

Beatrice Sambugar

Una città sostenibile

Tutte le risorse naturali che supportano una città provengono dall'esterno. La città importa dall'esterno cibo, energia, acqua e trasforma tutto ciò in beni, servizi, emissioni e rifiuti. L'area produttiva ecologica totale che viene richiesta per una città è di circa 100 volte l'area contenuta dai confini amministrativi. Quest'area è la cosiddetta impronta ecologica urbana. E' come se la città dilatasse i suoi confini di cento volte, per poter sopravvivere, e proiettasse un'ombra nera di sfruttamento sulle aree confinanti, e come un vero e proprio parassita utilizzasse tutto ciò che viene prodotto in tale area per sopravvivere. L'impronta ecologica urbana può essere definita anche come il capitale naturale che serve per mantenere la popolazione urbana ai livelli attuali di consumo. Quindi, la città è un sistema dissipativo, è un sistema aperto, è un sistema con una grande impronta ecologica. Ora, come può tutto questo conciliarsi con un'idea di sviluppo sostenibile? In realtà la cosa è piuttosto difficile. Io sono d'accordo con gli studiosi che affermano che vi è una forte contraddizione ed una forte ambiguità nei termini "sviluppo" "sostenibile", anche nel senso semantico di essi che, tra di loro, appaiono antitetici ed in antinomia. Lo sviluppo sostenibile è definito da molti studiosi un ossimoro.

Nell'interpretazione dominante lo sviluppo sostenibile è l'invito a far durare in eterno lo 'sviluppo', cioè la crescita. In pratica, lo 'sviluppo' deve continuamente aumentare, ma, di contro, è da sottolineare che è proprio lo 'sviluppo', così come concepito attualmente, il principale responsabile dei danni all'ambiente. E' lui che minaccia la durevolezza e la complessità degli ecosistemi. Quindi c'è qualcosa di inconciliabile all'interno di tale termine, che viene continuamente usato. Sona convinta che sia però possibile riorientare una città verso obiettivi di maggior sostenibilità, e questo lo dobbiamo certamente fare. Bisogna fare in modo che le nostre città abbiano sempre una minor impronta ecologica. Ci sono numerosi studi a questo proposito, e voglio nominare il più noto, quello del Wuppertal Institute, che si intitola "Per un Europa sostenibile", una delle strategie a maggior respiro, a mio avviso.

I criteri di sostenibilità che vengono definiti in questo libro tengono conto da un lato di tutti i fattori limitanti, cioè della presenza esercitata sull'ambiente dalle attività umane, e dall'altro della possibilità d'innovazione, qualora si inverta la tendenza dell'attuale modello di sviluppo. Ecco, quindi, che alla base vi è un discorso di inversione di tendenza. Riprendendo, quindi, la definizione precedente, non si tratta più di un semplice sviluppo continuo, ma di un qualcosa che vuole invertire la rotta e rivedere il cammino. Il che comporta anche un cambiamento di stili di vita, un recupero

