

## MIGLIORARE IL FUTURO, PARTENDO DALL'IMPERFETTO

### LOMBARDIA, EUROPA. NOI SIAMO QUI, VOI DOVE SIETE?

Da tempo la Lombardia soffre di una 'crisi di rappresentazione': una mancanza di corrispondenza tra le dinamiche del territorio della regione italiana più popolata e produttiva, e la capacità (o la volontà) di rappresentarle, da parte della politica istituzionale ma anche delle organizzazioni categoriali che inseguono cordate lobbystiche di interessi o difese di privilegi corporativi, anziché porsi alla guida dei processi di innovazione che animano il loro stesso corpo sociale.

L'**economia verde** procede e genera aspettative nelle imprese e nei consumatori, ma non trova nei livelli istituzionali una corrispondenza e una azione di indirizzo agli investimenti; rispetto al recente passato, preoccupa l'arretramento dell'**Europa**, il faro che mai come in questi anni appare offuscato e in difficoltà nell'assumere un ruolo guida, nel mutato scacchiere globale e al proprio interno, soprattutto per le politiche ambientali e climatiche: il progetto europeo, di fronte alle difficoltà economiche, è ostaggio di emergenti tensioni che vedono le autorità nazionali intente a mescolare la malta con cui erigere nuovi muri, ai confini ed all'interno di un'Unione che resta distante dallo spazio **mediterraneo**. Sempre più l'Europa spinge per un livellamento verso il basso di welfare e retribuzioni, rispondendo a precise istanze del capitale finanziario: le stesse che premono anche per una deregulation ambientale. Entro una UE a rischio disgregazione, l'indebolimento delle politiche ambientali minaccia di aprire la strada al dumping e alla speculazione finanziaria ai danni delle risorse ambientali più preziose, a cominciare dal **suolo**.

Tale situazione non corrisponde all'impegno dei cittadini e delle comunità locali nella cura e nella manutenzione del territorio. Se *prima* l'ambientalismo ha rappresentato una occasione e uno strumento per denunciare il grave stato di degrado dell'ambiente, le molteplici fonti di inquinamento e i gravi danni provocati alla salute dai processi di sviluppo e di sfruttamento delle risorse, *oggi* è una risposta, una idea di società e di benessere. L'ambientalismo è una opportunità per sostituire il modello di crescita illimitata nell'uso e nella dissipazione delle risorse con una **economia circolare** capace di rigenerare, riutilizzare e reinventare prodotti e servizi, risorse e territorio. Il cambiamento degli stili di vita delle persone incide radicalmente nella definizione del modello economico più proteso alla circolarità che non allo sviluppo lineare. Abbiamo superato il limite e non sarà più possibile crescere e creare ricchezza nel modo in cui l'economia lo ha fatto sino ad ora, producendo disuguaglianze e crisi ambientali globali. La forza del cambiamento che fa parte della consapevole esperienza di comunità e cittadini, è oggi il patrimonio della conversione ecologica che è già in atto.

## **FLUSSI, LA REALTÀ CHE CI AVVOLGE CON TRASPORTO**

La Lombardia seguita a darsi una narrazione ombelicale, inconsapevole dei grandi flussi globali entro cui è immersa, che comportano responsabilità e disponibilità all'accoglienza, ma costituiscono anche opportunità di **proiezione euromediterranea**: la Lombardia costituisce il principale snodo metropolitano tra il bacino mediterraneo e l'asse ad altissima densità di popolazione e imprese che corre verso Sud a partire dalle due sponde della Manica, fiancheggiando il Reno per scollinare in Pianura Padana. Un corridoio di scambi marittimi e terrestri, dai grandi porti atlantici a quelli della sponda nord del Mediterraneo, dalla porta globale di Suez a quella continentale del nuovo tunnel del Gottardo, per citare le due più cruciali infrastrutture di trasporto che interessano direttamente gli scambi commerciali con il resto del mondo. La Lombardia è tramite ma anche terminale di questi flussi, in particolare lo è l'area metropolitana milanese, se è vero, come attestano le classifiche internazionali, che quella milanese rappresenta – alla pari di Madrid – la terza più popolosa aggregazione urbana d'Europa, alle spalle di Londra e Parigi.

Noi siamo in questo snodo di un pianeta 'fluente' che, nel XXI secolo, è chiamato ad affrontare una grande sfida, forse la più grande di sempre per il popolamento umano e l'infrastruttura esistenziale e relazionale che la nostra specie ha costruito intorno ai propri insediamenti. Nella storia naturale del pianeta quella che noi chiamiamo civiltà appare come una anomala concrezione geologica, un orizzonte litologico affiorante con discontinuità, la cui perpetuazione non può più prescindere dal perseguimento della **sostenibilità** in rapporto ai flussi – in questo caso fisici e biologici – che definiscono la condizione fisiologica dell'ambiente entro cui la civiltà ha potuto e potrà evolvere. L'emergenza climatica e i dati ormai certi di un cambiamento irreversibile ci informano che la biosfera ha esaurito la propria **resilienza**, si è definitivamente spostata dall'equilibrio dei millenni precedenti, e ora dunque siamo noi a dover divenire resilienti in un mondo che si avvia ad essere diverso, non solo più caldo, rispetto a come l'abbiamo conosciuto. E questo accade proprio nel momento in cui, per la prima volta, la prospettiva di una green society non è più una tensione ideale ma un movimento presente nell'economia reale. Ad una politica balbettante e vincolata dai lacci delle lobby fossili ora compete l'enorme responsabilità di perseguire il raggiungimento di un nuovo punto di equilibrio. Anche la Lombardia deve fare la sua parte. E' vero che il perno europeo delle politiche climatiche è divenuto evanescente, che il governo è ostaggio di petrolieri e speculatori, che gli istituti finanziari stanno schierando i capitali a difesa degli investimenti più tradizionali e meno sostenibili: dall'estrazione di idrocarburi, alla speculazione immobiliare, alle grandi opere. Rischiamo di **sprecare le opportunità** legate alla crisi, che peraltro non ci siamo ancora lasciati alle spalle. Il fossile del novecento sta serrando le fila per resistere al cambiamento necessario che vogliamo e che pratichiamo con i nostri stili di vita, di consumo, di mobilità. Spetta a noi una parte dello sforzo necessario ad aprire la strada al nuovo secolo, ad un'idea di sviluppo desiderabile. All'unica idea possibile: quella di una civiltà che non spreca risorse, materiali, energia, territorio, ma che li rimette in circolo per produrre benessere senza ipotecare il benessere delle prossime generazioni. Ci piace chiamarla **economia circolare** perché crea un'immagine di movimento positivo e continuo, un moto inarrestabile di riuso e rigenerazione. Ma non è un'idea nuova, è parte della narrazione originale di Legambiente, di un'ecologia che sta dentro all'economia reale. Solo che adesso non è più solo una visione ideale di futuro, ma l'agenda per il secolo in cui viviamo. Siamo noi direttamente, con la rete di associazioni ed esperienze

della società e dell'associazionismo, a radicare una opportunità di cambiamento visibile nell'esperienza di una nuova sobrietà nella relazione con il lavoro e l'uso delle risorse.

### **SOPRAVVISSUTI ALLA CRISI, NON SOCCOMBEREMO ALLA RIPRESA**

Gli indicatori economici, i timidi cenni di ripresa dell'economia lombarda, la crescente rivitalizzazione delle reti territoriali, i segnali ancora contraddittori di un lento ritorno a condizioni di relativa sicurezza economica dopo anni di sfianamento e sfiducia legate alla peggior crisi dal dopoguerra, contrastano fortemente con gli atteggiamenti di una classe dirigente arroccata rispetto all'innovazione, intenta a delimitare aree di privilegio, succube della narrazione più retriva del secolo scorso, il **secolo 'imperfetto'**, attingendo senza remore al peggior populismo razzista per contrastare la riconfigurazione sociale in corso, accreditando l'immaginario sociale che percepisce i **migranti** come invasori e minaccia alla sicurezza. Eppure in Lombardia la popolazione immigrata supera ormai il milione di unità, con crescenti quote di lavoratori che occupano posizioni lavorative sempre meno presidiate dai lavoratori italiani, ma assistiamo anche ad una esplosione numerica delle imprese attivate da persone di altra nazionalità od origine: la Lombardia si rivela inclusiva nei fatti, ma non nel riconoscimento istituzionale che punta a dichiarare ambiti di privilegio di cui non possiamo che augurarci la scomparsa. Nell'interesse di tutti. Mai come oggi Milano e la Lombardia vivono una stagione di relazioni e di attività internazionali, lo scambio di persone ed esperienze è unico. Come diceva Alex Langer, abbiamo di fronte due scelte: o l'epurazione etnica con le sue conseguenze razziste e separatiste o l'integrazione e la **convivenza**. Un processo questo che richiede la mediazione della politica istituzionale e la partecipazione dei soggetti economici e della società civile. Ma non si torna indietro. La scelta della convivenza, difficile e impegnativa, è l'unico futuro desiderabile per la vita delle persone nella nostra regione.

