

Città SOSTENIBILE

Inserito a cura di Planet Life Economy Foundation - www.plef.org

Editoriale

In questo numero di Città Sostenibile trattiamo, per cominciare, l'argomento relativo al conto energia, nel tentativo di chiarirne i meccanismi e le sue concrete applicazioni. In effetti, queste tematiche non sono facilmente comprensibili se non supportate da una corretta ed adeguata informazione; proprio di questo parleremo nelle prossime pagine analizzando l'influenza dei media sulla percezione delle questioni ambientali. Il problema dei rifiuti, di cui si sente molto parlare in questo periodo, è affrontato considerando in modo particolare quelli generati dagli imballaggi e presentando una soluzione efficace e sostenibile. A Napoli i rifiuti e a Milano, invece, l'Eco-pass: nelle ultime pagine di questo numero si trova un approfondimento sul ticket antismog. Interessante è anche l'articolo dedicato alla sopravvivenza dell'opera lirica, una forma d'arte da valorizzare e promuovere, considerata erroneamente elitaria. Dulcis in fundo... svago, relax, divertimento e natura: tra le innevate vette alpine in un viaggio suggestivo a bordo del famoso Trenino rosso del Bernina.

LA REDAZIONE
PLANET LIFE ECONOMY FOUNDATION
INFO@PLEF.ORG

AMMINISTRAZIONE PUBBLICA

Il futuro delle rinnovabili in Italia



Installare un impianto fotovoltaico azzerava per una ventina d'anni la bolletta energetica

Il 'conto energia' è il sistema incentivante, introdotto in Italia nel 2005, che permette a persone fisiche e giuridiche, soggetti pubblici e condomini, di rivendere l'energia prodotta dai propri pannelli solari fotovoltaici alle società elettriche, ottenendo così un reddito

mensile aggiuntivo. In base al 'nuovo conto energia' del 2007, le tariffe incentivanti non concorrono a formare reddito imponibile se l'energia è prodotta al di fuori dell'esercizio di attività d'impresa ed è destinata unicamente ad uso domestico. L'incentivo viene corrisposto per 20 anni dal Gestore per i Servizi elettrici (Gse) ed è proporzionale all'energia elettrica prodotta. Tuttavia la nuova normativa vuole favorire l'integrazione dei pannelli solari nella struttura architettonica degli edifici, e così i 'pannelli integrati' nell'edificio godono di tariffe più alte, mentre gli impianti installati a terra sono considerati 'non integrati' e percepiscono quindi tariffe di riacquisto più basse.

I pannelli montati sui tetti sono considerati invece 'parzialmente integrati' e di conseguenza beneficiano di una tariffa intermedia. Installare un impianto fotovoltaico, dunque, azzerava per una ventina d'anni la bolletta energetica: per di più, l'incentivo in conto energia è erogato sull'energia generata in totale e non solo su quella prodotta in eccesso rispetto ai propri consumi. In generale, comunque, per far fronte alla spesa iniziale di circa 10 mila euro, ai privati non viene erogato alcun contributo: vi è solo la possibilità, prevista dalla

BILANCI | *eco-risorse* |

La Lombardia strappa il primato dell'energia elettrica solare al Trentino



Napoli ha il primato delle auto inquinanti in circolazione

In base ai rapporti di fine 2007, nelle città italiane si registrano molti record, sia positivi che negativi. La Lombardia, ad esempio, brilla per aver oltrepassato il tetto dei 6.800 kw di produzione di energia elettrica da solare, strappando il primato al Trentino, la regione verde-rinnovabile per eccellenza.

Nel settore eco-mobilità, il bike-sharing è stato messo in campo solo da 15 città e il maggior numero di bici è presente a Modena e a Ravenna, mentre il car-sharing è presente in 12 città e riscontra successo soprattutto

a Firenze, Torino, Bologna e Roma. Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, la migliore offerta si registra a Torino, Cagliari e Prato; la peggiore a Livorno, Siracusa e Monza. Sul fronte della auto inquinanti (euro 0), il triste primato va a Napoli, con il 35,54% delle auto inquinanti in circolazione, seguita da Catania (31,50%) e Giugliano in Campania (29,61%). Le auto 'ecologiche' (euro 4) sono invece più diffuse ad Aosta, Roma, Prato e Trento. Le città con il numero più elevato di auto sono Roma (più di 70 auto ogni 100 abitanti) e Latina; quelle più virtuose sono Genova e Venezia. Per quanto riguarda la qualità dell'aria delle città italiane, la più inquinata è Siracusa, dove in ben 280 giorni in un anno sono stati superati i limiti di legge di 50 microgrammi al metro cubo. La seguono Palermo, Torino e Verona. Quelle in cui si respira un'aria più pulita sono Bolzano, Reggio Calabria, Catania e Campobasso.

Finanziaria del 2007, di dedurre dall'Irpef il costo sostenuto. Il beneficio dell'investimento sul lungo termine resta in ogni caso apprezzabile, visto che grazie al sistema del 'conto energia' l'energia prodotta dai pannelli viene poi riacquistata dal Gse ad un prezzo quasi triplo rispetto a quello di mercato.

In materia di produzione di energia da fonti rinnovabili, Carlo Andrea Bollino, presidente del Gse, afferma che l'Italia vanta "il quarto posto in Europa per la produzione di elettricità da fonti rinnovabili". In generale, però, queste fonti "costano di più rispetto a quelle tradizionali e necessitano degli incentivi".

