

La qualità del territorio: da sostenibile a non-insostenibile

di Davide Gasparetti*

Premessa. La città sostenibile è un bello slogan che potrebbe trovare spazio in quasi tutti i programmi elettorali «scritti e non scritti» dalle forze politiche che si confronteranno alle prossime elezioni amministrative. La parola sostenibile è un «pass-partout» che serve per far capire che uno degli obiettivi prioritari dei politici che si candidano a governare la società del benessere, è quello di realizzare un miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

Tale miglioramento passa attraverso una qualità dell'ambiente.

Il concetto di benessere sociale legato all'ambiente in cui la persona vive è un concetto antico che si sviluppa progressivamente nei tempi immediatamente successivi alla fondazione della città.

Nelle società antiche come quella ebraica ed egiziana, l'interesse in campo igienico è rivolto principalmente alla persona e le norme venivano comprese all'interno delle dispo-

ni religiose e sottoposte ad un obbligo di osservanza rigorosa.

Nella società greco-romana l'igiene personale raggiunge livelli di elevata raffinatezza: si pensi ai bagni delle case patrizie o alla costruzione di terme, acquedotti, bagni pubblici e cloache per garantire l'igiene pubblica. Veniva inoltre regolamentata la sepoltura e sancite norme per la delocalizzazione di attività produttive come la concia delle pelli, che doveva essere eseguita in luoghi esterni ai centri abitati allo scopo di evitare che l'inquinamento prodotto da queste attività degradasse l'ambiente urbano.

Un'attenzione così forte all'igiene trova una giustificazione nella necessità sociale di difendersi dalle malattie e soprattutto dai rischi di epidemie che hanno periodicamente caratterizzato l'evoluzione di molte civiltà, compresa quella occidentale.

Ma al di fuori dell'ambito cittadino e quindi dal suo interesse individuale e sociale, l'uomo non è mai stato capace

* L'intervento è illustrato con disegni di Francesca Fasser

di riconoscersi nel suo originario ruolo di custode della terra, privilegiando l'azione di soggiogare e dominare il creato al di fuori della logica di Dio.

L'uomo ha sempre interpretato il suo rapporto con la terra e le altre creature, nella dimensione della costruzione della torre di Babele. Egli ha intrapreso fin dalla sua origine un cammino terribile e pericoloso: quello di divinizzare se stesso facendo del mondo la sua preda e, anziché essere il custode della terra, ha voluto essere il suo tiranno. Di conseguenza ha interpretato i due verbi biblici: «soggiogare e dominare» come una vera e propria «licenza di devastazione».

Nell'ultimo secolo la crescita economica favorita dalla tecnologia e dal commercio hanno evidenziato che la crescita sostenibile è una vera e propria contraddizione in termini, essendo stata una crescita materiale e quantitativa.

Inoltre studi, conferenze e seminari interdisciplinari ci hanno dimostrato l'insostenibilità del nostro attuale sistema di vita non solo in termini ambientali, ma anche economici e soprattutto sociali.

Mi pare quindi più realistico pensare allo sviluppo futuro della società in termini di non insostenibilità.

Alla luce di queste considerazioni diventa difficile parlare di città sostenibile poiché le moderne città hanno ben poco di sostenibile. Le città per vivere dipendono da ciò che sta geograficamente fuori dai limiti comunali. La città è un sistema che ha bisogno di ricevere grandi quantità di materiali naturali e industriali. La città ha bisogno di consumare gran-

di quantità di combustibili fossili. La città ha bisogno di beni artificiali rivolti al consumo e al divertimento. Il residuo finale di questo ingente flusso in entrata, è una massiccia uscita di rifiuti spesso molto più tossici degli originari prodotti naturali.

I sorprendenti processi di urbanizzazione e sviluppo delle città nel '900 hanno determinato un profondo cambiamento dell'ambiente ben al di fuori dei limiti cittadini per cui le città hanno un impatto sulla terra molto superiore rispetto all'impronta che hanno sul territorio di insediamento.

