

L'ecosistema urbano Ambiente, viabilità e rifiuti*

La città di Leonia rifà se stessa tutti i giorni: ogni mattina la popolazione si risveglia fra lenzuola fresche, si lava con saponette appena sgusciate dall'involucro, indossa vestaglie nuove fiammanti, estrae dal più perfezionato frigorifero barattoli di latta ancora intonsi, ascoltando le ultime filastrocche dall'ultimo modello di apparecchio. Sui marciapiedi, avviluppati in tersi sacchi di plastica, i resti della Leonia d'ieri aspettano il carro dello spazzaturaio...

Italo Calvino, *Le città invisibili*

Quanto poco immaginarie fossero le città invisibili descritte da Italo Calvino nel 1972 lo dimostra come, nei decenni successivi, le nostre città concrete siano diventate sempre più simili a quella Leonia di cui Marco Polo narra a Kublai Kan e dei cui abitanti ci si può chiedere se la loro vera passione «sia davvero come dicono il godere delle cose nuove e diverse, o non piuttosto l'espellere, l'allontanare da sé, il mondarsi d'una ricorrente impurità». Questi sono stati, però, anche gli anni in cui si è diffusa, in reazione al fenomeno per il quale «Leonia più espelle roba più ne accumula», una crescente sensibilità per la preservazione dell'ambiente, unita a un giustificato allarme per la vivibilità dei nostri centri urbani. Come Leonia è circondata da montagne di rifiuti, le nostre città sono, infatti, ormai quotidianamente «circondate» dalla congestione del traffico, dalla cattiva qualità dell'aria, dal rumore, dall'assenza di spazi verdi adeguati, quando non anche minacciate, come Alessandria, dal dissesto idrogeologico. Problemi che, stando a tutte le indagini svolte in questo campo, sono ormai generalmente avvertiti dall'opinione pubblica come prioritari, al pari di quelli connessi con il lavoro, la sicurezza, la previdenza o l'assistenza sanitaria.

Viabilità: un'insoddisfazione generale

La crescita, quasi esponenziale negli ultimi decenni del Novecento, della mobilità degli individui è un elemento caratteristico delle nostre moderne società: in Italia il numero di chilometri percorsi l'anno pro capite è cresciuto dal 1959 al 1994 del 600%¹. Il suo impatto sull'ecosistema e sulla qualità dell'ambiente delle città è stato ovunque dirompente, soprattutto nel nostro Paese, dove, più che al-

* A cura di Cesare Panizza

¹ Dati ISTAT 1998.

trove, si è cercato di soddisfare l'incremento della domanda di mobilità, delle merci come delle persone, quasi esclusivamente ricorrendo al trasporto su strada. In ambito urbano, ciò ha comportato privilegiare nettamente il trasporto privato a scapito di quello pubblico, l'automobile a scapito di mezzi e modalità di spostamento meno invasive. Si tratta di una politica della mobilità dimostratasi con il passare degli anni sempre più inefficace. Da questa sarebbe, infatti, risultata quella pressoché totale congestione del traffico delle nostre città che ha reso oggi i problemi connessi con la viabilità, dal trovare parcheggio in centro all'arrivare in orario al lavoro o a scuola, dall'inquinamento dell'aria a quello acustico, una delle principali preoccupazioni degli italiani. Nel 1998, il 69% delle famiglie residenti nei comuni superiori ai diecimila abitanti lamentava forti problemi di traffico e il 62% forti preoccupazioni per la salubrità dell'aria².

Se questo è il quadro nazionale, non stupisce dover constatare come più di un terzo degli intervistati, rispondendo alla domanda «Quali sono le prime cose da fare in Alessandria?», l'unica «domanda aperta» del questionario, abbia proprio indicato una serie di interventi nel campo della viabilità. Fra questi, si segnalano per la loro frequenza: creare parcheggi (45), pavimentare strade e marciapiedi (30), migliorare il traffico in ingresso e in uscita dalla città e la viabilità nel centro urbano (25), costruire un secondo ponte sul fiume Bormida (22), ampliare la zona pedonale (8), completare la tangenziale (5).

L'urgenza con cui questi problemi sono avvertiti dagli alessandrini è stata puntualmente confermata dall'analisi delle risposte fornite dagli intervistati, da cui è indiscutibilmente emersa la profonda insoddisfazione che circonderebbe tutto ciò che riguarda la mobilità. Si tratterebbe di un'insoddisfazione generale, trasversale rispetto alle classi di età, alle professioni, al titolo di studio, agli stili di vita e, in misura anche rilevante, rispetto al mezzo di trasporto prevalentemente utilizzato dagli stessi intervistati. Per verificare quanto questa insoddisfazione sia profonda, è sufficiente analizzare l'andamento delle risposte ad alcune delle domande sulla viabilità. Per esempio, quella relativa alla manutenzione delle strade, giudicata «scadente» o «molto scadente» complessivamente dal 78% degli intervistati. A lamentarne la cattiva pavimentazione sono stati soprattutto gli anziani, i pedoni e i ciclisti, cioè i cosiddetti «utenti deboli della strada», e le donne, rivelatesi su questo punto assai più critiche degli uomini³. Non diverso l'andamento delle risposte alla domanda relativa alla disponibilità di parcheggi nel centro storico, giudicata come «abbastanza scadente» o «molto scadente» dall'80% del campione. In questo caso, si sono però dimostrati, all'opposto, appena più insoddisfatti gli uomini (82%) delle donne (80%), e i giovani degli anziani⁴, ossia quella parte del nostro campione che utilizza più frequentemente l'automobile. Il problema parcheggi, inoltre, sembrerebbe esse-

² Dati ISTAT 1999.

³ L'84% delle donne ha risposto di ritenere lo stato della pavimentazione stradale «abbastanza» o «molto scadente» rispetto al 73% degli uomini.

⁴ L'86% di quanti hanno fra i 18 e i 30 anni e l'87% di quanti hanno fra i 30 e i 40 anni ha risposto di giudicare la disponibilità di parcheggi in centro come «abbastanza» o «molto scadente», mentre una simile risposta è stata data «solo» dal 71% di quanti hanno più di 60.

re avvertito con maggiore urgenza fra quanti risiedono nei sobborghi⁵, dove generalmente l'exasperazione per la situazione della viabilità raggiungerebbe i livelli più acuti.

Il servizio di trasporto pubblico urbano

Dalla generale insoddisfazione che circonda tutto ciò che riguarda la mobilità, parrebbe sorprendentemente essersi salvato soltanto il servizio di trasporto pubblico urbano: è infatti abbastanza alta (53%) la percentuale degli alessandrini che ha risposto di giudicarlo complessivamente «molto» (5%) o «abbastanza buono» (48%), mentre il 21% ha risposto complessivamente «abbastanza scadente» (16%) o «molto scadente» (5%) e il 26% si è rifugiato in un rassicurante «non so». Un giudizio lusinghiero, che però non sembra trovare un adeguato riscontro nella realtà. Com'è infatti possibile che gli alessandrini giudichino efficiente il servizio di trasporto pubblico e, nello stesso tempo, esso continui inesorabilmente a perdere utenti (dai 112 viaggi per abitante all'anno del 1999 ai 98 del 2000)?⁶ Difficile stabilire in base a quali elementi gli intervistati abbiano formulato il loro giudizio, sul quale, peraltro, sembrerebbero aver influito ben poco l'estrazione sociale e le caratteristiche demografiche. L'unica associazione che è stato possibile stabilire è, infatti, quella fra una maggiore severità verso i mezzi pubblici e il possedere un titolo di studio superiore, o l'appartenere ai cosiddetti «utenti deboli della strada». Più interessante verificare se esiste un'associazione fra il giudizio circa l'efficienza dei mezzi pubblici e la zona di residenza degli intervistati. Contrariamente a quanto ci si sarebbe aspettato, pensando alla probabile presenza fra loro di molti pendolari, a rivelarsi come i meno soddisfatti non sono stati gli abitanti dei sobborghi ma quelli delle periferie. Nel primo caso, a dichiararsi «abbastanza» o «molto insoddisfatto» è stato il 20% degli intervistati, nel secondo il 28%. Se, poi, si passa a considerare le risposte forniteci da quel 27% del campione che ha affermato di utilizzare l'autobus per spostarsi, composto in prevalenza, ma non esclusivamente, da pensionati, casalinghe e, in particolare, da studenti, è possibile constatare come fra questi vi sia una forte insoddisfazione per l'efficienza del trasporto pubblico: il 76% ha, infatti, risposto di giudicare «abbastanza» o «molto buona» la qualità del servizio, mentre solo il 18% ha risposto di giudicarla «abbastanza» o «molto scadente». Considerata la continua perdita di utenti da parte del servizio di trasporto pubblico, è però legittimo chiedersi quanti fra questi non ne facciano un uso solo occasionale e, se così stanno le cose, per quale ragione abbiano dichiarato di giudicarlo molto efficiente.

