di formazione per insegnanti, attivati nelle varie aree di intervento e personalizzati rispetto al territorio; - attività svolta nelle scuole, attraverso al quale i bambini imparano a riconoscere le tipologie di oggetti destinate al riciclaggio, a distinguere i vari tipi di cassonetto, a capire l'importanza delle raccolte differenziate per il territorio e la salvaguardia ambientale, a fare concretamente in classe le raccolte differenziate; - spettacolo finale a carattere educativo, con festa finale e consegna di gadget a tutti i partecipanti.</p>		

Provincia di Firenze	Acqua buona	Rifiuti
<p>Il progetto è finalizzato alla sensibilizzazione sui temi relativi alla produzione dei rifiuti e alla effettiva riduzione di questi. Consiste nell'installazione di depuratori di acqua in alcune Scuole Medie Superiori ed uffici di competenza provinciale. L'iniziativa, oltre a fornire un utile servizio, ha lo scopo di evitare l'utilizzo dei contenitori a perdere, costituiti soprattutto da bottiglie di plastica. L'erogazione diretta dell'acqua evita inoltre la movimentazione dei contenitori a ha come conseguenza indiretta un risparmio sia in termini di consumo di risorse (carburante) sia di emissioni inquinanti in atmosfera.</p>		

Provincia di Firenze	La valutazione di impatto sanitario come strumento di pianificazione territoriale integrato (VISP)	Rifiuti - Salute
<p>Lo strumento proposto consiste nella procedura di valutazione di impatto sanitario (VIS) applicata ad un caso studio di dimensioni appropriate -il progetto di un impianto di termovalorizzazione di rifiuti- che dovrebbe essere costruito nelle vicinanze di Firenze (Osmannoro). In particolare, gli obiettivi specifici del caso di studio sono: 1) valutare se l'inserimento di tale attività nel territorio possa portare benefici o effetti negativi sulla salute degli abitanti dell'area interessata; 2) verificare quali strumenti di integrazione possano essere apportati alle soluzioni predisposte.</p>		

Provincia di Firenze	Risparmio energetico negli immobili della Provincia	Edilizia e urbanistica Energia
<p>Il progetto ha l'obiettivo di ridurre i consumi di energia per il riscaldamento degli edifici della Provincia migliorando il controllo degli impianti e perseguendo la graduale sostituzione del gasolio con fonti energetiche rinnovabili. Obiettivo specifico è un risparmio energetico - entro 5 anni dal 2002 - del 5% nei primi due anni e del 7% in quelli successivi. L' iniziativa è dell'Assessorato all'edilizia e comprende quattro ambiti operativi: 1) Grandi restauri: restauri architettonici ed ambientali con interventi relativi al Palazzo Medici Riccardi, alla Villa di Castelpulci ed al Parco di Pratolino; 2) Edilizia scolastica – bioarchitettura: Edilizia scolastica e bioarchitettura con interventi per la progettazione secondo criteri di ecosostenibilità, per il risparmio energetico, per il controllo del radon e dell'amianto, per il verde scolastico; 3) Formazione e strumenti: organizzazione di corsi di formazione e aggiornamento professionale in bioarchitettura, redazione del prezario edile per gli appalti con voci di prodotti della bioarchitettura, predisposizione del Piano di sicurezza nei cantieri e redazione del Manuale della Qualità e Sicurezza; 4) Informazione e comunicazione: convegni, workshop, conferenze, expò APRE (Architettura Per il Risparmio Energetico).</p>		

Comune di Firenze	Sviluppo della mobilità e trasporto merci con veicoli elettrici	Mobilità
<p>Sono state realizzate 107 centraline stradali di ricarica gratuita dei veicoli elettrici (da parte di SILFI). Sono stati erogati contributi per l'acquisto dei veicoli elettrici (€ 750 per l'acquisto di un ciclomotore elettrico, e 200 per l'acquisto di una bicicletta elettrica a pedalata assistita, oltre a € 100 per la rottamazione di ciclomotore non catalizzato). Per le auto elettriche (3/4 ruote) il contributo del Comune è di € 1.000, dallo Stato arrivano € 1.550, mentre per i furgoni merci elettrici dal Comune vengono dati € 3.000. In totale i veicoli acquistati con incentivi dal luglio 2003 al 7 luglio 2005 sono stati 1237 per un importo complessivo di contributo pari a € 554.150,00. Contributo del Comune e della Provincia di Firenze per il trasporto pubblico sulla flotta di minibus elettrici (attualmente sono 26) sulle tre linee urbane nel centro storico. ATAF impiega inoltre 4 veicoli elettrici come mezzi di servizio interno. Il numero totale dei veicoli elettrici circolanti è di circa 3.700 unità. I soggetti pubblici coinvolti sono: Comune di Firenze – Direzione Ambiente e Direzione Mobilità, ATAF, SILFI. La tipologia dei veicoli elettrici maggiormente impiegati sono: veicoli privati per trasporto persone (ciclomotori, veicoli a 4 ruote) veicoli pubblici per trasporto persone (minibus), veicoli privati per trasporto merci (4 ruote adibiti ai trasporti merci e prodotti alimentari con refrigerazione). Il Comune di Firenze ha un proprio parco di mezzi elettrici di 74 unità, tra motorini, biciclette, auto, furgoni compresi 2 muletti.</p>		

Comune di Firenze	Rete delle Agende 21 della Toscana	Agenda 21
<p>La Rete delle Agende 21 locali della Toscana intende attivare percorsi di collaborazione tra le Amministrazioni e gli Enti aderenti per rendere più efficace e rapido il processo di applicazione dei principi di Sviluppo Sostenibile attraverso l'Agenda 21 locale, per favorire l'aumento del numero di amministrazioni ed Enti che applicano i principi dello Sviluppo Sostenibile e per ricercare un possibile modello toscano di Sviluppo Sostenibile attraverso la valorizzazione delle identità e delle vocazioni espresse dal territorio. Per il raggiungimento degli obiettivi la Rete si prefigge di: favorire e potenziare lo scambio di informazioni sui temi relativi all'Agenda 21 Locale tra gli Enti; monitorare e valorizzare le buone pratiche e le esperienze di Agenda 21 locale sul territorio regionale; facilitare e promuovere occasioni per la costituzione di partenariati su progetti di agenda 21 locale e eventuali candidature delle Amministrazioni aderenti a progetti comunitari e iniziative regionali, nazionali e internazionali; favorire momenti formativi per amministratori e responsabili negli Enti locali ed incentivare la formazione di nuove figure professionali per lo sviluppo sostenibile; attivare iniziative promozionali e culturali di diffusione dei principi della sostenibilità; contribuire alla determinazione di indicazioni ed orientamenti per la formulazione di piani di settore e di programmi regionali; svolgere ogni altra attività ed iniziativa utile a promuovere e coordinare processi di Agenda 21 locale come strumento per realizzare uno sviluppo sostenibile.</p>		

2.2.8 PROVINCIA DI ROMA

Rapporto 2004 buone pratiche pubblicate, consultabili in www.gelso.apat.it	
Provincia di Roma:	- Raccolta differenziata dei rifiuti; - Esperimento didattico pilota sullo studio dell'inquinamento elettromagnetico in collaborazione con gli Atenei romani.
Comune di Roma:	- La "rete ecologica" alla base del nuovo PRG di Roma; - Progettazione partecipata con le scuole di Roma; - CONTAROMA Sperimentazione della contabilità ambientale; - "Piano d' Azione Ambientale"; - Elaborazioni GIS della carta dei suoli di Roma.
Comune di Colleferro:	-A21 Colleferro sostenibile
Comune di Fiumicino:	- AA PLUS Agenda 21 locale
Comune di Grottaferrata:	- MAREB Agenda 21 locale
Comune di Mentana:	- Agenda 21 Mentana per la tutela dell'Ambiente
Comune di Velletri:	- Agenda 21 Velletri sostenibile
Parco Regionale Castelli Romani:	- A21L Ambiente e sviluppo sostenibile orientato al territorio
ROMA NATURA:	- I Parchi di Roma natura come laboratori di ecosostenibilità
CO.RE.PLA:	- Roma ricicla

Informazioni dai siti web:

La provincia presenta sul proprio sito web il percorso di A21L, avviato formalmente nel 2005, con la prima riunione del Forum civico.

Il sito del comune di Roma è ricco di iniziative e progetti, tra cui naturalmente l'A21L, giunta alla fase dell'attuazione del Piano di Azione, cui sono collegati alcuni progetti presentati nell'edizione 2004 del Rapporto. Il comune presenta sul sito una propria selezione di buone pratiche nei settori: gestione dell'acqua, biodiversità nelle aree agricole, mobilità e traffico, rumore, gestione dei rifiuti, energia. Tra i siti collegati a quello del comune, vi è Ecoagenda (<http://www2.comune.roma.it/ecoagenda>), curato dal Museo Civico di Zoologia, dedicato a temi, problemi, attività ed itinerari reali e virtuali di educazione naturalistico-ambientale. Il sito funziona come un'agenda ecologico-naturalistica, interattiva e multimediale; il progetto coinvolge attivamente le scuole, proponendo ogni mese ad una diversa classe/scuola del Comune di Roma una partecipazione alle attività di redazione, sotto il coordinamento del personale del Museo di Zoologia.

Tra i comuni della provincia risultano avviate diverse esperienze di A21L finanziate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nell'ambito dei bandi 2000 e 2002. Il comune di Anzio presenta una in una campagna per il riciclaggio svolta in collaborazione con le scuole elementari.

Buone pratiche rilevate:

<i>Comune di Roma</i>	<i>Piano di Azione del Comune di Roma per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei gas serra previsti dal Protocollo di Kyoto</i>	Territorio e paesaggio
<p>Il 25 aprile 2002, la Comunità Europea ha approvato il Protocollo di Kyoto, impegnando gli stati membri a ridurre le loro emissioni di gas serra dell'8% tra il 2008 e il 2012. L'Italia, dando seguito alla ratifica del Protocollo (avvenuta il 30 maggio 2002), ha redatto un Piano di Azione Nazionale, adottato nel dicembre 2003, con un obiettivo di riduzione del 6,5%. Per raggiungere questi obiettivi, gli stati membri devono impegnarsi in azioni a livello sia nazionale che locale. Il Piano di Azione del Comune di Roma delineerà le azioni che dovranno essere implementate a livello cittadino per raggiungere l'obiettivo dell'8%. Ad esso si affiancheranno delle azioni pilota per la riduzione di emissioni. La validità dello strumento sarà dimostrata attraverso i dati e gli indicatori sui risultati ottenuti dalle azioni pilota. Il Piano sarà adottato dal Consiglio comunale e sarà pubblicizzato tra la cittadinanza per spiegare i suoi obiettivi e favorire la partecipazione all'attuazione dei progetti. I risultati del progetto saranno portati all'attenzione dei dirigenti e dei tecnici delle capitali dei 25 stati membri.</p> <p>LIFE AMBIENTE 2004</p>		

2.2.9 PROVINCIA DI NAPOLI

Rapporto 2004 buone pratiche pubblicate consultabili in www.gelso.apat.it	
Provincia:	- ECOPOLIS tra terra e mare, per lo sviluppo sostenibile della provincia di Napoli.
Comune di Somigliano d'Arco:	- ECOPOMIS- Progetto per l'avvio di Agenda 21.
Comune di Portici:	- PORPIRAS – Portici per il recupero degli antiche splendori.
Comune di Sorrento:	- QUADRILATERO DEL FUTURO – Sorrento verso uno Sviluppo sostenibile.
CNR-ICTP:	- Coperture biodegradabili per una agricoltura sostenibile.
Comune di Torre del Greco:	- Torre de Greco: la sostenibilità vesuviana.

Informazioni dai siti web:

La provincia presenta sul sito web il proprio percorso di A21L, ECOPOLIS (v. Rapporto 2004), a

cui sono collegati il Progetto Pilota Isole del Golfo: Agricoltura e Turismo sostenibile, preliminare all'attivazione di un'Agenda 21 che coinvolge i 9 comuni di Capri, Ischia e Procida, ed il progetto Agenda 21 a Scuola, per sperimentare un percorso partecipativo negli istituti scolastici superiori di II grado al fine di stimolare nuove azioni per migliorare il benessere e la qualità della vita nelle scuole. L'area ambiente ha inoltre avviato alcuni progetti innovativi per lo sviluppo della raccolta differenziata.

Il comune di Napoli ha in corso il processo di A21L e numerosi progetti, tra cui (oltre quelli presentati nelle schede), iniziative di mobility management (progetto Comfort) e per l'uso delle energie alternative (pensilina fotovoltaica per le scuole).

Tra i comuni della provincia è particolarmente attivo Pomigliano D'Arco, con numerose iniziative di progettazione partecipata (progetto Coloriamo la città, progetto Coscienza Ambientalista, contratti di quartiere, ecc). Diciassette comuni, insieme al prefetto, alla provincia ed al Parco Nazionale del Vesuvio, hanno sottoscritto nel 2003 il Patto di legalità ambientale.

Buone pratiche rilevate:

Provincia di Napoli (ANEA)	Ho voglia di auto pulita	Trasporti
<p>Il progetto ha come obiettivi: ottenere una "fotografia" delle reali condizioni di efficienza, in termini ambientali, del parco circolante nella Provincia di Napoli; sensibilizzare gli utenti della strada sull'importanza di una corretta manutenzione e messa a punto del proprio veicolo in modo da ridurre i consumi e le emissioni inquinanti allo scarico; informare le Amministrazioni Comunali sull'impatto ambientale del traffico veicolare e sulle possibili iniziative per migliorare la qualità dell'aria. A tal proposito sono state realizzate giornate formative per gli organi competenti e rappresentanti di ogni singolo comune sempre con l'intento di ottenere la massima sensibilizzazione nei confronti del problema inquinamento da traffico veicolare. Nell'ambito di tale iniziativa i tecnici dell'Agenzia Napoletana Energia e Ambiente (ANEA) hanno effettuato circa 5.000 controlli gratuiti dei gas di scarico (compresi ciclomotori e motoveicoli) in tredici Comuni della Provincia di Napoli. Grazie alla preziosa collaborazione di tali Comuni sono state realizzate tredici settimane di controlli durante le quali in appositi infopoint sono state fornite all'automobilista informazioni circa lo stato "di salute" del proprio veicolo, sugli eventuali interventi necessari per la messa a punto del veicolo per ottenere minori emissioni e consumo di carburante.</p>		

Comune di Napoli (ANEA)	È ora di cambiare: passa all'elettrico	Trasporti
<p>Il Comune di Napoli con il supporto tecnico dell'Agenzia Napoletana Energia e Ambiente (ANEA), ha avviato una campagna per favorire la diffusione in città di biciclette e ciclomotori elettrici offrendo un incentivo economico a tutti i cittadini residenti ed ai dipendenti delle aziende con almeno una sede nel territorio del Comune di Napoli che acquistano tali tipi di veicoli. Allo scopo quindi, di migliorare l'efficacia dell'iniziativa, l'Amministrazione ha avviato l'installazione di un congruo numero di colonnine di ricarica per veicoli a trazione elettrica, "condicio sine qua non" per rendere efficace l'offerta di mobilità alternativa tramite veicoli elettrici destinati alla mobilità individuale. Infine, si stanno individuando la tipologia ed il numero di veicoli da destinare al noleggio e/o al personale comunale, il bando col relativo capitolato per l'acquisto di veicoli elettrici, l'individuazione di possibili partner. Il progetto prevede sinteticamente i seguenti interventi: Campagna di incentivazione all'acquisto di veicoli elettrici (bici e ciclomotori) rivolta a tutti i cittadini residenti e alle aziende con sede a Napoli. Installazione di colonnine di ricarica. Acquisto e gestione di veicoli elettrici destinati al personale comunale e al noleggio a privati.</p>		

Comune di Napoli (ANEA)	Due ruote pulite a Napoli	Trasporti
<p>L'iniziativa prevede la rilevazione delle concentrazioni di inquinanti allo scarico di un campione significativo di veicoli a due ruote, effettuata a titolo non oneroso, da parte di un nucleo di controllo composto da tecnici dell'Agenzia Napoletana Energia e Ambiente (ANEA) e con l'ausilio di ditte produttrici e fornitrici delle strumentazione di controllo e delle associazioni di categoria dei riparatori.</p>		

<i>Comune di Ischia</i>	<i>A21LI - Agenda 21 Locale Sviluppo Sostenibile Comune di Ischia</i>	Agenda 21 locale
<p>Il progetto prevede il coinvolgimento di tutti i comuni dell'isola attraverso l'organizzazione di convegni sulle tematiche dello sviluppo sostenibile e del processo di A21L destinati ai cittadini, agli industriali ed imprenditori locali, ai gruppi di interesse presenti sul territorio e al personale delle Amministrazioni comunali. Parallelamente verrà costituito un apposito gruppo tecnico-scientifico con il compito di fornire informazioni, dati, strumenti metodologici e scientifici al Forum civico affinché quest'ultimo possa operare in modo adeguato ed efficace. La fase successiva sarà contraddistinta dall'individuazione dei soggetti interessati alla costituzione del Forum civico, che verrà di seguito convocato ed attivato. Sarà, quindi, elaborato un Rapporto sullo Stato dell'Ambiente del territorio comunale, da parte del gruppo tecnico-scientifico appositamente costituito, che dovrà fornire le basi di conoscenza necessarie al Forum per poter avviare l'elaborazione delle linee strategiche dello sviluppo sostenibile locale, in particolare per quanto concerne le attività del Comune.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2002 del Ministero dell'Ambiente</p>		

2.2.10 PROVINCIA DI BARI

Rapporto 2004 questa area metropolitana non era stata considerata.

Informazioni dai siti web:

Tra i comuni della provincia, Andria ha creato un sito web dedicato alla promozione di attività di animazione per le scuole sulla raccolta differenziata (<http://www.riciclandria.it>). Il comune di Monopoli presenta la propria sperimentazione di raccolta differenziata porta a porta. Sono stati avviati percorsi di A21L da parte del comune di Molfetta e di un gruppo di comuni composto da Putignano, Alberobello, Castellana Grotte, Noci, Sammichele di Bari e Turi.

Buone pratiche rilevate:

<i>Comune di Bari</i>	<i>V.E.L.A. - Verso una Ecogestione Locale dell'Ambiente</i>	Agenda 21 locale
<p>Il Comune di Bari ha già attivato il processo di Agenda 21 Locale nell'ottobre del 2002, mediante un progetto finanziato nell'ambito del P.O.R. Puglia 2000-2006 – Misura 5.2 – Area di Azione 1. Il presente progetto agisce in completamento di quello già avviato, ponendosi come scopo principale, oltre al potenziamento ed alla prosecuzione della parte dedicata alla partecipazione ed al coinvolgimento degli stakeholder ed alla gestione del Forum e dei relativi gruppi di lavoro, l'implementazione delle attività connesse allo sviluppo ed all'aggiornamento continuo del RSA. L'Amministrazione Comunale intende dare continuità alle azioni già intraprese, in modo da tenere vivo l'interesse della cittadinanza e delle parti interessate sul processo di Agenda 21 e su tutte le tematiche mirate alla protezione dell'ambiente ed alla definizione di obiettivi di sostenibilità urbana e territoriale.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2002 del Ministero dell'Ambiente</p>		

<i>Comune di Trani</i>	<i>R.A.TE.CO. Recupero Ambientale del Territorio Comunale</i>	Agenda 21 locale
<p>Il progetto intende attivare un processo di Agenda 21 Locale che sia diretto alla predisposizione, in modo volontario e partecipato, di un piano della sostenibilità locale per la Città di Trani. La proposta progettuale si articola in tre azioni fondamentali: realizzazione di sistemi di sensibilizzazione e di coinvolgimento degli attori locali, preliminarmente alla costituzione del Forum di Agenda 21; attivazione di un forum civico finalizzato alla elaborazione di strategie, il più possibile condivise dagli stakeholder locali, per il perseguimento dello sviluppo sostenibile nella Città di Trani; redazione di un Rapporto sullo Stato dell'Ambiente che evidenzi il quadro diagnostico delle componenti fisiche sociali ed economiche del territorio. Per la redazione del rapporto stato ambiente saranno adottati indicatori settoriali di pressione ambientale internazionalmente riconosciuti (CSD – EEA - ICE) e sarà applicato un sistema di contabilità ambientale sul modello EPEA rimodulato alla tipicità locale.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2002 del Ministero dell'Ambiente</p>		

Comune di Terlizzi	ECOflower Terlizzi - Progetto dimostrativo per la dichiarazione ambientale di prodotto	Agricoltura
<p>Il progetto mira a sviluppare un'applicazione pilota per dimostrare il potenziale della politica integrata di prodotto (IPP), usando la dichiarazione ambientale EMAS, la Dichiarazione Ambientale di Prodotto ed il marchio ambientale per i fiori, in un modo nuovo e sinergico. Uno degli obiettivi principali è ridurre i potenziali effetti negativi che le attività floriculturali locali, di tipo intensivo con alti livelli produttivi, possono avere sull'ambiente. Il progetto è diviso in quattro fasi principali. La prima è costituita da uno studio preliminare sugli impatti ambientali delle attività floriculturali. La seconda si occupa dello sviluppo del modello di Dichiarazione Ambientale di Prodotto per le principali specie floreali prodotte a Terlizzi. La terza riguarda la creazione del marchio ecologico locale "EcoFlower Terlizzi" e la creazione di un Centro studi e ricerche sulla floricultura. La quarta fase copre l'intero progetto e riguarda le attività di disseminazione. Il progetto svilupperà delle linee guida per la Dichiarazione Ambientale di Prodotto nella floricultura, applicabili a livello internazionale.</p> <p>LIFE AMBIENTE 2004</p>		

2.2.11 PROVINCIA REGIONALE DI CATANIA

Rapporto 2004 questa area metropolitana non era stata considerata.

Informazioni dai siti web:

Il comune di Catania ha attivato l'A21L, che ha portato alla redazione del primo Rapporto sullo Stato dell'Ambiente, del Piano di Azione Ambientale e alla creazione del Forum civico (nel 2004). È attiva anche l'A21L Junior.

Tra i comuni della provincia, Misterbianco presenta sul web il proprio percorso di A21L (v. scheda) ed il progetto rRrescendo, sulle energie rinnovabili, di cui è partner. Il comune di Caltagirone ha attivato, attraverso il suo CEA, delle campagne divulgative sulla raccolta differenziata e sul risparmio idrico.

