

Città

# SOSTENIBILE

**Inserito a cura di Planet Life Economy Foundation**  
**HYPERLINK "<http://www.plef.org>" [www.plef.org](http://www.plef.org)**

*Nell'inserito di questo mese proponiamo argomenti di fortissima attualità relativi sia all'opportunità per ogni cittadino di contribuire attivamente alla creazione della propria Città Sostenibile sia per le Pubbliche Amministrazioni di collaborare concretamente con il territorio per migliorare il benessere globale della propria collettività. Lanciamo così insieme uno sguardo in Europa per stabilire come e quali città si stanno muovendo sia per rendere sempre più vivibili i propri centri abitati sia per rispondere concretamente alle aspettative dei propri cittadini. Tratteremo poi importanti approfondimenti sulla mobilità, in particolare nella realtà milanese, e sui 'corridoi verdi', aree che consentono di 'connettere le popolazioni con tutte le possibili risorse del territorio (agroforestali, paesaggistiche, storico-culturali, etc.) e con gli insediamenti urbanistici, da e per le città e nelle aree rurali.'*

*Benessere e felicità ricorrono infine costantemente negli articoli e nelle interviste proposte: il piacere di vivere in un territorio è ovviamente un elemento indispensabile per creare ricchezza locale, intesa sia in termini economici che culturali. Invitiamo infine tutti coloro che desiderano partecipare attivamente e dire la loro su questi temi con articoli, spunti o commenti a contattare la nostra redazione, inviando una e-mail all'attenzione di Laura Macchi all'indirizzo [info@plef.org](mailto:info@plef.org)*

## AMMINISTRAZIONE PUBBLICA

# Le Città europee verso la sostenibilità

**E'** concretamente possibile rendere vivibili le città metropolitane? Quali sono i principali indicatori che consentono di affermare che una città è più sostenibile di un'altra? La risposta arriva da Ambiente Italia, organizzazione che ha recentemente concluso una ricerca basata sul confronto della qualità dell'ambiente urbano di ben 26 città europee. La ricerca, realizzata con l'ausilio di venti indicatori, ha sviluppato una sorta di analisi iniziale, utile principalmente per le amministrazioni locali, che ha consentito di comparare e valutare le politiche più efficaci per lo sviluppo di una città 'sostenibile'. È significativo sottolineare che le tre città italiane incluse nella ricerca, Milano, Roma e Napoli, hanno raggiunto un posizionamento poco gratificante per il nostro Paese: occupano infatti tre degli ultimi cinque posti della classifica. Considerando i risultati forniti dagli indicatori più importanti, emergono interessanti considerazioni su vari fronti.

### ARIA

Per ogni città, la ricerca ha registrato livelli annui di particolato fine (Pm10) e di biossido di azoto (NO2) presenti nell'aria superiori al limite massimo previsto dalle direttive europee. Indubbiamente, le conseguenze derivanti da un'aria così inquinata sono rilevanti sia per la salute umana (hanno infatti un'elevata incidenza su gravi malattie quali asma e cancro), che per la perdita di ecosistemi limitrofi.

### ACQUA

La ricerca ha confrontato i consumi giornalieri di acqua per abitante nelle differenti città campione. I risultati hanno mostrato una situazione decisamente disomogenea. Infatti, a fronte di una media complessiva di circa 180 litri/abitante, sono emersi casi diametralmente opposti: a Dresda ed a Heidelberg si



In una ricerca di Ambiente Italia 26 città europee a confronto sulla qualità dell'ambiente urbano

consumano circa 100 litri al giorno, mentre a Milano si arriva addirittura ad un consumo pari a 360 litri. Sembra però che la discriminante di tale divergenza non sia imputabile alla sola dimensione territoriale: è emblematico infatti il caso di Barcellona (che conta 1.590.000 abitanti) ove si consumano 128 litri d'acqua al giorno, valore assai inferiore alla media complessiva.

Spazi pubblici. Dai dati relativi all'estensione di parchi pubblici e di aree pedonali nelle varie città oggetto d'indagine, è emerso che mediamente ogni abitante ha a disposizione circa 44 m2 di parchi o giardini pubblici ed una superficie di 1,1 m2 di area pedonale. Ma anche in questo caso gli squilibri sono notevoli. Mentre alcune città del nord, come Tampere e Goteborg, offrono almeno 100 metri quadri di aree verdi per abitante, a Napoli e Riga non vengono raggiunti nemmeno i 5 m2/abitante.

