

Ai soci di Legambiente Padova

VI CONGRESSO CITTADINO DI LEGAMBIENTE PADOVA

Il 7-8-9 dicembre si svolgerà a Roma il VIII congresso nazionale di Legambiente e il 25 novembre quello regionale.

Il VI congresso cittadino di Legambiente Padova si svolgerà sabato 6 ottobre 2007.

*In quella sede eleggeremo i delegati che parteciperanno ai congressi regionale e nazionale, **ma soprattutto metteremo a punto le linee d'intervento e le modalità d'organizzazione della nostra associazione per il prossimi anni a Padova.** Eleggeremo inoltre il gruppo dirigente locale che guiderà Legambiente di Padova per i prossimi quattro anni.*

Al congresso possono partecipare con diritto di voto i soci di Legambiente di Padova, muniti di tessera d'iscrizione dell'anno 2007.

PROGRAMMA

PADOVA 6 OTTOBRE 2007, PRESSO LA SEDE DEI MISSIONARI COMBONIANI – VIA S. GIOVANNI DA VERDARA 137 - SALA COMBONI

Ore 9.00 – Accoglienza dei soci e distribuzione dei materiali

Ore 9.20 - Relazione introduttiva

Ore 9.40 - Dibattito aperto ai tutti i soci di Legambiente Padova. Durante il dibattito interverrà Sergio Lironi, Presidente di Legambiente Padova.

Ore 11.40 - Conclusioni

Ore 12.00 - Elezione degli organismi dirigenti e dei delegati. Approvazione di eventuali mozioni e modifiche statutarie.

Ore 12.45 - Conclusione dei lavori e brindisi finale

Quella che segue è una nota che servirà come base per la nostra discussione congressuale locale. Allegato a Nuova Ecologia di settembre avete invece ricevuto documento elaborato a livello nazionale.

**NOTE PER IL VI CONGRESSO CITTADINO DI LEGAMBIENTE PADOVA
- CONFERENZA D'ORGANIZZAZIONE-
6 OTTOBRE 2007**

1. NEL CUORE DEL PROBLEMA

Il partito immobilista

1.1 Chi l'ha detto?

Il GRA allarga le prospettive di integrazione con i Comuni...ed offre l'occasione per dare una strutturazione unitaria all'insieme delle vocazioni trasportistiche di Padova, anche con la camionabile lungo l'argine dell'idrovia... Il completamento della statale 10 Monselice-Este- Montagnana, della strada del Santo... e la realizzazione della Pedemontana rientrano tra le opere necessarie e indifferibili. Il collegamento invece del Cittadellese con Padova lungo la 47-valsugana è ormai completato con le tangenziali di Limena e Padova.

Padova deve diventare una città in grado di accogliere tutti coloro che apprezzano l'offerta commerciale della città stessa e vogliono fruirne senza difficoltà ad accedervi. Occorre puntare su un piano di parcheggi sotterranei: i privati sono da sempre pronti a fare la propria parte purché i siti prescelti siano centrali e non periferici. Occorre completare la linea tre del tram e iniziare da subito le linee SIR 1 e SIR 2.

Vogliamo evidenziare che il collegamento tra l'Arcella e la città sta per essere definitivamente risolto con i due cavalcaferrovia Sarpi Dalamzia e "Ponte Verde". L'Arco di Giano consentirà un ingresso al centro storico non congestionato..

Il grande viadotto di Padova Est agevolerà il traffico di scorrimento nella zona di grande valenza commerciale.

Tutto ciò ci fa capire che, completando il piano disegnato la città può vedere risolta già nel prossimo futuro gran parte della propria problematica del traffico.

1.2 Di chi sono queste frasi? di *Giustina Destro* o di *Flavio Zanonato*? O ancora di *Domenico Menorello* o di *Ivo Rossi*? O di *Pierluigi Mariani*? Potrebbero essere attribuite ad ognuno di loro, senza molte difficoltà. Sì perché, al di là dei programmi elettorali, la realtà dei fatti è che queste opere sono state programmate e molte sono in via di realizzazione (se non già finite) con allarmante continuità tra la giunta Destro e l'Amministrazione Zanonato, in sintonia con il Presidente della provincia Casarin.

La verità è che queste frasi sono state pronunciate da *Leonardo Cetera*, presidente del *Collegio dei costruttori edili della provincia di Padova – ANCE* lo scorso 13 luglio, come introduzione alla loro assemblea annuale.

Un programma, quello delineato da Cetera, che poi parla diffusamente anche dell'**Auditorium**, del futuro della **ZIP**, della realizzazione del **Nuovo Ospedale**, della riqualificazione di **Prato della Valle**, perfettamente sovrapponibile a quello delle grandi opere della nostra Amministrazione. Depurato dalle chiacchiere, e dalle promesse

elettorali (non mantenute) questo (**e praticamente solo questo**), è quanto a Padova si sta cercando di realizzare in materia di opere pubbliche.

1.3 Chi decide?

Eravamo nel giusto, quindi, quando abbiamo più volte criticato l'Amministrazione accusandola di abdicare al compito di programmazione che le spetta, delegandolo ai grandi costruttori. E se non è una abdicazione è una piena sintonia di obiettivi. **Obiettivi che – inutile dire – allontanano sempre di più la città da un progetto di sostenibilità ambientale.**

E' la stessa logica di assecondare la progettualità dei grandi privati, dei grandi costruttori e della grandi finanziarie che abbiamo incontrato per la variante ai servizi al piano regolatore: quella di Riccoboni e Mariani, quella dei due milioni e mezzo di metro cubi di nuova edificabilità in città, di cui circa la metà sui residui cunei verdi rimasti in città che saranno trasformati in spezzatino (come per l'area compresa tra il parco Iris e il canale scaricatore e nel caso del Parco del Basso Isonzo).

