

Assemblea
Regionale di
Legambiente
Lombardia

LOMBARDIA 2.0 UNA VISIONE POSSIBILE PER UN FUTURO SOSTENIBILE

28 DOMENICA ORE 9:30 – 18:00
OTTOBRE LA STECCA
VIA DE CASTILLIA, 26
MILANO

Ore 9.30 Accoglienza

Ore 9.45 Damiano Di Simine, Presidente
Legambiente Lombardia

Ore 10.00 dibattito con:

Lorenzo Frigerio (Libera)
Mattia Palazzi (ARCI)
Stefano Pareglio (Libertà e Giustizia)
Maria Berrini (AMAT)
Giambattista Armelloni (ACLI)
Franco De Alessandri (FILLEA CGIL)
Ettore Prandini (Coldiretti)
Aldo Bonomi (AASTER)
Claudia Sorlini (UniMi)
Lucia De Cesaris (Assessore Comune di Milano)

Agostino Agostinelli (Federparchi)
Giovanna Mavellia (Confcommercio)
Sono stati invitati i segretari regionali delle forze
politiche lombarde.

Ore 13.30 Conclusione dell'assemblea pubblica

Dalle 14.30 Assemblea dei Circoli lombardi di
Legambiente (i lavori pomeridiani sono riservati ai
soci dei circoli di Legambiente della Lombardia).

Ore 17.30 Conclusioni



LEGAMBIENTE

Per informazioni: lombardia@legambiente.org - 02 87386480

LOMBARDIA_SOSTENIBILE_2.0.

Legambiente in marcia: destinazione, il DOPO.

La crisi economica è un lungo e difficile viaggio nel tempo. La crisi divide un 'Prima' da un 'Dopo'. Il Prima è il lungo ciclo di sviluppo economico cominciato dopo la fine della seconda guerra mondiale. In questo lungo regno del Prima, che abbiamo imparato a conoscere e che è entrato nella nostra carne e nel nostro modo di pensare, ci sono stati alcuni grandi pilastri a cui far riferimento.

Uno di questi è l'automobile: protagonista indiscusso della produzione industriale e della domanda energetica nel regno del Prima. Artefice di una rivoluzione dei costumi e dei consumi. L'automobile di massa è divenuto status symbol ma anche valvola di scarico dei risparmi familiari: in Italia il possesso ed uso dell'auto assorbe oltre il 35% dei redditi delle famiglie. All'auto, negli ultimi anni del Prima, i governi si sono aggrappati in modo tragicomico, inventando ogni forma di incentivo per sostenere una curva di domanda inevitabilmente destinata a stabilizzarsi. Poi, il collasso.

L'altro pilastro del Prima è il cemento. Cemento e automobile hanno lavorato bene insieme, in un rapporto simbiotico che ricorda quello tra formiche e afidi. Le formiche portano gli afidi sulle gemme migliori, le auto portano gli acquirenti a comprare la casetta in compagnia e a fare shopping all'outlet. L'automobile è servita al sogno americano e all'incubo della metropoli spalmata su migliaia di acri di terra un tempo fertile. Senza auto

questo sogno non si sarebbe mai potuto nemmeno concepire. Ma questa lunga fase di espansione dei manufatti edilizi e infrastrutturali ha, anch'essa, largamente superato la domanda. E la crisi è iniziata quando la bolla è scoppiata.

Il terzo pilastro è la primazia dell'Occidente. Un primato conteso con il blocco dell'Est e poi saldamente conquistato dalle potenze industriali delle due sponde dell'Atlantico: qualcuno si è perfino illuso che questa conquista fosse definitiva, e che la storia fosse finita. Ciò che è peggio, qualcun altro ci ha anche creduto. E invece no, la storia procede, nel male e nel bene, il DOPO esiste, e nel Dopo che spazio occuperà l'Occidente? Nello spazio del Prima il benessere, lo sviluppo, la competitività erano appannaggio di questo club di privilegiati che poteva permettersi di guardare il resto del mondo dall'alto al basso. E magari sottrargli le risorse di sotto i piedi. Ma il resto del mondo è cresciuto, la primazia dell'Occidente è finita. Proprio con gli anni della crisi. Nella partita del Dopo ci sono grandi pezzi di mondo che sono di mazzo e hanno molti carichi da giocare. L'Europa rischia di rimanere con le scartine. Il Dopo non sarà un mondo più giusto ed equo, perchè anche nel Dopo la ricchezza sarà iniquamente distribuita, e l'accesso alle risorse naturali non avverrà sulla base di un superiore riconoscimento dei diritti dei popoli. Ma sarà un mondo più vasto in cui ogni identità nazionale faticherà maggiormente a ricavare il proprio spazio economico, la propria specializzazione. Quale sarà la specializzazione dell'Italia? La qualità manifatturiera e alimentare o la mafia? Si tratta di scegliere e scegliere non significa solo mettere una croce su un questionario. Di certo nel Mondo Vasto l'Unione Europa sarà più necessaria di quanto non lo sia stata nel Prima, nel Mondo Piccolo.