dei danni che noi abbiamo provocato sull'ambiente, una ricostruzione delle aree urbane degradate e una sempre minore impronta ecologica della città. Si parla molto spesso, a questo proposito, di 'utopie concrete'. Queste 'utopie concrete' esistono: ci sono città che, attraverso tutta una serie di innovazioni, sono arrivate ad una grande eco-sostenibilità, il che comporta anche una maggior partecipazione democratica. Infatti, non c'è possibilità di riconvertire o invertire le tendenze se non si procede ad ottenere il consenso dei cittadini, cioè se le scelte non sono condivise dai cittadini e se non sono da loro volute e sostenute. Quindi tutto dipende dalla capacità di creare consenso, di creare incentivi per imboccare una nuova strada. Cosa ovviamente non del tutto facile. Gli esempi di città che hanno operato in questo campo sono parecchi: c'è l'esempio classico della città di Seattle, negli U.S.A., una città all'avanguardia da un punto di vista dell'ambiente, ma anche quello di numerose città europee, quali Amburgo, Berlino, Heidelberg, Madrid e, in Italia, ad esempio, le città di Reggio Emilia e di Modena. Venne un rappresentante del Comune di Modena, nell'aprile del '98, proprio qui in Comune di Verona a spiegare ai nostri amministratori come si era imboccata questa nuova strada della sostenibilità. Modena è una delle città che si è affiliata alla Carta di Aalborg. Per dare un'idea di cosa vuol dire sottoscrivere la Carta di Aalborg, vorrei riassumere le grandi tessere del mosaico che la città di Heidelberg ha realizzato, aderendovi, e andando verso nuovi criteri di sostenibilità. Il Piano energetico è iniziato nel '92 e si sono impiegati quattro anni - come normalmente occorre - per riuscire a mettere in piedi tutta una complessa macchina ed ottenere dei risultati quali, ad esempio, la riduzione dei gas climalteranti mediante interventi specifici nei settori della viabilità e dell'energia e la definizione dei requisiti minimi per gli edifici ipoenergetici. Sono stati costruiti 70 alloggi popolari - tenendo presente solo criteri ipoenergetici - cioè che non dissipano o che dissipano il meno possibile l'energia. Sono state organizzate dalla municipalità tavole rotonde sull'energia in tutti i quartieri. E' stato deliberato un piano di incentivazione per i privati per un uso razionale dell'energia, con uno stanziamento annuo di 300 mila marchi. Ciò ha portato a miglioramenti nell'isolamento termico delle case, ad impianti solari, a contributi sulle spese per la costruzione di edifici ipoenergetici.

Inoltre sono stati attivati: una campagna di sensibilizzazione su vasta scala, denominata "Tuteliamo il clima ad Heidelberg"; un servizio di consulenza energetica per la cittadinanza; mostre informative itineranti nelle scuole; gruppi di risparmio energetico per dibattere varie problematiche. Tutto questo ai fini del risparmio energetico, da un lato, e della salvaguardia dell'ambiente e del clima, dall'altro. Per quanto riguarda la tutela naturale e biologica, si sono realizzati 20 ettari di nuovi biotopi per i collegamenti fra le aree verdi; si sono rinaturalizzati i corsi di acqua, creando anche riserve per gli anfibi ed una campagna annuale per la difesa dei rospi. Gli anfibi stanno diminuendo a ritmo elevato nel mondo: sono animali estremamente delicati, a pelle nuda, non

hanno nessun ricoprimento, non hanno peli come i mammiferi, non hanno squame come i rettili, e sono quindi molto sensibili agli inquinanti poichè assorbono direttamente, attraverso la pelle, le sostanze presenti nell'ambiente. Ma poichè gli anfibi stanno drasticamente diminuendo anche in ambienti incontaminati, ad esempio in taluni ambienti tropicali, si pensa che ci sia una causa a livello planetario che spiega la loro diminuzione: alcuni studiosi pensano sia in relazione all'aumento di temperatura, altri ai buchi nell'ozono, altri ancora alla scomparsa degli ambienti umidi che sono ambienti di privilegio per essi. Ecco perchè ad Heidelberg sono state istituite riserve per questi animali.

Per quanto riguarda l'urbanistica, l'edilizia e la viabilità, i piani urbanistici hanno dovuto avere come principio informatore quello del risparmio energetico. E' stato fatto divieto di utilizzare il PVC e i legnami tropicali; è stato fatto un elenco di materiali ecologici raccomandati; il piano di viabilità è stato istituito assieme alla comunità, con discussioni in tutte le aree di aggregazione. Sono stati potenziati i trasporti pubblici locali, con orari cadenzati che prevedono l'intensificazione delle corse in certe fasce di orario e le agevolazioni tariffarie; vi è stato un miglioramento radicale nella rete delle piste ciclabili con realizzazione di 10 mila posti biciclette in rastrelliera ed è stato posto un limite di velocità per le macchine, dentro la città, di 30 chilometri orari.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, è stato attuato un piano globale di gestione dei rifiuti con raccolta capillare e compostaggio dei rifiuti organici e con raccomandazione di usare contenitori e vuoti a rendere. Il risultato di tutta questa campagna è stato che il 58% dei rifiuti viene riciclato. Ricordo che a Verona siamo sul 10-12% circa.