Il giudizio sostanzialmente positivo nei confronti del trasporto pubblico formulato dagli intervistati, nonostante il suo scarso effettivo utilizzo, non può

⁵ L'82% dei residenti nei sobborghi ha risposto di considerare la disponibilità dei parcheggi nel centro storico come «abbastanza» o «molto scadente», contro il 79% di quanti abitano in periferia e l'80% di quanti abitano nello stesso centro.

⁶ Fonte: *Ecosistema urbano di Legambiente. Ottavo Rapporto sulla Qualità Ambientale dei Comuni Capoluogo*, a cura di Legambiente Italia e dell'Istituto Ricerche Ambiente Italia.

dunque essere spiegato che con un generale disinteresse verso la sua reale efficienza. È come se questo nella percezione degli alessandrini fosse stato, ormai, ridotto a modalità di trasporto marginale, il cui compito è soddisfare non più la domanda di mobilità di tutti, ma soltanto quella delle utenze più deboli della strada (anziani, casalinghe, ragazzi ecc.). Non è certo casuale che, proprio in questo caso, una percentuale significativa di intervistati, il 26%, abbia preferito rispondere «non so». Si tratta soprattutto della popolazione appartenente alle fasce di età che vanno rispettivamente dai 31 ai 40 anni (32%) e dai 41 ai 50 (29%), ossia la popolazione attiva, che preferisce spostarsi con il mezzo privato. Al contrario, la minor percentuale delle risposte «non so» si è registrata fra i giovani (14%), che al tempo stesso hanno significativamente espresso una maggiore soddisfazione per il trasporto pubblico urbano (il 62% lo giudica «abbastanza buono», il 5% «molto buono»).

Che, in generale, un quarto degli alessandrini abbia dichiarato di non avere elementi per valutare il trasporto pubblico è di per sé un segno evidente dell'avvenuta marginalizzazione di un servizio potenzialmente rivolto a tutti, fino a qualche decennio fa centrale per la mobilità nelle nostre città.

Come si potrebbe risolvere il problema del traffico?

All'insoddisfazione generale per la situazione della viabilità cittadina, comune, come si è detto, a tutti i diversi gruppi in cui è possibile suddividere il campione, non ha corrisposto una unanimità delle opinioni per quel che concerne i suoi possibili rimedi. Inoltre, nel bocciare o nel promuovere le diverse strategie, solitamente avanzate per risolvere il problema del traffico, gli intervistati appaiono fortemente disorientati. Hanno, infatti, optato in più occasioni per soluzioni fra loro difficilmente conciliabili, mentre, di fronte a opzioni chiaramente opposte, hanno manifestato la tendenza a dividersi nettamente, stando almeno a quanto risulta da una prima lettura delle risposte alla domanda «Cosa si potrebbe fare per risolvere il problema del traffico in città?». Mentre il 77% si è detto favorevole al miglioramento del servizio di trasporto pubblico urbano e il 63% alla costruzione di nuove piste ciclabili, solo il 50% ha dichiarato di volere l'ampliamento dell'area pedonale. Ancor più bassa la percentuale di quanti hanno indicato soluzioni radicali come un ulteriore inasprimento della politica di tariffazione della sosta nel centro storico (32%) o la proibizione totale della circolazione dei veicoli a motore privati nell'area interna agli spalti della circovallazione (31%). Il 59% degli intervistati, invece, ha dichiarato di considerare la costruzione di un grande parcheggio sotterraneo sotto la centrale piazza della Libertà come una delle soluzioni possibili al problema del traffico.

Fermandosi a questo livello di analisi, si potrebbe facilmente concludere come le indicazioni che risultano da queste risposte siano fra loro sostanzialmente contraddittorie. Non è, infatti, possibile auspicare il miglioramento del servizio di trasporto pubblico, o delle condizioni di sicurezza per l'uso della bicicletta (o dell'andare a piedi), senza poi essere nei fatti disposti a limitare in qualche modo la propria libertà come automobilisti. Con un supplemento di indagine, e-

saminando nel dettaglio le risposte si può però constatare l'esistenza fra gli intervistati di gruppi di individui, più o meno omogenei, dotati di un orientamento coerente per quanto concerne quale modello di mobilità applicare nella nostra realtà cittadina.

Area pedonale

Si analizzino, per esempio, le risposte fornite alle due domande relative al possibile ampliamento dell'area pedonale cittadina, che, per l'oggettiva rilevanza del tema, possono essere considerate quali vere e proprie cartine tornasole dell'orientamento generale in materia di viabilità. Nella prima, si chiedeva di giudicarne l'opportunità in base alle proprie esigenze personali («Per Lei, in base alle sue esigenze, la zona pedonale in centro andrebbe ampliata, ridotta, o va bene così com'è?»); nella seconda, era posta come possibile rimedio per il problema del traffico. Nel primo caso si è detto favorevole a una più ampia pedonalizzazione del centro storico il 43% degli intervistati; nel secondo, il 50%⁷. Dalla lettura di questi dati, risulta, quindi, evidente quanto un simile intervento divida, e in maniera assai netta, gli alessandrini.

Esaminando più dettagliatamente le risposte fornite alla seconda delle due domande, che per formulazione e struttura si presta a una lettura più lineare, sono risultati essere più favorevoli all'ampliamento della zona pedonale le donne (52%) degli uomini (47%), gli intervistati compresi fra i 31 e i 40 anni e gli anziani, mentre sono risultati maggiormente contrari i giovani⁸. Rispetto all'attività svolta, un simile provvedimento ha raccolto maggiori consensi fra le casalinghe, gli imprenditori, i pensionati e gli insegnanti; forte dissenso da parte di artigiani e commercianti. Incerta, invece, la posizione di operai, impiegati e liberi professionisti. Il favore alla zona pedonale crescerebbe anche in funzione del livello di istruzione: si sono dichiarati favorevoli al suo ampliamento il 67% dei laureati, il 50% dei diplomati e il 42% di coloro che possiedono solo la licenza media inferiore o quella elementare. Ancora più evidente il rapporto con le zone di residenza degli intervistati: si sono rivelati massicciamente favorevoli all'ampliamento della zona pedonale gli abitanti del centro storico (58%), mentre il consenso all'area pedonale decrescerebbe sensibilmente in periferia (51%) e, più nettamente, nei sobborghi (39%).

Procedendo ad analizzare le risposte fornite in merito alla zona pedonale alla luce delle informazioni ottenute con altre domande è inoltre stato possibile delineare ulteriormente il profilo di quanti si sono detti favorevoli all'ampliamento della zona pedonale o a esso contrari. In questo modo, si è po-

⁷ Nell'andamento delle risposte alle due domande è possibile osservare un significativo scostamento solo in parte spiegabile con la loro differente formulazione e non, invece, con una certa volubilità degli intervistati. L'8% di quanti alla prima domanda si sono detti favorevoli all'ampliamento della zona pedonale hanno mutato parere nel rispondere alla seconda domanda, mentre il 7% ha fatto il percorso inverso.

⁸ Si sono dichiarati favorevoli all'ampliamento della zona pedonale il 35% degli intervistati di età compresa fra i 18 e i 30 anni, il 53% di quelli compresi fra i 31 e i 40 anni, il 44% di quelli compresi fra i 41 e i 50 anni, il 59% di quelli compresi fra i 51 e i 60 anni e il 56% degli ultrasessantenni.

tuto per esempio constatare come i differenti stili di vita degli intervistati siano generalmente irrilevanti nel determinarne l'opinione su questo tema⁹, a eccezione del mezzo di trasporto utilizzato per i propri spostamenti: chi ha detto di andare a piedi o in bicicletta è risultato essere naturalmente più favorevole all'ampliamento della zona pedonale di quanti, invece, userebbero solo l'auto. Al contrario, si sono dimostrati, inaspettatamente, scettici verso la pedonalizzazione del centro storico quanti hanno affermato di utilizzare l'autobus, probabilmente perché si trattava in gran parte di giovani che, come si è detto, sarebbero i più contrari a questo tipo di intervento e di anziani, forse preoccupati che l'area pedonale possa significare il divieto di accesso al centro storico anche per i mezzi del trasporto pubblico.