La crisi si combatte sconfiggendo e strappandoci di dosso quel Prima che ci si è attaccato addosso. Il Prima è un peso eccessivo da sopportare nel Dopo. Di più, il Prima è talmente ingombrante da impedirci di valicare la porta stretta che dà accesso al Dopo. Restare intrappolati nella nostalgia del Prima è la cosa peggiore che ci possa capitare, dobbiamo liberarci dei fardelli inutili e aprire gli occhi nuovi indispensabili per vedere un mondo profondamente mutato, che non ha gli stessi riferimenti, che non esprime le stesse domande, che ha demolito molti dei suoi pilastri. Decidere cosa salvare del Prima, mentre il Prima sta bruciando nell'incendio della crisi non è semplice. Così come non è facile decidere quali progetti scartare, perchè non ci stanno nella valigia da portare nel Dopo.

La Lombardia del Dopo

Nel Dopo la Lombardia – semplicemente - scompare dall'orizzonte. Non ci sarà più spazio per supposte 'questioni settentrionali', se non come richiamo forte a non portare nel Dopo una irrisolta, secolare, questione meridionale. Non ci sarà spazio perchè la Lombardia, per quanto ricca, operosa, efficiente e popolosa (non se ne è accorto nessuno, ma negli ultimi mesi abbiamo superato i 10 milioni di abitanti, con una densità di popolazione 4 volte superiore a quella della Cina) resta troppo piccola per avere un ruolo riconosciuto nello scacchiere mondiale del Mondo Vasto. Nel bene e nel male, le sorti della Lombardia dipendono da quelle dell'Italia, non meno di quanto quelle dell'Italia dipendano dalla ripresa della stanca locomotiva lombarda, la Lombardia può subire queste sorti o provare a guidarle. Ha i numeri per farlo, ha una pubblica amministrazione tutto sommato funzionante e una dotazione di servizi generalmente sufficiente e con punte d'eccellenza in primo luogo nella sanità.

La Lombardia è una regione che può fare a meno dell'economia sommersa, dell'illegalità e della corruzione, ma deve volerlo: la pulizia dell'Italia dalle mafie parte da qui, ancor più che dalle terre storicamente mafiose.

La Lombardia è invece deficitaria quanto a territorio e risorse naturali, in parte per la sua piccola dimensione geografica, in parte perchè queste risorse le ha consumate, cementificate e degradate. E proprio per questo i giacimenti di beni comuni, per quel poco che ne resta, hanno carattere strategico per l'economia regionale e il benessere dei lombardi, e non possono essere ulteriormente dilapidati, si tratti di suolo, di acqua e aria pulita, di fonti energetiche, di biodiversità o di paesaggio.

Nella Lombardia del Dopo il benessere della comunità si gioca sulla competitività della sua economia, e la competitività si basa certo sulla riduzione della pressione fiscale sul lavoro, ma anche e soprattutto sull'efficienza nell'uso delle risorse, e sulla capacità di produrre, consumare, vivere in modo più pulito ancorchè appagante. Sulle disfunzioni di sistema che appesantiscono e devitalizzano l'apparato produttivo italiano e quindi lombardo noi, come associazione ambientalista, possiamo poco se non, come facciamo da tempo, affermare che una parte di pressione fiscale deve spostarsi dalla fiscalità sul lavoro a quella ambientale, per colpire sprechi e inquinamenti. Abbiamo bisogno di un sistema fiscale che migliori la vita a chi attua comportamenti e scelte virtuose e che invece gravi maggiormente su chi 'pesa' maggiormente su

ambiente e risorse. Vale per il consumo di suolo, per le scelte di mobilità, per i consumi e gli inquinamenti idrici e atmosferici, per i consumi energetici.

