

Cronache dalla Loggia

gennaio - aprile 2015

Tommaso Gaglia

Raccolta differenziata: il perché di un sistema combinato

I primi mesi del 2015 sono stati dominati, per importanza, dalla discussione sulla raccolta differenziata, culminata nell'approvazione del nuovo sistema integrato nella seduta del 16 marzo. Gli obiettivi che l'Amministrazione e la maggioranza si erano fissate nell'impostare il lavoro di studio dei mesi scorsi erano chiari: raggiungimento di una quota di almeno il 65% di rifiuti raccolti in maniera differenziata, contro il 38% attuale; raggiungimento di una quota di rifiuti effettivamente recuperati mediante il riciclo pari ad almeno il 50% del totale, secondo la normativa europea; applicare il più velocemente possibile un sistema di tariffazione puntuale in grado di premiare i cittadini più virtuosi con un beneficio economico tangibile; ridurre la produzione pro-capite di rifiuti; evitare qualsiasi

innalzamento della tariffa pagata dai cittadini; aumentare la presenza di isole ecologiche per la raccolta differenziata dei rifiuti ingombranti e pericolosi.

La discussione sulla modalità di raggiungimento di questi obiettivi, durata quasi un anno, ha portato all'elaborazione di un sistema combinato pensato sulle caratteristiche specifiche della città di Brescia, in termini di densità di popolazione, caratteristiche edilizie della residenza, demografia ed abitudini dei cittadini. Tanto nelle settimane precedenti quanto durante la discussione in aula non sono mancate prese di posizione anche molto polemiche sul sistema che si profilava: alcune volte a preservare lo status quo, apportando soltanto limitate migliorie, altre, e più consistenti, volte a proporre la soluzione della raccolta domiciliare ("porta a porta") integrale. La discussione, che

ha assunto talvolta i toni di una contrapposizione quasi ideologica, ha forse perso di vista la natura per così dire “sperimentale” del sistema promosso: sperimentale non nel senso di “transitorio” (altrimenti tanto valeva introdurre subito il “porta a porta” integrale), bensì perché ad oggi ritenuto il migliore possibile per la nostra città, riservandoci una puntuale verifica in un tempo congruo per migliorarlo o, se necessario, cambiarlo. Ogni realtà urbana è differente, e ogni sistema, anche il “porta a porta” integrale, ha i suoi difetti: la città di Brescia, composta dai Villaggi Marcolini e dal centro storico, dai quartieri di condomini e dai centri direzionali, dai quartieri popolati per lo più da anziani e da quelli con metà dei residenti di origine straniera, necessitava di una valutazione approfondita e di un sistema il più possibile sartoriale, su misura del suo corpo così vario. Per questi motivi, dopo aver combinato i dati sulle aspettative di raccolta e quelli sul costo economico, fra un sistema con soli cassonetti stradali a calotta, un sistema combinato e un sistema di sola raccolta domiciliare, si è scelto il sistema combinato: costo maggiore del 9% rispetto all’attuale (+2,3 milioni di euro, su un totale attuale di 25,5), risultato atteso dopo 5 anni di attuazione del 66,66% di Raccolta Differenziata (RD).

La soluzione del “porta a porta” integrale, oltre a presentare dei limiti strutturali problematici in alcuni quartieri della città, sarebbe costata

3,5 milioni più dell’attuale, rendendo difficile fra le altre cose evitare rincari della tariffa, a fronte di una percentuale garantita di RD del 67,69%, dunque di poco superiore al sistema combinato. La sola applicazione delle calotte sui cassonetti dell’indifferenziato e dell’umido avrebbe permesso invece un investimento molto basso (solo 1 milione in più), ma una resa calcolata del 65,3% di RD, da sommare a una scarsa qualità del rifiuto differenziato conferito nei cassonetti “liberi”, secondo le esperienze di quasi tutti i comuni che hanno adottato negli anni questa soluzione: il cittadino poco virtuoso, per non raggiungere il limite di conferimenti nel cassonetto a calotta, utilizza i cassonetti della differenziata per smaltire anche rifiuti non differenziabili.