Pesa anche, nell'indebolire un clima di accoglienza, la difficoltà che attanaglia il terzo settore e l'associazionismo. E' caduta in disuso la parola chiave **sussidiarietà**: non è l'idea ad aver perso significato e pregnanza, ma la volontà di perseguirla. La crisi economica ha colpito duro quei presidi di convivenza e di fiducia rappresentati dalle associazioni di volontariato e dalle organizzazioni di terzo settore. La politica del governo di questi ultimi anni ha contrastato il valore e la necessità dei corpi intermedi della società affermando il suo ruolo autoreferenziale, con ciò assumendo inevitabilmente una deriva populista. Se mai vedremo la riforma del terzo settore, il rischio è quello di guardarla e non ritrovarci, perché l'idea dominante pare quella di organizzazioni che siano servizievoli e utili, magari anche produttive, ma compiacenti: esattamente quello che non sarà mai Legambiente, perennemente animata da tensione al cambiamento e dall'affermazione dei propri valori di **autonomia**. A credere nel ruolo strategico del terzo settore e della partecipazione nel promuovere processi di innovazione sociale sono rimaste istituzioni pur importanti e solide come alcune fondazioni, prima fra tutte Fondazione Cariplo, che operano con successo in un contesto difficile. Il venir meno delle grandi ideologie laiche e delle organizzazioni che a queste si ispirano ha lasciato alla Chiesa Cattolica una funzione esclusiva di autorità morale, funzione che il papato di Francesco ha ben interpretato con la enciclica **Laudato si**, in cui leggiamo una matura trasfusione di valori che traggono fonte dalla scienza ambientale e dalla cultura ecologica. E' giusto compiacerci e ritrovarci in questa lettura, ma allo stesso tempo è nostro preciso dovere farci interpreti e continuatori di un'etica ecologica laica, con la consapevolezza che, in un

mondo che riscopre gli integralismi religiosi come arma di sterminio, il messaggio papale è sicuramente un elemento di elevazione del dialogo. La società e la politica devono fare di più per la moderazione dei conflitti, che non a caso hanno oggi una drammatica escalation proprio nei paesi islamici detentori delle più strategiche riserve petrolifere.

La disattenzione ai grandi temi dell'accesso alle risorse, della convivenza e della sostenibilità ambientale è palpabile anche nella Lombardia di un Expo che proclama la volontà di nutrire il pianeta, in cui però si fatica a cogliere l'eco del contemporaneo dibattito globale patrocinato dalle Nazioni Unite in vista dell'emanazione dei nuovi obiettivi globali di sostenibilità.

Remiamo controcorrente, contro la fatica di una fase estremamente difficile, ma con la consapevolezza di essere parte irrinunciabile del cambiamento. Abbiamo il compito di **narrare il cambiamento** attraverso la miriade di iniziative *verdi* che riguardano il lavoro, il volontariato, la gestione sostenibile delle risorse locali. La forza dei territori è la caratteristica della nostra presenza in Lombardia, questa pratica politica è ancora di più oggi utile per non perdere il contatto con la realtà, per affiancare ai rapidi processi di comunicazione le esperienze concrete, i volti umani della sfida che tutti giorni affrontiamo nel nostro cammino associativo.

### **10 MILIONI DI LOMBARDI. VERTIGINE DEMOGRAFICA O ECOLOGIA METROPOLITANA?**

La Lombardia, che nel 2015 ha superato i 10 milioni di abitanti, è uno dei luoghi chiave entro cui si gioca la sfida della sostenibilità. Guardiamo a questo numero senza angosce, non moriremo di sovrappopolazione. Gli allarmi per la bomba demografica sono serviti per introdurre il concetto di limite delle risorse, ma hanno fatto il loro tempo: sappiamo che nel pianeta c'è spazio, ed è possibile produrre cibo, per tutta la popolazione attuale, e ce ne sarà ancora se mai, per assurdo, la popolazione dovesse raddoppiare.

Ciò di cui invece occorre preoccuparsi è l'efficienza dei processi che trasformano le risorse in benessere distribuito. Sappiamo che non è la numerosità della popolazione umana ad essere insostenibile, ma la sua impronta ecologica per come si è estesa in un XX secolo entro cui i concetti di innovazione si sono fondati su consumi altamente energivori e dissipativi di materiali e di spazi, su squilibri globali nell'accesso alle risorse e nella distribuzione del benessere.

La risposta efficace alla crisi ambientale può annidarsi nel processo imponente di urbanizzazione della popolazione mondiale (il 54% degli umani vive in aree urbane, nel 2050 sarà l'85%), oggi vissuto come un'ulteriore minaccia a fronte delle condizioni di vita negli slums. Ma se è **la città** il problema, nella città deve essere ricercata la soluzione, l'economia di scala (urbana, appunto) capace di conciliare il benessere con la riduzione degli input di materia, energia e spazi che al benessere non sono affatto necessariamente proporzionali: esistono enormi margini per perseguire il disaccoppiamento del benessere da degrado ambientale e consumo di risorse, e quello urbano è l'ambito migliore per esplorare queste opportunità.

## **SOSTENIBILITÀ ENERGETICA: NON È PIÙ UNA VISIONE**

A fine anno si terrà la 21° Conferenza delle Parti a Parigi sulla lotta al cambiamento climatico. Questo appuntamento potrà segnare un momento di svolta necessario per mantenere temperatura media globale sotto i 2°C rispetto ai livelli pre-industriali. Oggi più che mai è il momento di mettere un campo tutte le azioni per fermare i cambiamenti climatici e costruire un'economia decarbonizzata. L'Unione Europea chiederà agli stati membri di redigere, a partire dal 2018, piani nazionali nelle quali le componenti clima ed energia siano perfettamente integrate.

L'obiettivo europeo è arrivare nel 2030 a un livello di emissioni climalteranti inferiore del 40% rispetto a quello del 1990. All'orizzonte vi è la necessità di ridurre dell'80% le emissioni entro la metà del secolo. Le scelte infrastrutturali dovranno essere ripensate secondo questa logica, soprattutto nella programmazione di grandi interventi e di scelte autorizzatorie: si pensi all'obsolescenza di un modello che punta ancora alla ricerca di giacimenti di idrocarburi e all'aumento degli stoccaggi di gas in Pianura Padana.

In questo quadro i governi locali sono chiamati a svolgere un ruolo essenziale, fungendo da interfaccia tra le grandi scelte sovranazionali e nazionali e le azioni "dal basso". La strada non è facile, comporta un cambiamento radicale nella visione della produzione, nel trasporto, nell'utilizzo finale dell'energia. Purtroppo si registrano scelte governative incoerenti: dalle trivellazioni al superamento della bolletta elettrica progressiva (per cui consumare di più sarà più conveniente).

Viceversa per avviare la transizione verso l'economia decarbonizzata occorrono cambiamenti e iniziative che fissino la centralità sull'efficienza energetica dei comparti d'uso finali (residenziale, terziario, industria, trasporti, agricoltura) e, parallelamente, il rafforzamento del ruolo delle fonti rinnovabili in sostituzione delle fossili.

Oggi in Lombardia consumiamo praticamente la stessa energia di 15 anni fa. Il drastico calo dei consumi, registrato dal 2011, è imputabile principalmente alla crisi economica, alla cui uscita non dovrà corrispondere un incremento di consumi, altrimenti vorrà dire che non avremo colto una lezione importante da questo momento economico e sociale. La rivoluzione energetica passa per l'essenzialità e l'efficienza. Nell'ultimo decennio in Lombardia abbiamo visto raddoppiare la produzione da rinnovabili, che oggi coprono il 10% dei consumi energetici complessivi, sui tetti lombardi sono stati installati 77.000 impianti fotovoltaici per 2 GW di potenza installata (capace di fornire energia elettrica a 880 mila famiglie), abbiamo anche visto la costruzione di più di 15.000 case in classe A e A+, e sappiamo che il 10% delle famiglie lombarde ha fruito di defiscalizzazioni per interventi energetici (408 mila interventi per un giro economico di 5 miliardi).

