

Di tutti, per tutti

**Diritto al tetto, spazi verdi e inclusivi:
la città rispetta i suoi cittadini**



AGENDA 2030, OBIETTIVO NUMERO 11



Auto e smog, il fiato è corto

Sostenibilità e inclusione sono gli elementi cardine del Goal 11 dell'Agenda 2030. Nel Veneto sempre più cementificato, la casa non è ancora un diritto di tutti

Ernesto Milanesi

Accesso ad alloggi, servizi di base, trasporti. Con una "pianificazione urbanistica partecipata" in grado di ridurre l'inquinamento e gestire i rifiuti. Sulla carta, obbiettivi ben precisi. Ma la partita (anche in Veneto) si gioca in condizioni tutt'altro che incoraggianti.

Il "ballo" del mattone

Nei sette capoluoghi di provincia, il dossier sui dati catastali 2022 elaborati dall'Agenzia delle Entrate giusto sei mesi fa contabilizzava 95.605 case vuote. Una sorta di "città invisibile" anche per il ciclo del cemento che sul mattone costruisce rendite, speculazioni, cartolarizzazioni bancarie. Le residenze in Veneto sono già 2.661.178, pari a oltre il 7 per cento delle unità immobiliari italiane. Nel 2021 il *business* delle compravendite ha registrato 69.555 rogiti notarili, cioè più del 9 per cento a livello nazionale. Scandagliando le statistiche, tuttavia, emerge che più della metà del mercato veneto riguarda case fra i 55 e i 112 metri quadri commerciali. Il vero "ballo" del mattone è confinato nel triangolo d'oro del turismo: Cortina d'Ampezzo, Venezia e il lago di Garda. Nel Padovano è la zona dei Colli Euganei a dimostrarsi più appetibile. Se questo è il quadro, la differenza dovrebbero farla le Aziende territoriali per l'edilizia residenziale, l'Ater. A Venezia gestisce 10.600 alloggi,

insomma, è più che sintonizzata sul fronte ecologico: vanta il 76 per cento di raccolta differenziata e soprattutto la quota avviata a smaltimento in discarica si dimostra già al di sotto della soglia prevista dalla direttiva europea al 2035.

Mal'aria padana

L'Agenzia europea per l'ambiente ha recentemente confermato l'allarme rosso per l'inquinamento dell'aria indotto dalle polveri sottili. Fra le 15 città dell'UE in cui si respira peggio spiccano Padova, Venezia, Vicenza, Verona e Treviso. Altrettanto sconfortante l'esito dello studio condotto da ricercatori e tecnici delle Università di Padova, Venezia, Cagliari e dell'Arpav che hanno elaborato in modo sistematico dieci anni (2011-2021) di rilevamenti della qualità dell'aria, pubblicando *Long time series analysis of air quality data in the Veneto Region (Northern Italy) to support environmental policies*: «I risultati hanno consentito di delineare i meccanismi che influenzano la qualità dell'aria nella Pianura Padana, ma anche di evidenziare in modo definitivo come le attuali misure di contenimento siano solo parzialmente efficaci» afferma **Alberto Pivato**, docente del dipartimento di Ingegneria civile e ambientale del Bo. La preoccupazione riguarda proprio il futuro imminente: «Con l'applicazione del nuovo Green Deal europeo per la qualità dell'aria il rispetto dei limiti normativi diventerà sempre più difficoltoso in Veneto».

Trasporti, si cambia?

Elisa De Berti, vicepresidente della Giunta regionale con delega ai Trasporti, lo scorso ottobre annunciava il disegno di legge che riordina il trasporto pubblico locale: «Si tratta della riforma di un settore che riguarda interessi importanti (ben oltre un miliardo di euro all'anno tra contributi per ferro-gomma e ricavi da tariffe), sia per gli utenti, con circa 450 milioni di spostamenti tra lavoratori, studenti e turisti». In Veneto il sistema è frammentato in sette Bacini, altrettanti enti di governo e 29 vettori. Ferrovie, bus urbani ed extraurbani, trasporto sull'acqua andrebbero "armonizzati" con una politica regionale indispensabile a centrare gli obbiettivi indicati da Bruxelles. Lo conferma Legambiente, numeri alla mano. In Veneto, l'Aci regista quasi 66 auto ogni cento abitanti: in strada 3,2 milioni di veicoli, 518 mila motocicli e 418 mila autocarri. Un "tasso di motorizzazione" eclatante, senza dimenticare 185 mila veicoli merci che quotidianamente viaggiano in tratte sovracomunali. L'alternativa? La "cura del ferro" secondo Legambiente: «Il numero delle corse ferroviarie giornaliero in Veneto è rimasto costante in questi ultimi anni, escluse le restrizioni causate dalla pandemia. Sono state 768 in tutto durante il 2022, tra 681 dei convogli di Trenitalia e 87 di sistemi territoriali». E le proposte per incentivare il trasporto pubblico non mancano: «Si può prendere spunto da quanto avviato da un decennio in Alto Adige: carta elettronica valida su tutti i mezzi di trasporto, che prevede uno sconto progressivo in base alla frequenza d'uso. In Provincia di Bolzano ha una durata di 365 giorni, è valida su tutti i mezzi e prevede un tetto massimo di spesa di 640 euro».



di cui 8.709 di edilizia sovvenzionata e altri 1.042 "calmierata". A Treviso, conta 5.961 alloggi: 4.561 in proprietà (un migliaio in aree Peep, Piano edilizia economico popolare), 1.387 affidati in gestione da Comuni, otto dalla Regione e cinque dallo Stato. A Padova, il patrimonio supera i 272 milioni di euro di valore con 1.923 casi di morosità nel 2023 per 1,5 milioni di euro di debito...