Buone pratiche rilevate:

Provincia di Catania	MACINED – mobilità alternativa cicloturistica nelle isole del Mediterraneo	Turismo
Sono interessate al progetto le isole Sicilia, Sardegna e Baleari che hanno costituito tra di loro un partenariato con capofila la provincia di Catania		
Provincia di Catania	Iniziative per il miglioramento della qualità territoriale urbana ed edilizia e per la promozione di iniziative e pratiche sostenibili	Urbanistica e Edilizia
Protocollo di intesa tra la Provincia Regionale di Catania e l'Istituto Nazionale di Bioarchitettura.		
Provincia di Catania	Riserva Naturale Orientata "Oasi del Simeto": acquisizione aree di maggiore valenza ambientale soggette a impaludamento ricadenti in zona "A" e "B"	Territorio e paesaggio

Provincia di Catania	Ripristino biodiversità: reintroduzione del Pollo sultano Porphyrio porphyrio in Sicilia	Territorio e paesaggio
<p>Il progetto si pone come obiettivo di reintrodurre in Sicilia il Pollo sultano, un Rallide tipico delle zone umide di acqua dolce del Mediterraneo centro-occidentale, estintosi nell'isola nel 1957 per la distruzione degli ambienti elettivi e per persecuzione diretta. Il progetto è promosso e coordinato dall'Istituto Nazionale per la Fauna Selvatica ed è stata indicata come azione da porre in atto per migliorare lo stato di conservazione della specie nell'ambito dei piani di azione per la conservazione di questa specie in Europa ed in Italia.</p>		

Comune di Misterbianco	SAVE - Sviluppo Ambientale e Valorizzazione Ecocompatibili	Agenda 21 locale
<p>Il progetto per l'avvio dell'Agenda 21 del comune ha previsto le seguenti fasi: avvio di una campagna informativa, per tutta la durata del progetto; predisposizione di uno "Studio di Settore", con una prima ricognizione degli studi esistenti e delle fonti di informazione in campo ambientale, in particolare a livello locale, entro i primi 45 giorni dall'avvio del progetto; attivazione del Forum, organizzato in gruppi tematici con un'ampia autonomia decisionale ed organizzativa. Al termine dei lavori del Forum, sono stati redatti l'RSA ed il Piano d'Azione Ambientale, contenente gli indicatori ambientali condivisi. Nel corso dei lavori del Forum è stato allestito un Laboratorio ambientale, luogo fisico dove, mediante strumenti di immediato impatto, è possibile seguire l'evoluzione del percorso collettivo intrapreso. Tutto ciò con la massima partecipazione, in tutte le fasi, di tutta la cittadinanza.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2000 del Ministero dell'Ambiente</p>		

Comuni di Trecastagni, Nicolosi, Pedara e Viagrande	E.T.N.A.S. – Agenda 21 locale delle popolazioni dei territori etnei	Agenda 21 locale
<p>Il progetto nasce dalla consapevolezza da parte delle Amministrazioni dei Comuni interessati dell'importanza di dare una svolta nella pianificazione e nella gestione dello sviluppo delle proprie collettività attraverso la determinazione di politiche ed obiettivi coerenti con la ricerca di migliori condizioni di vita per tutti, considerando l'ambiente naturale come risorsa scarsa e pertanto rispettando la sua reale capacità di carico. Il progetto ha tre obiettivi principali. In primo luogo intende ovviare alla cronica carenza di conoscenza e informazioni sul complesso delle risorse ambientali fornendo alle AA.CC. due strumenti (la RSA ed una fase di sperimentazione sulla problematica della contabilità ambientale), indispensabili per la pianificazione e la gestione dello sviluppo locale. In secondo luogo intende contribuire a creare una generale consapevolezza e partecipazione sui temi ambientali da utilizzare per tutti i processi e gli strumenti dello sviluppo sostenibile. Infine intende elaborare un'ipotesi per la definizione di un sistema di greenrails e greenways per un turismo sostenibile in un territorio caratterizzato da notevoli valori ambientali e culturali e parte del Parco Regionale dell'Etna.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2000 del Ministero dell'Ambiente</p>		

2.2.12 PROVINCIA DI MESSINA

Rapporto 2004 questa area metropolitana non era stata considerata.

Informazioni dai siti web:

I siti web delle amministrazioni locali non riportano buone pratiche di sviluppo sostenibile.

Buone pratiche rilevate:

Comune di Barcellona Pozzo di Gotto	Bar.Do - Barcellona Pozzo di Gotto domani	Agenda 21 locale
<p>Il progetto ha come obiettivo principale la predisposizione e l'avvio del piano della sostenibilità del territorio comunale, attraverso un'attività integrata di coinvolgimento, partecipazione ed elaborazione di conoscenze. Il progetto è articolato in tre fasi. La prima prevede la realizzazione di azioni di coinvolgimento degli attori locali, attraverso uno stage formativo per il personale dell'Amministrazione Comunale, iniziative di comunicazione e mappatura degli stakeholder locali. La seconda prevede la costituzione di un Forum Civico permanente e l'allestimento di un sito internet in continuo aggiornamento sulle attività del Forum. Il Forum ha come finalità la costruzione di indirizzi e strategie concertate sulle tematiche della tutela ambientale che possano tradursi in azioni politiche da attuarsi nel territorio, attraverso il lavoro dei gruppi tematici. La terza fase prevede l'elaborazione del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente che evidenzi il quadro diagnostico delle componenti fisiche e antropiche del territorio interessato. Un Comitato tecnico-scientifico, costituito da rappresentanti dei vari Settori dell'Amministrazione Comunale e da una rappresentanza di partner istituzionali (Provincia Regionale di Messina, AUSL n.5, Facoltà di Scienze dell'Università di Messina), si occupa dell'impostazione e del coordinamento delle varie fasi.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2002 del Ministero dell'Ambiente</p>		

Comune di Tindari	Agenda 21 a Tindari	Agenda 21 locale
<p>Il Consorzio di Patti nasce con l'intento di promuovere forme di confronto e coordinamento stabile tra le Amministrazioni locali, al fine di promuovere azioni efficaci ed innovative sul territorio e aumentarne la qualità della vita. Il Consorzio ha recentemente sviluppato la sua finalità operando come gruppo strategico e progettuale e proponendo con la programmazione negoziata progetti orientati allo sviluppo sostenibile del territorio: il Patto territoriale, il primo con specifica strategia nel settore turistico; il Patto agroalimentare; la Variante al Piano Regolatore di Patti; il Progetto Integrato Territoriale Tindari-Nebrodi. Lo sviluppo di un processo di A21 tende a consolidare il percorso fatto, ad allargare il confronto alla società civile, a sviluppare una consapevolezza ambientale non solo in termini di sensibilità ma di conoscenza operativa e programmatica. Con questa filosofia il Consorzio intende contribuire alla soluzione della dicotomia fra strumenti di programmazione e urbanistici locali (pensati in un'epoca in cui era al centro dell'attenzione il problema dell'espansione fisica degli insediamenti) e redazione ex post delle Agende 21 Locali, pensate esclusivamente in chiave ambientale, sostanzialmente per mitigare gli esiti delle espansioni codificate negli strumenti urbanistici. Si intende recepire appieno la raccomandazione delle reti internazionali, secondo le quali l'A21L non è una guida 'verde', ma lo strumento per programmare lo sviluppo sostenibile, sociale, economico e territoriale del Comune, e la coerenza con la programmazione attivata sul territorio è un punto rilevante di questo programma. L'A21 a Tindari ha diverse dimensioni: indirizzo per la programmazione; occasione per orientare il senso sostenibile i contenuti e gli strumenti della programmazione adottati e da adottare; modello di organizzazione del Consorzio.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2002 del Ministero dell'Ambiente</p>		

2.2.13 PROVINCIA DI PALERMO

<p>Rapporto 2004 buone pratiche pubblicate consultabili in www.gelso.apat.it</p>	
Comune di Palermo:	<ul style="list-style-type: none">- Parco agricolo di Palermo : un modello di gestione;- FUTURPALERMO Rapporto sullo stato dell'ambiente e costituzione del Forum di Agenda 21;- ETIV Emas Technical Implementatio and verification;- Attività di sperimentazione e monitoraggio di sistemi impiantistici integrati da collettori solari termici ed impianti convenzionali a metano;- MEDCLIMA costruzione di una rete di città mediterranee per la protezione del clima;- ZEN Zero Emission Nighborhoods;- Sun and Wind modello di struttura abitativa ad elevato risparmio energetico;- Piano di Gestione dell'area Marina Protetta Capo Gallo Isola delle Femmine;- Patto territoriale per l'Agricoltura: Piano d'uso del parco della Favorita;- Progetto integrato di riqualificazione ambientale della valle dell'Oreto.
Ente Parco delle Madonie:	<ul style="list-style-type: none">- In.Natur@ - Agenda per lo sviluppo delle Madonie

Informazioni dai siti web:

Il sito web dell'assessorato all'ambiente del comune di Palermo presenta numerosi progetti di

sviluppo sostenibile, in particolare nei campi della pianificazione, della mobilità, dell'energia. I progetti sono stati descritti nel Rapporto 2004 e sono consultabili in Gelso. È stata creata una pagina dedicata al percorso di A21L, vincitore del bando di finanziamento 2002 del Ministero dell'Ambiente, il cui forum si è ufficialmente insediato nell'ottobre 2005.

2.2.14 PROVINCIA DI CAGLIARI

Rapporto 2004 questa area metropolitana non era stata considerata.

Informazioni dai siti web:

I siti web delle amministrazioni locali non riportano buone pratiche di sviluppo sostenibile.

Buone pratiche rilevate:

Provincia di Cagliari	PLEUROTUS – Progetto Pilota per il Biorisanamento delle acque reflue dei frantoi oleari	Rifiuti
<p>Pleurotus è un progetto per lo smaltimento delle acque reflue dei frantoi oleari attraverso metodi di depurazione innovativi. In Sardegna, come in tutta Europa, gli impianti di molitura delle olive rientrano tra gli stabilimenti a più elevato tasso di inquinamento: infatti durante la stagione della lavorazione delle olive i frantoi producono una grande quantità di reflui altamente inquinanti, difficili da smaltire e le tecnologie finora conosciute oltre ad avere costi elevati sono inadeguate a raggiungere gli standard imposti dalla legge. Proponente del progetto è un consorzio di comuni tra i più attivi e conosciuti per gli sforzi compiuti per lo sviluppo del settore turistico, nel favorire lo sviluppo del territorio con metodi innovativi e con programmazioni integrate. Il progetto intende sperimentare su scala reale i metodi elaborati attraverso un lavoro di ricerca condotto dagli Istituti di Scienze Botaniche, Microbiologia e Chimica Biologica dell'Università di Cagliari, partner principale del progetto; aderisce all'iniziativa anche la Provincia di Cagliari che fornisce, attraverso il Laboratorio Geologico dell'Assessorato ai Trasporti, le competenze necessarie per l'espletamento di una parte del progetto, la Valutazione di Impatto Ambientale e la diffusione dei risultati. Si sperimentano due metodi di depurazione e riciclaggio dei reflui: 1) una tecnica biologica che utilizza i funghi del genere "Pleurotus" per la depurazione delle acque di vegetazione provenienti dagli impianti di lavorazione delle olive; 2) un trattamento chimico-biologico che, tramite l'ossidazione del carico organico complessivo, produce un'acqua utilizzabile per uso agricolo, e biomasse utilizzabili come mangimi animali e come "materia prima" per l'industria farmaceutica.</p> <p>LIFE AMBIENTE 1999</p>		
Comune di Carbonia	Lo Sviluppo Sostenibile dopo il carbone - A21 del Comune di Carbonia	Agenda 21 locale
<p>Il progetto "Lo Sviluppo Sostenibile dopo il carbone" può essere considerato come un progetto territoriale, sociale e culturale locale inserito in un contesto nazionale, europeo e internazionale, capace di avviare una nuova fase di programmazione dal basso e capace di raggiungere più obiettivi. Il percorso di A21 prevede azioni di coinvolgimento degli attori locali (seminari pubblici, indagine territoriale sullo stato dell'ambiente, laboratori ambientali), la costituzione del Forum permanente e la redazione del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2002 del Ministero dell'Ambiente</p>		
Comune di Quartu Sant'Elena	Sviluppo paesaggistico a sostegno del territorio - A21 del Comune di Quartu Sant'Elena	Agenda 21 locale
<p>Il progetto intende promuovere su tutto il territorio le tre azioni previste dal bando del Ministero dell'Ambiente: Azione a.1: Coinvolgimento degli attori locali. Azione a.2: Costituzione del Forum permanente - forum in forma plenaria - comunicazione e pubblicizzazione dell'iniziativa. Azione a.3: Redazione del rapporto sullo stato dell'ambiente - audit sullo stato dell'ambiente.</p> <p>Bando Agenda 21 Locale 2002 del Ministero dell'Ambiente</p>		

Comune di Villasimius	Implementazione dell'EMAS nella gestione di aree a grande crescita turistica	Turismo
<p>La crescita dei flussi turistici in Europa esercita una forte pressione sulle aree con risorse naturali turisticamente attrattive. In questo contesto, la crescente percentuale di attività turistiche registrata negli ultimi anni nell'area di Villasimius (Sud Sardegna) ha portato ad un'inevitabile aumento dei flussi turistici, concentrati in Luglio ed Agosto. Quest'incremento, accompagnato dalla natura stagionale delle attività, comporta diversi problemi legati all'uso delle risorse naturali ed ambientali ed agli effetti delle attività turistiche sul contesto naturale globale. Poiché questi temi coinvolgono tutti gli interessi locali, è necessaria la definizione ed adozione di accordi volontari tra gli stakeholder locali per ridurre gli impatti ambientali e per ottimizzare le risorse naturali ed ambientali, tenendo in conto i modelli sociali ed economici delle attività turistiche locali. Il progetto mira ad introdurre l'EMAS nella pianificazione e gestione dell'area, attraverso la sua adozione da parte del Comune e di alcuni hotel come partner pilota. Il progetto intende costituire un modello per l'applicazione dell'EMAS nella pianificazione, gestione e sfruttamento delle aree a rapida crescita turistica.</p> <p>LIFE AMBIENTE 00</p>		

Consorzio di Comuni Sa Corona Arrubia	Programma LEADER II Sardegna – Turismo sostenibile	Turismo
<p>Il piano si propone di incentivare il turismo facendo particolarmente leva sia sulle associazioni culturali e ambientaliste nazionali ed europee, sia sull'educazione degli adulti e sulla sua organizzazione internazionale, attraverso l'opera del costituendo Centro di Turismo Culturale, C.T.C. Finalità specifiche sono: l'accrescimento del flusso turistico nel territorio e nelle aree limitrofe; il recupero dell'identità, favorendo il confronto con altre realtà e, soprattutto, con le isole del Mediterraneo; l'integrazione del turismo in una strategia globale di promozione territoriale; Sviluppare occupazione e professionalità nel settore dei servizi (alberghi, ristoranti, ostelli, ecc. e fruizione beni naturali, storico-archeologici, artistici). Sviluppo della qualità e dell'offerta tipica dei servizi turistici anche attraverso il restauro e il recupero delle architetture e degli arredi del mondo contadino tradizionale. Potenziamento delle attività artigianali e agroalimentari. L'area interessata al presente progetto di turismo culturale è quella della Marmilla/Alta Marmilla nella Sardegna centro-meridionale. Nello specifico nei comuni della provincia di Cagliari quali: Collinas, Pauli Arbarei, Ussaramanna, Villanovafornu, Villamar, Siddi e Lunamatrona; nella provincia di Oristano: Gonnostramatza, facenti parte del Consorzio Turistico Sa Corona Arrubia, Ente titolare del progetto. Il P.A.L. è coerente con i progetti già avviati dal Consorzio, anzi li integra e li sviluppa. Si prevedono 20 azioni complessive di intervento tra cui: coordinamento generale, realizzazione del Centro di Turismo Culturale, piano di orientamento, formazione e itinerari turistici integrati, creazione del marchio e promozione globale, cultura e tradizione, recupero case tipiche per accoglienza turistica, artigianato e produzioni tipiche.</p> <p>LEADER II</p>		

Cart Oran S.R.L.	Tecnologia industriale avanzata e ambientalmente compatibile per il trattamento delle paste di cellulosa e la loro conseguente trasformazione in fogli di carta	Industria
<p>L'industria della pasta di legno e della carta usa additivi chimici nei processi di produzione della carta. Molti di questi additivi sono tossici e/o irritanti e sono responsabili di emissioni inquinanti. Sono inoltre potenzialmente dannosi per la salute dei lavoratori. L'obiettivo principale del progetto è quello di ridurre significativamente le emissioni in atmosfera, che incidono direttamente sulla salute dei lavoratori dell'industria cartaria, sostituendo i trattamenti chimici tossici con trattamenti fisici. Lo scopo è quello di eliminare completamente ogni forma di composto chimico dai processi usati nella cartiera.</p> <p>LIFE AMBIENTE 200</p>		

CONTABILITÀ E BILANCIO AMBIENTALE NELLE AREE METROPOLITANE ITALIANE

A. LUIS*E, A. CATALDO*, A. CAPRIOLO*, P. TESTAI**

* (APAT - Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale,
Servizio Inquinamento Sviluppo Sostenibile Pressioni Ambientali)

** (APAT - Direzione Generale)

1. INTRODUZIONE

L'attenzione alla salvaguardia delle risorse naturali è ormai largamente condivisa e sta diventando negli ultimi decenni, oggetto di riflessione teorica e di analisi empirica da parte degli economisti ed è entrata anche nell'agenda delle organizzazioni economiche internazionali.

Sono stati messi in discussione i tradizionali principi contabili in base ai quali sono formulati i conti economici nazionali (che nell'attuale configurazione rilevano, prevalentemente, le transazioni di mercato) ed è in corso un processo che dovrebbe portare alla loro ridefinizione, in maniera tale da incorporare anche valori monetari connessi al valore delle variabili ambientali. La ridefinizione degli aggregati macro-economici che tenga conto del ruolo svolto dal capitale naturale è un compito centrale in un'ottica di difesa e protezione dell'ambiente ed in una prospettiva più generale di revisione complessiva del sistema di contabilità nazionale: disporre di un flusso di informazioni statistiche adeguato, derivante da un attento monitoraggio dello stato dell'ambiente e delle sue interazioni con le attività antropiche, rende le scelte del decisore pubblico e degli operatori privati più consapevoli ed efficaci.

Lo sviluppo di una società dipende non soltanto dalla quantità e qualità del capitale prodotto dall'uomo, ma anche, e soprattutto, da quella del capitale naturale, fattore, quest'ultimo, alla base del principio dello sviluppo sostenibile condiviso a livello globale ed applicato in molti paesi anche a livello locale.

Per governare problemi tanto complessi, sono però necessari nuovi strumenti di politica economica ed ambientale, fondati su una più approfondita conoscenza dell'interazione economia-ambiente.

La salvaguardia dell'ambiente è allo stesso tempo una necessità socialmente definita ed economicamente centrale. La problematica ambientale, che per un lungo periodo ha costituito, nell'analisi degli economisti ambientali, l'esemplificazione di concetti quali il costo sociale, le economie o le diseconomie esterne, è divenuta, in tempi più recenti un elemento centrale dell'attività di studio e valutazione anche dei *policy maker*.

L'ambiente, come a tutti è noto, non è precisamente un bene economico in senso stretto; si tratta in sostanza di un bene percepito come "non scarso" per il cui ottenimento non è, in linea di massima, da attendersi un comportamento ottimizzante da parte del mercato.

L'aver comunque individuato, in concreto e non più solo negli schemi teorici, una funzione economica definita e rilevante per il bene ambientale, conduce a molteplici considerazioni circa il ruolo che esso può svolgere sia in termini di programmazione dell'intervento pubblico, che di giudizio da parte della collettività sull'operato della struttura pubblica.

L'ambiente può essere dunque considerato come un bene economicamente rilevante – e rilevabile – e come tale oggetto di intervento da parte della pubblica amministrazione, la quale cerca di operare su di esso attraverso i due classici strumenti a sua disposizione: la legislazione di tutela e salvaguardia (per la quale esiste un'ampia bibliografia di studi ed analisi ed un corpo di norme e regole fissate), e l'attività di spesa attraverso i suoi organi centrali e periferici (per la quale non esiste una altrettanto organica e abbondante letteratura né una costante analisi e valutazione).

Lo stesso tema della contabilità ambientale, in effetti, che a livello locale ha suscitato l'interesse di numerose istituzioni e studiosi di discipline economiche e statistiche, è da considerarsi ancora una questione non del tutto risolta – per problemi che concernono la difficoltà di ricondurre i fenomeni ambientali entro le tradizionali categorie di analisi economica e le regole statistico-contabili convenzionali – e per la complessità della sua stessa natura.

Attualmente la contabilità ambientale è una disciplina, un metodo ed uno strumento finalizzato alla rilevazione e archiviazione di dati ed informazioni ambientali fisiche e monetarie (spese ed investimenti per la protezione dell'ambiente), che nasce sia da una manifesta inadeguatezza dei sistemi convenzionali nel considerare le variabili ambientali e sia per rispondere sostanzialmente alle esigenze di conoscenza, controllo e comunicazione ambientale di cui la politica economica e sociale non può più fare a meno.

La contabilità ambientale si propone di misurare la consistenza delle risorse naturali, i loro flussi e cambiamenti, in sintesi gli effetti delle azioni umane sull'ambiente. E per questa ragione dovrebbe poter fornire alle autorità pubbliche le informazioni necessarie all'individuazione delle criticità ambientali¹, come al controllo dell'efficacia delle politiche attuate ed eventualmente ad una loro ricalibratura nel tempo.

In questo modo la contabilità ambientale può diventare uno strumento di decisione e di controllo a livello di autorità politica e amministrazione pubblica, indispensabile per la partecipazione ed il coinvolgimento di tutti gli attori nella gestione sostenibile del territorio.

L'applicazione di sistemi di contabilità ambientale a livello locale-metropolitano è tuttavia ancora in fase di graduale sperimentazione, essendo essa legata per lo più a progetti pilota promossi a livello nazionale, o ad iniziative spontanee di singoli enti locali².

L'esplorazione delle buone pratiche sinora realizzate soprattutto a livello di amministrazioni locali in applicazione di metodologie già elaborate in contesti internazionali, muove proprio dalla necessità di iniziare per il momento a consolidare le esperienze di successo che meglio si sono adattate al contesto locale e trasferirle altrove per la creazione di un sistema di contabilità che possa essere, a livello nazionale, il più possibile omogeneo.

L'APAT, come agenzia impegnata sul fronte della protezione ambientale e della promozione dello sviluppo sostenibile, opera con l'intento di favorire l'applicazione di tutti i possibili strumenti di sostenibilità ambientale che permettano di valutare in modo credibile l'efficacia delle politiche ambientali e l'impatto delle politiche economiche sull'ambiente. Tra questi strumenti, la contabilità ambientale ha un posto di rilievo.

2. IL QUADRO NORMATIVO DELLA CONTABILITÀ E DEL BILANCIO AMBIENTALE

Si parla da tempo di contabilità ambientale come strumento imprescindibile per il governo dell'ambiente e per l'attuazione delle strategie di sviluppo sostenibile. Il primo impegno assunto in tal senso a livello internazionale risale all'Agenda XXI di Rio de Janeiro che, in particolare nel Capitolo VII, parla di conti ambientali ed economici integrati.

Più recentemente, il 2 marzo 2004 il Consiglio d'Europa ha approvato una raccomandazione per l'adozione a tutti i livelli di governo della contabilità ambientale apportando tra le tante le

¹ A questo proposito diviene rilevante il ruolo che è chiamato a rivestire il produttore e divulgatore di informazione perché solo l'affidabilità, la veridicità e l'imparzialità dei segnali forniti possono indurre a tutti i livelli comportamenti coerenti con una strategia di sviluppo sostenibile. Risulta imprescindibile una chiara definizione degli ambiti in cui devono essere prodotti i dati e le informazioni ambientali, di quali debbano essere i soggetti preposti alla trasformazione di dati ed informazioni in conoscenza, di chi siano gli utilizzatori primari e chi i divulgatori.

