

VIII CONGRESSO CITTADINO
DI LEGAMBIENTE
7 NOVEMBRE 2015



LEGAMBIENTE

uniti per Padova sostenibile | 2015

**Per rendere la nostra città più sostenibile, giusta e vivibile
Per difendere e valorizzare i beni comuni**





**LEGAMBIENTE
PADOVA**

Legambiente Padova ONLUS
Circolo "Eleonora Chinni"
Piazza Caduti della Resistenza 6
35138 Padova
049 856 12 12
circolo@legambientepadova.it

uniti per padova sostenibile

VIII CONGRESSO CITTADINO di LEGAMBIENTE PADOVA

SABATO 7 NOVEMBRE 2015

ore 15.00 - 1^a convocazione

ORE 15.15 - 19.00 - 2^a convocazione

SALA COMBONI
PRESSO LA SEDE DEI MISSIONARI COMBONIANI
VIA SAN GIOVANNI DI VERDARA 139
PADOVA

Per ulteriori approfondimenti e dettagli
riguardanti il programma del Congresso
visita il sito:

www.legambientepadova.it

L'11-12 e 13 dicembre si svolgerà a Milano il **X congresso nazionale di Legambiente** (puoi trovare gli appunti per il congresso su www.legambiente.it) e il **14 novembre quello regionale**.

L'VIII congresso cittadino di Legambiente Padova si svolgerà sabato 7 novembre 2015

Al centro del congresso la discussione, tra soci e con interlocutori esterni, della proposta, contenuta in questo documento pregressuale, di un patto d'azione con altri soggetti per la città sostenibile.

Inoltre alla fine della discussione eleggeremo i delegati che parteciperanno ai congressi regionale e nazionale. Eleggeremo inoltre il gruppo dirigente locale che guiderà Legambiente di Padova per i prossimi quattro anni. Il congresso è aperto a tutti ma hanno diritto di voto i soci con tessera 2015 dei circoli di Legambiente Padova

1. fra contraddizioni e virtù

Uno sguardo sul presente dove si intersecano speranza, drammi e innovazione

POLITICA FERMA, SOCIETÀ IN MOVIMENTO

Già nei primi anni '80 gli ambientalisti avvisavano che l'intensificarsi dell'effetto serra (oggi unanimemente riconosciuto dalla comunità scientifica) e i conseguenti cambiamenti climatici avrebbe comportato enormi rischi, minacciando le condizioni di vita per centinaia di milioni di persone.

Oggi, nonostante gran parte della politica nazionale e locale rimanga sorda ai pericoli che il cambiamento climatico porta con sé, qualcosa nel mondo sembra muoversi. E sembra farlo a diversi livelli. A qualche mese dalla conferenza sul clima che si terrà a fine anno a Parigi diversi eventi ci inducono un segno di speranza: ci riferiamo all'accordo del G7 sul mantenimento entro i 2°C del riscaldamento globale, ma anche all'accordo Usa-Cina sulla CO₂, senza dimenticare l'importantissima enciclica ecologista di Papa Francesco Laudato Si'.

Ma si tratta solo degli ultimi di una lunga serie: perché **nel frattempo a essere cambiata è soprattutto la società**. E non ci riferiamo solo al boom della green economy, ma a un vero e proprio cambio di abitudini che sta avvenendo fra i comuni cittadini. L'aumento del consumo di cibo, qualità, l'interesse per un abitare ecologico, l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, la scelta di prodotti non inquinanti e ancora l'attenzione alla raccolta differenziata, gli orti urbani, il crescente uso della bici, ci svelano come **sono in atto dei mutamenti dello stile di vita che spesso precedono le scelte della politica**.