### MOBILITÀ

Dato che idealmente il prototipo di città sostenibile si

Focus | *uno studio di Ambiente Milano* |

## Le città a due velocità

Esaminando attentamente le performance delle ventisei città studiate nella ricerca di Ambiente Italia, è emerso il profilo di un'Europa che avanza a due, se non addirittura tre, velocità: da un lato chi primeggia, dall'altro chi si adegua ma con ritmi spesso troppo lenti. Se prendiamo ad esempio le concentrazioni medie di particolato fine (Pm10), la situazione peggiore è concentrata nelle aree del sud Europa (Barcellona, Milano, Nicosia, Roma), mentre le città del nord (Helsinki, Goteborg) sono prevalentemente in linea con i valori-obiettivo fissati dall'Europa. Milano e Londra si contendono la ma-

glia nera per la qualità dell'aria: a Milano per 82 giorni all'anno si superano i valori massimi di NO2, e per 62 giorni i livelli massimi di PM10. Un altro importante indicatore ha misurato la quantità di energia prodotta da impianti solari installati negli edifici pubblici. A primeggiare sono Berlino con 21.200 kw di energia prodotta e Vienna con 9.150 kw. Tali risultati sono dovuti ad una valida politica di incentivi sull'utilizzo di fonti rinnovabili. In questo caso, tra le città italiane, ha raggiunto un risultato soddisfacente solo Roma, dove gli edifici pubblici producono circa 1.148 kw. di energia.

muove con mezzi 'integrati' privilegiando il trasporto pubblico, per il fattore Mobilità l'indicatore utilizzato è stato ricavato dal rapporto tra il totale di passeggeri che durante l'anno si spostano utilizzando mezzi pubblici (tram, metro, treni urbani e autobus) e la popolazione residente.

Dai valori ottenuti, spicca indubbiamente la città di Praga dove ben il 57% dei cittadini utilizza prevalentemente i mezzi pubblici; raggiungono un buon risultato anche Madrid, Berlino, Londra e Milano. Se si confronta invece la disponibilità di linee di trasporto pubblico su ferro (esprese in metri a disposizione per ogni cento abitanti), le città più 'mobili' risultano Barcellona (48m/100ab) e Dresda (38m/100ab), seguite da Madrid (29m/100ab) e Milano (26m/100ab).

## RIFIUTI

Su questo versante, i dati rivelano che non è solo la dimensione della città a determinare un'alta produzione di rifiuti pro-capite: nelle città di piccole dimensioni si registrano infatti le quantità più elevate per singolo abitante, mentre i maggiori margini di miglioramento si registrano nelle città di medie e grandi dimensioni, seguite dalle metropoli. La percentuale di raccolta differenziata è maggiore nelle città del centro e del nord Europa, dove sussiste una rilevante sensibilità nei confronti delle tematiche ambientali: Turku, Helsinki, Dresda presentano quote di raccolta differenziata superiori al 40%. Interessante è anche la performance di Barcellona con un 43% di raccolta differenziata sul totale dei rifiuti.

## LA SOCIETÀ E I SUOI CITTADINI

# Quando i soldi non fanno la felicità

Vanuatu, un arcipelago di 83 isole nel sud dell'Oceano Pacifico, è stato definito 'il Paese più felice del mondo'. Il piccolo stato, fino a pochi mesi fa sconosciuto ai più, conta all'incirca duecentomila abitanti e basa la propria economia sull'agricoltura, la pesca, i servizi finanziari ed il turismo; solo un piccolo settore industriale approvvigiona il mercato locale. Se si pensa, inoltre, che il Prodotto interno lordo pro-capite è inferiore a tremila dollari, tale investitura appare assurda ed improbabile. Il caso di Vanuatu dimostra chiaramente che per misurare il livello di benessere di una nazione, non è più sufficiente il semplice utilizzo di tradizionali indicatori quali, ad esempio, il Prodotto interno lordo (Pil). Infatti, il tradizionale metodo per il calcolo del Pil non considera tutti quegli elementi che possono contribuire positivamente allo sviluppo del benessere generale di un paese: non vengono del tutto considerate variabili quali la salvaguardia dell'ambiente, il grado di istruzione, la salute, l'inquinamento, il tempo libero, il volontariato, ecc.

