

Elezioni amministrative comune di Pisa – 10 giugno 2018

DIRITTI IN COMUNE

Estratto sui temi
“Territorio ed Ambiente”
del programma amministrativo del candidato
sindaco

FRANCESCO AULETTA detto CICCIO



Coalizione

Partito della Rifondazione Comunista

Possibile – Pisa

Una Città in Comune

INDICE

1 Un territorio sostenibile: dalle parole ai fatti.....	2
1.1 La città sostenibile: la nostra visione	2
1.2 L’ambiente e l’amministrazione comunale	3
1.3 Qualità ambientale: cambiamento climatico e economia circolare	3
1.4 Le vere “grandi opere” che servono	5
1.5 Una mobilità a misura di tutte e tutti	7
1.6 La gestione del territorio	9
1.7 Inquinamenti.....	10
1.8 Il Piano strutturale dell’ Area pisana	11
1.9 Il benessere e i diritti degli animali	13

1 Un territorio sostenibile: dalle parole ai fatti

1.1 La città sostenibile: la nostra visione

Il nostro obiettivo è “semplicemente” una città sostenibile.

Una città in equilibrio con il territorio che la accoglie, con la salute dei propri cittadini e delle proprie cittadine, con l'ambiente globale. Il governo delle città assume un ruolo sempre più importante anche nell'ambito delle grandi sfide globali che l'umanità intera si trova ad affrontare, anche in campo ambientale.

Siamo convinti che le amministrazioni comunali non si possano più sottrarre dalla sfida posta dalle grandi questioni come la lotta al cambiamento climatico o l'esaurimento delle risorse del pianeta, e che sia necessario combatterle “pensando globalmente e agendo localmente”.

In particolare, pensiamo che il cambiamento climatico farà passare presto in secondo piano tutte le altre questioni ambientali. Il nostro territorio è vicino al mare, lungo un fiume che è un grande torrente, sopra antiche paludi... ma non solo: è anche una questione di solidarietà tra i popoli, di rifiuto dell'egoismo che da decenni ci vede protagonisti nel creare disastri in giro per il mondo: effetti delle nostre emissioni climalteranti che per milioni di persone vogliono già oggi dire siccità, alluvioni, carestia, fame.

Ma per far questo è necessario far capire quanto questa battaglia parli a tutti e tutte, a partire proprio dagli ultimi. La difesa dell'ambiente non è una questione di pochi intellettuali garantiti: parla delle vite delle persone, delle periferie, di chi ha meno a disposizione e ha più bisogno dei beni comuni.

Questa battaglia non è di sinistra perché la destra italiana ha sempre negato l'esistenza del problema: questa battaglia è di sinistra perché non solo ci assumiamo la responsabilità della tutela del pianeta, ma perché i più deboli sono i primi a essere colpiti dalle disgrazie provocate dai fenomeni atmosferici, e non possono spostarsi in luoghi maggiormente ospitali.

Combattere il cambiamento climatico significa fare due cose essenzialmente: diminuire drasticamente le emissioni (mitigazione) e prepararci ai cambiamenti che comunque avverranno (adattamento).

Diminuire le emissioni di una città comporta:

- una nuova politica sulla mobilità: garantire la mobilità delle persone e delle merci, non delle auto. Dovrà parlare di trasporto pubblico, di mobilità gentile, per il problema legato all'inquinamento, ma anche per ragioni di costi, di accessibilità dei luoghi per tutti;
- una nuova politica energetica: usare meglio l'energia, prepararci a fare a meno dei combustibili fossili;
- una riduzione dei costi energetici, una minor dipendenza dalle grandi aziende del petrolio, lo sviluppo di tante economie locali basate sulla qualità edilizia e sulle fonti di energia pulita e rinnovabile.
- una nuova politica sui rifiuti: riutilizzare gli oggetti, riciclare i materiali, non bruciare gli scarti. Ridefiniremo le priorità: stop agli inceneritori e alle loro emissioni, ma anche riuso, scambio, riciclo, imparando dalle esperienze dei Gruppi di Acquisto Solidale, cercando di estenderle a tutta la popolazione.

Proteggere il territorio e chi lo abita dai fenomeni atmosferici significa:

- difendere il territorio dall'eccessiva espansione della città.
- riforestare una parte delle aree verdi intorno alla città e promuovere campagne massicce di alberature nell'abitato.
- affrontare seriamente e sistematicamente il rischio idrogeologico.

In poche parole, ricominciare a prenderci cura del nostro territorio, non utilizzarlo solo a fini economico-speculativi.