Questa drammatica sintonia d'intenti con i poteri economici della città spiega e chiarisce da una lato le scelte e dall'altra le promesse non mantenute dall'amministrazione.

1.4 Partecipazione

Come si fa, infatti, a fare della partecipazione vera con i cittadini quando le scelte importanti sono state concordare con i potentati economici? Un passo della relazione di Cetera, è ancora una volta illuminante. *“Non è possibile che sussistano blocchi di partiti, di correnti, di comitati (!) che approfittano del potere di interdizione attualmente loro consentito per porre veti, o che cercano di far leva sull'emotività dei cittadini, spesso poco informati... la Tav in Val di Susa, il referendum sulle torri dell'Arcella ne sono un esempio...* (il neretto è nostro, N.d.R.).

1.5. Mobilità. Anche qui è evidente perché le nostre articolate, sensate e dettagliate proposte sulla mobilità sostenibile non abbiano fatto passi in avanti. Il Tram e le piste ciclabili non sono visti dalla nostra amministrazione come il primo tassello per invertire la rotta, ma come elementi interni al progetto di viabilità che punta a soddisfare, sia i collegamenti con le reti stradali nazionali ed internazionali sia l'esigenza di accessibilità alla città in auto fino a ridosso del centro storico, con nuove strade, passanti, tangenziali e viadotti. Non serve spiegare ai soci di Legambiente quanto ciò sia dannoso.

1.6 Urbanistica. Idem con patate per la questione urbanistica. Prendendo a pretesto un presunto fabbisogno abitativo e la decadenza dei vincoli l'Amministrazione ha deciso di usare uno strumento che si chiama *perequazione*. Questo strumento urbanistico è in pratica un baratto. Il Comune permette al privato di costruire su una parte della sua area mentre un'altra parte viene acquisita dal Comune stesso per la realizzazione di opere di pubblica utilità. Tutto bene dunque? No, perché l'Amministrazione comunale prima di questi accordi strumentali avrebbe dovuto definire un preciso disegno di sviluppo urbanistico e di costruzione di un organico sistema del verde. Solo se preceduta dall'esplicitazione di obiettivi di pubblica utilità la perequazione diventa uno strumento interessante, altrimenti, come nel caso padovano la città cresce a macchia d'olio, ricomponendo confusamente il mosaico dei tanti progetti presentati dai privati che il settore Urbanistica si limita ad approvare. E i progetti sono tanti visto che, su proposta dell'Assessore all'urbanistica Pierluigi Mariani, Giunta e Consiglio Comunale (con una

preoccupante convergenza di interessi tra quasi tutte le forze di maggioranza e di opposizione) ha portato a compimento una mega variante urbanistica che concede circa 2 milioni e mezzo di metri cubi di nuova edificabilità.

1.7 La favola della città metropolitana

D'altra parte un ostacolo a pensare in maniera diversa, magari utilizzando lo strumento della compensazione edilizia per dislocare le nuove edificazioni in aree di minor pregio (ma tanto chi costruisce in aree non pregiate?), si deve dalla mancata volontà di ragionare su scala di *area metropolitana diffusa* (Padova e comuni contermini) che non ha fatto passi in avanti, nonostante Comune capoluogo, quelli limitrofi e Provincia fossero chiamati dalla nuova Legge Urbanistica Regionale a definire concordemente i PATI, i piani di assetto urbanistico territoriale integrati.

Lo dicevamo bene ancora nel precedente congresso: "gran parte dei problemi ambientali che assillano Padova possono essere collocati in una scala più vasta di quella che caratterizza gli angusti confini comunali. Basti pensare alla fitta rete di relazioni produttive e commerciali che dai poli urbani si dipana su tutto il territorio provinciale e regionale, generando crescenti flussi di traffico od alle problematiche connesse al ciclo di produzione e trasformazione delle risorse materiali ed energetiche, allo smaltimento dei rifiuti, all'inquinamento dell'aria, dei suoli e dell'acqua, alla produzione di gas climalteranti ed alla necessità di ricostituire un diffuso patrimonio boschivo che ne sappia almeno in parte contrastare gli effetti.

La questione della territorialità vasta e diffusa si è fatta a Padova ancor più ineludibile in quanto risulta evidente, e in modo tangibile, che le interconnessioni abbracciano tutta la dimensione metropolitana, coinvolgendo il comune urbano e i 16 periurbani.

La mobilità, ad esempio, è ingovernabile senza una politica che assuma unitariamente le questioni della conurbazione.

La tutela del territorio aperto, la gestione dei corridoi ecologici, la promozione di una agricoltura avanzata di tipicizzazione dei prodotti e di qualità degli stessi non sono possibili con frammentazioni e spreco del suolo. La distribuzione equilibrata dei servizi (servizi socio-sanitari, scuole superiori, centri di ampia commercializzazione, centri direzionali, viabilistica di connessione, zone produttive, PRG coordinati) sono tutti impensabili in un quadro territoriale che non tenga conto della città reale, ossia diffusa e metropolitana..."

1.8 La qualità ambientale

E per questi motivi che anche gli altri problemi ambientali, legati ai dati strutturali di Padova (densità edilizia, mobilità centrata sull'auto) sono poi così difficili da affrontare. Non diminuiranno le emissioni di inquinanti in atmosfera senza ridurre i volumi di traffico di cui invece si favorisce l'aumento, non si fanno i polmoni verdi perché bisogna costruire. Subiamo l'ampliamento dell'inceneritore semplicemente perché risponde alla logica aziendale della massimizzazione dei profitti, e chi se ne frega se finirà per erodere la raccolta differenziata e il riciclaggio...mentre le risorse economiche e l'attenzione maggiore vanno sui progetti sbagliati: mentre di progetti innovativi e sostenibili se ne vedono pochi e comunque faticano a guadagnarsi attenzione e risorse). In questo quadro le buone cose strappate con le unghie e con i denti dall'Assessore all'ambiente Bicciato sono di peso nettamente minore se paragonate ai guasti che produrranno le politiche urbanistiche e viabilistiche. E soprattutto restano cose pur valide ma limitate allo specifico dell'assessorato, non ossatura di una nuova e globale politica per lo sviluppo sostenibile della città.