Il termometro dei rifiuti

Più incoraggiante la situazione, in base al "catasto" di Ispra ambiente: 545 chili per abitante in Veneto, di cui 385 in raccolta differenziata. Treviso e Belluno superano la soglia dell'80 per cento di rifiuti separati fin dall'inizio. A Padova e provincia si producono 442 mila tonnellate di rifiuti urbani con 326 mila in differenziata pari al 73 per cento. La nostra Regione,

FOCUS IMMAGINI

Qui sopra, *Pioggia, vapore e velocità*, dipinto di William Turner. Alcuni studiosi ritengono che la nebbia nei suoi lavori fosse in realtà smog. A destra l'infografica illustrata di Giorgio Romagnoni (sui social è *ilproblemadeglialtri*).

L'INFOGRAFICA

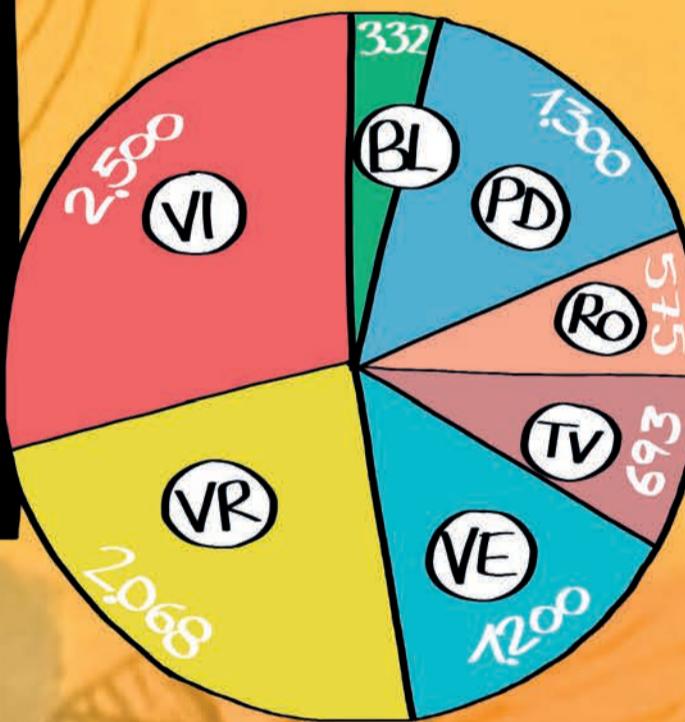
IL VENETO È DAVVERO SOSTENIBILE?

■ MOTOCICLI ■ AUTOMOBILI



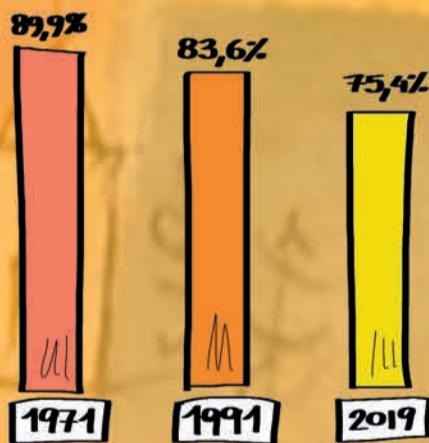
2022

in Italia
60 mila
per la
qualità
dell'aria



famiglie
in
attesa di
alloggio

Quanto sono
abitate
le case?



Consumo di suolo
2023 217.824 ettari



IL PROBLEMA
DEGLI ALTRI

SULLO SFONDO, UNA CITTÀ DIPINTA
DA PAUL KLEE

FONTI:
ATER, ARPAV,
REGIONE VENETO

IL DIRITTO AD AVERE UN TETTO



Una casa non per tutti

Alloggi garantiti a tutti i cittadini con servizi adeguati: è il target da raggiungere nel 2030. L'orizzonte però è lontano

ABITARE

Francesca Campanini

Un lavoro non basta per la sicurezza

La perdita del lavoro e dell'autonomia economica sono le cause prevalenti, ma non solo. Specifica infatti Andrea Andriotto di Avvocato di strada: «I nostri utenti sono anche persone che magari hanno un lavoro, che però non permette loro di mantenersi, conosciamo persone che lavorano ma vivono in dormitori e non riescono a trovare alloggio». Tra i Comuni all'interno del territorio diocesano, Selvazzano Dentro è quello con la percentuale più bassa di immobili sfitti (9,83 per cento), Gallio la più alta (80,77 per cento).

Non si attenua l'emergenza abitativa che affligge il Veneto dalla pandemia, complici le guerre in corso e la conseguente impennata inflazionistica che hanno fatto del mercato degli affitti una "fossa dei leoni" in diverse città della Regione. Padova in questo senso appare come un caso delicato. Lo confermano i dati, che per esempio, per quanto riguarda l'edilizia residenziale pubblica, non lasciano ben sperare in interventi che riescano a rispondere alle necessità di tutti coloro che ne hanno fatto richiesta. Sono infatti 1.838 le domande presentate quest'anno per un alloggio popolare nel Comune di Padova a fronte delle 1.392 dell'anno scorso. Si tratta di un aumento del 32 per cento, ma gli alloggi non sono sufficienti. A spiegarlo l'assessora alle Politiche abitative Francesca Benciolini: «Tra il 2024 e il 2026, periodo di validità della graduatoria che grazie a questo bando si compilerà, termineranno i lavori che attualmente interessano diversi edifici e singoli alloggi e questo ci aiuterà a scorrere la graduatoria in modo significativo, ma è inimmaginabile soddisfare tutti i richiedenti e gli aventi diritto».