## LE NUOVE METODOLOGIE

A fronte di queste considerazioni, alcuni accademici internazionali hanno provato a formulare nuove metodologie per il calcolo del benessere di un paese. Ecco le principali:

Pil Verde, indice di sviluppo economico che considera le conseguenze sull'ambiente naturale provocate dallo sviluppo del paese. In questo caso il pro-

blema risiede nella metodologia di calcolo, in quanto risulta piuttosto difficoltoso monetizzare correttamente gli effetti dell'inquinamento, del cambiamento climatico etc.;

Genuine Progress Indicator (Gpi), meglio conosciuto come indicatore del progresso effettivo o reale, ha l'obiettivo di misurare l'aumento della qualità della vita di un Paese. Esso è calcolato separando le spese positive, utili all'aumento di benessere, da quelle negative, che invece lo deteriorano (criminalità, incidenti, ecc.). Alcuni studi su questo indice hanno dimostrato che sebbene negli ultimi decenni il Pil sia aumentato, il Gpi ha cominciato a dimi-



L'arcipelago di Vanuatu è stato definito il 'Paese più felice del mondo'

nuire fin dai primi anni '70; Impronta Ecologica, strumento utilizzato per valutare l'impatto ambientale dei consumi. Tale indicatore misura la quantità di territorio ecologicamente produttivo necessario per fornire le risorse di energia e di materia che consumiamo e per assorbirne gli scarti. Il presupposto è che ogni bene porta con sé dei costi ambientali, ovvero dei prelievi di risorse naturali, che sono quantificabili in termini di ettari di superficie. Un dato allarmante è quello relativo all'impronta ecologica di un cittadino italiano medio: è pari infatti a 3,8 ettari di superficie, ovvero sette campi da calcio e mezzo.

## LA FELICITÀ INTERNA LORDA

Felicità interna lorda (Fil), diversamente da quanto suggerisce il nome, non si pone l'obiettivo di calcolare la felicità di un paese, quanto piuttosto quello di riuscire a definire uno standard di vita felice. I limiti dell'approccio consistono evidentemente

nella soggettività delle valutazioni; Happy planet index (Hpi) è un nuovo indice utile a misurare il progresso globale focalizzandosi sull'impatto ambientale ed il benessere da esso procurato. Si tratta dell'indagine che ha premiato l'arcipelago Vanuatu, mettendo a confronto le risorse utilizzate nel Paese con l'aspettativa di vita e la felicità dei suoi abitanti.

Infine ricordiamo quanto emerso nel rapporto 'Going for Growth 2006' diffuso dall'Ocse (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico): la Danimarca si classifica prima nella graduatoria del benessere, mentre in quella della felicità è il Messico ad essersi aggiudicato la palma d'oro; l'Italia, nel primo caso, si classifica al 18esimo posto mentre nel calcolo della felicità ottiene un posizionamento ancor peggiore. Questi risultati confermano ancora una volta quanto sia discutibile stabilire una diretta correlazione tra livello di reddito e felicità.

### SCHEDA | *consigli da Internet* |

## Calcola la tua felicità

Quotidianamente, chiunque può lavorare attivamente per migliorare il benessere collettivo della propria comunità e, contemporaneamente, contribuire a salvaguardare le risorse del proprio territorio. Spesso tale considerazione appare astratta poiché è certamente complesso quantificare l'influenza diretta delle proprie azioni sulla realtà circostante.

Alcuni siti internazionali riescono oggi a rispondere con estrema

facilità a tale problema. Questionari ed utili consigli sono infatti contenuti nel sito del 'Happy Planet Index' all'indirizzo [Hyperlink 'http://www.happyplanetindex.org/survey.htm'](http://www.happyplanetindex.org/survey.htm) [www.happyplanetindex.org](http://www.happyplanetindex.org) e nella sezione dell'Impronta Ecologica presente sul sito del Wwf Italia ([www.wwf.it](http://www.wwf.it)). Oggi è persino possibile calcolare le proprie emissioni di CO2 collegandosi al sito [Hyperlink 'http://www.mycarbonfootprint.eu'](http://www.mycarbonfootprint.eu) [www.mycarbonfootprint.eu](http://www.mycarbonfootprint.eu).

## I BENI STORICI, NATURALI E CULTURALI

# Come dare vero valore all'acqua

Si chiama Siwi e significa Stockholm International Water Institute ed è uno dei pochi centri di ricerca al mondo a trattare da vicino e, soprattutto, a livello internazionale il tema dell'acqua.

