

## Abitat informa

Abitat informa di Venerdì, 12 agosto 2005

Numero: 2

In questo numero:

1. Un settembre all'insegna della mobilità sostenibile
2. Sviluppo sostenibile: cosa succede nel resto del mondo?
3. Una riflessione su mobilità e commerci cittadini
4. Alla scoperta del Protocollo di Kyoto

Sul [sito](#) dell'Associazione troverete numerosi altri materiali, documenti ufficiali liberamente scaricabili e recensioni di libri.

Potrete anche consultare i dati aggiornati sulla qualità dell'aria nell'agglomerato di Lugano, esprimere la vostra opinione sul forum di discussione e partecipare ai sondaggi proposti dall'Associazione.



**Associazione Abitat**

**Forum su sviluppo e ambiente nell'agglomerato di Lugano**

Si è svolta lo scorso 27 giugno la prima assemblea annuale dei soci dell'Associazione Abitat.

L'assemblea ha approvato lo statuto e le sue modifiche, nonché il bilancio dell'associazione.

Nell'occasione, è stata fatta una prima valutazione delle attività di Abitat ed è stato discusso il programma di attività dei prossimi mesi.

L'associazione intende intensificare il suo impegno, in particolare cercando di avvicinare una maggior fetta di popolazione al dibattito sullo sviluppo sostenibile nell'agglomerato di Lugano.

Il verbale e i relativi allegati sono consultabili sul sito dell'associazione

### Comitato

Paolo Ghezzi, Fabio Guarneri, Rosario Mastrosimone, Giovanni Molo, Nenad Stojanovic, Giorgia Pelli

Associazione Abitat  
Casella Postale 5714  
6901 Lugano

Comitato: [info@abitat-lugano.ch](mailto:info@abitat-lugano.ch)  
EcoSportello: [ecosportello@abitat-lugano.ch](mailto:ecosportello@abitat-lugano.ch)  
Sito web: [www.abitat-lugano.ch](http://www.abitat-lugano.ch)

## Un settembre all'insegna della mobilità sostenibile

Lanciata nel 2000, la Giornata europea senza auto (22 settembre) ha riscosso molto successo (nel 2004, ben 1'446 comuni di 38 paesi hanno aderito all'iniziativa) e si estesa fino a dar vita alla Settimana della mobilità (16-22 settembre), organizzata per la prima volta nel 2002.

**“Con 500 calorie, pari a 100g di zucchero, un ciclista percorre ben 37 Km, con l'equivalente in benzina, un'automobile si spegne dopo 700 m !”**

Anche quest'anno, saranno organizzati numerosi eventi in tutta la Svizzera. Eccone alcuni:

Dal 16 al 22 settembre  
Settimana europea della mobilità

22 settembre 2005  
Giornata “In città, senza la mia auto !”

Zurigo, 22/23 settembre 2005  
Conferenza internazionale dei pedoni

Bienne et Grenchen/Granges, 30 settembre 2005  
21e journée Rue de l'Avenir

## Sviluppo sostenibile: cosa succede nel resto del mondo?

### **A Winterthur il premio europeo per la protezione del clima**

La città di Winterthur ha ricevuto il “*Climate Star*” grazie al progetto denominato “*Programma d'efficienza energetica delle PMI*” per l'impegno dimostrato contro il riscaldamento climatico. Il riconoscimento le è stato attribuito dall’*Alleanza per il clima*”, una rete europea che raggruppa oltre 1200 tra città e comuni europei. Il progetto di Winterthur, avviato nel luglio 2004, mira ad aiutare le piccole e medie imprese ad utilizzare in modo più efficiente l'energia, limitando conseguentemente gli sprechi..

### **Proteggono l'ozono, ma producono effetto serra**

Per un ventennio sono state sviluppate politiche tese a proteggere lo strato d'ozono dell'atmosfera, mediante la promozione di una nuova generazione di prodotti chimici. Il recente rapporto “*Safeguarding the ozone layer and global climate system*”, pubblicato dal Gruppo Intergovernativo sui Cambiamenti Climatici delle Nazioni Unite, dimostra tuttavia che i sostituti dei clorofluorocarburi, pur garantendo la protezione della fascia d'ozono, contribuiscono per contro al riscaldamento globale tramite l'effetto serra.

### **Quanto costa l'inquinamento acustico**

L'EURISPES ha stima che nel 2004 i costi diretti e indiretti dei danni provocati dall'inquinamento acustico sono stati, in Europa, pari a circa venti miliardi di euro. Questa cifra è costituita anzitutto dalle spese sanitarie dirette causate dai danni alla salute. Ad esse si aggiungono circa 35 milioni di giornate di lavorative perse, oltre ai costi delle iniziative per la lotta contro il rumore. Secondo l'EURISPES il 20% della popolazione europea è esposta a rumori diurni continui, causati prevalentemente dal traffico, superiori ai 65 decibel, considerato il limite di tollerabilità. Solo al di sotto dei 35 decibel il rumore non provoca fastidio, mentre tra i 35 e i 65 possono già verificarsi disturbi del sonno.