L'assessora specifica anche che «quando si parla di case popolari, si pensa subito a persone senza casa, ma non è affatto così: è aumentata la fascia grigia, quella in cui rientrano famiglie che hanno regolari entrate, ma non ce la fanno a sostenere il mercato privato. La maggior parte una casa ce l'ha, ma non riesce più a stare dietro alle spese e cerca quindi di stabilizzarsi in quelle comunali».

Le soluzioni abitative non si

trovano nel mercato privato principalmente per via del caro-affitti, che solo dal primo al secondo semestre 2023 in Veneto ha provocato un aumento del 5,3 per cento dei canoni dei trilocali e del 5 per cento per mono e bilocali, e della scarsa offerta da parte del mercato, nonostante ci siano nella Regione 457 mila case sfitte. L'emergenza abitativa catapultata così individui appartenenti alle più diverse fasce di popolazione in condizioni di vulnerabilità, come testimonia **Andrea Andriotto** di Avvocato di strada, associazione che da oltre vent'anni opera nella città del Santo, fornendo assistenza legale a persone senza fissa dimora e non solo: «Sono molte le persone che vengono da noi chiedendo una mano per trovare alloggio, si tratta sia gente che fa domanda per ottenere di case dell'edilizia popolare ma non ha successo, sia di persone che dormono per strada e vorrebbero un alloggio. Negli ultimi anni abbiamo visto l'utenza più che raddoppiare. È anche cambiata la tipologia di utenti: io ho iniziato a fare questo lavoro nel 2009 e, generalizzando, quando entravo in sala d'attesa, oltre a vedere numeri ridotti rispetto a ora, trovavo soprattutto persone che corrispondevano all'immaginario stereotipato del senzatetto. Oggi invece in sala d'attesa troviamo tante mamme con bambini, molti ragazzi giovani, intere famiglie... Fino a qualche anno fa era rarissimo vedere questo tipo di casi».

L'aumento così significativo di richieste per alloggi Erp ha portato il Comune di Padova a prorogare di quindici giorni la pubblicazione della graduatoria provvisoria di

Dolo, al via il recupero degli alloggi sfitti

A fine febbraio, il Comunale di Dolo e l'Ater Venezia hanno siglato un accordo per affrontare la carenza di alloggi a prezzi calmierati nel territorio comunale. Attualmente, 25 appartamenti Ater necessitano di interventi manutentivi e non sono assegnabili, da qui un meccanismo per velocizzare l'assegnazione di questi alloggi: l'accordo prevede che il Comune versi ad Ater poco più di 50 mila euro all'anno per la gestione amministrativa delle case popolari comunali. Inoltre, parte della monetizzazione derivante dall'Edilizia residenziale privata sarà destinata a un fondo per lavori di manutenzione che consentirà all'Ater di eseguire lavori entro sei mesi su sei appartamenti, con l'obiettivo di offrirli a famiglie in difficoltà.

assegnazione delle case popolari. **Michele Brombin**, segretario provinciale di Sunia Padova, quando gli chiediamo un commento si dichiara niente affatto stupito: «Ogni anno si ripete il boom di richieste. Il diritto alla casa è stato messo all'angolo. Noi abbiamo sempre sottolineato che l'edilizia pubblica non basta a fare fronte alle richieste che ci sono. Bisogna incentivare i proprietari ad affittare le abitazioni». Sul tema però gioca un ruolo importante il fenomeno degli affitti brevi, principalmente a uso turistico, attraverso cui si massimizza il guadagno, ma si tolgonono soluzioni a chi in Veneto vorrebbe non solo passare le vacanze. «La Regione Veneto sul tema del diritto all'abitare non sta facendo praticamente nulla, se non qualche accordo con Confindustria» prosegue Brombin, riferendosi all'accordo firmato dal governatore Luca Zaia e Confindustria Veneto Est a fine novembre 2023, che tra le varie voci prevede una collaborazione per trovare soluzioni abitative a costi sostenibili per attrarre giovani lavoratori. «Sono piccole iniziative di fronte a problemi davvero grossi da gestire. Regione e Stato non sono presenti e i Comuni sono stati lasciati soli» conclude. Nonostante le difficoltà, però, nel Comune patavino il 9 gennaio è stato dato il via a una serie di tavoli in cui svariati soggetti coinvolti – amministrazione stessa, Università, Ater, associazioni di inquilini, Confindustria e altri – lavoreranno alla creazione di un'Agenzia sociale per l'abitare, un fondo garanzia per sostenere la locazione e il reperimento di alloggi da immettere nel mercato.

ZONE URBANE E ZONE RURALI

Auto contro mezzi pubblici: città e periferie a due velocità

SPOSTARSI

Gianluca Salmaso

Ci sono almeno due "Italia" diverse sul piano dei trasporti: una viaggia in auto, un'altra con i mezzi pubblici. E la seconda non va poi molto lontano. Ci sono due Paesi diversi anche da un punto di vista geografico, urbanistico: le città, i capoluoghi di pianura che investono sulla mobilità integrata e dall'altro capo i piccoli centri delle aree interne, ai margini delle città e della pianura, dove sembra che l'automobile sia insostituibile.

