

## **"Una politica per la sostenibilità a Monaco di Baviera"**

Sono molto lieto di discutere con voi la base di progetti e misure concrete, di strategie e metodi per la trasformazione e per l'ulteriore sviluppo delle nostre città in "città verdi"!

Come sindaco di una "città verde" in Germania non posso che essere d'accordo con il titolo del convegno, "Città verdi, persone felici", non solo per convinzione ma anche grazie a molti anni di esperienza pratica. E che cosa potrebbe fare più felice un amministratore pubblico se non avere convinto molti cittadini felici ...

Vorrei iniziare il mio intervento con una breve citazione del filosofo greco Democrito (ca. 460 aC - 370 aC): "Il coraggio è all'inizio dell' azione, la felicità alla fine".

Monaco di Baviera è una "Città Verde". E lo è soprattutto perché molte persone e gruppi di cittadini si sono riuniti, hanno parlato e discusso insieme, e poi hanno fatto seguire alle parole fatti concreti. Uno dei nostri proverbi dice: "Dove c'è la volontà c'è un modo". In una libera interpretazione potrei dire: "Quando c'è molta volontà, ci sono molti modi." Questo rende le cose non sempre facili, ma in complesso i risultati vengono accolti da un numero sempre più ampio di persone.

Fondamentalmente, le città verdi hanno bisogno di un terreno fertile, che deve essere protetto e nutrito, hanno bisogno di concime e irrigazione adeguati e, talvolta, qualcosa deve essere potata.

Nella nostra esperienza, le regole più promettenti per i decisori politici di una città verde attuale o futura sono:

Prendere decisioni con effetto a lungo termine, con l'obiettivo di restare sempre nel ruolo di chi agisce.

Fare opera di sensibilizzazione e convincimento con tutti i principali gruppi di popolazione della città e coinvolgere i principali attori nella pianificazione e riflessione intorno a idee progettuali.

Avviare, promuovere e attuare progetti pilota mirati e di impatto.

Questi i tre principi che abbiamo seguito finora a Monaco di Baviera - mi permetto di aggiungere: "Con grande successo" - e che continueremo a seguire. Sono quindi molto lieto di rendervi partecipi di questo successo - sulla base di tre esempi molto concreti.

Gli esempi sono:

- 1.L'iniziativa "offensiva per lo sviluppo delle rinnovabili" nel settore energia
- 2.Le campagna "Monaco capitale della bicicletta" nel settore mobilità sostenibile
- 3.Il piano "Isar" nel settore "Pianificazione urbana ecologica"

### **Esempio 1: "Offensiva per lo sviluppo delle rinnovabili"**

In Germania negli ultimi anni le aziende elettriche locali si sono affermate come un buon

contrappeso alle grandi utilities. E le città coinvolte e le loro aziende si impegnano con forza per la necessaria trasformazione degli approvvigionamenti energetici, che in futuro saranno sempre più decentrati e rinnovabili. Le aziende municipalizzate tedesche al momento stanno costruendo o progettando nuovi impianti ecologici per oltre 12 miliardi di euro.

In Germania, Stadtwerke München è la seconda più grande utility municipale e la settima per fornitura. Con l'iniziativa senza precedenti "offensiva per lo sviluppo delle rinnovabili" della nostra azienda comunale, il capoluogo bavarese vuole compiere, entro il 2025, un "salto quantico" nel campo della fornitura e approvvigionamento delle energie rinnovabili.

L'obiettivo è quello di generare abbastanza elettricità verde in proprio per poter servire tutte le 800.000 famiglie di Monaco entro il 2015. Ed entro il 2025 la SWM vuole generare abbastanza elettricità verde per coprire l'intero fabbisogno di energia elettrica di Monaco, che è di circa 7,5 miliardi di kWh. Così, Monaco diventa leader mondiale nella lotta ai cambiamenti climatici e nella tutela ambientale.

Già adesso, ben cinque anni prima del previsto, la SWM ha raggiunto il primo obiettivo di questa iniziativa di sviluppo: con i progetti già avviati o ultimati la SWM dispone di una capacità di generazione in proprio di circa 2,4 miliardi di kWh / anno di energia verde. Abbastanza da fornire elettricità verde a tutte le famiglie di Monaco.