### **Pieno di gas in taxi**

Tre conducenti di taxi basilesi viaggiano grazie al gas naturale, emettendo così circa il 90% di precursori dell'ozono e il 98% di polveri fini in meno rispetto ad un normale veicolo diesel. L'iniziativa, nata da un progetto pilota dei servizi industriali, mira a mettere in circolazione un centinaio di altri taxi di questo tipo. I clienti sembrano aver apprezzato la novità, mentre i conducenti possono beneficiare ora di costi inferiori per il carburante.

## Cosa favorisce di più i commerci cittadini? L'automobile oppure i trasporti pubblici efficienti e la promozione della mobilità lenta

di Nenad Stojanovic

In una recente indagine dall'Institut für Handelsforschung dell'Università di Colonia, realizzato nelle cinque città svizzere per conto della Federazione delle imprese del commercio al dettaglio e disponibile sul sito [www.swiss-retail.ch](http://www.swiss-retail.ch), escono allo scoperto diversi elementi che possono essere di interesse per coloro che si battono per una mobilità sostenibile nell'agglomerato di Lugano.

Lo studio, pubblicato nel maggio 2005, è stato condotto nei giorni di sabato 2, giovedì 7 e venerdì 8 ottobre 2004. In pratica i ricercatori hanno chiesto ai clienti che uscivano da alcuni negozi cittadini di rispondere a delle domande (mezzo di spostamento, ammontare della spesa di quel giorno, opinione sulla disponibilità dei posteggi, luogo di domicilio ecc.). Sono stati interrogati solo i clienti che si erano recati nei negozi che hanno accettato di far parte dell'indagine. A Lugano si trattava soprattutto di Manor, C&A e Fust.

Un'indagine simile era stata condotta nel 2000 e quindi è possibile fare dei paragoni. È così emerso che a Lugano il valore medio dell'acquisto sarebbe sceso dagli 84 franchi del 2000 ai 44 del 2004. Di fronte a questo dato alcune forze politiche cittadine si sono mobilitate chiedendo che di sabato, e anche in alcuni giorni prefestivi, i posteggi a Lugano siano gratuiti. Questo per favorire i commerci della città.

Ora, la lettura attenta dello studio porta a conclusioni diametralmente opposte. E permette di combattere alcuni luoghi comuni.

Una premessa: prendo per buono il valore scientifico dell'indagine, malgrado abbia più di un punto interrogativo (non è tendenzioso basarsi su soli tre giorni d'ottobre 2004? perché considerare i clienti di Manor ma non quelli di Via Nassa? il calo della spesa non si spiega con la crisi economica verificatasi fra il 2000 e il 2004?).

(1) "I clienti non sono soddisfatti della raggiungibilità del centro con l'automobile". Falso. L'indagine dimostra che a Lugano il relativo grado di soddisfazione è più alto di tutte le altre città esaminate: il 52% contro, ad esempio, il 29% di Basilea! Allo stesso tempo i luganesi sono i meno soddisfatti della raggiungibilità del centro con trasporti pubblici. Conclusione: a Lugano il problema non è la raggiungibilità del centro con l'automobile bensì con mezzi pubblici.

(2) "I commerci di Lugano soffrono per mancanza di posteggi." Falso. A Lugano il 34% dei clienti ha indicato l'automobile quale mezzo utilizzato per arrivare nel centro. Nelle altre quattro città la situazione è ben diversa poiché le relative proporzioni si situano fra il 15 e il 18%. Secondo un paradigma molto presente dalle nostre parti, più la gente utilizza l'automobile per fare shopping, più i negozi ci guadagnano. È vero, invece, il contrario. La spesa media a Lugano era di 44 franchi, contro i 51 di Berna, 77 di Basilea, 109 di Zurigo e 112 di Ginevra.

(3) "La nostra mentalità è diversa: la gente non va in bus a far acquisti!" Falso. Primo, vi è pur sempre il 31% dei clienti che utilizza il bus, quasi quanto l'automobile! Secondo, dal 2000 al 2004 è sensibilmente diminuita la proporzione delle persone che utilizza l'automobile per venire nel centro: dal 42 al 34%. La mobilità pedonale è invece aumentata dal 23 al 27% e quella (moto)ciclista dal 3 al 7%. Conclusione: le mentalità non sono leggi naturali e possono cambiare. Anche da noi.

