

UNA SVOLTA AMBIENTALE PER PADOVA

**VENERDI' 16 MAGGIO
ORE 17.45 – FORNACE
CAROTTA**

**CONSEGNA AI CANDIDATI
SINDACI DELLE CARTOLINE
"VIA LE MANI DALLA CITTÀ"
E DELLA PETIZIONE PER IL
PARCO AGROPAESAGGISTICO**

BOTTA E RISPOSTA CON:

- **GIULIANO ALTAVILLA** - Movimento 5 Stelle
- **MASSIMO BITONCI *** - Lega Nord - Forza Italia
- **ANDREA COLASIO** - Scelta Civica con Colasio
- **FRANCESCO FIORE** - Padova 2020
- **DANIELA RUFFINI** - RC - Ambiente Salute Cultura
- **IVO ROSSI *** - Partito Democratico
- **MAURIZIO SAIA** - (Ri)Fare Padova - Nuovo Centro
Destra - UDC - Liga Veneta

*in attesa di conferma

Per il bene di Padova serve una rottura profonda con il modo di governare la città degli ultimi venti anni. La transizione verso un modello di sviluppo sostenibile è matura ed urgente. L'elezione del prossimo Sindaco è, da questo punto di vista, fondamentale. Venerdì 16 maggio incontreremo i candidati a sindaco per capire le loro posizioni sui punti della cartolina sottoscritta da più di mille cittadini, e sul progetto di istituzione di un parco agropaesaggistico tra la Brenta e il Bacchiglione sostenuto da migliaia di firme.

Puoi ancora firmare la cartolina online a questo indirizzo:
www.legambientepadova.it/via_man_i_citta

Nelle pagine che seguono troverete la descrizione di alcune delle richieste contenute nella cartolina

VIA LE MANI DALLA CITTA'

**SALVIAMO
IL PAESAGGIO**



RICHIESTE AI CANDIDATI SINDACI

CON



Promuove l'incontro Legambiente, in collaborazione con Associazione Studenti Universitari, Associazione di Cooperazione e Solidarietà, Amici del Piovego, Associazione per la pace, Biorekk, Cooperativa I dodici mesi "Osteria di Fuori Porta", comitato Iris, Movimento per la Descrescita Felice Padova, comitato Piazza San Carlo, comitato Vivere bene a San Bellino, circolo Wigwam "Il Presidio", WWF Padova, Xena

i.R.

VIA LE MANI DALLA CITTA'

Ai Candidati Sindaci del Comune di Padova

Elezioni Amministrative 2014

Siamo in tanti a volere una città diversa, con meno cemento, congestione automobilistica e smog, che favorisca l'occupazione derivante dalla green economy e dalle energie rinnovabili, con più verde, e più partecipazione dei cittadini. In particolare chiedo:

FERMARE CEMENTIFICAZIONE E CONSUMO DI SUOLO

Taglio radicale dell'abnorme possibilità di edificare in città prevista dal Piano regolatore e dal PAT

Basta con i grandi centri commerciali, preservare botteghe ed artigiani di prossimità

Abbandonare il progetto di nuovi edifici commerciali e autosilos in zona Piazza Rabin - Prato della Valle

QUALI OPERE?

Ricollocazione definitiva dell'auditorium all'ex Tesoreria

Se si farà, massima trasparenza nella realizzazione del nuovo ospedale, recupero delle mura e dei bastioni dell'area del vecchio ospedale, no a speculazioni

Priorità al restauro del castello Carrarese

Investire di più sul nostro patrimonio culturale

Completare l'idrovía Padova Venezia, non solo come canale contro le piene ma anche per il trasporto merci, abbandonando invece la camionabile.