Interessanti risultati sono emersi anche alla luce delle informazioni fornite dalle risposte alle altre domande relative alla viabilità. Se in questo caso era scontata l'esistenza di una qualche correlazione, era meno atteso dover constatare come, paradossalmente, sarebbero, anche se di poco, più favorevoli all'ampliamento della zona pedonale (52%) quanti fra gli intervistati hanno detto di giudicare «molto» o «abbastanza scadente» la situazione dei parcheggi nel centro rispetto a coloro che hanno dichiarato di ritenerla più o meno soddisfacente. Sembrerebbe cioè che chi nella situazione presente vede soddisfatte le proprie esigenze di mobilità personale assuma con maggior facilità un atteggiamento ostile nei confronti di qualsiasi cambiamento.

Una relazione certa, inoltre, anche se in alcuni casi non ben delineata, esisterebbe fra il consenso all'ampliamento della zona pedonale e il giudizio sulla qualità dell'aria o la rumorosità della zona di residenza. Generalmente, infatti, chi si è detto allarmato per entrambe queste due forme di inquinamento si è dichiarato anche favorevole a una più ampia pedonalizzazione del centro storico. Si tratta soprattutto degli abitanti dello stesso centro storico, decisamente i più preoccupati per la qualità dell'ambiente in città, nonché, ovviamente, i più interessati a un simile provvedimento.

Dall'analisi delle risposte, risulterebbe quindi come, più ancora che gli utenti deboli della strada, anziani e persone non motorizzate, a essere prevalentemente favorevoli a un ampliamento della zona pedonale siano, in misura sensibilmente maggiore, gli individui dotati di un buon livello di istruzione, prevalentemente residenti in centro o nei suoi immediati dintorni, fortemente preoccupati per la qualità della loro vita e di quella dei loro figli (questo spiegherebbe anche il fatto che siano proprio i trentenni i più favorevoli alla zona pedonale) e per la salubrità dell'aria, nonché fortemente infastiditi dalla congestione del traffico.

Che questo possa essere considerato il profilo di quanti vorrebbero una politica della mobilità sostanzialmente diversa da quella praticata per il passato nella nostra città, lo ha confermato anche l'andamento delle risposte fornite dagli intervistati per gli altri quesiti relativi alla viabilità cittadina.

⁹ Non è stato neppure possibile rilevare una particolare relazione fra la propensione a fare i propri acquisti in centro e un particolare giudizio in merito all'estensione dell'area pedonale.

Costruire un parcheggio sotterraneo in centro

Una conferma dei modelli di risposta individuati a proposito della domanda relativa all'ampliamento dell'area pedonale è stata immediatamente offerta dall'analisi delle risposte fornite dagli intervistati circa l'ipotetica costruzione di un grande parcheggio sotterraneo nella centrale piazza della Libertà, quale possibile soluzione del problema del traffico. Una questione controversa, che, come nel caso della pedonalizzazione del centro storico, ha marcatamente diviso il campione: il 58% degli intervistati ha infatti risposto di essere favorevole a questo progetto, il 42% contrario.

A essere maggiormente convinti dell'opportunità della sua realizzazione sono soprattutto le classi di età più giovani: hanno dichiarato di concordare con l'affermazione secondo cui occorrerebbe costruire un parcheggio sotterraneo in piazza della Libertà il 68% degli intervistati compresi fra i 18 e i 30 anni, il 70% di quelli compresi fra i 31 e i 40, e solo il 52% di quelli compresi fra i 41 e i 50 anni, il 53% di quelli compresi fra i 51 e i 60 anni e il 50% degli ultrasessantenni. Analizzando le risposte in base alle zone di residenza, invece, è stato possibile constatare come si siano rivelati più favorevoli a questo intervento gli abitanti dei sobborghi (62%), seguiti da quelli del centro (58%) e da quelli delle periferie (54%). Inoltre, il consenso verso la costruzione del parcheggio sotterraneo di piazza della Libertà si è rivelato più comune fra le persone dotate di un minor livello di istruzione, fra certe categorie professionali, segnatamente fra gli artigiani, i commercianti e tutti i liberi professionisti in genere, e, ovviamente, fra gli automobilisti. Al contrario, parrebbero dissentire maggiormente da un simile progetto i pensionati, gli insegnanti e, rispetto al mezzo usato per i propri spostamenti, i ciclisti.

Dall'elaborazione dei dati sembrerebbero dunque maggiormente scettici verso gli eventuali benefici per la viabilità della realizzazione di un parcheggio sotterraneo in piazza Libertà i soggetti all'incirca con le stesse caratteristiche di quelli che si sono invece dichiarati maggiormente favorevoli all'ampliamento dell'area pedonale. Una relazione che non ha però trovato una netta conferma, come invece ci si sarebbe aspettato, incrociando le risposte fornite dagli intervistati a entrambe le domande. In questo modo, è infatti risultato come solo il 57% di quanti si sono detti favorevoli a una più ampia pedonalizzazione del centro ha anche dichiarato di essere contrario alla costruzione del parcheggio sotterraneo¹⁰. Per molti degli intervistati, dunque, le due cose, pur rispondendo a logiche ben diverse, non sarebbero affatto inconciliabili.

¹⁰ Probabilmente, questa relazione sarebbe emersa con ancor maggior chiarezza, se, fra i sostenitori del parcheggio sotterraneo non si fossero schierati, come abbiamo visto, i residenti nel centro storico, fra i più fermamente convinti dell'opportunità di una più ampia zona pedonale. Ciò è accaduto probabilmente perché questi si sentono doppiamente minacciati dalla congestione del traffico in centro, sia per la cattiva qualità dell'aria che vi si respira, sia per l'oggettiva difficoltà di circolarvi e, soprattutto, di parcheggiarvi. Nel primo caso, insomma, hanno risposto come chi è preoccupato per la qualità dell'ambiente della zona in cui abita, nel secondo, come automobilisti danneggiati dal traffico, anche quando non sono alla guida del loro mezzo.

Cercando di determinare con più precisione il profilo di quanti non sarebbero persuasi dell'opportunità della costruzione del nuovo parcheggio, è però risultato come fra questi figurino soprattutto quanti ritengono che la strategia più opportuna per risolvere il problema del traffico sia migliorare il servizio di trasporto pubblico urbano, costruire nuove piste ciclabili, inasprire la politica di tariffazione della sosta in centro o, addirittura, interdire totalmente la circolazione dei veicoli a motore privati nella zona all'interno degli spalti della circonvallazione. Esisterebbe, inoltre, una forte correlazione fra la preoccupazione per la salubrità dell'aria e la contrarietà al possibile nuovo parcheggio.

Piste ciclabili, parcheggi a pagamento, proibire il traffico dentro gli spalti della circonvallazione, migliorare il trasporto pubblico urbano

I modelli di risposta precedentemente individuati a proposito delle domande relative all'ampliamento dell'area pedonale e alla costruzione di un parcheggio sotterraneo in piazza della Libertà hanno dimostrato ulteriormente la loro validità anche nell'analisi delle risposte fornite dagli intervistati per gli altri quesiti concernenti la viabilità. Questo benché su temi come la costruzione di nuove piste ciclabili, l'inasprimento della politica di tariffazione della sosta nel centro storico, la totale interdizione della circolazione dei veicoli a motore privati dentro gli spalti della circonvallazione, o il miglioramento del servizio di trasporto pubblico urbano si siano prodotte all'interno del campione ampie maggioranze, ora favorevoli ora contrarie, all'opzione considerata.

Sulla costruzione di nuove piste ciclabili quale possibile rimedio per la congestione del traffico, si è registrato fra gli intervistati un largo anche se non generalizzato consenso (63%). Una percentuale comunque superiore rispetto a quella di quanti hanno dichiarato di fare uso della bicicletta (46%). Questo, probabilmente, perché è possibile anche a chi non la utilizzi, né intenda farlo, giudicare come auspicabile incentivare l'uso della bicicletta, non avvertendo alcuna contraddizione fra questa affermazione e le proprie abitudini di vita, né temendo che un maggior uso di questo mezzo di trasporto possa in qualche modo confliggere con le proprie esigenze di mobilità. Si dimostrano comunque maggiormente favorevoli alla costruzione di nuove piste ciclabili gli uomini (65%) delle donne (61%), e le persone comprese fra i 41 e i 50 anni (68%), cioè, naturalmente, quelli che hanno dichiarato con maggior frequenza di utilizzare la bicicletta e le persone dotate di un miglior livello di istruzione. Al pari dei casi precedenti, anche in questo è possibile registrare una relazione molto stretta fra l'approvazione per la costruzione di nuove piste ciclabili e altre misure finalizzate a disincentivare l'uso dell'auto: inaspimento della politica di tariffazione della sosta, totale interdizione della circolazione dei veicoli a motore privati dentro gli spalti della circonvallazione, miglioramento del servizio di trasporto pubblico urbano.