Per quanto riguarda le risorse idriche e lo smaltimento delle acque di scarico, numerosi sono stati gli interventi riguardanti la captazione delle acque potabili - captate solo nella misura in cui le riserve si rigenerano - e l'ottimizzazione continua del depuratore della rete fognaria.

Per quanto riguarda la tutela dell'aria, si è operato nella direzione di una riduzione drastica delle emissioni inquinanti industriali, con controlli severi, istituendo anche un servizio di segnalazione automatico del superamento dei livelli di ozono, con tabelle informative sui dati dell'atmosfera.

Per quanto riguarda gli acquisti ed il patrimonio, si è optato, per esempio, per la rinuncia all'uso di antiparassitari e fertilizzanti chimici e all'impiego della torba.

E per quanto riguarda la formazione ed educazione ambientale, sono stati aperti progetti nelle scuole su tematiche ecologiche, viabilità, storia ed architettura dei quartieri con realizzazione di sentieri educativi ed altro. E' stato redatto anche un piano di sviluppo turistico con l'obiettivo di un turismo compatibile per la città e per l'ambiente.

Ecco, questi sono alcuni dei capisaldi che si è data Heidelberg per la nuova politica ambientale.

Vorrei ora fare alcune proposte mirate alla realtà di Verona affinché il discorso non sia sempre teorico. La prima e fondamentale proposta, secondo me, è quella di aderire alla Carta di Aalborg. Bisognerebbe portare a conoscenza dei cittadini l'esistenza della possibilità di aderire a questa Carta e ai suoi contenuti, creando un movimento di opinione diffuso che solleciti l'ingresso della nostra città nel novero di quelle che si orientano verso una sostenibilità urbana. Fatto questo, bisogna che Verona predisponga la propria Agenda 21, cioè il proprio piano. Ovviamente, per predisporre l'Agenda 21, l'autorità locale deve aprire un dialogo con i cittadini, con le associazioni, con le imprese e deve fare in modo, come già detto, che tutto passi attraverso un discorso democratico, un discorso capillare. Voglio sottolineare che la fase fondamentale è proprio quella della consultazione della cittadinanza e della costruzione del consenso.

Le fasi per arrivare quindi ad Agenda 21, cioè al piano locale, sono cinque e già definite. La prima è l'attivazione del Forum. Il Forum è una struttura fondamentale del processo di Agenda 21: è una grande assemblea che ha potere consultivo, ma anche decisionale, e che deve relazionarsi con la popolazione. Nel Forum vengono riunite le organizzazioni a livello locale, gli interessi, i gruppi, le autorità, eccetera, e tutti insieme elaborano in piano. Lo elaborano e lo attuano; sempre però monitorandolo, per vedere se funziona oppure no, e per correggere il tiro. La consultazione della comunità è continua, così come l'individuazione dei bisogni della comunità stessa, delle sue risorse e dei conflitti. In contemporanea si attiva l'Audit urbano, cioè la raccolta dei dati di base sull'ambiente. Questi dati devono essere sull'ambiente in toto; devono, quindi, riguardare la parte dell'ambiente fisico, dell'ambiente biologico, dell'ambiente sociale, dell'ambiente economico. Il tutto si conclude con un rapporto sullo stato dell'ambiente, a cui contribuisce in maniera fondamentale lo stesso Forum. Segue, quindi, la definizione del target, cioè degli obiettivi che si pone la comunità, delle scadenze e degli attori che devono sostenere le azioni. Da ultimo c'è il reporting, cioè la definizione di tutte quelle procedure di controllo, preposte ad un'osservazione permanente sull'attuazione e sull'efficacia del piano. Tutto ciò comporta anche la redazione di rapporti periodici, al fine di vedere fino a che punto gli obiettivi sono stati centrati.