Il nuovo conto energia è un sistema incentivante che ora vale solo per il fotovoltaico, ma che in futuro potrebbe essere esteso anche ad altre fonti. "Una cosa deve essere chiara - sottolinea Bollino - nessuna fonte rinnovabile si autosostiene agli attuali prezzi di mercato. Gli incentivi non sono altro che un buon utilizzo di risorse pubbliche, visto che paga il cittadino per fi-

nanziarie una nuova filiera di ricerca dell'energia del domani". In definitiva "nessuno può ragionevolmente credere che le fonti rinnovabili di oggi siano la risposta del futuro. Non producono sufficiente energia.

Ma è finanziando continuamente questo sistema che la ricerca scientifica riuscirà a trovare la soluzione per l'avvenire".

La Banca Popolare di Sondrio, ad esempio, ha recentemente sottoscritto un accordo quadro con il Gse per agevolare l'erogazione di finanziamenti alla costruzione di impianti fotovoltaici: l'accordo facilita le procedure di cessione dei crediti in conto energia alle banche, come ulteriore forma di garanzia creditizia in caso di insolvenza ed è valido per tutte le agenzie della Banca sul territorio nazionale. Si tratta di un importante esempio di collaborazione tra istituti di credito e Gse, che può facilitare il ricorso al credito per la costruzione di un impianto fotovoltaico da parte dei privati.

SOCIETÀ E CITTADINI

Ambiente, quale informazione?



La maggior parte della popolazione italiana è disinteressata e disinformata rispetto alle tematiche ambientali

Evidentemente per molto, moltissimo, tempo l'uomo ha esagerato e peccato in materia di urbanizzazione a tutti i costi, spinta, arida, spesso ostile e

minacciosa per la sua stessa sopravvivenza. Se ci riferiamo solo per un attimo a quella che è stata l'alba della civiltà, osserviamo che, nel passaggio dalla caverna al grattacielo a torre in acciaio e cristalli, per l'uomo è stato un susseguirsi di episodi di negazione del suo essere a piccoli stadi, dettati, probabilmente, da una sensazione di paura cosmica, ancestrale e misteriosa per un verso, usata come scudo per proteggersi dalle insidie della natura, molte volte crudele, spesso spietata con lui.

Per altri versi, tali episodi sono stati dettati da quell'ambizione legittima, quel tono di sfida verso la natura, insito nella sua anima, che gli concede l'illusione di interagire, anzi di contrapporsi con ardimento all'Universo materiale, suo eterno rivale, con cui lotta da sempre lungo la traccia del tempo, attraverso una perpetua osmosi di sforzi e controsforzi verso e dall'ambiente, aggrappandosi all'eterna agognata speranza di raggiungere la sopravvivenza infinita.

Queste sue 'distrazioni' evolutive, incentrate sulla dicotomia causa-effetto lo hanno portato lontano, trascin-

nato nell'oblio, trafitto dalle sue leggi spietate, volte ad una urbanizzazione selvaggia, a volte sconsiderata e aberrante sotto ogni aspetto, cupa, misteriosa, cruda, adimensionale espressione della sua condizione di essere.

Alle soglie del terzo millennio, dopo lunghi secoli di Medioevo ambientale, forse si è risvegliato dalla narcosi urbana recidivante con la quale aveva lungamente convissuto; raccoglie i cocci dei suoi voli pindarici, recupera quanto di buono era riuscito comunque a realizzare nel passato, si rimbecca le maniche, sfodera la parte migliore di se stesso, collabora con la Natura ed escogita... o riscopre tutto ad un tratto un Universo ricettivo, eco-compatibile, il suo... vecchio Universo, come centralità di progetti omnicomprensivi, più a misura d'uomo.

Progetti che comprendono ed integrano ambiti che all'apparenza si mostrano sensibilmente diversi fra loro perché diversa è la loro funzione, ma che nella realtà dei sistemi umani (quelli arcaici per eccellenza), da sempre, sono stati tenuti assieme simbioticamente da vitali e immutabili necessità, che oggi più che mai

riaffiorano prepotentemente, facendone spesso un unicum monolitico e inscindibile.

Tali ambiti, che orbitano intorno alla centralità della territorializzazione e dell'aggregazione degli individui della specie umana, trovano specifica rappresentazione nel settore del turismo ricettivo eco-compatibile, nell'eco-agroalimentare, l'agrituristico, l'eco-energetico, il socio-economico-culturale, il formativo, il tempo libero, lo sport, ecc... spesso accorpati in un'unica missione e pianificazione progettuale: progetti integrati per il territorio.

È questa, molto sinteticamente, la mappa del genoma dello Human Life Project del terzo millennio ancora tutto da scolpire sulla traccia futura del tempo dell' Homo sapiens sapiens.

Così si configura un'opera pensata allo scopo di migliorare la qualità della vita dell'uomo che, se vissuta in modo frustrante, ne degrada inevitabilmente l'attività dell'intelletto, quindi dell'arte, della bellezza, dell'estetica, delle forme e della comunicazione, insomma di tutto ciò che lo caratterizza e contraddistingue dalla inerte, gelida, apatica materia.

LIBRI | *la forma del futuro* |

La sostenibilità non è... fantascienza



Il tema centrale del libro è un argomento molto dibattuto di questi tempi

Bruce Sterling, autore di fantascienza e fondatore del cyberpunk, è un osservatore attento del cambiamento rapidissimo che sta caratterizzando le nostre culture e le nostre società occidentali.

L'ultimo libro, uscito lo scorso novembre s'intitola 'La forma del futuro'.

Il tema centrale è un argomento molto dibattuto di questi tempi: trovare un nuovo modo per bilanciare l'innovazione e il progresso, senza perdere di vista la cultura e il suo rapporto con il cambiamento. Concetto fondamentale del libro è quello legato alla parola

'wranglers', nell'edizione italiana tradotto con il termine 'intermediario'. Questo concetto si contrappone a quello di utente finale ed è destinato a soppiantarli.