Passiamo ora alla domanda relativa alla tariffazione della sosta nel centro storico: il 68% degli intervistati si è dichiarato contrario a un suo inaspimento quale possibile soluzione al problema del traffico. A dissentire maggiormente da questa proposta, sono state soprattutto le classi di età più giovani (l'88% de-

gli intervistati compresi fra i 18 e i 30 anni, e il 91% di quelli compresi fra i 31 e i 40 anni), e, rispetto al sesso, gli uomini (72%), ossia i soggetti che con maggior frequenza usano il mezzo privato per i loro spostamenti. Se invece si traccia il profilo di quanti si sono dichiarati favorevoli a un simile provvedimento, è possibile verificare come non si tratti solo di anziani e di utenti deboli della strada (pedoni e ciclisti), ma anche da quanti, una piccola minoranza, in coerenza con le risposte fornite ad altre domande, desidererebbero una politica diversa della mobilità, non più esclusivamente centrata sull'uso dell'auto.

Ancora più massiccia si è rivelata l'adesione all'idea secondo la quale occorrerebbe migliorare il servizio di trasporto pubblico come possibile contributo alla risoluzione del problema del traffico. Il 74% degli intervistati ha, infatti, dichiarato di condividere questa proposta. Si tratta di un consenso trasversale, rispetto alle classi di età, al sesso, alle professioni, la cui intensità, al contrario di quanto ci si potrebbe aspettare, non sembrerebbe variare neppure in relazione alle diverse zone di residenza. Come nel caso dell'eventuale costruzione di nuove piste ciclabili, anche in questo il rafforzamento del servizio di trasporto pubblico urbano è stato avvertito dagli intervistati come una misura per certi versi scontata e, soprattutto, non potenzialmente in conflitto con le abitudini della grande maggioranza del campione. Una conferma indiretta di questa interpretazione viene dal fatto che, al contrario di quello che potrebbe lasciar supporre l'andamento delle risposte a questa domanda, solo una piccola minoranza di intervistati ha, come si è detto, lamentato una cattiva efficienza del trasporto pubblico urbano.

Per ultima, l'ipotesi estrema dell'interdizione totale della circolazione delle automobili all'interno degli spalti della circonvallazione cittadina. È stata questa l'ipotesi di intervento che ha suscitato minor consenso fra gli intervistati: il 69% del campione si è dichiarato contrario. Come nei casi precedenti, questa è stata la posizione assunta con più facilità dai soggetti che hanno dichiarato di usare più frequentemente l'automobile. Al contrario, quanti si sono dichiarati favorevoli a questo tipo di intervento sono soprattutto, ancora una volta, gli utenti deboli della strada e le persone che hanno manifestato una forte preoccupazione per la qualità dell'ambiente urbano. Fra questi, forse per la radicalità della proposta, si sono schierate con minor frequenza che in altri casi le persone dotate di un titolo di studio superiore.

Una prima conclusione

Dall'analisi delle risposte è dunque emersa una forte insoddisfazione per la situazione della viabilità cittadina, indicata da molti come il problema principale da risolvere. In grande maggioranza, gli intervistati hanno infatti lamentato la cattiva manutenzione delle strade e la scarsa disponibilità di parcheggi nel centro storico. Si tratta di un malumore generalizzato, la cui intensità varierebbe assai poco in funzione del sesso, dell'età, del livello d'istruzione, della professione svolta o della zona di residenza delle persone. Questo fenomeno interesserebbe tutto ciò che ha a che fare con la mobilità degli individui tranne il servizio di trasporto pubblico urbano, giudicato generalmente efficiente benché nella

realtà, e per ammissione stessa degli intervistati, esso sia ben poco utilizzato dagli alessandrini.

L'unanimità con cui sono denunciati i problemi della viabilità cittadina scompare quando gli intervistati debbano indicare quali politiche siano necessarie per decongestionare il traffico, lasciando il posto a un certo disorientamento. Nella maggior parte dei casi, questi hanno, infatti, dichiarato di ritenere necessari provvedimenti fra loro, certo non inconciliabili ma, in realtà, ispirati a logiche di intervento profondamente diverse. I più si sono detti favorevoli al miglioramento del trasporto pubblico urbano o alla costruzione di nuove piste ciclabili e, al tempo stesso, contrari a un inasprimento della politica di tariffazione della sosta nel centro cittadino, come alla chiusura dello stesso al traffico dei veicoli a motore privati. Si chiede, cioè, di favorire modalità di trasporto alternative all'automobile, ma si è al tempo stesso ostili a qualsiasi politica possa disincentivarne l'uso.

L'andamento generale delle risposte, che tradirebbe una certa confusione nelle opinioni degli alessandrini, non significa che sia però impossibile individuare fra gli intervistati gruppi più o meno omogenei di persone dotati di un orientamento coerente in tema di viabilità. Si prendano per esempio in considerazione i giudizi da questi espressi circa l'ampliamento dell'area pedonale o la costruzione di un parcheggio sotterraneo in piazza della Libertà: in entrambi i casi, di fronte alla necessità di scegliere fra una logica di intervento esclusivamente sbilanciata a favore dell'auto e una più preoccupata della salubrità dell'aria, della sicurezza di tutti gli utenti della strada e, non da ultimo, della gradevolezza estetica delle nostre città, il campione si è marcatamente diviso a metà. Un'alternativa cui corrisponderebbero due approcci diversi al problema della viabilità, entrambi riscontrabili nelle risposte degli intervistati. Il primo, totalmente *autocentrico*, prescriverebbe un uso illimitato del mezzo di trasporto privato, considerato, in nome di una malintesa concezione della libertà individuale, l'unico in grado di garantire una mobilità totale. Il secondo, invece, configurerebbe una sostanziale adesione a un modello di mobilità che si vuole sostenibile per l'ambiente e in grado di garantire a tutti gli utenti della strada pari dignità; adesione che sarebbe ispirata, prima ancora che da convinzioni ambientaliste, da semplice ragionevolezza. Il primo approccio è fatto proprio da persone dotate di un livello d'istruzione non elevato, dagli uomini piuttosto che dalle donne, dai più giovani, dagli abitanti dei sobborghi, da alcune categorie sociali (commercianti, lavoratori autonomi in genere), ma anche da chi, nella situazione presente, vede soddisfatte le proprie esigenze di mobilità personale. È condiviso, inoltre, da quanti hanno rivelato di non avere particolari preoccupazioni per l'ambiente (per esempio da quanti non si oppongono a grossi insediamenti industriali o all'incenerimento dei rifiuti). Il secondo approccio, invece, è caratteristico di persone dotate di un buon livello di istruzione, prevalentemente residenti in centro o, comunque, in città, preoccupate per la qualità dell'ambiente urbano, relativamente giovani, ma non giovanissimi (all'incirca la fascia di età in cui si hanno figli piccoli o adolescenti), fortemente insoddisfatti per la congestione del traffico. Si tratta di due visioni opposte della mobilità che raccoglierebbero entrambe, all'incirca, il consenso di un terzo del campione (con una

prevalenza, in realtà, della posizione di quello che potremmo chiamare il partito degli automobilisti a oltranza); mentre il rimanente degli intervistati oscillerebbe incoerentemente fra le due opposte posizioni.

Un'analisi che dimostra come gli alessandrini non abbiano tutti, indistintamente, opinioni contraddittorie su quale politica sia più opportuno adottare per decongestionare il traffico cittadino, chiarendo per quale ragione circa i due terzi degli intervistati si siano detti favorevoli alle piste ciclabili e al potenziamento del servizio pubblico, ma solo un terzo abbia dichiarato di essere d'accordo con la radicale chiusura al traffico del centro o con un ulteriore inasprimento delle tariffe per la sosta. In questo quadro generale, non deve allora essere un motivo di sorpresa il forte consenso (80%) riscosso dall'ipotetica costruzione di un nuovo ponte sul Bormida, un'infrastruttura viaria avvertita come necessaria anche da quanti nel rispondere alle nostre domande hanno tradito forti preoccupazioni per la qualità dell'ambiente.