1.2 L'ambiente e l'amministrazione comunale

Nonostante proclami, programmi e impegni finanziari, le questioni annose della qualità ambientale e della vivibilità della città sono rimaste del tutto inevase. Traffico, inquinamento atmosferico, inquinamento di numerosi corsi d'acqua che attraversano la città, inquinamento acustico, inquinamento luminoso, gestione

dei rifiuti. Il modello di città sostenuto dal PD ha determinato un appesantimento di molte delle problematiche ambientali. Questo non è avvenuto in maniera uniforme, determinando una vera e propria discriminazione tra gli abitanti a seconda della loro residenza: alcune zone sono diventate invivibili per il traffico e il rumore.

Stessa differenza tra zone della città anche per la gestione dei rifiuti: seppur con anni di ritardo, è stato adottato il porta a porta ma con tre modalità diverse di conferimento, generando confusione, differenze di trattamento degli abitanti e aumento dei costi (per la realizzazione dei cassonetti interrati).

Non è stato fatto nulla nemmeno per ridurre quegli aspetti ambientali che producono danni per la salute delle persone: l'inquinamento atmosferico, nonostante le mozioni da noi presentate in consiglio comunale e approvate sempre a larga maggioranza, nessuna centralina di monitoraggio atmosferico è stata installata. E ad oggi non esistono dati relativi anche all'incidenza dell'inquinamento atmosferico e delle più comuni patologie indotte dall'inquinamento da traffico veicolare.

L'inquinamento acustico che influenza la qualità della vita è stato ampiamente sottovalutato, esempio emblematico è quello dell'aeroporto visto che Toscana Aeroporti a tutt'oggi è inadempiente per le azioni di mitigazione che deve intraprendere.

Non possiamo infine dimenticare lo stato penoso e pericoloso di alcuni corsi d'acqua che raccolgono le acque di scolo superficiale (fosso dell'Ozzeretto, la Vettola ecc.) che invece di essere riqualificati, sono stati semplicemente tombati, rendendoli anche pericolosi in caso di allagamenti.

Nulla infine è stato fatto per rendere Pisa una città amica del clima e dell'economia circolare: è mancata una vera e propria politica ambientale, una visione strategica che tenga insieme i vari aspetti e che orienti tutte le scelte di amministrazione.

Nella nostra amministrazione l'assessorato all'ambiente avrà un peso importante, e dovrà verificare anche il lavoro prodotto dagli altri settori dell'amministrazione.

1.3 Qualità ambientale: cambiamento climatico e economia circolare

Vogliamo portare Pisa ad essere una delle città all'avanguardia su due grandi questioni ambientali che rappresentano le sfide epocali che dobbiamo affrontare:

- la creazione di un'economia circolare che riduca fino ad azzerare la necessità di smaltire i rifiuti e di estrarre risorse: tutto deve diventare riutilizzabile, riciclabile, recuperabile;
- la lotta al cambiamento climatico.

Il modello di gestione dei rifiuti che il centrosinistra in Toscana ha cercato di imporre in tutti questi anni non solo è fallimentare ma nei fatti è anche implodo. Se da un lato la forte diffusione delle buone pratiche di raccolta differenziata mina alla radice il modello obsoleto basato sull'incenerimento, dall'altra si è continuato imperterriti a camminare sulla vecchia strada, spesso contraria alle stesse Direttive comunitarie in materia. Negli ultimi anni si è provato a far credere che ci fosse la necessità di una gestione mista, pubblico-privata, e si è imposto ai Comuni il conferimento di beni appartenenti alle comunità ad una S.p.A., Reti Ambiente, pronta ad essere ceduta in parte ai privati. In molti Comuni, tutto questo ha prodotto 6 anni di immobilismo negli investimenti per l'ammodernamento della raccolta e dello smaltimento: un immobilismo pagato dai cittadini e dalle cittadine in termini di tariffe e di peggioramento della qualità di servizio. Un simile quadro disastroso era da tempo sotto gli occhi di tutti, al di là delle relazioni dell'ATO che invece dipingevano una realtà differente. La conseguenza di tutto ciò è stata che gli enti pubblici, nell'attesa dell'entrata in funzione di RetiAmbiente, hanno abdicato dallo sviluppare e mettere in atto politiche vere di riduzione dei rifiuti e di pianificazione, non investendo energie e risorse a tale scopo. E' necessario abbandonare le logiche del mega ATO e pensare invece, per la gestione di questo servizio, ad ambiti territoriali omogenei in cui le comunità si riappropriano della programmazione che deve tenere insieme l'intero ciclo dei rifiuti con l'obiettivo dei rifiuti zero, con una raccolta differenziata spinta e una progressiva chiusura degli inceneritori. Rigettiamo quindi con forza l'idea di una unica società pubblico-privata memori anche dei fallimenti legati alle grandi concentrazioni sui servizi idrici e dei trasporti. L'alternativa esiste e deve partire da una valorizzazione delle società pubbliche che garantiscano rispetto ambientale, livelli occupazionali e salariali adeguati, pari trattamento in termini contrattuali, economici e di carichi di lavoro per il personale degli appalti, e riduzione delle tariffe per i cittadini e le cittadine.

