

Annunciare è dar notizia di ciò che sarà, introducendoci in un tempo sospeso tra predizione ed eventi che sono possibili e incerti, uno spazio che ha i caratteri del limbo, consentendo di svincolare l'aspettativa dall'effettivo accadimento e tanto più dalla verifica. Il bersaglio della *sparata* è raggiunto con il solo annuncio con grande effetto istantaneo di durata limitata e nessun valore sviluppato nel tempo.

ytali è una rivista indipendente. Vive del lavoro volontario e gratuito di giornalisti e collaboratori che quotidianamente s'impegnano per dare voce a un'informazione approfondita, plurale e libera da vincoli. Il sostegno dei lettori è il nostro unico strumento di autofinanziamento. Se anche tu vuoi contribuire con una donazione clicca [QUI](#)

Enunciare è invece significare con parole. Sul piano scientifico (e per estensione nel linguaggio corrente) è esporre lo stato di una questione formulandone con precisione i dati che saranno poi svolti nella dimostrazione sottoposta a verifica scientifica.

Il nostro è il tempo dell'annuncio, generalmente smentito dai fatti che seguono, preferito da una concezione della politica come azione demagogica di corto respiro, con scarsi risultati e a breve termine, piuttosto che sintesi e risoluzione di problemi.

Finalmente risolto il problema della crocieristica a Venezia è annuncio ricorrente a cui ormai si è fatta l'abitudine. L'ultimo arrivato è di due giorni fa con **una proposta** che sentendo le reazioni sembra scontentare tutti ma ha il merito di aver fatto uscire allo scoperto le parti in causa facendo prendere posizione. Sulle barricate sale tutto il comparto della crocieristica (lavoratori, agenti, compagni, ecc.) sostenuto dalla Regione che controlla attraverso la finanziaria Veneto Sviluppo la società VTP-Venezia Terminal Passeggeri e lamenta il danno provocato dall'immediata seppur temporanea estromissione delle navi dalla laguna chiedendo un risarcimento. Dalla parte opposta si dicono insoddisfatti movimenti, comitati e associazioni che da anni si battono per la tutela e la salvaguardia della laguna e quindi (ma solo in subordine) per l'allontanamento di tutte le grandi navi dalla laguna: la sistemazione *definitivamente* provvisoria delle banchine a Marghera non è la soluzione dicono. Fanno silenzio le residue attività insediate nel polo industriale di Marghera, per il momento è scampato il pericolo ma in prospettiva è prevedibile qualche mal di pancia per i disagi all'attività del porto industriale e commerciale per l'interferenza che provocherà la

convivenza con l'attività crocieristica che in navigazione ha diritto alla precedenza su quella industriale e mercantile.

Sul fronte politico il Pd esprime con Baretta soddisfazione e sostegno al ministro Franceschini, lamentando che si sarebbe potuto/dovuto avviare già da tempo i lavori per la sistemazione degli approdi a Marghera evitando così di danneggiare i lavoratori. Convergono a malincuore sulla scelta di Marghera il sindaco Brugnaro e il presidente Zaia, ma protestano per l'immediata interruzione della ridotta attività crocieristica che era già stata avviata, in cuor loro non hanno mai smesso di coltivare la speranza di mantenere le navi lì dove sono, deviando il percorso di accesso da San Marco grazie allo scavo dei canali Contorta o Vittorio Emanuele. **Gianfranco Bettin**, esponente del gruppo Verde Progressista e già presidente della municipalità di porto Marghera, riconosce i passi avanti ma invita a non abbassare la guardia perché la lobby economica e politica pro-grandi navi è forte e farà di tutto per rendere Marghera l'opzione definitiva sottolineando i rischi derivanti da questa commistione.