2. COME RISPONDE LA CITTA'?

L'ambientalismo diffuso

Se questo è il desolante quadro della capacità politica padovana di assumere le questioni ambientali come guida del proprio agire, come è cambiato negli anni il rapporto tra i padovani e le sollecitazioni ecologiste?

Se l'osservazione si sofferma ad un arco temporale breve forse è difficile dare un giudizio positivo. Ma se allarghiamo l'osservazione ad almeno un decennio alcuni trend positivi sono senz'altro evidenti.

2.1 Il primo riguarda la disponibilità a compiere delle scelte domestiche indirizzate al risparmio energetico. In questo processo ha contribuito il costo crescente della spese ordinarie di una casa, ma anche i primi segnali evidenti dei cambiamenti climatici hanno spinto a compiere scelte innovative. Bene quindi abbiamo fatto ad aprire uno sportello energia che infatti registra un buon afflusso. L'errore da evitare è quello di trattare l'argomento solo da un punto di vista tecnico senza "utilizzarlo" per dispiegare le contraddizioni di questo modello di crescita.

2.2. Un secondo aspetto secondo riguarda la diffusione del biologico e dei prodotti certificati, e del consumo di prodotti equi e solidali.

2.3 Il terzo è legato alle performance positive della raccolta differenziata che, a fronte di un sistema di raccolta poco efficiente, si spiega con la disponibilità dei cittadini a conferire in modo corretto i rifiuti.

2.4 Emerge poi un'insofferenza diffusa alle grandi edificazioni collegata alla percezione che verde (anche il singolo albero) siano una valore importante da tutelare. Ne sono esempi la vittoria al referendum contro le Torri all'Arcella (in cui Legambiente, all'interno dello schieramento per il NO si è comportata veramente bene), i comitati come Iris e Guizza, le tantissime telefonate che riceviamo per segnalare casi di abbattimenti di alberi o di attacco al verde.

2.5 Quale il ruolo di Legambiente rispetto a questi comportamenti più consapevoli?

Sicuramente quello di dimostrare che il *mondo è tutto attaccato* e che se va consumare meno in una abitazione altrettanto si deve fare rispetto ai consumi di carburanti legati alla mobilità. Tanto che rispetto ai parametri di Kyoto è proprio quello delle emissioni dovute ai trasporti ad essere cresciuto di più negli ultimi anni.

Ma anche quello di trasformare una certa consapevolezza culturale in consenso politico alla nostre proposte.

2.6 Un altro fenomeno positivo sta prendendo forma. Per la prima volta siamo di fronte ad una generazione di giovani che hanno una sensibilità ecologista grazie al loro iter scolastico. La riprova l'abbiamo avuta con i sette volontari di servizio civile arrivati in Legambiente già con una sensibilità ambientale derivatagli dal percorso universitario. Nuovi indirizzi come Ingegneria ambientale, corsi di laurea come Tutela dei beni ambientali, singoli corsi ad agraria e forestale e biologia, ci restituiscono una Università differente da quella di anche solo 10 anni fa, dove il paradigma scientifico predominante rimane quello lineare e neopositivista e dove non abbiamo avuto le contaminazioni sperate con il pensiero della complessità, ma che senz'altro forma dei giovani attenti e professionalmente capaci di affrontare tematiche per noi basilari.

Questo fatto dovrebbe farci riflettere sulle modalità di radicamento con i giovani. Fin qui il poco che abbiamo realizzato sono stati tentativi rispetto al tempo libero e l'aggregazione, forse è il settore della professionalità quello sul quale tentare di costruire dei legami. Così come con alcuni dipartimenti o specifici docenti.

3. FACCIAMO UN PASSO INDETRO

Ecco la premessa

3.1 Perché parlare di noi

Ci sarebbero tante altre cose da dire. Ma non vogliamo ripeterci. Gran parte delle cose che abbiamo scritto in occasione del nostro ultimo congresso cittadino del novembre 2003 - l'analisi del contesto territoriale, le criticità ambientali da noi individuate e le proposte per risolverle restano ampiamente valide. Molte cose nuove sul contesto globale e nazionale sono contenute nel documento nazionale allegato a Nuova Ecologia del mese di settembre 2007. Ad entrambi, nella nostra discussione, sarà utile fare riferimento.

Dobbiamo sottolineare invece che abbiamo scelto di dare a questo nostro sesto congresso di Legambiente Padova una caratteristica diversa, **quello di conferenza d'organizzazione**.

In passato abbiamo sempre utilizzato tutti i congressi che hanno preceduto questo per farne momenti di dialogo e interlocuzione aperta con la città. Erano congressi aperti, con molti invitati esterni, e anche i documenti che li preparavano riflettevano la necessità non solo di definire l'analisi della realtà in cui ci muoviamo, ma anche di dare messaggi all'esterno.

3.2 In questo congresso sentiamo la necessità, più che di confrontarsi per definire analisi territoriali e politiche, obiettivi ambientali e urbanistici, che non cambiano molto da quelli enunciati nel 2003, di parlare di noi, delle nostri bisogni organizzativi e dei nostri strumenti per essere all'altezza della situazione che ci troviamo di fronte.

Per capire come affrontare meglio il blocco economico-sociale e politico che all'inizio abbiamo chiamato "il partito immobilista", per individuare strade per aprirvi contraddizioni, per tessere relazioni anche con chi oggi ci appare "dall'altra parte della barricata" ma che può essere convinto della convenienza anche economica, e non solo ambientale, della nostra prospettiva di sviluppo.