Un pianeta città. La dimensione cittadina può quindi essere assunta a simbolo di una crisi ecologica che da locale diventa planetaria.

Nel 1900 solo il 14% della popolazione mondiale era urbanizzata, mentre oggi il 46% dei quasi 6 miliardi di persone che abitano la terra vive in città.

Oltre un miliardo di queste persone vive in paesi in via di sviluppo dove è in atto ormai da alcuni decenni un processo irreversibile di movimento di gente dalle zone rurali verso i centri urbani. Si tratta di un processo programmato e strutturale basato su politiche nazionali e internazionali che hanno spinto milioni di poveri ad abbandonare le campagne in favore dei centri urbani. Infatti i centri di potere politico, finanziario e produttivo sono stati concentrati in poche città.

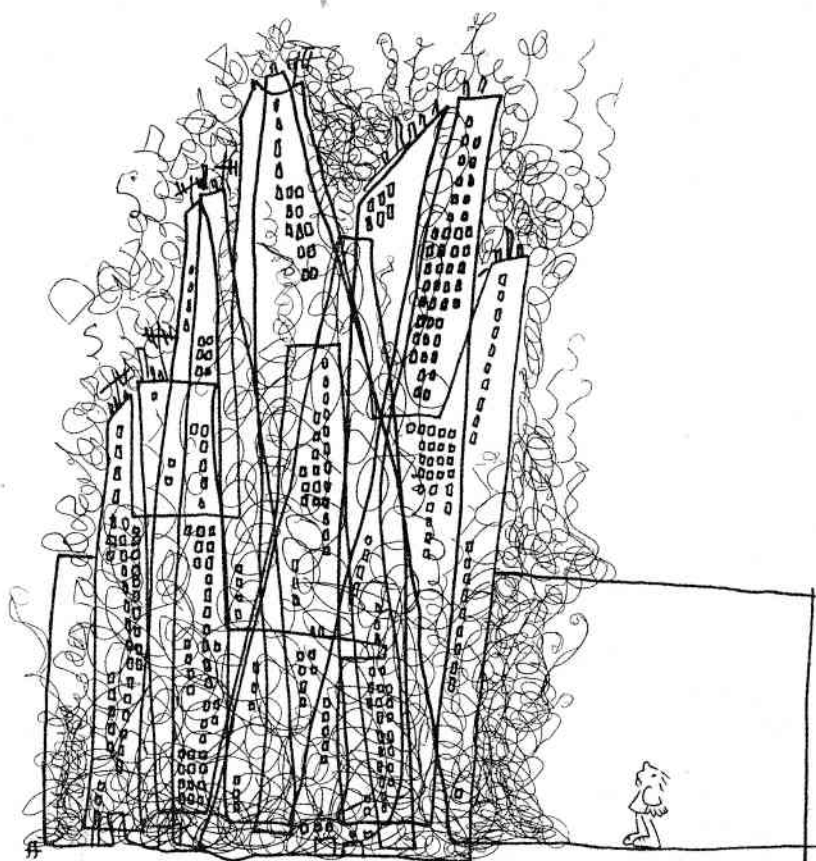
Nella sola Cina vi sono 30 centri con più di un milione di abitanti, 28 in

India e 14 in Brasile.

In Africa il processo di urbanizzazione è in pieno sviluppo con almeno 14 aree metropolitane africane dove la popolazione aumenta di oltre 100.000 unità l'anno. Lagos in Nigeria rappresenta il caso limite dove la popolazione è cresciuta di 30 volte dal 1950: da 288.000 a 8,5 milioni di abitanti.