Tutto ciò senza un ragionamento e una visione per il futuro della portualità che a Venezia è attività radicata e importante, ma che va profondamente ripensata e riformata insieme a quella del distretto industriale di Porto Marghera. Anziché accelerare nella prospettiva di una necessaria e improcrastinabile transizione ecologica risolvendo il problema dell'incompatibilità di quell'insediamento con l'ambiente e provvedere alla riconversione del distretto industriale, si decide di insediare il porto crocieristico con approdi provvisoriamente definitivi che richiedono marginamenti rigidi delle rive, modifica dei canali esistenti in profondità e larghezza, tutte opere incompatibili con l'ecosistema e dannose per la morfologia lagunare, senza considerare le citate interferenze con le attività qui insediate.



### Il canto delle sirene

L'estate 2021 è cominciata il 21 giugno con la pubblicazione del **documento preparatorio** alla sessione annuale plenaria dell'UNESCO che si terrà dal 16 al 31 luglio a Fuzhou (Cina), in cui si propone di iscrivere Venezia nell'elenco dei patrimoni a rischio. Negli ultimi anni l'UNESCO era stata criticata e accusata di essere condizionata dalla politica perché a più riprese si era ventilata questa ipotesi di iscrizione che pur non avendo rilevanza "normativa" ha comunque un grande valore politico, ma ogni volta dopo i fuochi fatui delle promesse fatte dalle amministrazioni pubbliche locali e centrali aveva rinunciato. Speriamo non lo faccia di nuovo e finalmente rivendichi l'autonomia della cultura in uno scenario di generale carenza di cultura del progetto e cultura politica. Confidiamo che non si adegui alla politica dell'annuncio e non ceda alle sirene che anche nel *governo dei migliori* cantano e incantano un ascoltatore distratto e disattento. All'UNESCO si chiede di vigilare e di valutare lo scenario serenamente senza lasciarsi ammaliare dal canto delle sirene, se lo farà avrà il sostegno pieno dell'opinione pubblica mondiale ormai consapevole che il problema vada affrontato e risolto sul serio, una volta per tutte, prendendo il toro per le corna e non per la coda. I passi avanti ci sono e vanno riconosciuti, sapendo e sottolineando che sono utili e necessari ma non sufficienti.

Il primo canto si era levato il 1° aprile 2021 con il decreto-legge n. 45, recante “Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia”. L’elemento di novità era qui l’affermazione di principio che le navi devono andare fuori perché incompatibili con la laguna chiarendo che ci si riferiva a tutte le grandi navi sia per crocieristica che mercantili e industriali. Tale volontà politica si voleva confermata dalla decisione di:

procedere subito allo spostamento delle navi a Marghera dove, per la sistemazione degli approdi provvisori venivano stanziati 63 milioni di euro e bandito un concorso immediatamente;  
procedere in tempi definiti (2 anni) alla realizzazione di un porto offshore previo concorso di progettazione da bandirsi entro fine giugno.

I conti però non tornavano essendo due anni un tempo insufficiente. Il divario tra teoria e prassi sembrava caratterizzare il decreto come un diversivo rivolto all’opinione pubblica mondiale. Si faceva affidamento sul fatto che allontanando dalla vista le navi le polemiche si sarebbero sopite e col tempo ci si sarebbe dimenticati della questione assumendo il carattere definitivo della soluzione transitoria, quasi che il problema fosse quello di non rovinare Venezia-cartolina (scelta estetica) e non invece di tutelare Venezia-Laguna (scelta etica) impedendo alle navi da crociera di solcare le acque di un ambiente delicato come quello lagunare. Da quel canto sembrò ammaliato anche l’UNESCO nel cui [sito italiano](#) si leggeva che “l’UNESCO accoglie con entusiasmo la decisione del governo italiano di bandire le grandi navi da crociera dalla laguna di Venezia”. Per fortuna strada facendo verso Parigi il suono si dev’essere smorzato e l’ammaliamento non ha arrestato la decisione di cui al documento preparatorio citato che sembra aver avuto l’effetto di spianare improvvisamente la via alla soluzione dei problemi di Venezia.

