



PIATTAFORMA PROGRAMMATICA PER IL PROSSIMO GOVERNO DELLA CITTA'

1. **distretto verde**
2. **acqua**
3. **energia**
4. **rifiuti**
5. **inquinamento e traffico**
6. **biciclette e pedoni**
7. **consumo di suolo**
8. **sistema agroambientale e agricoltura**
9. **verde urbano**
10. **partecipazione**

La città dei "beni comuni": da una economia "fossile" alla "bioeconomia" del territorio.

1. La crisi del distretto tessile è sotto gli occhi di tutti, non è solo questione circoscritta a questo territorio, ma i suoi effetti locali sono rilevanti. Legambiente pensa che una delle opportunità da attivare in questo contesto consista nello sviluppo di un distretto integrato e sostenibile, perché oggi un rilancio e una diversificazione del sistema produttivo non può eludere questo nodo. Ciò non solo per la riduzione degli input energetici ma anche al fine di ripensare il ciclo produttivo -tessile e non- nel suo complesso. A Prato è sempre esistita un' industria del riciclo e del riuso nel settore tessile, noi crediamo che se ne possa fare un elemento trainante della ripresa del nostro comparto industriale. In questa direzione il ruolo del soggetto pubblico sarà determinante nel sostenere attraverso politiche adeguate l'iniziativa privata e nel generare di conseguenza nuova occupazione.
2. Abbiamo votato un referendum sui servizi pubblici locali Legambiente chiede il rispetto dei risultati di questo referendum. Il servizio idrico deve tornare ad essere pubblico e non delegare la sua gestione alle multinazionali dell'acqua che sono essenzialmente preoccupate solo dei loro profitti. Il costo della riacquisizione del servizio sarà oneroso per la pubblica amministrazione, forse viola i diktat del FMI o dell'OMC, ma la nostra democrazia è per noi più importante.
Il tema della rete idraulica delle acque reflue a Prato è ormai un problema ineludibile, problema accentuato dagli evidenti effetti dei cambiamenti climatici ma anche da quanto richiesto dalle norme comunitarie (Dir. CE 2000/60). Ciò pone la necessità di mettere in campo un disegno strategico per l'analisi dello stato e la rigenerazione idraulica del nostro territorio, che si proietti oltre il singolo mandato amministrativo, attivando da subito azioni a breve e medio termine. In questo ambito il tema della gestione della fognatura è fondamentale e si presenta come prioritario. Esso deve prevedere nel breve periodo la separazione delle acque reflue da quelle di pioggia e avviare la separazione fra reflui civili ed industriali. Urgente e di rapida attuazione è anche la definizione di azioni per il trattenimento delle acque meteoriche. In questa legislatura non si è neanche riusciti ad utilizzare i cofinanziamenti che venivano dai fondi comunitari, in applicazione di un accordo tra Comune, Provincia, Regione e Ministero cui avevano aderito Publiacqua e Gida, ma non deve essere il conflitto e i veti tra i sistemi industriali a decidere, ma l'interesse pubblico e la politica.
3. Il referendum sul nucleare chiede, non solo di bloccare vecchissimi avventurismi in un settore energetico che già il paese aveva respinto, ma una nuova politica energetica del paese. Tuttavia, anche grazie alle possibilità offerte dalle fonti rinnovabili e da tecnologie innovative (p.e. smart grid), a livello locale si può fare già moltissimo. Risparmio, efficienza, fonti rinnovabili e tutela delle risorse non rinnovabili sono i capisaldi di una nuova politica energetica "localmente appropriata". La riqualificazione energetica del patrimonio esistente costituisce un obiettivo strategico di fondamentale importanza per l'ambiente. Le ricadute potrebbero essere positive sia sulla società locale che sul sistema produttivo nel suo insieme. Il ruolo che il Comune in accordo con la Regione potrebbe svolgere in tale direzione è quello di favorire la nascita di un sistema di servizi (progettazione installazione e relativa assistenza) per il risparmio energetico ma anche di pensare a questo ambito non più come un oggetto separato dalle altre politiche locali di settore (per esempio urbanistica, trasporti, edilizia, etc). Una ricaduta potrebbe esservi anche nel settore industriale e produttivo come dimostrano alcune per ora isolate esperienze in questo campo (fra le quali il progetto "Fabbriche di Energia", o il progetto Condomini Intelligenti a Genova nel settore civile). Inoltre, il Comune potrebbe stabilire un rapporto diretto con l'Europa aderendo al Patto dei Sindaci e pianificando le azioni necessarie alla riduzione della CO2, in una cornice che favorirebbe l'accesso a finanziamenti mirati all'ambiente.