La città che vogliamo

- Attuare il percorso rifiuti zero, mediante un apposito programma pluriennale da presentare entro il primo anno di mandato, che contenga le seguenti misure:
- Implementazione della raccolta differenziata in tutti gli edifici comunali: dare il buon esempio è la prima cosa, e ad oggi questo non accade. Al contempo sarà avanzata una proposta collaborativa anche a tutti gli altri enti pubblici presenti in città.
- Progetto di introduzione della tariffazione puntuale dei rifiuti: chi inquina di più paga di più. Verificare la possibilità di utilizzare i cassonetti interrati e quelli fuori terra, per quantificare il rifiuto prodotto, altrimenti si valuteranno altri sistemi, ma questo è l'obiettivo.
- Chiusura definitiva dell'inceneritore di Ospedaletto attraverso un piano per avere un tempo certo (non più di tre anni) per la sua chiusura.
- Reti Ambiente deve essere società interamente pubblica: sosterrremo all'interno dell'ATO l'attuazione del Referendum popolare del 2011, sia per quanto riguarda la gestione dei rifiuti che dell'acqua.
- Centri per il recupero e il riciclo diffusi in tutta la città: i centri di raccolta esistenti saranno promossi anche come centro per il recupero. Inoltre, tramite l'istituzione delle Case di Quartiere (vedi punto specifico): nelle sedi degli attuali CTP, saranno realizzate molteplici attività positive e di cittadinanza attiva, tra cui lo scambio di beni (baratto) e la riparazione collettiva...
- Realizzazione del PAESC, Piano di mitigazione e adattamento del Comune: ovvero come si combatte il cambiamento climatico e come ci prepariamo a affrontarlo. Questo tema dovrà essere promosso affinché diventi una priorità culturale: eventi, fiere, premi, tecnologia per affrontare insieme la sfida del clima.
- Migliorare radicalmente la qualità edilizia dell'esistente, riducendo drasticamente il fabbisogno di energia, e aumentando la quota di autoproduzione tramite le fonti rinnovabili. Questo obiettivo si potrà raggiungere solo monitorando i risultati degli attuali strumenti (Regolamento Edilizio) e modificandoli in base alle migliori esperienze ormai consolidate del nostro paese. Promuovere iniziative congiunte con i professionisti del settore e gli operatori del settore edile deve essere al centro dell'agenda, in particolare concentrandosi sulle peculiarità del nostro abitato: Pisa può diventare un laboratorio dell'innovazione nel campo delle ristrutturazioni efficienti degli edifici storici.
- Fiera cittadina sul cambiamento climatico: informazioni e divulgazione sul cambiamento climatico, con coinvolgimento delle università, ma soprattutto informazioni sulle soluzioni disponibili per ridurre le emissioni: casa, mobilità, materiali, comportamenti. Coinvolgimento delle realtà economiche locali, delle scuole... Saranno coinvolte le associazioni di categoria per la promozione delle realtà imprenditoriali del territorio che si occupano di questi temi.
- Incentivi (sconti sulla TARI, ma anche buoni per il trasporto pubblico) a chi attua pratiche per produrre meno rifiuti e per la riduzione delle emissioni: compostaggio domestico, spostamenti casa lavoro in bicicletta, utilizzo di energie rinnovabili...

1.4 Le vere "grandi opere" che servono

La tutela del territorio e la gestione corretta dei soldi pubblici per la qualità della vita delle persone sarà alla base della nostra amministrazione.

*Basta alle Grandi Opere inutili calate dall'alto:
sicurezza, bellezza e lotta al cambiamento climatico.
Un grande piano di riqualificazione degli spazi pubblici
da anni abbandonati per favorire la mobilità gentile.*

In questi ultimi vent'anni a Pisa si è pensato che la realizzazione di grandi opere pubbliche o private rappresentasse la panacea di tutti i mali, lo strumento più importante di promozione economica della città.