Il secondo canto si è levato forte martedì scorso con l’annuncio dell’approvazione in Consiglio dei Ministri di un nuovo decreto-legge che dichiara monumento nazionale le vie urbane d’acqua del bacino di San Marco ma anche dei canali di San Marco, che dalla bocca di Lido porta a San Marco, e della Giudecca, che dal bacino porta in marittima. È mancato il coraggio di dichiarare monumento nazionale Venezia e la sua laguna, un habitat unitario e inscindibile. Monumento nazionale vuol dire tutela, il che comporta il divieto a partire dal primo agosto del transito a navi con determinate caratteristiche, che non sono più solo quantitative legate alla sola stazza (ridotta dalle 40.000 tonnellate del decreto Clini Passera a 25.000) ma anche qualitative come le emissioni inquinanti, l’altezza della nave, la lunghezza dello scafo. In realtà andrebbe valutata non solo la lunghezza ma la profondità della chiglia e la sagoma degli scafi, fattori determinanti per la formazione di moto ondoso e la perturbazione dei fondali, [come ci ha spiegato Luca Zaggia](#), ma il passo avanti c’è. Questo è il lato buono della notizia, quello cattivo è che:

da due gli anni necessari per realizzare il porto off-shore diventano dieci e forse ce ne vorranno 15, numeri che sono tutti gettati lì un po' a caso in assenza di un progetto e di un cronoprogramma; non viene indicato alcun limite per le navi che raggiungeranno Marghera attraverso la laguna, qui è per fortuna impossibile l'accesso alle navi da crociera più grandi che hanno ormai superato le 200.000 tonnellate di stazza, ma potrebbero avere accesso quelle "intermedie" con stazza oltre le 40.000 tonnellate e questo è un problema perché Venezia è Laguna, quindi il vincolo avrebbe dovuto coprire l'intero ambito lagunare; l'investimento cresce dai 63 milioni di euro del decreto d'aprile a 157, un investimento difficilmente compatibile con un approdo temporaneo con un importo stabilito in base a criteri indefiniti in assenza di progetti.



#### Autorità per la laguna

Rispetto al decreto precedente si sente il bisogno di chiarire ora la necessità di sottoporre i progetti a Valutazione di Impatto Ambientale, un'affermazione lapalissiana: come mai si sarebbe potuto evitarlo? Forse imboccando l'ipotizzata scorciatoia di introdurre semplificazioni procedurali per le grandi opere e i progetti del PNRR per garantire il rispetto dei vincoli temporali imposti dall'Unione Europea, con ciò affermando implicitamente l'impossibilità di farlo nel rispetto delle norme vigenti, che devono essere aggirate concedendo poteri extra-ordinari a un commissario identificato nel presidente dell'autorità portuale, facente capo al ministero delle Infrastrutture che torna ad avere il controllo della laguna considerata alla stregua di una infrastruttura, una decisa retromarcia del *migliore dei governi* rispetto alle decisioni del governo Conte II che aveva avviato



un processo di riforma introducendo l’Autorità per la laguna che aveva interessanti potenzialità, di cui abbiamo scritto ([Intervista con Andrea Martella; Autorità per la laguna](#)). Nella sua formulazione iniziale l’autorità faceva capo ai soli ministeri delle Infrastrutture e dell’Economia, trattando la laguna alla stregua di una infrastruttura. Nel corso dell’iter parlamentare erano state poi accolte sollecitazioni provenienti da comitati e associazioni civiche che avevano esercitato pressioni e avanzato proposte di modifica in parte accolte. Sembrava si potesse concepire l’ente come struttura plurale, una sorta di conferenza di servizi con al suo interno tutte le competenze per consentire celeri processi decisionale ma nel rispetto dei diversi aspetti. Non restava che fare l’ultimo passo avanti per sciogliere il nodo degli organi di gestione, invece pare se ne vogliono fare due indietro. Si poteva ratificare il successo di una riforma veramente innovativa, mettendo al vertice una figura autorevole come garante della gestione pluridisciplinare dell’insieme delle questioni che riguardano al tempo stesso la tutela (del paesaggio e dell’ambiente, di competenza dei ministeri della cultura e dell’ambiente) ma anche lo sviluppo (infrastrutture ed economia) per conciliare finalmente ambiente salute e lavoro che oggi sono in competizione e contrasto. Inedito sarebbe stato l’ipotizzato coinvolgimento nella governance di esponenti qualificati e indipendenti della società civile, valorizzando il patrimonio di sapere giacente nel tessuto vitale, culturale e sociale cittadino. Pare invece che si voglia mettere la retromarcia con un ulteriore decreto a ripristinare il Magistrato alle Acque.