Siwi ha come missione la volontà di trovare soluzioni alle crisi idriche del mondo contribuendo sinergicamente agli sforzi realizzati da altre organizzazioni mondiali. L'istituto, con sede a Stoccolma, punta a promuovere le migliori pratiche mondiali di gestione idrica e nel 1991 ha istituito un interessante premio internazionale per l'acqua. Nell'edizione del 2005 ha premiato il Centre for Science and Environment (Cse) di New Delhi, India, coordinato da Sunita Narain con la seguente motivazione: 'capacità di aver creato con



La gestione delle risorse idriche, e non la scarsità, è il vero problema in molte parti del mondo

successo una nuova conoscenza sul management dell'acqua a fronte di un contesto dove non è la scarsità d'acqua, ma la sua gestione il vero problema, in molte parti del mondo'. Il premio dell'edizione 2006 è andato invece al Third World Centre for Water Management, del professor Asit K. Biswas, con sede in Messico. La gestione delle risorse idriche è indubbiamente un tema di forte peso ed attualità nello scenario mondiale. È bene ricordare che, solo alcune settimane fa, l'Agenzia centrale di intelligence Usa, il ministro della difesa britannico ed alcuni funzionari della Banca Mondiale hanno dichiarato che "le future guerre nel mondo non saranno combattute per il petrolio, ma

per l'acqua". In risposta a tale previsione, in occasione della recente conferenza internazionale sulla gestione dell'acqua, il neovincitore Prof. Asit K. Biswas ha dichiarato "non hanno assolutamente senso queste affermazioni, perché non ci saranno guerre per l'acqua almeno non per i prossimi 100 anni. Quella che abbiamo di fronte è una crisi dovuta alla cattiva gestione idrica". In conclusione, secondo noi, all'interno di questo scenario, il più importante elemento che dovrà essere comunque condiviso immediatamente a livello mondiale è la consapevolezza che l'acqua è un bene prezioso e, soprattutto, che dovrà essere accessibile a tutti.

## L'ECONOMIA DI MERCATO

# Turismo sostenibile, cosa significa e come nasce

Il turismo è un fenomeno importante per l'economia ed il benessere collettivo, ma è anche un importante mezzo per la conoscenza delle culture e le identità locali; di fatto ha una funzione 'ambivalente' perché se da un lato offre grosse opportunità di sviluppo economico, dall'altro può portare ad uno sfruttamento cieco della aree naturali e, di conseguenza, condurre a degradi ambientali spesso irreparabili.

Il termine 'Turismo sostenibile' viene definito dall'Aitr (Associazione italiana per il Turismo responsabile) come "il turismo attuato secondo principi di giustizia sociale ed economica e nel pieno rispetto dell'ambiente e delle culture".

## UN CONCETTO NUOVO

Durante la Conferenza Mondiale, tenutasi nel 1995 alle isole Canarie, è stata redatta per la prima volta una dichiarazione rivolta alla comunità internazionale nella quale venivano evidenziati i concetti chiave del Turismo sostenibile: è nata così a Lanzarote, il 27-28 aprile 1995, la 'Carta per il Turismo sostenibile'. Vediamo-



Il turismo sostenibile rispetta i principi di giustizia sociale ed economica, l'ambiente e le culture

ne alcuni aspetti. Innanzitutto lo sviluppo del turismo deve basarsi su un criterio di sostenibilità, ovvero deve essere ambientalmente sostenibile nel lungo periodo,

ORGANIZZAZIONI | *Delphinia Sea Conservation* |

## Ecocrociera

Delphinia Sea Conservation è un'Organizzazione nonprofit per la ricerca scientifica e l'educazione sul mare fondata nel 1997 da un gruppo di professionisti di scienze ambientali e marine. Dal 1999 promuove un nuovo modo di viaggiare per mare tramite le Eco-crociere. Ispirate ai principi dell'ecoturismo, permettono la partecipazione alla attività dell'Associazione di un pubblico composto non più solo da 'tecnici' del mare, ma anche

da semplici appassionati che intendono vivere in modo diverso la natura e la bellezza marina. La ecocrociera sono una sintesi tra spedizione scientifica e crociera a vela. La navigazione avviene con Aquarius, una barca che vive di una totale autonomia grazie a pannelli solari, ad un gruppo elettrogeno da 8 kW, ed ad un desalinizzatore da 100 litri/ora che consente la produzione di acqua dolce.

economicamente conveniente, ed eticamente e socialmente equo nei confronti delle comunità locali. È importante poi che il turismo rispetti l'equilibrio, spesso fragile, che caratterizza molte aree (in particolare piccole isole e aree ambientali a rischio) e che sia in grado di valorizzare la cultura e le dinamiche tipiche di ogni comunità, e quindi di riconoscere, rispettare e valorizzare le identità locali. In questo senso, un turismo sostenibile deve essere pienamente integrato con le capacità produttive del luogo, e tendere il più possibile a valorizzarle economicamente ma anche in termini di identità socio-culturale e di qualità di vita.