Padova cammina sul filo

«La mobilità pubblica è un sistema complesso che deve mettere in relazione le varie modalità di trasporto, valorizzando i punti di forza di ognuna di esse, per arrivare ad avere un servizio efficiente, flessibile e davvero alternativo all'uso esclusivo del mezzo privato – spiega **Andrea Ragona**, assessore all'Urbanistica e alla mobilità del Comune di Padova – Stiamo realizzando una rete tranviaria che permetterà di raggiungere da ciascun capolinea ogni altro capolinea del sistema, sia con corse dirette, sia con il cambio in Piazzale Stazione che sarà il punto di intersezione della rete. I parcheggi scambiatori alle estremità delle linee svolgono un ruolo fondamentale, perché permettono di lasciare comodamente l'auto, a un costo molto limitato, quello della Guizza attualmente costa solo 1 euro dalle 8 alle 20. A questo aggiungiamo le piste ciclabili, le bici e i monopattini a noleggio e abbiamo una rete di mobilità pubblica realmente alternativa all'auto».

Alternativa dentro la città, con gli autobus che andranno a servire quelle zone dove non si estenderanno i binari e integrata grazie ai parcheggi scambiatori che permetteranno sempre di più, a quanti arrivano da fuori, di lasciare la macchina all'esterno del perimetro urbano e proseguire poi con i mezzi. «Si tratta di un intero sistema che cambia il modo di spostarsi in città e nella cintura urbana – chiarisce poi **Vincenzo Gottardo**, consigliere provinciale di Padova con la delega al Trasporto pubblico locale – Tutto questo garantirà una migliore circolazione e una mobilità più efficiente e sostenibile. Il capoluogo disporrà così di una rete di linee

interconnesse fra loro che permetterà di svolgere un innovativo servizio di trasporto pubblico lungo le principali direttive della città ed andrà a integrarsi con i servizi extraurbani, attraverso mirati interscambi modali ai diversi capolinea».

Il modello Milano

L'azienda dei trasporti pubblici stima ogni anno di far risparmiare ai milanesi 30 milioni di litri di gasolio per i loro spostamenti, complice anche una flotta di 1.200 nuovi bus elettrici acquistati con il Pnrr e in arrivo in città entro il 2030. Già nel 2015 Milano offriva oltre 16 mila posti nel trasporto pubblico per abitante, seguita da Venezia, all'opposto le città del sud e Cagliari con poco più di 7 mila posti.

Rotture di... tratta

Chi dalla provincia vuole raggiungere il capoluogo con i mezzi pubblici deve, spesso e volentieri, mettere in conto di disporre di più abbonamenti, oltre alla difficoltà di trovare un mezzo ad attenderlo. Dando un'occhiata agli orari della Società vicentina autotrasporti, per esempio, ci si accorge come da Valstagna verso Bassano non ci siano autobus pomeridiani. Per pianificare un viaggio spesso viene in soccorso Google: Valstagna-Padova in meno di un'ora e mezza in autobus fino a Bassano, poi a Vicenza con un treno regionale e quindi a Padova con un regionale veloce. Per andare a Venezia, poi, non va tanto meglio: dalla Riviera del Brenta in treno fino a Venezia e poi in vaporetto o a piedi attraverso la città. Due abbonamenti e mediamente un'ora di viaggio, a cui sommare il tragitto in macchina da casa alla stazione di partenza.

L'altro fronte

Nel 2005 gli utenti assidui dei mezzi pubblici in Veneto erano il 15,2 per cento a fronte di una media nazionale del 16 per cento. Nel 2022, secondo Istat e Ufficio di statistica della Regione Veneto, erano rispettivamente 10,3 per cento e 11,8 per cento. Nel 2017 viaggiavano in Veneto oltre 464 milioni di passeggeri, nel 2019 – ultimo anno prima della pandemia – più di 485 milioni. Di questi solo 106 milioni in extraurbano e poco più di 46 milioni in treno; quasi quanti erano

**"Sì viaggiare", ma quanto ci costa tutto?**

Un abbonamento in zona arancio, a Padova, costa 42,90 euro al mese ridotti a 28,60 euro per gli studenti. Con l'abbonamento annuale si risparmiano due mensilità a fronte di un esborso in arancione che va da 247,5 euro per gli studenti a 418 per tutti gli altri. Ma è nella cosiddetta zona azzurra della cintura che le cose cambiano: 10 euro in più per tutti al mese, 37,40 per uno studente con aumenti proporzionali sull'annuale. Tanti o pochi, un confronto per tutti merita forse d'esser fatto: se per le generazioni passate l'alternativa ai mezzi, specie da ragazzi, era il motorino oggi è l'automobilina elettrica. Il più popolare quadriciclo leggero costa 29 euro al mese e non ferma al capolinea.

i 146 milioni che spostava la sola navigazione lagunare veneziana. Numeri comunque in crescita, bisogna dirlo, ma che si scontrano con un'Italia che preferisce ancora, quando può, viaggiare in macchina per conto proprio: «L'Italia ha tante automobili, perché fra i Paesi europei è quello caratterizzato da un gran numero di cittadine deliziose e borghi ameni dispersi su colline impervie e alture ripide, i cui abitanti sempre più vecchi non hanno alternativa all'uso dell'automobile. – scriveva non senza una punta d'ironia **Jacopo Gilberto** dalle colonne del *Foglio* del 18 marzo – Senza l'automobile sarebbero del tutto spopolati. È la disponibilità di auto a ridurre i disagi e a rallentare l'emigrazione dalle cosiddette "aree interne". Poche metropoli, poca pianura e tanti vecchi rendono insostenibili gran parte dei trasporti pubblici, quella "cura del ferro" invocata da chi invece abita in comode città».