Secondo me, da subito, bisognerebbe predisporre alcune cose. La prima è il rapporto sullo stato dell'ambiente, completato da un ecobilancio territoriale da redigere in modo chiaro e completo perché a Verona, pur mettendo insieme tutti i dati che si hanno, si giunge ad un affresco dell'ambiente assai lacunoso. Cos'è l'ecobilancio territoriale? E' uno strumento conoscitivo di base: da un lato si individua lo stato delle risorse: acqua, suolo, aria, piante, animali, ecosistemi, eccetera, e si definiscono gli indicatori quali la capacità di carico, cioè la capacità di sopportazione di

‘stimoli’ negativi esterni, la resilienza, eccetera, e dall'altro si verificano tutte le cause di impatto, in relazione a scarichi industriali, agricoli, al traffico, al riscaldamento urbano, e quant'altro. Tutto ciò descrive perfettamente la situazione. In sintesi: da un lato lo stato delle risorse e dall'altro gli impatti. Nello studio di fattibilità ambientale da noi eseguito abbastanza recentemente per il comune di Verona è risultato che un grande problema è quello della discrepanza dei dati: infatti spesso i dati esistono, ma, poichè sono elaborati da istituzioni diverse, vengono rilevati e descritti con metodi differenti, sovente fra di loro non paragonabili, e quindi è praticamente come non averli. Il Comune di Verona utilizza un modello di diffusione degli inquinanti aerei che è basato sulle centraline di rilevamento atmosferico. I dati sono assai interessanti perché, almeno teoricamente, è possibile conoscere l'andamento orario dell'inquinamento atmosferico. E' stato fatto lo studio della dispersione degli inquinanti in relazione ai venti dominanti e ad altri parametri. Da questo studio è risultato che il 50% del nostro inquinamento è dovuto al traffico urbano.

A mio avviso, alcuni dei parametri su cui orientare le ricerche sono già individuabili fin da ora. Uno è quello dei trasporti e del traffico. C'è un adagio che ho letto da qualche parte che dice: "Chi semina strade raccoglie traffico". La Provincia di Verona sta attuando un nuovo sistema di strade, sta costruendo decine e decine di chilometri di strade. Inevitabilmente tutto ciò porterà ad una ricaduta di maggior traffico. Non è vero che poi si alleggerisce, si snellisce. A livello urbano la soluzione che si riscontra nelle città, in Europa, anche in climi più freddi del nostro, è sempre legata alla bicicletta, cioè alla costruzione di piste ciclabili. Esistono altri metodi di alleggerimento del traffico quali il car-sharing, cioè il possesso comune di auto. E' stato dimostrato che si risparmia il 50% sulle spese rispetto ad un'auto privata. Ci sono cooperative che gestiscono un parco macchine e le prestano a certe condizioni al privato, che è di solito socio della cooperativa stessa. Una cosa che ho visto recentemente in America è il car-pooling. da ‘pool’ cioè gruppo. Per evitare il fatto che in un'auto ci sia una sola persona vengono fatte delle corsie preferenziali dove circolano solo le auto piene di persone, ma per "piene di persone" si intende da due a più, perché in media in ogni auto si trovano 1,2 persone. Se ne deduce che l'auto viene usata per un trasporto quasi del tutto individuale! Ovviamente, anche il potenziamento dei mezzi pubblici va in tale direzione.

Verona è assai carente di piste ciclabili. Ci sono aree, tanto per dire lungo l'Adige, che si presterebbero meravigliosamente alla loro realizzazione, attuando collegamenti da nord-est a sud-ovest, interpolati, poi, da tutta una serie di altre piste, a raggiera, che permetterebbero lo spostamento entro tutti i quartieri dell'intera città.

Per quanto riguarda la tutela e la valorizzazione naturale della nostra città, tenendo presente proprio l'obiettivo dell'aumento della biodiversità, alcune cose potrebbero essere fatte sin da subito. La prima è quella che ha fatto anche la città di Heidelberg, la rinaturalizzazione dei corsi di acqua e