## NO ALL'IMPROVVISAZIONE

Naturalmente, un turismo di tipo sostenibile non si improvvisa dall'oggi al domani, ma deve essere sostenuto da studi di fattibilità e analisi approfondite, devono essere realizzati progetti sperimentali e, ove implementati con successo, devono essere replicati e diffu-

si come esempi di buone pratiche. La Carta del Turismo sostenibile si articola in una serie di 18 punti ed è completa di un piano di comportamento che stabilisce linee d'azione concrete, raccomanda l'adozione di misure specifiche e promuove l'integrazione del turismo in una strategia di sviluppo sostenibile. Ma qual è la differenza tra il turismo sostenibile ed il turismo responsabile? La sostenibilità è definita come un modo di operare in grado di garantire la conservazione nel tempo del luogo e delle sue caratteristiche essenziali, mentre possiamo definire la responsabilità come l'impegno di farsi carico delle conseguenze delle proprie azioni. In questo senso allora sembra che i concetti di turismo sostenibile e responsabile si completino l'un l'altro. Non sarebbe pensabile infatti un turismo sostenibile che non sia basato su un atteggiamento responsabile e, viceversa, non sarebbe pensabile un turismo di tipo responsabile che non trovi un naturale esito in una completa sostenibilità.

## L'AREA COMMERCIALE

# Comprare biologico, risparmiare si può

Acquistare prodotti biologici piacerebbe a tutti, in pochi però lo fanno. Il motivo? I prezzi spesso più che proibitivi, soprattutto per le famiglie. Ma una soluzione per il caro-prezzo c'è e la 'svela' la prima Guida italiana alla spesa biologica ed ecologica appena pubblicata da Sperling & Kupfer Editore. Vi sono descritte circa 700 aziende, divise per Regioni e Province, che vendono direttamente i loro prodotti. Dal campo alla tavola, quindi, dal laboratorio o dalla cantina al cliente. Le due autrici, Nicoletta Pennati e Rita Imwinkelried, spiegano che acquistare prodotti senza pesticidi e chimica nociva, pagando il giusto, è davvero alla portata di tutti. Il segreto consiste proprio nell'andare alla fonte, cioè dal produttore, saltando gli anelli che appesantiscono la filiera, per esempio il grossista o il distributore. In questo modo è possibi-



Nella Guida italiana alla spesa biologica ed ecologica i consigli contro il caro-prezzo

LIBRI | tutte le novità |

## Come e dove informarsi sul bio

'Guida alla spesa biologica', di Rita Imwinkelried e Nicoletta Pennati, Sperling&Kupfer, 460 pagine, 12 Euro

Il 20 novembre alle ore 18 la Guida verrà presentata a Milano, nella Sala Affreschi di Palazzo Isimbardi, sotto il patrocinio della Provincia, con i relatori: Franco Berrino, direttore del Dipartimento di epidemiologia dell'Istituto nazionale dei tumori, mas-

simo esperto a livello europeo in campo di prevenzione al tumore alla mammella grazie all'alimentazione biologica; Anna Bartolini, responsabile italiana al Consiglio europeo dei consumatori a Bruxelles; Marco Columbro, attore/presentatore, vegetariano e, tra l'altro, produttore biologico con la sua azienda toscana di olio e pasta.

## Per ogni bimbo si risparmiano 890 kg di rifiuti (e 900 euro)

Lo scorso mese, sul sito di Greenreport, è emersa un'interessante 'innovazione' legata al mondo dei bambini o meglio dei 'rifiuti' da loro prodotti. Infatti, partendo con l'ausilio delle dovute statistiche, pare che nei primi tre anni di vita ogni bambino consumi più o meno 4500 pannolini, con una spesa di circa 1100 euro per famiglia e con un impatto sull'ambiente a cui nessuno pensa: un bambino arriva a produrre (prima di abbandonare l'uso del pannolino) più di 800 chili di rifiuti contenenti sostanze inquinanti di difficile smaltimento e recupero. Ogni anno nella sola Europa occidentale vengono prodotti 22 miliardi di pannolini: sovrapposti formerebbero un grattacielo alto 800 metri e con una base larga quanto un campo di calcio. La consapevolezza di questi problemi ha recentemente attivato il sindaco di Acquafredda, in provincia di Cremona, che ha avviato una vera e propria campagna per

l'utilizzo di pannolini lavabili, al posto dei classici usa e getta. Non si tratta dei vecchi pannolini di stoffa ma di un 'indumento' che può essere riutilizzato fino a 250 volte e regolato secondo le fasi di crescita del bambino. Costano 12,5 euro l'uno e con soli venti pannolini, si può coprire il fabbisogno dei tre anni con 250 euro di spesa invece che 1100. La novità è enorme anche per l'ambiente, con uno smaltimento di 8 chili di eco-pannolini invece degli 800 chili di usa e getta che ogni bimbo dei paesi ricchi consuma normalmente. Per incentivare le mamme a questa iniziativa, il sindaco ha anche stabilito un contributo comunale pari al 50% della spesa per le famiglie che compreranno i pannolini ecologici al posto di quelli tradizionali: per il rimborso basterà ovviamente esibire lo scontrino.

le risparmiare in media dal 15 al 50% rispetto ai prezzi praticati dai negozi biologici della zona.