Se negli ultimi anni ci siamo raccontati spesso che vivere "ai margini" è bello, raramente ci siamo ricordati di dire quanto sia scomodo: «Il trasporto pubblico funziona solamente quando viene usato da molte persone concentrate in aree compatte e quando svolge un servizio frequente – continua Gilberto nel suo articolo – Le linee di autobus e il tram nelle città di pianura, ma anche la metropolitana a Milano o perfino a Napoli, sono competitivi sull'automobile, quando spostano migliaia di persone. La sola metropolitana di Milano sposta in media 1,2 milioni di persone al giorno, tanti quanti ne contiene l'intera provincia di Bari compresi tutti i suoi 41 Comuni».

ALL'OMBRA DEGLI ALBERI

A undici anni dalla legge nazionale sullo sviluppo delle aree green urbane, Padova è uno dei nove capoluoghi che al 2021 si è dotato di un Piano del verde. È cresciuta la sensibilità, ma si deve insistere per contrastare il diffuso cemento

Il verde in città, di più e accessibile

Cristina Griggio



L'Albero del tesoro, un esempio

Un parco inclusivo pensato da tutti e per tutti. Si definisce così il parco Albero del tesoro, un progetto che ha preso forma a Padova a partire dal 2016, nella zona Basso Isonzo. È realizzato da Comune di Padova e Fondazione Robert Hollman in collaborazione con 17 realtà. Proprio in questi giorni l'assessore al Verde Antonio Bressa ha fatto il punto sul termine dei lavori del quarto lotto. È in fase di ultimazione la sala aggregativa e tra le altre opere che nei prossimi mesi vedranno la luce, ci sono la pergola bioclimatica; l'installazione della piccola cucina nel locale ristoro e dei pannelli solari per consentire il miglior efficientamento energetico possibile; la posa dell'arredo urbano con panchine e tavoli accessibili; la piantumazione di un piccolo frutteto.

Accesso universale. È quello che dovrebbe essere garantito negli spazi verdi, stando al punto 7 del Goal 11, a bambini, anziani e persone con disabilità. Il 14 gennaio 2013, l'Italia si dotava della legge "Norme per lo sviluppo di spazi verdi urbani" e, a oltre dieci anni di distanza, al di là dei calcoli e delle percentuali di suolo già destinato o destinabile ad area verde, dall'analisi dei dati raccolti emerge come sia necessario affrontare una sfida culturale in grado di accrescere la consapevolezza del valore del verde urbano e dell'importanza di renderlo fruibile a tutti.

I dati Istat sul verde urbano, pubblicati nel 2023, indicano l'aumento dei Comuni capoluogo che aderiscono alla Giornata nazionale degli alberi (dal 55 per cento nel 2014 al 75 per cento nel 2021) e di quelli che ottemperano all'obbligo di piantare un albero per ogni nato e/o minore adottato (50 per cento nel 2021). Oltre la metà dei Comuni, inoltre, adotta lo strumento del bilancio arboreo, mentre il censimento e il regolamento del verde sono presenti, rispettivamente, nel 93 per cento e nel 46 per cento dei casi. Decisamente meno confortanti i dati sui Piani del verde, che risultano approvati solo in nove Comuni capoluogo, tra cui Padova, su 109 tra il 1993 e il 2021. Rovigo per restare in Veneto, in realtà, ha adottato il proprio piano a inizio anno. Infine, la disponibilità di verde pubblico pro-capite nei Comuni è aumentata soltanto del 3,8 per cento tra il 2014 e il 2021.

È evidente che la legge n. 10 del 2013 abbia contribuito a diffondere una maggiore sensibilità verso i temi del verde e dei suoi benefici per le comunità urbane, senza tuttavia tradursi in un incremento significativo delle aree verdi, né in una pianificazione urbanistica efficace, soprattutto a lungo termine. Al contrario, il potenziamento delle infrastrutture verdi

dovrebbe essere una delle priorità della politica nazionale e locale, rafforzando la cultura del verde e dell'inclusività sia nelle amministrazioni, sia nei singoli cittadini.

Secondo l'ASViS, l'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile, è necessario anche consolidare il sistema nazionale di monitoraggio del verde urbano previsto dalla legge stessa, estendendo la rilevazione del verde a tutti i Comuni italiani con una popolazione superiore ai quindici mila abitanti e prevedendo una analoga disciplina per gli altri enti territoriali gestori di verde pubblico. Sarebbe inoltre importante aumentare la quota di popolazione che può raggiungere a piedi un'area verde pubblica e la quota di verde fruibile da ciascun cittadino.

Purtroppo, le buone intenzioni e i bei sogni devono fare preventivamente i conti con il bilancio. Per questa ragione, per realizzare tutto questo, bisognerebbe prevedere incentivi economici alle amministrazioni locali, che li stimolino a dotarsi di piani strategici delle infrastrutture verdi e blu, e, contestualmente, ad arrestare il consumo del suolo per lo sviluppo urbano. Andrebbero poi attivati i "contratti di coltivazione", per permettere agli enti pubblici e ai privati di avere a disposizione e gestire alberi e materiale riproduttivo vegetale, in modo da contribuire a raggiungere gli obiettivi dell'agenda climatica.