La campagna per l'espansione delle energie rinnovabili prevede enormi investimenti 9 miliardi di euro entro il 2025, ossia circa 500 milioni di euro all'anno. La SWM punta ad una vasta gamma di risorse naturali. Prioritarie nella regione di Monaco di Baviera sono l'acqua, il fotovoltaico, il geotermico, la biomassa e il biogas. Per raggiungere questi obiettivi, vanno fatti investimenti in opportune zone in tutta la Germania e in Europa. Si tratta di sistemi come l'eolico, l'eolico offshore, il fotovoltaico e gli impianti solari termici.

Tuttavia anche in futuro, anche a Monaco, ci sarà l'accoppiamento energia-calore tradizionale. Semplicemente perché in base alle leggi della fisica in qualsiasi momento la produzione deve essere pari al consumo, e gli impianti a gas a ciclo combinato sono un complemento ideale per l'energia volatile delle rinnovabili; sono questi sistemi quindi a fornire la potenza necessaria di bilanciamento.

## **Esempio 2: Campagna "Monaco capitale della bicicletta"**

Riguarda l'energia anche il mio prossimo esempio, ma come forza muscolare umana. E' usata per guidare i mezzi di trasporto più ecocompatibili con la città e il clima attualmente disponibili sul mercato mondiale: le biciclette.

All'insegna del motto "Pensare globalmente, agire localmente" Monaco si è data obiettivi di protezione del clima impegnativi. Entro il 2030 vogliamo ridurre le nostre emissioni di CO2 del 50 per cento, con incrementi del 5 per cento ogni 10 anni, rispetto ai livelli del 1990. Questo richiede per il settore dei trasporti un livello ancora più alto di sostenibilità. E Monaco è fermamente impegnata a promuovere la combinazione ecologica fatta di bicicletta, spostamenti a piedi e col trasporto pubblico. Il 68 per cento degli spostamenti in città, i cittadini di Monaco lo fanno già a piedi, in bicicletta o coi mezzi pubblici, ponendo così Monaco in testa alla classifica tedesca.

Soprattutto quando si tratta di promuovere la bicicletta, non solo vogliamo rimanere nella "pole position" tedesca, ma entrare anche nel gruppo di testa delle città europee. Nell'estate del 2009, il consiglio comunale di Monaco ha creato con la sua "decisione sulle politiche della bicicletta" le condizioni per un "salto quantico" in quest'area. Come parte di questa decisione, i fondi per l'ulteriore espansione e il miglioramento delle infrastrutture per le biciclette sono notevolmente aumentati – dall'1,5 ai 4.5 milioni di euro l'anno. Un programma di lavoro specifico con importanti progetti infrastrutturali è già stato avviato.

L'obiettivo della decisione sulle politiche della bicicletta è di portare entro il 2015 a Monaco la percentuale di chi usa la bicicletta dall'attuale 14 per cento ad almeno il 17 per cento, che – a mio parere – non è ancora abbastanza ambizioso: il nostro obiettivo dovrebbe essere di almeno il 20 per cento. Il potenziale c'è, perché già oggi nel traffico quotidiano più del 50 per cento dei percorsi in auto copre meno di 5 km. A lungo termine vedo il potenziale per un uso ancora più intenso della bici a Monaco: città europee come Amsterdam, Rotterdam, Copenhagen giù oggi superano il 20 per cento: è su di loro che noi dovremmo basarci.

In linea con le aumentate esigenze le infrastrutture ciclabili a Monaco sono in fase di rapida espansione e miglioramento. In particolare, questi includono la costruzione di nuove piste ciclabili e fasce di protezione, l'installazione di ulteriori spazi di parcheggio per biciclette, una nuova segnaletica, che dovrebbe essere completata a breve, l'apertura supplementare di strade a senso unico per il traffico in bicicletta in direzione opposta, e creare nuovi percorsi ciclabili e miglioramenti gli attraversamenti.

Oltre alla continua espansione delle infrastrutture, per me personalmente è molto importante migliorare la sicurezza stradale. La campagna "Monaco capitale della bicicletta" promuove entrambe le cose. Sottolineando i benefici delle infrastrutture buone e di quelle ulteriormente migliorabili, dell'offerta di servizi e informazioni per i ciclisti di Monaco, e incoraggiando tutti gli utenti della strada e del trasporto pubblico in modo informativo e con charme ad essere più consapevoli e rispettosi gli uni degli altri sulla strada.