VERDE

Adoperarsi per la realizzazione del Parco agro paesaggistico tra la Brenta e il Bacchiglione

Trasformare a verde l'area di Piazzale Boschetti

Sviluppare il Parco delle mura

Iniziare, nell'area del Basso Isonzo, a realizzare bio - fattorie urbane

MOBILITÀ E LOTTA ALLO SMOG

Sì al nuova linea del tram, ma che colleghi anche il futuro nuovo ospedale

Con la fusione APS-SITA-ACTV, aumentare frequenza e linee degli autobus

Nuove corsie preferenziali per aumentare la velocità commerciale dei bus risparmiando così milioni di euro

Rilanciare il progetto della Gronda Sud per una ferrovia che gira intorno al Padova, con fermate di servizio alla città

Aprire la discussione con la città sull'istituzione dell'area C all'interno delle tangenziali e la diminuzione del limite di velocità a 30 km orari.

Potenziare le piste ciclabili. Realizzare un'area continua di ciclabilità diffusa in centro.

ENERGIA

Approvare il regolamento edilizio energetico che preveda il risparmio energetico negli edifici.

Diffondere il porta a porta in tutta la città aumentando così la raccolta differenziata (e il conseguente recupero di materiali risparmiando energia) e spegnere così le linee dell'inceneritore rese inutili.

ULTERIORI PROPOSTE (A CURA DEL CITTADINO)

ALCUNI APPROFONDIMENTI
Qui a lato trovate il testo della cartolina firmata da un migliaio di cittadini, diretta ai candidati sindaci. Nelle prossime pagine approfondiamo alcuni dei punti programmatici più significativi.

QUALI OPERE?

AUDITORIUM E PIAZZALE BOSCHETTI

Nel luglio del 2013, il futuro di piazzale Boschetti entrava ed usciva velocissimo dal Consiglio comunale, per poi sparire dal tavolo delle decisioni.

Nel 2007 tra Comune e Provincia si stipulò un contratto di permuta, in ragione del quale la Provincia ha ceduto al Comune l'area di Piazzale Boschetti ricevendo in cambio, senza alcun conguaglio, **una potenzialità edificatoria di 40.000 metri cubi all'interno del PPI (piano di trasformazione urbanistica dell'area dell'ex gasometro tra via Valeri e via Trieste)**. Tramontato, per la messa in liquidazione della società PPI, il progetto di Boris Podrecca, con la sua torre binata di oltre cento metri e la doppia schiera di ville urbane; tramontato, per il mancato finanziamento della Cassa di Risparmio, l'auditorium in piazzale Boschetti; Provincia e Comune si sono ritrovati con due aree edificabili da riprogettare. **Ed è proprio la capacità edificatoria delle due aree di proprietà del Comune e della Provincia (rispettivamente 34.000 mc a piazzale Boschetti e 40.000 mc nel PPI) il**

problema da risolvere.

La soluzione non può essere la revoca del contratto di permuta. La soluzione deve essere **una variante urbanistica che preveda la destinazione a verde pubblico dell'area di piazzale Boschetti**, ritornando alle previsioni originarie dell'urbanista Piccinato. Un punto fermo deve rimanere la vocazione culturale di questo brano della città, dove **l'area a verde di piazzale Boschetti** deve essere collegata ai giardini dell'arena e rappresentare la porta verde di accesso all'area monumentale della cappella degli Scrovegni e del complesso degli Eremitani, nonché del percorso culturale che, toccando l'auditorium (da collocare all'ex Tesoreria o al Cinema Altino), si sviluppa verso il centro Altinate S. Gaetano (da rivitalizzare) e verso le basiliche del Santo e di Santa Giustina, prevedendo in parallelo la definitiva restituzione del **Castello Carrarese** alla città lungo le riviere, e l'attivazione del museo della medicina come primo tassello della rivitalizzazione di via S. Francesco.