Ambiente urbano

L'analisi delle risposte relative alla viabilità fornite dagli intervistati ha dimostrato come una parte anche consistente di alessandrini desideri poter instaurare un rapporto diverso con la propria città. Una città che si vorrebbe non più a misura di automobile ma, finalmente, a misura d'uomo, in cui non sia soltanto possibile parcheggiare la «macchina», ma soprattutto intrecciare relazioni umane significative. Questa maggior attenzione per la qualità della vita, per la gradevolezza del contesto urbano in cui si vive e si lavora, per il tono della vita sociale e culturale che vi si svolge, è un elemento caratteristico dei nostri tempi, comune a ogni Paese che abbia raggiunto un elevato livello di sviluppo economico e di benessere. Esso si traduce nella consapevole richiesta, da parte di un numero crescente di cittadini, di più elevati standard di vivibilità ambientale, nella diffusa preoccupazione per la salubrità dell'aria, per la qualità dell'acqua, per i rischi connessi all'inquinamento acustico e a quello elettromagnetico e nel desiderio di sottrarre spazio urbano al cemento e alle auto per destinarlo a verde pubblico, considerato come un luogo privilegiato di socializzazione fra le generazioni. A proposito di questi temi, per verificare quali siano effettivamente le aspettative e le preoccupazioni degli alessandrini rispetto all'ambiente urbano, sono state rivolte agli intervistati alcune domande relative alle aree verdi, alla pulizia delle strade, alla qualità dell'aria e dell'acqua e all'inquinamento acustico. Un problema a parte è poi rappresentato dal rapporto con i fiumi che attraversano il territorio cittadino, in particolare il Tanaro, dopo la disastrosa alluvione che il 6 novembre 1994 provocò la morte di undici persone e pesanti danni in molte zone della città.

Aree verdi

Alessandria non eccelle per la quantità del verde pubblico. I suoi 3,2 metri quadrati pro capite ne fanno il settantesimo capoluogo di provincia per disponibilità di verde urbano¹¹. Quale giudizio hanno però gli alessandrini delle (poche) aree verdi esistenti? È stato chiesto agli intervistati di giudicarne il grado di pulizia e di manutenzione. Per il 51% del campione questo sarebbe «abbastanza buono» (43%) o «molto buono» (8%), per il 44% sarebbe «abbastanza scadente» (26%) o «molto scadente» (18%), mentre il 5% ha detto di non avere elementi per formulare un giudizio. Leggermente più severe le donne degli uomini e i soggetti di età compresa fra i 31 e i 40 anni, ossia, molto probabilmente, le persone che avendo figli piccoli o adolescenti frequentano con più facilità le aree verdi¹². Sono stati invece i giovani a tradire una minore attenzione verso questo problema, ammettendo, con maggior frequenza rispetto alle altre classi di età, di non essere in grado di formulare un giudizio su questo tema¹³. Analizzando, invece, in base alla zona di residenza, le risposte fornite dagli intervistati è stato possibile osservare come il 60% circa degli abitanti del centro storico sia insoddisfatto della situazione del verde pubblico. È probabile che questa valutazione negativa sia dipesa soprattutto dallo stato di degrado in cui versano i centrali giardini della stazione. Più soddisfatti, invece, gli abitanti dei quartieri periferici e soprattutto quelli dei sobborghi. Una componente determinante nell'opinione degli intervistati a proposito delle aree verdi si è rivelato il giudizio sulla qualità dell'aria. Quanti hanno detto di considerare quest'ultima come poco o per nulla «buona» si sono poi dimostrati anche come più frequentemente severi nel loro giudizio sul verde pubblico. È possibile osservare la stessa relazione con le risposte relative al problema dell'inquinamento acustico. Anche in questo caso, chi ha lamentato un'eccessiva rumorosità della propria zona di residenza si è più frequentemente dichiarato insoddisfatto a proposito della pulizia e manutenzione delle aree verdi.

Una conferma di come la percezione dello stato delle aree verdi non sia separabile da quella del contesto urbano in cui queste si inseriscono è venuta anche dalle risposte relative al grado di manutenzione e pulizia delle strade, che ne hanno riprodotto quasi fedelmente l'andamento. Per il 50% del campione la pulizia e la manutenzione delle strade è «abbastanza buona» (45%) o «molto buona» (5%), per il 49% è «abbastanza scadente» (29%) o «molto scadente» (20%). Fra i due giudizi esiste infatti una forte associazione. Un'altra componente determinante per il giudizio circa la pulizia e la manutenzione del verde pubblico si è rivelato il livello di intensità con cui gli intervistati hanno lamentato il diffondersi della criminalità. Il 77% di quanti hanno formulato un giudizio negativo circa lo stato delle aree verdi si è anche detto convinto che quest'ultima sarebbe in «aumento» o «in forte aumento».

¹¹ Fonte: *Ecosistema urbano di Legambiente. Ottavo Rapporto sulla Qualità ambientale dei Comuni Capoluogo*, a cura di Legambiente Italia e dell'Istituto Ricerche Ambiente Italia.

¹² Per il 24% delle donne la pulizia e la manutenzione delle aree verdi sono «molto scadenti», un valore percentuale che fra gli uomini è risultato essere del 12%.

¹³ Il 10% circa di essi ha infatti risposto di non avere elementi per giudicare lo stato delle aree verdi, un valore percentuale nettamente più basso per le altre classi di età.

Le componenti che quindi interverrebbero a determinare il giudizio degli intervistati sullo stato delle aree verdi sono dunque numerose e di natura talora anche molto diversa fra loro. Da un lato il contesto urbano in cui il verde pubblico si inserisce, la pulizia delle strade, la salubrità dell'aria che vi si respira, l'inquinamento acustico ecc.; dall'altro fattori sociali, come avvertire più o meno sicura una determinata zona. L'impressione, però, è che il primo elemento, i fattori cioè di carattere ambientale, abbia determinato piuttosto il giudizio di quanti effettivamente fruiscono delle aree verdi, mentre il secondo, i fattori sociali, quello di chi non frequenta questi spazi se non occasionalmente. Più in generale, sembrerebbero maggiormente positivi i giudizi espressi da quanti non conoscono affatto lo stato del verde pubblico rispetto ai suoi utenti. Non è un caso che su questo tema si siano rivelati più critici i pedoni piuttosto che gli automobilisti, le donne piuttosto che gli uomini, gli abitanti del centro rispetto a quelli dei sobborghi, quanti dimostrano altrove una maggiore sensibilità ambientale rispetto a quelli che questa sensibilità non la possiedono affatto.

Il profilo che è stato appena tracciato è anche quello di chi si è dichiarato maggiormente d'accordo con l'ipotesi che vorrebbe destinare l'ex piazza d'Armi ad area verde attrezzata. Si tratta di un ampio spazio erboso, di all'incirca 50 ettari, sito nel quartiere Orti, al margine settentrionale della città, attualmente adibito ad aeroporto turistico e in cui viene annualmente allestita la fiera campionaria cittadina. Da anni si discute di una sua eventuale riforestazione e trasformazione in grande parco urbano, proposta condivisa dall'85% degli intervistati¹⁴, a dimostrazione di quanto sia sentito il problema dell'assenza in città di spazi verdi adeguati, per qualità ed estensione, alle reali esigenze degli alessandrini.

Qualità dell'aria, qualità dell'acqua, inquinamento acustico

Il 20 gennaio 2002, l'Amministrazione comunale di Alessandria disponeva la sospensione per un giorno del traffico dei veicoli a motore. Si trattava di un provvedimento di emergenza, assunto, a imitazione di altre città del Nord d'Italia, per contrastare l'elevatissima concentrazione delle polveri sottili presenti nell'aria, in quei giorni oscillanti su valori dalle tre alle cinque volte superiori alla soglia di attenzione. Gli alessandrini, anche quelli solitamente poco interessati ai problemi ambientali, prendevano così coscienza di come anche una città relativamente piccola come Alessandria potesse conoscere livelli di inquinamento non molto diversi da quelli dei grandi centri metropolitani. A questo proposito, è stato chiesto agli intervistati un giudizio sulla qualità dell'aria, dell'acqua e sulla rumorosità della zona in cui vivono.

Il 43% del campione ha detto di giudicare la qualità dell'aria della zona in cui vive, come «poco buona» (26%) o «per niente buona» (17%), mentre per il 57%

¹⁴ Il 47% degli intervistati si è infatti dichiarato «molto d'accordo» con l'affermazione «per il futuro della città bisogna fare in piazza d'Armi una grande area verde attrezzata», il 38% «abbastanza d'accordo», il 10% «incerto», il 3% «abbastanza contrario» e il 2% «molto contrario».

essa è «abbastanza buona» (43%) o «decisamente buona» (14%). Sono soprattutto le donne a lamentare l'inquinamento dell'aria¹⁵, i soggetti compresi fra i 31 e i 40 anni¹⁶ e quelli con un elevato titolo di studio, cioè le persone che, come è già stato detto, anche in altri casi si sono rivelate molto attente alla vivibilità ambientale della città. Decisiva nel determinare l'opinione in merito degli intervistati (vista anche la formulazione della domanda) si è però rivelata la zona di residenza. Confrontando l'andamento delle risposte in base a quest'ultima, si potrebbe tracciare una carta dell'inquinamento dell'aria in città. Le zone più a rischio risulterebbero allora essere il sobborgo di Spinetta Marengo, dove la totalità degli intervistati ha lamentato una pessima qualità dell'aria, e il centro storico, dove questo valore percentuale si è attestato attorno al 66% circa. Il tutto, cioè, in esatta coincidenza con la geografia degli insediamenti industriali a più forte impatto ambientale e con i problemi di traffico più intensi.