Infatti, mentre quest'ultimo è colui che utilizza semplicemente gli oggetti, il 'wrangler' interagisce con l'ambiente circostante e con le conseguenze dell'esistenza dello stesso oggetto in maniera molto più aperta.

"La sostenibilità - si legge nel libro - non è mai un obiettivo statico, ma può essere solo un processo, infatti, una società veramente sostenibile è quella che riesce a prevalere sull'imprevisto". Quella che l'autore immagina è una società che non si costruisce seguendo una dottrina ma si modella sulle esperienze. Non più soluzioni a priori, quindi, ma una gran quantità di piccoli errori, con una grande documentazione su ciascuno di essi.

BENI STORICI, NATURALI E CULTURALI

Croce e delizia, l'opera lirica e la sua sopravvivenza



La lirica attiva nello spettatore corde simili a quelle che reagiscono favorevolmente al feuilleton

L'opera lirica rappresenta una forma d'arte complessa se si fa riferimento alla sua struttura produttiva e finanziaria. Al contrario, dal punto di vista del linguaggio e dei meccanismi teatrali, la lirica si deve considerare una forma d'arte elementare, che fa riferimento a una serie di processi drammaturgici semplici e in molti casi oleografici, e che si basa su uno schema di grande efficacia. Gli addetti ai lavori descrivono ironicamente la trama tipica dell'opera lirica con la battuta: "il tenore ama il soprano, ma il baritono non vuole". Al di qua dell'evidente semplificazione, si può osservare che la lirica attiva nello spettatore corde simili a quelle che reagiscono favorevolmente al feuilleton, al radiodramma, al film sentimentale, allo sceneggiato tv, alla telenovela, tutte forme drammaturgiche nelle quali la forza – talvolta a buon mercato – dei sentimenti appare come il più efficace magnete per un pubblico eterogeneo, con diverso grado di istruzione e di reddito. Se nell'Ottocento la lirica era 'consumata' da un'ampia generalità di individui, nel Secolo Ventesimo essa ha perso tutto il suo appeal, contraendosi su un'offerta limitata, cercando una qualità nella scarsa riproducibilità dei fattori produttivi, rendendo spesso ermetico il proprio approccio al mercato; in una parola, arroccandosi in difesa di un mondo estinto senza interrogarsi sulle ragioni e sulle possibili modalità

di adeguamento al mondo contemporaneo. Certo, è facile osservare che la gamma di opzioni alternative si è allargata a dismisura, a tutto vantaggio di forme di spettacolo più tecnologicamente avanzate e meno costose da consumare, che consentono allo spettatore un grado di concentrazione minore, lasciandolo addirittura 'riposare' durante pause frequenti, permettendogli addirittura di interrompere lo spettacolo e riprenderne il consumo a proprio piacimento. Il costo-opportunità del consumo di lirica è diventato progressivamente più elevato, anche a causa della percezione, non sempre fondata, che occorra un percorso formativo ad hoc per apprezzare pienamente l'opera, con l'effetto di allontanare – o comunque di non attrarre – legioni di spettatori potenziali che trovano meno impegnativo rivolgersi a consumi diversi. Vittima del progresso, la lirica non sembra fare granché per liberarsi di quest'immagine rigida e iniziatica, con risultati molto preoccupanti sul piano della struttura finanziaria. Destinataria di quasi metà del Fondo Unico dello Spettacolo (oltre 215 milioni di euro solo per le quattordici Fondazioni Lirico-Sinfoniche, cui vanno aggiunti quasi altri 120 milioni di euro provenienti da regioni ed enti locali; più altri fondi statali e locali per i teatri di tradizione e la lirica minore), l'opera rimane chiusa al grande pubblico e continua a proporre allestimenti sontuosi di poche opere arcinote; trovare un biglietto non è sempre facile, né a buon mercato. Insomma, o si è appassionati o la lirica non sembra invitare nuovi spettatori a teatro. Eppure ce ne sarebbe un'eccellente opportunità tutte le volte che, durante la stagione estiva, piazze e ogni tanto anche stadi si riempiono di neofiti entusiasti per qualche rappresentazione operistica; basterebbe invitare questi spettatori a frequentare l'opera anche durante la stagione fredda, magari accordando loro un forte sconto a presentazione del biglietto usato durante l'estate. La domanda potenziale è notevole, se la si misura attraverso la sua scomposta ma evidente fenomenologia. Alcuni dati aiutano a capire che la lirica, se volesse, potrebbe evitare la condanna alla totale insostenibilità: il 17% della musica acquistata su i-Tunes è classica e operistica; per la prima volta, l'anno scorso un'opera lirica, il

