

Città pulite



**UN TUFFO  
DOVE OSLO  
È PIÙ BLU**

72 | L'Espresso 21 luglio 2019

## Reportage



# TAXI ELETTRICI, ENERGIA RINNOVABILE, PISTE CICLABILI. COSÌ LA CAPITALE NORVEGESE HA SPOSATO L'ECOLOGIA. E NEL FIORDO URBANO SI PESCA E SI FA IL BAGNO

DI ANGIOLA CODACCI-PISANELLI

FOTOGRAFIE DI ROCCO RORANDELLI PER L'ESPRESSO

Il centro di Oslo. La città si affaccia sulle rive di un fiordo

21 luglio 2019 **L'Espresso** 73



**N**el 2012 Trond Sømme ha comprato un taxi elettrico: era il primo a fare questa scelta, e i suoi colleghi lo hanno guardato con scetticismo. Oggi, a Oslo, il 71 per cento delle auto appena acquistate sono elettriche. E i taxi hanno a disposizione stazioni di ricarica a induzione, senza filo. Anche

Magnus Gommerud Nielsen è stato un pioniere: ha avviato una rivoluzione che ha portato ad abolire i mezzi di trasporto inquinanti in una piccola ma significativa fetta della città: oggi tutti i veicoli che girano per i cimiteri della capitale norvegese vanno a pedali o a elettricità.

Sono storie come questa che hanno permesso a Oslo di essere nominata Capitale Verde d'Europa per il 2019. Una nomina che riconosce gli sforzi della città in dodici settori diversi, dalla gestione di acqua, terreno, rifiuti e rumore all'adattamento ai cambiamenti climatici, dalla cura della biodiversità alla mobilità sostenibile. La scelta della Commissione europea risale a due anni fa, ma l'impegno ecologista della città è iniziato molto prima: con la costruzione di una rete di tram e metropolitane, con una politica a favore dei mezzi pubblici (che, per fare un esempio, sono

gratuiti se l'inquinamento supera i livelli di allarme), con investimenti per portare il trasporto pubblico a emissioni zero entro dieci anni, con incentivi economici e pratici per spingere tassisti e privati a comprare auto elettriche: una rete di stazioni di ricarica gratuite, parcheggi riservati, esenzione dal ticket per entrare in centro, libero accesso alle corsie preferenziali spiegano perché nelle strade di Oslo un'auto su cinque è elettrica.

L'idea più innovativa però è arrivata due anni fa ed è, apparentemente, solo una trovata burocratica: «Il comune ha cercato un modo per superare le divisioni tra chi all'interno dell'amministrazione "fa i conti" da chi "pensa all'ecologia"», spiega Marianne Alfsen, capo della comunicazione di Oslo Capitale Verde. «Dal 2017, per affrontare l'emergenza ecologica causata dal riscaldamento globale, la città ha stabilito un "climate budget": questo permette di tenere il conto delle emissioni di anidride carbonica proprio come si tiene il conto dei soldi spesi. Come il budget finanziario, anche quello ecologico è responsabilità dell'assessore al bilancio, aiutato da esperti di ecologia. In questo modo si vede chiaramente quali attività producono più CO2, dove si deve tagliare e chi è responsabile per la realizzazione dei tagli. L'andamento del "climate budget" è seguito con la

## Reportage



Oeystein Rasmussen, 40 anni, manager di Losaeter, la prima fattoria urbana di Oslo. Nell'altra pagina: la stazione centrale

stessa attenzione del budget finanziario: progressi e difficoltà vengono tenuti d'occhio durante tutto l'anno».