Venezia capitale mondiale della sostenibilità

Nel quadro del fuoco di sbarramento alzato per contrastare la bordata lanciata dall’UNESCO

sembra collocarsi la nascita della Fondazione per Venezia capitale mondiale della sostenibilità presentata in una conferenza stampa tenuta domenica 11 luglio a Ca' Corner sede della Prefettura a conclusione della sessione del G20 dedicata all'Economia e prima della sessione dedicata ad ambiente e clima ([video1](#) e [video2](#) )

I promotori sono amministrazioni pubbliche di ogni ordine e grado (erano presenti e hanno preso la parola il candidato in pectore alla presidenza ministro Brunetta, il sindaco Brugnarò, il presidente Zaia), insieme ad aziende e istituzioni autorevoli del territorio e internazionali. Ciascuno di questi soggetti darà un contributo nel proprio campo di competenza. Se ENI e SNAM investiranno sulla riconversione *green* del distretto industriale di Porto Marghera, Confindustria e camera di Commercio opereranno a tutto campo. Le Università s'impegneranno nella produzione e trasmissione del sapere promuovendo attività di ricerca su tematiche a scala globale possibilmente con incremento delle attività insediate e degli abitanti (studenti, professori, ricercatori, ospiti). L'impegno di Assicurazione Generali si muove su due fronti, per un verso la "Net-zero Insurance Alliance" a supportare la transizione verso un'economia globale a emissione zero e per altro verso con l'insediamento nelle procuratie vecchie di piazza San Marco in corso di ristrutturazione della fondazione "Human Safety Net" attraverso la quale Generali mobilita le proprie risorse umane e finanziarie per progetti a sostegno di famiglie e soggetti deboli in collaborazione con una rete aperta di società, organizzazioni e fondazioni. Qui nelle procuratie luogo simbolo della città lagunare, Generali ha offerto ospitalità alla nascente fondazione. La presenza dei ministri Franco e Brunetta sembrava sottolineare l'impegno dello Stato e l'importanza per il successo dell'iniziativa dell'efficienza operativa della pubblica amministrazione e del supporto della politica economica. Significativo nella prospettiva del cambiamento è il coinvolgimento del *Boston Consulting Group*, società internazionale di consulenza manageriale a sostegno di quelle organizzazioni che decidono di imboccare la via del cambiamento per ottenere vantaggi sul piano della competizione.

L'assunto di base è prendere atto che quello della sostenibilità è diventato il business e per questo si cerca d'intercettarlo a vantaggio di una nuova economia per la città. Il trinomio determinante nel nuovo campo da gioco dell'economia globale è E.S.G. che è un *rating di sostenibilità* imperniato su tre polarità (Environmental, Sustainability, Governance per esprimere la valutazione dell'impatto ambientale, sociale e di governance di una impresa o una organizzazione. Ha assunto crescente importanza perché a questo indice fanno riferimento gli investitori per misurare la sostenibilità di una impresa su cui investire, sostenibilità che non è più solo quella *tradizionale* quindi economica ma sempre più la capacità di generare nuovo valore in termini di