Dal Comune di Albignasego, fresco di approvazione del proprio Piano del verde a marzo, giunge l'esempio di scelte virtuose. L'attuazione del Piano è stata preceduta dalla mappatura del territorio che ha evidenziato come il 77 per cento dell'area comunale sia costituita da territorio agricolo. Se consideriamo che il Comune si estende su una superficie di circa 21 chilometri quadrati, le aree verdi ne occupano 10,82 con un'apprezzabile varietà di specie arboree e floreali. Continuando a ragionare coi numeri, ognuno dei 26.900

abitanti del Comune ha a disposizione 435,05 metri quadrati di verde. Impensabile, forse, in un municipio che costituisce la cintura urbana occidentale di Padova.

Tutto questo è il risultato dello sforzo che l'amministrazione comunale sta compiendo da anni, per rendere il proprio territorio non solo a misura di cittadino, ma a misura di tutti i cittadini: «Il tema dell'inclusività orienta tutte le scelte politiche, soprattutto a livello locale – precisa **Valentina Luise**, assessore all'Edilizia, urbanistica, ambiente e transizione ecologica, mobilità – Tuttavia, creare ambienti inclusivi non significa solo installare arredi e giochi per disabili, bensì creare spazi fruibili da tutti; perché fare inclusione significa includere tutti e ciascuno. Con quest'ottica, abbiamo progettato i nuovi parchi e stiamo già operando alcune sostituzioni degli arredi pubblici».

Ne sono un esempio il parco Ferri, che ospita altalene accessibili a tutti; e il giardino Tosi, che ospita dei pannelli tattili per permettere di orientarsi alle persone con disabilità sensoriali, e dei percorsi per persone in carrozzina: «Il Piano del verde rappresenta un passo significativo verso la promozione di un ambiente urbano sostenibile e di interesse collettivo – aggiunge il sindaco **Filippo Giacinti** – Si tratta di un progetto ambizioso che mira a trasformare la città in un'infrastruttura urbana verde, connettendo parchi, aree verdi, rete idrografica e parco agricolo attraverso corridoi ecologici e viabilità ciclo-pedonale. Questo piano strategico contribuirà alla creazione di un sistema ecologico nel quale associazioni locali e cittadinanza saranno parte attiva».

Sono in programma due nuovi parchi: uno a Lion, di circa ottomila metri quadrati, dove sarà recuperato il vecchio campo sportivo per essere trasformato in un parco; l'altro, tra la zona Ferri e San Tommaso, di 26 mila metri quadrati.

RESPIRARE



Il settore primario può cambiare l'aria

Inquinamento e rifiuti: buone pratiche per invertire la rotta

Riccardo Rocca

Dallo spazio è una striscia rossa da ovest a est: appare così a inizio 2024 una Pianura Padana dall'aria inquinata, ritratta lo scorso anno da un'indagine condotta insieme dalle redazioni dello *European data journalism network* (Edjnet), sotto la direzione di *Detusche Welle*, come l'area a maggior rischio sanitario, insieme ad alcune aree della Polonia e della Repubblica Ceca. Una situazione che cozza con l'obiettivo dell'Agenda 2030 di ridurre l'impatto ambientale negativo pro capite delle città, in particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti (espresso nel Target 11.6), anche considerando la denuncia del report 2023 di ASviS di una situazione italiana critica circa gli obiettivi incidenti sul settore ambientale, come il progresso insufficiente della riduzione a meno di tre giorni all'anno del superamento di Pm10.

Se gli indicatori del Goal 11 a Nord-Est registrano una stabilità tra il 2010 e il 2022 e il Veneto vanta un miglioramento nella qualità dell'aria (meno 29,7 giorni), nonostante l'aumento dell'uso di mezzi privati per motivi lavorativi, Padova si colloca ancora sotto la media nazionale. Nel report *Mal'Aria di città* Legambiente descrive un 2023 difficile per la città del Santo, con 62 giorni di sfioramento di Pm10 e una stabilità del valore medio (32 microgrammi per metro cubo di aria), il più alto in Italia assieme a Vicenza e Verona, ma inferiore al limite normativo. Critica anche la situazione del Pm2.5: Padova è una delle nove città più inquinate del Paese. La riduzione necessaria dei due inquinanti – rispettivamente del 37 per cento rispetto ai nuovi limiti normativi previsti per il 2030 e del 58 per cento – diventa ancora più urgente, considerando la decisione della Missione UE sulle città intelligenti di inserire Padova tra le cento città europee chiamate a raggiungere

la neutralità climatica entro il 2030, in anticipo rispetto alla scadenza per tutti i Paesi dell'Unione.

L'attuale situazione non interella solo i grandi centri abitati ma anche le attività di agricoltura e allevamento: in alcune delle zone rurali, infatti, Legambiente registra dati più allarmanti rispetto alle città proprio per l'eccessiva presenza di azoto, portando alla conclusione che proprio la maggior parte delle emissioni di ammoniaca riguarda le Regioni della pianura Padano-Veneta.