Sentiamo la necessità non solo di confrontarci per definire un modello organizzativo e il *profilo* e di Legambiente più efficaci rispetto agli obiettivi da raggiungere, ma anche più capace di intessere relazioni con potenziali alleati, e di radicarsi ancora più diffusamente tra i cittadini.

Una discussione tra di noi, ma non ripiegata su di noi, dove esprimere esplicitamente e senza remore il giudizio sulla situazione politica.

4. I PROBLEMI CHE DOBBIAMO DISCUTERE

Organizzazione, radicamento, alleanze

Ridefinire un'organizzazione interna più efficace ed efficiente, capace di intervenire meglio nella difficile realtà politica che abbiamo succintamente descritto. Questi sono gli obiettivi prioritari della discussione della nostra conferenza d'organizzazione.

*Dobbiamo perfezionare le nostre modalità di volontariato, il funzionamento di gruppi di lavoro, del direttivo, dello staff... con un occhio sempre più attento al radicamento, ma anche al problema delle risorse economiche. Ed è anche arrivato il momento di porci come obiettivo, da raggiungere entro il prossimo congresso, di **svecchiare** un po' il gruppo dirigente.*

Ecco alcune sollecitazioni per favorire la riflessione e la discussione

4.1 Sul radicamento

- All'ultimo congresso ci eravamo dati, tra gli altri obiettivi, quello di costituire un coordinamento dei circoli della cintura urbana. Non siamo riusciti a farlo. Perché? E' un obiettivo che riteniamo ancora necessario? E se sì chi e come se ne può occupare?
- Abbiamo fatto un grosso sforzo organizzativo per organizzare i corsi di formazione per volontari ambientali, a cui inizialmente si erano iscritti quasi 200 persone. Cosa abbiamo residuo da quell'operazione, che giudizio ne diamo, cosa ha funzionato e cosa no?
- I gruppi di lavoro. Si sa che per loro natura sono erratici. E' una formula su cui insistere, o esistono migliori e diverse modalità organizzative? Come e quanto siamo riusciti a rispondere a richieste di collaborazione e/o aiuto che provenivano da cittadini su questioni nei quartieri favorendo la nascita di gruppi-comitati?
- Negli ultimi anni abbiamo teorizzato che ci si può avvicinare a Legambiente in modi differenti, tutti ugualmente utili per la crescita dell'associazione, per la sua capacità di incidere nella politica padovana o per rendere servizi ambientali alla cittadinanza. Si va dal volontario che mette regolarmente a disposizione alcune ore al mese (es. Salvalarte) a chi si attiva per i banchetti, dal professionista che presta la sua competenza su casi specifici al "militante complessivo" che cerca di contribuire alle strategie ed azioni complessive.
- Ma ci sono anche persone che sono disponibili per azioni concrete ed altamente simboliche come Puliamo il Mondo. A loro abbiamo prestato poca attenzione nel lungo periodo mancando di offrire occasioni o contesti durante l'anno in cui potessero collocare la loro disponibilità a fare. Andrebbe migliorata la capacità di Legambiente ad accogliere anche questo tipo di volontariato.
- Il commercio equo&solidale e il biologico sono riusciti a trasformare gesti quotidiani come fare la spesa in azioni politiche, cariche di aspetti valoriali. Sotto il cappello degli "stili di vita" anche noi e l'ambientalismo dobbiamo indicare su ciascuna tematica (inquinamento aria, risparmio energetico, mobilità, ecc.) quali sono i comportamenti individuali che fanno la differenza.

- Può essere un modo per rafforzare il radicamento e superare lo scoramento di alcuni di fronte ad una politica tetragona che può indurre al disimpegno. E' anche un modo concreto per dimostrare che "il mondo è tutto attaccato".

4.2 Mettere a valore l'insieme delle relazioni che abbiamo costruito in questi anni

- Nel documento dello scorso congresso scrivevamo: "nonostante il sempre maggiore distacco della Politica (dei partiti, istituzionale) dalla società, in quest'ultimo periodo assistiamo a fenomeni incoraggianti di ripresa e voglia di partecipazione politica. La cittadinanza attiva a Padova esiste, esprime valori di solidarietà, progetti di sviluppo socialmente e ambientalmente sostenibile, integrazione sociale, cultura. Esiste sotto mille forme più o meno organizzate, e in mille declinazioni. Esiste, e sempre più esprime volontà di partecipazione alla politica e alla scelte politiche. Pensiamo al Movimento per la pace e critica alla globalizzazione, certo, ma anche a forme e attenzioni nuove di parte del movimento sindacale, alla consapevolezza dell'importanza politica del proprio ruolo di molte associazioni del terzo settore, la novità della finanza etica, il mutevole permanere di un arcipelago ambientalista di comitati e associazioni. Sono tutte espressioni di cittadinanza attiva e responsabile, sono tutti naturali anticorpi alla deriva decisionista e autoritaria della politica e al dominio assoluto del mercato su società e natura, con cui Legambiente a Padova intreccia il suo percorso, e sempre più dovrà farlo in futuro."
- E' indubbio che le cose sono cambiate, anche molto: il movimento di critica alla globalizzazione è ripiegato e segue percorsi carsici, il ruolo delle associazioni del terzo settore che in occasione delle elezioni aveva dato vita all'esperienza del "cartello" non è stato in questi anni all'altezza dei suoi obiettivi dichiarati, rinunciando a svolgere quella funzione di contrappeso civile all'eccessivo decisionismo degli amministratori.
- In generale poi il terzo settore sembra aver perso quella capacità di ragionare sul suo ruolo nel processo di sussidiarietà, su cosa significa la proposta di servizi all'interno di un welfare municipale. La stessa crisi che sta investendo CIVITAS è lo specchio di una involuzione sia nazionale che locale. Certo la considerazione che la politica padovana ha del terzo settore non aiuta in questo processo se anche una persona cauta come Fabio Salviato di Banca Etica è sbottata pochi giorni prima dell'inaugurazione della nuova sede dicendo che la politica si accorge del terzo settore solo quando ci sono questioni spinose che non riesce ad affrontare, mentre se ne dimentica sistematicamente in occasione della programmazione e dei bilanci preventivi. In particolare l'arcipelago ambientalista resta diviso e senza un progetto unitario, eccettuata una consonanza di intenti tra noi e gli Amissi del Piovego. Per quanto riguarda i sindacati solo la CGIL è pronta a schierarsi apertamente su questioni ambientali anche quando queste mettono apertamente in discussione le scelte amministrative (vedi Torri all'Arcella, GRA e politiche della mobilità) mentre è venuto del tutto meno il rapporto con CISL e UIL.