IL NUOVO OSPEDALE

Project financing, messa in sicurezza idraulica dell'area, costi del campus e degli espropri, problemi di mobilità. Sono alcuni dei dubbi che gravano sull'opportunità e sulle modalità di realizzazione dell'opera, a cui si aggiunge la cruciale domanda su che fine farà l'area dell'attuale ospedale: verrà riconsegnata alla città o servirà solo per fare cassa? Il nuovo ospedale dovrebbe essere costruito tramite project financing ad iniziativa privata, ma l'esecuzione delle opere attraverso il progetto di finanza comporta fortissime criticità - evidenziate persino dall'apposita commissione Regionale - che in sostanza consistono nella privatizzazione dei ricavi e nella socializzazione dei costi a discapito dell'interesse pubblico.

I costi per l'**esproprio dei terreni**, per gli adeguamenti della **rete infrastrutturale e per la messa in sicurezza idraulica dell'area**, che restano a carico della finanza pubblica, portano il costo dell'opera a raggiungere una cifra di quasi 700 milioni, **di cui non è chiaro quanti sarebbero a carico dei privati**.

Importo a cui dovrebbero aggiungersi i necessari interventi sulla mobilità pubblica, dove esistono solo linee guida che parlano di ipotetiche linee del tram (e se arrivassero i soldi per l'ospedale ma non per il tram?), di collegamenti a una **tangenziale già sovraccarica** nelle ore di punta.

Ma i dubbi sui costi non finiscono qui. Infatti nello studio di fattibilità manca il campus universitario, che dovrà essere eventualmente previsto a spese dell'Università di Padova. Lo studio di fattibilità non ha quindi fatto nessuna valutazione sulla compatibilità del campus. Ad esempio, **è sufficiente l'area? Chi lo pagherà? Quanto costerà?**

È possibile tenere separato servizio sanitario dalla didattica e dalla ricerca?

Infine la grande questione della dismissione dell'ospedale attuale. L'accordo tra gli Enti interessati al nuovo ospedale, del 2 luglio 2013, prevede la verifica della "concreta fattibilità sotto il profilo delle fonti di finanziamento e della sostenibilità economico-finanziaria, anche attraverso un approfondimento del tema relativo ai flussi di cassa che potrebbero derivare da "una adeguata destinazione, valorizzazione ed alienazione della struttura sanitaria esistente". Puro burocratese che significa: **come fare cassa col vecchio ospedale?**

Ma è possibile pensare di far cassa in una zona strategica per la città, consegnandola ai privati per non restituirla a tutti i padovani?

Sulla scorta di queste numerose incognite si chiede al futuro Sindaco e al consiglio Comunale di:

- 1) contrastare nel modo più deciso le ipotesi di Project Financing per la realizzazione del nuovo ospedale
- 2) tutelare l'area dell'attuale ospedale, aprendo una discussione con la città sul futuro dell'area
- 2) Facilitare la trasparenza, mettendo on line un sito dedicato a raccogliere tutti i singoli atti (passati e futuri) riguardanti l'iter verso l'ospedale
- 3) Massimo rigore contro l'illegalità, dato l'imponente valore dell'opera pari a **quasi 700 milioni di euro: una cifra troppo importante per non temere che gli appalti e subappalti non corrano il rischio di tangenti o infiltrazioni criminali**, come purtroppo spesso accade in tutte le aree del nostro Paese e come ci ricorda la recente inchiesta aperta sulla realizzazione del Mose.

FERMARE CEMENTIFICAZIONE E CONSUMO DI SUOLO

PIANO ASSETTO DEL TERRITORIO E PIANO REGOLATORE

Il Pat di Padova è stato avviato il 17 marzo del 2006, ed adottato (ma non definitivamente approvato) dal consiglio comunale il 7 aprile 2009. Era indubbiamente improntato su previsioni sbagliate, prevedendo 24mila abitanti in più entro il 2020 mentre nei cinque anni trascorsi dall'adozione ne abbiamo persi 3mila. Per questo il peso della cubatura prevista è abnorme. Oltre ai 2,5 milioni di metri cubi del Prg se ne aggiungerebbero altri 2 milioni con il Piano degli interventi del Pat. Il marzo scorso, con un colpo di mano, a pochi giorni dalla decadenza delle amministrazioni, è stato approvato dalla conferenza Comune - Provincia. Chiediamo al prossimo Sindaco e Consiglio Comunale una variante urbanistica che tagli radicalmente la cubatura di Pat e PRG, preservando in particolare le aree verdi ed agricole.