² Si vedano i progetti CLEAR, ContaRoma e il lavoro prodotto da ANPA-LUISS sulle regioni Molise e Calabria.

seguenti motivazioni "(...) *L'assemblea sottolinea la necessità di adottare, a tutti i livelli di governo, sistemi adeguati di controllo e di informazione in materia ambientale che possano servire da base alle decisioni politiche e si dichiara convinta che la contabilità ambientale è uno strumento essenziale per la governance*"

L'adozione di un sistema di contabilità ambientale a tutti i livelli di governo permetterebbe ai decisori politici di rendere conto alle comunità amministrative dei risultati ambientali e delle politiche messe in atto, basandosi su dati affidabili e informazioni costantemente aggiornate sullo stato dell'ambiente, di integrare il tema "ambiente" nel procedimento decisionale pubblico, e infine di accrescere la trasparenza riguardo l'effetto delle politiche sull'ambiente. La messa in opera di tale sistema consentirebbe la migliore assunzione di responsabilità riguardo gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, il controllo ambientale permanente, l'utilizzo delle informazioni ambientali finalizzato all'assunzione delle decisioni, e infine all'integrazione verticale degli strumenti e delle politiche di sviluppo sostenibile.

In Italia, dopo la delibera CIPE del 1993 che ha decretato la realizzazione del "Sistema nazionale di contabilità ambientale", sono seguiti altri atti ufficiali che hanno riaffermato l'attenzione verso tale strumento quale elemento fondamentale per la gestione ambientale territoriale tra cui si ricorda la "Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia" del Ministero dell'Ambiente.

Inoltre, i noti Disegni di legge (Giovannelli - DS, Specchia - AN, Turroni - Verdi) che erano stati presentati nella scorsa legislatura e approvati da un solo ramo del Parlamento (il Senato), ai quali si è aggiunto quello del Senatore Moncada (UDC), sono stati ripresentati nella corrente legislatura. La 13ª Commissione³ del Senato è pervenuta recentemente ad nuova proposta di testo unificato⁴.

La sua ultima versione costituisce un ragionevole punto di incontro fra tutti i precedenti Disegni di Legge e prevede l'adozione sperimentale di bilanci ambientali, mentre è stato eliminato il riferimento all'integrazione ai documenti di bilancio: la modifica maggiormente rilevante riguarda l'introduzione di una copertura finanziaria sia per quanto concerne le forme di sperimentazione in materia di contabilità ambientale sia per quanto riguarda l'istituzione di una Commissione per la contabilità ambientale.

3. LA CONTABILITÀ AMBIENTALE NELLE AREE METROPOLITANE⁵

Il parziale insuccesso nell'implementazione dei governi delle città metropolitane, nonostante la formalizzazione del nuovo ente territoriale nell'ordinamento dello stato italiano, e l'impossibilità di conciliare le esigenze del governo di un ente *costituendo* con quelli che già operano nel territorio da condividere, costituisce una evidente ed ulteriore difficoltà alla diffusione ed implementazione degli strumenti di contabilità ambientale, sia che essi siano concepiti come strumenti di comunicazione con gli stakeholder, sia invece che rispondano ad esigenze di ottimizzazione nella gestione delle risorse economiche e finanziarie destinate alla tutela ed alla protezione dell'ambiente.

Mancando un riferimento fisico ed istituzionale per l'area metropolitana, viene a mancare innanzitutto il principale *driver* per l'implementazione dei sistemi di contabilità ambientale, che è ampiamente riconosciuto essere la volontà politica dei singoli soggetti chiamati al governo

³ Territorio, Ambiente, Beni Ambientali

⁴ Il testo unificato per i disegni di legge nn.188-900-958-2385 reca il titolo "Misure per la sperimentazione in materia di contabilità ambientale e di adozione del bilancio ambientale da parte dello Stato, delle regioni e degli enti locali".

⁵ Per un maggiore dettaglio riguardo alcuni tra gli strumenti e metodologie adottati dagli Enti Locali e che saranno richiamate nel corso della trattazione si rimanda alla sezione in Appendice.

degli enti locali e la loro capacità nell'imporre e consolidare, all'interno della propria amministrazione, quel percorso virtuoso che si propaga con lentezza sulla sola base dell'iniziativa autogestita e autofinanziata.

Anche dove la situazione relativa alla delimitazione delle aree metropolitane coincida, con buona approssimazione, con i confini entro i quali già operano enti territoriali di governo consolidato, la difficoltà nella concertazione delle azioni preliminari necessarie all'avvio del processo di adozione dei sistemi di contabilità ambientale, a partire dalla omogeneizzazione della base informativa di indicatori fisici ed economici, non permette analisi economiche approfondite e porta a privilegiare la scelta di strumenti con marcate caratteristiche comunicative.

È evidente in ogni caso che la diffusione della contabilità ambientale deve prescindere dai problemi legati alla nascita ed alla crescita delle aree e delle città metropolitane, non risiedendo nella loro esistenza poco più che embrionale le vere motivazioni delle difficoltà ad imporsi come strumento satellite ed alternativo alla contabilità tradizionale.

Ciò nonostante, sono state effettuate alcune esperienze di redazione di bilanci ambientali in alcuni di quegli enti territoriali che, anche non costituendo "area metropolitana" ai sensi della legge 142/90 e successive integrazioni e modificazioni, ne costituiscono il nucleo portante, spesso coincidente con la provincia o il comune.

3.1 Torino

3.1.1 Provincia di Torino: Bilancio Ambientale 2001 (CLEAR)

La Provincia di Torino ha aderito al progetto CLEAR costituendo nel 2001 un gruppo di lavoro ad hoc per la redazione del bilancio ambientale che ha avuto luce nel settembre del 2003, con la conclusione del progetto stesso.

Tutta la fase di avvio e di realizzazione del progetto è stata inoltre pienamente integrata con la politica adottata dalla Provincia orientata al maggior coinvolgimento e partecipazione dei soggetti interessati⁶, alla definizione, implementazione e valutazione delle politiche ambientali attraverso la presentazione formale al forum provinciale di Agenda 21 e l'istituzione di tavoli tematici per la discussione degli indicatori di sostenibilità che compongono il Piano dei Conti del Bilancio Ambientale, prevedendo una regimentazione del bilancio e la sua discussione nell'ambito del forum.

Il bilancio fa riferimento all'anno 2001 (conto consuntivo) ed è conforme nella sua stesura alla metodologia suggerita, fatta eccezione per le aree di competenza che sono state riadattate alla specifica articolazione degli ambiti di competenza dell'ente provinciale, passando dalle 10 suggerite dal metodo CLEAR a 9.

Scendendo nel dettaglio del Piano dei Conti nei quali si struttura il nucleo del bilancio ambientale, suddivisi in conti fisici e conti monetari, è rilevante sottolineare che il bilancio provinciale è stato riclassificato secondo la metodologia EPEA cui si appoggia l'intero sistema del CLEAR ed in seconda battuta secondo gli ambiti di rendicontazione già adottati per i conti fisici: questo passaggio tra due differenti modelli di rendicontazione ha evidenziato una significativa diminuzione del totale delle spese ambientali (prevalentemente spese correnti), senza che ne sia data una giustificazione. Nelle figure allegare sono riportate le tabelle estratte dal documento definitivo, dove si possono apprezzare i dati significativi dell'incidenza delle singole voci di spesa e di investimento sul totale della spesa ambientale e sul totale della spesa provinciale.

Nella documentazione prodotta ed accessibile però questa comparazione non si realizza, lasciando come dato maggiormente significativo la sola incidenza dei costi correnti e degli

⁶ Modulo "Trasparenza e governance"

investimenti rispetto al totale confermando una volta di più l'occasione mancata di fruire pienamente delle possibilità offerte dalla contabilità ambientale.

Cod.	Descrizione	Correnti	Investimenti	Totale (C+I)	Indice di incidenza sulle spese ambientali	% su totale spesa prov.le
1	Protezione dell'aria e del clima	595.208	683.655	1.278.863	5,8	0,34
2	Gestione delle acque di scarico	79.947	79.742	159.689	0,7	0,04
3	Treatmento dei rifiuti	1.597.498	0	1.597.498	7,1	0,41
4	Protezione del suolo, sottosuolo e falde acquifere	97.305	3.580.826	3.678.131	15,9	0,92
5	Abbattimento rumori (verso l'esterno) e vibrazioni	0	8.748	8.748	0,0	0,00
6	Protezione del paesaggio e della natura, recupero corpi idrici superficiali inquinati	1.150.822	1.523.166	2.673.988	11,9	0,68
7	Protezione contro le radiazioni	0	0	0	0,0	0,00
8	Spese per ricerca e sviluppo ambientale	3.785.541	2.483.119	6.268.660	27,7	1,80
9	Altre attività di protezione dell'ambiente	5.323.930	248.816	5.572.746	21,1	1,42
TOTALE GENERALE		13.744.243	8.897.123	22.641.367	100,0	8,77

Figura 1: Spese correnti e di investimento della Provincia di Torino per l'anno 2001, indice di incidenza delle voci sulle spese ambientali e percentuale sul totale della spesa provinciale nella riclassificazione secondo il conto EPEA

Cod.	Ambito di rendicontazione	Correnti	Investimenti	Totale	Indice di incidenza sulle spese ambientali	% su totale spesa prov.le
1	Attività produttive: agricoltura, industria, commercio ed artigianato, turismo	145.116	31.421	145.116	1,03	0,04
2	Ricerca e ricerca	350.094	0	350.094	2,05	0,09
3	Tutela gestione e valorizzazione dell'ambiente naturale (aree protette, parchi, flora e fauna)	453.019	172.836	453.019	3,98	0,16
4	Planificazione e gestione in tema di rifiuti	1.601.674	0	1.601.674	9,36	0,41
5	Planificazione e monitoraggio relativo ai fenomeni di inquinamento atmosferico ed elettromagnetico, energia	1.035.763	156.444	1.035.763	6,97	0,30
6	Azioni di informazione, educazione, formazione e partecipazione	2.115.926	0	2.115.926	12,37	0,54
7	Mobilità sostenibile	900.992	7.710.190	900.992	50,35	2,19
8	Gestione del territorio ed uso del suolo	1.192.396	568.994	1.192.396	10,30	0,45
9	Sistema di gestione ambientale interno cliente e altri utenti	581.332	106.879	581.332	3,91	0,17
TOTALE		8.950.311	8.748.795	17.699.106	100,00	4,36

Figura 2: Spese correnti e di investimento della Provincia di Torino per l'anno 2001, indice di incidenza delle voci sulle spese ambientali e percentuale sul totale della spesa provinciale nella riclassificazione secondo gli ambiti di rendicontazione.

3.1.2 TOROC: Rapporto di Sostenibilità 2003

Nell'ambito della documentazione predisposta dal Comitato Organizzatore dei Giochi Olimpici Invernali di Torino 2006 (TOROC) è stato redatto un "Rapporto di Sostenibilità 2003" a fini comunicativi, che almeno nelle intenzioni, dovrebbe adottare uno schema di rendicontazione economica coerente con gli obiettivi socio-ambientali fissati.

L'intento dichiarato della rendicontazione è quello di "fornire un quadro chiaro, completo e trasparente degli aspetti economici legati all'organizzazione dei Giochi Olimpici, sia per quanto riguarda le attività riconducibili al Comitato, sia per quanto riguarda la rappresentazione degli aspetti indiretti legati all'indotto economico sul territorio", attraverso un percorso che ha visto la definizione dei principi di responsabilità sociale e ambientale del TOROC e l'analisi delle implicazioni economiche, sociali ed ambientali dei processi avviati per l'organizzazione dei Giochi.

Ma nonostante l'ampia dissertazione sulla politica ambientale del TOROC, coerente con il riconoscimento dell'ambiente come componente fondamentale della politica del Movimento Olimpico fatta dal CIO⁷, sia l'applicazione dello strumento di Valutazione Ambientale Strategica appositamente per i Giochi, che l'adozione di un sistema di gestione ambientale EMAS e gli specifici piani di tutela ambientale per settore nel Rapporto di Sostenibilità, si perde ogni riferimento tra la spesa e l'ambiente, confermando per una volta di più gli intenti prevalentemente comunicativi a cui le parole "bilancio" ed "ambientale" sono associati.

3.2 Venezia

3.2.1 Comune di Venezia: Bilancio Socio-Ambientale 2003 e 2004

Dopo l'esperienza del bilancio sociale dell'anno 2002, il comune di Venezia ha deciso di proseguire il suo impegno di comunicazione verso gli stakeholder con una edizione per l'anno 2003 corredata da una sezione denominata "bilancio ambientale" in cui si vuole rendere conto della presa di coscienza dell'amministrazione comunale della limitatezza delle risorse naturali a disposizione e della conseguente volontà di porre in atto politiche di ottimizzazione della spesa ambientale e mirata alla conservazione della risorsa naturale.

Il bilancio si articola su diversi temi⁸, ciascuno dei quali a sua volta ripartito in due parti: indicatori ed azioni.

La parte sugli indicatori è strutturata a sua volta in aree tematiche ed è apparentemente ricca di indicatori per lo più fisici, conseguenza diretta della significativa partecipazione del Comune nelle società che erogano i servizi ambientali e di mobilità, e della piena accessibilità alle informazioni ambientali che riguardano il territorio di competenza.

Ma è nella parte delle azioni, più discorsiva, in cui si rende conto degli interventi realizzati dal Comune, in corso d'opera o in cantiere (ivi inclusi obiettivi a breve-medio termine), che si comprende a pieno la finalità della presenza di questa sezione dedicata all'ambiente nell'ambito di un bilancio sociale, ovvero proporre un'estensione tematica della comunicazione tra amministrazione pubblica e cittadinanza⁹ che risponda pienamente alla necessità di garantire "maggiore trasparenza e allargamento delle opportunità di partecipazione dei cittadini" attraverso l'adozione di uno strumento di contabilità ambientale.

⁷ Comitato Olimpico Internazionale

⁸ Mobilità Sostenibile, Qualità dell'Aria, Energia, Rumore, Elettromagnetismo, Suolo e Siti Contaminati, Verde, Biodiversità, Acqua, Rifiuti, Partecipazione, Comunicazione, Educazione Ambientale, Sistemi di Gestione Ambientale.

⁹ Bilancio Socio-Ambientale 2003, Comune di Venezia, pag. 93

Il bilancio ambientale, inteso come parte integrante del documento "Bilancio socio-ambientale" è stato riproposto anche nell'edizione del 2004, senza che vi siano state apportate modifiche sostanziali, ovvero mantenendo l'articolazione con le stesse aree tematiche ma con una impostazione più discorsiva, e abbandonando gran parte delle rappresentazioni grafiche e schematiche.

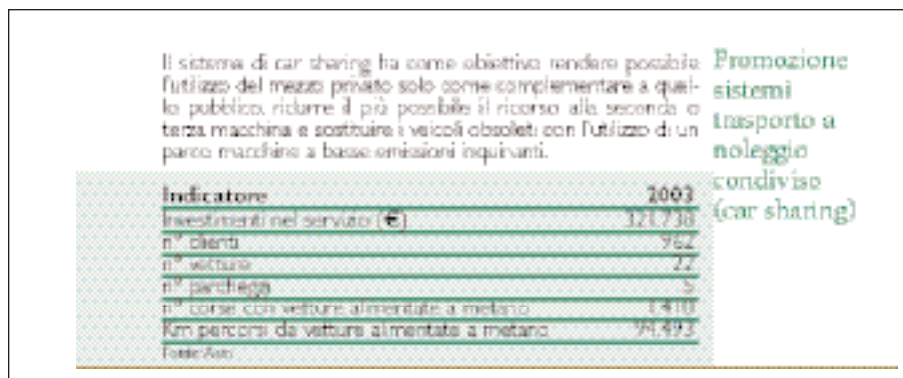


Figura 3: Un esempio di associazione tra indicatore economico (investimento nel servizio) e indicatori di mobilità sostenibile nel Bilancio Socio-Ambientale 2003 del Comune di Venezia

3.2.2 Comune di Venezia: Rendiconto 2001/2005

È da segnalare però che lo stesso contenuto informativo, seppur depurato dal bilancio socio-ambientale, trova ampio spazio nel Rendiconto 2001/2005, pubblicazione del 2005 sempre a cura del Comune di Venezia, che stila un bilancio dello stato di attuazione del Programma dell'Ambiente che renda conto dell'operato alla scadenza del mandato della giunta comunale. In questo documento tutti gli indicatori ambientali, organizzati in schede singole per ogni indicatore e raggruppati secondo lo stesso schema di aree tematiche¹⁰ del bilancio socio-ambientale, sono affrontati con maggiore approfondimento; tuttavia, essendo questo un "rendiconto tematico" dello stato dell'ambiente nel comune, non dimostra avere alcuna finalità di valutazione economico-finanziaria dell'efficacia e dell'efficienza delle azioni approvate con il Programma dell'Ambiente.

3.3 Genova

3.3.1 Provincia di Genova: Spesa Ambientale

La Provincia di Genova, in coerenza con gli impegni assunti dall'amministrazione in tema di sviluppo sostenibile e tutela e valorizzazione dell'ambiente, ha deciso di monitorare il proprio impegno finanziario in campo ambientale, individuando indicatori di spesa ambientale dell'Ente che descrivono per somme impegnate in conto competenza¹¹ e in conto residui¹² dall'amministrazione. Un breve paragrafo incluso nel Primo Rapporto sullo Stato dell'Ambiente

¹⁰ [...] cui se ne aggiungono tre, ovvero "Animali in città", "Salute" e "Rischio industriale"

¹¹ Corrispondono all'ammontare del finanziamento previsto in bilancio: per lo più si tratta di spese finanziate da Stato, Regione o altri Enti con vincolo di destinazione sancito da atto formale e identificazione del creditore.

¹² Corrispondono alle somme impegnate nel corso di un anno ma non liquidate entro lo stesso anno.

2003, riporta quindi il confronto della spesa ambientale della Provincia nel triennio 1999-2001, con riferimento a 8 aree tematiche nelle quali è stata riclassificata la spesa¹³.

Essendo l'ente in questione una provincia, le competenze ambientali ad essa demandata sono poco numerose e fondamentalmente concentrate sui servizi di difesa del suolo e di tutela e valorizzazione ambientale, per le quali la Provincia ha un mandato ed un finanziamento a svolgere l'attività dalla Regione. Il dettaglio con cui la spesa ambientale della provincia viene presentata è sufficiente solo a considerare l'evoluzione dell'impegno di spesa per le attività di competenza dell'ente che risulta sostanzialmente costante nel periodo di riferimento, con ripartizione dell'80% circa degli importi alla difesa del suolo e alla tutela ambientale, il 10% destinato alla caccia e pesca ed il 10% distribuito su tutte le altre attività.

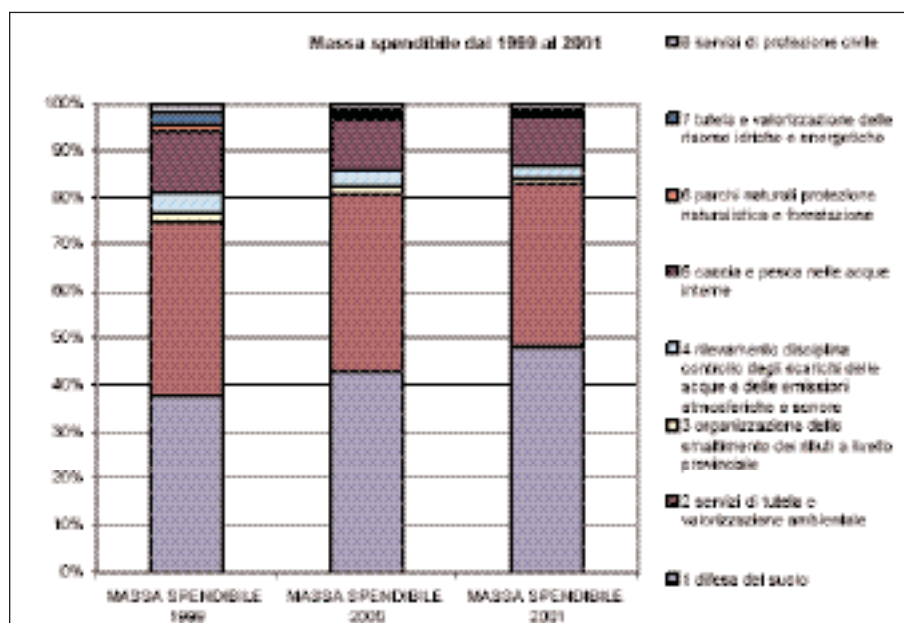


Figura 4: La ripartizione della massa spendibile dal 1999 al 2001 nella Provincia di Genova, dal Rapporto sullo Stato dell'Ambiente 2003

3.4 Bologna

3.4.1 Comune di Bologna: ecoBudget (ICLEI)

Il Comune di Bologna, membro fondatore dal 1993 dell'ICLEI, ha aderito al progetto ecoBudget realizzando un bilancio consuntivo (2003) ed un bilancio preventivo (2004) cui sono associate anche le linee di indirizzo delle politiche ambientali sulla base delle tendenze registrate dagli indicatori fisici adottati.

¹³ Le aree sono: 1) difesa del suolo, 2) servizi di tutela e valorizzazione ambientale, 3) organizzazione dello smaltimento dei rifiuti a livello provinciale, 4) rilevamento, disciplina e controllo degli scarichi delle acque e delle emissioni atmosferiche e sonore, 5) caccia e pesca nelle acque interne, 6) parchi naturali, protezione naturalistica e forestazione, 7) tutela e valorizzazione delle risorse idriche ed energetiche, 8) servizi di protezione civile.

Partendo dalla presenza di uno strumento di pianificazione territoriale come la VALSAT¹⁴ e dal Rapporto sullo Stato dell'Ambiente (2002), a cui il Bilancio Ambientale fa esplicito riferimento, il progetto è nato dalla sentita necessità di definire, in tempi relativamente brevi, uno strumento di comunicazione verso l'esterno, anche grazie all'altrettanto forte sollecitazione da parte della popolazione stessa ad essere coinvolta nel processo decisionale.

Si approda così uno strumento di bilancio esclusivamente fisico, in cui il processo di selezione degli indicatori fisici da riportare è risultato essere molto impegnativo per la modalità concertativa, allargata a tutti gli stakeholder, con cui è stato condotto e per la finalità di promozione della propria immagine attraverso uno strumento di comunicazione alternativo.

Il coinvolgimento è stato in effetti molto efficace per le società municipalizzate, partecipate o private che hanno dimostato un interesse a verificare l'informazione così prodotta, mentre all'interno della stessa amministrazione comunale i tentativi di coinvolgere altri dipartimenti o unità operative hanno ottenuto successi molto minori¹⁵.