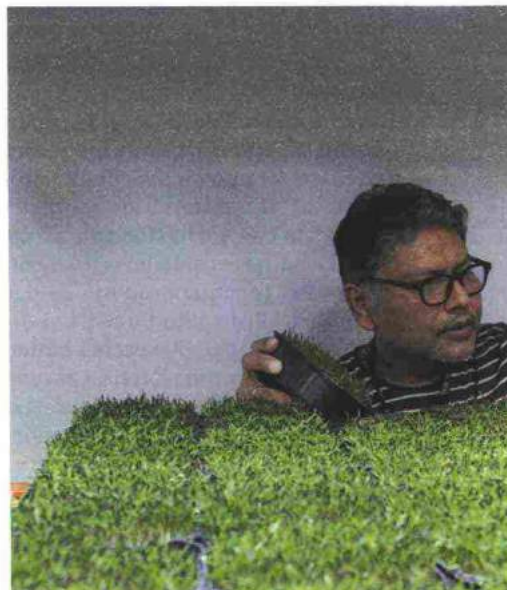
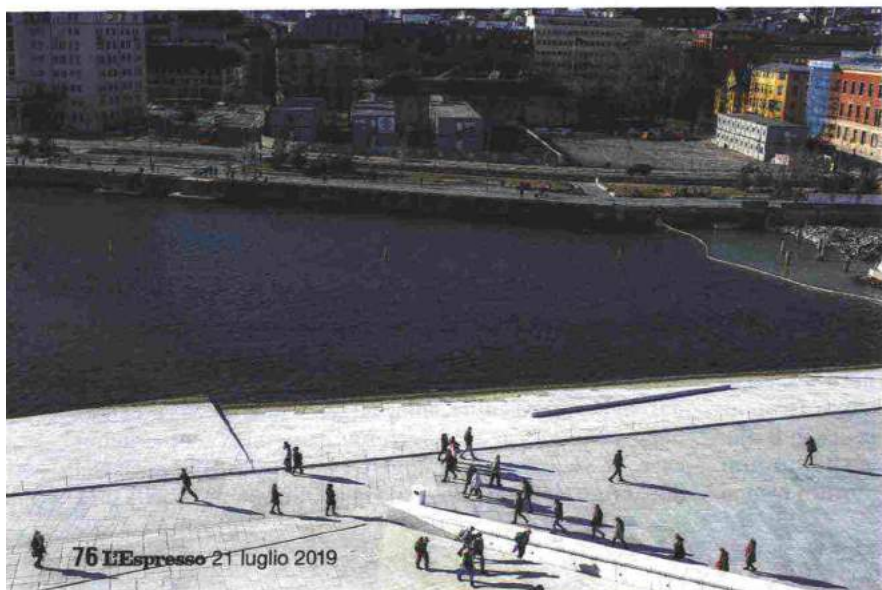
È stato subito evidente che la maggior produzione di anidride carbonica veniva dai trasporti: ed è lì che si sono concentrati i primi interventi di questa città che si propone di diventare a emissioni zero entro il 2030. Le obiezioni più comuni alla diffusione delle auto elettriche - che si limitano a spostare l'inquinamento dalle città alle centrali, e producono batterie usate di difficile smaltimento - sono state affrontate alla radice. L'energia è prodotta solo con sistemi rinnovabili: soprattutto centrali idroelettriche e inceneritori per il trattamento dei rifiuti attrezzati con sistemi di Ccs, che catturano l'anidride carbonica e la imprigionano in materiale che viene stoccato all'interno di miniere in disuso. Le batterie usate invece vengono utilizzate per immagazzinare l'energia prodotta da pannelli solari. «Negli scantinati del Bislett Stadium, il famoso impianto sportivo per l'atletica, ci sono 30 vecchie batterie collegate ai pannelli solari che coprono il tetto», racconta Alfsen.