Il problema è che questa enorme concentrazione di persone verso le città è avvenuto e sta avvenendo senza alcuna pianificazione o, peggio, copiando il nostro sistema di svi-

luppo industrializzato a ritmi difficilmente sostenibili per il loro equilibrio, con il rischio di raggiungere un benessere a scapito dell'equilibrio del pianeta. Queste città consumano risorse e producono rifiuti in maniera sproporzionata rispetto alle aree rurali, ma l'aspetto più drammatico riguarda la qualità della vita dei cittadini. Le città dei paesi in via di sviluppo nella maggior parte dei casi non sono in grado di soddisfare i più elementari bisogni delle popolazioni: abitazioni, cibo, servizi sanitari e sociali.



Ma è ingiusto individuare in questo folle processo di industrializzazione dei paesi in via di sviluppo (es.: Cina e India) o alle disarmonie delle città latino-americane e africane, gli unici responsabili del problema ecologico del pianeta.

Non dobbiamo dimenticare che i continenti nord-americano ed europeo mantengono ancora oggi il primato di regioni più urbanizzate della terra. Oltre il 75% della popolazione statunitense abita in città di media o grande dimensione, mentre in Europa siamo intorno all'80%.

In Europa i processi di urbanizzazione hanno distrutto foreste secolari. Le nostre automobili, le nostre fabbriche, il riscaldamento delle nostre case, sono i principali responsabili delle piogge acide, dell'inquinamento dell'aria, dell'effetto serra e dell'inquinamento dell'acqua.

Ma soprattutto lo stile di vita delle popolazioni occidentali urbane nelle nazioni industrialmente avanzate, gravano sulle risorse non rinnovabili del pianeta che sono concentrate in buona parte nei paesi in via di sviluppo.

L'attuale utilizzo di queste risorse non è in funzione della richiesta delle popolazioni locali, ma serve per soddisfare i bisogni dei cittadini occidentali.

Il problema ecologico torna quindi a noi sovraconsumatori occidentali, poiché vi sono popoli che lottano contro la povertà, la fame e la fatica e per i quali il problema principale è uscire da questa condizione.

Brescia città del pianeta. Brescia è una città di cittadini sovraconsumatori i cui stili di vita sono ampiamente al di fuori della capacità di equilibrio del pianeta.

Brescia è una città industriale che, insieme alla sua provincia, ha da sempre rivolto la sua attenzione ai bilanci economici spesso di breve periodo, tralasciando di valutare i guadagni e le perdite nel lungo periodo e non curandosi degli squilibri naturali provocati dai suoi sistemi produttivi.

La vocazione fortemente industriale della città di Brescia e della sua Provincia ha nel tempo causato un degrado ambientale che riguarda ormai tutti i comparti:

1) aria: le cause dell'inquinamento sono legate alla concentrazione all'interno della città di importanti industrie siderurgiche, fonderie, industrie metallurgiche, meccaniche, chimiche e manifatturiere oltre alle centrali di potenza di proprietà di ASM S.p.A. e all'elevato traffico automobilistico che gravita sulla città. Studi recenti eseguiti in diverse città della Lombardia oltre che dal Comune di Brescia (Rapporto annuale sulla qualità dell'aria) hanno evidenziato che le preoccupazioni maggiori riguardano le polveri fini (PM10) per le quali si sono riscontrati numerosi giorni di supero del limite di attenzione e allarme fissati dalla regione Lombardia. La diffusione delle polveri fini riguarda tutto il territorio comunale, con concentrazioni generalmente maggiori lungo le vie ad elevata percorrenza (tangenziali e autostrade).

2) suolo e sottosuolo: le indagini fino ad ora svolte hanno consentito di accertare un inquinamento diffuso di tutta l'area indagata nel settore ovest del centro cittadino, compresi i sedimenti delle rogge da metalli pesanti e PCB. Questi dati hanno comportato, su richiesta degli Enti competenti, l'inserimento di questa zona della città nei siti d'interesse nazionale con le conseguenze di tipo amministrativo stabilite dalle norme vigenti.