VERDE

IL PARCO AGROPAESAGGISTICO

Una ventina di associazioni¹, sostenute da migliaia di cittadini, che hanno firmato un'apposita petizione, propongono che il Comune di Padova si adoperi per la formazione di un Parco agricolo e paesaggistico nel territorio della Comunità metropolitana padovana. Un **Parco agricolo e paesaggistico esteso a tutto il territorio compreso tra la Brenta e il Bacchiglione**, una grande "cintura verde". Un parco in grado di porre un freno ad ogni ulteriore ingiustificato consumo di suolo e che consenta di riqualificare paesaggisticamente, economicamente e socialmente il territorio, attribuendo un ruolo fondamentale alla **salvaguardia delle attività agricole**.

Un Parco i cui contenuti possono in estrema sintesi essere riassunti nei seguenti punti:

a) **Fermare l'espansione urbana** che negli ultimi decenni ha dato vita nel nostro territorio ad una "città diffusa" nella quale si mescolano in forma disordinata campi agricoli ed insediamenti residenziali, produttivi e commerciali di varia natura. Una crescita caotica che determina conseguenze negative sul paesaggio e sulla qualità dell'abitare, con crescenti costi sociali

e con la progressiva penalizzazione e scomparsa delle attività agricole.

b) **Seguendo le indicazioni della Comunità Europea** crediamo che un organico progetto di salvaguardia e valorizzazione degli spazi e delle attività agricole periurbane, sostenuto dalla partecipazione degli abitanti, potrebbe essere alla base di una nuova idea di città e potrebbe favorire la formazione di nuovi paesaggi, più vivibili, ecologicamente più sostenibili e di maggior pregio sotto l'aspetto estetico, con effetti positivi anche dal punto di vista economico ed occupazionale

c) **La valorizzazione del carattere multifunzionale oggi attribuibile all'agricoltura urbana e periurbana** (produzioni biologiche e produzioni tipiche e di qualità destinate ai mercati locali e urbani, ricettività e agro-turismo, fattorie sociali e didattica, prevenzione dei rischi, presidio ambientale e qualità del paesaggio, ecc.) può di fatto consentire la formazione di una cintura (corona) verde ai confini delle aree più densamente urbanizzate, in grado di scoraggiare ulteriori attese speculative e di porre un limite ad eventuali ingiustificati nuovi progetti di espansione urbana.

1) Legambiente Padova, Città Amica - Rete di architetti-urbanisti, Italia Nostra, WWF, Amis del Piovego, Aiab - Associazione Italiana Agricoltura Biologica, Coldiretti, CIA - Confederazione Italiana Agricoltori, Confagricoltura, Slow Food Padova, Alta Padovana e Riviera del Brenta, DES - Distretto di Economia Solidale, Ordine degli Architetti e Paesaggisti, INU - Istituto Nazionale di Urbanistica, AR/CO - Architettura Contemporanea, Istituto Nazionale di Bioarchitettura, Associazione per la Decrescita del Triveneto, Associazione La Biolca, Associazione Per la Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano, Parco Partecipato per la tutela del Graticolato, Comitato Lasciateci respirare, Città e Partecipazione, Comitato difesa ambiente e salute Padova est, Gruppo Giardino Storico dell'Università di Padova, LIPU - Lega Italiana Protezione Uccelli, World Wigwam Il Presidio, Orto a quadretti, DiversamenteBio, paesaggioveneto.it, Orto sociale, FAI Villa Vescovi)

MOBILITÀ SOSTENIBILE E LOTTA ALLO SMOG

LO SQUILIBRIO MODALE

52 Capoluoghi di provincia Italiani sono fuorilegge per lo smog (PM10 in particolare). Padova supera ininterrottamente il limite da oltre 10 anni. Le cause? Lo squilibrio modale, ovvero l'eccessivo uso dell'auto che producono la gran parte dello smog Il Rapporto ISFORT del 2012 attesta che **il 79,4% degli spostamenti motorizzati nei centri urbani avviene con auto privata**. Sempre secondo ISFORT il costo sociale della congestione urbana nel nostro Paese costa alla comunità **9 miliardi di euro l'anno**, mentre i costi del trasporto privato urbano gravano sul bilancio delle famiglie italiane per **30 miliardi di euro l'anno**.