Questi sono i numeri di una green economy che per decollare definitivamente ha bisogno di stabilità e scelte coerenti a lungo termine, e ci raccontano che rispetto al passato, quando parlare di energie rinnovabili appariva idealistico o, nella migliore delle ipotesi, pionieristico, oggi abbiamo la piena consapevolezza che la sostenibilità energetica, intesa come l'affrancamento dall'utilizzo delle fonti fossili per alimentare i bisogni della vita e dell'economia, non è solo auspicabile né teoricamente possibile: è tecnologicamente ed economicamente praticabile e praticata.

Lo è nel settore della **generazione elettrica**, dove è bastata una stagione di incentivi per raddoppiare la produzione da rinnovabili, procurando benefici al mercato elettrico e



mettendo in ginocchio la generazione da fonte termica. L'ostacolo alla conversione totale alle rinnovabili è dunque legato al decisore politico e alle lobby che ostacolano un percorso per altri versi in discesa. Il discorso è diverso per il settore **idroelettrico** dove il regime di incentivi per produrre energia da piccoli corsi d'acqua ha creato grandi problemi nel territorio, montano e non solo. Queste derivazioni, pressoché ininfluenti sulla quota di produzione da rinnovabili, non hanno carattere strategico entro uno scenario di sfruttamento dei potenziali di generazione già quasi completo. Eppure gli incentivi hanno scatenato, nelle aree alpine in particolare, una rincorsa a costruire centinaia di nuove centrali, le cui procedure di autorizzazione non considerano gli obiettivi di qualità dei corpi idrici previsti dalla direttiva Acque. L'unico intervento efficace per sottrarre i corsi d'acqua superstiti alla speculazione appare la revisione del regime di incentivi nell'idroelettrico, salvaguardando solo fattispecie impiantistiche in contesti già profondamente alterati (briglie e derivazioni esistenti, canali e navigli, acquedotti e fognature) e l'idroelettrico off-grid in località isolate.

Il settore civile dovrà essere il protagonista della transizione energetica: dovrà subire le maggiori riduzioni dei consumi grazie alla progressiva accelerazione della **riqualificazione spinta di interi edifici e quartieri** che potrebbe portare, alla fine del prossimo decennio, a risparmi energetici annui dieci volte superiori rispetto agli attuali. La Lombardia è la prima regione italiana ad aver introdotto nella programmazione energetica l'obbligo di costruire già dal 2016 secondo standard nZEB – near Zero Energy Building: case che abbiano consumi energetici ridottissimi e che presentino tecnologie e i materiali innovativi per edifici che in futuro saranno del tutto indipendenti dall'approvvigionamento di calore da fonti fossili. Il mercato delle costruzioni è maturo per affrontare questa sfida. Ma accanto agli nZEB occorrerà lavorare sul 70% degli edifici che tuttora sono in pessime condizioni energetiche. I tempi richiesti per la conversione di questo enorme patrimonio edilizio sono molto più lunghi e legati alla mobilitazione di risparmi di famiglie e imprese: disponibilità che dipende molto, anche in questo caso, dalle politiche incentivanti che i Governi vorranno adottare, e da quali saranno le lobby a cui i politici daranno maggiore ascolto. Solo attraverso il ricorso a soluzioni finanziarie innovative potremo valorizzare il nostro patrimonio immobiliare, lavorando alla riorganizzazione dell'offerta edilizia: attraverso una vera e propria industrializzazione degli interventi di risanamento sarà possibile non solo ridurre i consumi ma anche rigenerare le nostre città. L'estesa e costante **partecipazione** dei cittadini alla riqualificazione edilizia, grazie alle proposte di sgravio fiscale, è garanzia che i processi possono essere gestiti dal basso attraverso aggregazioni locali, iniziative di quartiere e processi di condivisione comunitaria. Devono essere incentivati progetti di riqualificazione che accostino la necessità di innovazione con l'educazione e la responsabilità diffusa dei cittadini. Il recupero degli edifici e il risparmio energetico, insieme alla produzione di energie rinnovabili rappresentano l'opportunità per un nuovo protagonismo locale più aperto e sensibile ai cambiamenti, più duttile e predisposto all'innovazione tecnologica e gestionale, più democratico nei rapporti con l'economia.

In Lombardia dovremo stimolare l'efficienza energetica del comparto industriale, profondamente toccato dalla crisi e dalla globalizzazione. Le trasformazioni strutturali dovranno andare verso processi e produzioni circolari legati ad un'industria che faccia dell'innovazione la propria carta vincente.

L'unico macrosettore in cui l'obiettivo della sostenibilità appare ancora distante è quello dei consumi energetici per i trasporti e, tra questi, in particolare del comparto automotive.

Si tratta anche della fetta di consumi energetici in cui pesano maggiormente i prodotti di origine petrolifera, quindi quelli la cui estrazione, distribuzione e raffinazione comporta i maggiori impatti ambientali, sociali e militari. E' anche il settore meno dipendente da regolazioni e incentivi governativi, ed in cui invece pesano maggiormente i comportamenti di mercato e le politiche locali, oltre agli **investimenti infrastrutturali** che, in Lombardia, esprimono una chiara predilezione per il potenziamento delle opere di viabilità e di accessibilità stradale. Qui occorre dispiegare le nostre posizioni più radicali.

Nel campo dell'automotive, insieme ai biocarburanti di seconda generazione, la vera novità verrà dalla mobilità elettrica, che nel prossimo decennio vedrà una crescita esplosiva. I cambiamenti tecnologici saranno integrati dall'espansione delle soluzioni gestionali, come il car e il bike sharing, uber, blablacar, car pooling, ecc. che porteranno a una riduzione fisica del numero di auto. Finalmente si assisterà ad una espansione dell'economia dell'uso contro l'economia del possesso.

Dovremo stare attenti sul medio-lungo periodo al cosiddetto rebound effect: il maggiore reddito fa aumentare i consumi, senza la realizzazione di una **green society** anche la green economy potrebbe dunque mancare il suo obiettivo: una smart city senza cittadini e amministratori intelligenti non è nulla. Ma il disaccoppiamento tra indicatori di sviluppo e domanda di energia è già più che uno scenario plausibile, è una prospettiva, anche se potrà essere rallentata dalla fase attuale di bassi prezzi energetici.

In California, paese oppresso dalla siccità peggiore della sua storia ma anche 'faro' dell'innovazione ambientale, il governatore Jerry Brown dice: «Non potete continuare a vivere come avete sempre fatto, per più di 10.000 anni la California è stata abitata da non più di tre o quattromila persone. Adesso abbiamo avviato un esperimento che non è mai stato provato in precedenza: 38 milioni di persone con 32 milioni di veicoli, che vivono a un livello di comfort che tutti vogliamo raggiungere. Questo richiederà adattamento. Questo richiederà apprendimento».

## **CITTÀ SENZ'AUTO, PIÙ SPAZIO PER VIVERE**

Sicuramente l'automobile costituisce il bene di consumo che ha maggiormente plasmato il '900, il secolo della velocità, del futurismo e del design aerodinamico. Il possesso dell'auto ha portato una inedita dilatazione del mercato e la libertà di muoversi in breve tempo in spazi molto più estesi di quanto fosse possibile nei secoli precedenti. La motorizzazione di massa è stato il fenomeno economico che ha percorso il '900, dall'innovazione di Henry Ford al manifesto di politica industriale del nazismo: 'un'auto per il popolo', espressione che la lingua tedesca contrae in un'unica parola, **Volkswagen**: un programma vittoriosamente compiutosi nell'arco del lungo dopoguerra. Ma a quali costi? Se si considera il parametro energetico, lo spostamento di una persona nella propria auto comporta la movimentazione di una tonnellata di veicolo dotato di un motore a combustione interna, quindi a bassa resa. Il che, considerati gli attriti e le perdite dovuti all'uso in condizioni mai ottimali, porta ad un risultato sconcertante: di 100 parti di energia impiegate, solo due sviluppano il lavoro utile, le altre 98 si disperdono in dissipazioni e in movimentazioni del veicolo che non producono un servizio di mobilità, ma emissioni, congestione, incidentalità, costi. Inoltre i veicoli circolanti occupano una enorme quantità di spazio: strade, piazzali, parcheggi rappresentano quasi il 60% della superficie di suolo impermeabilizzato in Italia, più di case e capannoni. A livello nazionale, l'infrastruttura per

la mobilità automobilistica ha consumato più suolo di quanto abbia fatto l'intero comparto edilizio. Se la popolazione lombarda sarà indotta a pensare che il proprio benessere dipenda dal possesso e dall'uso di un'auto, magari per poter vivere in una villetta a schiera in provincia, allora la Lombardia sarà troppo piccola per i lombardi del futuro.