Complessivamente il bilancio si presenta con un elenco di indicatori ambientali raggruppati per aree tematiche¹⁶, per i quali sono riportati i valori dell'anno base (2000), e degli anni 2001 e 2003, con indicazione dello scostamento percentuale dall'obiettivo fissato per il medio termine e corrispondente agli impegni programmatici del quinquennio 2005-2010. I risultati sono corredati da note molto sintetiche che in alcune occasioni rendono conto della stazionarietà o della fluttuazione dell'indicatore rispetto ai suoi riferimenti.

In linea con il bilancio consuntivo, anche la sezione di bilancio preventivo per il 2004 è caratterizzata da una estrema sinteticità, con indicazione aggiuntiva del target per l'anno successivo e con l'elenco delle azioni individuate per il raggiungimento del target stesso –insieme all'elenco dei soggetti responsabili delle azioni-, senza indicazione degli impegni economici necessari per il completamento delle opere. Se da un lato l'assunzione di responsabilità da parte degli attori è piena e trasparente, dall'altro il percorso con cui realizzare gli impegni presi, l'ef-

RESOURCE	Indicator	Reference year value	Value 2001	Value 2003	New target (2004)	Mid-term target (2005-2010)	Actions to reach the target
QUIET ENVIRONMENT	Nighttime levels in urban area (San Felice monitoring station) dB(A)	67,5 (2000)	68,8	67,4	66,3	55	<ul style="list-style-type: none"> - Reduced permissions to enter in the environmental zone (historical control). - Technological improvement of ATC vehicles. - Technological improvement of Hera S.p.A. vehicles. - Implementation of the Urban Traffic Plan (Pavement maintenance(*)). - New public transport systems (Tramline, Underground)(**). - Motorcycles emissions control(**).
PUBLIC GREEN AREAS	Public parks and gardens	6.467.586 (2000)	7.456.352	7.456.952	7.557.041	8.781.000	<ul style="list-style-type: none"> - New Local Plan implementation (via del Sostegno, via Scipione del Ferro, via Benetara) - Acquisition of green areas maintenance

Figura 5: Il Master Budget 2004 del Comune di Bologna: trend pluriennale di alcuni indicatori fisici e misure previste per il raggiungimento degli obiettivi

¹⁴ VALutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale, declinazione regionale della Valutazione Ambientale Strategica

¹⁵ Analogamente è accaduto per i processi legati a LA21

¹⁶ Qualità dell'Aria, Stabilità del Clima, Benessere acustico-uditivo, Verde Pubblico, Materie Prime, Qualità del suolo

ficacia e l'efficienza nell'uso delle risorse economiche impiegate risulta assente. Per concludere, ecoBudget ha avuto un denominatore comune con altre realtà locali che hanno sviluppato progetti diversi: la disponibilità temporanea di risorse finanziarie (cofinanziamento da progetto europeo) per l'avvio di un processo di redazione del Bilancio Ambientale e l'assenza di forti driver istituzionali fanno assumere a queste iniziative carattere episodico e non strutturale nella governance ambientale degli enti locali.

3.4.2 Provincia di Bologna: Bilancio Ambientale 2001-2003 (CLEAR)

La provincia di Bologna ha aderito al progetto CLEAR e realizzato un bilancio ambientale relativo al triennio nel quale il progetto si è sviluppato, assolutamente in linea con il format dei bilanci ambientali presentati nell'ambito della sperimentazione, integrata da una breve analisi emergetica¹⁷ del sistema ambientale provinciale.

Spese correnti (lire)			
Codice	Descrizione	2001	2000
1.	Attività produttive: agricoltura, industria commercio ed artigianato, turismo	2.341.796.932	2.094.370.045
2.	Risorse idriche	900.041.878	1.042.884.542
3.	Tutela gestione e valorizzazione dell'ambiente naturale (Aree protette, parchi, flora e fauna)	5.918.362.632	1.897.046.570
4.	Pianificazione e gestione in tema di rifiuti	387.462.479	290.505.145
5.	Pianificazione e monitoraggio relativo ai fenomeni di inquinamento atmosferico e elettromagnetico, Coenergia	207.325.934	231.003.059
6.	Azioni di informazione, educazione, formazione e partecipazione	792.252.698	458.783.452
7.	Mobilità sostenibile	77.611.366.777	1.669.583.523
8.	Gestione del territorio e uso del suolo	2.188.385.061	4.732.339.945
9.	Sistema di gestione ambientale interno all'ente e altri ambiti	0	0
	Totale (escluso mobilità sostenibile)	12.633.129.614	10.695.931.564
	Totale	50.444.495.591	12.365.515.087

Figura 6: La riclassificazione delle spese ambientali della Provincia di Bologna per gli anni 2000 e 2001 secondo il metodo CLEAR

La redazione del bilancio, per quanto attiene la parte economica prevista dal modulo CLEAR, è stata affrontata con un lavoro preliminare di analisi del PEG/Budget (Piano Economico di Gestione) per il riconoscimento e la ripartizione di tutte le attività afferenti all'ambiente in tre macrogruppi (sicuramente, probabilmente e non imputabili all'ambiente).

Questo lavoro di analisi dei prospetti economici ha portato al riconoscimento di circa 700 attività contenenti voci di spesa da riclassificare, in un processo durato 2 anni e che ha visto il

¹⁷L'Emergia è la quantità di energia solare necessaria per ottenere un prodotto. In questo modo è possibile individuare una misura fisica della stessa portata universale della moneta, ma con la capacità di dare conto della sostenibilità, ovvero con la capacità di tenere dentro tutti costi (emergetici) necessari per la produzione del bene. L'analisi emergetica infatti parte dall'assunto che l'energia solare la più idonea e rappresentativa unità di misura fisica per le valutazioni di sostenibilità. Attraverso questo indicatore vengono internalizzati i costi esterni connessi alla produzione di un bene, anche quelli che non sono normalmente monetizzati. Trasformando, ad esempio, il valore emergetico dell'acqua in valore monetario attraverso l'*emergy money ratio* (si ottiene dividendo l'emergia totale dell'intero sistema ambientale provinciale per il PIL della provincia stessa) si sono evidenziate differenze sostanziali tra il costo sostenuto dalla natura per produrre, ad esempio, un litro d'acqua e la spesa sostenuta dall'utente civile per prelievo dall'acquedotto. In termini economici ciò permette di riallineare il costo privato sostenuto dagli utenti finali per un litro di acqua, con il costo collettivo effettivamente necessario per produrre quello stesso litro d'acqua.

coinvolgimento di un gruppo di persone che si sono dedicate congiuntamente ai responsabili delle attività e dei relativi centri di costo, alla fase di screening delle attività non immediatamente riconosciute come imputabili all'ambiente per la presenza di ulteriori voci di spesa, attraverso l'analisi dettagliata della documentazione relativa.

Il procedimento di macroclassificazione è stato affrontato anche in virtù del fatto che non sarebbe stato possibile realizzare in prima battuta l'analisi di dettaglio della documentazione di spesa, stimata in un centinaio di migliaia di fatture. Così facendo invece, dopo un laborioso lavoro di start-up, si è inteso ripartire il compito di riconoscimento delle voci a ciascun responsabile dei centri di spesa, attraverso un processo di attribuzione delle spese alle attività, realizzato direttamente dal personale addetto alla contabilità.

L'elevata informatizzazione dell'Ente sembra essere stata un importante elemento di facilitazione nella realizzazione del bilancio ambientale e allo stesso tempo mostra evidenti vantaggi nella sua messa a regime, per il momento solo programmata. Nonostante il sistema di riconoscimento di riclassificazione dettagliata sia un sistema costoso in termini di risorse umane (circa 20 persone espressamente dedicate al controllo di gestione del sistema informativo, una quantità dipendente dalla dimensione dell'Ente –1500 addetti– e dalla strutturazione in unità operative e relativi centri di costo –circa 40–), l'efficienza nella capacità di filtro e riconoscimento degli ambiti di spesa è resa possibile dal lavoro realizzato dal personale contabile opportunamente formato, di inserimento di un flag che richiama direttamente il codice CLEAR per ogni nuova fattura.

Così facendo, la riclassificazione in itinere della spesa sostenuta dall'Ente è un processo che viene realizzato simultaneamente al lavoro di contabilità tradizionale, con più semplici e rapide operazioni di verifica della corretta attribuzione dei codici utilizzando come parametro di controllo le percentuali di risorse allocate per la spesa ambientale per ciascuna attività e la percentuale di spesa sostenuta nel periodo di riferimento precedente.

L'obiettivo da perseguire nella realizzazione del bilancio ambientale non sta solo nella finalizzazione del documento e nella sua divulgazione, ma abbraccia un disegno politico/gestionale più ampio e tende verso un bilancio ambientale inteso come uno strumento che non prevede un capitolo dedicato ad indicatori fisici, ma propone una riclassificazione della spesa ambientale come unico ambito di competenza, lasciando a strumenti già obbligatori per legge (come ad esempio la Relazione sullo Stato dell'Ambiente –RSA–) il compito di illustrare i trend degli indicatori fisici ed utilizzando i Sistemi di Gestione Ambientale –SGA– come strumento di raccordo tra la spesa riclassificata ed i bilanci fisici della RSA.

In effetti i SGA, la cui diffusione nell'ambito delle Pubbliche Amministrazioni è ancora molto limitata, procedono attraverso l'individuazione degli aspetti ambientali legati alle attività e dei relativi fattori di impatto che determinano le relative ricadute ambientali. Si implementano nell'ottica di programmarne la riduzione in accordo con gli obiettivi di policy ambientale che, per quanto riguarda un'azienda privata sono fissati in maniera volontaria e commisurata alle proprie capacità ed esigenze, per quanto riguarda gli enti che operano sul territorio e che hanno competenze di tipo ambientale sono resi pubblici ed obbligatori da normativa nazionale ed europea.

L'integrazione tra questi strumenti è percepita come un mezzo per poter realizzare al meglio l'analisi dell'efficacia/efficienza della spesa ambientale (usando come indicatori di spesa quelli relativi alle attività di esclusiva competenza sul territorio della P.A., escludendo così un insieme anche consolidato di indicatori fisici che però non sono direttamente riconducibili ad azioni specifiche come ad esempio la qualità dell'aria).

3.5 Roma

3.5.1 Comune di Roma: ContaRoma

Il processo di redazione di un bilancio ambientale nel Comune di Roma scaturisce in prima istanza dal compito istituzionale dell'Unità Operativa "Sviluppo Sostenibile", del Dipartimento X "Politiche ambientali e delle risorse agricole" che vede attraverso l'avvio di tale processo una naturale implementazione del filone di attività di LA21. Si è deciso di avviare il progetto "ContaRoma", grazie a specifici fondi stanziati dal Ministero dell'Ambiente per il "finanziamento di programmi di sviluppo sostenibile e di attuazione di agende 21 locali".

L'analisi si è rivolta alle voci di spesa relative alla Funzione 09 (Gestione del territorio e dell'ambiente)¹⁸ e che, nelle intenzioni, era orientata alla rendicontazione dei dati di spesa sostenuti nel 2001 da tutti i Dipartimenti afferenti a questa Funzione mentre nella prima fase del progetto l'analisi si è incentrata sul Dipartimento X in quanto più rappresentativo.

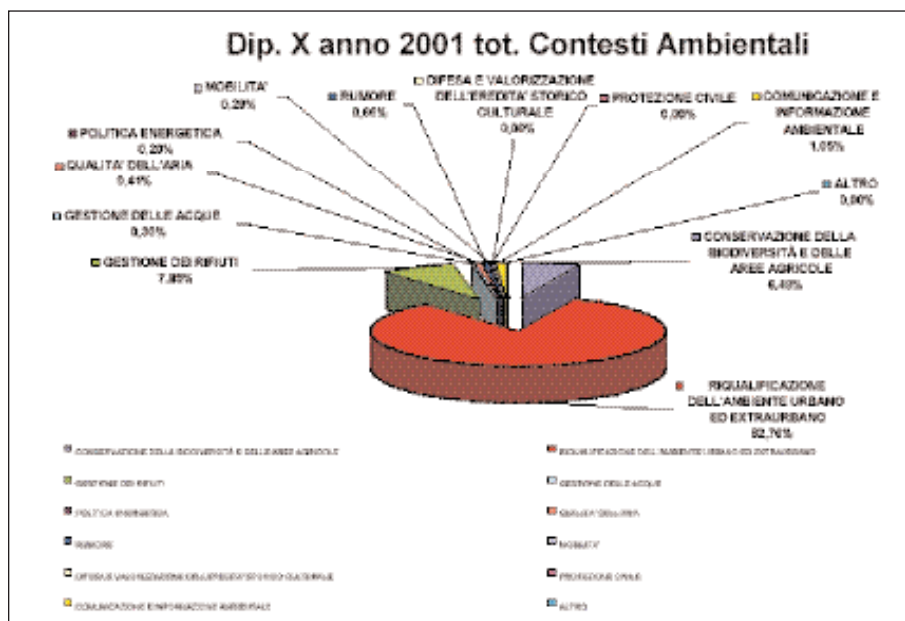


Figura 7: La distribuzione delle spese per Contesto Ambientale effettuate dal Dipartimento Ambiente del Comune di Roma, secondo la metodologia ContaRoma

Il modello ha preso le mosse dal modulo EPEA, applicandolo ove possibile e tenendo conto delle singolarità dell'Ente con modifiche ed adattamenti dello schema suggerito, ed integrazione con gli strumenti di programmazione sul territorio quali il Piano di Azione Ambientale. L'esperimento di bilancio ambientale si è risolto nella riclassificazione solo di una parte del bilancio comunale, non completato per mancanza di risorse di tempo e di personale. Manca inoltre l'implementazione con strumenti di analisi e dell'operato e di riformulazione delle poli-

¹⁸La Funzione 09 comprende i seguenti servizi: Urbanistica e gestione del territorio; Edilizia residenziale pubblica locale e piani di edilizia economico e popolare; Servizio di protezione civile; Servizio idrico integrato; Servizio smaltimento rifiuti; Parchi e servizi per la tutela ambientale del verde, altri servizi relativi al territorio e all'ambiente.

tiche in chiave ambientale, disattendendo in parte l'impegno dichiarato di "far comunicare il sistema di registrazione delle risorse destinate all'ambiente con il Piano di Azione Ambientale".

3.6 Napoli

3.6.1 Provincia di Napoli: Bilancio Ambientale (CLEAR)

Anche la provincia di Napoli si è allineata senza grosse divergenze dal percorso tracciato dagli altri partner CLEAR, con la netta separazione dei conti fisici e dei conti monetari che sono corredati da alcune tabelle sinottiche relative al bilancio consuntivo 2001 e al bilancio di previsione 2002, con elencazione delle competenze e degli ambiti di rendicontazione ed indicazione dell'incidenza della spesa ambientale sul totale della spesa corrente e della spesa in conto capitale.

codice	ambito di rendicontazione	corrente	capitale	Indice di incidenza sulla spesa ambientale	% su spesa corrente 2001	% su spesa in c/capitale 2001
1.1	agricoltura	803.025,40	0,00	2,2	0,43	0,00
1.2	turismo e cultura	1.794.520,37	51.645,69	5,1	0,97	0,08
2.3	gestione dell'uso delle risorse idriche	1.982.247,20	284.309,52	6,2	1,07	0,46
3.1	conservazione e miglioramento dell'ambiente naturale	2.460.749,59	0,00	6,7	1,33	0,00
4.1	pianificazione in materia di rifiuti	336.206,97	413,17	0,9	0,18	0,00
4.2	attività di gestione in materia di rifiuti	140.482,37	206,58	0,4	0,08	0,00
5.2	gestione sostenibile della risorsa aria	679.875,10	877,97	1,9	0,37	0,00
5.3	promozione per la riduzione degli impatti	9.551,87	51,65	0,0	0,01	0,00
5.6	promozione in materia di energia	33.569,70	0,00	0,1	0,02	0,00
6.1	programmazione ambientale partecipata e condivisa	133.137,83	154,94	0,4	0,07	0,00
6.2	promozione di attività di informazione, formazione ed educazione	489.351,12	103,29	1,3	0,26	0,00
7.1	introduzione di principi di sostenibilità nella pianificazione e nella regolazione della mobilità	344.397,54	0,00	0,9	0,19	0,00
7.2	gestione della mobilità	442.927,34	16.010,16	1,3	0,24	0,03
7.2	gestione della mobilità (risorse trasferite al CTP)	25.665.633,69	0,00	70,2	13,83	0,00
8.1	pianificazione sostenibile dell'uso del territorio	75.950,20	180,76	0,2	0,04	0,00
8.2	attività di gestione del territorio	802.388,12	723,04	2,2	0,43	0,00
	Totale	36.194.014,41	354.676,77	100,0	19,51	0,57

Figura 8: Il conto consuntivo 2001 del Bilancio Ambientale della Provincia di Napoli, secondo il metodo CLEAR

Per l'anno 2003 sono state individuate le priorità di azione sempre per ambito di competenza, con ulteriore indicazione del codice relativo all'impegno finanziario (la totalità in spesa corrente) nel PEG.

L'esperimento di Napoli, come il gruppo di lavoro APAT ha potuto rilevare sul campo, non ha avuto seguito al termine della fase sperimentale cofinanziata, e ciò spinge a sottolineare la difficoltà, nell'insieme vasto delle problematiche che riguardano le amministrazioni di grandi enti territoriali, di affrontare impegni aggiuntivi, onerosi anche solo dal punto di vista dell'impiego di risorse umane nell'ambito dell'Ente, e di poter avviare processi di contabilità ambientale in assenza di soggetti che siano in grado di comunicare lo strumento all'interno dell'Ente stesso.

3.7 Alcune considerazioni sulle esperienze analizzate

Dai sintetici elementi di analisi sopra riportati emerge una situazione difforme sul territorio nazionale sia in termini di funzionalità degli strumenti di contabilità e bilancio ambientale, che in termini di finalità.

Nella tabella di seguito si cerca di costruire un quadro sinottico che dia immediata esperienza visiva della difformità di intesa ed utilizzo dei bilanci ambientali. Il quadro costruito cerca di mettere in correlazione le motivazioni che hanno spinto l'Ente Locale ad effettuare una scelta di rendicontazione ambientale con gli strumenti effettivamente implementati e l'utilizzo che del risultato conseguito viene poi fatto in termini di gestione amministrativa.

Il quadro sinottico costituisce non solo la migliore rappresentazione compatta della diversità di vedute e di intendimenti degli strumenti di contabilità ambientale ma evidenzia allo stesso tempo l'esigenza di legare scelte strategiche alla struttura interna ed esterna dell'Ente, enfatizzando quanto sia importante che le motivazioni che portano l'Ente ad effettuare determinate scelte gestionali non possano essere estemporanee (finanziamenti comunitari piuttosto che ministeriali) ma debbano far parte quasi del tessuto sociale in cui l'Amministrazione si trova inserita affinché rientrino in un panel di strumenti di effettivo governo del territorio.

Ancora, la tabella evidenzia la forte confusione che esiste sulla funzionalità del bilancio ambientale e quanto siano ancora poco chiare, per l'operatore pubblico, le potenzialità offerte dallo strumento, tutt'ora utilizzato nella maggior parte dei casi, quale strumento per veicolare le informazioni relative all'operato dell'Amministratore, piuttosto che come reale strumento di pianificazione e programmazione dell'azione dell'Ente Locale sul territorio.

È quindi necessario sottolineare che questo stato dell'arte porta all'esigenza di fare chiarezza sugli strumenti a disposizione dell'Ente e sulla necessità di interpretare gli stessi in coerenza con la struttura organizzativa interna: dalle indagini condotte da APAT, emerge infatti che spesso l'insuccesso va intimamente connesso con la scelta di schemi (indici, indicatori, modelli) difficilmente compatibili con la dotazione strumentale dell'Ente locale.

Tale quadro di coerenza sarà più esplicito nei prossimi paragrafi del contributo, laddove si indagherà sul modello di screening realizzato da APAT: in tal senso la tabella può essere considerata un'analisi prodromica ai contenuti successivi dell'articolo laddove il fine è quello di evidenziare l'impegno metodologico ed operativo di APAT.

Tabella 1: Contabilità e bilancio ambientale in Italia. Schema sinottico dei fattori principali caratterizzanti le esperienze analizzate.

Area metropolitana	Ente	Valenza del bilancio	Driver principale di implementazione	Carattere prevalente del bilancio
Torino	Provincia di Torino <i>Bilancio Ambientale CLEAR</i>	<i>Comunicazione agli stakeholder</i>	<i>Economico, con finanziamento da fondi europei (LIFE Ambiente)</i>	<i>Indicatori fisici, mancanza di dettaglio per la riclassificazione delle spese</i>
	TOROC <i>Bilancio di sostenibilità 2003</i>	<i>Comunicazione agli stakeholder</i>	<i>Politico</i>	<i>Indicatori fisici ed economici non integrati e ad elevato livello di aggregazione</i>
Venezia	Comune di Venezia <i>Bilancio socio-ambientale 2003-2004</i>	<i>Comunicazione agli stakeholder</i>	<i>Politico</i>	<i>Indicatori fisici non integrati a conti economici</i>
Genova	Provincia di Genova <i>Spesa Ambientale (RSA 2003)</i>	<i>Comunicazione agli stakeholder</i>	<i>Obbligo legislativo della redazione del RSA</i>	<i>Indicatori economici aggregati con scarsa correlazione alle matrici ambientali</i>
Bologna	Comune di Bologna <i>ecoBudget 2003-2004</i>	<i>Comunicazione agli stakeholder</i>	<i>Economico, con finanziamento da fondi europei</i>	<i>Indicatori fisici</i>
	Provincia di Bologna <i>Bilancio Ambientale CLEAR 2001-2003</i>	<i>Comunicazione agli stakeholder, con prospettiva di integrazione con gli strumenti di gestione e pianificazione</i>	<i>Politico-gestionale</i>	<i>Riclassificazione del bilancio, con scarsa correlazione con le matrici ambientali</i>
Roma	Comune di Roma <i>ContaRoma</i>	<i>Gestione e rendicontazione</i>	<i>Economico, con finanziamenti del MATT</i>	<i>Riclassificazione parziale delle voci di bilancio relative alla spesa ambientale</i>
Napoli	Provincia di Napoli <i>Bilancio Ambientale CLEAR 2001-2003</i>	<i>Comunicazione agli stakeholder</i>	<i>Economico, con finanziamento da fondi europei (LIFE Ambiente)</i>	<i>Indicatori fisici, mancanza di dettaglio per la riclassificazione delle spese</i>

Unitamente alle indagini condotte da APAT, la lettura dello stato dell'arte nelle aree metropolitane descritte fa emergere alcune considerazioni:

- Le difficoltà connesse all'implementazione dei sistemi di contabilità ambientale, pur presenti in tutte le realtà locali, sono maggiormente sfumate per gli enti territoriali medio-piccoli nei quali il processo partecipativo è più sentito e dove l'azione volontaria continua a sostenere gli impegni di rendicontazione pubblica anche attraverso i bilanci ambientali;
- L'adozione del bilancio ambientale inteso come semplice riclassificazione della spesa resterebbe un lavoro che si andrebbe a sovrapporre a quello della contabilità economica tradizionale obbligatoria per legge, riconoscendo come principale causa di questa distorsione la non matura percezione della sua potenzialità e relegandolo ad un esercizio dispendioso in termini di risorse di tempo e di personale che non si integra con gli altri strumenti di programmazione e pianificazione territoriale. In questo senso si veda anche come stenta l'adozione dei Sistemi di Gestione Ambientale che continuano ad essere in misura prevalente uno strumento di comunicazione utile per una azienda privata e molto meno per un ente pubblico. Con l'assenza di un forte o facilitatore politico all'interno delle amministrazioni e la mancanza di un reale interesse nell'ambito dell'ente, anche sancire l'obbligo di legge della reda-

zione di un bilancio ambientale non produrrebbe altro effetto che una serie di strumenti e documenti a sé stanti di difficile integrazione.