Ma prima dell'auto viene la bicicletta, mezzo di trasporto che, a differenza di quanto si tende a pensare in Italia, evidentemente non teme neve e ghiaccio. Negli ultimi anni Oslo ha allargato la rete di piste ciclabili, giardini e zone

pedonali aperte alle due ruote. I dipendenti del Comune sono invitati a usare il più possibile biciclette o bici elettriche per dare il buon esempio, e nel corso di quest'anno sempre più aziende hanno sostituito i furgoni per le consegne con "cargo-bike". In città aumentano i posti di ristoro "bike friendly" e i parcheggi coperti per le due ruote (quasi mille posti auto invece sono stati cancellati per lasciare spazio a salotti all'aperto). «Non vogliamo bandire del tutto le auto dal centro di Oslo: ci sarà sempre bisogno di veicoli per trasporti o per facilitare l'accesso a disabili e anziani. Però dal 2015 stiamo realizzando il Car-free Liveability Programme, il progetto di un'area di 1,3 kmq in cui pedoni e ciclisti hanno la precedenza rispetto alle auto. Abbiamo chiesto agli abitanti cosa volevano da Oslo e ci hanno risposto che la città doveva diventare più verde e accogliente, con giardini, panchine, attività culturali e sociali all'aperto».

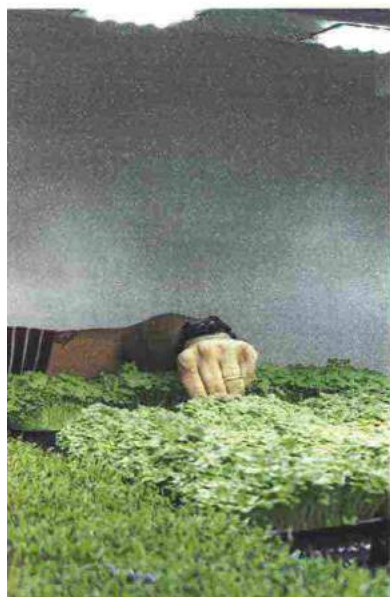
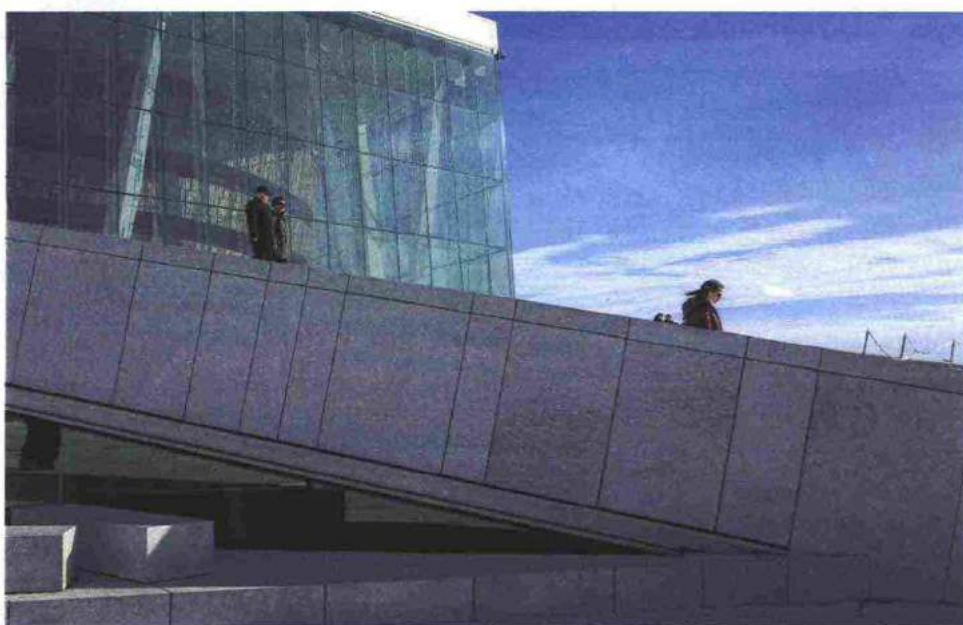
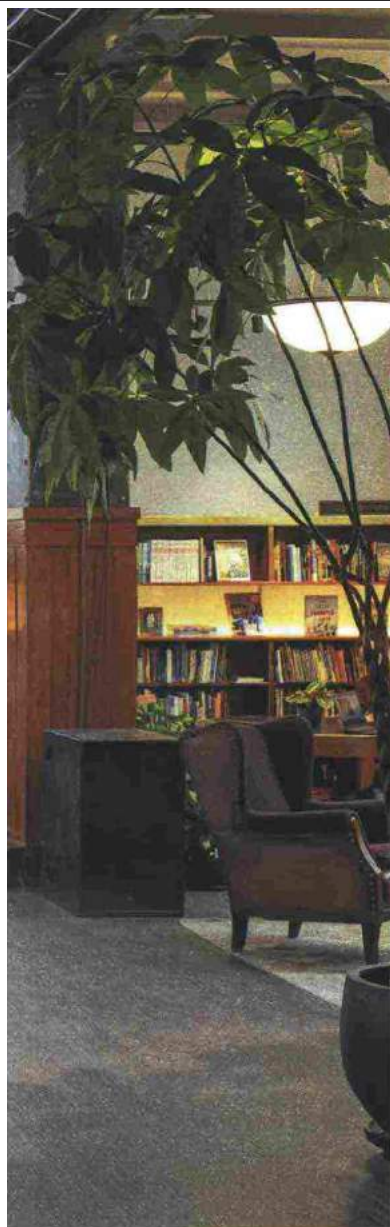
Il "climate budget" ha messo in evidenza una sorgente di emissioni che viene generalmente sottovalutata: «Un terzo dell'inquinamento legato ai trasporti dipende dai macchinari dei cantieri edili», spiega Alfsen. «Oslo sta crescendo, nei prossimi dieci anni verranno costruite 50 mila nuove case. Se vogliamo raggiungere i nostri obiettivi ecologici dobbiamo cambiare non solo le abitazioni, ma anche il →