4.3 Le alleanze

Sono poche le volte in cui, in questi anni, siamo riusciti a ricomporre schieramenti ampi. Certo, su ciclabilità e pedonalità, o sul referendum all'Arcella abbiamo aggregato singoli e associazioni, abbiamo costruito buoni rapporti con alcuni comitati non esclusivamente

“nimby” (Guizza, Canestrini)... ma possiamo dirci soddisfatti? **Sul problema delle alleanze sociali va fatta una riflessione attenta.**

D'altra parte è altrettanto vero che in questi anni è aumentata fortemente l'insieme di relazioni con tanti soggetti, che abbiamo incontrato ad Agenda 21, nelle riunioni sui PAT, o nella nostra azione sulle tematiche dell'energia. Relazioni che però non abbiamo mai provato a mettere a valore attorno ad iniziative di lunga durata... Temi perduti, ad esempio avrebbe potuto in questo senso, essere utilizzato meglio.

5. RIFLESSIONI E PROPOSTE PER LA NOSTRA AZIONE IN CITTA'

Tirare i rigori...

Ogni discussione organizzativa non ha molto senso se non è rapportata agli obiettivi che ci prospettiamo di raggiungere sul breve e medio periodo, perciò dedichiamo la parte conclusiva di queste note alla riflessione sulle priorità della nostra futura azione.

5.1 Torniamo alle dinamiche in atto nella nostra città. Come Legambiente, giustamente, abbiamo sempre cercato di affrontare i problemi a livello di contesto: su mobilità, urbanistica, inquinamento, energia, partecipazione le nostre proposte sono state formulate complessivamente, a livello di sistema, dalle quali abbiamo fatto poi discendere azioni e iniziative su temi specifici, sia oppostive che propositive.

5.2 Dobbiamo però essere franchi con noi stessi: non abbiamo la forza e le alleanze necessarie per ribaltare le tendenze attuali e le politiche globali. E' una semplice questione di rapporti di forza.

Non rinneghiamo il nostro modo di agire dei passati anni, che ha reso evidenti alla città, almeno a quella parte con cui siamo riusciti a comunicare, le contraddizioni delle politiche portate avanti dalle amministrazioni rispetto alla sostenibilità ambientale globale. Ma forse è bene dirci che solo in pochi casi abbiamo raggiunto la massa critica, la forza necessaria, e il sistema di alleanze per ottenere risultati concreti, sia pure circoscritti. Spesso al momento di portare a casa l'obiettivo ci è mancato quella capacità in più di stare sulla palla per permetterci di arrivare fino in fondo, perché contemporaneamente stavamo facendo troppe altre cose e ci è mancata la forza, o la concentrazione, o la perseveranza, o la capacità di tenere uniti gli alleati, per arrivare al traguardo.

Le analisi e le proposte di contesto le sappiamo fare, e continueremo a farle, ma dobbiamo diventare più modesti ed efficaci. Ci piacerebbe cambiare tutta la politica della mobilità, ma oggi non siamo in grado, allora meglio concentrarci su un obiettivo specifico (possibilmente altamente simbolico per il tema globale a cui inferisce) e vincerlo piuttosto che non cambiare niente. Meglio bloccare l'autosilo in Piazza Mazzini o in Prato della Valle, lasciando perdere molte altre cose, piuttosto che limitarci ad agitare solo i grandi discorsi globali senza mai portare a casa nulla. Meglio portare a casa l'area a ciclabilità diffusa in centro, che niente. Meglio mettersi davanti alle ruspe a Canestrini che assistere impotenti allo sfascio di tutti i cunei verdi...

5.3 Insomma scegliamo due obiettivi, i più simbolici possibili, sui quali concentrare da subito il massimo delle nostre forze, aprendo vertenze sulle quali costruire il più ampio sistema di alleanze di cui siamo capaci.

Certo questo non vuol dire smetterci di occuparci di settori ormai consolidati, da **Salvalarte**, all'**intreccio tra mobilità sostenibile e lotta all'inquinamento**, a quello **sull'energia e la lotta ai cambiamenti climatici, al controllo delle scelte**

urbanistiche.... Ma vuol dire finalizzare il massimo della nostra capacità d'azione su alcune cose circoscritte che concretizzino, anche se in piccolo, la nostra idea di città.

6. LA “BATTAGLIA” CULTURALE

Rompere il dominio del pensiero unico

6.1 La continuità tra la Giunta Destro e l'Amministrazione Zanonato.

Andrebbe sottolineato il fatto che la continuità delle politiche amministrative su molti aspetti della vita urbana (fortunatamente non tutti) **sottende una forma di pensiero unico** secondo cui le ferree leggi dell'economia non consentono molti margini di manovra... qualcosa di più una giunta di centrosinistra può fare per il sociale, per i diritti civili e per l'ambiente, ma solo se non pone vincoli all'iniziativa privata, al profitto ed alla rendita, che generano la “ricchezza” della comunità urbana. Ogni idea di sviluppo alternativo, che ponga come centrali i principi dell'equità sociale e della sostenibilità ambientale e che secondo questi principi tenda a riformare le regole del mercato, è quindi immediatamente respinta come pura utopia, come sogno impraticabile di “anime candide” che non sanno fare i conti con la realtà.