Uno scenario che chiede interventi anche alle stesse aziende: tra quelle coinvolte nell'indagine 2023 di AGRIColtura100, studio promosso da Confagricoltura e Reale Mutua Assicurazioni, e interessate in almeno un'iniziativa per la sostenibilità ambientale, il 13,8 per cento (in calo rispetto al 2021) sono attente alla riduzione di ammoniaca, principale precursore della formazione di particolato secondario e il 62,8 per cento impiegate nella diminuzione delle emissioni di gas serra (sette punti in più rispetto al precedente periodo). Anche il Padovano conferma l'attenzione verso una filiera produttiva progettata all'economia circolare, come nel caso della *startup* Natura Organica, nata dall'esperienza delle Fattorie Menesello di Lozzo Atestino, quest'ultima insignita del Premio Innovazione 2022 di Confagricoltura per la nuova visione della sostanza organica prodotta dalle galline: «L'obiettivo è la

Accortezza per conferire l'olio esausto

Migliorie e sensibilizzazione per la sostenibilità: «Nel 2023 Etra ha raccolto 225 tonnellate di olio vegetale rispetto alle 87 del 2022, anche grazie alla sostituzione di tutti i contenitori. Ora si può depositare la bottiglia chiusa senza versare l'olio, che prima trovavamo a terra oppure mischiato a quello dei motori. Allo stesso tempo, con nuovi raccoglitori e l'impulso dato tramite le cooperative 1.225 tonnellate di indumenti sono state destinate al riuso rispetto alle 400 del 2022», conclude Flavio Frasson.

produzione di fertilizzante di base organica che assicuri la cessione in modo controllato e programmabile dei nutrienti, creando nuovo valore da ciò che prima era solo un effluente zootechnico – illustra **Samuele Menesello**, responsabile della divisione della *startup* e rappresentante della terza generazione dell'azienda agricola – Utilizzando le deiezioni avicole, queste non vengono stoccate umide, ma vengono prima essicate e poi lavorate: così quasi azzeriamo le normali emissioni di ammoniaca di un allevamento come il nostro». L'azienda agricola, inoltre, ha investito nell'energia green: «Con 11 mila metri quadrati di fotovoltaico abbiamo energia per essere autosufficienti e anche per mettere a disposizione della comunità l'eccesso. È stata evitata negli anni l'emissione in atmosfera di 780 tonnellate di anidride carbonica».



Un contributo alla diminuzione dell'impatto ambientale è dato anche da un ragionato conferimento dei rifiuti, che per Arpav ha portato nel 2022 in Veneto – in un contesto di calo della spazzatura – a una diminuzione della produzione sia totale dei rifiuti sia pro capite rispetto al 2021 (rispettivamente meno 2,9 per cento e meno 2,4 per cento) e un leggero aumento della percentuale di raccolta differenziata (76,3 per cento), della quale si avvia a recuperare quasi la totalità. In un Veneto, che mantiene ancora il ruolo di leader nella gestione dei rifiuti urbani, l'attenzione per il tema si manifesta anche con iniziative volte a dare una seconda vita agli oggetti quotidiani, come succede nel Centro del riuso di Etra: «Qui i beni integri e funzionanti vengono controllati e sanificati prima di esser rivenduti ai mercatini dell'usato del territorio, dove si può spendere il buono sconto ottenuto nel momento del conferimento del materiale – illustra Flavio Frasson, presidente del Cda Etra – A Piazzola, il primo dei cinque punti aperti, tra lo scorso luglio e settembre abbiamo recuperato 398 beni. Da ottobre a gennaio, invece, assieme a Bassano, Selvazzano Dentro, Roana, Campodarsego i pezzi ritirati sono stati 3.399».



INIZIATIVE INCLUSIVE

Cappella Maggiore, poco più di quattromila abitanti, in provincia di Treviso, è stata l'unica delegazione italiana a Dubai, durante i tavoli della Cop28, e fa parte della Rete dei Comuni sostenibili

Sostenibili e dal basso

AL CENTRO DELLE AZIONI

Giovanni Sgobba

In Veneto, solo tre Comuni nella Rete

In Veneto, le amministrazioni aderenti alla Rete dei Comuni sostenibili sono soltanto tre: oltre alla già citata Cappella Maggiore, troviamo Vigasio (in provincia di Verona), circa diecimila abitanti e dal 2022 all'interno dell'associazione. Nello stesso anno è entrata a far parte anche Rovigo.

Se è vero che l'Italia è caratterizzata dall'oltre 70 per cento di Comuni al di sotto dei cinquemila abitanti, allora è auspicabile che il cambiamento possa (o debba necessariamente) partire anche e soprattutto dagli agglomerati urbani più o meno piccoli. Non sorprende, dunque, se in Veneto il primo municipio aderente alla Rete nazionale dei Comuni sostenibili, è Cappella Maggiore, 4.643 abitanti a gennaio 2023, in provincia di Treviso non troppo distante da Vittorio Veneto. Nel 2021 è entrato a far parte della Rete dei Comuni sostenibili, l'associazione nazionale (con quasi cento amministrazioni aderenti) più grande in Europa di Comuni, Province, Città Metropolitane che si dedicano allo sviluppo sostenibile e alla territorializzazione degli Obiettivi dell'Agenda 2030. E con uno slancio ancor più lungo, verso il 2050, scelto dalla Commissione Europea per il raggiungimento della neutralità climatica.

«Nel tempo, come amministrazione, abbiamo portato avanti iniziative legate alla sostenibilità che oggi ritroviamo nell'Agenda 2030 – specifica **Marirosa Barazza**, prima cittadina, rieletta nel 2022 e già sindaca dal 2007 al 2017 – Nel 2015, per esempio, abbiamo sostituito tutta l'illuminazione pubblica, passando dalle lampade a vapori di sodio e di mercurio a quelle a led; oppure abbiamo valorizzato la coltura dell'olivo, in un'area dove la vite la fa da padrona, una scelta nata sia per diversificare il settore, ma anche per recuperare colline abbandonate e combattere il dissesto idrogeologico. Le azioni,

dunque, c'erano, ci mancava però qualcuno o qualcosa che potesse metterle in ordine, fare un programma, ma soprattutto misurare l'incidenza di questi progetti: non sempre si ha la controprova dell'andare nella direzione giusta. Dopo tutto è una questione di metodo, e perché no anche scambiarsi buone pratiche con altri Comuni: l'essere in rete significa anche questo, "copiare" cose buone fatte dagli altri è più semplice e funzionale dell'inventarsene da zero e da sé».