Se invece l'infrastruttura e il governo urbano saranno in grado di fornire risposte diverse ed efficaci al bisogno di mobilità, allora il territorio della Lombardia, e perfino quello delle città, diventerà più vasto ed accogliente, perfino più salubre e sicuro di come lo abbiamo conosciuto fino ad oggi. La città di Milano ha accolto l'avanguardia di quest'innovazione non solo attraverso il trasporto collettivo (che ha aumentato i propri numeri pur senza migliorare la propria prestazione d'impresa), ma anche con la crescita e l'attrattiva di nuove soluzioni di mobilità, che attingono dalla cultura della condivisione (car- e bike-sharing) e da quella della sufficienza (la crescita lenta ma continua della mobilità ciclabile), con la contestuale limitazione dell'accessibilità automobilistica all'organismo urbano (area C, Low Emission Zone). Milano si è posta in controtendenza ai dati regionali e nazionali, riducendo in modo sensibile il proprio tasso di motorizzazione, con una tendenza che procede ormai da un ventennio e che quindi non è imputabile alla crisi economica: semplicemente, a Milano si va affermando tra crescenti strati di popolazione, specialmente giovanile, un nuovo paradigma di mobilità, le cui applicazioni sono rese accessibili dallo sviluppo delle tecnologie dell'informazione e della loro portabilità: tecnologie che consentono di localizzare il mezzo di trasporto nel momento in cui serve, ed anche di utilizzare in modo produttivo il tempo di viaggio a bordo di un mezzo collettivo. Il 'tracciante antropologico' di questa diversa propensione, come auspicato dalle profezie di J. Rifkin, è tangibile nell'atteggiamento dei più giovani, per i quali lo status symbol ricercato non è più il possesso di un'auto, ma la performance di connessione alle reti.

Milano non è un'isola, forse è una postazione avanzata, un promontorio dell'innovazione, sicuramente un luogo in cui più facilmente le nuove tensioni sociali trovano gli strumenti per esprimersi e tradursi in stili di vita e comportamenti di mercato. Ma il cambiamento è in atto e richiede nuove politiche regolative, prima di tutto nel settore della mobilità di persone e merci, per dispiegare gli effetti di una così drastica innovazione tecnologica e sociale. Intorno a Milano, purtroppo, il quadro è molto peggiore.

### **MOBILITA', IL GIUSTO STA NEI MEZZI**

L'attuale scenario di crisi italiano sta avendo negative ripercussioni sul sistema del trasporto pubblico locale già vittima di forti inefficienze che da anni ne impediscono sviluppo ed efficacia. Assistiamo alla progressiva riduzione di risorse disponibili per il trasporto pubblico, che si traducono in una costante erosione della qualità offerta al pubblico in termini di capillarità, frequenza, mezzi disponibili ed accessibilità soprattutto sul fronte del collegamento tra città e province e tra periferie e periferie.

Mancando le risorse economiche, la soluzione oggi scelta è di tagliare il servizio o aumentare le tariffe, di fatto impoverendo di molto l'attrattiva dell'offerta stessa.

Il risultato in termini di utenza comporta segni negativi, specie per il TPL su gomma: in provincia di Brescia la contrazione va dal 6 al 7%, a Pavia oltre il 6% è tornato all'automobile per disperazione mentre nelle altre province siamo attorno ad un calo medio dell'utenza del 4%.

Lo scenario che possiamo tracciare osservando la situazione attuale è quello di un servizio che progressivamente si concentra nelle città, mentre l'offerta extraurbana si va riducendo, specie nei giorni festivi e nelle ore serali.



Si selezionerà così sempre più una clientela senza alternative al mezzo pubblico, acuendo la disuguaglianza sociale con chi, per reddito, età o abilità fisiche, non soffre di tali limitazioni.

Per uscire dal circolo vizioso - meno qualità, meno clienti, meno risorse - occorre rivedere il sistema, ripartendo dalla pianificazione del servizio offerto e prima di tutto delle infrastrutture stesse oltre che dalla cultura che dirige i comportamenti delle persone sempre più propense ad usare sistemi di mobilità sostenibili.

Passare quindi dalla fallimentare politica dell'offerta che propone infrastrutture e servizi indifferenziati (che guardano più alle esigenze delle imprese), senza misurare i bisogni e i cambiamenti della domanda di mobilità, ad una politica che si ispira alla domanda, capace quindi di incidere e considerare i cambiamenti nelle necessità, i comportamenti delle persone, le possibilità di ottimizzazione ed utilizzo delle infrastrutture già esistenti, prevedendo anche modalità di integrazione di rete e tariffarie.

### **Il gap tra Milano e Area Metropolitana**

Nonostante la mobilità dell'area milanese abbia dimensioni e densità di grandi aree metropolitane, non viene gestita come tale: infatti la quota del TPL sulla mobilità milanese è di 65/70 punti percentuali mentre l'area metropolitana va dal 10 al 15%. I collegamenti con l'hinterland e tra l'hinterland sono carenti e poco integrati lasciando l'area metropolitana con alti livelli di congestione e di inquinamento atmosferico.

Una gestione separata della mobilità e gli ampi margini discrezionali lasciati ai vettori tradizionali Trenord (Regione e Stato) e Atm (Comune di Milano), sulle scelte dei servizi da produrre sul territorio, uniti ad una squilibrata distribuzione delle risorse pubbliche (nessun taglio a Trenord e ad ATM ma tagli progressivi e costanti alle autolinee che svolgono servizi nelle aree extraurbane) portano ad un pesante squilibrio dell'assetto dell'offerta su tutta la Lombardia e sono una ulteriore dimostrazione della necessità di introdurre meccanismi di regolazione pubblica e competizione tra gestori basati sulle prestazioni per la collettività e l'ambiente.

La domanda di trasporto non ha confini amministrativi e, come tale, necessita di un governo organico di pianificazione delle reti e dei servizi. L'allocazione delle risorse pubbliche per il TPL risulta iniqua e inefficiente, a favore di Milano, che continua a rafforzare le direttrici radiali. I grandi vettori Trenord e ATM segnano un divario di produttività ed efficienza distante dalla media comunitaria. Non ci rassegniamo ad una modesta capillarità della rete e dei servizi di trasporto pubblico locale nell'hinterland di Milano, sebbene abbia la stessa densità di popolazione del capoluogo, per non dire delle aree come l'Oltrepò pavese, le valli e la bassa padana dove sono minacciati anche i servizi minimi. Va aperta una fase di liberalizzazione dei servizi, la stessa che ha modernizzato il TPL in tutta Europa, dando vita ad una integrazione tariffaria che non penalizzi i piccoli vettori ed i pendolari con alte tariffe come l'attuale obsoleto sistema Sitam e IVOP dell'area metropolitana milanese ad oggi in mano rispettivamente ad ATM e Trenord con buona pace dei gestori che si vedono attribuiti minori ricavi senza una misurazione trasparente delle frequentazioni.

Se a Milano avanza di moto proprio la sharing economy, nel resto della Lombardia occorre pensare ad azioni rivendicative, ma anche di assunzione di responsabilità, che riportino il trasporto pubblico ad essere inteso come grande risorsa e servizio che

risponde al bisogno comune: la nostra idea, provocatoria ma non troppo, di pendolari shareholders, ovvero azionisti, di Trenord, va proprio in questa direzione, ovvero che le prestazioni, l'efficacia, i costi del TPL debbano essere commisurati al bisogno di mobilità, e non al profitto e alle rendite di posizione delle società, nominalmente a controllo pubblico, che lo esercitano

### **Un po' di visione**

Se le previsioni di Finmeccanica, che prevede per il 2030 l'aumento della domanda di mobilità in Italia pari al 50%, sono giuste (ma anche se non lo fossero), il nostro ruolo su questo tema può essere rilevante in varie direzioni per ridurre l'inquinamento atmosferico, la congestione e l'incidentalità sulle strade prese d'assalto dalle automobili per l'assenza di alternative e per uno sviluppo urbanistico e abitativo caotico.