TRA CRISI ECONOMICA E CRISI SOCIALE

Tutto questo avviene mentre il mondo sembra vivere un periodo di grande instabilità. L'Europa (e non solo) vive una delle crisi economiche più lunghe della storia recente e in gran parte dell'Africa e dell'Asia milioni di individui sono costretti e emigrare in cerca maggiore fortuna

a causa di guerre e carestie. Guerre che spesso sono legate a interessi per l'accaparramento per le risorse tanto che l'Onu stima che esistano oggi circa 300 guerre dell'acqua in corso. Autorvoli fonti prevedono invece in oltre 200 milioni il numero di profughi per cause ambientali entro il 2050.

E mentre queste persone fuggono da scenari apocalittici, una società italiana spaventata da una crisi economica che è diventata crisi sociale rischia di rinchiudersi nelle proprie paure senza trovare una via d'uscita.

Al di là dal ribadire che riteniamo che l'accoglienza e l'ospitalità siano l'unica risposta possibile nei confronti di chi abbandona la propria casa in cerca di un futuro migliore ci preme evidenziare come nessun problema può ormai dirsi slegato dalla questione ambientale. Né l'esodo dei migranti, né una crisi economica frutto di un modello economico che si basava su una continua crescita a spese del pianeta e dei suoi abitanti. E **mentre c'è chi urla con foga slogan contro l'immigrazione e i fondi destinati ad aiutare gli ultimi, miliardi di euro vengono sprecati ogni anno in grandi opere prive una reale funzionalità** spesso dettate, come purtroppo la cronaca ci racconta, da interessi privati più o meno legali.

Oggi possiamo quindi dire con ancora più forza quello che diciamo da tempo: **non c'è e non può esistere una politica dei due tempi**.



Non c'è una fase in cui si affrontano le questioni economiche e sociali e poi quelle ambientali. La soluzione non può che essere univoca: i due temi si tengono per mano. Non si risolve uno se non si affronta l'altro e viceversa. Un approccio che vuole affrontare i temi del lavoro senza passare per una riconversione ecologica è destinato a fallire. Non a caso i settori più in crescita negli ultimi anni sono stati quelli legati all'ambiente, a partire dal fotovoltaico, il quale si ha goduto di incentivi, ma che oggi è capace di vivere, dopo solo pochi anni, sulle proprie gambe, a differenza dei combustibili fossili che dopo decenni godono ancora di generosi incentivi (rispetto ai quali la grande stampa non riserva mai parole di critica come invece è accaduto per gli incentivi per le rinnovabili).

Insomma, le questioni sono legate: riconvertire una città diventa un importante volano economico per decine di aziende e contemporaneamente si costruisce un luogo dove le future generazioni potranno vivere in



modo più sano. **La sfida che vuole lanciare Legambiente con questo congresso è quella di far nascere una coalizione che si aggregi attorno una visione di futuro, attorno a un'idea di città.** A noi quindi il compito di far parlare un insieme di realtà che dipingano un disegno di città ecologicamente e socialmente sostenibile e che mirino a realizzarlo nelle loro attività quotidiane proprio perchè riteniamo che **le città siano il crocevia di quasi tutti gli elementi di crisi ambientale e allo stesso tempo delle opportunità di cambiamento verso la sostenibilità.**

2. la storia di un passato

Trent'anni di grigio cemento

IL PENSIERO UNICO AI TEMPI DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Sin dalla sua nascita Legambiente a Padova si è battuta in tutti i modi per modificare il modello di sviluppo urbano e gli orientamenti dell'economia locale, ma si è sempre scontrata con quel **pensiero unico** secondo cui il dogma della crescita fine a sé stessa è l'unico scenario possibile. Insomma, quel modello che da cinquant'anni propone sempre le stesse soluzioni per problemi che invece che sparire, aumentano.