sostenibilità sociale e ambientale. Se si è avviato questo cambiamento è solo grazie alla spinta della società civile. Abbiamo impiegato anni ma siamo finalmente approdati alla consapevolezza della irreversibilità dei danni che porta all'ambiente e alla vita un modello economico di sviluppo dissennato ed estrattivo, evidente negli innegabili cambiamenti climatici. La pandemia e i finanziamenti che sono seguiti hanno accelerato le dinamiche di adeguamento al cambiamento in atto per scelta etica e specialmente per necessità imprenditoriale. Le imprese mostrano crescente attenzione e maggiore responsabilità all'impatto sociale e ambientale, inoltre proseguire con l'attuale modello di sviluppo è diventato insostenibile sotto il profilo economico a causa dei costi che sarebbe costretto a pagare chi continua a produrre CO2 quindi quello del passato è un business superato. Di contro ci sono investimenti rilevanti per lo sviluppo di attività imprenditoriali e progetti industriali legati alla sostenibilità e questa è la nuova frontiera del business.

Eloquente l'intervento di Marco Alverà amministratore delegato di SNAM e tra i principali promotori dell'iniziativa, fautore della svolta energetica basata sull'idrogeno:

*Il significato di sostenibilità è cambiato radicalmente, si pensava alla sostenibilità come un freno per il business oggi è diventata la più grande opportunità di sviluppo per il business. Questa mattina Mark Carney che ci sono settanta trilioni di dollari di capitali privati che cercano investimenti in ESG cioè in ambiente, sociale e gestione, ma non sanno dove investire e come investire. Mancano metodologie, mancano parametri chiave, le agenzie di rating stanno uscendo con nuove rating ESG che diventeranno importanti quasi come i rating dei paesi, delle regioni e delle aziende. Venezia può giocare un ruolo possiamo diventare il posto in cui si studia e si promuove questo nuovo mestiere quasi, questo nuovo schema di gioco degli ESG, un posto dove si studiano tecnologie e metodologie per un 2050 a zero emissioni, anche attraverso una nuova Biennale della sostenibilità, dove scienziati, policy maker, artisti, società civile, uomini d'impresa s'incontrano qui in città per fare il punto. Cosa riceve Venezia in cambio? Venezia riceve nuovi mestieri, nuovi cittadini, studiosi di tutto il mondo, questa è la linfa vitale per il futuro della città che si deve senz'altro ripopolare. Ma Venezia ha anche tanti progetti e da questa fondazione riceve uno sforzo, una cabina di regia, un contenitore, un gruppo di lavoro, ci sono tutti dentro, questo gruppo riporta direttamente ai vertici del governo e può mettere in sinergia i tanti progetti che ci sono già e che ci saranno grazie al Recovery e grazie a questa spinta mondiale degli ESG. Concludo sul perché SNAM, noi abbiamo messo gli ESG al centro, prima azienda in Europa che ha messo gli ESG nello statuto dell'azienda, abbiamo deciso di arrivare a zero emissioni nel 2040 quindi con dieci anni di anticipo. Tutto questo ha un costo ma come dicevo è un costo che oggi*



*piace al mercato, piace agli investitori e per questo il titolo è ai massimi storici in questo nuovo paradigma dove sviluppo, impresa, posti di lavoro, tecnologia, promuovono la sostenibilità che non è più un freno o una scusa per conservare lo status quo.*

C'è nell'intervento un lapsus interessante quando si richiama la S di ESG come "sociale" e non come sostenibilità, in effetti la componente sociale è determinante ed è risultata la grande assente nel quadro della fondazione.



Venezia capitale mondiale della sostenibilità?