Innanzitutto stimolando la trasparenza sui dati di utilizzo e di efficacia dei sistemi di mobilità, che permettano la pianificazione e calibrazione costante dell'offerta. L'assenza della bigliettazione elettronica integrata e di dati chiari sull'uso attuale non permettono decisioni e valutazioni significative oltre a determinare un limite nell'accessibilità del sistema. La parametrizzazione dei costi della mobilità in termini di costi indiretti, ambientali e sociali (tempo, congestione, sicurezza, equità, emissioni, consumo di suolo, ecc) può essere un ulteriore elemento capace di indirizzare la politica ed i gestori nella scelta delle migliori strategie per consentire il muoversi necessario per la Lombardia

Muovere e muoversi sono attività che tutti facciamo, permettono scambi di cose e di idee, accesso ad opportunità di studio e di lavoro, servizi e relazioni umane prima che commerciali. La nuova generazione è nostra alleata: i millenials già ci dimostrano propensione alle tecnologie, allo sharing, all'uso "on demand" di servizi e credono che l'attenzione all'ambiente sia un valore parte della loro vita. La smart mobility è una prospettiva possibile, che integra le tecnologie in tutti gli aspetti della domanda e dell'offerta di mobilità, permettendo sia di incidere sui bisogni che di realizzare un'offerta integrata, calata sui bisogni, dinamica rispetto alle esigenze, e capace di realizzare un sistema equo e democratico di sostegno all'evoluzione di Milano e della Lombardia.

### **LA CITTÀ, DA MALE ASSOLUTO A TERAPIA CIVILE ED ECOLOGICA**

L'aria della città rende liberi: era l'adagio che spingeva i servi della gleba a ricercare il loro affrancamento tra le fila della nascente borghesia urbana. Ancora oggi la via verso la città è quella seguita da milioni di persone che abbandonano i loro campi, o sono costretti a farlo da guerre, carestie e mutamenti climatici, ricercando la speranza di una vita migliore nelle megalopoli dei paesi in via di sviluppo. Quelle migrazioni interne non sono così diverse da quelle che spinsero nelle città la popolazione rurale del nostro Paese: braccianti, montagnini, terroni che hanno affollato le grandi città industriali fin dai primi decenni del secolo scorso. I potenti mezzi dell'agricoltura meccanizzata e latifondista pensano a coltivare le terre non più presidiate, mentre le città si affollano di sobborghi. Da noi giungono solo piccole quote di queste imponenti masse in movimento, superando le barriere erette dalla natura e dalle polizie di frontiera. Ma anche in Lombardia il processo di urbanizzazione riprende il suo corso, e le città tornano ad esercitare attrazione, dopo mezzo secolo di declino demografico. E' ancora presto per generalizzare, ma sembra essersi esaurita, o almeno ridimensionata, la spinta espulsiva con cui le città, dagli anni '70 del secolo scorso, avevano perso residenze, fabbriche, commercio, tutte attività che hanno trovato vantaggioso riposizionarsi ai margini, o del tutto al di fuori dei confini urbani,

in quella campagna improvvisamente resa accessibile dalla dotazione generalizzata di utilitarie, mentre le città erano diventate un posto tremendo in cui vivere, per la crescita di traffico, inquinamento, cemento.

Il problema è che il manufatto urbano è ancora, in gran parte, lo stesso da cui popolazione e imprese erano fuggite: dai grandi assi stradali congestionati entro cui la città pubblica soccombe alle auto private, ai sistemi di drenaggio idrico divenuti obsoleti e insufficienti a causa della crescente impermeabilizzazione delle superfici, agli edifici mal costruiti a partire dal dopoguerra, sempre più degradati ed energeticamente scadenti, al verde carente, ecologicamente inadeguato e non connesso con il territorio circostante, alle ex fabbriche divenute malsane aree dismesse. Ricostruire la città, e farlo attingendo da criteri di efficienza energetica, resilienza, ecologia urbana e prestazione dei materiali e delle reti, oltre che di intelligente programmazione delle funzioni di prossimità, è allo stesso tempo la premessa e la sfida del secolo della sostenibilità urbana. La green economy si giocherà prima di tutto nelle città, su questo terreno dobbiamo contribuire a far confluire interessi e voglia di investire ed innovare, attivando e connettendo le pulsioni e le esigenze della green society. A differenza del passato, non abbiamo bisogno di rinnegare il rapporto con la campagna, né di conferire appellativi dispregiativi a coloro che fino a ieri lavoravano la terra. Al contrario, allo sforzo di integrazione e convivenza, è necessario affiancare un lavoro di consapevolezza e di inclusione di responsabilità territoriale, un patto tra città e spazio rurale, che affermi l'indispensabilità di un necessario vincolo di prossimità.

La nuova generazione di cittadini deve nascere con la consapevolezza della propria impronta di suolo e con la necessità di stabilire un'alleanza con gli agricoltori che producono cibo. La relazione tra la città di Milano e il suo territorio passa per la creazione di un grande Parco Metropolitano che sappia ricollegare il territorio libero alla sua funzione imprescindibile di produttore di cibo, di biodiversità e di spazio aperto di fruizione. Il consumo di suolo deve essere fermato per riconnettere lo spazio urbano con il suolo libero circostante. L'esperienza del parco Agricolo Sud Milano deve essere utilizzata nei diversi capoluoghi della regione, diventare modalità di cucitura e sviluppo tra città e territorio.

### **INFRASTRUTTURE, SÌ. MA QUALI?**

L'immagine simbolo dell'Expo 2015 potrebbe essere la bandiera lombarda issata sull'infrastruttura più inutile realizzata per l'evento, il gigantesco viadotto deserto che attraversa l'area espositiva raddoppiando il collegamento già esistente tra le autostrade del quadrante ovest di Milano. Una infrastruttura perfino più inutile della **Brebemi** e più ridondante della **TEEM**. E a proposito di spese mal programmate, che dire di **Pedemontana**, l'opera viabilistica attesa da mezzo secolo e in via di parziale realizzazione con un tale sovradimensionamento da risultare economicamente insostenibile? Per non dire degli oltre 20.000 stalli di parcheggio realizzati appositamente per Expo e risultati largamente inutilizzati rispetto ad un evento a cui la stragrande maggioranza dei visitatori ha dato una dura lezione ai progettisti, recandosi ad Expo con i mezzi pubblici: simbolo di velleità gigantistiche per far fronte a bisogni che possono essere soddisfatti in modo più efficiente e con molta meno spesa. Expo poteva essere un'occasione per potenziare i parcheggi di interscambio già presenti attorno alla città senza crearne di nuovi, inutilizzati e destinati all'abbandono. Per quanto tempo la politica lombarda continuerà a propendere per risposte sbagliate alla necessità di nuove infrastrutture e all'ammodernamento di quelle esistenti? Quante risorse finanziarie

dovranno essere distolte dalle necessità più prioritarie e urgenti per favorire interessi? Il dato contenuto nel progetto di piano regionale della mobilità è già una risposta a quanti continuano a lamentare un ritardo autostradale della Lombardia, regione che, con 30 km di autostrada per 1000 kmq, detiene una dotazione molto maggiore della media europea (8,4 km/1000 kmq), ben più di Stati come Francia, Gran Bretagna, Spagna e paragonabile solo a quella della Germania. Ricordando che le tre autostrade presentate come 'necessarie' per l'Expo che vuole 'nutrire il pianeta' hanno cancellato 1500 ettari di suoli agricoli.

Ai profeti del pensiero unico per cui alla crisi si risponde costruendo infrastrutture rispondiamo che le infrastrutture devono servire per lo sviluppo e non per muovere capitali depredando risorse territoriali. Di più: le infrastrutture devono 'contenere' l'**idea di sviluppo** a cui sottostare. Se l'idea è quella di una regione a maggior intensità di traffico automobilistico e commerciale, non ci stancheremo mai di esprimere il nostro aspro dissenso. Un dissenso critico, che non risparmia altre tipologie infrastrutturali come l'alta velocità Torino-Venezia, progetto concepito non per intensificare i collegamenti pendolari e il trasferimento su ferro delle merci, ma per offrire servizi per la sola componente business dell'utenza, coperti dal soccorso incondizionato dei soldi di tutti.

Le infrastrutture di cui c'è bisogno servono per avere città più resilienti, aumentare la sicurezza idrogeologica, migliorare l'efficienza idrica, ripristinare le connessioni ecologiche, distribuire e gestire l'energia prodotta da fonti rinnovabili, supportare la crescita e l'accessibilità del trasporto collettivo.