Benchè su diversi aspetti, in primis sociali, nell'agire istituzionale è stata netta la differenza di azioni fra coalizioni di centrodestra e centrosinistra, la visione politica dominata da quel pensiero unico di cui sopra ha attraversato tout court le coalizioni da almeno tre/quattro decenni, **favorendo di fatto gli interessi e le pressioni di ristrette lobbies.**

Il modello si è riproposto tale e quale sia nell'attacco al territorio, attraverso a un smisurato consumo di suolo, sia nel generale saccheggio della città volto a soddisfare gli interessi di pochi più che guardare al benessere della società. **L'ipotesi dell'apertura di nuovi centri commerciali in città è l'ennesimo esempio del modello di sviluppo che non ci piace a cui vogliamo opporci,** perchè pensiamo che la nostra città sia ricca di centri commerciali naturali (come l'area delle piazze) e che l'apertura di nuovi megastore porterà solo il colpo mortale ai tanti esercizi commerciali che valorizzano i nostri quartieri. Allo stesso modo rimaniamo colpiti dal crescente fenomeno dell'abbattimento di alberi sani. **Ci è capitato di vedere situazioni in cui sono stati tagliati alberi perchè creavano danni di lieve**

entità o addirittura perchè facevano troppa ombra. Il caso dell'esproprio del giardino di via Nazareth per farci un nuovo parcheggio quando esistono comunque soluzioni alternative è quindi l'ultimo di una serie di atti contro il verde (come del resto va ricordata l'abolizione del settore verde da parte della nuova giunta). Crediamo fermamente che sia arrivato il momento del salto di qualità, un visione di città in cui risposte alle problematiche sociali, economiche, ambientali si debbano tenere per mano e rappresentare una priorità unitaria: chi propone risposte dando diversi livelli di priorità a queste sfide non farà che riproporre un modello non solo legato al passato, ma che soprattutto ha dimostrato di non essere efficace.

Vogliamo quindi far partire la nostra analisi dal passato, per osservarlo e cogliere insegnamenti dagli errori commessi. Per questo, ripartendo dalla discussione intrapresa nella nostra ultima assemblea soci lo scorso autunno, ci vogliamo soffermare su tre fra i principali problemi che hanno succhiato linfa vitale alla nostra città.

CONSUMO DI SUOLO

Non c'è stato alcun progetto globale di sviluppo della città, tantomeno dettato da criteri di sostenibilità, che invece, parcellizzato, è stato sostanzialmente delegato ai privati. L'esempio più eclatante è stata l'approvazione della variante al PRG del 2004 Voluta dagli assessori all'urbanistica Mariani (Centro Sinistra) e Riccoboni (Centro Destra), poi riconfermata dal Piano degli Interventi (PAT) dove sono prevalsi l'interesse di proprietari di aree e società immobiliari, a scapito dell'interesse della collettività per cui oggi **a Padova sono potenzialmente edificabili 2,6 milioni di metri cubi previsti dal Piano Regolatore mentre altri 2 sono concessi dal Pat che si basa su previsioni di incremento demografico oggettivamente sbagliate.** Risultato: cementificazione dei restanti cunei verdi inediti della città e approvazione di un Pat che anziché diminuire le previsioni di CO₂ le aumenta.

MOBILITÀ INSOSTENIBILE

Le scelte operate non hanno **a tutt'oggi ottenuto alcuna riduzione globale del numero**



delle autovetture circolanti, e solo una riduzione parziale nella ZTL.

Al contrario vengono costantemente riproposti progetti vecchi di 30 anni quali i parcheggi in area centrale o nuove opere viabilistiche il cui esito è stato invariabilmente un incremento del traffico di penetrazione e di attraversamento.

La mancanza di sostanziali interventi quali l'incremento delle corsie preferenziali per il trasporto pubblico, l'intermodalità decentrata e politiche tariffarie innovative, **vanifica quanto fatto in direzione della mobilità sostenibile** come i varchi elettronici, le piste ciclabili, l'aumento delle frequenze su alcune linee di bus e il tram (andrebbe riservato un discorso a parte, da relegare più nell'ambito dell'autolesionismo che della discussione politica, per la scelta di rinunciare a 30 milioni di euro di finanziamento per la nuova linea del tram).

IL BLUFF DELLA PARTECIPAZIONE

Non c'è stato alcun reale spostamento nei tradizionali meccanismi di gestione del potere e dell'assunzione delle decisioni. Nulla a parte qualche esempio di buon governo dove, tuttavia, la partecipazione è stata limitata al livello informazione-consultazione.