In questi anni nessun partito ha evidenziato come priorità la necessità di un piano organico di interventi e di investimenti per le città e per il Trasporto Pubblico Locale - TPL. Né, tanto meno ha proposto, come priorità, l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria ordinaria.

Qui non si tratta di cercare nuovi fondi, si tratta di stornare risorse pubbliche già impegnate da strade, autostrade ed opere collegate, al trasporto pubblico locale ed al potenziamento delle fer-

rovie utilizzate dai pendolari. Serve puntare dei servizi ferroviari passeggeri di media percorrenza che collegano le grandi polarità metropolitane, sui poli e parchi di interscambio; sugli interventi di razionalizzazione delle strutture portuali per il trasferimento delle merci su ferro e su acqua (**idrovía Padova - mare**). **A Padova** tutto questo significa stornare gli investimenti pubblici dal grande raccordo anulare, dalla camionabile Padova Venezia, da passanti, bretelle e autosilos per trasferirli su una rete di parcheggi scambiatori ai confini dell'area metropolitana supportati da un potenziato trasporto pubblico locale. Va aperto un serio dibattito con la comunità locale sulla possibilità di istituire un'ampia area urbana a tariffazione per i city user.

Infine serve riaprire la contrattazione con il governo per il finanziamento della nuova linea del **tram est-ovest**. Come pure va rilanciato il progetto della Gronda ferroviaria Sud per una ferrovia che gira intorno a Padova, con fermate di servizio alla città. Da ultimo serve completare la rete di **piste ciclabili**, soprattutto sulle **radiali** di accesso alla città e creare un'ampia area a **ciclabilità diffusa** (bidirezionalità per le bici) con il divieto del limite a 30 km per i veicoli a motore in tutta l'area dentro le mura.

FUSIONE TRA APS E SITA/BUSITALIA

AL CENTRO IL MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO AI CITTADINI

Lo slittamento della fusione tra APS e Sita/Busitalia fornisce l'occasione di **migliore un piano largamente carente che non era in grado di migliorare il servizio del TPL.**

Nel Piano presentato la nuova società la parte del Comune scende al 44% di quote di partecipazione. Perché APS è stata sottostimata, senza considerare tutto quello che negli ultimi 10 anni si è investito (tram, officine, qualificazione del personale, autobus a metano, numero di passeggeri trasportati, numero di lavoratori impiegati, sede).

Perché questa sottostima? Perché c'è un **deficit di bilancio** nel 2012. La causa è conosciuta da tutti: il tram ha un costo chilometrico di 11,56 euro e la Regione Veneto riconosce un contributo al chilometro ridicolmente basso: 4 euro, mentre le altre Regioni con tram (Piemonte, Lombardia, Lazio) pagano 7 euro. Basterebbe questo adeguamento e il bilancio APS tornerebbe in pareggio.

Invece **la politica si disinteressa** di tutto ciò e l'APS, rischia di andare ad una fusione in posizione di debolezza. E con lei il Comune, cioè la collettività.

Lo diciamo con forza: la scelta del tram è stata giusta, mezzo moderno ed ecologico, innovativo. Il Comune per prima cosa

deve ricontrattare con la Regione i loro impegni di spesa, tra i più bassi d'Italia, soprattutto quelli legati al tram, in alleanza con Venezia.