### NON SOLO RISPARMIO

Oltre al portafoglio, poi, ne guadagna anche la freschezza degli alimenti e il lavoro dei produttori che con la vendita diretta ricevono una ricompensa più equa che in un rapporto con grossisti. Pagina dopo pagina, le autrici indicano e descrivono aziende agricole e laboratori di trasformazione di quasi tutto ciò che viene messo in tavola. Dal Nord al Sud, dal Centro alle isole è interessante verificare come da questa approfondita ricerca risulti che molti agricoltori bio

alla ricerca di frutta e ortaggi resistenti a malattie, coltivino varietà particolari e antiche, introvabili nei 'normali' canali di distribuzione. Una parte della Guida è dedicata ai materiali per la cura della casa e della persona, ai tessuti e vestiti. Si scopre, per esempio, che un'azienda di Prato ha appena lanciato sul mercato il primo pannolino prodotto da una fibra vegetale derivata dalla fermentazione di zuccheri ottenuti dall'amido dei cereali.

Il nuovo prodotto è biodegradabile per l'85%, in assoluto il più ecologico del settore sul mercato. Vi compaiono anche dentifrici, creme, tessuti ecc. senza chimica nociva.

## L'INTRATTENIMENTO

# Piaceri d'autunno a Morbegno

La stagione autunnale a Morbegno, in provincia di Sondrio, si aprirà anche quest'anno con molteplici appuntamenti che richiameranno nel comune migliaia di valligiani e di turisti. Tra le più note manifestazioni in programma è importante ricordare la 'Mostra del Bitto' e 'Morbegno in cantina', eventi riproposti regolarmente per la loro indiscussa capacità di creare valore economico locale puntando alla valorizzazione e promozione delle tradizioni locali, della cultura e del patrimonio storico e naturale del territorio morbegnese. La storica 'Mostra del formaggio Bitto', giunta alla 99ª edizione, consiste in un concorso organizzato allo scopo di premiare le migliori forme di formaggi valtellinesi e valchiavennaschi. In



Si può creare valore economico valorizzando e promuovendo i prodotti locali

concomitanza con il concorso, verranno organizzate sul territorio altre importanti manifestazioni volte alla promozione dei piaceri locali come corsi di cucina tradizionale, degustazione di piatti tipici, spettacoli equestri e musicali e promozione di itinerari nel verde dei parchi e delle riserve naturali della provincia.

È giunto, invece, alla sua 11° edizione 'Morbegno in cantina', evento che consentirà ai visitatori di degustare vini e prodotti tipici, presso le più antiche cantine del territorio, utilizzando l'apposito equipaggia-

mento: il calice ufficiale della manifestazione e la pratica tasca porta-calice. Infine, in questi mesi, sarà possibile apprezzare il valore storico ed artistico del territorio visitando i principali monumenti che caratterizzano Morbegno ed i paesi limitrofi.

In sintesi, anche quest'anno, la stagione autunnale sarà intensa e vissuta all'insegna del fervore e della valorizzazione locale: il gradimento del pubblico sarà quindi assicurato grazie ai sapori esclusivi ed alla magica atmosfera di un tempo.

## LA VIVIBILITA'

### I corridoi verdi

La biodiversità è sempre più riconosciuta come un elemento prezioso del nostro patrimonio comune verso il quale i cittadini europei mostrano sempre più interesse per la protezione di specie e habitat rari e in pericolo. Oltre i noti motivi legati al surriscaldamento terrestre e all'abbattimento di inquinanti e Co2, non è sempre chiaro il connubio tra salvaguardia ambientale e salute umana. Occorre ricordare che le esigenze biologiche dell'essere umano sono, nonostante i millenni, sempre le stesse per il cibo, l'aria pulita, la protezione dal clima e in generale le interrelazioni con il clima e le stagioni. Gli ecosistemi naturali nel senso più profondo e pieno del termine regolano il benessere delle specie viventi sul pianeta, specie 'homo sapiens' compresa. A questo possiamo aggiungere l'aspetto del riequilibrio psicologico che l'ambiente naturale esercita sulla psiche umana che in quantità sempre maggiori, come recentemente emerso da proiezioni europee, vive e vivrà in aree fortemente urbanizzate e costruite quasi senza tener conto della necessaria integrazione con l'ambiente naturale, costituendo un sistema antropicamente complesso, artificiale, bioclimaticamente sempre meno gradevole, sempre più inquinato ed ecologicamente povero.