### **INDUSTRIA, MANIFATTURA E TRASFORMAZIONE, PER UN NUOVO DIALOGO CON IL TERRITORIO**

L'ambientalismo moderno si è imposto nel segno di una forte critica ad una cultura industriale che negava ogni addebito nei confronti dei propri impatti, oltre che dei rischi. Cultura che non è ancora scomparsa e che riceve troppa indulgenza dalla classe politica e confindustriale, e che deve pertanto essere contrastata ovunque si presenti. Tuttavia ora è necessario anche compiere uno scarto in avanti, poiché non possiamo certo essere noi coloro che assecondano una cultura anti-industriale e del sospetto che emerge in ogni occasione in cui occorre valutare una localizzazione o un'autorizzazione di un sito produttivo. In una regione in cui la manifattura ha il peso che ha in Lombardia, non può essere la diffidenza l'atteggiamento da incoraggiare. E' questa la parte più difficile e impegnativa della nostra sfida, anche rispetto a coloro i quali, facendosi interpreti di angosce collettive o di facili consensi elettorali, ci chiedono di intervenire, invariabilmente, 'contro'. A noi, tenendo conto delle sensibilità del territorio, tocca di praticare il discernimento ma anche la vertenza che non si dà l'obiettivo a priori di espellere qualsiasi produzione indesiderabile, ma al contrario di elevare gli standard ambientali e di sicurezza affinché i processi produttivi possano aver luogo in contesti ambientali che garantiscano la convivenza tra industria ed ambiente circostante: sapendo che il rischio non è mai eliminabile del tutto, così come non lo sono le emissioni. Ma sapendo anche che gli standard di protezione ambientale presenti nella nostra regione, se correttamente attuati e monitorati (e spesso lo sono), sono tra i più alti. E che una produzione espulsa da un territorio troverà modo di svolgersi in altre parti di Lombardia, d'Italia o del mondo in cui troverà condizioni più agevoli per ridurre i costi di prevenzione beneficiando di regole e controlli meno stringenti, salvo poi spedire le proprie produzioni sul mercato lombardo a bordo di inquinanti TIR.

Questo non significa accettare qualsiasi tipo di lavorazione a prescindere da altre valutazioni: non accetteremo mai che in Lombardia si costruiscano altri inceneritori per rifiuti urbani, fossero anche i più puliti ed efficienti, perchè sappiamo che di inceneritori non c'è bisogno, che anzi è ora di mandare in pensione quelli che ci sono, per praticare politiche molto più virtuose di riduzione che contemplino il riutilizzo dei materiali e il risparmio delle risorse. Così come non accetteremo nuove centrali di generazione elettrica alimentate a combustibili fossili, perchè non servono alla conversione energetica necessaria. Ma ci rendiamo disponibili a promuovere politiche industriali che rendano la Lombardia un luogo accogliente nei confronti dell'industria di trasformazione, a partire dalla riconversione industriale di siti produttivi dismessi e dalla compatibilizzazione delle aree produttive che, quasi ovunque, una volta realizzate vengono abbandonate a se stesse, formando accalcamenti poco meno che casuali di capannoni e piazzali che paiono prescindere da ogni concetto di qualità dei luoghi di lavoro, per non parlare dell'ambiente e delle comunità circostanti che ne subiscono l'ingombro, gli impatti ambientali e il traffico. Per questo occorre avviare una stagione di rigenerazione anche per i comparti produttivi.

### **CUSTODI DEL SUOLO, BENE COMUNE EUROPEO**

Sul suolo abbiamo sviluppato in questi anni, prima di altri, una forte sensibilità, che ha contagiato il dibattito pubblico e in parte si è tradotta anche in provvedimenti legislativi e nuova giurisprudenza in materia di scelte di programmazione territoriale. Con la legge regionale 25/2011 la Lombardia ha attribuito al suolo l'attributo di 'bene comune', in virtù del quale oggi nessun giudice amministrativo si sognerebbe più di reputare illegittimo un ricorso ambientalista contro un'espansione urbana. Quella legge è stata una nostra vittoria, e resta, almeno per ora, il vero caposaldo del diritto del suolo nella nostra regione. L'amarezza per la pessima legge regionale promulgata sullo stesso tema da Regione Lombardia un anno fa (l.r. 31/2014) non cancella questi risultati ormai sedimentati ma, semmai, ci costringe ad andare avanti, portando il dibattito verso il legislatore europeo: solo una direttiva europea può informare un quadro di ragionevoli certezze sulla conservazione delle superfici e sulla salute dei suoli, impedendo alle centinaia di autonomie legislative - nazionali o regionali - di muoversi in un ambito di "creatività regolativa" (per usare un eufemismo) nel promulgare norme e piani che dichiarano di contrastare il consumo di suolo, ma lo fanno in modo inefficace o peggio, come nel caso della norma lombarda, addirittura controproducente. E' con questo spirito che partiamo per una battaglia molto più grande di noi, promuovendo il network people4soil, che ha la pretesa di parlare a 500 milioni di europei e di ottenere il sostegno popolare ad una iniziativa di cittadinanza europea che chieda alla politica di attivarsi in difesa della risorsa naturale più preziosa del nostro continente. E' del resto proprio l'Unione Europea il soggetto politico che ha maggiori responsabilità nella sostenibilità degli usi del suolo, non foss'altro per i miliardi spesi nella Politica Agricola Comune, che ci consegnano un settore economico indubbiamente strategico nella produzione di materie prime, ma sicuramente poco attrezzato alle sfide di sostenibilità e di salubrità ambientale del territorio affidata alle cure non sempre amorevoli di coloro per i quali la terra è il primo mezzo di produzione. Certo anche l'agricoltura, come e più di altri settori economici, sottostà alle regole di un mercato globale, in cui le quotazioni delle *commodity* vengono stabilite da una borsa mondiale indifferente agli effetti di alluvioni, siccità, maggiori o minori cure riposte dagli agricoltori a livello locale. E la stessa Europa, che si era data una strategia agricola funzionale a difendere la sicurezza dei propri approvvigionamenti alimentari, è oggi un



continente largamente dipendente dalle importazioni, dal momento che le proprie superfici coltivate sono a malapena sufficienti a far fronte alla metà del proprio bisogno di materie prime agricole.

La Lombardia è anche questa volta al centro delle contraddizioni. Lo è come regione che ha perso il 25% dei propri suoli migliori, cedendoli all'urbanizzazione e alle infrastrutture. Ma lo è anche nel paradosso di essere la regione italiana in cui il comparto agricolo produce in assoluto maggiore ricchezza, sebbene il suo principale prodotto, in termini di quantità, sia il liquame zootecnico: ne produciamo ogni anno una quantità 50 volte superiore alla produzione di cereali, riso compreso: una montagna di escrementi che cuba il triplo della produzione totale di rifiuti, urbani e speciali. E' pur vero che dal letame nascono i fiori, ma occorre equilibrio! Qual è il senso di una agricoltura così fortemente sbilanciata verso la produzione animale (carne e latte), in gran parte destinata alla trasformazione industriale, in una regione così densamente insediata? Ha senso che l'agricoltura aggiunga i suoi impatti (inquinamento delle acque da nitrati, forte emissione di precursori di polveri sottili e di gas climalteranti, uso massiccio di chimica in campo e di antibiotici in stalla, estrema semplificazione degli agroecosistemi legata alle coltivazioni intensive...) a quelli di tutte le altre attività e pressioni che agiscono sul territorio lombardo? O forse è legittimo chiedere una politica agricola regionale che sia maggiormente orientata alla differenziazione delle produzioni per approvvigionare il mercato interno, che riduca fortemente gli input chimici, che sviluppi una filiera zootecnica vocata all'eccellenza produttiva e non alla massimizzazione della produzione a discapito anche del benessere animali, che sviluppi la funzione di stabilizzazione climatica dei suoli e la qualità ecologica dell'agroecosistema, che assista le funzioni di disinquinamento e di gestione del territorio e della sua sicurezza idrogeologica?