Il Consiglio Comunale dovrà discutere ed **approvare un piano industriale** prudente ma chiaro sulle risorse aggiuntive. E' quello che chiedono anche i lavoratori.

E la scelta non può che essere l'**immissione di nuove risorse** che derivante da tre entrate: conferimento della gestione della sosta e dei relativi introiti (circa 3 milioni) alla società della mobilità (mentre da un anno il Comune ha scorporato il ramo e i ricavi li ha introiettati nel bilancio generale); **politiche innovative come il Congestion Charge** di Milano che frutterebbe circa 4-5 milioni di risorse all'azienda; **aumento della velocità commerciale**, attraverso la diffusione delle corsie preferenziali. Quest'ultima, è bene che si sappia, non è solo qualità del servizio. E' anche un dato economico: "l'aumento di 1/kmh corrisponde a un risparmio di 2,1 milioni di costi (pari al 4,5% dei costi del TPL padovano)". In tutti questi anni la velocità commerciale a Padova città **non è aumentata, ferma al 14 km/h.** Perché il Comune non ha realizzato alcuna nuova corsia riservata che è l'unica strategia capace di ottenere effetti positivi. Pur essendo il socio di maggioranza al 98,8% dell'azienda che gestisce il TPL.

ENERGIE RINNOVABILI

RISPARMIO ENERGETICO E LOTTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Padova ha un enorme patrimonio edilizio costruito, per la stragrande maggioranza, in anni in cui l'attenzione per il risparmio edilizio non veniva messa al centro delle tecniche costruttive. Una grande scommessa per la prossima amministrazione sarà quella di favorire un **rilancio ambientalmente sostenibile del settore edilizio**, oggi fortemente in crisi, con un grande piano di riqualificazione edilizia che favorisca il lavoro delle ESCO (società che investono nella riqualificazione in cambio del risparmio sulle bollette) e l'accesso al credito attraverso la creazione di un fondo di rotazione per garantire la possibilità di riqualificare i propri edifici anche a coloro che non hanno possibilità di accesso al credito. Con un simile meccanismo il cittadino, continuando a pagare i costi delle bollette attuali, riuscirebbe a **riqualificare la propria abitazione a costo zero.**

In parallelo va posta attenzione a come si andrà a **costruire e riqua-**

lificare imponendo degli standard molto alti. Il regolamento edilizio comunale, appena approvato, deve essere la base di partenza per un percorso di continuo aggiornamento anticipando la direttiva europea 2010/31/UE che prevede bassissimi consumi per gli edifici. Le imprese locali che acquisiranno le conoscenze necessarie in anticipo rispetto ai termini previsti dalle norme potranno diventare delle eccellenze nazionali.

Padova è una delle città con più impianti domestici di energie rinnovabili (solare termico e fotovoltaico), grazie alla capillare rete degli Sportelli Energia promossi da Legambiente in collaborazione con Camera di Commercio di Padova e Comune di Padova. L'informazione e la consulenza degli Sportelli Energia hanno contribuito alla buona riuscita dei **Gruppi di Acquisto Solare** permettendo a Padova di diventare la prima città in Veneto per quantità di impianti fotovoltaici domestici installati. **E' per questo motivo che chiediamo che la prossima Amministrazione renda ancor più stabile e capillare la rete degli Sportelli Energia.**

1° edizione **MARCIA PER LA PACE**

CAMMINIAMO PER LA PACE

dalle **CASERME** ai **PARCHI**

L'11 maggio 2014 Legambiente assieme ad un folto gruppo di associazioni, marcerà per la città di Padova per **la prima marcia della Pace cittadina**: fra gli obiettivi quello della riconversione dei troppi spazi militari non utilizzati presenti in città. **Partecipa anche tu** a questa importante iniziativa. Partenza ore 10 davanti a Palazzo Moroni e arrivo in mattinata alla Caserma Romagnoli a Chiesanuova. Per saperne di più visita il nostro sito alla pagina www.legambientepadova.it/marcia_pace_padova2014 o contattaci allo 049.8561212