dei canali. Il che comporta la piantumazione lungo le sponde dei corsi d'acqua di fasce tampone di vegetazione, la cui presenza permette un'ampia gamma di risvolti estremamente positivi. Gli alberi ripari, infatti, assorbono con le radici le sostanze inquinanti presenti nell'acqua dei rivi. Soprattutto alcune piante, i salici per esempio, assorbono molta acqua e la depurano dagli inquinanti. Ci sono studi che dimostrano come l'acqua venga ripulita in maniera naturale da queste fasce tampone. Un'altra cosa fondamentale da fare sono i corridoi biologici, che realizzano il collegamento tra le aree naturali o seminaturali presenti in città. A Verona abbiamo due grandi aree molto belle: la collina, che sta alle spalle della città, e l'Adige, che la attraversa, con un corteggio di ambienti lungo le sponde. Non bisogna dimenticare il grande corridoio costituito dalle mura, cioè quello che è chiamato il 'Parco delle mura'. Questi tre ambienti sono attualmente scollegati tra loro. I viventi non possono andare facilmente da un ambiente all'altro. Intendo gli animali, le piante, i semi, gli uomini, tutto insomma. Il collegamento fra un ambiente e l'altro è fondamentale per garantire un aumento della biodiversità e per permettere la colonizzazione di aree che, in caso contrario, difficilmente vengono raggiunte. E il discorso si può allargare anche ai boschetti comunali. Per esempio, un'area che si presterebbe magnificamente ad essere riconvertita a bosco (come era un tempo) è l'area delle Basse di San Michele, a sud di Verona.

Anche il problema dei rifiuti urbani potrebbe essere fin da subito preso in considerazione, aumentando la raccolta differenziata e il compostaggio. L'esperienza di un'altra città che ha aderito alla carta di Aalborg, Orebro, è molto interessante, perché dimostra quanto una politica capillare fatta sulla gestione dei rifiuti possa servire anche ad aumentare la coscienza ecologica, in senso ampio, dei cittadini, attuando profondi cambiamenti nello stile di vita.

L'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (noi, a Verona, usiamo pochissimo il solare ed anche l'energia geotermica, che probabilmente potrebbe dare buoni frutti), la riconversione ecologica dei quartieri, l'adozione di campagne di sensibilizzazione e di laboratori di idee, tutto questo sarebbe più facilmente attuabile con l'adesione alla Carta di Aalborg.

Da ultimo vorrei parlare dei bambini. I giardini e le strade oggi sono spesso vuoti, i bambini giocano molto poco in città, all'aperto. Si afferma che il bambino è un indicatore della qualità urbana. E' vero: infatti il nostro stile di vita frammenta la città e isola i nuclei familiari per cui i bambini sono sottoposti a spostamenti continui, a ritmi stressanti, a consumi obbligati che vengono compensati spesso con una grande quantità di giocattoli, che sovente contribuiscono ad isolarli ancora di più nelle loro case. Quindi i bambini registrano una perdita di autonomia, di socialità e di creatività. Bisognerebbe che i bambini potessero girare in città a piedi, da soli, con serenità, con sicurezza e giocare all'aperto con gli amici. Una città abitata senza problemi da bambini risponderebbe a criteri di qualità infantile, ma sarebbe anche una città migliore per gli uomini, per le

donne, per gli anziani; una città, insomma in cui la qualità è migliore. Ovviamente, gli interventi devono essere sulla circolazione. Bisogna favorire la circolazione pedonale tramite un buon arredo urbano, intervenendo anche sul verde, sia pubblico sia privato, dagli edifici scolastici ai condomini, affinché i bambini possano correre, sperimentare, conoscere e giocare con la città. A questo proposito, vorrei ricordare un progetto che è stato fatto nel Comune di Torino: 'Dare ai bambini le chiavi della città'. Questo era il nome del progetto, un nome affascinante: l'ambiente urbano viene pensato come una grande scatola di giochi; la città, spesso una foresta di segni, di simboli e di segnali, viene resa leggibile dai bambini e diventa un archivio di storia, di storie e di materiali. Anche in città c'è la natura: vi si può organizzare un corso di botanica, o di geologia, o di zoologia partendo da un'aiuola, o dalle pietre del selciato, o dagli abitanti dei muretti, dei marciapiedi, del fiume e dei greti. I bambini dovrebbero poter fare tutte queste cose, dovrebbero poter coltivare degli orti, allevare degli animali, creare zone umide, censire suoni e rumori della città e fotografare, designare, progettare. Ovviamente, questo sguardo dal basso, dal bambino verso la città, richiede di rivedere e reimpostare la città stessa.