- Spesso i *kick-off* dei progetti relativi all'implementazione della contabilità che non sono supportati, almeno nelle fasi iniziali, da una forte idea di base o dal convincimento delle potenzialità del nuovo strumento di bilancio, sono interpretati come un'opportunità fornita agli Enti Locali di accedere a fondi da finanziamenti nazionali o europei. Ad ulteriore conferma dello scarso convincimento di partenza, si può sottolineare come sia accaduto che i finanziamenti siano stati impiegati come "misura incentivante" per il personale impiegato nella redazione del bilancio in forma di emolumenti per lavoro straordinario. Solo in seguito, con il procedere delle fasi, si è consolidata un'idea riguardo l'utilità nel dotarsi di questo strumento anche se questa utilità non abbraccia integralmente gli obiettivi del bilancio ambientale, limitandosi alla sfera contabile o alla sola rappresentazione di indicatori fisici; più che verso la costruzione di indicatori di eco-efficienza l'attenzione si rivolge alla riformulazione del bilancio economico o alla comunicazione alternativa del rapporto sullo Stato dell'Ambiente.

4. L'IMPEGNO METODOLOGICO E OPERATIVO DI APAT

La contabilità ambientale, nella sua accezione più matura e completa che si raccorda direttamente con il complessivo processo di riforme delle logiche di relazione della P.A. e nello specifico dei processi di contabilizzazione, non può avere, nella visione di APAT, soltanto un valore informativo-statistico; non può, quindi, essere il risultato di un modello che mette a sistema un insieme di variazioni fisico-tecniche scollegate dalla loro tracciabilità in termini di valore economico delle azioni che le hanno generate.

Ciò non toglie che la contabilità ambientale nel senso di rappresentazione statistico-ufficiale di fatti ambientali ed economici abbia raggiunto una sua maturità metodologica e, in alcuni casi, applicativa.

Dopo l'esperienza condotta come ANPA¹⁹, APAT ritorna con maggior vigore sul tema della contabilità e del bilancio ambientale, ma le motivazioni non si esauriscono però alla necessità di realizzare una maggiore integrazione tra il sistema dei dati fisico-ambientali con la chiave di lettura economico/finanziaria, che l'osservazione delle sperimentazioni condotte ha evidenziato essere ancora non pienamente realizzato, ma sorgono a fronte di una serie, non esaustiva, di considerazioni:

- La spesa ambientale a livello locale rappresenta una percentuale sempre più elevata della spesa totale delle amministrazioni, arrivando in alcuni casi anche al 15-20% e quindi lo sforzo richiesto per produrre informazioni più dettagliate è giustificata dai benefici che ne potrebbero conseguire;
- Le risorse finanziarie in mano dei governi locali sono scarse a fronte di sempre più numerose competenze e quindi l'allocazione tra impieghi alternativi diventa un momento cruciale della gestione ambientale e strumenti di supporto alla decisione diventano necessari.

A fronte di queste considerazioni APAT ritiene che:

- i sistemi di contabilità ambientale possono fornire un importante aiuto per una migliore gestione e controllo della spesa pubblica ambientale in particolare e delle politiche ambientali più in generale;
- le sperimentazioni sul campo vanno ora ricondotte ad un ordine e ad una individuazione di modi, tempi e strumenti per rendere la contabilità ambientale uno strumento di pubblica e formale responsabilizzazione del governo locale;

¹⁹ Approcci teorici ed applicazione di metodologie di contabilità nazionale ambientale (2001); La riclassificazione delle spese ambientali regionali (2002).

- sia opportuno facilitare il coinvolgimento di quei soggetti che, spiazzati dalla diversificazione e personalizzazione degli strumenti e dalla mancanza di un quadro normativo cogente, rinviavano il proprio impegno all'implementazione di uno strumento di contabilità, perdendo il valore informativo prodotto nei convenzionali processi decisionali, di controllo e di rendicontazione, reale valore aggiunto dei sistemi di contabilità ambientale.

Inoltre l'attività di screening e ricerca sul campo²⁰ hanno portato il Dipartimento Stato dell'Ambiente – anche in linea con quanto previsto dalla Direttiva Ministeriale di riordino dei compiti dell'Agenzia²¹ – al convincimento della necessità di creare un "momento" di dibattito, confronto ed approfondimento scientifico e operativo, attraverso la costituzione di una comunità di professionisti chiamati ad interagire intorno ad un tavolo tecnico al fine, non già di identificare "il Modello" di rendicontazione economico-ambientale, quanto di sensibilizzare gli operatori pubblici circa le potenzialità offerte dalla contabilità ambientale quale fondamento per la realizzazione di una politica rivolta all'utilizzo efficiente delle risorse ambientali disponibili, alla minimizzazione degli impatti ambientali, e alla valutazione delle diverse scelte adottate congiuntamente ad un utilizzo razionale ed efficiente delle risorse economiche da gestire.

Altri monitoraggi già condotti dal Dipartimento Stato dell'Ambiente²² hanno in effetti enfatizzato le problematiche derivanti dall'elevato grado di inefficienza della spesa, causate dall'incapacità delle amministrazioni locali di utilizzare adeguati strumenti per la gestione, spesso non del tutto trasparente o coerente, delle risorse ed il Dipartimento intende perciò proseguire in questo indirizzo di analisi e mettere in atto una strategia di supporto alle Pubbliche Amministrazioni avente come obiettivo quello di aumentare la consapevolezza delle PP.AA. circa la coerenza in termini di gestione del denaro pubblico e dell'ambiente e del territorio con le scelte politiche e tecnologiche adottate.

4.1 La strategia di APAT

In tal senso si tratta di dimostrare la possibile esistenza di alternative tecnico-gestionali compatibili con l'ambiente, spesso economicamente vantaggiose, la cui scelta quindi comporterebbe il raggiungimento del duplice obiettivo di contenimento della spesa pubblica e salvaguardia della risorsa ambientale. Per il perseguimento di questo obiettivo il Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale di APAT ha previsto che il proprio percorso di crescita, già avviato, dovesse proseguire ed irrobustirsi con il coinvolgimento dell'intero Sistema Agenziale, quale interlocutore privilegiato per la diffusione di una più ampia e consapevole conoscenza del bilancio ambientale attraverso il territorio.

4.1.1 Le sperimentazioni in proprio

Come esercizio per il consolidamento della conoscenza acquisita, il Dipartimento Stato dell'Ambiente ha avviato due progetti contemporanei volti alla realizzazione di una analisi dei

²⁰ Analisi di alcune tra le best practices italiane, condotta attraverso colloqui ed indagini presso le Amministrazioni di: Comune di Ferrara, Comune e Provincia di Bologna, Comune di Roma, Comune di Venezia, Comune di Reggio Emilia, Provincia di Napoli, Comune di Catania.

²¹ ...che prevede l'istituzione del Servizio "Tutela delle Risorse naturali e Bilancio Ambientale" e che individua tra i compiti del Dipartimento quello di perseguire "lo sviluppo di collaborazioni nei settori di propria competenza all'interno del Sistema Agenziale e tra questo ed altre istituzioni al fine di fornire alle Amministrazioni Pubbliche un adeguato supporto tecnico che permetta un'attenta, ragionata e condivisa pianificazione dell'attività ambientale a tutti i livelli decisionali al fine di garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente e di contribuire in tal modo alla competitività dei sistemi territoriali e delle imprese".

²² cfr. "Analisi dell'efficienza della gestione delle Aziende municipalizzate", Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale.

bilanci dei Comuni di Venezia e di Catania (che comprende tra l'altro anche la documentazione relativa alle società partecipate, municipalizzate o S.p.A. pubbliche) che attraverso una propria metodologia di riclassificazione dei bilanci finanziari sviluppata dall'analisi delle metodologie già condivise e adattata alla struttura e all'organizzazione economico finanziaria dei Comuni, è volta a realizzare una riclassificazione delle spese in chiave ambientale sostenute dalle Amministrazioni, con l'estrazione di un set di indicatori di eco-efficienza ed eco-efficacia come misura della congruità delle azioni prodotte in materia ambientale.

4.1.2 Il Tavolo Tecnico Interagenziale sui Bilanci Ambientali

Partendo dalle motivazioni di carattere tecnico già discusse il Dipartimento Stato dell'Ambiente e metrologia Ambientale si è posto l'obiettivo principale di capitalizzare il *know-how* e l'*expertise* maturati, in maniera spesso disorganica e non coordinata, dal Sistema Agenziale e da tutti gli attori coinvolti nei processi di contabilizzazione delle risorse naturali.

Strumento operativo per la realizzazione di questo obiettivo è la costituzione di un Tavolo Tecnico Interagenziale aperto all'adesione volontaria delle Agenzie Regionali e Provinciali e di altri soggetti istituzionalmente rilevanti, la cui bozza di programma operativo è stata discussa e concordata con le ARPA/APPA che si sono dimostrate sensibili al tema della contabilità ambientale.

Il progetto prevede una articolazione nelle seguenti attività da svolgersi congiuntamente con il Sistema Agenziale in diversi gruppi di lavoro, comprendenti:

- Acquisizione delle informazioni sulle attività svolte dal Sistema Agenziale nel campo della contabilità ambientale
- Applicazione su un campione definito a scala nazionale del modello di screening APAT per la valutazione delle condizioni esistenti e potenziali per l'implementazione dei sistemi di contabilità e bilancio ambientale
- Definizione di metodologie condivise per la redazione di bilanci ambientali ed individuazione di un set di indicatori comuni di eco-efficienza
- Sperimentazioni sul campo e predisposizione di bilanci ambientali

In definitiva, come obiettivo di lungo termine, APAT si propone lo sviluppo di uno strumento o di un sistema di strumenti che, facendo riferimento alle metodologie di contabilità ambientale definite in ambito Europeo e tenendo conto dei risultati delle sperimentazioni in atto, fornisca alle Amministrazioni un utile supporto alla decisione, valutazione e controllo delle politiche ambientali attraverso la produzione periodica e sistematica di informazioni ad hoc nelle fasi ex ante, in itinere ed ex post di formazione della spesa ambientale.

5. APPENDICE: ALCUNE METODOLOGIE DI CONTABILITÀ AMBIENTALE

5.1 Il Progetto CLEAR

Il Progetto CLEAR²³ è un progetto cofinanziato nell'ambito del programma LIFE-Ambiente che nell'arco di un triennio (2001-2003) si è proposto di approfondire e riformulare la contabilità ambientale quale strumento efficace dell'amministrazione locale per comprendere e meglio indirizzare le proprie politiche in direzione della sostenibilità. Il progetto cui ha aderito l'associazione francese "*Les Eco Maires*" che raggruppa circa 600 comuni, ha una forte impronta italiana, e ha coinvolto 18 soggetti tra comuni e province e la regione Emilia-Romagna.

²³ City and Local Environment Accounting and Reporting.

Il metodo sviluppato prevede l'adozione di un piano dei conti fisici e di un piano dei conti economici che vanno ad integrarsi in un unico bilancio ambientale dove le voci di spese vengono riclassificate secondo una ripartizione delle attività dell'Ente Locale in Aree di Competenza²⁴, all'interno delle quali vengono definiti degli ambiti di rendicontazione, cui sono associati indicatori fisici per la misurazione delle ricadute, dell'efficacia, dell'efficienza e della coerenza delle politiche stesse. Il sistema contabile si basa sul modulo EPEA²⁵ e sulla classificazione in attività nei domini CEPA²⁶, mentre il sistema degli indicatori fisici adotta ed implementa indicatori afferenti al modello DPSIR, agli Indicatori Comuni Europei (ICE) o realizzati per le specifiche necessità dell'Ente, a migliori integrazioni delle fonti documentali quali il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente, il Piano Esecutivo di Gestione (PEG) o altri strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

Con l'esaurimento dei fondi stanziati per la realizzazione del progetto, si è, almeno in parte, esaurito l'interesse per la contabilità ambientale in molti degli enti che hanno aderito al consorzio dalla sua creazione²⁷.

5.2 ICLEI ecoBudget

Il progetto ecoBudget nasce, dopo una fase pienamente sperimentale in Francia e in Germania, nell'ambito di un bando LIFE di cofinanziamento di azioni specifiche dirette allo sviluppo delle politiche ambientali; promosso da ICLEI²⁸, ha tra le finalità il supporto alle Amministrazioni per le scelte programmatiche e gestionali per il territorio. Il progetto di durata triennale (2001-2004) ha compreso una fase preparatoria di selezione di un set di indicatori locali, cui è seguita una fase di definizione del bilancio ambientale preventivo ed una verifica e valutazione successiva che dovrebbe comprendere anche analisi ecobenefit ed applicabilità a livello europeo. Lo strumento ecoBudget si propone di essere uno dei cardini della pianificazione territoriale strategica e di integrazione con le finalità di comunicazione e rendicontazione ambientale costituite dalla redazione del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente dal quale attinge in buona parte gli indicatori fisici.

È in questa direzione che lo strumento si è indirizzato, costituendo quindi una versione più comunicativa del Rapporto Stato dell'Ambiente che in alcuni enti locali si è ritenuto opportuno integrare maggiormente con gli aspetti di gestione economico-finanziaria²⁹.

²⁴ Per una amministrazione comunale le aree di competenza sono: 1. Verde Urbano e Tutela della Biodiversità, 2. Mobilità sostenibile, 3. Sviluppo urbano, 4. Risorse idriche, 5. Rifiuti, 6. Risorse Energetiche, 7. Informazione, partecipazione, innovazione, 8. Altri impegni ambientali.

Per una amministrazione provinciale le aree di competenza sono: 1. Ambiente naturale, 2. Risorse idriche, 3. Atmosfera, rumore, elettromagnetismo, 4. Territorio e uso del suolo, 5. Attività produttive, 6. Trasporti e viabilità, 7. Rifiuti, 8. Informazione, partecipazione, innovazione, 9. gestione ambientale interna, 10. Altri impegni ambientali.

²⁵ Environmental Protection Expenditures Activities, conto satellite per la spesa di protezione ambientale adottato dal SERIEE (Système Européen de Rassemblement de L'Information Economique sur l'Environnement) elaborato da EUROSTAT.

²⁶ Classification of Environmental Protection Activities.

²⁷ Con la registrazione del marchio CLEAR e l'avvio della campagna "Facciamo i conti con l'Ambiente" il progetto CLEAR sopravvive grazie alla volontà degli Enti Locali che hanno creduto nell'efficacia e nelle potenzialità dello strumento che si sono raccolte in un network il cui intento è di continuare a promuovere la contabilità ambientale e costituire un riferimento per quelle amministrazioni che vogliono avvicinarsi alla contabilità locale, e ciò anche grazie alla sinergia con il Coordinamento delle Agende 21 Locali.

²⁸ International Council for Local Environment Initiatives – www.iclei.org.

²⁹ Da citare il caso del Comune di Ferrara.

6. BIBLIOGRAFIA DI RIFEIMENTO

- Capriolo A., Costantini V., Forleo M. [a cura di] (2002), *Approcci teorici ed applicazioni di metodologie di contabilità nazionale ambientale*, Progetto di ricerca ANPA, CERADI, LUISS, Edizioni La Sapienza
- ANPA-CERADI LUISS (2002), *La riclassificazione delle spese ambientali regionali. Il caso studio della Regione Calabria e della Regione Molise*
- Borghini S. [a cura di] (2003): *Contabilità Ambientale territoriale: concetti di base, esperienze italiane e internazionali*
- Comune di Bologna (2004), *Bilancio Ambientale Consuntivo 2003 del Comune di Bologna*
- Comune di Bologna (2004), *Bilancio Ambientale Preventivo 2004 del Comune di Bologna*
- Comune di Venezia (2004), *Bilancio Socio-Ambientale del Comune di Venezia 2003*
- Comune di Venezia (2005), *Bilancio Socio-Ambientale del Comune di Venezia 2004*
- Comune di Venezia, Assessorato all'Ambiente, (2005). *Speciale Ambiente Venezia: Rendiconto 2001-2005*
- EUROSTAT (2001 e), *Towards Environmental Pressure indicators for the EU*, Seconda edizione, Lussemburgo
- EUROSTAT (2002 b), *SERIEE, European system for the collection of economics information on environment, 1994 Version*, Lussemburgo
- Formez e Dipartimento della Funzione Pubblica (2003), *Contabilità ambientale negli enti locali*, Roma
- Giovanelli F., Di Bella I., Coizet R. (2000), *La natura del conto. Contabilità ambientale: uno strumento per lo sviluppo sostenibile*. Edizioni Ambiente.
- Giovanelli F., Di Bella I., Coizet R. (2000), *Ambiente condiviso. Politiche territoriali e bilanci ambientali*. Edizioni Ambiente
- ICLEI, *Local Governmet for Sustainability (2004). The ecoBudget Guide: Methods and Procedures of an environmental management system for local authorities*, Vaxjö (S)
- ISTAT (2003), *Contabilità ambientale e "risposte" del sistema socio-economico: dagli schemi alle realizzazioni*, *Annali di Statistica*, Anno 132, Serie X, vol. 18, Roma.
- Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio (2001), *Strategia d'azione ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia*, Dipartimento per lo sviluppo sostenibile e per le politiche del Personale e degli Affari Generali – Direzione per lo Sviluppo Sostenibile, pp.14-21
- Progetto CLEAR (2003), *Metodo CLEAR. Dalla contabilità alla politica ambientale*, Milano, Edizioni Ambiente
- Provincia di Bologna (2004), *Bilancio Ambientale 2001-2003*
- Provincia di Genova (2004), *Primo Rapporto sullo Stato dell'Ambiente – anno 2003: La Spesa Ambientale*
- Provincia di Napoli (2004), *Bilancio Ambientale redatto per gli anni 2001-2003*
- Provincia di Torino (2004), *Bilancio Ambientale 2001*
- TOROC – Torino 2006 (2004), *Rapporto di Sostenibilità*

LE CITTÀ ITALIANE AMBASCIATORI DELLA QUALITÀ

A. ANGE*, **R. MAZZÀ****

* (Consulente APAT) ** (SL&A)

In questa parte del rapporto si riprendono ed aggiornano i contenuti del tema “I flussi turistici verso le città: il turismo come leva del miglioramento della qualità”¹, pubblicato nel I Rapporto APAT “Qualità dell’ambiente urbano”.

Il campo di indagine è stato ampliato da otto a quattordici città, comprendendo nell’analisi anche Venezia, Trieste, Bari, Messina, Catania, e Cagliari e allargando, per alcuni indicatori, l’area di analisi al territorio provinciale.

Nella prima parte sono analizzati alcuni elementi che raccontano e misurano la capacità di attrazione delle città in termini di notorietà e di flussi turistici, questi sono analizzati in serie storica. Ciò permette di inquadrare il fenomeno turistico nel suo complesso e di evidenziare le differenze tra gruppi più o meno omogenei di città.

Nella seconda parte vengono invece evidenziate le differenze per ciascuna area metropolitana in relazione all’impatto del turismo, misurato attraverso alcuni indicatori, inserendo una prima classificazione di confronto con gli stessi indicatori del 2003.

Infine nella terza parte vengono presentate due buone prassi che mettono insieme due aspetti fondamentali dell’impatto del turismo nelle città e nelle aree metropolitane:

- quando il turismo, portatore delle esigenze di una domanda specifica, entra a pieno titolo nella pianificazione territoriale, come nel caso di Rimini e del Piano di Coordinamento Provinciale;
- quando sono invece le esigenze dei residenti ad essere “ascoltate” come nel caso di Firenze, dove il Comune ha effettuato una indagine per misurare la “percezione” dei cittadini sulla qualità della vita nella loro città.

1. LA CITTÀ ITALIANE SI CONFERMANO COME SOGGETTO DI ATTRAZIONE

Sono sempre al centro della notorietà dell’Italia nel mondo

Le recenti indagini realizzate dalla Direzione del Turismo del Ministero delle Attività Produttive confermano ancora una volta che le città italiane sono un veicolo di immagine e notorietà del nostro paese, rappresentano infatti il principale prodotto conosciuto a livello internazionale.

¹ Il paragrafo era inserito nel capitolo “turisti e residenti fruitori della città: le qualità del sistema ospitale urbano”, pag. 431 della pubblicazione.

I luoghi italiani di cui gli stranieri hanno sentito parlare

	1998 (1)	1999 (2)	2004(3)
Torino	3,5	4,5	5,8
Milano	16,5	15,8	24,4
Venezia	28,9	33,0	34,9
Trieste	0,5	< 0,5	< 2,5
Genova	2,7	2,5	< 2,5
Bologna	0,9	< 0,5	< 2,5
Firenze	13,8	17,8	19,8
Roma	54,2	55,2	58,5
Napoli	14,4	14,4	16,3
Bari	0,5	< 0,5	< 2,5
Palermo	2,0	1,7	< 2,5
Catania	< 0,5	< 0,5	< 2,5
Messina	< 0,5	< 0,5	< 2,5
Cagliari	< 0,5	< 0,5	< 2,5

Note: 1) Percentuale sulla popolazione che ha sentito parlare dell'Italia. Indagine diretta 17.117 individui in 14 paesi (Francia, Germania, Austria, Gran Bretagna, Stati Uniti, Giappone, Belgio, Olanda, Spagna, Polonia, Russia, Canada, Argentina e Cina).

2) Percentuale sulla popolazione che ha sentito parlare dell'Italia. Indagine diretta attraverso 6.261 individui in sei paesi (Francia, Germania, Austria, Gran Bretagna, Stati Uniti e Giappone).

3) Percentuale sulla popolazione che ha sentito parlare dell'Italia. Indagine diretta attraverso 9.058 individui in nove paesi (Francia, Germania, Austria, Gran Bretagna, Stati Uniti, Giappone, Belgio, Olanda e Svizzera)

Fonte: La Marca Italia, Ministero delle Attività Produttive - D.G. Turismo, anni vari

Favoriscono l'internazionalizzazione del Paese

E nonostante le difficoltà economiche e politiche internazionali restano il primo prodotto turistico, in particolare per quanto riguarda gli stranieri. Infatti su 10 turisti che arrivano nelle città 6 sono stranieri, contro i 4 su 10 che si contano per ciò che riguarda gli arrivi complessivi in Italia.

C'è da dire che la capacità di attrazione delle città italiane sul mercato internazionale resta ancora nelle mani del nucleo di città composto da Venezia, dove 8 turisti su dieci sono stranieri, Firenze, Roma e Milano, che d'altronde rappresentano la punta di diamante della notorietà dell'Italia all'estero.