Questi progetti, quando non sono rimasti tali per mancanza di capitali, si sono rivelati inadeguati anche nei confronti degli obiettivi che ufficialmente si ponevano.

Un esempio lampante è il parcheggio di piazza Vittorio Emanuele, la cui costruzione ha richiesto più di dieci anni, nei quali il centro è stato bloccato dal cantiere e, una volta terminato, l'impresa che l'ha realizzato ha preteso dal Comune un indennizzo per compensare le entrate minori del previsto da parte dell'utenza. In questo caso una cattiva progettazione sarà un costo per la collettività. Stesso destino, inevitabilmente, seguirà il People Mover, anch'esso eseguito da un privato con garanzie di utilizzo assolutamente irraggiungibili. Tanto assurdi erano i numeri proposti che l'amministrazione ha dovuto togliere la linea della LAM che raggiungeva l'aeroporto costringendo sia i turisti che i pisani ad arrivarci con il Pisa Mover che non avrebbero altrimenti preso.

Non insistiamo con altri esempi e ci limitiamo ad elencare le pretese di megalomania del pubblico come del privato, che trattano una cittadina di 100.000 abitanti come una metropoli: la piazza del terzo millennio, le torri di Bulgarella, il People Mover, il Metrobus Stazione-Ospedale, la Sesta Porta, il Porto di Marina, la Cittadella Aeroportuale con annesso ipotetico Centro Congressi.

In questi anni abbiamo combattuto contro tutti questi progetti perché li ritenevamo dannosi e tali si sono rivelati.

La nostra città non ha bisogno di grandi opere decise da chi vuole farci affari, nessun progetto faraonico per il lustro di qualcuno.

Abbiamo strade impercorribili a piedi o in bicicletta perché troppo pericolose. Abbiamo luoghi male collegati con i mezzi pubblici. Abbiamo spazi verdi inutilizzati.

Abbiamo quartieri ridotti a dormitori, senza vita. Abbiamo scuole che cascano a pezzi. Ancora oggi una parte della città non è servita da fognature adeguate.

Abbiamo caserme inutilizzate, spazi abbandonati, beni culturali recuperati con finanziamenti regionali o europei, ora chiusi al pubblico.

Ecco allora che la vera rivoluzione negli investimenti sarà quella di mettere a disposizione dei cittadini e delle cittadine il patrimonio esistente, sistemarlo, connetterlo, averne cura.

Gli spazi ancora non cementificati devono essere trasformati in parchi pubblici, in piazze vive, in modo che in ogni quartiere di Pisa si possa scendere con i propri figli, con i propri genitori anziani, con il proprio cane, oppure da soli a passeggiare nel verde.

La qualità dell'aria e della vita migliora se aumenta il verde pubblico. Questo obiettivo si può ottenere anche investendo nella piantumazione lungo i viali cittadini, specialmente quelli ad alto scorrimento. Un grande piano di alberatura trasformerebbe il volto della città.

La viabilità cittadina è stata pensata e costruita, negli ultimi decenni, pensando esclusivamente ad un movimento con l'automobile. Questo modello con tutta evidenza, per motivi ambientali e di vivibilità risulta ogni giorno più insostenibile. Se si vuole davvero combattere i cambiamenti climatici bisogna dotare la città di una rete di percorsi pedonali e ciclabili, non per forza lungo le strade esistenti (un buon esempio in questo senso sono alcuni tratti di ciclabile lungo le mura antiche), ma ramificate e connesse. Così come sarebbe assurdo pensare ad una strada a fondo chiuso per le automobili, bisogna smettere di realizzare piste ciclabili o marciapiedi che finiscono nel nulla. Talvolta si tratta di mantenere ciò che già esiste, coprendo le buche dei marciapiedi o vietando alle automobili di posteggiarci sopra, rendendoli effettivamente percorribili.

L'organizzazione dei percorsi degli autobus, inizialmente migliorato con l'entrata in vigore delle LAM (prima della cancellazione di una linea a favore del Pisa Mover), deve ramificarsi ancora di più, andare di pari passo con la pedonalizzazione del centro storico. Nuove linee della LAM potrebbero connettere le periferie ancora sprovviste.

Un piano di ristrutturazione delle scuole sarà la nostra 'altra "grande" opera. Si tratta di mettere in sicurezza gli edifici, ma anche di renderli "belli", luoghi accoglienti in cui gli alunni passino volentieri il proprio tempo.