Le risposte fornite dagli intervistati a proposito della qualità dell'acqua hanno avuto un andamento complessivo non molto dissimile da quelle relative all'inquinamento dell'aria. La maggioranza (59%) del campione ha infatti dichiarato di considerare «buona» (14%) o «abbastanza buona» (45%) l'acqua potabile erogata dall'acquedotto comunale, mentre il 27% ha detto di giudicarla «poco buona» e il 14% «per niente buona». Sono state soprattutto le generazioni più giovani a denunciarne con maggior frequenza la scarsa qualità¹⁷.

In ultimo, l'inquinamento acustico. Gli intervistati hanno in grande maggioranza (71%) dichiarato di poter considerare la propria zona di residenza come «molto tranquilla» (24%) o «abbastanza tranquilla» (47%); solo il 29% ha risposto «abbastanza rumorosa» (20%) o «molto rumorosa» (9%). Si tratta di una valutazione su cui avrebbe influito molto poco il sesso o l'anzianità degli intervistati. Al contrario, analizzando le risposte in base alla zona di residenza, si potrebbe anche in questo caso tracciare una «mappa» dell'inquinamento acustico cittadino. Ancora una volta, sono stati i residenti nel centro storico, quelli maggiormente danneggiati dalla congestione del traffico automobilistico, i più critici: il 48% di essi si è lamentato della rumorosità della zona in cui abita.

Più in generale, l'analisi delle risposte ha dimostrato l'esistenza di una forte associazione fra le valutazioni formulate dagli intervistati sulla qualità dell'ambiente urbano e quelle relative a problemi come la viabilità. Maggiormente preoccupati della salubrità dell'aria o della rumorosità della zona in cui vivono sono soprattutto coloro che si sono dichiarati favorevoli a un radicale cambiamento nella viabilità cittadina, da realizzarsi con l'adozione di politiche che disincentivino l'uso dell'auto privata nel centro storico. Si tratta in partico-

¹⁵ Aggregando i dati, il valore percentuale dei giudizi negativi è fra le donne del 46%, fra gli uomini del 40%.

¹⁶ Questa è l'unica fascia di età in cui prevalgono i giudizi negativi su quelli positivi. Il valore percentuale di quanti lamentano una cattiva qualità dell'aria è, infatti, classe d'età per classe d'età, il seguente: 40% fra i 18 e i 30 anni, 55% fra i 31 e i 40 anni, 47% fra i 41 e i 50 anni, 37% fra i 51 e i 60 anni, 44% fra gli ultrasessantenni.

¹⁷ Aggregando i dati, infatti, si può verificare come la frequenza dei giudizi negativi circa la qualità dell'acqua potabile vada scemando con l'anzianità: fra i 18 e i 30 anni il suo valore percentuale è il 47%, fra i 31 e i 40 anni è il 46%, fra i 41 e i 50 anni è il 45%, mentre scende al 33% fra i 51 e i 60 anni e al 37% fra gli ultrasessantenni.

lare di persone appartenenti alle classi di età centrali del nostro campione, probabilmente padri o madri di figli piccoli o adolescenti, residenti in centro o nei suoi immediati dintorni, dotati di un titolo di studio elevato e di una buona posizione sociale.

Alluvione

Se si è deciso di lasciare per ultima l'analisi delle risposte ottenute dalle due domande relative al rischio di nuove possibili alluvioni, presenti nel questionario, non è per una minore rilevanza del tema, ma per una sua certa estraneità rispetto all'argomento finora trattato. La presenza di un fiume all'interno di una città non è, di per sé, un fattore determinante per la qualità dell'ambiente urbano (lo ha dimostrato anche l'assenza di una qualche relazione fra le opinioni degli intervistati su questo tema e il loro timore di nuovi eventi alluvionali); essa pone però problemi di fondamentale importanza per la sicurezza collettiva. Dopo il disastroso evento alluvionale che ha colpito Alessandria nell'autunno del 1994, causato dall'esonazione del fiume Tanaro, l'opinione pubblica cittadina ha lungamente discusso l'opportunità o meno di ogni opera disposta per «mettere in sicurezza» la città. Molti si sono lamentati della lentezza con cui procedevano i lavori, alcuni dell'assenza di un piano organico di intervento o del rischio che certi provvedimenti, assunti nella logica dell'emergenza, potessero in realtà rivelarsi dannosi.

A questo proposito, sono state rivolte due diverse domande agli intervistati. Con la prima si chiedeva loro un giudizio su quanto fatto in questi anni per evitare il ripetersi di un nuovo evento alluvionale; con la seconda, invece, di indicare quanto si sentissero al sicuro da questa possibilità.

Nel primo caso, il 49% degli intervistati ha risposto che «è stato fatto qualcosa, ma non è sufficiente», il 23% che «è stato fatto poco» o «non è stato fatto nulla», mentre solo il 28% ha affermato che è stato fatto «molto» o «abbastanza». Sembrerebbe quindi esserci fra gli alessandrini un diffuso scetticismo circa l'oggettiva sicurezza del fiume. Il maggior livello di insoddisfazione è stato espresso dagli intervistati di età compresa fra i 31 e i 50 anni¹⁸ e, anche se solo lievemente, dalle persone con un maggiore livello di istruzione¹⁹, nonché da artigiani e commercianti²⁰. Analizzando invece le risposte degli intervistati in base alla loro età, si può osservare come su questo argomento si sia prodotta una

¹⁸ In questo caso, aggregando le percentuali di risposta «è stato fatto qualcosa, ma non è sufficiente» a «non è stato fatto nulla» e «è stato fatto poco», otteniamo un valore all'incirca dell'80%.

¹⁹ Prendendo in esame, per praticità di lettura, i giudizi positivi aggregati fra loro, si può constatare come questi siano più frequenti fra le persone con un basso livello di istruzione: il loro valore percentuale è infatti del 30% per i soggetti che non hanno più della licenza media e del 28% fra i diplomati, ma scende al 23% fra i laureati.

²⁰ Appena il 14% degli appartenenti a questa categoria dà un giudizio positivo dei lavori fatti per mettere in sicurezza il fiume Tanaro.

frattura fra le diverse generazioni. I giovani, infatti, e in particolare gli studenti, sono risultati molto meno critici del resto del campione²¹.

Il fenomeno più interessante e sorprendente si è però registrato in relazione alla zona di residenza che, al contrario di quanto si potrebbe pensare, non influenzerebbe in maniera particolare il giudizio degli alessandrini. Fra gli abitanti dei quartieri colpiti dall'alluvione del 1994, rispetto al resto della città, non esisterebbe infatti un maggior scetticismo circa l'effettiva efficacia degli interventi operati sul fiume in questi ultimi anni. È sufficiente confrontare l'andamento delle risposte degli intervistati residenti al quartiere Orti con quelli dei residenti negli altri quartieri cittadini, al contrario del primo, non interessati all'evento alluvionale²².

Le risposte ottenute dalla seconda domanda, con cui si chiedeva agli alessandrini quanto si sentissero al sicuro dalla possibilità di un nuovo evento alluvionale, non hanno avuto un andamento differente. Il 32% degli intervistati ha risposto di non sentirsi «per niente» al sicuro, il 30% «un po'» al sicuro, un altro 30% del campione «abbastanza» al sicuro, mentre solo il 4% si sente «molto» al sicuro (un altro 4% ha risposto che il problema non lo riguarda). È così confermata l'ipotesi secondo cui sarebbe diffusa fra gli alessandrini una generale sensazione di insicurezza in relazione a una persistente pericolosità del fiume Tanaro. Una sensazione d'insicurezza che, come per la prima domanda, sarebbe minore fra i più giovani, mentre diverrebbe più intensa col progredire dell'età²³ e fra certe professioni²⁴ (insegnanti, impiegati, artigiani). Ciò che, però, non ci si attendeva assolutamente di registrare, anche in questo caso, è l'inesistenza di un maggior allarme circa il rischio di una possibile nuova alluvione fra gli abitanti delle zone colpite dall'evento del 1994. Prendiamo in considerazione le risposte forniteci dai residenti al quartiere Orti: il 37% degli intervistati ha risposto di non sentirsi «per niente» al sicuro, il 26% di sentirsi «un po'» al sicuro e il 37% «abbastanza» al sicuro. Esse, dunque, non si discostano in maniera statisticamente rilevante, almeno non con l'intensità che ci si aspetterebbe, da quelle registrate per il campione nel suo insieme.