Città pulite



## Reportage

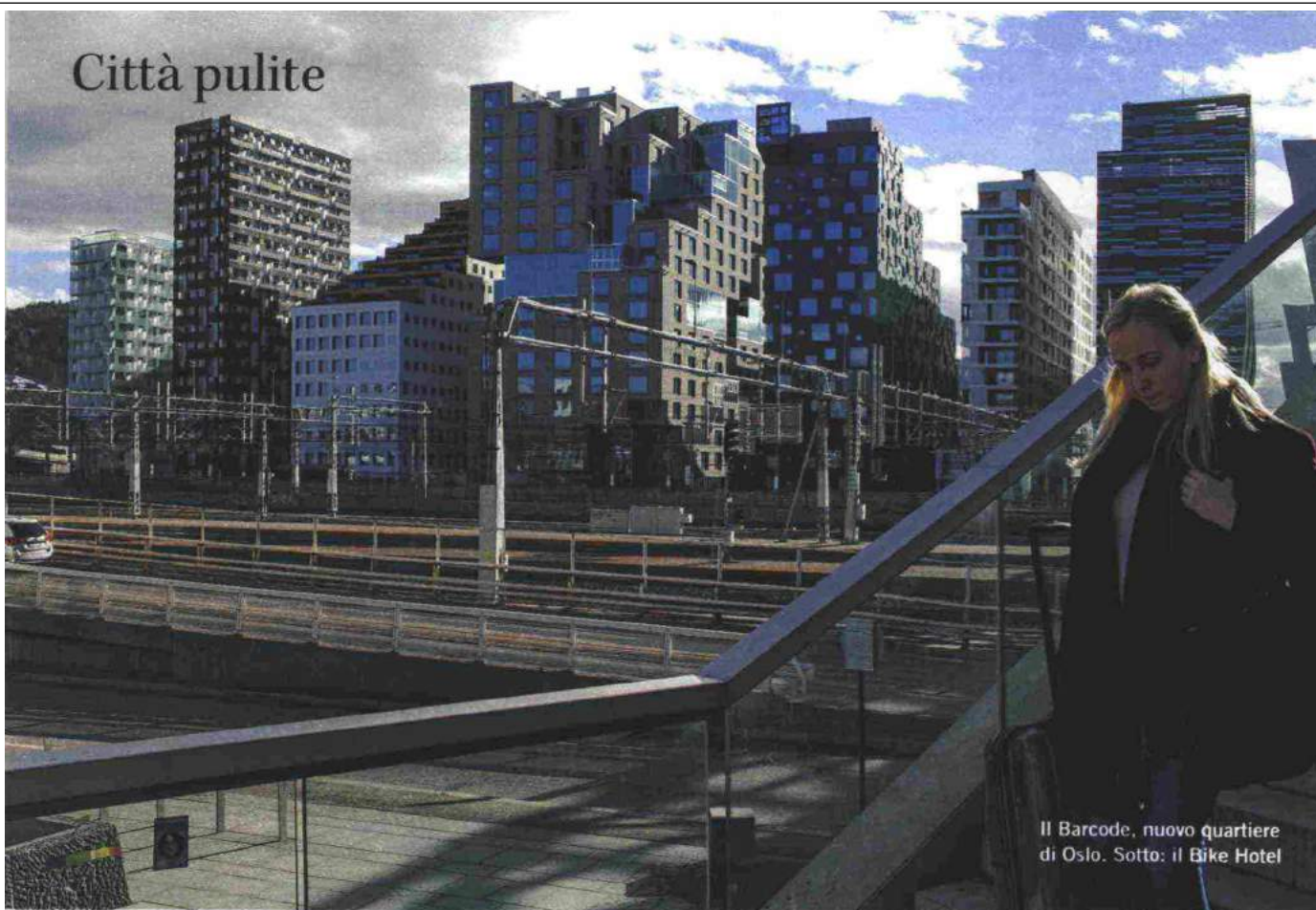
Da sinistra in senso orario, corsi di giardinaggio urbano nella biblioteca pubblica di Grunerlokka, la stanza delle batterie della nave ibrida Vision of the Fjord, il teatro dell'Opera, colture idroponiche nella Tassen Microgreens, la prima azienda a coltivare in ambienti chiusi e ancora il piazzale davanti all'Opera