LEGAMBIENTE

Prato

4. Aumenta la raccolta differenziata dei rifiuti, anche grazie alla raccolta "porta porta" o di prossimità, ma quello che è successo in questi anni è che il Comune di Prato non è più all'avanguardia in questo settore superato dai Comuni della Provincia e da molte altre realtà in Italia. Poiché gli obiettivi di legge sono ancora lontani occorre uno scatto della nostra realtà che la faccia tornare una realtà di punta in questo campo. In 30 mesi è possibile raggiungere e superare anche qui quell'obiettivo del 70% fissato dalla Legge regionale in corso di approvazione.

Succede da qualche anno che la produzione dei rifiuti nella nostra città invece di crescere si riduce, ma questo non è merito del comportamento più virtuoso dei cittadini o della diminuzione dei consumi (che in effetti ci sono), quanto invece della crisi del settore tessile i cui scarti finiscono, grazie all'assimilazione, nel circuito dei rifiuti urbani. Noi crediamo che nel campo della riduzione dei rifiuti molte siano le esperienze virtuose che si potrebbero applicare anche nella nostra città.

Il Comune dovrebbe avere un ruolo più convinto in quello che si chiama green procurement ossia nello sviluppo di un mercato dei prodotti che risultano dalla raccolta differenziata (che così potrebbe essere anche più conveniente). In questo senso crediamo che sistema delle aziende pubbliche debba svolgere un ruolo attivo nel campo della creazione di una filiera virtuosa dei prodotti che si possono ricavare da raccolta differenziata.

5. Come evidente i problemi del traffico nella nostra città non sono assolutamente risolti, negli ultimi anni sono stati semplicemente abbandonati. Legambiente in questi anni ha denunciato che la realtà pratese non deve essere considerata fuori dall'emergenza inquinamento atmosferico, in polemica con gli atti della Regione e le posizioni del Comune. Ogni anno, e non solo nell'ultima legislatura, abbiamo avuto una centralina che ha rilevato più di 35 giornate di superamento della concentrazione media giornaliera di 50 microgrammi di PM10 nell'aria e siamo la città dove viene rilevata la più alta concentrazione del PM2,5 in Toscana.

Occorre tornare a politiche di riduzione e limitazione del traffico innanzitutto in centro storico, dove è possibile realizzare, anche in funzione di un rilancio dello stesso commercio, una zona a traffico limitato estesa a tutte le cerchia delle mura. Ma queste scelte non si devono limitare al solo centro della città e devono riguardare sia i nuclei storici delle frazioni sia le aree di ristrutturazione.

Una diversa politica del traffico deve puntare a restituire priorità al trasporto pubblico (a cominciare dai collegamenti ferroviari) ricorrendo a livello comunale a tutti gli strumenti tecnici ed economici disponibili (p.e. corsie preferenziali, tariffazione, road pricing, etc, etc) e alla progettazione di sistemi metropolitani su ferro, che sostituiscano una parte degli spostamenti che oggi avvengono su mezzi privati.

Una diversa politica significa anche progettare con cura le forme di viabilità, prevedendo anche zone car free, ma soprattutto contenendo l'impatto che in termini di inquinamenti atmosferico hanno le infrastrutture della grande viabilità. Anche in questo caso, tuttavia, come nel caso dell'energia, l'approccio non può essere settoriale. E' necessario affrontare il problema del traffico anche in relazione alle altre politiche che possono incidere sulla generazione della domanda di mobilità, in particolar quelle urbanistiche e di allocazione di funzioni ed attività.

