

# INVESTIMENTI CON IL PROGRAMMA OPERATIVO 2014-2020

LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA HA AVVIATO UN PERCORSO DI CONSULTAZIONE PER LA DEFINIZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE DEL FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE 2014-2020. A ECOMONDO 2013 SI È TENUTO UN WORLD CAFÈ DA CUI SONO EMERSE NUMEROSE IDEE RELATIVAMENTE A STRATEGIE E PRIORITÀ PER UNO SVILUPPO GREEN.

**A**metà 2013 la Regione Emilia-Romagna ha dato avvio a un percorso di consultazione intersettoriale con vari portatori di interesse per condividere con le linee dei futuri Programmi operativi sui fondi Fesr e Fse basato su diversi assi-obiettivi strategici di lavoro, e uno di questi ha riguardato l'ambito *Green economy e sostenibilità energetica*, tra i pilastri della nuova politica industriale a livello regionale, nazionale ed europeo. Di seguito in sintesi i risultati.

Il percorso di consultazione, da settembre a novembre 2013, è stato articolato sperimentando la combinazione di vari eventi di informazione, confronto pubblico e *multi-stakeholder* dal vivo (off-line) e via web (on-line) e con vari strumenti: un forum informativo iniziale, per fare il punto con i rappresentanti comunitari, nazionali e regionali; un *focus group* di approfondimento tecnico, con un campione di soggetti rappresentativi di varie filiere e settori; un *World café*, oggetto di questo articolo, di confronto con discussione "circolare" e raccolta di proposte di miglioramento su quattro temi *green* con 30 stakeholder di vari mondi, nell'ambito della fiera Ecomondo di Rimini, a novembre 2013.

Sul fronte della consultazione *green* "online" sono state attivate diverse "piazze" di discussione e confronto, con forum, questionari tematici e vari sondaggi su tematismi *green*, sul portale Partecipazione della Regione Emilia-Romagna [ioPartecipo+](http://ioPartecipo+).

## Qualificazione edilizia *green*

La questione era mirata a individuare cosa privilegiare e quali strumenti rispetto alla qualificazione in ottica *green*. Complessivamente i partecipanti hanno indicato varie azioni integrabili: dare priorità a progetti di riqualificazione dell'edilizia pubblica, attuabili dagli enti locali con gli strumenti di pianificazione urbanistica esistenti come POC e PTCO, con nuove forme di incentivazione al recupero

*green*, e con progettazione partecipata per responsabilizzare e aggiornare il territorio e il settore edile. Un'altra idea è quella di creare consorzi pubblico-privati con obiettivi precisi di efficienza a fronte di aumenti nella cubatura (citare le esperienze "Le Popolarissime" di Rimini o il caso Casanova di Bolzano). Per la maggioranza sarebbe opportuno concentrare gli investimenti su progetti di area, evitando investimenti a pioggia, in un'ottica di riqualificazione, efficientamento energetico e abbattimento di CO<sub>2</sub> nel patrimonio pubblico, in particolare le scuole per dare l'esempio, incentivando la riqualificazione di aree produttive dismesse, erogando bonus fiscali per riqualificare condomini e quartieri "energivori". Inoltre sono necessarie obiettivi chiari di riqualificazione con regole semplici e omogenee di applicazione da parte dei vari enti locali. Altri filoni di intervento sono la riduzione di consumo di suolo agricolo nel territorio rurale, fornire opportunità per favorire progetti di *co-housing* e di auto-costruzione al fine di promuovere la ricerca e l'uso di materiali edili autoctoni e *green* di filiera corta. Infine si è anche sottolineata la necessità di formare, aggiornare e sensibilizzare amministratori pubblici e tecnici sui nuovi approcci all'edilizia *green* e alla riqualificazione urbana con approcci integrati.