(4) "A Lugano ci sono pochi posteggi." È vero, la maggioranza dei clienti (64%) è di questo parere. Ma ciò non significa che la soluzione è un aumento del numero dei posteggi. In effetti, le strade d'accesso sono sempre le stesse e nuovi posteggi creerebbero più ingorghi e più inquinamento. La nostra risposta, invece, è un'altra. Se i clienti hanno l'impressione che ci siano pochi posteggi è perché quelli esistenti sono eccessivamente occupati. Questo perché le tariffe sono le più basse della Svizzera, soprattutto se confrontate al costo del bus!

Ad ogni modo, potrebbe essere molto interessante fare il seguente esperimento: un sabato con posteggi gratuiti e uno con bus gratuiti e con divieto di circolazione per le automobili. Dopo si faccia un'analisi comparata fra i due sabati per quanto riguarda la frequentazione del centro, lo stato dell'aria e le cifre d'affari dei commerci. Si tratta di una sfida sia per i fautori dell'uso dell'automobile, sia per i paladini della mobilità lenta e del trasporto pubblico. Perché non coglierla?

# Alla scoperta del Protocollo di Kyoto

di Rosario Mastro Simone

## Il Protocollo di Kyoto

L'11 dicembre 1997 i governi degli Stati membri della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici hanno dato vita al Protocollo di Kyoto.

L'obiettivo del Protocollo è una riduzione complessiva delle emissioni inquinanti, allo scopo di arrestare la progressiva crescita dell'effetto serra, responsabile del generale surriscaldamento del pianeta, e quindi dello scioglimento dei ghiacciai e dei mutamenti climatici. Per raggiungere questo obiettivo, il Protocollo propone il rafforzamento delle politiche nazionali indirizzate al miglioramento dell'efficienza energetica, alla promozione di forme di agricoltura sostenibile e allo sviluppo di fonti di energia rinnovabili.

Affinché il Protocollo entrasse in vigore, occorre che lo ratificassero almeno 55 Stati, in rappresentanza di almeno il 55% delle emissioni ad effetto serra, condizione raggiunta nell'ottobre 2004, dopo la ratifica da parte della Russia. Nel febbraio 2005, il Protocollo è così entrato in vigore.

## I Paesi industrializzati dovranno ridurre le loro emissioni

Il quadro di obblighi previsti dal Protocollo di Kyoto distingue essenzialmente tre fasce di Paesi, quelli "industrializzati", quelli con "economie in transizione" e quelli in "via di sviluppo". La distinzione si basa sulla constatazione che gran parte dell'inquinamento atmosferico globale è provocato da un ristretto numero di Paesi, quelli industrializzati e che sono quindi questi i Paesi che dovranno compiere gli sforzi maggiori per la riduzione delle emissioni. Al contempo, ai Paesi in via di sviluppo è riconosciuto il diritto a seguire un proprio percorso industriale, con la conseguenza che essi avranno margini di manovra maggiori. I paesi industrializzati firmatari sono ora tenuti a ridurre le loro emissioni complessive del 5,2% rispetto alle emissioni globali misurate nel 1990. Questo obiettivo dovrà essere raggiunto entro il periodo 2008-2012. Per la Svizzera e l'Unione Europea la riduzione dovrà essere dell'8%, per il Giappone del 5%, per la Russia non dovranno essere superati i livelli del 1990. I limiti per ciascuna nazione sono stati determinati sulla base di molteplici criteri, tra cui, oltre alla misura delle emissioni nel 1990, il numero di abitanti e il grado di sviluppo industriale.

## Meccanismi di flessibilità

Il Protocollo contempla tre meccanismi di flessibilità che consentono agli Stati firmatari di raggiungere virtualmente la soglia limite fissata per essi dal Protocollo. La premessa su cui poggiano questi meccanismi è che le emissioni di gas serra sono un problema mondiale e che non è quindi importante il luogo dove concretamente si realizzano le riduzioni richieste.

Joint Implementation (attuazione congiunta): consente di realizzare progetti comuni tra uno o più Paesi industrializzati ed uno o più Paesi firmatari con economie di transizione (soprattutto dell'est europeo) per ottenere nei secondi una riduzione di emissioni grazie all'utilizzo di tecnologie più efficienti. La misura della riduzione è accreditata ai partner del progetto, indipendentemente dal luogo dove il progetto si realizza.

Clean Development Mechanism (sviluppo pulito): simile al precedente. I Paesi industrializzati trasferiscono *know how* e tecnologie ad alta efficienza, soprattutto nel settore energetico, ad un Paese in via di sviluppo che non ha sottoscritto impegni di riduzione. Anche in questo caso il Paese investitore ottiene l'accredito per la riduzione delle emissioni

Emission Trading (mercato delle emissioni): si tratta di veri e propri certificati che possono essere scambiati solo tra Paesi industrializzati. Gli Stati con emissioni superiori a quelle imposte loro dal Protocollo possono acquistarli dagli Stati con emissioni inferiori a quelle limite, ottenendo così una riduzione "virtuale" delle proprie emissioni.