Questa visione politica è oggi rafforzata dalla crisi del centrosinistra nelle regioni settentrionali. Il modello Zanonato (che pone l'accento sulla buona gestione dell'ordinaria amministrazione senza perdersi in fumose visioni strategiche ed in modelli alternativi di sviluppo e che vuol dimostrare – in concorrenza con i sindaci leghisti, ma con il correttivo di forme diverse di assistenzialismo - un duro atteggiamento di repressione verso l'illegalità diffusa causata dalla nuova immigrazione di cittadini extra-comunitari e comunitari) sta divenendo il modello ufficiale del nuovo Partito Democratico per il Nord-Est, se non per tutto il Nord Italia. Non è certo casuale che Padova sia stata scelta da Veltroni come prima tappa della sua campagna elettorale per la segreteria del nuovo partito e che Padova – dopo la costruzione del “muro di via Anelli” – abbia assunto nei mass media nazionali una visibilità sconosciuta nel passato.

Tutto ciò richiede anche da parte nostra un aggiustamento del tiro. All'intervento su questioni ed obiettivi specifici (che vanno giustamente selezionati anche in relazione al loro valore simbolico ed alle forze che Legambiente è effettivamente in grado di porre in campo) va affiancato **un più incisivo intervento culturale per aprire** (o riaprire) in città il dibattito sui grandi temi della questione ambientale e dello sviluppo sostenibile e per dimostrare – con la narrazione di esperienze concrete – la possibilità di indirizzi e pratiche alternative.

6.2 Ipotesi di lavoro.

Sul fronte culturale, collaborando su temi specifici anche con altre associazioni, sono possibili diversi percorsi. Ad esempio

- **Organizzazione di conferenze a tema con relatori “illustri”**, in grado di richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica padovana, ma anche utili per conferire credibilità e forza alla nostra azione locale e per favorire l'ingresso di nuovi soci ed attivisti.
- **Seminari e incontri periodici**, prevalentemente ma non esclusivamente rivolti ai soci, per l'approfondimento di temi specifici od anche semplicemente per un aggiornamento culturale sulle più recenti pubblicazioni (coinvolgendo come relatori a turno tutti i partecipanti).

- **Riflessione e pubblicizzazione delle iniziative dell'Amministrazione Comunale che hanno funzionato e che giudichiamo positive**, valutandone il grado di incisività, pregi, limiti ed eventuali difetti, la loro "riproducibilità" in diversi contesti, gli insegnamenti che se ne possono trarre e come potrebbero divenire elementi costitutivi di politiche amministrative di più ampio respiro (piano energetico, piano antenne, casa e politiche dell'immigrazione, Agenda 21 e partecipazione alla costruzione del nuovo Piano Regolatore Generale,...).
- **Conferenze e relazioni di amministratori locali di altre città** che in specifici settori d'intervento hanno impostato ed attuato politiche innovative in campo ambientale, culturale e sociale.

7. IL NOSTRO RAPPORTO CON LA POLITICA

7.1 Per finire è utile ritornare sul nostro rapporto con la politica. Se è evidente che le amministrazioni che si sono succedute hanno avuto come punti di riferimento i poteri economici forti, è altrettanto evidente allora che a noi interessa che in futuro abbiano più forze politiche o candidati indipendenti che si facciano carico senza se e senza ma dei temi che ci stanno a cuore. Noi questo processo dobbiamo favorirlo, pur restando sempre pervicacemente attaccati alla nostra autonomia.

Su questo l'operazione Temi Perduti è riuscita a fare un bel po' di chiarezza, a darci la misura di chi è interessato a confrontarsi seriamente con noi su questi argomenti e chi no. Il successo dell'operazione ha reso evidente che non eravamo gli unici a porci determinati interrogativi o ad avere simili perplessità. Ora, oltre a rilanciare Temi Perduti nelle varie sedi di dibattito e di confronto, si tratta adesso di osservare se altri soggetti si faranno avanti, intenzionati a partecipare al dibattito e a proporre nuovi temi di discussione.

ALLEGATO: DAL DOCUMENTO CONGRESSUALE 2003 – ELEMENTI PER UN MODELLO DI CITTA' SOSTENIBILE (UTILE PER RIFLETTERE-CONFERMARE- O AGGIORNARE LA GERARCHIA DELLE PRIORITA' ALLA LUCE DI QUANTO E' CAMBIATO IN QUESTI 4 ANNI)

Elementi per un progetto di città sostenibile

Le cause dell'attuale situazione di rischio ambientale vanno rintracciate nelle trasformazioni territoriali e nelle politiche sbagliate che abbiamo trattenuto nei capitoli precedenti. Bisogna dunque cambiare strada modificando molte delle politiche di governo della città. Per la preponderanza che ha il traffico automobilistico nell'impatto negativamente non solo sull'aria che respiriamo, ma anche sugli spazi, i tempi e le relazioni della città **è da qui** che qualsiasi seria politica di riqualificazione ambientale e urbana deve partire. La riduzione del traffico privato interno all'area metropolitana dev'essere il punto di riferimento, e **al contempo non può che essere il presupposto**, per attuare seriamente le altre politiche ambientali oggi necessarie a Padova: riassetto e riqualificazione urbanistica, verde, razionalità energetica, valorizzazione dei beni storici ed artistici. Questo aspetto, per la sua importanza, sarà trattato a parte.