I turisti stranieri nelle città italiane

	Notti 2003	di cui stranieri (in %)	Notti 2004	di cui stranieri (in %)
Torino	1.800.207	32,0	2.008.771	36,0
Milano ⁽¹⁾	7.505.148	53,0	7.518.766	54,8
Venezia	6.270.015	80,7	6.930.073	81,4
Trieste	500.567	37,7	545.766	39,7
Genova	1.210.515	34,2	1.337.820	34,1
Bologna	1.759.361	36,6	1.730.239	36,6
Firenze	6.070.417	69,6	6.444.900	73,9
Roma	19.122.461	59,1	20.049.906	59,1
Napoli	2.194.835	44,5	2.271.842	47,7
Bari	445.150	16,6	495.356	18,5
Palermo	1.254.250	40,8	1.262.354	43,9
Catania	462.618	32,9	512.691	35,4
Messina	322.990	18,2	387.238	13,8
Cagliari	304.053	17,9	302.628	19,2

Note: ⁽¹⁾ Il dato è riferito alle sole strutture alberghiere

Fonte: elaborazioni su dati Istat e enti turistici locali, 2005

Da questo punto di vista queste città sembrano reggere il confronto con le principali città europee.

I turisti stranieri nelle città europee

Città	Notti 2003	di cui stranieri (in %)	Permanenza media
Parigi ⁽¹⁾	30.879.656	66,1	2,2
Berlino	11.329.459	29,6	2,3
Madrid	12.232.312	46,6	2,1
Vienna	8.523.726	81,6	2,3

Note: ⁽¹⁾ Gli arrivi e le presenze sono riferite solo alle strutture alberghiere

Fonte: Sito Urban Audit, 2005

Ci sono poi segmenti di mercato come quello del business in cui l'Italia non sfigura, ad esempio è terza in Europa dopo Francia e Germania (ma davanti alla Spagna, alla Svizzera, al Belgio, ecc.) per numero di meeting internazionali organizzati.

Le prime 10 città europee dei congressi (anno 2003)

	Città	Numero di congressi	% su tutti i congressi		Città	Numero di congressi	% su tutti i congressi
1	Parigi	272	2,88	6	Barcelona	122	1,29
2	Vienna	188	1,99	7	Copenhagen	115	1,22
2	Ginevra	188	1,99	8	Berlino	111	1,18
4	Bruxelles	182	1,93	8	Roma	111	1,18
5	Londra	144	1,52	10	Stoccolma	97	1,03

Fonte: Union of International Associations (UAI), 2004

Roma compare tra le prime 10 città in questo settore, mentre Milano è addirittura prima nella graduatoria delle città fieristiche e sempre nella stessa classifica Bologna è quinta.

Le città delle fiere (anno 2003)

Fiera	Visitatori	di cui stranieri (in %)	Spazio espositivo (mq)
Milano	4.686.430	6,6	375.000
Barcellona	2.889.332	-	245.879
Francoforte	2.626.850	14,2	407.000
Birmingham	2.356.086	2,7	200.000
Bologna	2.352.541	6,5	230.000
Utrecht	1.790.280	-	320.916
Bruxelles	1.570.497	6,7	
Basel/Zurigo	1.490.353	14,4	166.000
Ginevra	1.389.550	30,0	123.000
Lione	1.364.797	3,0	219.000
Parigi Nord	1.167.503	28,4	193.000
Norimberga	1.148.734	10,5	210.000
Valencia	1.120.394	4,8	220.000
Lisbona	975.700	0,6	53.000
Madrid	949.686	6,8	180.000
Rimini	929.568	3,2	82.000
Verona	890.523	10,2	216.000

Fonte: European Major Exhibition Center Association (EMECA), 2004

Cresce il peso dei flussi turistici

Negli ultimi sei anni le notti trascorse dai turisti nelle quattordici città metropolitane considerate sono cresciute in media del 12%, superando il dato complessivo nazionale che si attesta al 9%.

I turisti nelle città (presenze nel totale delle strutture ricettive, serie storica)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Torino	1.713.198	1.759.690	1.743.139	1.818.833	1.800.207	2.008.771
Milano ⁽¹⁾	6.420.428	5.243.915	7.139.912	6.959.578	7.505.148	7.518.766
Venezia	5.725.794	5.909.236	6.271.097	6.033.325	6.270.015	6.930.073
Trieste	514.467	460.284	487.600	507.895	500.567	545.766
Genova	1.163.980	1.155.148	1.244.861	1.207.221	1.210.515	1.337.820
Bologna	1.309.182	1.467.533	1.616.167	1.724.658	1.759.361	1.730.239
Firenze	6.580.731	6.874.081	6.715.942	6.371.552	6.059.065	6.444.900
Roma ⁽²⁾	14.071.350	14.701.281	15.030.240	14.655.947	19.122.461	20.049.906
Napoli	1.637.396	1.768.731	2.187.076	2.193.336	2.194.835	2.271.842
Bari	457.445	364.795	430.473	479.130	445.150	495.356
Palermo	1.214.117	1.337.369	1.303.643	1.242.553	1.254.250	1.262.354
Catania	388.541	338.127	405.317	389.661	462.618	512.691
Messina	278.523	274.222	282.441	288.908	322.990	387.238
Cagliari	314.425	314.927	313.608	304.081	304.053	302.628

Note: ⁽¹⁾ Presenze nelle sole strutture alberghiere. ⁽²⁾ Le presenze nel totale delle strutture ricettive sono disponibili solo a partire dal 2003. Per gli anni precedenti sono state utilizzate le presenze nelle sole strutture alberghiere

Fonte: dati Istat e enti turistici locali, 2005

Le città investono nella qualificazione e nella specializzazione

Al turismo negli ultimi anni è riconosciuta una importanza sempre maggiore a livello economico e di conseguenza nella programmazione, ma anche dai cittadini stessi. Una indagine realizzata a Firenze mostra come il turismo sia per i residenti di questa città soprattutto una risorsa: per il 91,6% "porta soldi alla città" e per l'84,7% "crea posti di lavoro", oltre a essere un vantaggio perché "accresce il prestigio della città del mondo" (87%) e "facilita una società multiculturale" (74%).

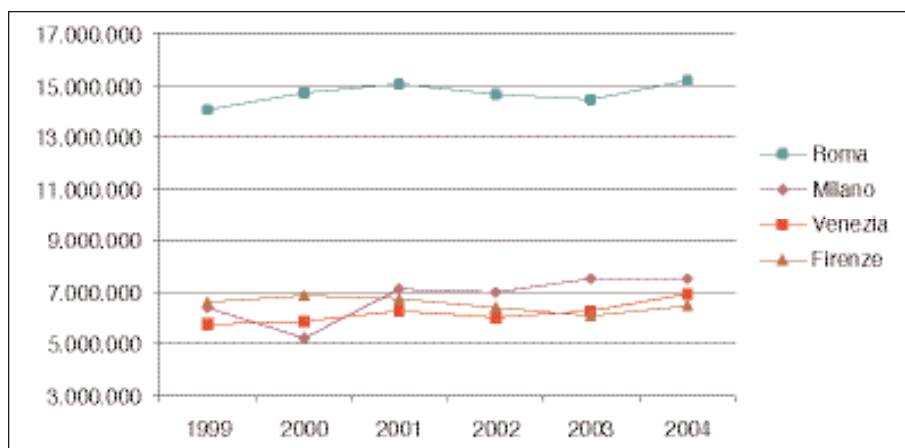
Comporta dei costi ovviamente, in particolare per il "continuo ammodernamento delle infrastrutture" (secondo il 65% dei residenti), il cui vantaggio però va a favore dell'intera comunità.

Dal punto di vista della crescita le città si stanno attrezzando su vari fronti, soprattutto puntando su alcune specializzazioni, ad esempio Milano sulle fiere (è recente l'inaugurazione del nuovo polo cittadino), Roma sui grandi eventi culturali anche di carattere internazionale, Torino sugli eventi sportivi (le olimpiadi in primis), che contribuiscono a riqualificare i servizi della città, oltre che a incidere sull'andamento dei flussi turistici. Cresce infatti chi investe nella qualificazione e nella specializzazione.

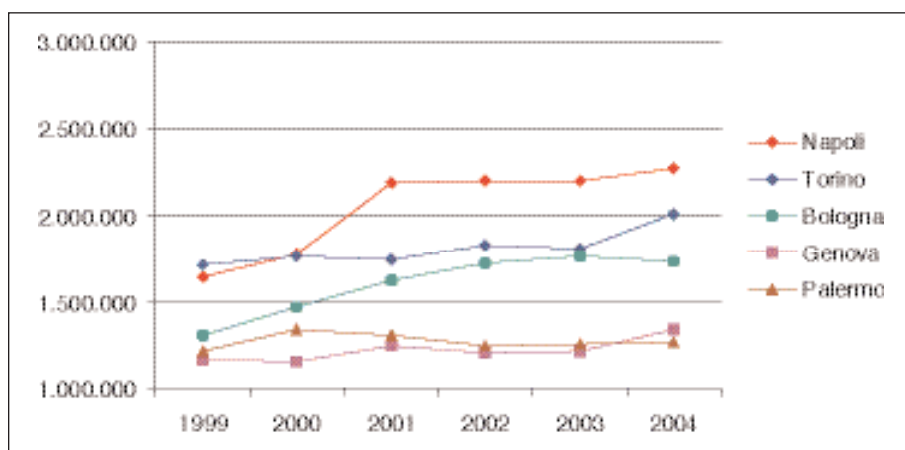
Nell'insieme delle quattordici città prese in considerazione è possibile distinguere tre gruppi:

- quello delle grandi città, Roma, Milano, Venezia e Firenze, il cosiddetto "turisdotto", considerato che da sole raggiungono oltre la metà dei pernottamenti effettuati nelle città italiane. Per queste città, che sono ai vertici della notorietà, l'andamento risulta maggiormente esposto alle congiunture economiche e politiche (ad esempio il terrorismo internazionale) che di volta in volta si possono verificare, ma le performance negli ultimi anni sono comunque positive. Si pensi a Roma, che anche nei primi sei mesi del 2005 ha continuato a misu-

rare incrementi di presenze, con un aumento di stranieri del 13,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente;



- quello delle "specializzate", Bologna, Torino, Genova, Napoli e Palermo; queste città sono caratterizzate da un costante aumento dei turisti grazie anche alla loro capacità di attirare target sempre più specifici, in relazione a prodotti come la cultura, gli eventi, le fiere, i congressi, ecc.

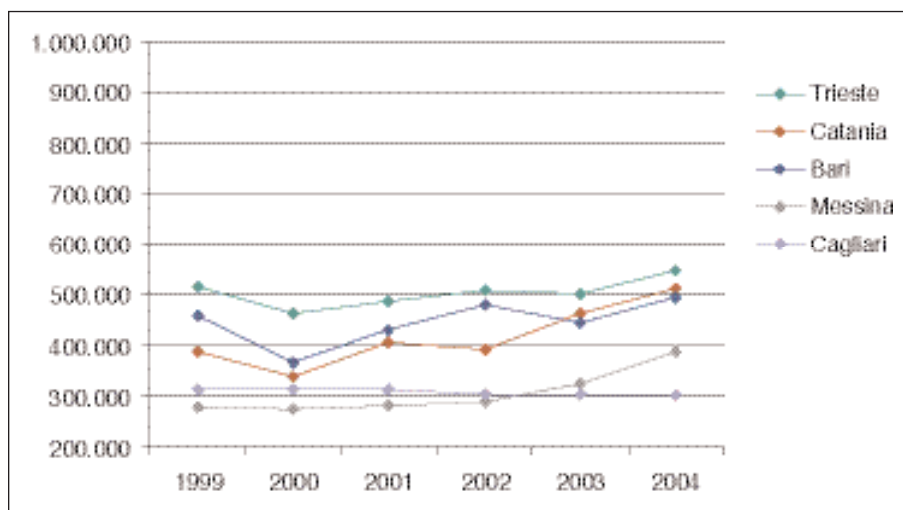


Aumentare la vivibilità dei luoghi e la fruibilità delle risorse, migliorando la qualità dei servizi, rappresenta lo sforzo anche attraverso azioni di coordinamento con altri soggetti e progetti molto specifici che queste città stanno attuando per lo sviluppo del turismo. Un esempio è quello di Bologna con il progetto CARE², che sta creando, in rete con altre città italiane ed europee (Salonico, Gera, Graz, e altre) degli itinerari turistici tematizzati (sui musei, parchi urbani, cinema) caratterizzati da un alto livello di accessibilità per tutti coloro che esprimono delle esigenze speciali (anziani, disabili, ecc.).

- quello delle "piccole", anche da un punto di vista turistico, tra cui Trieste, Bari, Catania,

² Progetto Comunitario Interreg IIIB-Cadse, Città Accessibili delle Regione Europee

Messina e Cagliari. Queste città che hanno mantenuto un andamento costante nel tempo (fatta eccezione per Messina, che invece ha evidenziato alti tassi di crescita), sono ancora poco conosciute, soprattutto all'estero. Si tratta, e questo aspetto veniva segnalato già dall'Osservatorio nazionale delle città d'arte nel 1998, di città dotate da un punto di vista dell'offerta, in particolare quella culturale (elevato numero di risorse, elevati i servizi culturali e l'intrattenimento), bene attrezzate e facilmente accessibili, ma con una capacità ricettiva talvolta sotto dimensionata, sebbene di buona qualità, che riduce le possibilità di permanenza per i turisti ed i benefici economici per il settore. Nel futuro di queste città è auspicato un deciso orientamento al mercato e la ricerca (se non il consolidamento) di posizioni di nicchia, anche per evitare la concorrenza diretta con le realtà "più grandi".



2. Le città italiane e l'impatto del turismo: indicatori a confronto

Come già accaduto lo scorso anno sono stati definiti alcuni indicatori che permettono di seguire per quanto riguarda gli aspetti più significativi il fenomeno turistico nel tempo ed individuare eventuali correttivi in fase di programmazione strategica dei servizi della città.

	n. turisti ogni 100.000 abitanti (media giornaliera) (1)		posti letto totali per 100.000 abitanti (2)	Posti letto alberghieri per 100.000 abitanti (3)	n. posti letto alberghieri per kmq (4)	tasso lordo di occupazione alberghiera (5)		% posti letto alberghieri sul totale dei posti letto (6)	permanenza media in giorni (7)
	2004	03/04				2004	03/04		
Torino	622	▲	1.606	1.142	78	39,65	▲	71,14	3,16
Milano	1.602	▼	-	3.430	242	43,35	▼	-	2,31
Venezia	6.994	▲	11.911	8.613	57	64,66	▲	72,31	2,30
Trieste	720	▲	2.254	1.206	30	43,34	▲	53,50	2,76
Genova	608	▲	1.491	1.144	28	48,33	▲	76,76	2,18
Bologna	1.268	▼	3.023	2.417	64	45,93	▼	79,94	2,27
Firenze	4.803	▲	10.189	7.998	287	49,86	▲	78,49	2,64
Roma	2.156	▲	4.318	3.175	63	51,37	▲	73,54	2,61
Napoli	624	▲	1.108	1.013	86	59,53	▼	91,41	2,85
Bari	422	▲	1.914	1.413	39	27,87	▲	73,79	2,24
Palermo	510	▲	1.370	1.194	51	41,45	▲	87,15	2,07
Catania	458	▲	1.806	846	14	42,18	▲	46,82	2,21
Messina	428	▲	942	542	6	51,13	▲	57,53	3,96
Cagliari	512	▲	1.478	1.251	24	40,92	▼	84,63	2,09

Note:

(1) Presenze turistiche: anno 2004 - Popolazione residente: anno 2004

(2) Posti letto totali: anno 2004

(3) Posti letto alberghieri: anno 2004

(4) Posti letto alberghieri: anno 2004

(5) Il tasso lordo di occupazione alberghiera è pari al rapporto tra le presenze turistiche in un determinato periodo (anno) e i posti letto teoricamente disponibili nello stesso periodo

(6) Posti letto totali e posti letto alberghieri: anno 2004

(7) Arrivi e presenze turistiche: anno 2004

Fonti: Istat, Uff. statistica della Provincia di Torino, Apt del Milanese, Apt di Genova, APTR Friuli, Venezia Giulia, Osservatorio turistico regionale dell'Emilia Romagna e Comune di Bologna, Uff. statistica Provincia di Firenze, APT Roma e EBT di Roma, Ept Napoli, APT della Provincia di Bari, AAPIT della Provincia di Palermo ed Azienda Turistica Palermo e Monreale, AAPIT della Provincia di Catania, AAPIT della Provincia di Messina, AAST di Cagliari.

Come è possibile notare il rapporto turisti/residenti è in crescita rispetto allo scorso anno in dodici delle quattordici città. Fanno eccezione Bologna e Milano, con una differenza. Infatti mentre nel primo caso si tratta di una lieve flessione dei flussi turistici, nel secondo caso c'è stata una crescita maggiore nella popolazione residente.

Venezia e Firenze sono le due città dove l'intensità turistica è maggiore, ma dove il turismo è una "pressione" ormai consolidata, mentre quelle più piccole sono anche quelle esposte ai maggiori "rischi" nei giorni di punta, perché meno attrezzate.

In queste città infatti la disponibilità in termini di posti letto è tre o quattro volte maggiore rispetto a quella "utilizzata" in un giorno medio. Ad esempio a Catania dai 458 turisti nel giorno medio si potrebbe arrivare ad oltre 1.800 turisti pernottanti ogni 100.000 abitanti.

Città e provincia una relazione metropolitana ancora immatura per il turismo

L'impatto del turismo non sembra avere un effetto diffusivo dal centro principale al resto della area metropolitana o della provincia, fatto salvo il caso di Venezia, che rappresenta una vera eccezione. In questa area infatti convivono da un lato il centro storico e le località strettamente connesse con la città, da Mestre a Lido del Cavallino, che rappresentano dei veri e propri bacini di posti letto per la città e dall'altro località balneari come Jesolo in grado di attirare flussi turistici completamente autonomi dalla città.

Tra le città più grandi (in termini di popolazione, ma anche di turismo), è infatti proprio il capoluogo a fungere da maggior attrattore di turisti. A Roma, Firenze, Milano si concentrano quasi due terzi del turismo della provincia. A queste si aggiunge Trieste, con il 69% delle notti trascorse in città. In questi casi il rapporto tra il centro e le "aree periferiche" non sembra essere molto sviluppato.

Notti trascorse dai turisti nelle strutture ricettive nel 2004

	comune capoluogo	altri comuni della provincia	totale provincia	percentuale di incidenza del comune capoluogo
Torino	2.008.771	1.929.672	3.938.443	51,0
Milano ^(*)	7.518.766	3.176.736	10.695.502	70,3
Venezia	6.930.073	22.024.518	28.954.591	23,9
Trieste	545.766	246.366	792.132	68,9
Genova	1.337.820	1.954.352	3.292.172	40,6
Bologna	1.730.239	1.530.623	3.260.862	53,1
Firenze	6.444.900	2.961.985	9.406.885	68,5
Roma	20.049.906	3.748.946	23.798.852	84,2
Napoli	2.271.842	8.474.810	10.746.652	21,1
Bari	495.356	839.864	1.335.220	37,1
Palermo	1.262.354	2.017.210	3.279.564	38,5
Catania	512.691	1.176.762	1.689.453	30,3
Messina	387.238	3.580.073	3.967.311	9,8
Cagliari	302.628	2.340.468	2.643.096	11,4

Note: (*) Il dato è riferito alle sole strutture alberghiere

Fonte: elaborazioni su dati Istat e enti turistici locali, 2005

All'opposto le città minori sembrano assumere un ruolo importante soprattutto dal punto di vista logistico. In alcuni casi, come ad esempio Cagliari, diventano punti di passaggio obbligati per i turisti diretti in altre aree, data la presenza del porto e dell'aeroporto.

Dove esiste una maggiore intensità turistica anche nel territorio provinciale, ciò è per lo più dovuto alla presenza di prodotti turistici diversificati rispetto al prodotto città, e quasi sempre si tratta di aree balneari. Un esempio è quello di Palermo (ma quanto detto vale anche per Catania, Messina, ecc.): la città con il suo potenziale di attrazione è il centro principale attorno cui gravitano località altrettanto appetibili da un punto di vista turistico, da Cefalù a Terrasini, che non hanno, turisticamente parlando, un legame diretto con il capoluogo.

Più avanti, tra i casi di buone prassi, riportiamo quello di Rimini dove invece l'integrazione tra città e territorio è diventata un fatto reale anche in fatto di pianificazione e governo del territorio oltre che di integrazione nello sviluppo dei servizi e delle imprese.

Città e provincia

	n. abitanti in città/n. abitanti in provincia	n. notti in città/n. notti in provincia	n. abitanti per kmq - città	n. abitanti per kmq - provincia	n. di turisti in provincia ogni 100 turisti in città	n. di abitanti in provincia ogni 100 abitanti in città
Torino	41,2	51,0	6.647	324	96	250
Milano	34,4	70,3	6.900	1.919	42	296
Venezia	33,0	23,9	657	336	318	304
Trieste	86,5	68,9	2.500	1.127	45	115
Genova	69,4	40,6	2.505	475	146	145
Bologna	40,0	53,1	2.638	254	88	251
Firenze	38,4	68,5	3.477	274	46	262
Roma	68,0	84,2	1.981	707	19	148
Napoli	32,3	21,1	8.566	2.638	373	310
Bari	20,9	37,1	2.724	308	170	493
Palermo	54,5	38,5	4.322	248	160	183
Catania	28,6	30,3	1.731	301	230	349
Messina	37,6	9,8	1.193	203	925	265
Cagliari	21,1	11,4	1.920	111	773	473

Fonte: elaborazioni su dati Istat e enti turistici locali, 2005

La tabella qui sopra evidenzia ancora di più la relazione tra città centrale ed area metropolitana (in questo caso la provincia): là dove c'è una forte intensità turistica diffusa nel territorio (Messina, Cagliari,...) e non altrettanto per quanto riguarda i residenti, ci troviamo nel caso di città che debbono farsi molto carico in termini di servizi turistici e di loro decentramento rispetto alla domanda turistica, dove invece la relazione è debole (Roma, Milano) è la città con la sua offerta di centralità che si pone come unico punto di riferimento.

3. ESEMPI DI BUONE PRASSI

La Provincia di Rimini – Pianificazione Territoriale e Sistema Turistico Ospitale camminano di pari passo

Che Rimini sia un "caso" da un punto di vista turistico non è una novità, che lo sia da un punto di vista della gestione della qualità al contrario sembra esserlo.

D'altronde i numeri del turismo sia della città che di tutta l'area costiera attorno ad essa sviluppata, fino alla provincia, mettono in evidenza come qui la pressione del turismo sia davvero forte, durante tutto l'arco dell'anno.