## Un Protocollo per tanti, ma non per tutti

La mancata ratifica da parte di alcuni importanti Paesi rischia di rendere difficoltoso il raggiungimento degli obiettivi globali del Protocollo. Tra gli assenti spiccano gli Stati Uniti, produttori da soli di ben il 36% di tutte le emissioni mondiali. Mancano anche Stati come Australia ed Indonesia, che pur avevano firmato il Protocollo nel 1998, ma che non sembra abbiano intenzione di ratificarlo. Gli Stati Uniti d'America hanno negato a lungo l'esistenza di un nesso causale tra attività umane e surriscaldamento climatico sposando una tesi ancor oggi sostenuta da una parte minoritaria del mondo scientifico.

Solo recentemente, nel corso del vertice del G8 svoltosi a Gleneagles, l'amministrazione americana ha riconosciuto che sono proprio le attività umane una delle cause dei mutamenti climatici, quando il Presidente americano ha dichiarato che *"La superficie terrestre si è riscaldata e l'aumento delle emissioni carboniche provocate da attività umane, creando l'effetto serra, ha contribuito a questo fenomeno"*. Ciononostante gli Stati Uniti hanno ribadito che non aderiranno al Protocollo di Kyoto e, insieme ad Australia, Cina, India e Corea del Sud hanno siglato un accordo, alternativo al Protocollo, per limitare le emissioni di gas serra attraverso lo sviluppo di tecnologie *"pulite"*. Secondo Kim Beazley, leader dell'opposizione in Australia, il suo paese *"dovrebbe sottoscrivere immediatamente Kyoto piuttosto che un patto, con nazioni che ne sono rimaste fuori, che appare solo come una scusa per perdere altro tempo"*.

E' evidente dunque l'assenza di un consenso politico internazionale unanime sulle soluzioni per risolvere il problema dei mutamenti climatici indotti dall'uomo. Ma è altresì evidente come la questione sia entrata a far parte dei temi centrali della politica mondiale.

#### **Limiti e incertezze sul Protocollo di Kyoto**

I meccanismi flessibili del Protocollo di Kyoto consentono ad uno Stato di mantenersi entro la soglia di emissioni per esso fissata, attuando progetti in Paesi con economie di transizione o in via di sviluppo, o acquistando crediti di emissione. Uno Stato industrializzato potrebbe quindi cadere nella tentazione di non realizzare interventi in casa propria, privilegiando i meccanismi flessibili, talora economicamente convenienti sul breve periodo.

Tuttavia, lo sviluppo di tecnologie ecocompatibili e gli investimenti nella ricerca offrono prospettive economiche di medio-lungo periodo decisamente migliori e più appetibili.

#### **Obiettivi modesti, obiettivi raggiungibili?**

Un aspetto dell'accordo oggetto di critiche, è la sua incisività giuridica. Manca infatti un sistema di sanzioni efficaci: per quei Paesi che non dovessero rispettare i tetti di emissione prefissati sono previsti solo richiami e avvertimenti.

A ben vedere, questo è un limite comune alla stragrande maggioranza degli accordi internazionali che, per loro natura, sono sprovvisti degli strumenti coercitivi tipici di uno Stato. Basti pensare alle risoluzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite che, in mancanza di una seria volontà politica, restano sovente inascoltate.

Proprio sulla volontà politica degli Stati nazionali e delle amministrazioni locali, si misurerà il successo, o il fallimento, del Protocollo di Kyoto.

Esso, pur con tutti i suoi limiti, costituisce il primo importante passo nella lotta globale ai cambiamenti climatici poiché ha il pregio di porre l'attenzione sull'esigenza di ripensare i nostri modelli di produzione industriale e consumo e di stimolare la nascita di politiche locali e nazionali più rispettose del clima e dell'ambiente.

### **Riepilogo degli incontri organizzati da Abitat**

- 21 settembre '04 – Conferenza  
Ferrara, città delle biciclette
- 18 ottobre '04 – Conferenza  
Burgdorf, città modello per la mobilità dolce
- 29 novembre '04 – Tavola rotonda  
Politica dei parcheggi e mobilità sostenibile nell'agglomerato di Lugano
- 26 aprile '05 – Conferenza  
Il tram a Lugano: il rilancio di un'idea

#### **Prossimo appuntamento**

Settembre 2005 – Conferenza  
Marchi ecologici e sociali: cosa sono? A cosa servono?