L'intento sembra bello e buono, forse troppo tanto da far venire in mente la canzone *L'anno che verrà* di Lucio Dalla. I temi? La residenza, il lavoro, la conversione green di Marghera, l'ambiente... a parole c'è tutto quello per cui cittadini attivi, comitati e associazioni si battono da anni. C'è tutto ciò che andava fatto e non lo è stato e per questo appare un programma inverosimile in rapporto a quanto fatto dalle amministrazioni locali.

Incremento di abitanti: come si fa a parlare di attrarre di nuovi mentre continua l'emorragia di abitanti per l'assenza di serie politiche per la casa? In questa materia non si può ignorare la volontaria, progressiva e inesorabile riduzione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, molte unità non vengono assegnate pur essendo di nuova costruzione mentre si abbandonano al

degrado quelle esistenti che diventano inabitabili per la carenza di lavori di manutenzione non riconducibile all'assenza di fondi.

*Tra il 2015 e il 2019 Insula incassa circa quaranta milioni di euro dai fitti versati dagli inquilini delle case comunali; nello stesso periodo il Comune investe in manutenzione del proprio patrimonio residenziale 5,7 milioni di euro, con i quali non riesce nemmeno a garantire gli interventi per la riparazione di guasti segnalati dagli inquilini. La domanda è quindi: che fine hanno fatto gli altri 34 milioni di euro? Immaginiamo che una parte serva a coprire le spese sostenute da Insula, ma il resto? Finisce nel calderone delle entrate correnti senza vincolo di destinazione? È possibile che la risposta sia assolutamente convincente, ma ci piacerebbe conoscerla.*

Come rileva OCIO [Osservatorio CÍvicO sulla casa e la residenza](#).

La decisione di negare ulteriori cambi d'uso degli immobili in attività turistico ricettive è smentita dalla quantità di cambi d'uso concessi dopo di allora.

Sul Mo.S.E. ci sarebbe molto da dire. È sbagliato considerarlo inutile (speriamo lo sia il più possibile, dopo le risorse che gli sono state destinate) così com'è sbagliato pensare che possa da solo salvare Venezia. L'infrastruttura va inquadrata in una strategia complessa e articolata su più interventi altrimenti si sarà costretti a sollevazioni frequenti al punto da trasformare la laguna in un lago. Preso atto che c'è e che in questo periodo di prove (nonostante che le condizioni non fossero estreme) si è sollevato trattenendo l'acqua alta e assolvendo alla funzione che gli compete, restano da approfondire molti aspetti. Non si può continuare a sorvolare sul fatto che i tempi della sua vita in esercizio rischiano di contrarsi notevolmente in conseguenza di uno scenario in rapida evoluzione a causa di cambiamenti climatici sempre più rapidi. Dal punto di vista economico c'è da capire quanto costerà completarlo, i costi di manutenzione e gestione, gli anni di esercizio prevedibili e verificare il bilancio costi/benefici aggiornato. Sappiamo essere stato completato al 92 per cento, un dato quantitativo che sorvola sul fatto che l'otto per cento restante si riferisce agli impianti il cui ritardato completamento può aver provocato danni rilevanti sotto il profilo economico, operativo e della funzionalità generale dell'opera. Occorre fare valutazioni sull'esito delle sperimentazioni con sollevamento delle paratoie vogliamo credere sia stata fatta una campagna di monitoraggio degli effetti sulla morfologia del fondale, sugli spostamenti di sabbia e sedimenti, sulle correnti, ecc. sono dati che vanno resi disponibili e analizzati. Il bilancio costi/benefici non è solo quello economico dell'ammortamento dell'investimento, oltre che sul fronte tecnico si gioca su quello ambientale, morfologico, idrodinamico. Per tutte queste ragioni va sospeso il giudizio e ci si deve impegnare a studiare il modo per valorizzare meglio possibile

l'investimento.

Delle grandi navi si è detto, il tema va affrontato in modo complessivo perché riguarda la portualità in generale in relazione alle attività del polo industriale di Marghera tema questo rilevante. Non basta parlare genericamente di idrogeno, vanno resi noti progetti e orientamenti industriali che ci riguardano tutti, è impensabile lasciare carta bianca com'è avvenuto al tempo del sogno industriale di Marghera.