3) acque sotterranee: il problema dell'inquinamento industriale della falda di Brescia è noto fin dalla fine degli anni 70, cioè da quando studi specialistici di settore hanno cominciato ad evidenziare un grave degrado delle acque causato dalla presenza di sostanze inquinanti derivate dai processi industriali. In particolare si sono rilevati in alcuni pozzi specialmente nel settore occidentale elevate concentrazioni di solventi clorurati e cromo esavalente. Questa situazione è attualmente in netto miglioramento, anche se ASM è costretta a trattare l'acqua captata dai pozzi pubblici.

4) acque superficiali (ovvero: c'è un fiume in città): il Fiume Mella è di fatto il collettore fognario della Val Trompia, oltre ad essere il principale recettore degli scarichi industriali di alcuni comuni della Val Trompia e della Valle del Torrente Gobbia, privi di adeguati sistemi di depurazione industriale e comunale. Sorprendente è il fatto che molti comuni della Val Trompia e della Val Gobbia, comprese associazioni e ca-

tegorie di vario tipo, siano così solerti nel chiedere la realizzazione dell'Autostrada della Val Trompia, ma meno interessati a realizzare impianti di depurazione che inquinano dalla Val Gobbia fino all'Adriatico dove non pochi cittadini della Provincia Bresciana trascorrono le loro vacanze estive.

5) le aree industriali dismesse: la città di Brescia gode oggi di un benessere prodotto da una ricca e antica tradizione di operosità e imprenditorialità. Il potersi fregiare di essere una delle più radicate e floride realtà industriali d'Italia, deriva da un integrato sviluppo tra la città e le attività industriali. La prima cintura della città nel '900 è stata l'area destinata all'insediamento di una serie di opifici, in parte attivi ancora oggi. Parallelamente all'insediamento e allo sviluppo degli stabilimenti industriali, è cresciuto un tessuto urbano destinato ad accogliere le maestranze di cui mano a mano le nuove fabbriche avevano bisogno.

Oggi, ad anni di distanza, la realtà è profondamente mutata; molte delle fabbriche storiche della città sono chiuse o si sono, come si dice, delocalizzate; altre, ormai frammentate e disperse nei nuovi quartieri, proseguono la propria attività in un difficile equilibrio con la città che le ospita.

L'eredità che oggi ci lascia questa industria, vanto della città, è complessa e ricca di contraddizioni. Il primo elemento di riflessione è connesso al tributo ambientale che la collettività oggi si trova a dover pagare per il re-

cupero delle aree dismesse e per la messa in sicurezza delle zone degradate dalle pregresse attività.

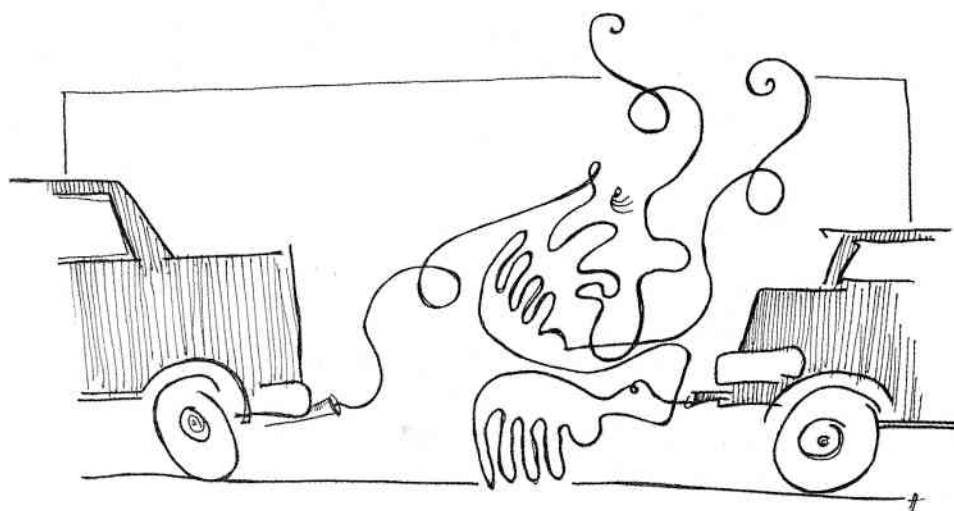
Le diverse indagini svolte negli ultimi anni sul territorio ad opera di amministrazioni pubbliche e di privati, hanno disegnato un quadro di diffuso inquinamento industriale. Sono chiare le responsabilità e le cause che hanno determinato l'inquinamento industriale di tutti i comparti sopra elencati a dimostrazione che le forze economiche e produttive, se lasciate a se stesse, commetterebbero pazzie pur di aumentare i profitti. Per cui tali forze devono essere necessariamente incanalate all'interno di una corretta legislazione.