‘Flauto Magico’ di Mozart diretto da Claudio Abbado, è entrata nella top 100 stilata dalla Nielsen, rimanendoci per un periodo ampio; nello stesso anno il Metropolitan di New York ha diffuso una sua prima mondiale (‘Il primo imperatore’, con Plácido Domingo nel title role) in 180 cinema negli Usa, in Canada e nei Paesi Scandinavi, con un tasso di riempimento delle sale superiore al 75% e con un biglietto di 17 dollari. Si consideri infine il saccheggio sistematico che di brani lirici fanno la pubblicità, il cinema, la tv, per jingle, colonne sonore o sigle. Ciò conferma la capacità di generare un forte impatto emotivo e cognitivo, se la traccia sonora più efficace per vendere un prodotto o per rappresentare un concetto è presa in prestito dall’enorme repertorio della lirica. Che fare? L’ostacolo più forte è culturale, e va riferito all’idea

che della lirica ha il suo stesso ambiente. Occorre estrarla con una certa velocità dal limbo sacrale in cui è tuttora confinata, ed esperirne l’inimitabile capacità di coinvolgimento e di intrattenimento, anche utilizzando una filiera estesa di mezzi espressivi, inclusi gli audiovisivi e il digitale. Nell’Ottocento era ritenuto del tutto legittimo che l’opera fosse fatta oggetto di adattamenti, tagli ed estratti per poter essere eseguita nel numero più ampio di occasioni. Se soltanto tutti coloro che usano nel proprio cellulare una melodia tratta dal grande repertorio operistico ne conoscessero l’originale si sarebbe fatto un passo avanti verso il ritorno della lirica nella vita quotidiana degli italiani, e verso una sua nuova sostenibilità finanziaria.

MICHELE TRIMARCHI

MOSTRE | ‘Per Verdi – Omaggio a Luciano Pavarotti’ |

Un tributo al maestro dell’Opera italiana e a uno dei suoi migliori interpreti



Luciano Pavarotti ‘in azione’

Il 20 Dicembre 2007 è stata inaugurata a ‘Roma, presso il Museo nazionale degli Strumenti musicali, la mostra ‘Per Verdi – Omaggio a Luciano Pavarotti’. L’esposizione, promossa dal Ministero per i Beni e le Attività culturali, dalla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Lazio e dal Polo museale romano in

collaborazione con l’Istituto nazionale di Studi verdiani di Parma, il Teatro dell’Opera di Roma, Radio Rai e Rai Teche, sarà aperta fino al 24 Febbraio 2008. Il tributo al genio del grande maestro dell’Opera Italiana e all’innovazione da lui apportata nella concezione dello spettacolo operistico e dell’orchestra, vuole essere

anche un omaggio a Luciano Pavarotti, uno dei suoi maggiori interpreti da poco scomparso.

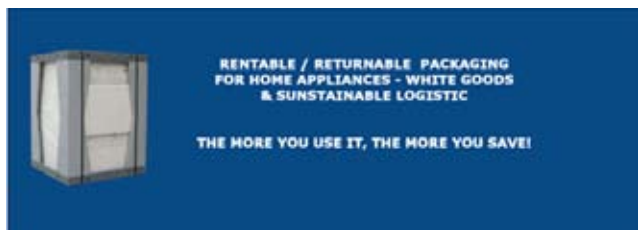
L’esposizione mira a sottolineare l’importanza dell’aspetto visivo nello spettacolo verdiano, come pure gli strumenti musicali che ebbero maggiore rilevanza nella diffusione della musica del Maestro anche al di fuori della sua sede originaria, ovvero il teatro. Prima di Verdi la scenografia rappresentava semplicemente uno sfondo neutro davanti al quale l’opera si cantava, ma grazie al suo contributo l’ambientazione della vicenda drammatica, i movimenti sulla scena dei cantanti-attori e il gioco delle luci sono divenute componenti altrettanto importanti quanto la parte musicale. La mostra espone i bozzetti delle scenografie, fotografie, figurini e costumi moderni disegnati da grandi artisti accanto a una selezione di strumenti musicali tra cui le ‘perle’ del Museo: l’Arpa Barberini, il Cembalo Müller, il Pianoforte di Cristofori, le tibie in avorio e osso del II sec. d.C.; il tutto accompagnato da registrazioni audio e proiezioni video.

AREA COMMERCIALE

Il contenitore per eccellenza

La riduzione del volume dei rifiuti è una condizione necessaria per la crescita sostenibile. La corretta gestione degli imballaggi e dei rifiuti da essi derivati, in un’ottica di prevenzione e di riduzione d’impatto sull’ambiente, è un tassello essenziale per assicurare un più alto livello di vivibilità. Il consumo di imballi (sac-

chetti di plastica, scatole, lattine, contenitori per i detersivi, ecc.) costituisce il 50% dei rifiuti solidi urbani. Le modalità concrete per rispondere a questo problema sono molteplici: dall’utilizzo di materiali riciclabili o biodegradabili, ad una corretta e continua pratica della raccolta differenziata oppure, e sembrerebbe essere la



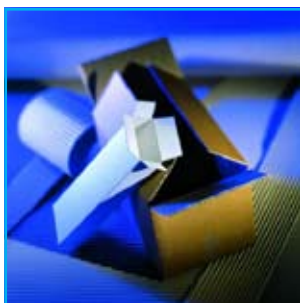
Gli imballi costituiscono il 50% dei rifiuti solidi urbani

soluzione migliore, l'utilizzo ripetuto degli stessi. Proprio su quest'ultima alternativa e sullo sviluppo del mercato degli imballi riutilizzabili ha deciso di puntare Free Pack Net Srl, società con sede a Gallarate (Va). L'azienda, partendo dal settore degli elettrodomestici bianchi (lavatrici, frigoriferi, lavastoviglie, ecc.), ha progettato un sistema di imballo standard costituito da un 'guscio' esterno rigido scomponibile, dotato di opportuni elementi interni (cosiddetti spacers) che assicurano la protezione del prodotto. La sua caratteristica di scomponibilità è utile anche a ridurre lo spazio d'ingombro quando l'imballo è vuoto. Inoltre, essendo in grado di sopportare fino a 1200 Kg, tutti i carichi verticali (così