Possiamo dire che **la partecipazione è stata inversamente proporzionale agli slogan abusati dalla politica coi quali si dichiarava di voler dare ascolta i cittadini nel governo della città.**

La sfida del congresso di Legambiente sta proprio qui: considerata la rarità con cui le istituzioni hanno dato il via a processi partecipativi e l'inefficacia dei pochi che sono stati realizzati, (inefficacia dovuta alla riluttanza delle amministrazioni di trasformare la partecipazione in

qualcosa di davvero decisionale piuttosto che un semplice sfogatoio), **Legambiente si prefigge l'obiettivo di creare dal basso la costruzione di nuovi meccanismi partecipativi volti al realizzare una nuova idea di città fondata sulla sostenibilità sociale e ambientale.**

UN NUOVA CITTÀ, QUELLA METROPOLITANA

Di città metropolitana si sente parlare ormai quasi quotidianamente. Abbiamo però l'impressione che a tante parole seguano pochi fatti. **la città metropolitana deve invece diventare qualcosa di concreto:** urge che le decisioni, specie quelle che riguardano la mobilità e l'urbanistica, vengano prese collegialmente fra Padova e i Comuni della cintura urbana: solo una pianificazione davvero condivisa potrà rilanciare un territorio ricco di potenzialità. Non si può più prescindere dal fatto che la città sia abitata e vissuta non solo dai residenti del capoluogo ma anche da quelli dei comuni della cintura che sommati portano gli abitanti a oltrepassare i quattrocentomila. Vogliamo superare l'era di una zona industriale (o due) per Comune, così come vogliamo lasciarci alle spalle una mobilità inefficiente che impedisce alle persone di trova-

re un autobus dopo le otto di sera per fare qualche chilometro, specie se abita un po' al di là dei confini comunali.

In generale l'ambiente nelle scelte strettamente amministrative è stato quasi sempre ai margini. Il miglioramento della qualità ambientale è sempre stato relegato nel recinto dell'Assessorato all'ambiente, invece di essere assunta trasversalmente dalle Giunte intere. Constatiamo così l'incoerenza tra le azioni positive messe in campo dall'assessorato competente e quelle attuate da gran parte degli altri settori. Ad esempio le misure antismog non hanno trovato riscontro nelle scelte dell'assessorato alla mobilità che non hanno dato seguito ad una reale riduzione del traffico.

Ma in generale quello che tristemente emerge è che l'approvazione del Paes, il piano d'azione per le energie sostenibili che dovrebbe essere la linea guida per l'amministrazione nella progettazione del città del futuro, è di fatto restato un mostrina da esibire senza veri esiti concreti. Abbiamo quindi individuato tre ambiti dai quali ripartire, ovvero tre priorità per la nostra città dalle quali si possa lavorare insieme per costitu-

3. i nostri desideri, più concreti che mai

un viaggio attraverso tre priorità

ire una nuova sfida ambientale, e non solo.

a) innovazione ambientale per una società ed un'economia più giuste

"Non ci sono due crisi separate, una ambientale e un'altra sociale, bensì una sola e complessa crisi socio-ambientale. Le direttrici per la soluzione richiedono un approccio integrale per combattere la povertà per restituire la dignità agli esclusi e nello stesso tempo per prendersi cura della natura."

Papa Francesco, enciclica Laudato Si'

DA PERSONALE A COLLETTIVO

Sia sul fronte no profit che su quello più meramente imprenditoriale **negli ultimi anni abbiamo assistito in città alla nascita di alcune realtà associative che hanno inteso percorrere la**

strada della sostenibilità ambientale attraverso percorsi collettivi che quasi mai hanno cercato reali interlocutori negli amministratori e nelle forze politiche della nostra città. Forme aggregative che spesso hanno visto il protagonismo di una fascia cittadina (25-40 anni) che cerca di



coniugare interessi personali e culturali, modi di vedere il mondo e volerlo trasformare, stando assieme ad altri con i quali si condividono alcuni valori, senza disdegnare la dimensione dell'economico.