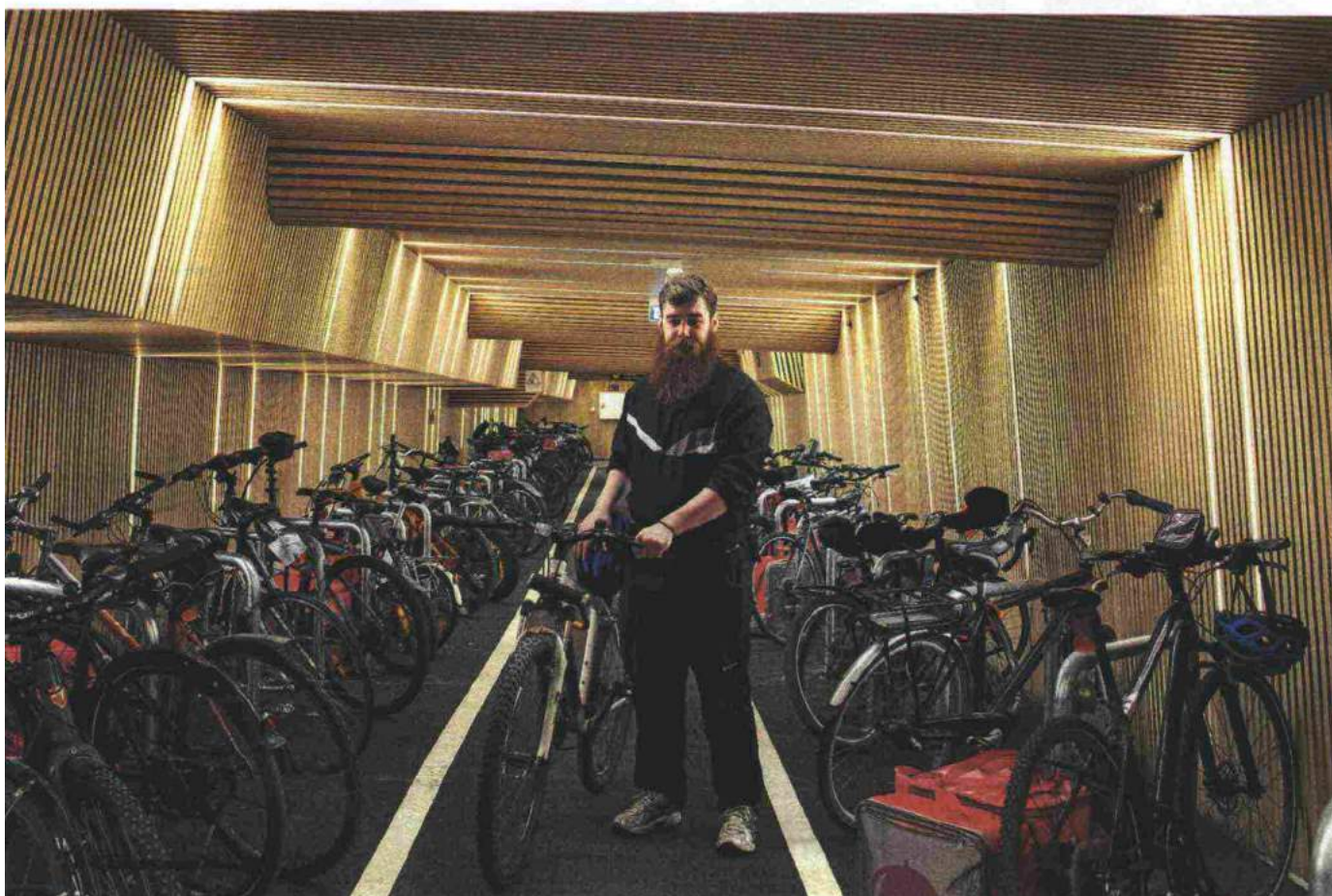
**LA SVOLTA È STATA RESPONSABILIZZARE  
GLI AMMINISTRATORI. OLTRE AI CONTI  
DEVONO TENERE D'OCCHIO LE EMISSIONI**