L'associazione, che aderisce all'ASViS, l'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile, punta sul monitoraggio volontario delle politiche locali di sostenibilità, un set di indicatori composto da cento domande che spaziano dall'economia, all'ecologia, al sociale, permettendo al Comune stesso di capire su quali fronti investire, su quali aspetti è in ritardo e come agire. Cappella Maggiore, per esempio, è sostenibile al 75 per cento e per Marirosa Barazza è lo stimolo a continuare a migliorarsi: «Quello che proviamo a far capire ai giovani e ai cittadini è l'interconnessione di determinate tematiche e i Goal lo dimostrano: non si può parlare di emergenza climatica, sorvolando sul sociale, sulle pari opportunità, sulle partnership. Ecco, si parla di uno sviluppo armonico della comunità e in questo la Rete è un aiuto, perché all'interno c'è chi ha già studiato questi processi e ci può dare una mano ad adottare una visione lungimirante, non basta "fare le cose bene", vanno fatte cose bene seguendo gli Obiettivi del 2030».

Con i giovani e grazie ai giovani, Cappella Maggiore si è, poi, trovata al centro del

mondo. Gli studenti dell'istituto comprensivo cittadino, assieme ai coetanei delle scuole dei paesi confinanti, hanno avviato "Un ponte per la sostenibilità": guidati dai loro docenti ed educatori, sono diventati ambasciatori di varie iniziative in materia di ecologia e, in sinergia con i loro colleghi da tutto il mondo, stanno promuovendo e diffondendo la consapevolezza sul tema ambientale. Questo li ha portati a stringere legami e progetti di scambio con la Gems Legacy school di Dubai, il più grande e strutturato gruppo educativo negli Emirati Arabi Uniti: Asha Alexander, preside e rappresentante Onu per il cambiamento climatico, nel 2022 è stata ospite nel piccolo Comune trevigiano e, un anno dopo, all'interno della cornice della Cop28 proprio a Dubai, la preside ha restituito l'invito. Cappella Maggiore, infatti, è stata l'unica delegazione italiana inviata a partecipare al forum: «Questo ci dimostra ancora una volta che la differenza si può farla anche dal basso – rimarca con orgoglio Barazza – Saremo anche in un punto di periferia, ma dobbiamo prendere la consapevolezza che siamo il centro delle nostre azioni e responsabili di una direzione differente. Il nostro plusvalore, quello che è stato maggiormente apprezzato a Dubai, è il nostro agire e pensare superando i comportamenti stagni, aprendoci al dialogo tra istituzioni, scuola e volontariato». «Ascoltare i giovani, avere a cuore il futuro del mondo» è il loro motto: l'hanno ribadito a Dubai, parola di quel 70 per cento di Comuni con meno di cinquemila abitanti.



UNA NUOVA PROPOSTA NELLA BASILICA

Accessibile e inclusivo, il Santo è davvero per tutti

Un corso di formazione gratuito per accompagnatori culturali di persone con disabilità per dare a tutti la possibilità di riscoprire il significato storico, artistico e spirituale delle bellezze custodite nei luoghi simbolo della basilica

A Padova, la Basilica del Santo è da sempre un punto di incontro per pellegrini e viaggiatori. I francescani convenzionali, in particolare l'equipe di pastorale dell'Arte al Santo, vogliono rendere questo luogo più accessibile e inclusivo con il progetto "Il Santo per tutti". Si divide in due parti: una formazione gratuita per 15 animatori culturali, per accompagnare persone con disabilità in visite al complesso antoniano, e una proposta di visite guidate "con e per persone con disabilità", da giugno a dicembre 2024. Il progetto prevede, inoltre, un'ulteriore proposta sperimentale che coinvolgerà un gruppo di ragazzi e adulti con disabilità in qualità di "accompagnatori culturali": l'idea è di farli diventare protagonisti di iniziative in contesti esterni ai servizi tradizionali a loro dedicati, nello specifico nella promozione culturale.

«Dal 2017 proponiamo una serie di iniziative denominate "Pellegrini in arte", per far riscoprire nel loro significato storico, artistico e spirituale le bellezze custodite in alcuni luoghi simbolo della basilica e negli

spazi monumentali collegati – spiegano i frati dell'equipe di pastorale dell'Arte al Santo – Il linguaggio dell'arte è universale, capace di parlare a tutti e di arricchire al contempo la spiritualità di ciascuno. La valorizzazione del patrimonio artistico si è dimostrato un ottimo mezzo per creare dialogo, conoscenza e arricchimento reciproco tra chi partecipa e chi propone, soprattutto nel caso di particolari categorie di persone coinvolte, come bambini, diversamente abili, persone inserite in particolari percorsi di recupero. Partendo quindi dall'organizzazione di un corso di formazione, si andrà a costituire un gruppo di guide culturali volontarie specializzate in visite inclusive per persone con disabilità intellettuale e motoria. L'obiettivo è quello di promuovere, dall'estate di quest'anno, percorsi di visite guidate che siano davvero "per tutti"».

Il corso si articola in sei incontri tra aprile e maggio e ai partecipanti saranno forniti contenuti storico-artistici e di animazione, per gestire una visita guidata per persone con disabilità.