In conclusione, sembrerebbe potersi affermare l'esistenza di una generale preoccupazione per la possibilità di un nuovo evento alluvionale, preoccupa-

²¹ Il 37% dei soggetti compresi fra i 18 e i 30 anni e il 42% degli studenti è soddisfatto di quanto fatto in questi anni per mettere in sicurezza il Tanaro.

²² Il 17% degli intervistati residenti al quartiere Orti ha detto che «non è stato fatto nulla» o «è stato fatto poco», il 61% che «è stato fatto qualcosa, ma non è sufficiente», il 22% che «è stato fatto abbastanza» o «molto». Quasi identico l'andamento della domanda nel quartiere Pista: per il 17% «non è stato fatto nulla» o «è stato fatto poco», per il 60% «è stato fatto qualcosa, ma non è sufficiente», per il 21% «è stato fatto abbastanza» o «molto». Per il 17% degli intervistati del quartiere Cristo «non è stato fatto nulla» o «è stato fatto poco», per il 45% «è stato fatto qualcosa, ma non è sufficiente», per il 37% «è stato fatto abbastanza» o «molto». Infine riportiamo ancora il dato del centro: per il 28% «non è stato fatto nulla» o «è stato fatto poco», per il 46% «è stato fatto qualcosa, ma non è sufficiente», per il 26% «è stato fatto abbastanza» o «molto».

²³ L'8% di quanti hanno fra i 18 e i 30 anni ha detto di sentirsi «molto» al sicuro rispetto a un possibile nuovo evento alluvionale. Un valore percentuale che per le altre classi di età in cui è stato suddiviso il campione è all'incirca del 4%.

²⁴ Il 45% degli artigiani e dei commercianti ha risposto di non sentirsi «per niente» al sicuro, un valore percentuale, per esempio, che fra gli studenti è pari al 19%.

zione che, però, sarebbe condivisa in uguale misura da tutti gli alessandrini, non soltanto da quelli residenti nelle zone «a rischio». Un dato, quest'ultimo, largamente inatteso, ma che interviene a «sfatare» un luogo comune diffuso dopo l'alluvione del 1994: quello che vorrebbe indifferenti a questo problema gli abitanti dei quartieri non coinvolti in quel disastroso avvenimento.

Rifiuti

Nel 2000 Alessandria era la ventitreesima città fra i capoluoghi di provincia per quantità di rifiuti pro capite, pari a ben 613 chilogrammi²⁵. In quello stesso anno, gli alessandrini pagavano più di 20 miliardi di lire per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, una cifra elevata, lievitata di circa il 70% negli ultimi anni Novanta in conseguenza della avvenuta saturazione della discarica di Castelcerriolo²⁶. Si tratta di due dati che restituiscono immediatamente tutta la complessità di un problema che si va facendo, con il passare degli anni, sempre più oneroso per la città, sia dal punto di vista economico sia sotto il profilo ambientale, e che, per la sua delicatezza, divide e disorienta l'opinione pubblica locale. Prima di esporre, però, quale sia l'orientamento degli intervistati in merito alla politica più opportuna da adottare per lo smaltimento dei rifiuti, occorre sottolineare la forte soddisfazione che si è fra questi registrata per il servizio di raccolta degli stessi. Per il 70% del campione esso è, infatti, «abbastanza buono» (58%) o «molto buono» (12%). Un giudizio confortante, soprattutto se si riflette su come quasi la metà degli intervistati abbia, invece, bocciato la pulizia delle strade o delle aree verdi (effettuate anch'esse dalla Azienda municipalizzata di igiene urbana) o sui dati relativi alla raccolta differenziata. Neanche in questo caso, infatti, Alessandria può vantare posizioni di eccellenza: nel 2000 è stato infatti riciclato il 22% dei rifiuti urbani prodotti, una cifra molto più bassa, per esempio, rispetto a città, non così dissimili dalla nostra per dimensioni e caratteristiche socio-economiche, come Bergamo (37%) o Brescia (36%)²⁷. Nel questionario era stato, però, chiesto agli intervistati di valutare principalmente la qualità del servizio di raccolta dei rifiuti, cioè la frequenza con cui vengono prelevati, l'invasività e l'igienicità dei cassonetti e la loro distribuzione, e non i risultati raggiunti nel campo del riciclaggio dei rifiuti.

Inceneritore e discarica no grazie

Più controverso, invece, nella realtà e nelle opinioni degli intervistati, il problema dello smaltimento dei rifiuti e di come il costo di questo servizio debba essere ripartito fra gli utenti. Da una prima lettura delle risposte, infatti, si potrebbe concludere o per una sostanziale assenza di chiarezza fra gli alessandrini in merito, o per la loro improvvisa, e improbabile, conversione alla più rigida orto-

²⁵ *Ecosistema urbano di Legambiente. Ottavo rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo*, a cura di Legambiente Italia e dell'Istituto Ricerche Ambiente Italia.

²⁶ *Annuario comunale 2001*, Città di Alessandria, Nucleo Studi Ricerche e Documentazione.

²⁷ *Ecosistema urbano di Legambiente. Ottavo rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo*, a cura di Legambiente Italia e dell'Istituto Ricerche Ambiente Italia.

dossia ambientalista. La maggioranza degli intervistati ha infatti detto di essere fortemente contraria a una nuova discarica (77%) e alla costruzione di un inceneritore (68%), ha bocciato l'ipotesi di smaltire i rifiuti altrove (72%) e si è invece dichiarata plebiscitariamente favorevole (93%) alla raccolta differenziata. In realtà, come nel caso delle risposte sulla viabilità, il campione nel suo complesso non ha espresso un orientamento coerente, ma indicazioni fra loro contraddittorie. Solo attraverso un'analisi puntuale dell'andamento delle risposte a ogni singola domanda è stato possibile ricostruire più chiaramente le diverse opinioni su questo tema. Come è stato già detto, gli intervistati a grande maggioranza (77%) si sono dichiarati contrari a una nuova discarica nella nostra zona. Si tratterebbe di un orientamento generale, comune a tutti i diversi gruppi in cui è possibile suddividere il campione, ma che sembrerebbe più radicato fra gli ultrasessantenni²⁸, fra i soggetti privi di un titolo di studio superiore (82%)²⁹ e fra gli abitanti dei sobborghi (84%), questi ultimi probabilmente timorosi di essere danneggiati dalla localizzazione di un eventuale nuovo impianto³⁰. Se nell'opposizione generalizzata alla costruzione di una nuova discarica si sono distinti soprattutto gli anziani, le persone non in possesso di un livello di istruzione superiore e gli abitanti dei sobborghi, nel rifiuto dell'inceneritore si sono segnalati, al contrario, i diplomati³¹ e coloro che abitano in centro³². Quello che però innanzitutto stupisce è constatare come su questo argomento si sia registrato fra gli intervistati un dissenso inferiore (68%) a quello riservato alla discarica. Il conferimento dei rifiuti in quest'ultima è generalmente avvertito, cioè, come meno pericoloso per l'ambiente e per la salute e oneroso finanziariamente del loro incenerimento. Sono stati, soprattutto, gli anziani (36%) e le generazioni più giovani a rivelarsi relativamente meno sfavorevoli alla soluzione inceneritore: fra i soggetti compresi fra i 18 e i 30 anni è anzi presente un certo favore verso questa ipotesi (45%). Un'ulteriore analisi delle risposte ha poi permesso di verificare come fra quanti si sono detti contrari all'incenerimento dei rifiuti vi siano soprattutto coloro che si sono dichiarati, nel campo della viabilità, favorevoli a un'ampia pedonalizzazione del centro storico, e in campo economico, a una strategia di sviluppo basata sulla piccola industria e sui servizi. La maggioranza degli intervistati si è poi detta ampiamente contraria a smaltire i rifiuti fuori zona, accettando un aumento delle tariffe. Si tratta di una proposta a cui acconsentirebbe soltanto il 28% del campione. Questi ultimi sembrerebbero in prevalenza soggetti dotati di un buon livello di istruzione e con una buona po-

²⁸ L'82% degli ultrasessantenni è contrario a una nuova discarica. Si tratta di un valore percentuale leggermente più basso rispetto al resto della popolazione, soprattutto fra quella giovanile (72%).

²⁹ Un valore percentuale significativamente più basso fra diplomati (71%) che fra i laureati (75%).

³⁰ Fra gli abitanti delle periferie e quelli del centro storico l'opposizione a una nuova discarica è rispettivamente al 74% e al 76%.

³¹ Il 71% dei diplomati si è detto contrario alla costruzione di un inceneritore, un valore percentuale che fra i laureati si è attestato al 66% e fra i non diplomati al 63%.