Per quanto riguarda il mondo dell'impresa tra Padova e provincia abbiamo assistito alla nascita di un pezzo importante della green economy, in particolare legata alle energie rinnovabili. In Camera di Commercio si è cercato di fare i conti con la dimensione dello smart per implementare lo sviluppo di nuove imprese. La ZIP da quasi 10 anni censisce, analizza e premia esperienze imprenditoriali che assumono la dimensione di innovazione di processo inteso come riduzione degli aspetti di impatto ambientale negativo e di riduzione delle emissioni di CO₂. Ugualmente si sono posti il tema della logistica delle merci inventando e praticando una virtuosa soluzione di distribuzione dell'ultimo miglio attraverso Cityporto.

Oggi **dobbiamo indagare meglio questi fenomeni e capire se e quanto l'economia produttiva padovana è attraversata da forme di responsabilità sociale d'impresa,** cioè sapere quanto riesca a tenere assieme le tematiche ambientali tipiche della green economy con quelle della soft economy che ingenerano, e contemporaneamente alimentano, l'innovazione, la conoscenza e la qualità dei prodotti.

ECO TURISMO E BENI CULTURALI

Inoltre in questa città esiste un potenziale che è quello del turismo responsabile: già oggi siamo visitati da tutto il mondo con attenzioni pari o



Salvalarte

superiori alle nostre in termini di qualità, rispetto dell'ambiente, salubrità, mobilità dolce. **Serve rispondere a questa domanda costruendo una risposta per queste migliaia di visitatori:** un compito che Legambiente tenta di assolvere, seppure parzialmente, con Salvalarte. Ma che può e deve vedere il costruirsi di una rete di soggetti diversi: sociali, imprenditoriali, istituzionali.

b) rigenerazione urbana: mettiamo i puntini sulle "i"

"Siamo un Paese straordinario e bellissimo, ma allo stesso tempo molto fragile. È fragile il paesaggio e sono fragili le città, in particolare le periferie. Ma sono proprio le periferie la città del futuro, quella dove si concentra l'energia umana e quella che lasceremo in eredità ai nostri figli. C'è bisogno di una gigantesca opera di rammendo e ci vogliono delle idee".

(Renzo Piano)

CITTÀ E IDENTITÀ

la crisi economica ha ridato centralità al dibattito sul valore della città come fattore di sviluppo e di coesione sociale. Città come

luoghi nei quali riscoprire e promuovere la formazione di comunità solidali ed aperte all'innovazione, caratterizzate da una fitta rete di relazioni sociali, dalle reti lunghe della società globalizzata contemporanea.

Oggi Padova non appare all'altezza di questo ruolo che richiederebbe un elevato grado di creatività, una spiccata visione strategica e una propensione ad attivare reti di collaborazione e circolazione delle conoscenze.

Ma questo ruolo è auspicato in molti programmi e in molti documenti elaborati e discussi da alcune forze sociali e culturali della nostra città, ma per tradursi in progetti e fatti concreti deve essere il frutto di una **visione condivisa e di un programma strategico elaborato dai principali attori del governo della città e delle trasformazioni urbane.** Solo affrontando il tema della rigenerazione con una visione olistica, a partire da diversi punti di vista e da diverse esigenze, si possono innescare

processi che, non solo producano direttamente operazioni di rinnovo, ma che siano anche capaci di generare altre e più ampie buone pratiche.

Lo spazio Urbanmeta che abbiamo contribuito a fondare, capace di mettere insieme i diversi attori che in regione si occupano di urbanistica è un ottimo esempio di come dovranno formarsi reti su tematiche simile. Certamente più si riuscirà a ottenere risultati concreti più la rete avrà ottenuto il suo risultato.