#### CONTAMINAZIONE IRREVERSIBILE

Sempre maggiori concentrazioni di inquinanti organici persistenti nei cibi e nell'acqua potabile con conseguente contaminazione dell'ambiente naturale, a volte in modo irreversibile. Prendendo coscienza di questa situazione contingente, tra i vari metodi con i quali l'Europa propone di intervenire, realizzabili senza investimenti rilevanti ma principalmente attraverso una saggia ed oculata pianificazione, vi sono i corridoi verdi o greenways. Tecnicamente si tratta di aree aperte caratterizzate da una connessione lineare, compenden-

ti aree urbanizzate, cinture verdi e parchi realizzati lungo siti naturali, linee ferroviarie in disuso, creste montane, o percorsi formati dalla connessione di parchi ed aree naturalistiche protette gestite e sviluppate in modo da ottenere attraversamenti ricreativi di pregio ambientale, ecologico e culturale che permettano di conoscere il territorio e le sue ricchezze e riservati ad un uso costituito da mobilità lenta, in particolare pedoni e biciclette. Lo scopo primario consiste nel con-



Un ambiente naturale e ben preservato porta benefici alla psiche umana

nettere le popolazioni con tutte le possibili risorse del territorio (agroforestali, paesaggistiche, storico-culturali, ecc.) e con gli insediamenti urbanistici, da e per le città e nelle aree rurali. Ma non meno rilevanti potrebbero manifestarsi altri effetti sulla riduzione dell'inquinamento dovuto alla mobilità, si pensi ad esempio al fenomeno del pendolarismo urbano sostituibile in gran parte da uso di biciclette o mezzi elettrici predisposti allo scopo. Aree attrezzate dislocate lungo i percorsi renderebbero l'uso di questi sistemi stabile nel tempo e preferibile se associato a zone di interscambio con mezzi pubblici locali in un'ottica di piacevolezza di tragitto, fatto che potrebbe intercettare anche una buona parte di turismo ecologicamente e culturalmente sensibile.

## **PRESERVARE LA BIODIVERSITÀ ANIMALE E VEGETALE**

Per realizzare una politica attuativa sui corridoi verdi occorrerebbe quindi semplicemente individuare, fotografare e mappare lo stato del territorio e dopo un'approfondita valutazione che tenesse conto di tutte le specificità dell'area geografica, connettere le zone separate ma non soltanto secondo le logiche di spostamento umane. Occorre infatti prendere coscienza che in un territorio urbanizzato come quello europeo, data l'importanza riconosciuta della preservazione della biodiversità animale e vegetale per il nostro benessere e la nostra salute, oltre che per una migliore qualità dell'ambiente in cui viviamo, potrebbe essere una possibilità da cogliere la creazione di greenways per la biodiversità e per la tutela dei migratori al fine di garantire la sopravvivenza a lungo termine delle specie e degli habitat europei più preziosi e più minacciati. La tutela si realizza appieno, infatti, non soltanto dichiarandola teoricamente ma attuandola e lasciando



Greenways vitali per la sopravvivenza delle specie e degli habitat più preziosi e minacciati

la possibilità ai nostri 'coincilini' di spostarsi attraverso il territorio senza dover essere bloccati da aree antropiche eccessivamente estese, ricreando un sistema ambientalmente più genuino e vicino a quella ecologicità, e biodiversità, originaria che abbiamo così tanto modificato nel corso dei secoli.

Come si afferma sempre più spesso nei documenti di provenienza europea, la ricchezza dell'Unione europea si fonda sul mutuo rispetto delle diverse identità che la compongono. La nostra biodiversità, il cui valore biologico, estetico e genetico è inestimabile, fa parte della nostra identità. Essa costituisce un patrimonio naturale che abbiamo il dovere morale di amministrare al fine di trasmetterla alle generazioni future. Si tratta di un patrimonio naturale ricco, ma al tempo stesso fragile: garantirne una esistenza duratura è quindi d'importanza vitale.

**Di OLIVIA CARONE**

## **VIABILITÀ**

# **Mobilità sostenibile, il caso di Milano**

Il tema della mobilità sostenibile sta acquisendo sempre maggiore rilevanza nelle città italiane ed europee ormai congestionate dal traffico automobilistico. Al fine di meglio comprendere quali siano le concrete evoluzioni in atto nel settore della mobilità, abbiamo intervistato l'esperto Marco Volpi, direttore generale di Ambiente Milano.