21 luglio 2019 **L'Espresso** 77

## Città pulite



Il Barcode, nuovo quartiere di Oslo. Sotto: il Bike Hotel



→ modo di costruirle». Anche se in città opera il primo catterpillar a emissioni zero - una escavatrice da 25 tonnellate realizzata dalla Pon Equipment - e anche se la costruzione della nuova zona pedonale intorno al corso Olav V sarà il primo cantiere di questo genere a emissioni zero, «le emissioni prodotte dall'edilizia continuano ad aumentare. Questo è uno dei settori su cui la città dovrà concentrare gli sforzi nei prossimi anni».

Se Oslo è diventata verde è stato grazie a un impegno costante che ha riguardato tutti i campi e anche tutte le stagioni. D'inverno vanno tenute d'occhio le emissioni degli amatissimi caminetti a legna ma anche i disagi provocati dall'uso di pneumatici chiodati: che migliorano la presa sulle strade ghiacciate ma appena la neve si scioglie rovinano l'asfalto provocando inquinamento acustico e polveri sottili che si disperdono nell'aria. Non può mancare l'invito a usare i mezzi pubblici per andare a sciare: è facile incontrare su treni e tram sportivi armati di sci da fondo diretti verso piste e boschi vicini alla città.

D'estate Oslo si trasforma in una sorprendente spiaggia collettiva: una rivoluzione per una città che fino a pochi anni fa, come molte città portuali, aveva un cuore fatto di cantieri navali e industrie legate al trasporto di merci. «L'area intorno al porto, i fiordi e i fiumi sono stati ripuliti: oggi si può andare a pesca o a nuotare in pieno centro», spiega Alfsen. Per la pulizia del porto vengono usate tecnologie innovative: i cestini sono "smart bins" che lanciano un allarme quando sono pieni, mentre una flotta di droni aerei e subacquei serve a tenere d'occhio l'accumulo di rifiuti.