come quelli laterali) dovuti all'impilamento delle merci nei magazzini di stoccaggio non costituiscono più un problema perché sostenuti dal contenitore e non più dal suo contenuto. Una diretta conseguenza di ciò è la possibilità di riprogettare il prodotto stesso, l'elettrodomestico, riducendo lo spessore delle lamiere che ne costituiscono la struttura. Nel caso del frigorifero, ad esempio, si potrebbe optare per un sistema di isolamento termico costituito da pannelli sottovuoto a scapito delle sostanze fortemente inquinanti attualmente impiegate per sortire il medesimo scopo. La proposta di Free Pack Net è, in sostanza, una soluzione tecnica integrata standardizzabile e anche sostenibile perché a ciclo chiuso: il contenitore da trasporto in polipropilene viene noleggiato dal produttore di elettrodomestici che lo utilizza per imballare i propri prodotti, inviarli ai distributori ed immetterli sul mercato con la sicurezza offerta da una protezione che può definirsi completa durante il magazzinaggio, il trasporto e l'installazione. Giunti alla fine del loro ciclo di vita, questi contenitori vengono tritati e reimmessi nel ciclo di produzione per essere ristampati grazie all'aggiunta di materiale vergine. L'obiettivo del progetto è coinvolgere anche i settori delle televisioni, dei Pc, delle caldaie murali, degli

IMBALLAGGI | la convenienza del riuso |

E' tutta una questione di equilibrio



Riutilizzare troppe volte un imballaggio significa caricarlo di altri impatti

costi economici o sui costi ambientali (naturalmente il riuso mira al raggiungimento del miglior rendimento in termini di tutela ambientale). Dal punto di vista economico, il limite di convenienza sta nell'ampiezza del circuito di ripresa (costi

Tra le varie componenti dei beni che consumiamo quella che può essere reimpiegata allo stesso scopo, anche se terminato il ciclo di vita del prodotto, è la confezione/imballaggio. Il bilancio del suo riutilizzo si misura nell'equilibrio tra i costi per la produzione di un nuovo imballaggio e quelli per la riconversione dell'imballo usato alla sua funzione originale. Esistono, quindi, due tipi di bilanci a seconda che ci si concentri sui

di trasporto) e nell'onerosità delle operazioni di trattamento preliminari alla re-immissione nel ciclo di utilizzo. Quando un imballaggio supera il perimetro ottimale di movimentazione, o richiede un'eccessiva manutenzione, perde competitività.

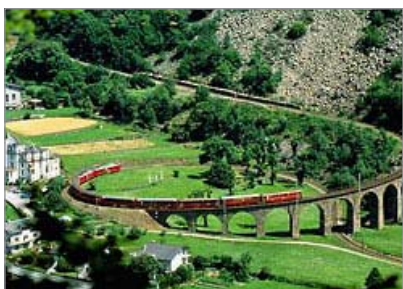
Dal punto di vista ambientale la questione appare più complessa. Innanzitutto, bisogna tenere in considerazione il fatto che i trattamenti di manutenzione e di igienizzazione, la logistica e i trasporti hanno tutti a loro volta un costo ambientale. Riutilizzare troppe volte un imballaggio significa caricarlo di altri impatti, non dipendenti dal materiale, che alla lunga risultano più onerosi rispetto alla creazione di uno completamente nuovo. Inoltre il quadro cambia a seconda che l'imballaggio in questione sia riciclabile (bassi oneri ambientali) oppure che sia destinato allo smaltimento (alti oneri ambientali). Nella pratica si individua, per ogni tipologia di imballaggio, un numero di cicli ottimale, all'interno dei quali l'operazione di riuso mantiene una sua convenienza nell'equilibrio tra costi ambientali ed economici.

scooter, per allargarsi in futuro all'intero mercato degli imballaggi. Il contenitore completo del suo contenuto dopo essere recapitato al cliente finale viene consegnato al centro di raccolta/ricondizionamento al fine di rifornire all'occorrenza la fabbrica più vicina che ne faccia richiesta. Attualmente si ritiene necessario con-

centrare i maggiori sforzi proprio sul sistema per il ritorno dei contenitori: si dovranno predisporre, progettare e realizzare reti logistiche efficienti in modo da non 'bruciare' con i costi di trasporto i benefici economici e ambientali derivanti dal riuso dell'imballaggio.

L'INTRATTENIMENTO

Un viaggio nella natura con un mezzo ecologico



Il Bernina Express è conosciuto anche come il Trenino Rosso del Bernina

La stagione invernale richiama nell'immaginario comune la neve, il Natale, le feste, il calore del fuoco, il conforto delle mura domestiche, gli sport di montagna. Il nostro Paese è ricco di attrazioni, luoghi e mete turistiche suggestive dove gli appassionati possono trascorrere il tempo libero, svagarsi e divertirsi. Una gita in montagna non è solo occasione per mettersi ai piedi sci o snowboard e sfrecciare tra le cime innevate, ma anche per respirare aria pulita e

godere dei paesaggi che la natura ci offre.

Dal 1910 per raggiungere una tra le più rinomate località turistiche, quale è Saint Moritz, è possibile acquistare un biglietto per viaggiare sul Bernina Express, altrimenti conosciuto come il Trenino Rosso del Bernina. Il viaggio a bordo di questo treno 'magico' conduce i passeggeri attraverso panorami mozzafiato lungo un percorso che si snoda dal fondovalle Valtellinese ai boschi della Val Poschiavo, per salire tra i ghiacciai e le vette del Bernina (2253 metri s.l.m.) e poi scendere nell'incantevole Engadina, sino a Pontresina e, appunto, a Saint Moritz. Da molti considerato il treno più bello del mondo, composto di moderne carrozze che risalgono pendenze del 70 per mille (l'unico in Europa), è in funzione sia durante l'inverno che nella stagione estiva, periodo in cui è anche possibile viaggiare su carrozze panoramiche aperte. La ferrovia è perfetta-

OSSERVATORI | una novità per gli operatori del settore |

Italy, una meta turistica invernale

Nel 2006 è nato Bitlab, un osservatorio privilegiato del turismo che mediante i risultati di avanzate ricerche mira a dare supporto concreto agli operatori del settore al fine di rinnovare e stimolare la competitività a livello nazionale ed internazionale.