Smaltimento dei rifiuti. Veritas ha avviato un processo virtuoso con l'eco-distretto del riciclo che certifica l'intera filiera di rifiuti, al tempo stesso è andata in direzione opposta con un nuovo inceneritore realizzato per ragioni che sembrano solo di carattere economico, a scapito della salute dei cittadini di Marghera la cui aria era ammorbata ieri dalle industrie chimiche e oggi dall'inceneritore **come ci ha spiegato il prof. Gianni Tamino.**

Mobilità nessun passo avanti della SFMR, la viabilità ferroviaria regionale. In compenso: si pretende di risolvere il problema del collegamento con l'aeroporto approvando un progetto costoso e sbagliato; si provocano notevoli disagi aprendo una stagione di conflittualità con i lavoratori dei trasporti urbani provocando notevoli disagi; si propone lo scavo di un canale per realizzare un collegamento veloce di Burano con la terraferma a Montiron dove realizzare un parcheggio per bus turistici. Moto ondoso? Lo si tollera, senza intervenire in modo energico e risolutivo.



### Cambiamenti e partecipazione

È auspicabile fare un progetto per Venezia laboratorio del III millennio a partire dal riconoscimento della specialità di Venezia concedendo alla città-laguna uno Statuto che ne sancisca la specialità (culturale, sociale, ambientale, economica), una proposta questa che la politica tutta dovrebbe impegnarsi a proporre e promuovere in sede europea.

In questo quadro si potrebbe inserire l'azione della "Fondazione di Venezia capitale mondiale della sostenibilità" il cui progetto è ancora alla fase preliminare delle intenzioni e dei principi, una buona volontà che deve farsi operativa. Tutto interessante e ragionevole in teoria, ma non basta. Nella pratica si corre il rischio d'imboccare la via dell'annuncio, che riduce i concetti a parole-simulacro private del loro significato per abusarne strumentalmente a fini di appropriazione/espropriazione. La sfida da raccogliere è di cambiare veramente, tutti insieme e l'assenza di coinvolgimento del corpo sociale sembra lasciare poco spazio ad aperture indispensabili a un reale cambiamento di prospettiva che deve passare dal superamento della logica dello scontro e della contrapposizione a tutti i costi senza che questo significhi accettazione acritica di dinamiche imposte e prive di controllo sociale, una funzione utile e necessaria. Al corpo sociale dev'essere dato modo di partecipare alle dinamiche in atto (come dovrebbe avvenire in

casi come quello della citata Autorità della laguna) e di vigilare sui processi decisionali e gestionali, garantendo libero accesso a dati e informazioni che sono invece opachi e impediscono di monitorare, relazionare, verificare. Non si può considerare assolto il coinvolgimento sociale per la presenza della rappresentanza dalla politica o dalle amministrazioni pubbliche, né la dimensione sociale può essere limitata al welfare o alle opportunità che derivano per riverberazione dalle ventilate nuove professioni e mestieri.