Legambiente propone che anche la città di Prato si doti di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), riconosciuto dalla Commissione Europea come strumento strategico per il raggiungimento di risultati nel campo della mobilità sostenibile oltre che condizione premiante per l'accesso ai finanziamenti comunitari. Per la realizzazione di tale percorso, che vede coinvolti sia i soggetti istituzionali che quelli non istituzionali in un vero percorso di partecipazione, è auspicabile che l'amministrazione si doti di un soggetto operativo (Agenzia di Mobilità) in grado di rendere concreti gli obiettivi individuati: sviluppo di infrastrutture e TPL; organizzazione della nuova viabilità; sicurezza stradale e aree pedonali; sostegno alla ciclabilità; razionalizzazione dell'uso dei veicoli a motore; sistema della sosta efficiente. La partecipazione a progetti Europei offre inoltre l'opportunità di confrontarsi e raccogliere i risultati positivi già ottenuti in altre realtà europee, oltre a garantire un supporto finanziario per alcuni interventi, l'integrazione fra le azioni in corso e quelle programmate e un valido strumento di comunicazione per la promozione della cultura della mobilità integrata e sostenibile.

6. Troppo spesso le nostre città sono progettate solo per le auto, cancellando così i diritti di pedoni e ciclisti. Ma credere in una diversa mobilità significa prendere in considerazione in ordine gerarchico inverso macchine, biciclette e pedoni. Soprattutto le esperienze di mobilità ciclabile si presentano come soluzione avanzata per i problemi di viabilità e di riqualificazione urbana. Ma è utile non dimenticare che le biciclette non viaggiano sicure nelle nostre città (e molto spesso anche gli stessi pedoni). ... Centrale da questo punto di vista deve essere il varo di una forte e convinta politica di promozione ed incentivo all'uso della bicicletta con un sistema di mobilità ciclabile che renda più sicuro lo spostamento dei ciclisti (una rotonda per un'auto è motivo di rallentamento, per un pedone o un ciclista dove non sono stati progettati appositi corridoi è un muro invalicabile), il completamento dei tratti mancanti e la creazione delle strutture e servizi necessari (bike sharing, parcheggi protetti e sorvegliati, etc).