Mi pare opportuno soffermarmi sul problema dell'inquinamento dell'aria, legato principalmente ad un eccessivo utilizzo dell'automobile per spostarsi entro i confini comunali e provinciali, che si collega ad una

scarsa presa di coscienza del cittadino verso le problematiche ecologiche e di sicurezza stradale. Lo sviluppo urbanistico di Brescia e Provincia è sempre più caratterizzato da interi quartieri con funzione di dormitorio e da una diffusa fuga dalla città, considerata poco vivibile, verso i paesi limitrofi. Questo processo ha favorito una quasi esclusiva dipendenza dall'automobile. Gran parte delle famiglie residenti nelle aree periferiche possiedono mediamente due automobili che servono per raggiungere i posti di lavoro e i servizi principali (scuole, ospedali, università ecc...) che sono in gran parte concentrati in città.

Non è possibile scappare dalla città insostenibile se non si modificano i comportamenti che l'hanno resa tale e se il modello di urbanizzazione, trasferito nei piccoli e medi centri, rimane lo stesso.

A ciò si deve aggiungere che la scel-



ta di realizzare centri commerciali, ipermercati, cinema multisala e centri sportivi, distanti dai quartieri residenziali e comunque difficilmente raggiungibili con i mezzi pubblici, ha accentuato ulteriormente la dipendenza dall'automobile.

La città moderna avrebbe dovuto essere efficiente e razionale, mentre noi oggi ci confrontiamo con una città confusa dal punto di vista urbanistico e insostenibile dal punto di vista ambientale.

La scelta di non disincentivare gli spostamenti con l'automobile, ha portato a disegnare all'interno di Brescia un ring che ha tutte le caratteristiche, per quantità di flussi e arredo urbano, di una autostrada.

Tale *autostrada* è però situata all'interno della città e ha determinato una frattura tra il centro storico e la prima periferia.

L'attuale superiore velocità di percorrenza delle automobili rispetto al mezzo pubblico, non permette a questo di essere competitivo sui tempi di attraversamento della città.

Inoltre, la scelta di non destinare i nuovi parcheggi di attestamento a ridosso del centro storico esclusivamente ai residenti (Fossa Bagni, Randaccio e in futuro Il parcheggio di Pzza Vittoria e zona Camera di commercio), determina un continuo flusso verso il centro di veicoli che andrebbero intercettati ai confini della città in appositi parcheggi di scambio con il mezzo pubblico.

Bisogna dare atto che l'amministrazione comunale sta cercando di promuovere la mobilità pubblica attra-

verso la realizzazione delle Lam e della metropolitana leggera, senza peraltro riuscire a far convergere su questi progetti un consenso popolare, ma dal lato opposto permette il parcheggio delle auto nelle piazze del centro storico e delibera la trasformazione della tangenziale ovest in raccordo autostradale (autostrada della Val Trompia).

Per quanto riguarda le piste ciclabili, va evidenziato che in questi ultimi anni si è cercato di sviluppare diversi percorsi sia all'interno della città che in provincia, per cui abbiamo un discreto sviluppo lineare di tragitti che purtroppo non sono collegati in rete tra di loro e non risultano sicuri perché non realizzati in sede propria; inoltre non rientrano in un programma di riqualificazione complessiva del settore di territorio che attraversano.