La cittadinanza attiva chiede venga riconosciuto il diritto alla partecipazione con ruolo di attore, d'altronde è proprio grazie alla pressione esercitata da questa che sono entrate nel linguaggio corrente concetti e azioni come la sostenibilità, la biodiversità, la tutela dell'ambiente, l'ecosistema, frutto di elaborazione ed efficace trasmissione di sapere concepita nella comunità scientifica ma affidata alla società civile la cui tenace pressione ha reso inevitabile il loro prepotente ingresso nella politica e nell'economia. Sostenibilità è termine ormai stabilmente insediato anche nei palazzi e non più solo nelle piazze seppure venga utilizzato spesso strumentalmente e con eccessivi margini d'interpretazione e discrezionalità nell'economia e in politica. In Europa si sente fischiare il vento del *green deal* e della *transizione ecologica*, con le risorse del Recovery Fund infurierà a breve la bufera del business. La società civile non si fida e non si affida a una classe dirigente di manager e politici, chiede decentramento e partecipazione, per conciliare la scala minima dei problemi locali a quella alta dei sistemi generali. La partecipazione sociale è sottovalutata mentre andrebbe sostenuta per coltivare coscienza critica, sapere, consapevolezza e intelligenza collettiva, ma anche in termini di cooperazione e coesione del corpo sociale e nell'attività produttiva come valore distintivo del modo di fare impresa nel capitale sociale del territorio. **Lo rileva Ermete Realacci presidente della Symbola**, Fondazione per le qualità italiane che nel rapporto pubblicato recentemente racconta l'evoluzione in atto in aree più strutturate come la Lombardia, l'Emilia Romagna e il Nord-Est, ma fatica ad affermarsi altrove:

*La coesione e con essa le politiche della sostenibilità non solo sono valori morali ma premiano dal punto di vista economico non a caso sono diventati uno dei capisaldi del next generation EU e del Green Deal nel bel mezzo della tempesta.*

La partecipazione non è una gentile concessione ma un dovere di chi governa i processi decisionali e un diritto dei cittadini, una buona pratica da applicare con crescente regolarità. In teoria lo si riconosce già nel Next Generation EU (meglio noto come *Recovery Fund*) seppure nella pratica richieda affinamento. Il 22 gennaio 2021 l'Unione Europea ha aggiornato le *guidelines* dove all'articolo 15 si legge a proposito del *Processo di consultazione Background* che gli Stati



devono produrre

*una sintesi del processo di consultazione, condotto in conformità con il quadro giuridico nazionale, delle autorità locali e regionali, delle parti sociali, delle organizzazioni della società civile, delle organizzazioni giovanili e di altre parti interessate pertinenti, per la preparazione e, ove disponibile, l'attuazione del piano e il modo in cui gli input degli stakeholder si riflettono nel piano" ...Gli Stati membri sono invitati a descrivere la natura istituzionale del piano, nonché il processo decisionale che porta all'adozione/presentazione dei piani di ripresa e resilienza. Gli Stati membri dovrebbero in particolare fornire una sintesi del processo di consultazione condotto conformemente al quadro giuridico nazionale durante la preparazione del piano di recupero e resilienza e descrivere in che modo i contributi delle parti interessate sono stati presi in considerazione e si riflettono nel piano. La sintesi dovrebbe descrivere l'ambito (elenco delle parti sociali consultate, organizzazioni della società civile, parti interessate, ecc.), Il tipo (conferenza, bilaterale, tripartito ecc.) E la tempistica degli sforzi di sensibilizzazione e se le parti interessate sono state consultate in modo selettivo su componenti specifiche o se si è svolta una consultazione generale su un progetto di piano globale. Sulla stessa linea gli Stati membri dovrebbero, per quanto possibile, spiegare le misure previste per coinvolgere e consultare le parti interessate pertinenti nell'attuazione dei piani in generale. Sia nel lavoro preparatorio che nell'attuazione, le consultazioni dovrebbero essere condotte in conformità con il quadro giuridico nazionale e coinvolgere come autorità locali e regionali competenti, parti sociali, organizzazioni della società civile, organizzazioni giovanili e altre parti interessate (ad es. Comitati fiscali nazionali, comitati nazionali per la produttività e altri organi consultivi nazionali, a seconda del processo decisionale specifico del paese e della struttura istituzionale).*

A sei mesi di distanza non è dato sapere cosa si sia fatto di tutto ciò, a livello locale certamente nulla. La partecipazione deve diventare pratica consolidata da declinarsi in modo da non costituire un ostacolo ma un'opportunità di formazione e informazione per agevolare la metabolizzazione e consolidare cambiamenti che non vanno annunciati ma concretamente avviati