³² L'opposizione all'inceneritore ha fatto registrare fra gli abitanti del centro un valore percentuale pari al 71%, fra quelli delle periferie un valore percentuale pari al 65% e fra quelli dei sobborghi pari al 64%.

sizione sociale³³, persone benestanti che credono, irresponsabilmente, di potersi permettere di risolvere il problema esportandolo altrove. Com'era invece naturale attendersi, quasi all'unanimità (93%) gli intervistati hanno detto di condividere l'affermazione secondo cui sarebbe necessario «spingere tutti a fare la raccolta differenziata». Raccolta differenziata che, per loro stessa ammissione, sarebbe però praticata solo da poco più del 70% del campione. Un dato, quest'ultimo, che nulla dice sulla reale sistematicità di questa abitudine. Anche se poco rappresentativo dal punto di vista statistico, quel 7% di intervistati che ha detto di non vedere una soluzione del problema rifiuti nel loro riciclaggio è molto significativo. Esso è composto in prevalenza da giovani e anziani e, più in generale, da quanti si sono detti favorevoli all'ipotesi inceneritore. Si tratterebbe cioè di quella parte degli intervistati più scettica verso le soluzioni proposte dagli ambientalisti.

Come pagare il servizio di smaltimento dei rifiuti?

Se si trattasse di un test, si potrebbe dire che solo il 30% degli intervistati ha risposto esattamente a questa domanda, dicendosi d'accordo con l'idea secondo cui si dovrebbe pagare in base al consumo effettivo, cioè alla quantità di rifiuti prodotta. Quest'ultima, infatti, oltre che una delle ipotesi formulate nel questionario, è anche una disposizione legislativa (l'attuale normativa italiana in materia prevede infatti la progressiva trasformazione della tassa sui rifiuti in tariffa)³⁴. Non è allora un caso che questa sia stata una risposta fornita soprattutto dalla parte del campione più istruita e informata: i laureati, i giovani, le persone con un'elevata posizione sociale. Si tratta di una indicazione condivisa anche dalle persone che hanno dimostrato di avere una forte preoccupazione per l'ambiente, probabilmente perché considerano il commisurare il pagamento del servizio di smaltimento dei rifiuti ai consumi come l'unica strategia valida per contenerne la crescita. Al contrario, quel 53% che ha risposto di credere sia giusto pagare a seconda del numero dei componenti della famiglia è risultato in prevalenza composto da persone poco istruite e anziane, al pari dell'11% che si è detto d'accordo con l'affermazione secondo cui occorrerebbe continuare a pagare in base alla cubatura complessiva della casa.

Alcune considerazioni conclusive

Come per le risposte sulla viabilità, anche sulla questione dei rifiuti chi si aspettasse di trarre indicazioni utili dall'opinione generale degli alessandrini ne rimarrebbe certo deluso. Da una prima lettura dei dati, infatti, essi sembrerebbero essere anche in questo caso privi di un orientamento coerente. A meno di non pensare che l'intensità con cui gli intervistati hanno dissentito tanto dalla costruzione di una nuova discarica come di un inceneritore possa significare che

³³ Il 42% dei liberi professionisti è favorevole a una simile politica, se così possiamo chiamarla, di smaltimento dei rifiuti. Un valore percentuale molto più basso per tutte le altre categorie professionali.

³⁴ Si fa riferimento al Decreto Legislativo 22/97, il cosiddetto «decreto Ronchi».

per essi la soluzione del problema rifiuti sia quella di ridurre drasticamente i propri consumi. Nulla, neppure il favore che è stato attribuito alla raccolta differenziata, può però autorizzare a pensare che gli alessandrini abbiano maturato in massa la convinzione che sia necessaria una radicale conversione del proprio stile di vita verso un modello di «sobrietà felice», così radicalmente diverso da quello consumistico. Se si analizzano, però, più dettagliatamente le risposte è possibile osservare come, in realtà, fra gli intervistati, seppure in maniera meno netta di quanto accaduto sul tema della viabilità, esistano degli orientamenti coerenti sulla questione rifiuti. Sono infatti perfettamente individuabili almeno due diverse tipologie di risposte, cui corrisponderebbero due profili demografici e sociali differenti. Da un lato, quelli che potremmo definire gli «ambientalisti», gli stessi che abbiamo già incontrato a proposito dei problemi della viabilità o della vivibilità dell'ambiente urbano, caratterizzati da una forte opposizione verso l'incenerimento dei rifiuti, da una minore contrarietà alla costruzione di una nuova discarica, considerata quale «un male minore», e da un netto favore alla raccolta differenziata. In questo indirizzo si riconoscerebbero soprattutto le persone dotate di un buon livello culturale e di una buona posizione sociale, appartenenti alle fasce di età centrali del campione, prevalentemente residenti in città. Dall'altro, un gruppo eterogeneo, composto soprattutto da giovani, poco preoccupato per l'ambiente, meno avverso all'incenerimento dei rifiuti ma contrario al loro conferimento in discarica, probabilmente più per ragioni economiche che ambientali. Due indirizzi diversi in cui, però, non si è riconosciuta la maggior parte degli intervistati, più spesso oscillanti fra entrambe le posizioni. Quest'ultimo è il caso, soprattutto, della popolazione anziana che, come ha dimostrato anche la domanda relativa alle modalità di pagamento del servizio di smaltimento dei rifiuti, ha rivelato di non avere un orientamento coerente in materia.

Qualche considerazione conclusiva

Pur sapendo che per la sua stessa ampiezza, questa indagine non può pretendere di essere esaustiva, e senza voler indulgere in facili stereotipi, crediamo sia possibile tentare qualche considerazione conclusiva in merito a quale opinione abbiano gli alessandrini dei problemi relativi all'ecosistema urbano. La ricerca ha innanzitutto permesso di verificare come anche nella nostra città si sia affermata, in questi ultimi anni, una maggiore attenzione per la vivibilità ambientale dei nostri spazi urbani. È un aspetto della più generale preoccupazione per standard sempre più elevati di «qualità della vita», una locuzione, quest'ultima, che ha ormai uno sterminato spettro di applicazione, dai servizi alla persona alla viabilità, dall'offerta culturale all'economia, e la cui circolazione nel dibattito pubblico di un Paese è diventata quasi un indicatore del livello di benessere da questo raggiunto. La minaccia, infatti, per il nostro benessere non è più rappresentata dalla scarsità dei beni o dalla precarietà delle condizioni di vita, ma, al contrario, da un eccesso di sviluppo o, meglio, dall'essere lo sviluppo un fenomeno quasi unicamente materiale. Da questo è derivata la crescente consapevo-

lezza di quali siano i rischi ambientali e i costi sociali di uno stile di vita che per una parte almeno degli intervistati avrebbe bisogno di una più o meno radicale revisione. Revisione che, rispetto ai problemi dell'ecosistema urbano implicherebbe una mobilità degli individui non più semplicemente incentrata sul mezzo privato; una viabilità attenta alle esigenze degli utenti più deboli della strada e a limitare l'inquinamento dell'area e acustico; una politica urbanistica orientata a sottrarre spazio urbano al cemento e alle auto per destinarla a verde pubblico e che si faccia carico di favorire la socializzazione fra gli individui e di assicurare loro un ambiente esteticamente piacevole in cui vivere; e, per ultimo, una politica dei rifiuti che ne disincentivi la produzione e permetta di recuperare gran parte di quanto oggi viene conferito in discarica. Un modo diverso di concepire le nostre città, quasi programmaticamente opposto a quello novecentesco, che sarebbe condiviso, spesso in maniera inconsapevole e in nome del semplice buon senso, da una parte almeno degli intervistati. Si tratterebbe soprattutto di soggetti ben istruiti, dotati di una buona posizione professionale, di età generalmente compresa fra i 30 e i 50 anni. Questi, nel tentativo di pensare al futuro di Alessandria, non arrestandosi al proprio interesse personale ma nella prospettiva di chi intenda condividere una responsabilità collettiva, si opporrebbero invece a quanti nelle loro risposte hanno tradito un indirizzo più strettamente «individualistico». Tra questi ultimi si riconoscerebbero soprattutto le generazioni più giovani e le persone dotate di un minor livello di istruzione, che non paiono affatto convinte sia necessario rinunciare alle proprie abitudini di mobilità o di consumo per poter avere livelli più elevati di qualità della vita. Uno degli intenti di questo lavoro è contribuire affinché si rafforzi la consapevolezza di come, al contrario, non sia possibile soddisfare le legittime aspirazioni ed esigenze di ciascuno prescindendo da quelle di tutti. Solo così si può nutrire la speranza che le montagne di rifiuti che circondano Leonia un giorno non finiscano per inghiottirla del tutto.