Volendo enucleare alcuni altri essenziali elementi di un possibile processo di riconversione ecologica della nostra città non occorre però partire da zero. Facendo tesoro dei molti studi, dati, e analisi già disponibili e cercando di riconnettere in un disegno unitario alcune delle proposte emerse negli ultimi anni, si possono in particolare definire i seguenti indirizzi strategici:

Occorre in primo luogo essere coscienti del fatto che molte delle problematiche della città di Padova devono necessariamente essere affrontate e risolte a **scala comprensoriale**, coinvolgendo in un unico quadro di programmazione e gestione territoriale almeno una quindicina di comuni limitrofi già oggi di fatto strettamente interconnessi con il capoluogo. Corretta risultava dunque da questo punto di vista l'indicazione fornita dal PTP – Piano Territoriale Provinciale predisposto alla fine degli anni '90 ma mai adottato secondo cui tutte le principali attività economiche, commerciali e di servizio ed i programmi di trasformazione (densificazione e riqualificazione) edilizia, per evitare un'ulteriore distruzione delle risorse territoriali, dovrebbero concentrarsi in un ristretto numero di nuove polarità esterne (7 secondo il PTP), servite da un'efficiente rete di trasporti pubblici ed in grado di offrire una qualità abitativa effettivamente competitiva rispetto a quella del nucleo centrale.

Un secondo aspetto riguarda la salvaguardia e la **riqualificazione di tutte le aree periurbane non edificate**, con la realizzazione di un articolato sistema di aree destinate a **verde pubblico, verde privato e parchi agricoli**, (Basso Isonzo/Bacchiglione Aeroporto; Terranegra/Roncajette; Morandi/Brenta; ...) in grado di dar vita (grazie anche all'organizzazione policentrica degli insediamenti sopra delineata) ad una vera e propria **"green belt"**, una cintura verde che circonda e perimetra l'edificato, ristabilendo differenze di paesaggio e chiarezza di margini e confini. Un insieme di biotopi e spazi verdi strettamente interconnesso, soprattutto attraverso le più importanti aste fluviali, ai grandi sistemi naturalistici della pianura padana ed in grado di incunarsi nello stesso tessuto urbano. Un sistema che non può comunque essere concepito unicamente quale spazio residuale rispetto alle infrastrutture urbane, ma che deve essere progettato in forma unitaria e sostenuto incentivando interventi di forestazione ed il diffondersi di nuove forme di agricoltura biologica. Ciò però fa a pugni con la variante al PRG approvata dall'Amministrazione Destro, (variante ai "servizi" dell'Assessore Riccoboni) che va modificata. **Anche all'interno della città di Padova il sistema del verde** deve svolgere un ruolo essenziale non solo per ristabilire gli equilibri ecologici fondamentali (ossigenazione, disinquinamento, effetti microclimatici più favorevoli allo svolgimento delle attività umane, ...), ma anche per la ricostruzione di una forma e di una nuova identità urbana. I grandi parchi prima citati che devono funzionare da veri e propri polmoni del sistema, vanno collegati alla **creazione di una fitta rete di percorsi e corridoi ecologici** in grado di connettere tutti gli elementi del sistema e la miriade di spazi ed aree già attualmente esistenti (a partire dal c.d. Parco delle Mura).

Riorganizzare con finalità ecologiche la città esistente significa anche romperne l'attuale monocentrismo, conferendo identità ai diversi **quartieri urbani** ed ai singoli rioni, valorizzandone le differenze, potenziandone l'autonomia economica e decisionale, decentrando i servizi, fornendo spazi d'aggregazione, di produzione culturale e vita sociale capaci di dar vita a **nuove centralità urbane**, in grado di formarsi attorno ad aree pedonalizzate di quartiere, ai servizi ed agli esercizi commerciali. Aree verdi attrezzate, piazze e centri civici di quartiere possono essere progettati e costruiti prevedendo sia la presenza di soggetti di privato-sociale, che un servizio di animazione, di aggregazione, ma anche di scambio e di commercio di

prossimità, rendendo così possibile una presenza umana permanente che assicuri la fruizione degli spazi, la socializzazione, la cura, la custodia...

Complementare all'azione di potenziamento e riqualificazione delle periferie deve essere la definizione di normative urbanistiche, di programmi di recupero e di politiche sociali ed economiche finalizzate a mantenere nel **Centro Storico** quote significative di residenza pubblica e privata (con particolare attenzione per le classi economicamente più deboli), salvaguardando nel contempo il ricco tessuto di attività connesse all'artigianato ed al commercio tradizionali. Altro aspetto centrale per la riqualificazione del Centro Storico di Padova è costituito da **un radicale ripensamento del rapporto che deve intercorrere tra gli spazi e le infrastrutture gestiti dall'Università e la città nel suo complesso**. Importanti aree cittadine dove più diffusa è la presenza di insediamenti universitari, soprattutto quando il quartiere è prevalentemente abitato da anziani (basti ricordare il Portello), la sera diventano luoghi di desolazione e degrado accentuando il senso di isolamento ed abbandono percepito dai residenti. Occorrono in queste situazioni interventi mirati di recupero urbanistico, ma occorre anche richiedere all'Università una gestione più aperta dei propri spazi, rompendo la storica separatezza tra le istituzioni accademiche e la comunità cittadina.

Tutto quello fin qui sostenuto diventerebbe lettera morta se non si accettasse l'idea che nella nostra area metropolitana **non c'è spazio e non c'è bisogno di un'ulteriore espansione edilizia**. Il patrimonio esistente, sottoutilizzato, può essere recuperato, laddove è necessario, offrendo ampi margini alla residenzialità. Quanto all'edilizia commerciale e direzionale, oltre ai consistenti danni che i grandi centri commerciali hanno causato al territorio ed alla piccola distribuzione, non è rilevabile la necessità di un aumento dell'offerta.