Queste considerazioni, ed altre che non riporto per dovere di sintesi, hanno portato all’elaborazione e all’approvazione del sistema combinato, che prevede dunque la trasformazione degli attuali cassonetti stradali liberi dell’indifferenziato (grigi) e della frazione organica (marroni) in cassonetti a calotta, in cui conferire soltanto mediante tessera di riconoscimento e con sacchetti di dimensioni standard che saranno contati al fine del calcolo della tariffa; per queste due tipologie di rifiuto, rimanendo il cassonetto stradale, il cittadino non avrà vincoli di giorni o orari per il conferimento, ma solo di quantità. Per quanto riguarda gli altri cassonetti, ossia vetro-lattine (verdi),

carta (bianchi) e plastica (gialli), essi scompariranno tutti dalle strade della città, per dare vita alla raccolta domiciliare (“porta a porta”), con giorni e orari fissi di smaltimento in appositi contenitori che saranno ritirati dagli operatori ecologici.

Il controllo sul contenuto dei sacchetti della differenziata domiciliare che sarà effettuato dagli operatori dovrà vanificare il rischio di un conferimento scorretto, superando così i limiti del sistema a calotta utilizzato attualmente da vari comuni.

Importante segnalare il risultato politico ottenuto in Consiglio, con l’approvazione della delibera che ha registrato una maggioranza più ampia del solito, grazie al voto favorevole del gruppo leghista e di Francesco Onofri; Al lavoro con Brescia, lista che fa parte della maggioranza, ha scelto invece di non partecipare al voto, per marcare la sua preferenza verso un sistema di raccolta domiciliare integrale.

L’operazione, che dopo un’adeguata campagna informativa e l’adeguamento dei cassonetti e dei mezzi di Aprica partirà nel gennaio 2016, comporterà un radicale cambiamento di abitudini dei bresciani, che dovranno adeguarsi ai nuovi vincoli orari e quantitativi nello smaltimento dei rifiuti: una sfida che vale la pena di vincere, per colmare un divario ormai inaccettabile della nostra città rispetto ai parametri europei, ed anche alla maggior parte delle città vicine.

Bilancio: portate a termine le operazioni strategiche

Con la conclusione dell’iter di vendita del 2,5% del pacchetto azionario di A2A concordato col Comune di Milano (65 milioni di euro di incasso), e la recentissima cessione dell’ultima parte di quote di minoranza di Centrale del Latte (al momento della stampa di questo articolo le quote di minoranza vendute erano 13 su 15 totali, per un incasso di 6,3 milioni di euro), si è realizzata in queste ultime settimane un’operazione forse poco appassionante per il grande pubblico, ma decisiva per le sorti della città, ossia l’estinzione di uno dei due mutui legati alla realizzazione della metropolitana, e la liberazione di alcune risorse per la realizzazione di opere pubbliche. La prima operazione permette di liberare ben 7,7 milioni di euro sul bilancio delle spese correnti, fronteggiando così gli ulteriori tagli del Governo agli enti locali (più di 15 milioni solo quest’anno) e mantenendo intatto il livello dei servizi pubblici garantiti; la seconda invece permette di programmare l’investimento di 4 milioni nella riapertura della Pinacoteca Tosio Martinengo, 2,8 milioni per strade e marciapiedi, 2 per le scuole, 1 per le bonifiche delle aree inquinate e di seguito le altre voci, per un totale di 15,2 milioni di euro sicuri di investimenti. Pochi certo rispetto ai 40-50 pre-crisi, ma sicuri e spendibili subito per le opere pubbliche e le manutenzioni. Da segnalare anche che quest’anno vedrà

la realizzazione della copertura esterna delle stazioni della metropolitana (con fondi Cipe).

Agenzia provinciale del Trasporto pubblico e TAV

Poche righe per segnalare da una parte l'avvio del sistema di tariffazione integrato città-provincia, che permetterà nuove sinergie interessanti come quella già realizzata fra Brescia e Castenedolo, dove opera una navetta di collegamento al capolinea della metropolitana di S. Eufemia; l'inizio delle attività dell'Agenzia provinciale del Trasporto pubblico, presieduta da Corrado Ghirardelli e diretta dall'Ing. Croce, con il compito di definire il nuovo bando per l'assegnazione del servizio, in un'ottica di sem-

pre maggiore integrazione fra città e provincia, e interazione con la rete ferroviaria; l'avvio infine di una dialettica serrata con il Ministero delle Infrastrutture a seguito della delibera di indirizzo sulla TAV Brescia-Verona votata pressoché all'unanimità dal Consiglio comunale di Brescia nel novembre scorso: i rilievi critici di natura tecnica sollevati hanno trovato ascolto nella delibera di Regione Lombardia, e sono ora argomento di discussione anche a livello governativo.

Soddisfatti che il nostro lavoro abbia almeno riaperto il dibattito su un progetto che sembrava definitivo, aspettiamo ora di vederne gli esiti, anche alla luce delle dimissioni del ministro Lupi.