SUPERARE IL VECCHIO PARADIGMA URBANISTICO

In molti abbiamo capito, (non amministratori e speculatori) come i modelli di città moderna, impostati secondo rigidi schemi di zoning funzionale, impoveriscano la vita urbana. D'altra parte molte nuove attività produttive non comportano i gravi impatti ambientali, delle industrie del secolo scorso, e sempre più diffuse sono le forme di telelavoro. **tutti i programmi di rigenerazione urbana sostenibile realizzati in anni recenti in Europa sono di fatto finalizzati alla rottura della monofunzionalità e alla reintegrazione degli spazi dell'abitare con quelli del lavoro, dello studio, dei servizi e del tempo libero, talvolta anche degli spazi dedicati all'agricoltura ed all'autoproduzione alimentare.** Soluzioni che in molti casi consentono anche una consistente diminuzione del pendolarismo e del traffico urbano.

PER ESSERE CONCRETI LA RIGENERAZIONE URBANA DEVE PARTIRE DAL ALCUNI PUNTI FERMI

- 1) **non delegare il disegno della città ai privati.** Per superare questa logica è necessario costruire un tavolo di confronto e di produzione di idee nel quale tutti gli attori possono dare il loro contributo per lavorare su obiettivi comuni. In questo senso ci sembra che vada citata l'esperienza regionale di UrbanMeta, che andrebbe ripresa su scala metropolitana, a partire, per esempio, dal rilancio del progetto di parco agropaesaggistico, già proposto da svariate associazioni e che ha avuto un primo percorso in Agenda21.
- 2) **fermare il consumo di suolo**, non solo ta-

gliando la sovradimensionata cubatura prevista da PRG e PAT ma anche intervenendo sui piani attuativi, difendendo così prioritariamente il verde agricolo e i residui cuneai verdi.

3) **stop concreto ai centri commerciali.**

4) **impulso alla riqualificazione edilizia ed energetica**, con la diffusione delle energie rinnovabili e della razionalità energetica.

5) **riutilizzo dei grandi edifici dismessi**, a partire dalle caserme, quale elemento di riqualificazioni di brani di città.

6) nuovo **impulso alla gestione del nostro patrimonio storico artistico culturale**: valorizzando anche il ruolo del volontariato come Salvalarte ed altre associazioni.

c) muoversi meno, muoversi meglio

"Il nostro è ormai un mercato di sostituzione dove per la prima volta si è ridotto il parco circolante. Vuol dire, dunque, che siamo in piena de-motorizzazione"

Massimo Nordio presidente dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri

STRADE, PASSANTI E TANGENZIALI

Da decenni la politica continua ad "affrontare" il problema del traffico e di conseguenza quella della emissioni di smog sempre al solito modo: strade, passanti, tangenziali, parcheggi. Evidentemente la costruzione di nuove strade, così come di nuovi parcheggi, è in realtà un fattore di attrazione e quindi di creazione di nuovo traffico. Bisogna invertire la tendenza. **fino ad oggi**

**Salviamo il paesaggio
Difendiamo i territori**



LEGAMBIENTE
ADERISCE ALLA CAMPAGNA
NAZIONALE CONTRO LA CEMENTIFICAZIONE
DEL TERRITORIO.
<http://salviamoilpaesaggiopd.wordpress.com>

gli interventi sono stati quasi esclusivamente volti a intervenire sulla viabilità, mentre quasi mai si è provato a governare il traffico, quasi mai si è ragionato sulla mobilità. Ne è dimostrazione il fatto che il numero di auto per abitante è sostanzialmente lo stesso di quindici anni fa.

DIMINUIRE IL TRAFFICO: COME FARLO

ridurre il traffico ovviamente non vuol dire limitare ai cittadini la libertà di movimento, ma governare la mobilità offrendo varietà e intermodalità. In questo modo l'automobile diventerà una scelta fra le tante e non il principale mezzo di trasporto.

Bisogna agire secondo due direttrici principali: da una parte incentivando la mobilità sostenibile, dall'altra disincentivando il traffico privato.