I dati di un fenomeno di reale pressione turistica

Rimini città deve fare i conti ogni giorno con oltre 20.000 persone in più. Si tratta di un dato medio che in realtà passa dalle 4.000 di dicembre alle 62.000 (pari alla metà dell'intera popolazione residente) dell'intero mese di agosto.

	n. turisti ogni 100.000 abitanti (media giornaliera) (1)	Posti letto totali per 100.000 abitanti (2)	Posti letto alberghieri per 100.000 abitanti (3)	n. posti letto alberghieri per kmq (4)	tasso loro di occupazione alberghiera (5)	% posti letto alberghieri sul totale dei posti letto (6)	permanenza media in giorni (7)
La città	15.084	55.096	51.477	510	28,75	93,43	5,13
Tutta la provincia	14.498	57.800	50.841	270	27,14	87,96	5,59

(1) Presenze turistiche: anno 2004 - Popolazione residente: anno 2004

(2) Posti letto totali: anno 2004

(3) Posti letto alberghieri: anno 2004

(4) Posti letto alberghieri: anno 2004

(5) Il tasso lordo di occupazione alberghiera è pari al rapporto tra le presenze turistiche in un determinato periodo (anno) e i posti letto teoricamente disponibili nello stesso periodo

(6) Posti letto totali e posti letto alberghieri: anno 2004

(7) Arrivi e presenze turistiche: anno 2004

Fonti: Istat, Provincia di Rimini

Il confronto con gli stessi indicatori applicati alle 14 città del rapporto mostra dunque con chiarezza la dimensione dei problemi a cui è sottoposto il sistema Rimini (i numeri sono sensibilmente più alti anche rispetto a Firenze e Venezia).

A fronte di questi dati già dal 1998 con il primo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale si è teso a governare con autorevolezza il problema assicurando la tutela delle risorse ambientali e l'efficienza del sistema.

Il primo P.T.C.P. era infatti stato costruito a partire da un quadro conoscitivo che evidenziava da un lato l'emergere di un "sistema metropolitano" costiero in embrione, dall'altro un "sistema dell'ospitalità" ancora non pienamente consapevole di dover funzionare con livelli alti di integrazione territoriale; quella azione di pianificazione territoriale urbanistica tese a dare dunque indirizzi strategici atti a consolidare e sviluppare il sistema economico intorno alla dedica ospitale.

Tra i principali obiettivi del P.T.C.P. del 1988 si possono segnalare:

- Consolidare l'industria dell'ospitalità
- Qualità urbana, mobilità, contenimento della periferizzazione, tutela e fruibilità delle risorse ambientali.
- Consolidare e sviluppare "la città dello shopping".
- Verso una nuova generazione dell'intrattenimento.
- Centro congressi, Insediamento fieristico, Metropolitana di costa.
- Verso le nuove frontiere dell'indotto turistico, favorire l'insediamento e lo sviluppo delle imprese dell'indotto "innovativo".
- Integrazione tra sistema ambientale, economico, insediativo ("sviluppo sostenibile e desiderabile").
- La dimensione ridotta e fortemente integrata dell'entroterra favorisce la diffusione dell'effetto città: diffusione dei servizi, riduzione del consumo di suolo, tutela delle identità e valorizzazione delle tipicità, tutela e fruibilità ambientale, contenimento della proliferazione della "periferia", rafforzamento della connotazione urbana in senso sovracomunale, riorganizzazione delle sedi produttive e logistiche.

Il secondo P.T.C.P., messo in cantiere adesso nel 2005 e non ancora ultimato, di nuovo unisce la strumentazione urbanistica con le analisi e le strategie di sviluppo economico intorno al sistema turistico ospitale. I dati disponibili hanno evidenziato come gli indirizzi messi in campo nel 98 abbiano prodotto una sostanziale crescita del sistema territoriale della provincia in modo integrato intorno ad un sistema ospitale "maturo", si vuole allora rafforzare ancora di più il perseguimento degli obiettivi di qualità urbana e territoriale attraverso il duplice criterio della sostenibilità ambientale e dell'efficienza (dei servizi, delle reti, delle imprese) rispondendo alla richiesta sia dei residenti che dei turisti.

A ciò si aggiunge la rafforzata consapevolezza che è finita un'epoca dello sviluppo urbano e territoriale, quella della grande espansione urbana e insediativa, e che se ne deve affermare un'altra legata al recupero delle aree dismesse, alla riqualificazione, per assicurare nuova qualità ambientale e territoriale alle comunità locali. Anche la Legge Regionale di riferimento afferma con nettezza che il consumo di nuovo territorio è eccezionalmente possibile solo quando non sussistano alternative derivanti dalla riorganizzazione e riqualificazione dell'esistente. Se poi si aggiunge che per ogni nuova iniziativa di pianificazione urbanistica, il Comune, la Provincia e la Regione devono prevedere la valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale degli effetti derivanti dalla loro attuazione, si ha il quadro preciso di come il principio del "non consumo di territorio" e lo strumento della "valutazione di sostenibilità ambientale" agiscano da combinato funzionale per tutelare le risorse limitate e, oggi, precarie che il territorio contiene.

La qualità misurata e quella percepita – una ricerca tra i residenti sulla qualità della vita a Firenze

L'Amministrazione comunale di Firenze ha predisposto una indagine sulla qualità della vita nella città, attraverso la quale i residenti sono chiamati ad esprimersi su alcuni aspetti della loro città.

La scelta di questa buona prassi è dettata da un duplice motivo:

- da un lato perché è possibile ribadire l'importanza per la programmazione della verifica dei risultati, in questo caso attraverso la misura della soddisfazione dei residenti in merito ad alcuni aspetti del vivere quotidiano della loro città (la mobilità, la qualità dell'ambiente, la capacità di acquisto, ecc.);
- dall'altro perché è possibile attraverso questa indagine conoscere le opinioni dei cittadini in relazione ad un aspetto particolare di pressione sulla città e sui suoi servizi, il turismo. Firenze, come ci hanno mostrato i dati è una delle città metropolitane in cui il carico dei flussi turistici rispetto alla popolazione è tra i più elevati. E quindi avere la misura della percezione di questo fenomeno da parte dei cittadini rappresenta uno strumento decisionale di notevole interesse.

I principali risultati dell'indagine

La soddisfazione dei residenti: in una scala da 1 a 10 i fiorentini danno un voto pari a 7 per la soddisfazione di vivere a Firenze (7,2) e a distanza di un anno questo valore rimane pressoché invariato. Lo stesso si può affermare per la qualità della vita che la città è in grado di offrire, voto 6,8, che raggiunge il massimo tra i giovani fino a 24 anni (7,4).

I problemi ambientali: a preoccupare i cittadini sono innanzitutto il traffico (e questa preoccupa

pazione cresce proporzionalmente all'età dei cittadini) e l'inquinamento atmosferico (soprattutto per i più giovani). Meno importanza viene attribuita all'inquinamento acustico e al degrado urbano, mentre in fondo alla scala compaiono gli incidenti stradali e la viabilità pericolosa.

I giudizi sulle iniziative intraprese per migliorare la qualità ambientale premiano le giornate ecologiche, due cittadini su tre sono d'accordo su questi provvedimenti, e un po' meno i blocchi del traffico che comunque incontrano il favore di metà dei fiorentini. Al contrario non riscuotono successo le targhe alterne.

Il turismo: i fiorentini mostrano una consapevolezza sui vantaggi del turismo in termini:

- di immagine, perché accresce il prestigio della città nel mondo (per l'87% degli intervistati);
- economici, perché porta soldi (91,6%) e lavoro (84,7%) alla città;
- culturali, perché anima la città (84,1%) e facilita una società multi-culturale (74%).

Le preoccupazioni dei fiorentini sembrano rivolte alla conservazione dei loro beni, per il 68% il turismo contribuisce a danneggiare e sporcare la città e per il 57% la presenza di turisti aumenta il rischio di danneggiare i monumenti e i beni artistici, e soprattutto al "portafoglio". Per due cittadini su tre c'è infatti il rischio che il turismo contribuisca ad aumentare il costo della vita e comporti costi per il continuo ammodernamento delle infrastrutture e i servizi (che peraltro sono gli stessi che utilizzano i residenti...).

La metodologia

L'indagine è stata svolta su due rilevazioni distinte:

- una indagine diretta ad un campione rappresentativo di 1.200 residenti maggiorenni nel comune di Firenze, svolta alla fine del 2003;
- una indagine telefonica ad un panel di 694 individui già intervistati durante la prima indagine, svolta alla fine del 2004.

Ciò ha permesso di avere un quadro esauriente della qualità della vita della città e di analizzare i cambiamenti avvenuti in un anno.

INDICATORI DELLA BIODIVERSITÀ IN AMBIENTE URBANO

Centro Tematico Nazionale Natura e Biodiversità

S. CARUS*, **P. DE MARCO****, **C. DI CHIARA*****, **C. PICCINI°**, **G. SCALZO°°**,
C. TREVES°°°

*(ARTA Abruzzo), **(ARTA Abruzzo), ***(ARPA Sicilia), °(APAT - Dip. Difesa Natura), °°(ARPA Sicilia), °°°(ARPA Valle d'Aosta)

INTRODUZIONE

Nella presente relazione si riporta, in sintesi, l'attività sviluppata dal CTN NeB durante l'anno 2004, segnatamente dall'ARPA Sicilia, dall'ARTA Abruzzo e dall'ARPA Valle d'Aosta, con l'obiettivo di individuare un primo set di indicatori/indici effettivamente popolabili per un'analisi della qualità dell'ambiente urbano in funzione della componente biotica, con particolare riferimento alle tematiche di competenza del CTN:

- Biodiversità: tendenze e cambiamenti (fauna, flora, habitat)
- Effetti dei cambiamenti climatici sull'ambiente
- Zone protette, zone umide
- Foreste
- Paesaggio
- Agricoltura ecosostenibile, OGM

L'attività nel suo complesso si è articolata in:

- **Definizione di "ambiente urbano":**

- analisi documenti esistenti sulla qualità dell'ambiente urbano;
- definizione dell'unità geografica di riferimento utile all'elaborazione degli indicatori/indici.

- **Ricognizione degli indicatori utili al monitoraggio della qualità dell'ambiente urbano da:**

- normativa di riferimento;
- set indicatori/documenti dei CTN;
- Annuario dei Dati Ambientali (ADA);
- Relazione sullo Stato dell'Ambiente (RSA);
- progetti nazionali o internazionali.

- **Selezione indicatori/indici:**

- individuazione del flusso informativo e della metainformazione (fonte dati, disponibilità, ecc.) degli indicatori/indici individuati nell'ambito dell'attività di cui al punto 2;
- giudizio di attuale popolamento degli indicatori/indici di cui sopra (fattibilità);
- selezione degli indicatori maggiormente rappresentativi della realtà nazionale e popolabili, ad un livello geografico comunale, con possibile aggregazione per vari ambiti di studio (agglomerati, aree metropolitane, province, ecc.)

- **Risultati:**

- compilazione schede metainformazione (*fact sheet ADA 2004*) degli indicatori selezionati;
- stesura di un rapporto tecnico finale delle attività svolte.

Gli indicatori selezionati, secondo il modello DPSIR sono:

Stato	Habitat idonei alla vita dei pesci Habitat idonei e/o destinati alla vita dei molluschi Macchie di bosco, prato, cespuglieto, zona umida Stato ecologico degli ecosistemi acquatici Status degli habitat presenti nei pSIC/SIC e nelle ZPS Status delle specie presenti nei pSIC/SIC e nelle ZPS Vegetazione riparia
Determinante/Pressione	Popolazione residente in ambiente urbano Superfici impermeabilizzate
Impatto	Cambiamenti dell'uso del suolo Frammentazione di habitat ed ecosistemi
Risposta	Aree verdi pubbliche per residente Aree verdi (pubbliche e private) in rapporto alla superficie edificata Accessibilità alle aree naturali protette Aree terrestri protette (EUAP, pSIC/SIC, ZPS, Zone Ramsar) Aree costiere protette (EUAP, pSIC/SIC)

Per ciascun indicatore selezionato si è compilata la scheda di metainformazione, secondo il *fact sheet* elaborato dal Servizio Interdipartimentale Informativo Ambientale (APAT) per la stesura dell'Annuario dei dati ambientali edizione 2004.

Nella presente relazione, si riporta, come esempio, la scheda di un solo indicatore (paragrafo 5), le restanti schede sono presenti nel rapporto del CTN NeB in merito alla Task 02.01.04.a del Piano Operativo 2004.

1. DEFINIZIONE DI "AMBIENTE URBANO"

Una delle principali difficoltà, ma nello stesso tempo una necessaria tappa da sviluppare per uno studio intertematico come quello dell'ambiente urbano che investe vari temi ambientali (rifiuti, inquinamento delle acque, contaminazione del suolo, rischio tecnologico e naturale, emissioni climalteranti, riduzione delle aree e delle specie naturali, ecc.), è la definizione di una unità di riferimento geografica confrontabile nello spazio e nel tempo.

L'unità di riferimento dovrà consentire così come richiesto dalla strategia tematica sull'ambiente urbano di sviluppare delle analisi con *approccio olistico nei confronti dei principali problemi ambientali, caratterizzati dalla complessità, dalla diversità dei soggetti interessati e dalla necessità di trovare soluzioni multiple e innovative.*

Da un primo esame dei temi/settori presenti nel 1° Rapporto dell'APAT sulla qualità dell'ambiente urbano (APAT, 2004)¹, in riferimento alla principale domanda informativa², e considerando l'attuale disponibilità di dati, si è ritenuto utile fissare come unità minima geografica di riferimento dell'ambiente urbano il limite amministrativo comunale.

¹ Tematiche/settori del 1° Rapporto Qualità dell'ambiente urbano (APAT, edizione 2004): acque, aria, rifiuti, siti contaminati, energia, sviluppo sostenibile, agenda 21 locale, qualità ecologica e tutela della biodiversità, verde urbano, turismo, ecc.

² Quadro d'Azione per uno sviluppo urbano sostenibile nell'Unione Europea, Sesto programma di azione per l'ambiente, Strategia d'Azione per lo sviluppo sostenibile, Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano, ecc.

Principali unità di riferimento per tematiche/settori riportati nel 1° Rapporto sulla qualità dell'ambiente urbano (APAT, 2004).

Tematica/ settore	Unità di riferimento				
	Comune	Agglomerato urbano (più comuni)	Ambito Territoriale Ottimale (ATO) (più comuni, provincia, Regioni)	Area metropolitana (più comuni; spesso coincide con il limite amministrativo provinciale)	Provincia
Aria		x			
Acque interne	x		x		x
Acque marino-costiere	x				
Verde Urbano e la biodiversità nella città	x				
Qualità ecologica e tutela della biodiversità				x	
Agenti fisici	x				
Siti contaminati	x			x	
Rifiuti	x		x		x
Energia	x (con più di 50.000 abitanti) (L.10/01)				x
Sviluppo sostenibile, Agenda 21 Locale	x				x
Turismo	x				x

Tale scelta consente di rielaborare successivamente le informazioni per macro aree d'interesse di studio (agglomerato urbano³, ATO⁴, aree metropolitane⁵, province, regioni, ecc.) e poter relazionare al meglio gli indicatori secondo il modello concettuale DPSIR.

Per lo studio dell'ambiente urbano, quindi, in riferimento alle tematiche di competenza del CTN_NEB, si possono prevedere due livelli di analisi degli indici/indicatori di qualità:

Primo livello (unità minima geografica di riferimento)

Limite amministrativo comunale (comune capoluogo di provincia).

³ Agglomerato urbano: area con popolazione superiore a 250.000 abitanti o, se la popolazione è pari o inferiore a 250.000 abitanti, con una densità di popolazione per Km² tale da rendere necessaria la valutazione e la gestione dell'aria (D.Lgs. 4 agosto 1999, n. 351; DM 60/02; D.Lgs. 183/04).

⁴ ATO: le leggi regionali attuative della legge Galli fissano i limiti geografici degli Ambiti territoriali ottimali mediante forme di cooperazione tra Comuni. Attualmente le Regioni e le Province autonome hanno individuato 93 ATO.

⁵ Aree metropolitane: essenzialmente il territorio della città metropolitana è delimitato secondo il principio della continuità territoriale e comprende il territorio dei Comuni che vi aderiscono. L'aggregazione dei comuni deve comprendere un comune centrale e dei comuni minori, con soglie demografiche di riferimento (n. abitanti, densità) e con intense relazioni (mobilità di persone e cose) (L. 142/90; L. 265/99; D.Lgs. 267/2000; art.li 114, 117, 118, 119 della Costituzione).

Secondo livello

Aggregazione di più comuni (agglomerato urbano, ambito territoriale ottimale, area metropolitana, provincia, regione, ecc.).

2. DOMANDA INFORMATIVA E TEMATICHE DI RIFERIMENTO

Nella "Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni "Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano", COM (2004) 60 definitivo (Bruxelles, 11.02.2004), si sottolinea come le aree urbane rivestano un'importanza fondamentale per l'Europa, poiché ospitano l'80% dei cittadini europei e rappresentano le zone in cui gli effetti dei vari problemi ambientali sono avvertiti con maggiore intensità.

La stessa comunicazione identifica la pianificazione di un elevato livello di tutela ambientale come uno dei presupposti fondamentali per assicurare uno sviluppo urbano sostenibile e per garantire una buona qualità di vita.

La strategia tematica sull'ambiente urbano costituisce una tappa importante nella realizzazione di questo obiettivo ed è parte integrante del Sesto programma di azione comunitario in materia di ambiente "Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta"⁶.

La strategia tematica si sforza di analizzare i problemi relativi alla qualità della vita degli abitanti delle città e delle comunità urbane, adottando un approccio ecosistemico che tenga conto delle risorse naturali quali componenti essenziali per il mantenimento, il ripristino, l'incentivazione e la chiusura dei flussi di energia, e quindi per lo sviluppo sostenibile.

Il sesto programma d'azione per l'ambiente individua la strategia europea per lo sviluppo sostenibile e contribuisce all' *integrazione delle tematiche ambientali*, comprese quelle relative alla natura e biodiversità ed all'uso sostenibile delle risorse naturali, in tutte le politiche comunitarie, fissandone le priorità. Il programma evidenzia come il futuro lavoro di salvaguardia della biodiversità va rafforzato mediante un aumento della conoscenza. Bisogna conoscere meglio lo stato della biodiversità, le pressioni che la minacciano e le attuali tendenze. E individua l'Agenzia europea per l'ambiente (AEA) o gli istituti nazionali di statistica e di informazione come organi che devono dedicarsi al rilevamento dei dati di base in questo settore.

Infine l'AEA, nell'ambito delle normali attività di informazione che le competono, riferirà sullo stato dell'ambiente urbano nelle città europee. La direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale prevede già che gli Stati membri preparino periodicamente rapporti sullo stato dell'ambiente. La relazione sullo stato dell'ambiente urbano dovrebbe trattare i principali settori ambientali, tra cui la biodiversità, nonché i temi prioritari definiti dalla strategia tematica (cioè gestione, trasporti, edilizia, progettazione) e gli aspetti di carattere più generale come la salute e la qualità della vita.

Il sesto programma d'azione per l'ambiente è stato recepito in ambito nazionale dalla Delibera CIPE (2002)⁷ che evidenzia l'importanza della **qualità dell'ambiente urbano** e la relazione esistente tra essa e la riduzione delle aree e delle specie naturali. La Delibera indica, per la qualità dell'ambiente e per la qualità della vita negli ambienti urbani, tra gli obiettivi generali, che adattano all'Italia le 4 priorità generali formalizzate nel 1998 con l'adozione del "Quadro d'azione per uno sviluppo urbano sostenibile nell'UE" (COM 1998/605):

1) *Il riequilibrio territoriale. Perseguire un assetto territoriale ed urbanistico equilibrato, su*

⁶ Decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002, che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente, GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

⁷ n° 57/2002 del 2 Agosto 2002 "Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia".

base nazionale e tenendo conto delle specificità geografiche, che riduca il consumo di suolo e di aree naturali, promuova la gestione ottimale delle risorse fisiche e la qualità degli insediamenti urbani; che risolva il nodo dei rapporti fra le diverse città e fra aree urbane ed aree rurali e naturali secondo i principi del policentrismo, dell'integrazione funzionale, della cooperazione e della sostenibilità ambientale.

- 2) *La migliore qualità dell'ambiente urbano. Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente di vita (aria, rumore, acque, verde, paesaggio e qualità estetica), intervenendo sui principali fattori causali, garantendo standard sanitari adeguati, riqualificando in senso ambientale il tessuto edilizio e gli spazi di interesse collettivo e recuperando la qualità storica e naturalistica delle aree urbane.*
- 3) *L'uso sostenibile delle risorse ambientali. Promuovere un uso sostenibile delle risorse naturali (energia, acque, materiali,..), riducendo la pressione su di esse esercitata, anche con riferimento alle ricadute globali del loro utilizzo, introducendo soluzioni e comportamenti innovativi e garantendo l'adeguamento dei servizi e delle infrastrutture necessarie allo scopo.*

Per il raggiungimento di tali obiettivi la strategia punta a:

- Integrazione dei Piani settoriali con i processi di Agenda 21 locale;
- Riequilibrio policentrico delle funzioni territoriali (atto a ridurre la domanda di mobilità);
- Riqualificazione e riduzione della pressione edilizia e delle altre cause di impoverimento o degrado della qualità naturale, storico-culturale e del costruito in ambito urbano;
- Estensione degli interventi di rigenerazione ambientale e di riuso di aree urbanizzate;
- Riqualificazione e maggiore accessibilità per tutti del patrimonio ambientale e storico - culturale e della qualità diffusa nel tessuto urbano;
- Riduzione ed eliminazione tendenziale dell'esposizione della popolazione all'inquinamento (atmosfera, acustico, idrico, del suolo);
- Riduzione del rischio (idrogeologico o tecnologico);
- Contenimento della mobilità a maggiore impatto ambientale;
- Controllo del traffico nei centri urbani e promozione di attività alternative alla mobilità privata;
- Sviluppo servizi telematici sostitutivi di mobilità;
- Infrastrutturazione urbana a favore della modalità di trasporto ciclopedonale;
- Minimizzazione della quantità e del "costo ambientale" delle risorse consumate (energia, acque, materiali) e dei rifiuti prodotti;
- Aumento del riuso e del recupero delle risorse ambientali utilizzate;
- Diffusione di consumi e comportamenti "ambientalmente corretti".

La Direttiva 92/43/CEE "Habitat", la Convenzione di Berna a tutela della biodiversità, rappresentano solo alcuni dei più significativi esempi di come la Comunità ha inteso far fronte alla rapida perdita di biodiversità e delle relative funzioni ecologiche; funzioni e servizi indispensabili per una idonea qualità di vita della specie umana.

Le aree urbane rivestono un'importanza fondamentale per l'Europa, poiché rappresentano le zone ove sono avvertiti con maggiore intensità gli effetti sugli esseri viventi dei vari problemi ambientali. Basti pensare che in esse vivono l'80% dei cittadini europei, che occupano territorio (urbanizzazione, industrie, infrastrutture, ecc.) e prelevano risorse naturali (acqua, specie ittiche, energia in genere) ed immettono sostanze inquinanti e dannose per l'ambiente, mediante attività industriali, trasporto, discariche, scarichi civili ed industriali, caccia, agricoltura e pesca, ecc.

Per poter valutare lo stato ed il trend della componente vivente dell'ambiente urbano, si sono approfonditi argomenti che riguardano la biodiversità (habitat naturali, verde urbano, specie animali e vegetali, pressione antropica, ecc.) ed il grado di conservazione biologica (zone protette).