La concezione dell'ambiente in termini territorialisti, ossia di coevoluzione della storia degli uomini e della natura, comporta una visione della sostenibilità in quanto coabitazione integrata. Ma significa anche forte attenzione per le caratteristiche salienti dell'ambiente antropico di cui la città e i luoghi di insediamento sono momento importante per la loro stratificazione storica.

L'ambiente costruito, quando è denso di storia e di espressività costruita dai gruppi sociali nel tempo, assume importanza intrinseca e un valore ambientale aggiunto. Ecco allora che i brani rilevanti dei centri storici e delle periferie storiche vanno difesi e portati a concetto e pratica elevati di restauro e ripristino perché costituenti fondamentali per il recupero della città in quanto segno e senso e come luoghi in cui gli abitanti possano vivere relazioni significative. E' la finalità del nostro gruppo **Salvalarte**.

In sede di programmazione urbanistica vanno regolamentati le installazioni degli impianti per la telefonia mobile.

Nei prossimi 10 anni il sistema economico nazionale ed internazionale sarà chiamato a procedere, anche a tappe forzate, verso l'individuazione di sistemi di energia alternativi al petrolio ed agli altri fossili. Va ripreso e rilanciato un serio Piano Energetico Comunale All'interno della logica della razionalità energetica la raccolta differenziata va potenziata, (ripensandone le modalità di gestione) con l'obiettivo di avviare al recupero e al riciclo la più alta quantità di materiali e avviando ad incenerimento e discarica solo ciò che non è recuperabile.

L'insieme degli **strumenti della pianificazione urbanistica**, dei piani di settore e dei programmi d'intervento dell'Amministrazione Comunale dovrebbe trovare uno strumento di coordinamento e di sintesi nella formulazione di un **"Ecopiano"**, pensato come piano-processo che definisca gli indirizzi strategici di trasformazione urbana e territoriale, le possibili sinergie e le priorità operative e che consenta di verificare per ogni singolo progetto e per ogni nuova iniziativa la congruenza con i vincoli ambientali e con le strategie complessive.

Quando si intende sviluppo sostenibile l'accentuazione è su entrambi i termini e pertanto i processi produttivi ad alto tasso di innovazione sono parte significativa dell'azione socioeconomica, ma anche socioambientale. Occorre certamente **un profondo ripensamento sull'organizzazione delle zone produttive**, favorendo la distribuzione dei sistemi digitali in grado di ridurre i rischi ambientali e l'esposizione a lavori logoranti, ma occorre anche ritornare ad organizzare le zone produttive non come deserti tecnologici, ma luoghi ambientalmente vivi in cui la dimensione sociale, relazionale, ambientale, anche per la componente ecosistemica e verde e la abitabilità-vivibilità nelle zone produttive, siano garantite.

Un fondamentale aspetto del processo di riconversione ecosostenibile della città qui delineato deve riguardare **la partecipazione dei cittadini**. La partecipazione alle scelte ed alla gestione dei processi di trasformazione urbana non solo è uno strumento essenziale per garantire il successo dei programmi attivati e per modificare realmente i comportamenti, le abitudini di consumo e gli stili di vita della comunità urbana, ma anche per costruire un nuovo senso d'identità e d'appartenenza fondato su di una visione condivisa dei destini della città, di ciò che la può positivamente (virtuosamente) caratterizzare e distinguere rispetto alle altre realtà urbane.

La priorità delle priorità: smog e mobilità

Questo è il fattore di impatto e di rischio più grave per l'ambiente e la salute dei cittadini. Come già ricordato tutte le azioni di riqualificazione proposte rischiano di essere vanificate se non si cambia con decisione la politica della mobilità, liberando la città dal congestionamento da traffico. Questo anche per iniziare ad affrontare seriamente la priorità ambientale in assoluto più grave di Padova, quella dell'inquinamento atmosferico. Vanno rivisti i Piani della mobilità e del traffico, alla luce di queste indicazioni.

Subito l'Amministrazione può iniziare ad **eliminare il traffico d'attraversamento**, quello meno "indispensabile" e il più facilmente eliminabile. **E' necessario interrompere le radiali nei quartieri periferici** (a Padova se ne contano almeno 15) che attualmente rappresentano i grandi imbuto del traffico di attraversamento stravolgendo quartieri che andrebbero invece riqualificati con centralità periurbane. Per non richiamarne di nuovo **va bloccato il piano che prevede la costruzione di sette nuovi parcheggi in centro storico**. Ancora va riorganizzato e disciplinato ulteriormente il trasporto merci.

L'Amministrazione, soprattutto, deve cercare veramente le alternative al traffico privato, **rilanciando con molta più forza il trasporto collettivo, che il metrobus non potenzia che in minima parte**, abbiamo bisogno di arrivare ad un'offerta di 250-300mila passeggeri giorno. Strategico è il rapporto con TreniItalia per dotare Padova di una vera rete di **ferrovia metropolitana**. Il progetto attualmente allo studio si presenta del tutto insufficiente.

Vanno poi incentivati gli spostamenti alternativi, per esempio con un rete ampia e collegata di **piste e percorsi ciclabili**.

Si dovrà fare molto di più per la **sicurezza stradale**, separando le reti di viabilità, intervenendo sulle sezioni stradali dando priorità a pedoni, biciclette, mezzi pubblici e creando **zone di traffico moderato a 30 km l'ora**. Vanno messe in **sicurezza tutte le scuole**.

In attesa che i provvedimenti strutturali vengano attuati bisogna comunque fronteggiare l'emergenza inquinamento atmosferico, soprattutto quella del **Pm10 (micropolveri)**. Come minimo **per tutto l'autunno e l'inverno**, bisogna attuare forme di limitazioni **programmate e consistenti del traffico** a giorni fissi, per limitare le emissioni. I "fermi" sporadici dei mezzi non catalizzati non bastano.

Vista la dimensione territoriale del problema tutte queste soluzioni vanno ricercate insieme ai Comuni della cintura urbana.