Sinora l'osservatorio ha promosso due importanti progetti: l'Osservatorio permanente sull'Immagine all'Estero del Settore turistico italiano e una ricerca focalizzata su 'Gli italiani e il turismo'. Il primo, commissionato da Expects (società del gruppo Fiera Milano) e sviluppato dall'agenzia Klaus Davi & Co in collaborazione con Nathan il Saggio Srl, fornisce periodicamente la rassegna stampa internazionale e sviluppa analisi comparative periodiche sull'andamento d'immagi-

ne. Gli ultimi risultati comunicati nel corso della conferenza stampa di presentazione dell'edizione 2008 della Borsa internazionale del Turismo (21-24 Febbraio 2008 presso il polo fieristico di fieramilano a Rho) hanno evidenziato la preferenza da parte dei turisti stranieri a visitare il nostro Paese durante la stagione invernale in quanto si possono conseguire i seguenti vantaggi: prezzi più bassi, maggiore accessibilità, migliore qualità nei servizi e nelle infrastrutture, meno affollamento, le città d'arte sono ricche di eventi in questo periodo. Inoltre, si riscontra un particolare successo da parte degli eco-hotel, ovvero quelle strutture alberghiere che attuano politiche di sostenibilità.

mente integrata con il paesaggio circostante in quanto fin dai tempi della sua costruzione si è prestata molta attenzione all'impatto che la stessa avrebbe prodotto sul territorio e sull'ambiente. Inoltre, è completamente ecologica poiché alimentata con elettricità proveniente dalle centrali idroelettriche 'Forze Motrici Brusio' della Val Poschiavo, nate già nel 1904 con il fine di ridurre la dipendenza dal carbone importato dall'Inghilterra.

Durante il tragitto, che ha una durata di circa due ore, il viaggiatore non avrà modo di annoiarsi ma con lo sguardo fisso al finestrino si stupirà delle numerose curiosità e dello splendido spettacolo naturale che è possibile ammirare. Ciò grazie anche alle numerose stazioni situate lungo il percorso che non sono solo luoghi dove effettuare un'eventuale sosta ma anche località da visitare e da scoprire. A cominciare da Tirano, la cittadina di partenza, dove sorge il Santuario costruito in seguito all'apparizione della Madonna agli inizi del XVI secolo. Salendo, dopo la stazione di Campocolongo con il suo caratteristico affresco che rappresenta il contatto tra Italia e Svizzera, si percorre il famoso 'viadotto circolare' che consiste nell'esecuzione di una svolta di oltre 360 gradi utile al trenino per guadagnare quota e raggiungere Brusio (dopo Poschiavo il più grande centro della Valle). Proseguendo si incontra il Lago di Poschiavo (vista panoramica dalla stazione Miralago), un luogo ottimale dove fare una passeggiata fino a Le Prese per poi risalire in carrozza e attraversare il centro abitato, i prati verdeggianti, i pascoli, le pinete e le tipiche case in stile alpino. La prossima discesa è consigliata per visitare il centro storico di Poschiavo,

capoluogo della Valle. Siamo ora a quota 1014 metri s.l.m. e da qui il treno continuerà a salire inerpandosi sul fianco della montagna e regalando ai viaggiatori viste incredibili tra cui quella del ghiacciaio Vedret da Palù fino a giungere al punto panoramico più suggestivo del viaggio, il tornante dell'Alp Grüm (2000 m). Ancora un po' di salita per arrivare al Lago Bianco (un grande bacino di raccolta delle acque dei ghiacciai che alimenta, insieme agli altri, le centrali idroelettriche) e alla stazione di valico della ferrovia, Ospizio Bernina, che a 2253 metri s.l.m. è la più alta d'Europa per ferrovie senza cremagliera. Da qui comincia la discesa verso Saint Moritz, passando per la Wasserscheide (punto spartiacque fra il bacino del Mediterraneo e quello del Mar Nero), il ghiacciaio del Mortreràtsch, la pineta di Pontresina e Suròvas (caratteristica fermata in stile alpino dove spiccano alcuni alberghi di lusso), il torrente e la valle di Rosèg, la grande stazione di Pontresina e Celerina Staz dove ammirare il curioso campanile della chiesa di San Gian. Dopo un'ultima galleria, il viaggio in treno è giunto al capolinea e comincia, quindi, l'escursione nella conca di Saint Moritz, dai negozi del centro, alle terme famose già in epoche antiche, al museo dell'Engadina. A pochi passi dall'affollato centro engadinese, inoltre, percorrendo a piedi, a cavallo, in mountain bike, o con gli sci da fondo i numerosi sentieri e tracciati si può ritrovare la tranquillità e il contatto con la natura, qui selvaggia e ancora poco contaminata. I dintorni sono anche la dimostrazione di come le attività turistiche ed economiche dell'uomo possano coesistere in armonia con l'ambiente.