Molti singoli interventi possono avere entrambe le valenze: la corsia preferenziale per mezzi pubblici serve a fare andare più veloce l'autobus ma anche sottrarre spazio al mezzo privato, rendendolo meno appetibile. In questo senso gli importanti investimenti realizzati nello scorso decennio a favore delle piste ciclabili hanno avuto il merito di rendere più sicuro (o quantomeno più visibile) il ciclista, ma non hanno mai avuto l'obiettivo di trasformare il modo di muoversi dei cittadini. Rari sono stati gli inter-

venti in cui nuove piste ciclabili hanno sottratto spazio alle carreggiate per automobili, cosa che ad esempio è avvenuto a Bolzano, portando in pochi anni ad avere lo stesso numero di spostamenti ciclabili e su auto privata.

CONGESTION CHARGE

Ma lo strumento principe per una diminuzione del traffico privato è il congestion charge. Sulla scorta di quanto avviene in diverse città europee la tariffazione per l'ingresso alle automobili in determinate aree, con investimento degli utili in potenziamento del trasporto pubblico è forse l'intervento che ha dato maggiori benefici. A Padova, visto il notevole aumento del traffico dovuto a veicoli che provengono da fuori comune, un congestion charge andrebbe considerato prendendo come limite l'anello delle tangenziali.

Giace nei cassetti di APS holding e del Comune di Padova uno studio dettagliato su come realizzare il congestion charge a Padova: Legambiente chiede che venga reso pubblico e che si apra il dibattito.

Altro intervento possibile è quello della gerarchizzazione della sosta. Cosa che in parte già avviene, ma in maniera non organica, perché anche se studiata a tavolino la gerarchizzazione della sosta può influire sulle dinamiche dei flussi veicolari.

cambiare modello di città' e' possibile e necessario !



Via S. Francesco: anni '90



Via S. Francesco: oggi

4. il futuro si scrive insieme è il tempo delle reti

CHI DEVE AGIRE

Di certo per la soluzione dei problemi della mobilità, **sono diversi gli attori che devono agire**. Da anni purtroppo assistiamo a tagli da parte della Regione nei confronti del TPL. Tagli al quale, in termini monetari, si è aggiunta la perdita del finanziamento a fondo perduto per la seconda linea del tram, rinuncia avvenuta da parte della giunta Bitonci senza aver per ora contrapposto nulla di positivo. Un capitolo a parte merita infine quella che per semplicità chiameremo mobilità 2.0, dove trovano spazio le scelte individuali dei cittadini. Ovvero tutti quei nuovi modi di muoversi come bike e car sharing o determinate App come Blablacar che da sole non possono incidere sul governo della mobilità ma che se potenziate e sviluppate possono dare un importante contributo a realizzare una città dove ci si muove meglio. Su questo aspetto serve una comunicazione ed una serie di servizi capillari messi in moto o dall'amministrazione o da reti di associazioni.

IL BENESSERE DI TUTTI NOI

Padovani di vecchia generazione e recenti immigrati hanno tutti bisogno di una città prospera, per potersi integrare, sviluppare e vivere felicemente.

Recentemente **Padova è stata definita in un dossier ISPRA fra le cinque peggiori città in Italia per cementificazione**; inoltre, nei primi sei mesi del 2015 siamo risultati essere la città più inquinata d'Italia. La direzione dello sviluppo della nostra città non può che essere, quindi, quella di costruire insieme una nuova città sostenibile ecologicamente e socialmente. Serve città diversa da quella "automobile-centrica" che abbiamo conosciuto finora.

Per far rinascere la città, includendo sia il centro che i quartieri, bisogna pensare a pericentralità fatte di zone a vocazione ciclopedonale. Non è un caso che le città che si sono messe a studiare il rapporto fra

mobilità ed economia siano giunte tutte alla conclusione che sono le zone ciclopedonali che danno maggior introiti alle piccole attività economiche e ai negozi di prossimità.

Sarà quindi la città sostenibile che ridarà ossigeno al commercio, così come saranno i lavori green a dare slancio all'economia.