L'organizzazione è nata nel 2003 con la volontà di lavorare concretamente sia sulla riduzione delle emissioni inquinanti nell'aria e dei tempi di percorrenza

in città, sia sull'aumento delle aree verdi fruibili dai cittadini.

La mobilità sostenibile, per i non addetti ai lavori, potrebbe sembrare un'utopia.

Eppure, anche a livello europeo, e soprattutto nelle grandi metropoli, si stanno responsabilmente valutando le possibili soluzioni al problema dell'inquinamento e alle congestioni cittadine che ogni giorno minacciano non solo l'ambiente ma anche la qualità della vita e la salute stessa dei cittadini.

***Come ben saprà, si è appena conclusa la settimana europea della mobilità sostenibile. Rispetto a questo tema, ritiene che Milano sia in grado di reggere il confronto con le altre grandi città europee?***

“Le più grandi città europee corrono senza sosta: lo fanno su rotaia, nel sottosuolo, in superficie con mezzi puntuali, all'avanguardia e a basso impatto ambientale. A Londra ci sono 12 linee della metropolitana, Parigi ne ha 16 per una lunghezza complessiva di 200 km e quasi 300 stazioni, Madrid conta 11 linee della metrò e 170 di autobus. Sono solo alcuni esempi di una corsa verso il progresso che ha subito una notevole accelerazione negli ultimi dieci anni. Un decennio in cui Milano è rimasta immobile, incapace di fare scelte radicali e facendosi i conti in tasca senza precisi piani d'investimento per potenziare le infrastrutture. Traffico e qualità dell'aria sono stati i settori più disastriati su cui si è combattuta la battaglia per Palazzo Marino e adesso che la nuova giunta si è insediata non può permettersi un'altra battuta d'arresto, ma non può nemmeno cancellare quei dieci anni di immobilismo”.

***Quindi, in sintesi, secondo lei per la nuova giunta sarà fondamentale non solo realizzare importanti progetti per la mobilità milanese ma anche attivarsi al più presto per portarla al passo delle altre metropoli europee?***

“Certamente, anche se, purtroppo i tempi sembrano essere ancora lunghi. Il Comune ha pubblicato a giugno il bando per cercare soci privati di minoranza della S.p.A. che avrà in concessione la costruzione della linea 4 della metropolitana; bisognerà invece aspettare altri cinque anni per la realizzazione della linea 5 che collegherà la stazione Garibaldi a via Bignami, nella periferia est della città; e la 5 potrebbe assorbire la prevista linea 6. L'unica certezza, al momento, sembra essere la pollution charge”.

***Lei cosa ne pensa della pollution charge? Ritiene che sia la giusta soluzione ai problemi di Milano?***

“Una scelta indubbiamente coraggiosa che ridarà ossigeno a questa città congestionata dal traffico e soffocata dallo smog ma che per essere equa e corretta non potrà essere solo a carico dei non residenti. Inoltre, le tariffe dovranno essere proporzionate alle dimensioni ed alle emissioni inquinanti dei veicoli mentre gli incassi derivanti dovranno essere vincolati ad investimenti per la progressiva sostituzione dei veicoli più inquinanti, soprattutto di proprietà pubblica, nonché al potenziamento del trasporto pubblico in particolare quello di collegamento con l'hinterland della città”.



Il logo dell'organizzazione

***Secondo lei, l'attuazione di questo programma nelle nostre città produrrà gli stessi risultati raggiunti negli altri Paesi?***

“Io credo che così come ci siamo ispirati a realtà come quella londinese per il 'road pricing' dovremmo essere altrettanto ispirati dal modello di sviluppo della mobilità urbana che l'Europa ci offre. Oslo, la prima città che ha puntato sul ticket nel 1990, ha investito i 71 milioni di euro incassati annualmente nelle infrastrutture: il 70% nella costruzione e manutenzione di nuove strade, il 25% nel trasporto pubblico, il 5% in piste ciclabili. La speranza è quindi quella di non perdere l'ennesima buona occasione per migliorare la città e non perdere ulteriore terreno nei confronti delle principali città europee”.

#### PAGINE A CURA DI:

Paolo Ricotti  
Laura Macchi  
Marcella Peri  
Annalisa Tognoni  
Marco Valente  
Luca Colombo

#### HANNO COLLABORATO:

Olivia Carone  
Maria Antonietta Porfirione  
Fabio Spinelli  
Marco Volpi  
Giovanni Volpi