E' sulle scelte e sui grandi orientamenti produttivi, sugli investimenti pubblici, sulle priorità, che la visione ambientalista può fornire un suo punto di vista, che come fino ad oggi avvenuto, può dimostrarsi lungimirante perchè, a differenza degli approcci economicisti, non si limita a guardare alle tendenze in atto e a darne per scontata la prosecuzione, ma si fa carico anche delle pressioni e dei limiti delle risorse e della complessità che è propria dell'approccio ecosistemico.

Lombardia_sostenibile_2.0. Una strategia ambientale per una Lombardia competitiva

Lombardia_sostenibile_2.0. è la seconda edizione del piano d'azione per la Lombardia. La prima volta che ci siamo cimentati in questo sforzo eravamo in un'altra epoca storica, anche se sono passati meno di dieci anni: non vi era sentore dell'imminente crisi e il binomio green economy non era ancora stato nemmeno concepito. Siamo partiti da una analisi dello stato di fatto della Lombardia, basata su pochi selezionati indicatori ambientali, per proporre una via sostenibile per mantenere e migliorare il benessere dei cittadini e delle cittadine lombarde.

Ora ci cimentiamo nuovamente con questo sforzo in un momento di passaggio che, presto o tardi, sarà anche un passaggio di consegne al vertice dell'amministrazione regionale (anche solo per il fatto che un Formigoni-quinquies appare poco probabile, e di certo non sostenibile politicamente). Ma, sia pur partendo da un confronto con i tecnici, lo vogliamo fare in modo maggiormente condiviso, usando gli strumenti della rete e in particolare del social network, e, anche, assumendoci la responsabilità di collocare il nostro piano d'azione dentro – e non a lato – le dinamiche di uno sviluppo che sia ad un tempo sostenibile, realistico, possibile, desiderabile. La nostra proposta vuole essere una 'exit strategy' dalla crisi, che indichi il protagonismo della green economy nell'orientare le scelte di politica industriale, le priorità infrastrutturali, il governo delle risorse territoriali. Per questo la partecipazione coinvolgerà anche interlocutori privilegiati del mondo dell'economia, delle categorie, della rappresentanza sindacale e sociale.

Questa una prima proposta di grandi tematismi e 'visioni'

1. **Mobilità** – nella Lombardia del futuro ci saranno meno automobili, ma più libertà di movimento per le persone. Circoleranno meno TIR, ma le merci viaggeranno, nella misura in cui è necessario, all'interno di una filiera logistica industrializzata e ottimizzata. Le linee ferroviarie disporranno delle capacità necessarie a far fronte ad un aumento della domanda di traffico merci. I costi della mobilità, inevitabilmente, aumenteranno, ma politiche di trasferimento distribuiranno tale aumento a vantaggio dei modi di trasporto energeticamente più efficienti e ambientalmente performanti. Tutte le città si doteranno di misure di governo e riduzione della congestione da traffico, aumentando la sicurezza di tutti gli utenti della strada, e l'accesso allo spazio urbano da parte degli utilizzatori ciclo-pedonali
2. **Qualità dell'aria** – l'aria sarà più pulita grazie alla progressiva riduzione del ricorso a processi di combustione, sostituiti da fonti energetiche che non li richiedono, alla generalizzata applicazione di sistemi di abbattimento, all'adozione di buone pratiche nell'agricoltura e nell'industria
3. **Risorsa idrica** – l'agricoltura realizzerà la messa in efficienza dei sistemi di irrigazione, la riduzione dei consumi riguarderà anche gli ambiti industriale e civile. Si metterà in campo un programma di investimenti per l'adeguamento e il completamento dell'impiantistica della depurazione, la revisione complessiva del sistema fognario. In agricoltura si ridurranno le emissioni azotate attraverso una revisione delle scelte colturali e un orientamento alla qualità e alla tracciabilità delle produzioni. Si anticiperanno al 2020 le scadenze per il raggiungimento degli obiettivi di qualità 'buona' delle acque lacustri e dei fiumi Lambro-Seveso-Olona-Mella. Si doteranno residenze e siti produttivi di impiantistica dedicata all'accumulo/riuso delle acque bianche e grigie.
4. **Energia** – sarà generalizzato l'impiego delle coperture per la produzione di elettricità e calore di fonte solare, che soddisferà il 30% della domanda elettrica entro il 2030. Si svilupperà la filiera del biometano di produzione da scarti organici. Si incentiveranno i processi di risparmio energetico e di

efficientamento nell'industria, così da stabilizzare la domanda sui livelli attuali, riducendola invece sul versante dei consumi civili e della mobilità. Si procederà al decommissioning delle centrali termoelettriche a partire da quelle meno efficienti. Lo standard costruttivo in edilizia diverrà quello della casa passiva.