LEGAMBIENTE Prato

7. Prato è città in questi anni cresciuta anche più delle altre, troppo spesso solo in ossequio ad un settore immobiliare sganciato dalle reali necessità del territorio e legato agli interessi di pochi. Questa crescita ha significato tante cose, ma soprattutto consumo di suolo per case, servizi, infrastrutture, fabbriche. Consumare ed inquinare suolo significa consumare ed inquinare una risorsa non rinnovabile (si veda Proposta di direttiva quadro della CE), fondamentale non solo per la nostra esistenza biologica ma anche per il nostro benessere. La cultura urbanistica ha da tempo consolidato il principio che la misura della crescita urbana deve essere fornita dalla capacità del territorio di riprodurre le proprie risorse e non dai trend di sviluppo pregressi. Oggi la Regione Toscana propone una riflessione urbanistica che dica stop al consumo di suolo e che orienti verso il, recupero e la rigenerazione delle aree urbane esistenti. Crediamo che soprattutto la nostra comunità può raccogliere e sviluppare questa riflessione. In questo senso occorre ripensare lo strumento urbanistico, sia il regolamento che il piano strutturale, in quelle parti che presentano previsioni dimensionali non supportate da adeguate conoscenze circa lo stock edilizio disponibile e i valori del territorio che la crescita pregiudica, riducendo al minimo le nuove edificazioni e trovando il modo di indirizzare gli interventi edilizi sul recupero del patrimonio esistente. Le politiche urbanistiche a “consumo di suolo zero” dovranno poi essere accompagnate dalla messa in atto di un attento monitoraggio delle situazioni di eventuale contaminazione di alcuni suoli e da conseguenti azioni di bonifica e di prevenzione del rischio.
8. Il territorio agricolo ed agroforestale costituisce la struttura portante eco-sistemica per la città e per il nostro territorio comunale, struttura che si spinge fino all’interno delle aree urbane. Non è possibile proteggere e migliorare l’ambiente urbano senza ripensare e valorizzare il presidio agroambientale nel nostro territorio. Per questo, anche a Prato, come ormai sta avvenendo in Europa e nel mondo, l’agricoltura può assumere e recuperare un ruolo multifunzionale e di prossimità che unisce alla produzione di servizi eco-sistemici (protezione del suolo e dal rischio idraulico, depurazione delle acque, bio-diversità, regolazione del microclima, cattura del carbonio, microclima, etc), la produzione di cibo per la sovranità alimentare della città (Sistema agro alimentare locale) e si presenta come fattore di diversificazione ed eccellenza della economia locale (produzioni food, no food, turismo, energia da biomasse, etc.). A Prato si stanno sviluppando da anni molte iniziative in questa direzione che dimostrano sia la validità e fattibilità di questa ipotesi (p.e filiera corta cerealicola GranPrato, filiera della Razza Bovina Calvana, Mercato Terra di Prato ed altri mercati contadini, etc, etc) così come il valore delle eccellenze e competenze territoriali e produttive che si possono valorizzare ed esprimere. Ma molto si può fare anche nella coltivazione di prodotti no-food (piante da fibra, tintorie, per edilizia, etc..) in aree dove coltivare cibo non è opportuno (prossimità di strade, siti da bonificare, etc).
Per questo anche a Prato è necessario definire politiche innovative ed integrate in questa direzione. Il Progetto strategico del Parco Agricolo di Prato è fondamentale a questo riguardo per tutelare il ruolo delle aree agricole e di una agricoltura orientata alla qualità. In questo senso Legambiente in questi anni ha sostenuto il lavoro che è stato svolto dall'Associazione Parco Agricolo di Prato, lavoro che sta dando i suoi primi e significativi risultati.
9. Il verde urbano non è quella cosa che residua dai processi di urbanizzazione. Il verde urbano rappresenta uno degli elementi che i nostri cittadini chiedono come aspetto di qualificazione della città, è strumento che mitiga gli effetti negativi dell’urbanizzazione intensiva, ma soprattutto è anche strumento che se gestito adeguatamente può diventare elemento di rigenerazione della struttura ed ambiente urbano della città. Il verde urbano nelle sue plurali espressioni -parchi pubblici, aree di valore agroambientale, corsi d’acqua e aree fluviali- non è un costo ma un bene di comunità che può rendere migliore e valorizzare la nostra città anche attraendo e generando attività economiche. Alcuni interventi urbani come il trasferimento dell’ospedale, il progetto di interrimento della declassata, il parco agro-urbano di Capezzana, possono essere l’occasione esemplare per tradurre questo principio e per progettare e realizzare nuove aree a verde come nuova dimensione dello spazio pubblico e di una “economia civile”.
10. Alcune iniziative di partecipazione sono pratica comune nelle esperienze amministrative svolte in Toscana e a Prato. Senza nessun intento polemico però bisogna osservare che i risultati sono ancora deludenti non tanto per la partecipazione che in alcuni casi è stata rilevante, quanto invece per la capacità dei diversi livelli istituzionali di raccogliere le indicazioni provenienti dai diversi processi partecipativi. Se non si vuole, in un contesto di accentramento e personalizzazione dei processi politici, vanificare queste esperienze occorre definire più esplicitamente le attribuzioni di poteri al processo partecipativo, tenendo presente che la partecipazione avviene su tematiche che sono oggetto di conflitti politici rilevanti e soprattutto assumendo la partecipazione come metodo ordinario di governo della città adeguato a recuperare, per quanto possibile, il gap che si è prodotto fra livelli politico-amministrativi e la vita dei cittadini.

Prato, marzo 2014