2.1 Biodiversità

L'Office of Technological Assessment (OTA) degli Stati Uniti, in un pubblicazione del 1987, riferisce il termine diversità biologica "alla varietà di organismi viventi e alla variabilità che esiste sia tra essi sia tra i complessi ecologici in cui essi si trovano. Essa può essere definita come numero e frequenza relativa di oggetti diversi, organizzati a molti livelli, dagli ecosistemi completi alle strutture chimiche che costituiscono la base dell'eredità. Perciò il termine comprende diversi ecosistemi, specie, generi e la loro abbondanza relativa".

Il concetto di biodiversità è riportato all'art.2 della legge di ratifica della convenzione sulla biodiversità di Rio de Janeiro nel 1992 (L. 14 febbraio 1994, n. 124) come: variabilità degli organismi viventi di ogni origine, compresi inter alia gli ecosistemi terrestri, marini ed altri ecosistemi acquatici, ed i complessi ecologici di cui fanno parte; ciò include la diversità nell'ambito delle specie, e tra le specie degli ecosistemi. A giorni nostri il termine biodiversità abbraccia uno spettro biologico più esteso e complesso che oltre alle specie, alla variabilità genetica delle stesse, agli habitat ed agli ecosistemi, si allarga fino ai paesaggi, alle regioni ed alla stessa biosfera. Il concetto di biodiversità deve essere esteso quindi a tutto il sistema degli ecosistemi, alle relative proprietà emergenti ed alle loro funzioni ecologiche.

L'obiettivo conoscitivo generale del tema è valutare lo stato e le tendenze evolutive della biodiversità nell'ambiente urbano, mediante dati disponibili con una copertura nazionale, che hanno un dettaglio geografico comunale e che presentano omogenee metodiche di rilevamento. Oggetto dell'analisi sono quindi lo stato delle specie e degli habitat d'interesse comunitario, la distribuzione delle principali tipologie di habitat naturali, il loro grado di frammentazione (forma e dimensione) e la pressione antropica.

L'attuale habitat della specie umana implica una sottrazione di habitat per flora e fauna, influenzando la diversità biologica. La pressione antropica esercitata dall'uomo viene valutata in maniera indiretta mediante l'utilizzo di un indicatore proxy sintetico quale quello che tiene conto della popolazione residente ed in particolare della sua densità rispetto alla totale superficie dell'ambiente urbano ed alla sola superficie interessata da habitat naturali e seminaturali.

Si riporta di seguito la principale normativa di riferimento suddivisa per oggetto funzionale alla costruzione degli indicatori/indici:

Specie animali

- Convenzione di Rio sulla diversità biologica 05/6/92
- L. 14 febbraio 1994 n. 124 "Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla biodiversità, con annessi, fatta a Rio de Janeiro il 5 giugno 1992"
- Convenzione di Berna 79/409
- Decisione 82/72/CEE (Convenzione di Berna)
- L.05/08/81 n. 503 "Ratifica ed esecuzione della relativa alla conservazione della vita selvatica e dell'ambiente naturale in Europa, con allegati, adottata a Berna il 19 settembre 1979"
- Convenzione sulla conservazione delle specie migratorie appartenenti alla fauna selvatica adottata a Bonn il 23 giugno 1979
- L. 11/02/92 n. 157 "Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio"
- Direttiva "Habitat" 92/43/CEE
- Direttiva "Uccelli" 79/409 CEE
- DPR 08/09/1997 n.357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"
- DPR 12/03/2003 n. 120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8/09/1997 n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"

Specie vegetali

- Convenzione di Rio sulla diversità biologica del 05/6/1992
- L. 14 febbraio 1994 n. 124 "Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla biodiversità, con annessi, fatta a Rio de Janeiro il 5 giugno 1992"
- Direttiva "Habitat" 92/43/CEE
- DPR 12/03/2003 n. 120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8/09/1997 n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"

Habitat

- Direttiva "Habitat" 92/43/CEE
- Direttiva "Uccelli" 79/409 CEE
- DPR 08/09/1997 n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"
- DM 03/04/00 "Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE"
- DPR 12/03/2003 n. 120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8/09/1997 n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"
- COM/2001/0031 "Parere sul programma d'azione per l'ambiente 2001-2010"
- Strategia d'Azione Ambientale per lo sviluppo sostenibile (CIPE 2 agosto 2002)

Pressione antropica (Popolazione residente)

DPR 223/89 "Regolamento anagrafico della popolazione residente"

2.2 Zone protette

Le aree protette rappresentano uno dei principali strumenti politici volti alla realizzazione di sviluppo sostenibile capace di conservare o meglio incrementare la diversità biologica locale e globale.

L'obiettivo conoscitivo generale del tema è valutare lo stato ed il trend della superficie dell'ambiente urbano sottoposta a tutela mediante l'istituzione di aree protette inserite nell'Elenco Ufficiale (L.Q. 06/12/91 n. 394), nella Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) ed individuate come zone Ramsar.

Si riportano i riferimenti normativi per oggetto di studio:.

Aree protette terrestri

- L. 06/12/91 n. 394 "Legge Quadro sulle aree protette"

Aree protette marine

- L. 31/12/82 n. 979 "Disposizione per la difesa del mare"
- L. 05/03/85 n. 127 "Ratifica ed esecuzione del protocollo relativo alle aree specialmente protette del Mediterraneo, aperto alla firma a Ginevra il 3/04/82"
- L. 06/12/91 n. 394 "Legge Quadro sulle aree protette"

Siti d'interesse comunitario (SIC)

- Direttiva "Habitat" 92/43/CEE
- DPR 08/09/1997 n.357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"
- DM 03/04/00 "Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE"

- DPR 12/03/03 n. 120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8/09/1997 n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"

Zone di Protezione Speciale

- Direttiva "Habitat" 92/43/CEE
- Direttiva "Uccelli" 79/409 CEE
- L.24/11/78 n. 812 "Adesione alla convenzione internazionale per la protezione degli uccelli, adottata a Parigi il 18 ottobre 1950, e sua esecuzione"
- L. 11/02/92 n. 157 "Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio"
- DPR 08/09/1997 n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"
- DM 03/04/00 "Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE"
- DPR 12/03/2003 n. 120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8/09/1997 n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"

Zone umide internazionali (Zone Ramsar)

- DPR 13/03/76 n. 448 "Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2/02/71"
- L. 24/11/78 n. 812 "Adesione alla convenzione internazionale per la protezione degli uccelli, adottata a Parigi il 18 ottobre 1950, e sua esecuzione"

3. RICOGNIZIONE INDICATORI UTILI

Di seguito, per tematiche di riferimento, si riportano gli indicatori censiti all'interno dei principali report internazionali ed europei, e/o proposti dal CTN_NEB. Contemporaneamente si riporta il livello di fattibilità dell'indicatore in funzione della possibile attuale elaborazione (disponibilità dati, livello geografico di dettaglio, copertura, ecc.; vedere legenda sotto tabella).

3.1 Biodiversità

Indicatore	DPSIR	Commento/Policy questions, Policy issues	EEA	RSA USA	ETC NPB1	ETC NPB2	UNEP_CEROI	Svil sost Ghent	CTN_NEB	Fattibilità
Caratteristiche spaziali urbane e trasporto	D	Policy question: è assicurato l'accesso ai servizi di base con modalità ambientalmente sostenibili? L'alta concentrazione della domanda di trasporto in area urbana è un'ottima opportunità per l'uso efficiente dei trasporti urbani. La contemporanea prossimità di molte attività, servizi e persone, rende anche interessante l'andare a piedi o in bicicletta. Tuttavia, il crescente arretramento di servizi di base (come esercizi commerciali e centri sanitari) all'esterno dei centri urbani costituisce una minaccia a queste opportunità. Indicatore proxy: Tema: Transport	X							B
Popolazione residente in ambiente urbano	D	Indicatore proxy delle possibili pressioni antropiche in funzione della densità di popolazione rispetto alla totale area urbana ed alla sola superficie degli habitat naturali e semi-naturali.							X	A
Cambiamenti dell'uso del suolo	I	Il suolo e il modo in cui è gestito, condizionano l'intero contesto ambientale. E' importante monitorare i cambiamenti nell'uso del suolo, soprattutto in riferimento all'urbanizzazione e allo sviluppo urbano incontrollato. Vi è la necessità di conciliare le richieste di incremento di suolo per usi importanti quali l'edificazione, l'industria, il commercio con il desiderio di proteggere il territorio e l'agricoltura. Indicatore che valuta l'incremento annuale di territorio incorporato nell'area urbana					X			A

Indicatore	DPSIR	Commento/Policy questions, Policy issues	EEA	RSA USA	ETC NPB1	ETC NPB2	UNEP_CER OI	Svil sost Ghent	CTN_NEB	Fattibilità
Frammentazione di habitat ed ecosistemi	I	Policy issue: preservare la biodiversità e assicurare la connettività tra aree naturali. Tema: Transport - NB: potrebbe eventualmente essere adattato all'ambiente urbano.	X						X	A
Specie problematiche	I	Sono presenti in area urbana/suburbana specie più o meno "distruttive" come ad esempio da noi il piccione (in USA il cervo coda bianca o la ginestra scozzese).		X						M
Densità di popolazione all'interno o contigua ad aree protette	P	Qual è la pressione esercitata da parte della popolazione residente sulle aree protette? L'indicatore potrebbe essere riferito alla popolazione urbana.				X				A
Densità di popolazione all'interno o contigua ad habitat significativi	P	Quale è la pressione esercitata su habitat di interesse conservazionistico da parte della popolazione residente? L'indicatore potrebbe essere riferito alla popolazione urbana.				X				M
Tasso di sviluppo edilizio	P	Indicatore proxy				X				M
Superfici impermeabilizzate	P/I	Quanto territorio urbano o suburbano è coperto da superfici costruite o impermeabilizzate o con altre coperture "hard"? Indicatore proxy.		X						A
Accessibilità agli spazi verdi urbani	R	La quantità, la localizzazione e la qualità delle aree verdi nei centri urbani influenza la qualità dell'ambiente urbano e della vita dei cittadini. Gli spazi verdi offrono opportunità per le attività ricreative e contribuiscono a migliorare l'estetica del contesto. Le aree verdi urbane possono anche					X			M

Indicatore	DPSIR	Commento/Policy questions, Policy issues	EEA	RSA USA	ETC NPB1	ETC NPB2	UNEP_CER OI	Svil sost Ghent	CTN_NEB	Fattibilità
		essere importanti per la biodiversità, fornendo habitat per alcune specie. L'indicatore prevede di valutare la % di popolazione residente entro una distanza di 15 minuti a piedi dalle aree verdi.								
Accesso pubblico agli spazi verdi	R	Questo indicatore considera la superficie delle aree verdi aperte al pubblico in rapporto al numero di abitanti.					X			M/A
Aree verdi (pubbliche e private) in rapporto alla superficie edificata	R	Parchi, aree verdi, spazi aperti e terreni di gioco svolgono un ruolo importante per l'ambiente cittadino. Gli spazi verdi simbolizzano per molta gente pace, rilassamento e un ambiente più pulito. L'indicatore prevede di valutare la % delle aree verdi, dei parchi degli spazi aperti e dei terreni di gioco in rapporto alla superficie edificata.					X			A
Investimenti nelle aree verdi	R	Gli investimenti per parchi, aree verdi e terreni di gioco sono indispensabili per mantenere e incrementare gli spazi verdi nelle aree urbane. Gli spazi verdi sono importanti per scopi ricreativi e in generale per accrescere la qualità della vita dei cittadini. Spese annuali di mantenimento delle aree verdi in percentuale sul budget cittadino.					X			M
Servizi resi dagli ecosistemi naturali	R	Quali servizi gli ecosistemi naturali (<i>ecosystem services</i>) forniscono alle aree urbane/suburbane.		X						B
Aree verdi pubbliche per residente	R/S	Quale è la superficie di "open space" (aree verdi) per residente urbano/suburbano?		X						A

Indicatore	DPSIR	Commento/Policy questions. Policy issues	EEA	RSA USA	ETC NPB1	ETC NPB2	UNEP_CEROI	Svil sost Ghent	CTN_NEB	Fattibilità
Aree urbane abbandonate	S	Le aree abbandonate includono siti che sono stati precedentemente utilizzati come fabbriche, ecc. ma che in seguito sono stati dismessi; le aree restano inutilizzate e non edificate per altri scopi. L'utilizzo di queste aree riduce le pressioni in altre aree (come le aree verdi) e fornisce terra per altri usi. L'indicatore prevede di valutare la % delle aree dismesse in rapporto all'area urbana complessiva.					X			M
Habitat idonei alla vita dei pesci	S	Indicatore che valuta le caratteristiche ecologiche, delle acque dolci superficiali, funzionali alla vita della fauna ittica.							X	A
Habitat idonei e/o destinati alla vita dei molluschi	S	Indicatore che valuta le caratteristiche ecologiche, delle acque costiere e salmastre, funzionali alla vita di molluschi bivalvi e gasteropodi .							X	A
Macchie di bosco, prato, cespuglieto, zona umida	S	Quanto sono estesi i boschi, le praterie, i cespuglieti e le zone umide che forniscono aree verdi e ambiente naturale alle aree urbane?		X						A
Qualità della flora e della fauna selvatica in aree urbane	S	Il numero di specie di uccelli è un indicatore di biodiversità in area urbana. L'espressione sulla biodiversità deriva da molte fonti collegate, un particolare cambiamento dell'uso del suolo, inquinamento e introduzione di specie aliene. Si prevede che la superficie disponibile per habitat naturali, seminaturali e specie autoctone sia ridotta a causa dell'attuale espansione dello sviluppo urbano e delle infrastrutture di trasporto e si prevede che le minacce continuino ad aumentare.					X			B

Indicatore	DPSIR	Commento/Policy questions, Policy issues	EEA	RSA USA	ETC NPB1	ETC NPB2	UNEP_CER OI	Svil sost Ghent	CTN_NEB	Fattibilità
Qualità delle acque in corsi d'acqua superficiali	S	I corpi idrici prossimi alle aree urbane sono spesso fonti importanti per il consumo di acqua potabile. Ciononostante la qualità della risorsa idrica è minacciata da molte attività antropiche. L'indicatore prevede la misura annuale di BOD, COD, N totale e P totale					X			A
Ricchezza di specie per principali ecosistemi	S	Sebbene non esplicitamente formulato tra gli ecosistemi, potrebbe essere anche inserito quello urbano e individuare la ricchezza di specie non aliene. Policy Question: qual è lo stato della biodiversità?			X					B
Stato di comunità animali nei corsi d'acqua urbani o suburbani	S	Quali sono le condizioni della fauna ittica e di quella che vive sul fondo nei corsi d'acqua urbani e suburbani?		X						A
Stato ecologico degli ecosistemi acquatici	S/I	Indicatore che analizza lo stato ecologico dei corpi idrici superficiali in aree urbane come espressione della complessità degli ecosistemi acquatici. Valuta gli impatti antropici sulle comunità animali dei corsi d'acqua attraverso l'Indice Biotico Esteso (I.B.E.).							X	A
Status degli habitat presenti nei pSIC/SIC e nelle ZPS	S	Quanti habitat d'interesse comunitario per la conservazione biologica sono presenti nelle aree urbane?							X	A
Status delle specie presenti nei pSIC/SIC e nelle ZPS	S	Quante piante o animali d'interesse comunitario per la conservazione biologica sono presenti nelle aree urbane?							X	A

Indicatore	DPSIR	Commento/Policy questions, Policy issues	EEA	RSA USA	ETC NPB1	ETC NPB2	UNEP_CER OI	Svil sost Ghent	CTN_NEB	Fattibilità
Status di specie	S	Quante piante o animali che un tempo occupavano aree attualmente divenute urbane/suburbane sono a rischio o assenti?		X						B
Superficie disponibile per aree con fauna	S							X		A/M
Superficie disponibile per aree di valore e di eccezionale valore	S							X		B
Superficie disponibile per la flora rara	S							X		M
Superficie disponibile per santuari della natura	S							X		B
Trend di popolazioni di specie selezionate associate alle aree urbane	S	Trend di specie selezionate legate a vari tipi di ecosistema. Policy Question: quali sono i trend della biodiversità?			X					M
Uso sostenibile dei suoli	S	L'indicatore prende in considerazione lo sviluppo sostenibile, restauro e protezione dei suoli e dei siti presenti nel comune. Lo sviluppo si riferisce all'uso di "terre vergini" e di aree verdi con siti da utilizzare per progetti di sviluppo; il restauro prende in considerazione il recupero di terre abbandonate o contaminate; la protezione si riferisce alla tutela di siti ecologicamente sensibili.					X			B
Vegetazione riparia	S	Quanta è la frazione delle rive fluviali urbane coperta da vegetazione?		X						A

3.2 Zone protette

Indicatore	DPSIR	Commento/Policy questions, Policy issues	EEA	RSA USA	ETC NPB1	ETC NPB2	UNEP_CEROI	Svil sost Ghent	CTN_NEB	Fattibilità
Densità di popolazione all'interno o contigua ad aree protette	P	Qual è la pressione esercitata da parte della popolazione residente sulle aree protette? L'indicatore potrebbe essere riferito alla popolazione urbana.				X				A
Accessibilità alle aree naturali protette	R	Questo indicatore considera il grado di accessibilità delle aree protette nelle aree urbane in funzione della loro distanza dal centro urbano.							X	A
Aree terrestri protette (EUAP, pSIC/SIC, ZPS, Zone Ramsar)	R	Quanta superficie protetta all'interno o in prossimità delle aree urbane è destinata alla conservazione della natura?							X	A
Aree costiere protette (EUAP, pSIC/SIC)	R	Quanta costa dell'area urbana o contigua ad essa è destinata alla conservazione della natura?							X	A

Legenda:

Fattibilità: A = alta; M = media; B = bassa; ? non definita

ETC_NPB1: European Topic Centre on Nature Protection and Biodiversity, EEA Core Set of Biodiversity Indicators 2003

ETC_NPB2: European Topic Centre on Nature Protection and Biodiversity, 2001 *An inventory of biodiversity indicators in Europe*. Currently, 705 indicators are listed. Per lo sviluppo urbano sono citati gli indicatori UNEP tratti da: (1999) *Development of indicators of biological diversity*. UNEP/CBD/SBSTTA/5/12 – Montreal, Subsidiary Body on Scientific, Technical and Technological Advice

EEA: Agenzia Europea per l'Ambiente Lista degli indicatori ambientali pubblicati

UNEP_CEROI - City Environmental Indicators Encyclopedia

The Cities Environment Reports on the Internet (CEROI) Programme works within the framework of Local Agenda 21 to facilitate access to environmental information for sound decision-making and general awareness-raising in cities.

Svil sost Ghent : T. Block and J. Van Assche, 1999 - Co-design of Indicators on Urban SustainableDevelopment: the case of Ghent (Belgium). Centre for SustainableDevelopment, Ghent University

CTN_NEB: Centro Tematico Nazionale Natura e Biodiversità

RSA USA: Relazione Stato Ambiente degli USA

4. SELEZIONE INDICATORI

Si riportano gli indicatori selezionati, per le tematiche Biodiversità e Zone protette, utili per una analisi della qualità dell'ambiente urbano:

- 1) Habitat idonei alla vita dei pesci
- 2) Habitat idonei e/o destinati alla vita dei molluschi
- 3) Macchie di bosco, prato, cespuglieto, zona umida
- 4) Stato ecologico degli ecosistemi acquatici
- 5) Status degli habitat presenti nei pSIC/SIC e nelle ZPS
- 6) Status delle specie presenti nei pSIC/SIC e nelle ZPS
- 7) Vegetazione riparia
- 8) Popolazione residente in ambiente urbano
- 9) Superfici impermeabilizzate
- 10) Cambiamenti dell'uso del suolo
- 11) Frammentazione di habitat ed ecosistemi
- 12) Aree verdi pubbliche per residente
- 13) Aree verdi (pubbliche e private) in rapporto alla superficie edificata
- 14) Accessibilità alle aree naturali protette
- 15) Aree terrestri protette (EUAP, pSIC/SIC, ZPS, Zone Ramsar)
- 16) Aree costiere protette (EUAP, pSIC/SIC)

Il set di indicatori, in funzione dell'attuale disponibilità dei dati di base utili per la loro costruzione, risponde alla domanda d'informazione nazionale ed europea.

Non sono stati selezionati, inoltre, gli indicatori che forniscono una informazione ridondante.

5. ESEMPIO SCHEDA INDICATORE (FACT SHEET)

Nome dell'indicatore	Accessibilità alle aree naturali protette
Codice di riferimento	NEB-AU14
Area tematica	Biosfera
Tema	Zone Protette

Descrizione dell'indicatore

Indicatore che esprime il grado di accessibilità delle aree protette terrestri nelle aree urbane in funzione della loro distanza dal centro urbano. L'indicatore riporta per classi di distanza il numero di aree protette e la superficie media con i relativi valori minimi e massimi.

Scopo

Conoscere il livello di fruibilità di aree naturali protette negli ambienti urbani.

Normativa di riferimento

La legge quadro sulle aree protette del 6 dicembre 1991, n.394 , *in attuazione degli artt. 9 e 32 della Costituzione e nel rispetto degli accordi internazionali, detta principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale* (art. 1).

La direttiva Habitat 92/43/CEE ha come obiettivo la conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatica ai fini della salvaguardia della biodiversità.

Le regioni e le province autonome in attuazione delle direttive 79/409/CEE, 85/411/CEE e 91/244/CEE provvedono ad istituire lungo le rotte di migrazione dell'avifauna, segnalate dall'Istituto nazionale per la fauna selvatica, zone di protezione finalizzate al mantenimento ed alla sistemazione, conforme alle esigenze ecologiche, degli habitat interni a tali zone e ad esse limitrofi; provvedono al ripristino dei biotopi distrutti e alla creazione di biotopi.

Il DPR 13/03/76 n.448 "Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2/02/71" da piena ed intera esecuzione alla convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971, a decorrere dalla sua entrata in vigore a norma dell'art. 10 della convenzione stessa.

DPSIR

R

Documenti di riferimento

L. 6/12/91 n. 394 "Legge quadro sulle aree protette"

Direttiva Uccelli 79/409/CEE

L. 11/02/92 n.157 "Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio"

Direttiva 92/43/CEE

DPR 08/09/1997 n.357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"

DM 03/04/00 n.65 "Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE"

DPR 12/03/2003 n.120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8/09/1997 n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica"

DPR 13/03/76 n. 448 "Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2/02/71"

L. 24/11/78 n. 812 "Adesione alla convenzione internazionale per la protezione degli uccelli, adottata a Parigi il 18 ottobre 1950, e sua esecuzione"

Detentore dei dati

- Agenzia:
- Associazione:
- Ente/Istituzione: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione per la Protezione della Natura
- Organismo:
- Altro:

Unità di misura dei dati

Numero (n.), percentuale (%)

Tipo di indicatore

- Assoluto
- Relativo

Tipo di rappresentazione

- Tabella
- Grafico
- Carta tematica
- Mappa

Copertura spaziale

- N
- R 8 / 8
- P 8 / 8
- C 8 / 8
- Bacini
- Altro:

C: Comuni di Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino.

Copertura temporale

2003

Periodicità di aggiornamento

- Annuale
- Biennale
- Triennale
- Quinquennale
- Decennale
- Frequenza variabile
- Altro