USCIAMO DALLA PARCELLIZZAZIONE legambiente è chiamata come tante associazioni ed enti no profit a lavorare sul concetto di bene comune declinato nella maniera più estesa possibile.

La tutela dell'ambiente come settore d'intervento primario non è più riconducibile ad azioni specifiche, con confini ben precisi e con un mandato chiaro, ma è diventata un concetto complesso, un contenitore rappresentato dallo spazio geografico dove i singoli soggetti vivono, si relazionano e agiscono.

Le difficoltà di un raggio d'azione così ampio sono la parcellizzazione delle iniziative, con il rischio di aumentare sì la produttività e la visibilità delle diverse associazioni, ma spesso di ottenere scarsi o nulli risultati.

Servono reti di associazioni coordinate e permanenti su singoli obiettivi unite da una visione di città e di futuro. Il limite dei coordinamenti nati fino ad oggi è stato la poca **continuità del confronto e delle iniziative ma soprattutto una mancanza di visione di fondo, elementi che hanno portato allo scioglimento dopo brevi periodi.**

PATTI D'AZIONE CONTINUATIVI NEL TEMPO Superare questo limite è però possibile.

E' innanzi tutto necessario sottoscrivere patti d'azione continuativi nel tempo: se accettiamo che l'area d'intervento è più grande dobbiamo costruire una squadra. Dobbiamo agire

coinvolgendo e collaborando con altri soggetti, siglando con loro un patto affinché tutti, nello svolgere il proprio compito, contribuiscano a definire gli elementi della nuova visione di città, della nuova idea di territorio, in modo che ci sia armonia nel loro declinarsi.

Occorre iniziare dall'essere consapevoli e profondi conoscitori del contesto in cui si lavora: sottolineando i punti deboli ed evidenziando le potenzialità. E' imprescindibile conoscere i bisogni e stilare una scala di priorità. Serve contattare chi sta già adoperandosi per capire che obiettivo si è posto, con quali tempi e quali risorse usa, quali soluzioni o proposte persegue.

Assieme si ragionerà sulle competenze esistenti e si cercherà di reperire quelle necessarie, con tempi precisi, dedicando del tempo alle verifiche di percorso. Un punto cruciale di queste collaborazioni, o reti, è sicuramente la comunicazione e la visibilità dei progetti. E' di fondamentale importanza che l'esperienza di rete sia diffusa in maniera chiara e diventi patrimonio dei partecipanti, senza che sia relegata ad una effimera attività collaterale.

Se da una parte è necessario definire il percorso, dall'altra bisogna prestare attenzione a non escludere nuovi (e inattesi) compagni di viaggio. Reti che hanno avuto un loro successo si sono già formate sul tema della ciclabilità e dell'urbanistica. Altre si sono formate sul recupero di aree dismesse, come le caserme Romagnoli e Prandina. Un'esperienza, questa, che probabilmente andrebbe implementata e intensificata. Proprio per questo, con questo congresso Legambiente si impegna ad aprire un percorso per costruire reti sia su singoli obiettivi finalizzati, verificando la domanda e la disponibilità di altri soggetti, a partire dai coordinamenti già in atto. Verificherà anche se vi siano le condizioni per la costituzione di un forum permanente per lo sviluppo sostenibile, la coesione sociale e la rigenerazione urbana che fornisca un contesto di riflessione e elaborazione globale su scala metropolitana e che possa confrontarsi a tutto campo con le politiche dell'amministrazione.

A voi, dunque, la parola.

We do not inherit the world from our ancestors; we borrow it from our children. Duty on us to return it to them.

Non ereditiamo la terra dai nostri avi; la prendiamo in prestito dai nostri figli. Nostro è il dovere di restituirla.

proverbio dei nativi americani, tribù sconosciuta



**LEGAMBIENTE
PADOVA**

LEGAMBIENTE PADOVA
Piazza Caduti della Resistenza 6 - 35138 Padova
circolo@legambientepadova.it
049 8561212