Il Comune di Brescia negli ultimi anni ha realizzato, tra i molti percorsi ciclabili cittadini, anche la pista del Mella che collega Brescia con Collebeato, Concesio, San Vigilio e Costorio, che, insieme al parco del Mella, devono essere considerati a mio avviso solo il primo passo per il recupero dell'utilizzo a fini sociali e di mobilità lenta (pedonale e ciclabile) di un importante corridoio ecologico, che può rappresentare a scala sovracomunale un parco metropolitano. Da questo asse principale si potrebbe costruire una rete di percorsi di penetrazione nei vari comuni, superando la semplice logica del percorso ciclabile lungo fiume.

Se veramente si vuole sostenere l'i-

dea di una mobilità alternativa al mezzo motorizzato privato, bisogna cogliere l'occasione della realizzazione delle piste ciclabili per pianificare l'uso delle aree fronte fiume o di settori della città (ad esempio piste di collegamento tra i diversi parchi). Non è sufficiente, in sostanza, rincorrere il primato dei chilometri di piste realizzate, se queste non sono collegate in rete, non sono percepite come sicure dagli utenti e non sono pianificate all'interno di un progetto complessivo della mobilità cittadina. Nelle scelte amministrative sembra prevalere un atteggiamento contraddittorio sui temi della mobilità, che politici e amministratori preferiscono forse definire come «capacità di mediazione e di sintesi dei diversi interessi particolari». A me, invece, sembra una politica oltremodo dipendente dalla ricerca del consenso, timorosa di non scontentare le diverse corporazioni a scapito di una progettualità ambientale di lungo periodo.

Brescia: verso un metodo. La gran parte dei cittadini, degli amministratori, degli imprenditori o degli automobilisti che a seconda dell'ora della giornata ricoprono vari ruoli privati e sociali vivono su diverse soglie di consapevolezza, un po' come nell'esperienza di coloro che fumano: dapprima si manifesta una soglia di sospetto, poi di percezione, di convinzione e infine di azione. Il processo di consapevolezza che permette il passaggio ai successivi li-

velli non è mai facile e breve, per cui noi a Brescia ci troviamo probabilmente in una fase di sospetto. E soprattutto il sospetto è radicato nella gran parte degli amministratori e imprenditori bresciani, che interpretano le tematiche ambientali solo come un vincolo o un limite ad un'idea di sviluppo rapido e incontrastato. Per questa ragione a Brescia è molto difficile ottenere consenso sui problemi di carattere ambientale e immaginare quindi politici che avendo responsabilità di governo si impegnino con la stessa energia che è stata utilizzata per promuovere la realizzazione dell'autostrada della Val Trompia, anche per la realizzazione del collettore fognario della medesima valle.

Vivere secondo uno stile non insostenibile, richiede l'assimilazione di valori lontani da quelli che comunemente vengono maturati dai cittadini e trasmessi dalle istituzioni.

Molti miglioramenti, specialmente nel campo dell'efficienza energetica (termoutilizzatore) o nella realizzazione della mobilità alternativa con le Lam e il Metrobus, hanno coinvolto gli utenti solo come consumatori. I comportamenti dei cittadini bresciani a tutti i livelli sociali e di responsabilità non sono cambiati più di tanto negli ultimi 20 anni come non è aumentata la loro comprensione dei problemi alla base delle nuove scelte tecnologiche.

Troppo spesso le campagne ecologiche promosse dalle istituzioni sono strumentali (ad esempio la rottamazione delle vecchie auto che viene

sempre proposta con la finalità di sostituire l'auto per incentivare i consumi e non per assumere un atteggiamento responsabile nell'utilizzo di un veicolo seppure ecologico).

L'ecologia appresa come vincolo legislativo o con le immagini televisive degli ecodisastrì è diversa da quella che si apprende facendo partecipare i cittadini ai processi di pianificazione ambientale delle risorse del territorio: penso all'uso dell'acqua potabile, piuttosto che allo smaltimento dei rifiuti o all'attivazione della terza linea del termoutilizzatore o alla realizzazione delle piste ciclabili o di nuove aree industriali, ecc.