Su questo terreno, il nostro lavoro e il dialogo con gli agricoltori sensibili è ancora agli inizi, ma esistono enormi potenziali affinché l'agricoltura diventi a pieno titolo la risorsa fondamentale per il benessere dei cittadini lombardi, e non sia solo una gigantesca macchina che utilizza centinaia di migliaia di ettari di suolo solo per produrre mangimi e smaltire liquami. Assistiamo alla crescita di investimenti per la conversione al biologico, rileviamo una forte volontà di cambiamento e il nascere di sensibilità prima inesistenti verso la conservazione del suolo e la valorizzazione paesaggistica. Con gli agricoltori ci siamo accostati a vertenze contro le colate d'asfalto e cemento, come è successo nell'abbiatese contro l'inutile superstrada Vigevano-Malpensa o in Lomellina contro la Broni-Mortara. Oggi il mondo agricolo torna in prima fila per riacquistare peso e incidere nelle politiche di pianificazione, si organizza in Distretti agricoli che rappresentano una significativa novità nella gestione del territorio rurale e nello sviluppo di progettazioni integrate. I Distretti sono anche una opportunità per far uscire le aziende dall'isolamento, un individualismo difensivo troppo spesso favorito dagli atteggiamenti di alcune associazioni di categoria. Evidenziamo anche il grande valore per il cambiamento che potrebbero avere nella nostra regione le Fondazioni laiche o religiose che posseggono grandi territori. L'Ospedale Maggiore di Milano per esempio possiede 8500 ettari di terreni agricoli che affitta con contratti agrari che costituiscono un capestro per investimenti e innovazioni aziendali, quando potrebbe orientarne la produzione all'approvvigionamento della propria ristorazione. Dalle città nasce un'aspettativa di un'agricoltura vicina ai nuovi bisogni di salubrità e di qualità del cibo oltre che di sostenibilità delle produzioni, che contempla anche la riduzione degli apporti di proteine animali. Per l'ambientalismo e l'agricoltura si apre una stagione di relazioni e dialogo sicuramente indispensabile e foriera di cambiamento e nuove sfide di sostenibilità.

## **LA BIODIVERSITA' E LA RETE ECOLOGICA**

La rete ecologica regionale è solo disegnata. La rete grigia delle infrastrutture invece ha avuto ingenti finanziamenti tanto da indebitare la popolazione lombarda per decenni, ha rotto connessioni ecologiche in territori estremamente delicati, creato danni irreparabili all'agricoltura. L'infrastruttura verde ancora oggi si regge sul sistema delle aree protette e dei parchi avviato 40 anni fa e via via indebolito dalla riduzione di risorse regionali e dalla mancanza di una legge sul consumo di suolo. A causa di questa carenza legislativa le aree protette sono spesso diventate un fortino di verde assediato da cemento e degrado del territorio, e non sono state risparmiate anch'esse da varianti urbanistiche e dall'azione deleteria delle infrastrutture stradali. Comunque i parchi regionali rappresentano un'esperienza unica di valorizzazione della biodiversità e di pianificazione di area vasta, ed hanno resistito alla riduzione di confini nonostante l'accanimento della Regione nel cambiare in peggio la legge cercando di indebolirne tutele e prerogative. Ciò anche perchè a resistere è stata la volontà delle persone e della comunità locali: esiste un desiderio di tutela e ampliamento dei Parchi dimostrato dalla crescita esponenziale dei PLIS e dalla ripresa di una politica di espansione dei territori protetti come avvenuto nel Parco Adda Nord e come sta avvenendo al Parco delle Groane con l'annessione del PLIS della Brughiera briantea.

E' tempo di cambiare la gestione e il perimetro delle aree protette lombarde, e diciamo subito a scampo equivoci che le superfici vanno allargate, creando nuove aree di protezione soprattutto per le Alpi e il fiume Po, valorizzando i siti Natura2000 e la rete Ecologica, coinvolgendo i PLIS nella riscrittura. Questo cambiamento deve avvenire con un nuovo protagonismo del territorio, con una nuova regia regionale ed entro un quadro legislativo e pianificatorio che assuma il principio guida della tutela dei suoli liberi. Anni di esperienza positiva ma anche di contraddizioni e di indebolimento del consenso politico dei Parchi chiedono un consolidamento della pianificazione territoriale entro cui essi sono chiamati non ad una supplenza, ma ad una forte funzione progettuale e gestionale, consolidando il disegno della rete ecologica intesa come infrastruttura territoriale in grado di sostenere anche programmi di sviluppo locale. La divisione amministrativa dei Parchi regionali focalizzata sulla separazione politico istituzionale e sulla frammentazione localista non è più idonea allo sviluppo di progettazioni di area vasta e al mantenimento della biodiversità e degli habitat. E' indispensabile un cambiamento che faccia tesoro della storia di questi anni e crei le condizioni per un salto di qualità innovativo. Il cambiamento è favorito dal ridisegno amministrativo che riguarda le Province, dalla nascita della Città Metropolitana milanese, dalla ristrettezza e quindi dalla necessità di finalizzare le risorse pubbliche, ma richiede anche una legge di tutela del suolo che ne prevenga ogni abuso, e l'attivazione di processi di partecipazione locale e di partenariato che aiutino a impostare progetti di sviluppo economico e sociale a base territoriale. Non dimentichiamo la presenza di un maggiore protagonismo del settore agricolo più attento alla conservazione delle risorse e del paesaggio: in definitiva i tempi sono maturi per avviare un processo di cambiamento che coinvolga tutti i portatori di interesse e le istituzioni locali, una forza capace di unificare, razionalizzare, finanziare e programmare. Ricetta che deve essere valida anche per il parco dello Stelvio, ormai trasformato in uno spezzatino di aree frammentate dai confini regionali grazie alle strumentalizzazioni della politica nazionale, all'autoreferenzialità amministrativa delle province autonome del Trentino Alto Adige,

all'inefficienza gestionale dell'Ente gestore e al disinteresse di Regione Lombardia. Qui la sfida è molto più impegnativa, ma deve essere giocata nel segno auspicato dalla Convenzione delle Alpi, che chiama proprio a quel superamento di confini amministrativi, geografici e culturali che invece hanno fatto sentire tutto il loro peso nello sgretolamento del più grande parco nazionale alpino.

Il nuovo disegno del sistema delle aree protette deve confermare l'impostazione avanzata del disegno lombardo tracciato fin dalla legge regionale del 1983, in cui i Parchi naturali contengono aree vaste di tutela e sviluppo locale, ma l'infrastruttura verde deve rispondere ai bisogni di conservazione della biodiversità, di produzione di cibo salubre, di valorizzazione del paesaggio e di manutenzione del territorio, e le nuove aree devono avere il compito di progettare, integrando i diversi aspetti e i diversi attori locali, azioni di gestione integrata di sviluppo economico e di creazione di lavoro.

Il sistema deve ripartire dalle necessità dei territori e dell'ambiente, più che da considerazioni di natura politico-amministrativa. Deve saper fare massa critica di competenze tecniche e progettuali, semplificando la mappa dei (troppi) enti gestori, ma infittendo e precisando la maglia delle tutele. Al centro del cambiamento è la conservazione degli habitat e la scommessa che questa trasformazione possa avvenire attraverso la partecipazione popolare, oggi più forte grazie alla consapevolezza diffusa del valore dell'ambiente e del limite delle risorse naturali. Ma anche con la forte complicità delle città e dei loro abitanti, che non possono prescindere dall'erogazione di quei servizi ecosistemici senza i quali la qualità della vita diventa precaria anche per l'evidente influenza dei cambiamenti climatici sugli equilibri urbani.

Mentre la politica istituzionale è tutta chiusa nel tentativo di trovare un'architettura istituzionale all'ovvio e all'esistente, noi dobbiamo fare un salto di qualità che faccia intravedere il futuro delle aree protette all'interno di territori e comunità realmente impegnate nello sviluppo locale, partendo dal paesaggio e dalle risorse naturali.

### **ACQUA: RISORSA ECONOMICA, MINACCIA O BENE DA GESTIRE?**

La Direttiva quadro europea sulle acque impone a tutti i Paesi il raggiungimento dell'obiettivo di qualità "buono" per tutti i corpi idrici entro il 2015. Una scadenza a cui l'Italia e la Lombardia arrivano con grande ritardo. Ad oggi nella nostra regione meno di un terzo dei corpi idrici raggiungerà entro la fine dell'anno il livello di qualità prescritto dall'UE, tanto che la Regione ha dovuto per tempo correre ai ripari chiedendo deroghe a questi obiettivi. Infatti solo il 27% dei fiumi, il 53% dei laghi e il 17% dei corpi idrici sotterranei avranno raggiunto l'obiettivo "buono" per fine 2015. Tutti gli altri saranno rimandati al 2021 o al 2027.

La forte e generalizzata situazione di degrado delle acque lombarde deriva da criticità storiche legate a caratteristiche territoriali e del tessuto socio-produttivo (elevati apporti inquinanti da fonti puntuali e diffuse e non compatibili con la capacità autodepurativa dei corpi idrici recettori; intenso sfruttamento delle risorse idriche; alterazione idromorfologica dei corpi idrici e opere di regimazione delle acque) e all'incompleta attuazione del servizio idrico integrato (mancata realizzazione di economie di scala, mancata programmazione di interventi necessari a superare il gap infrastrutturale, livelli qualitativi di servizio disomogenei). Ma anche da una generale insufficiente integrazione tra le pianificazioni

settoriali regionali che hanno influenza sul sistema delle acque e dalla frammentazione delle competenze tra i soggetti deputati allo sviluppo e all'attuazione delle pianificazioni. Tutto ciò ha generato, oltre alle sanzioni comunitarie, una profonda e diffusa disillusione sulla possibilità di "governare" il settore delle acque.