## Energia *green* e priorità

I partecipanti hanno ovviamente indicato vari livelli di intervento di tipo tecnologico, gestionale e politico. Prioritari sono il doppio obiettivo di incrementare l'efficienza energetica nella riqualificazione edilizia in modo complementare alla diversificazione degli impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili. Gli investimenti in energie rinnovabili vanno indirizzati verso quei settori economici che attraverso le fonti rinnovabili generano valore e qualificano gli investimenti perché si avvantaggiano in termini di competitività.



Da affrontare in modo nuovo le criticità decisionali da parte degli enti pubblici che accompagnano la realizzazione di impianti con fonti rinnovabili (es. biomasse) rispetto alla non accettabilità delle comunità locali attraverso un'informazione puntuale, aperta e con un coinvolgimento e dialogo fin dalle fasi di ideazione. Dall'altro, la semplificazione della complessità normativa, sistemi di monitoraggio sui risultati energetici ottenuti e certificazione dei sistemi di gestione dell'energia in ambito pubblico e imprenditoriale come ad esempio lo standard ISO 50001.

Un'altra idea è quella di focalizzarsi su impianti di piccola o piccolissima scala (es. micro-generazione diffusa), in modo da superare gli ostacoli di diffidenza da parte della popolazione e su "poli" (complessi industriali, centri storici ecc.) in modo da migliorare l'efficienza relativa del progetto.

## Mercati *green* pubblici e privati

La domanda di lavoro era mirata a individuare quali ruoli e strumenti necessari da parte della pubblica amministrazione per favorire un migliore incontro tra domanda e offerta di prodotti *green*. Secondo i partecipanti

è prioritario rafforzare il livello informativo-formativo sul *green public procurement* (Gpp) promosso dall'Ue all'interno degli enti pubblici regionali attraverso diversi strumenti: corsi di aggiornamento tecnico per dirigenti e funzionari per la stesura tecnico-normativa di bandi di acquisto con criteri green, scambio di buone pratiche di Gpp tra enti locali della Regione via seminari o via web, sportelli Gpp su scala provinciale, eventi di promozione. È complementare favorire l'accessibilità al Gpp da parte delle imprese con prodotti *green*, stimolando l'offerta attraverso incentivi e premialità con contributi a consuntivo alle imprese che partecipano a bandi di co-finanziamento e che hanno prodotti *green* e allo stesso tempo allineando e semplificando meglio le decisioni sugli acquisti di prodotti e servizi all'interno degli enti pubblici. Un'idea potrebbe essere quella di prevedere "bonus" premianti (sul modello canadese) per i responsabili acquisti che riescono ad acquistare con criteri di ottimizzazione dei costi e benefici ambientali; o ancora, prevedere figure di "Green Angel" con la funzione di comparare costi/benefici/alternative *green* nei vari centri di spesa.

Altre idee di lavoro sono quelle di incentivare il Gpp con il Mercato elettronico della pubblica amministrazione (Mepa), di semplificare criteri tecnici ed economici come ad esempio i Criteri ambientali minimi (Cam) da parte del ministero dell'Ambiente e di fornire strumenti per valutare i costi complessivi lungo il ciclo di vita dei prodotti in uso da parte degli enti pubblici, al fine di valutare meglio i "costi completi" e le alternative in fase di acquisto, per evitare l'illusione di spendere meno in fase di acquisto ma al contrario di avere maggiori costi nel medio periodo. Le priorità dovrebbero riguardare da parte degli enti locali acquisti di prodotti per mense, scuole, edilizia/lavori pubblici, arredi per la Pa e arredi urbani.

#### *Competitività delle Pmi e green economy regionale*

I partecipanti al tavolo hanno convenuto come ambiti e priorità che alcuni settori (in particolare quello dell'edilizia) sono restii a innovare e a cogliere l'opportunità di un orientamento *green* anche in ragione del fatto che il panorama legislativo non incentiva sufficientemente chi investe in progetti, tecnologie e prodotti sostenibili. Occorre per questo intervenire su diversi livelli: promuovere e favorire con più

forza e strumenti la contaminazione trasversale tra i diversi professionisti coinvolti all'interno del medesimo settore e tra diverse parti delle medesima filiera (per esempio con lo strumento delle reti di impresa); investendo in formazione di competenze per sostenere l'evoluzione culturale *green* delle diverse filiere (convincendo ad esempio che sia meglio riqualificare piuttosto che costruire ex novo).