Il migliore e più potente cambiamento dei comportamenti, rimane l'esperienza diretta prima ancora che l'approccio didattico tradizionale, attraverso la diffusione di volantini informativi che in una società dopata da eccesso di ogni tipo d'informazione vengono spesso cestinati senza essere riciclati.

È chiaro che su un tema come quello ambientale in cui sono in gioco i comportamenti delle persone non è sufficiente imporre singole risposte a singoli problemi (ad esempio le domeniche ecologiche) o proporre soluzioni che vengono sempre dall'alto. Infatti, muoversi in questa direzione, significa escludere il cittadino dall'identificazione originaria del problema. Nella stessa logica i comitati spontanei di cittadini che promuovono iniziative di approfondimento verso problemi cittadini, sono spesso interpretati come «scocciatori» che vogliono rallentare i processi

di sviluppo e crescita economica, piuttosto che come persone che hanno avviato un percorso di consapevolezza rispetto a quelle soglie di percezione dei problemi che prima indicavo.

Certo in ultima analisi spetta all'Amministratore scegliere il sistema di trasporto o di riscaldamento più conveniente, ma se vuole che la sua scelta sia condivisa deve per quanto possibile rendere i cittadini partecipi delle diverse fasi di questa decisione. Ogni cittadino aspira idealmente a ridurre gli sprechi e a vivere in un ambiente meno inquinato e se per ottenere questo è necessario sconvolgere strade per realizzare le Lam o il metrobus o realizzare il termoutilizzatore o realizzare parchi, allora il compito della politica non è solo enlargire sussidi economici, ma promuovere un processo partecipato di solidarietà ambientale.

Ripensare il rapporto comunità-ambiente è uno dei compiti più importanti del nostro tempo e in particolare delle nuove generazioni che per i prossimi decenni si troveranno ad affrontare due temi ambientali importanti: il risanamento di settori importanti di territorio compromessi dalle passate attività e la progettazione di un sistema di sviluppo non insostenibile per l'umanità.

Occorre ripensare questo rapporto, prendendo coscienza che la sua complessità comporta il coinvolgimento di tutti i tradizionali sistemi formativi e normativi e di tutti i livelli decisionali, poiché non esiste un unico approccio etico, economico, giuridi-

co, religioso per la soluzione del problema ecologico.

La pianificazione ambientale richiede certamente una visione che superi gli ambiti locali mettendo in relazione di dipendenza le risorse naturali degli uni con la tecnologia e l'organizzazione degli altri, stabilendo un bilancio che non sia solo puramente economico, ma che privilegi i bisogni del sistema rispetto a quelli individuali.

Ritengo, nel segno della massima ambientalista: «pensare globalmente e agire localmente», che è proprio dal piccolo che bisogna partire.

L'esperienza di molti paesi che prima di noi hanno iniziato questi processi dimostra che le persone possono creare soluzioni locali – sensibili alle interrelazioni globali solo quando esse svolgono un ruolo attivo nei processi decisionali e quando, attraverso

la partecipazione comunitaria, iniziano a cambiare i propri valori e i propri comportamenti.

Ma allora riguardando alla storia di Brescia, possiamo scorgere un periodo in cui vi fu questa volontà e capacità amministrativa.

Mi riferisco alla decisione di 30 anni fa di realizzare la rete del teleriscaldamento prima ancora che la crisi provocata dalla guerra del Kippur facesse emergere nella loro piena evidenza quelle problematiche dello spreco energetico, dello sviluppo e dell'ecologia che noi oggi affrontiamo spesso con toni catastrofici.

Brescia allora ha un vantaggio rispetto a molte città italiane ed europee: se si rivolge al suo passato, può trovare la misura delle possibilità intrinseche nell'azione politica che, a livello locale come a livello nazionale, sembrano essersi smarrite.