5. **Suolo e città** – L'orizzonte è quello del consumo di suolo zero da attuare, per progressive riduzioni, entro il 2030. Si attueranno misure per aumentare la permeabilità delle superfici pavimentate e per la ri-densificazione delle funzioni urbane, attraverso politiche mirate alla valorizzazione di tutto il patrimonio edificato, tramite sostituzione edilizia, ristrutturazione edilizia, riqualificazione urbanistica, bonifica e riutilizzo insediativo di aree ex-industriali. Si promuoverà il rilancio del commercio di prossimità, pianificando e attuando la riduzione delle superfici di vendita della GDO in ambiti extraurbani
6. **Biodiversità** – si completerà e si darà attuazione alla rete ecologica regionale, a partire dal ripristino di condizioni naturali lungo le aste fluviali e torrentizie e dalla istituzione delle aree protette mancanti (Po in primis). Si diffonderanno approcci volontari di custodia del territorio da parte di imprese agricole e privati, che prevedano la gratificazione e il sostegno dei comportamenti virtuosi
7. **Rifiuti** – La produzione di rifiuti speciali verrà drasticamente ridotta grazie alla valorizzazione degli scarti industriali, a partire dal riciclaggio spinto di inerti e macerie da demolizione. Si darà attuazione ad un piano regionale per la riduzione degli RSU. Raccolta differenziata e riciclaggio dovranno raggiungere e superare, in tutto il territorio, le prestazioni imposte dalla regolamentazione nazionale e comunitaria. Si procederà con il progressivo decommissioning dell'eccesso di capacità di incenerimento, a partire dagli impianti meno performanti, che verranno sostituiti con impiantistiche adeguate alla valorizzazione di frazioni di rifiuto (in primo luogo FORSU)
8. **Infrastrutture** – La Lombardia deve recuperare alcuni drammatici gap infrastrutturali, nel campo della **mobilità** (in primo luogo le linee merci e i servizi logistici di raccordo con la nuova trasversale ferroviaria sotto le Alpi svizzere, che entro il 2020 diverrà il principale 'canale terrestre' di import export per le merci e delle reti metropolitane su ferro), delle **infrastrutture idriche** (completamento e revisione del network scolante e depurativo), delle **telecomunicazioni** (in particolare nelle aree periferiche), della **manutenzione del territorio montano**, della **sicurezza idraulica e geologica** dei territori, dell'**accumulazione e della connessione elettrica** (reti elettriche idonee alla generazione rinnovabile e distribuita)
9. **Agricoltura** – le produzioni agricole saranno orientate alla qualità, non disponendo la Lombardia di superfici sufficienti alla produzione di massa. Il modello è quello già affermatosi in enologia: riduzione delle rese e aumento della redditività tramite incorporazione di valore aggiunto, migliorando ulteriormente il collocamento di prodotti destinati all'esportazione. L'agricoltura ridurrà il proprio impatto sul suolo e invertirà la tendenza all'impoverimento del carbonio organico, utilizzerà meglio e di più concimi organici e/o biogenici, riducendo la propria dipendenza dall'industria energivora dei fertilizzanti, così come l'utilizzo di preparati fitosanitari se non a dosaggi e trattamenti strettamente indispensabili, migliorerà il proprio livello di multifunzionalità
10. **Politiche industriali** questo è un capitolo tutto da riscrivere del futuro economico della Lombardia, sappiamo che la manifattura lombarda ha bisogno di riposizionarsi e sappiamo che molti settori hanno bisogno di reinventarsi alla luce di una cultura industriale finora mancata (a partire dalla produzione edilizia e dal settore dei trasporti). Per troppo tempo il settore secondario è stato ritenuto poco interessante rispetto al terziario. Ma resta e resterà il vero motore della locomotiva lombarda, con questo dobbiamo confrontarci.