In modo congiunto investire in un reale rinnovamento tecnologico *green* attraverso appositi sussidi in particolari alle filiere produttive che promuovono commercialmente il loro profilo *green*, sostegno alla ricerca con laboratori tecnopoli e investendo in appositi strumenti a supporto delle aziende start-up. È fondamentale poi promuovere strumenti gestionali in grado di contribuire alla qualificazione *green* e la chiusura dei cicli (Lca di prodotti e servizi, certificazioni di prodotto), e puntare sul made in Italy *green* per promuovere le Pmi regionali nei mercati esteri.

**Walter Sancassiani, Loris Manicardi**

Focus Lab

## PROGETTO MHYBUS

### IL PRIMO AUTOBUS DI LINEA IN ITALIA ALIMENTATO A IDROGENO E METANO SARÀ SPERIMENTATO SU LARGA SCALA



Si è conclusa con successo la fase di sperimentazione di un anno a Ravenna e il progetto Mhybus, primo mezzo pubblico di

trasporto urbano in Italia alimentato a idrogeno e metano, è ora pronto per essere applicato su larga scala.

I risultati dei test, presentati a Bologna il 19 dicembre 2013 nella conferenza finale del progetto, hanno evidenziato che, rispetto a un normale bus a metano, Mhybus ha consumato il 13% in meno di carburante e ha ridotto del 15% le emissioni di CO<sub>2</sub>. Al progetto, che ha l'obiettivo di rendere più ecosostenibile la mobilità sui mezzi pubblici urbani, hanno partecipato Regione Emilia-Romagna, Aster, consorzio regionale per l'innovazione e la ricerca industriale, Enea, Start Romagna, azienda per il trasporto pubblico locale, e Sol, gruppo specializzato nella produzione, ricerca applicata e commercializzazione di gas tecnici.

Il progetto Mhybus, cofinanziato dal programma europeo Life+, ha seguito diverse tappe. In primo luogo è stata definita la composizione ottimale della miscela idrogeno (15%) e metano (85%), quindi si sono effettuate le prove a banco motore per ottimizzare la centralina elettrica del motore del bus originariamente alimentato a metano. È stata anche realizzata una speciale stazione di rifornimento all'interno di uno degli stabilimenti del gruppo Sol. Dopo aver ottenuto le autorizzazioni ministeriali, è stato avviato il test su strada a Ravenna. L'autobus è stato testato su un percorso di prova per una percorrenza di 5000 km e quindi, autorizzato in via sperimentale alla circolazione con passeggeri a bordo, è stato impiegato da Start Romagna lungo la linea 8 di Ravenna,

percorrendo in media 212 km giornalieri, per oltre 45.000 km complessivi e trasportando oltre 10.000 passeggeri. I test effettuati sul motore del bus, prima e dopo la sperimentazione su strada, presso il Cnr Istituto Motori di Napoli, e validati dal Cpa di Bologna, hanno accertato che l'utilizzo dell'idrometano non ne ha alterato in alcun modo l'efficienza.

"I costi per modificare e far circolare una flotta di 10 autobus a idrometano - spiega Stefano Valentini di Aster - ammontano complessivamente a 210-218 mila euro, con un incremento di circa 800-1000 euro l'anno rispetto a un normale bus a metano ma riducendo in compenso le emissioni di CO<sub>2</sub> di quasi 60 tonnellate su una percorrenza di 45.000 km a veicolo".

Il progetto di Mhybus ha attirato l'interesse anche della Korean Gas Safety Corporation. Kgs sta ora avviando a Seoul un analogo progetto di sperimentazione su una flotta di 10 autobus alimentati a idrometano.