Quest'anno in particolare con la bella stagione la città è una grande festa a cielo aperto. «In programma ci sono 500 eventi organizzati da 240 partner: aziende, associazioni, università, hanno contribuito al calendario per Oslo Capitale Verde», racconta Alfsen. «Metà degli appuntamenti sono indirizzati a bambini e ragazzi. Un programma scolastico specifico mette a disposizione dei docenti un portale che propone attività e offre dati aggiornati su temi ecologici. E abbiamo creato una squadra di "climate pilots", giovani testimonial che girano per le scuole cercando di coinvolgere i ragazzi in attività di contrasto ai cambiamenti climatici». Ai bambini in particolare sono dedicati i corsi per realizzare orti urbani o per riciclare rifiuti meccanici ed elettronici nelle biblioteche cittadine come la Grunelokka. A tecnici e amministratori di tutto il mondo era dedicata invece la Urban Future Global Conference che la città ha ospitato a fine maggio, con testimonianze di progetti di ecologia urbana presentate da 300 relatori di tutto il mon-

do. Da gennaio sono state oltre cinquanta le delegazioni arrivate da città di tutto il pianeta per vedere le innovazioni messe in opera a Oslo. Per l'Italia sono andati finora una delegazione guidata dal ministro per l'Ambiente Sergio Costa e un gruppo di architetti padovani. A dicembre il testimone passerà a Lisbona, Capitale Verde per il 2020, mentre l'anno seguente toccherà alla finlandese Lathi. Alcune città italiane si sono candidate in passato ma finora nessuna è riuscita a vincere.

Quello delle capitali verdi è un club finora molto ristretto: dal 2010, anno della prima proclamazione, ne sono entrate a far parte tra le altre Stoccolma e Amburgo, Copenhagen e Lubiana, Bristol e Nantes. Uno dei compiti delle ex Capitali Verdi è aiutare le altre città a prendere ispirazione dalle soluzioni che hanno adottato: un portale ad hoc, chiamato Future-Proof Toolkit, raccoglie le soluzioni più originali. Oslo ha attirato l'attenzione in particolare per la decisione di riaprire i corsi d'acqua che in passato erano stati ricoperti: una decisione che ricorda il progetto, di cui si parla da anni, per la riapertura dei Navigli di Milano. «Riportare a cielo aperto i canali sotterranei ha due grandi vantaggi», spiega Alfsen. «Da una parte permette di controllare meglio l'aumento delle piogge che si è verificato negli ultimi anni. Dall'altra ha permesso di creare nuove zone verdi che sono diventate spazi ricreativi a disposizione degli abitanti ma anche habitat per animali e piante».

Anche per questo la capitale norvegese detiene un record: ci sono più specie di piante e animali a Oslo che in ogni altra città del paese. Un motivo di orgoglio speciale è il ritorno di salmoni e trote nel fiume urbano Akerselva. Senza contare le fattorie urbane: l'orto collettivo Losæter produce ortaggi e polli in una zona che fino a pochi anni fa era un porto per container. Gli orti urbani nascono dovunque: negli spazi verdi del neonato quartiere di Vulkan, alimentato da una centrale per la produzione di energia elettrica particolarmente efficiente nel riutilizzo del calore, o su tetti come quello della Greenhouse Oslo, uno spazio di coworking nel distretto agricolo di Grønland. Nella biblioteca di Torshov c'è una banca dei semi dove i contadini urbani possono scambiare semi e prendere in prestito attrezzi. La Tåsen Microgreens invece è un'azienda che recupera edifici abbandonati e li usa per colture idroponiche (cioè senza terra, su strati di argilla espansa o fibra di cocco): germogli di rucola, finocchio, coriandolo crescono in capannoni in disuso. Se un "ragazzo della via Gluck" tornasse a Oslo avrebbe la sorpresa di trovare, là dove c'era una città, un prato verde. Idroponico, ma innegabilmente verde. ■

**DOPO I TRASPORTI, SONO LE COSTRUZIONI IL SETTORE PIÙ INQUINANTE. PER I PROSSIMI LAVORI IN CENTRO È PREVISTO IL PRIMO CANTIERE A "IMPATTO ZERO"**

TUTTO NORVEGIA