Quindi, vedete, come stiamo "pedalando" per aumentare la fama di Monaco come città amica delle biciclette.

### **Esempio 3: Il 'Piano Isar "- Il restauro della Isar**

L'esatto opposto di un ulteriore sviluppo, vale a dire, un ripristino verso le condizioni originarie, è ciò che abbiamo fatto per il fiume della nostra città: la Isar.

Dietro il nome "Isar-Plan" si cela un progetto congiunto del Libero Stato di Baviera e della città capoluogo, che è sostenuto da organizzazioni, associazioni e cittadini. Con un volume totale di finanziamento di circa 28 milioni di euro 8 chilometri del fiume Isar vengono ripristinati alle condizioni naturali. Insieme a Libero Stato di Baviera, a partire dal 2000, abbiamo liberato l'Isar pezzo per pezzo dal suo corsetto di cemento, trasformandola di nuovo in un corso d'acqua semi-naturale con bracci laterali, ampie spiagge di ghiaia e aree alluvionali di grandi dimensioni.

L'impulso decisivo per il progetto "Isar-Plan" è venuto nella seconda metà degli anni '80 dalla necessità di un migliore controllo delle inondazioni in città. La prima protezione efficace contro le alluvioni a Monaco risale alla fine del XIX secolo, nel corso dell'espansione urbana. Le esperienze e i problemi nei decenni successivi, tuttavia, hanno dimostrato - così come i calcoli e le proiezioni più recenti - che l'alluvione era stata

sottostimata in alcune aree urbane. A peggiorare le cose ci pensò l'espansione del canale, le condizioni di acqua bassa, la scarsa accessibilità al fiume, la scarsa qualità dell'acqua e di altri problemi per l'ambiente del fiume, come le costruzioni, l'eccessivo sfruttamento di alcune aree e la mancanza di collegamenti con le zone residenziali.

In sintesi, ciò ha portato nella seconda metà degli anni '80, sia negli organi politici che all'interno della comunità, una vivace discussione. Sia i cittadini di Monaco che gli esperti concordarono che per il miglioramento del controllo delle inondazioni, bisognava restituire al fiume la sua capacità di plasmare il proprio corso. Inoltre, il letto del fiume Isar avrebbe dovuto ritenere più acqua e la qualità dell'acqua doveva migliorare, così come la capacità degli abitanti di sentire proprio il fiume della città. Ultimo, ma non meno importante, occorreva migliorare lo stato naturale della flora e della fauna.

Dal 1995 il progetto "Isarplan" vede un ampio coinvolgimento di istituzioni e associazioni, e una grande partecipazione del pubblico.

Più si procede con il ripristino del fiume Isar, più crescono le richieste di progettisti e cittadini nei confronti della "nuova" Isar. Mentre nella zona sud della città vi è più spazio per le dinamiche del fiume ormai libero, nel centro della città aumentano con forza le richieste per prati e spazi alluvionali per il tempo libero. Il piano prevede, nei limiti del possibile, che si tenga conto di queste richieste, e lo scetticismo iniziale dei cittadini ha lasciato da tempo il posto ad un grande entusiasmo per la "nuova" Isar.

Come vicesindaco sono responsabile per lo "Isar-Plan" – ed il volto pubblico di questo. Ma sono anche stato sin dall'inizio il motore di questa iniziativa. Mi premevano personalmente - oltre al restauro della Isar - il miglioramento della qualità dell'acqua e l'aumento della quantità di acqua residua. Grazie a numerosi negoziati con i sindaci delle comunità sulle rive dell'Isar e i rappresentanti dei fornitori di energia, la qualità delle acque del fiume Isar di oggi è molto migliorata, grazie alle ultime tecniche di depurazione con raggi ultravioletti, ed è aumentata anche la quantità di acqua residua. Ora Monaco è nuovamente attraversata da un fiume più naturale, con acqua pulita e in sufficienza.

Integrazione, cooperazione e innovazione - tutto questo combinato e promosso, attraverso una comunicazione adeguata. Questa è - molto brevemente – la formula del successo di Monaco di Baviera.

Certo è una manna dal cielo che per gli ultimi due decenni a plasmare la politica della città di Monaco sia stata la giunta rosso-verde, che è stata confermata per cinque elezioni consecutive. Ma d'altra parte, ciò dimostra anche che i cittadini sono soddisfatti della nostra amministrazione.

Grazie per la vostra attenzione!