VIVIBILITÀ

Un bosco nella metropoli



Metrobosco, un anello composto di nuovi boschi (per un totale di 30 mila ettari), nella campagna e lungo le tangenziali milanesi

città. È il Metrobosco, un progetto lanciato nel luglio

Un gigantesco polmone verde nel cuore della provincia milanese che si snoda sul territorio di decine e decine di Comuni, circondando la

2006 dalla Provincia di Milano, che prevede la realizzazione di un grande anello, nella campagna e lungo le tangenziali, composto di nuovi boschi (per un totale di 30 mila ettari) che si aggiungono ai parchi e al verde già esistenti, su cui verranno piantati tre milioni di alberi. Il progetto, notevolmente complesso, interessa terreni di proprietà sia pubblica che privata ed intende favorire una progressiva trasformazione dell'uso tipicamente agricolo di molti terreni verso una maggiore presenza di

aree boschive e di formazioni vegetali.

Tali aree avranno caratteristiche e funzioni diverse, finalizzate sia alla fruizione pubblica, sia ad attività agricole produttive compatibili e anche al recupero degli ecosistemi nelle zone di pianura; le aree verdi di maggiori dimensioni saranno collegate dai cosiddetti corridoi verdi (filari, siepi, fasce boschive o fasce tampone lungo i corsi d'acqua). Il percorso sarà lungo, ma non irrealizzabile. Infatti, il Metrobosco cresce giorno dopo giorno: finora sono stati messi a disposizione 3mila ettari di terreno e, lo scorso 9 novembre, ha preso il via la prima piantumazione di 8.100 alberi nel territorio di San Donato Milanese.

L'ossatura del futuro Metrobosco sono le già esistenti aree naturali di diverse dimensioni, dal vasto Parco Sud ad altri parchi più o meno ampi, che per circa 15mila ettari sono coperti da boschi ai quali si aggiungeranno quelli previsti nel progetto. Ma per portare a termine questo ambizioso progetto è indispensabile la collaborazione dei numerosi soggetti coinvolti. In primo luogo, i Comuni che dovranno prendere le decisioni amministrative necessarie, concedendo le zone da piantumare. Un ruolo chiave lo avranno le aziende agricole che rappresentano un presidio diffuso e capillare del territorio non edificato. Queste potranno, quindi, contribuire alla

realizzazione e alla cura del Metrobosco, usufruendo anche degli incentivi dell'Unione europea previsti per gli agricoltori che destinano parte dei loro terreni al rimboschimento. A questi soggetti si aggiungono associazioni, società e privati che vorranno mettere a disposizione mezzi e risorse per acquistare gli alberi o finanziarne la piantumazione.

Per concludere un avvertimento. Il problema dei parchi urbani italiani è che non sembrano fatti per essere visti dalle persone, come accade in altri paesi come l'Inghilterra, dove sono veri e propri luoghi di aggregazione e coesione sociale. Il metrobosco è un'ottima iniziativa ma le sue nobili finalità da sole non bastano. Le aree verdi dovranno essere pianificate e monitorate molto accuratamente. È necessario garantire alla cittadinanza la fruibilità degli spazi, ad esempio predisponendo un sistema di piste ciclabili che permetta di arrivare in bicicletta, creando aree attrezzate per bambini e zone recintate per i cani, e istituendo un sistema di sorveglianza interna per la sicurezza delle persone. La pianificazione dovrà essere affiancata da un monitoraggio oculato e costante nel tempo, in modo da assicurare al metrobosco standard qualitativi elevati e duraturi. Solo così potremo avere il nostro paradiso senza brutte sorprese.

MISURAZIONI | *la qualità del verde pubblico in Italia* |

Cresce, ma è sempre più abbandonato

In Italia il verde pubblico è aumentato negli ultimi anni e, in molti casi, anche in maniera considerevole: Napoli, ad esempio, è passata in poco tempo da 700mila a 3.800.000 metri quadrati di verde pubblico.

Le città italiane con una buona percentuale di verde urbano fruibile pro capite sono molte però a fronte di questa realtà 'quantitativa' non vi è una corrispondenza 'qualitativa': molto spesso, infatti, le aree verdi pubbliche sono lasciate all'incuria. Questa situazione è emersa durante l'ultima riunione annuale dell'Aistpg (Associazione italiana Direttori e Tecnici di pubblici Giardini) tenutasi a Pesaro a fine Ottobre 2007: purtroppo, come ci fa notare Giampaolo Barbariol (Presidente dell'associazione), in molti comuni italiani le spese per la gestione ordinaria, tra cui rientrano quelle destinate al verde pubblico, vengono regolarmente considerate una voce sulla quale è necessario risparmiare. A ciò si aggiungono poi gli scavi stradali, il vandalismo, le epidemie che colpiscono

le piante, la siccità (che spinge a tagliare l'irrigazione) ed il quadro appare piuttosto sconcertante. Per fare un confronto con ciò che accade a livello europeo, basti pensare che città come Barcellona e Lione spendono ogni anno circa 4,5 Euro al metro quadrato per la manutenzione del verde pubblico; tale spesa scende a 1,50 Euro a Roma, 1,20 a Milano e appena 0,70 a Torino.

A Bologna esiste il 'parchetto' San Leonardo (chi ha studiato sotto le due torri negli ultimi dieci anni probabilmente ci avrà passato qualche pomeriggio) che si è trasformato da area off-limit (un tempo era punto di ritrovo per tossicodipendenti) in area studio all'aperto dotata di tavoli, sedie e panche. Ciò è stato possibile grazie ad un gruppo di anziani residenti che ne hanno preso in mano la gestione e lo custodiscono come se fosse un'appendice del loro terrazzo. Aspettando che qualcuno ai piani alti capisca la vera importanza degli spazi pubblici esempi come questo sono senza dubbio da imitare.