Per questo continuiamo a realizzare campagne ed iniziative dedicate all'acqua e al monitoraggio dei casi più emblematici di inquinamento della nostra regione. Sotto le lenti dell'associazione, ci sono i 'grandi malati storici': Olona, Seveso, Lambro e Mella, con i loro affluenti, che fanno registrare concentrazioni di inquinanti ancora inaccettabili a causa di scarichi selvaggi, collettori fognari insufficienti, depuratori e sfioratori malfunzionanti o addirittura inesistenti. Ma anche i molti colatori e canali agricoli del Basso Cremonese e Mantovano che, gravati da pesanti carichi di inquinamento di origine agrozootecnica, causano il deterioramento delle acque del Po nel tratto da Cremona alla foce. Del territorio lombardo fanno parte anche i cinque più grandi bacini lacustri italiani (Garda, Maggiore, Como, Iseo e Lugano), oltre ai laghi minori che ogni anno la nostra Goletta cerca di presidiare. E a questi si devono aggiungere i numerosi bacini artificiali destinati alla produzione di energia elettrica, gli acquiferi sotterranei, importantissime riserve per l'approvvigionamento idrico a scopo potabile, e il reticolo minore. Se c'è un elemento che alla Lombardia non manca, questo è certo l'acqua.

Per quanto sia complesso dobbiamo continuare a monitorare questo reticolo idrico, sviluppando una azione di stimolo degli enti territoriali al rispetto delle direttive comunitarie e pressando l'ARPA affinché conduca azioni più sistematiche di monitoraggio e soprattutto fornisca accesso tempestivo ai dati sulle acque, non solo quelli relativi alla loro qualità, ma anche quelli relativi alle portate. Negli ultimi decenni, l'alterazione del regime pluviometrico in termini di distribuzione, durata e intensità delle precipitazioni meteoriche, in concomitanza anche con l'incremento complessivo delle temperature e la maggiore intensità e frequenza degli eventi climatici estremi, ha determinato una generale scarsità delle risorse disponibili, che è, e potrà essere sempre più, causa di rapporti conflittuali fra i diversi utilizzatori della risorsa. E' un esempio lampante quanto accade ogni anno sul Ticino, dove si confrontano e si scontrano gli operatori turistici svizzeri e lombardi, il Parco del Ticino, i pescatori, i produttori di energie e gli agricoltori.

### **Acqua preziosa per città intelligenti**

La vulnerabilità di un territorio, di una città o di un paese, dipende non solo dagli eventi meteorici, per quanto violenti e improvvisi, ma anche e principalmente dalla qualità del costruito.

Impermeabilizzare suolo, interrompere il reticolo idrico minore, dimenticarsi di dimensionare le reti scolanti e comprimere i fiumi può diventare molto pericoloso per tutti i centri abitati. Di fronte ad eventi meteorici intensi ed esondazioni sempre più frequenti, bisogna ripensare la gestione dell'acqua in ambito urbano. E questo si può ottenere solo pianificando e progettando il centro abitato secondo modalità e tecniche innovative che partono dalla scala dell'edificio per passare a quella del quartiere fino a quella metropolitana e di bacino. Trasformare una città è ovviamente una sfida impegnativa e di lungo periodo. Ma questa sfida deve essere vista sotto una luce positiva: vuol dire progettazione, lavoro, innovazione tecnologica, sperimentazione. Da anni denunciato il grave ritardo dell'infrastruttura idrica lombarda: a mancarci non sono solo fogne e depuratori, ma anche infrastrutture e spazi progettati per la gestione delle acque di pioggia, interventi per il ripristino delle condizioni naturali di deflusso dei corsi d'acqua e

per la gestione in sicurezza del territorio urbano. Un settore potenzialmente in grado di mettere in moto importanti economie, ma anche una forte innovazione tecnologica e progettuale. Alla politica la nostra associazione chiede di attivare gli investimenti necessari a sanare questo gap, mettendo a punto strumenti finanziari per mobilitare le notevoli risorse, pubbliche e private, necessarie allo scopo.

### **IL CORPO ASSOCIATIVO DI LEGAMBIENTE IN LOMBARDIA**

Siamo diffusi in tutta la Lombardia, la presenza territoriale è l'anima della nostra pratica politica, della nostra relazione con i bisogni delle persone e delle comunità. Abbiamo imparato a parlare i linguaggi dei diversi territori portando in rilievo i bisogni di ambiente e di sviluppo sostenibile. Il nostro è un impegno volontario, costante, assiduo, attento e paziente. La Legambiente produce un impegno associativo che è guardato con stima e attenzione. E' sempre meglio avere Legambiente al proprio lato piuttosto che contro, siamo vissuti positivamente perché mettiamo al centro gli interessi delle persone e della loro qualità di vita. Così in questi anni abbiamo saputo mantenere viva la forza di Circoli che crescono autonomi e sono capaci di fare rete, di impensierire politici irrispettosi della qualità del nostro territorio e dei processi di partecipazione.

La partecipazione e l'impegno sono la nostra caratteristica capace di attrarre giovani e persone sensibili alla cura del locale senza perdere il riferimento al globale e ai processi climatici che ricadono sul pianeta. Siamo una rete attenta, autonoma e libera. E' proprio la **libertà** vissuta nella **responsabilità** la nostra caratteristica, la capacità di affrontare i problemi in modo scientifico senza mai eludere la passione umana, i bisogni comunitari e il cuore. Senza il cuore non si cambia, non si crea l'occasione per partecipare e vedere il futuro, avendo la consapevolezza che partiamo dall'imperfetto.

Oggi questa positività dei Circoli locali ci ha permesso di mantenere una struttura regionale di coordinamento che si sostiene grazie a una attività d'impresa sociale che radica i suoi progetti nel territorio e nelle sue contraddizioni sia ambientali che sociali. Produciamo lavoro mantenendo un livello di libertà che garantisce forza e autonomia della nostra azione. Da due anni il coordinamento regionale è diventato a tutti gli effetti proprietà dei Circoli attraverso il cambiamento statutario che tra le altre cose ci ha permesso il riconoscimento giuridico da parte di Regione Lombardia.

Sicuramente la sfida è il mantenimento di questa presenza e la crescita di relazioni e capacità di azione. Dobbiamo essere capaci di mettere in rete la nostra esperienza, ringiovanire le responsabilità locali, troppo spesso il gruppo locale si mantiene per anni ed è restio all'accoglienza di nuove persone con le loro esperienze. Bisogna essere capaci di aprire le porte dell'associazione accettando la sfida della partecipazione e della diversità, solo così sapremo offrire alle comunità locali una vera occasione di cambiamento e condivisione. Siamo consapevoli che la ricaduta locale della sinergia tra coordinamento regionale e Circoli è la nostra vera forza, ma oggi molte realtà locali sono capaci di produrre una responsabilità generale che dobbiamo estendere a livello regionale e rendere capace di coesione.

Non siamo solo una associazione ambientalista ma anche una associazione di solidarietà sociale, capace di aderire a reti che si occupano di nonviolenza e pace, accoglienza dei migranti e ospitalità per i meno abbienti. Questa visione popolare dell'ambientalismo ci



permette di interloquire con realtà diverse del terzo settore mantenendo una piena autonomia dalla politica istituzionale e dai partiti anche quando segnaliamo la positività di un programma o di un candidato. Anche la partecipazione alla Fondazione Triulza, che ha permesso al terzo settore di essere presente per la prima volta in una esposizione universale, ha garantito una autonomia di giudizio rispetto ai temi dell'evento e alle sue future ricadute sulla città di Milano e sull'intera comunità della nostra regione. Non saremo sazi di azione e condivisione sino a quando il mondo non cambierà in meglio, grazie a noi, a tanti amici e amiche, a tante associazioni e realtà locali, cooperative ed esperienze sociali.

Un poco di mondo è già cambiato in meglio e noi con lui, molto rimane da fare: con questo congresso regionale rinnoviamo il nostro patto associativo e le nostre responsabilità, consapevoli che partiamo dall'imperfetto del presente, con tutte le sue contraddizioni, per esprimere una visione realistica e concreta di un futuro desiderabile.

*Milano, ottobre 2015*