VIABILITA'

Meno traffico, più aria pulita per Milano E chi inquina paga



Il logo del tanto discusso Ecopass

concretamente, rappresenta un primo importante passo indispensabile per migliorare la qualità di vita di molti milanesi. La sperimentazione avrà la durata di un anno e, alla sua conclusione, i cittadini parteciperanno ad una consultazione sui risultati ottenuti con il provvedimento.

Con l'introduzione dell'Ecopass si prevede di raggiungere importanti obiettivi per la città: una significativa riduzione dell'inquinamento atmosferico (si prevede una diminuzione giornaliera del 30% delle polveri sottili nella Cerchia dei Bastioni con conseguenti riflessi positivi anche sulle aree cittadine circostanti), una maggiore fluidità della viabilità (è stata stimata una riduzione del 10% delle auto in ingresso alla Cerchia) ed infine un conseguente importante investimento per potenziare le infrastrutture del trasporto pubblico e la mobilità cittadina.

I primi dati diffusi dall'assessore alla Mobilità, Edoardo Croci sembrerebbero molto positivi: circa 24 mila passeggeri in più hanno utilizzato le linee della metropolitana (con un incremento del 2,44% rispetto al medesimo periodo del 2007); è stata registrata una riduzione del traffico nella Cerchia dei Bastioni del 30% ed una diminuzione del 40% dei veicoli inquinanti circolanti; è stata infine riscontrata una mag-

giore disponibilità di parcheggi e una conseguente diminuzione del numero di veicoli parcheggiati in doppia fila (spesso causa di ingorghi e rallentamenti).

L'Assessore ha comunque invitato ad una lettura prudentiale di questi dati poiché, come si prevede, ci sarà a breve una fase di diminuzione di tali valori ed una successiva di assestamento.

Infatti, in questi primi giorni del provvedimento, molti cittadini hanno rinunciato solo momentaneamente all'utilizzo del proprio mezzo poiché alla ricerca di ulteriori informazioni e chiarimenti sulla tassa anti-smog, o semplicemente perché scoraggiati dalle difficoltà d'acquisto ed attivazione dell'ecopass card nei suoi primi giorni di vita.

Gli introiti dell'Ecopass dovrebbero essere totalmente investiti nel potenziamento di autobus, tram e metropolitane e per un aumento delle corse di 17 linee urbane e 13 interurbane Atm. Inoltre, il Comune ha dichiarato che sono già stati incrementati anche i ser-



Con l'introduzione dell'Ecopass si conta di ottenere una riduzione dell'inquinamento atmosferico e in particolare il 30% delle polveri sottili nella cerchia dei Bastioni

SCHEDA | L' Eco-Pass |

Istruzioni per l'uso



Ecopass ha tempo sino alla mezzanotte del giorno successivo per essere attivato

La tassa antismog è in vigore dal lunedì al venerdì, dalle 7.30 alle 19.30.

La 'Ecopass Card' può essere acquistata nelle edicole, presso gli Atm Point e le rivendite autorizzate nelle stazioni della metropolitana, può essere pagata con il bancomat presso gli sportelli del circuito Intesa-San Paolo, tramite

il numero verde dedicato oppure grazie al sito Internet del Comune di Milano. Chi entra nella Cerchia dei Bastioni sen-

za avere prima richiesto e attivato l'Ecopass ha tempo fino alla mezzanotte del giorno successivo per attivarlo. In caso contrario, per chi non paga la tassa antismog è prevista una multa di 71 euro.

L'Ecopass non è necessario per i possessori di auto a benzina Euro 4 ed Euro 3, diesel Euro 4 con filtro antiparticolato (quelli senza possono circolare liberamente per tre mesi), Gpl, metano, ibride ed elettriche.

L'Ecopass si applica infatti alle categorie di veicoli che inquinano di più, secondo il principio del cosiddetto "chi inquina paga" stabilito dalla Direttiva Europea 2004/35/CE sulla responsabilità ambientale, quindi a ogni classe di inquinamento corrisponde un Ecopass con diverso valore.

Maggiori informazioni sono disponibili sul sito del Comune di Milano all'indirizzo www.comune.milano.it/dseserver/ecopass/index.html

vizi di collegamento su 9 tratte in servizio tra Milano l'hinterland circostante. Secondo le proiezioni dell'Agenzia per la Mobilità e l'Ambiente gli incassi, per il primo anno, dovrebbero pareggiare le spese, poi, dal 2009, il guadagno netto non dovrebbe essere inferiore ai 10 milioni.

E' importante ricordare che altre città hanno già sperimentato azioni simili con risultati indubbiamente positivi. A Londra, ove il provvedimento è volto principalmente a ridurre il congestionamento del traffico veicolare e non a diminuire l'inquinamento atmosferico nell'interno della città, il traffico è diminuito del

26%, l'inquinamento del 15%, mentre circa 70 milioni di sterline di introiti finanziano il potenziamento del trasporto pubblico; a Toronto il tempo impiegato per raggiungere la città è diminuito del 50%; a Singapore il traffico è calato del 13%, a Stoccolma del 25%, con una riduzione dell'inquinamento atmosferico del 14% e il 10% in meno di incidenti stradali. Sapremo quindi tra pochi mesi se anche Milano diventerà un esempio di salvaguardia dell'ambiente e di una maggiore qualità di vita dei suoi cittadini.

LAURA MACCHI

Redazione: Grazia Arcadi, Giovanni Minadeo, Marcella Peri

Hanno collaborato: Olivia Carone, Laura Macchi, Loredana Martire, Maria Antonietta Porfirione, Paolo Ricotti, Michele Trimarchi, Marco Volpi, Giovanni Volpi

Si ringraziano: Eccom; Henergy S.r.L.; Fondazione Ambiente Milano