Infine, il come: vogliamo spendere i soldi pubblici per opere che servano davvero, che siano state discusse e valutate dai cittadini. Per noi la partecipazione non è una variabile secondaria, ma l'unico modo per far le cose per bene. Ogni opera proposta o immaginata sarà esposta nelle Case di Quartiere (vedi punto specifico del programma) visionabile da tutti gli abitanti e soggetta a critiche, osservazioni, miglioramenti

o anche bocciatura.

La città che vogliamo

- Riqualficazione dell'asse centro – Cisanello: bisogna completare e adeguare i marciapiedi. Allargare il ponte della Vittoria, costruendo ai lati due passerelle pedonabili e ciclabili e lasciando il ponte vero e proprio per automobili e doppia corsia preferenziale della LAM. Bisognerebbe alberare l'intero percorso con piante ad alto fusto ombrose. Infine, bisogna investire seriamente nel Parco di Cisanello, rendendolo uno spazio bello, aperto, cominciando a rendere concreto quanto progettato dal percorso partecipativo. Ecco allora che questo quartiere dormitorio inizierebbe ad essere più vivo e più vissuto, non solo dai suoi abitanti, ma anche da altri che verrebbero, magari a piedi o in bicicletta, a godersi il parco. Per la sua realizzazione proponiamo di fissare uno stanziamento fisso annuale (di almeno 100.000 €) e di prevedere la realizzazione e gestione partecipata, affidandola entro il primo anno di amministrazione ad associazioni e singoli che hanno partecipato al percorso partecipativo.
- Riqualficazione del quartiere della stazione, attualmente abbandonato al degrado e all'abbandono. Noi pensiamo che la sicurezza si ottenga con la vita, cioè con la vivibilità degli spazi. Vogliamo riqualficare via Vespucci, aumentando gli spazi pedonali, alberandola adeguatamente e rifacendone l'illuminazione. Si potrebbe incentivare la trasformazione dell'area con un mercato, con nuovi esercizi commerciali, giochi per bambini e bambine, spazi per gli anziani, valorizzando la multiculturalità presente nel quartiere. In questo modo la socialità ritrovata, in un quartiere ad alta densità abitativa contribuirebbe a marginalizzare il degrado.
- Parco della memoria sul lungarno Galilei, un progetto semplice, già proposto in Consiglio Comunale e bocciato dalla maggioranza nonostante le firme raccolte. Vogliamo utilizzare il rudere del palazzo bombardato durante la seconda guerra mondiale, che si trova in fondo a via Bovio, come nuova entrata al Giardino Scotto, con contestuale trasformazione del luogo in un monito contro la guerra, attraverso dei pannelli e installazioni che ricordino la triste storia della città durante il conflitto.
- Vogliamo affrontare quei luoghi di separazione che necessiterebbero di passaggi ciclopedonali di attraversamento in sicurezza:
 - cavalcavia di S. Ermete, oggetto da anni di manifestazioni e proteste, che rimane un luogo di altissima pericolosità e unica via di connessione alla città;
 - Manutenzione e asfaltatura della pista ciclabile Pisa - Rignano lungo l'argine che costeggia la via Tosco-Romagnola, attualmente impercorribile;
 - Via Nenni e via Luzzatto e tutte le altre strade a doppia corsia in città costituiscono cesure di cui andrebbero studiati attraversamenti sicuri per le biciclette, che certamente non sono la costruzione di altre rotonde, a meno che non si preveda, come già successo per l'Aurelia all'altezza della Saint Gobain, di un sottopasso ciclopedonale adeguato. Infine, sul lato Ovest cittadino, bisogna pensare ad almeno altri due attraversamenti ciclopedonali sicuri della via Aurelia, all'altezza di Barbaricina, uno dalle parti della piscina e l'altro verso il viale delle Cascine.
- Collegamenti tra quartieri periferici, per dare la possibilità di una vitalità che non sia per forza collegata al centro storico. Un esempio in questo senso è il parco agricolo, con pista ciclabile che potrebbe unire i Passi a Gagno e a Porta a Lucca. Lo spazio per ora ci sarebbe e prima che si trasformi in una nuova lottizzazione, e quindi un nuovo agglomerato privo di verde pubblico, si potrebbe preservare il territorio come zona verde e di collegamento.
- Così come le infrastrutture per la mobilità, anche il verde urbano ha bisogno di manutenzione. Dopo anni in cui il bilancio comunale per il verde è stato di 0 € è giunta l'ora di una grande opera di manutenzione e gestione del verde". L'obiettivo è quello di restituire qualità alle aree non urbanizzate, ma anche lo sviluppo di socialità, intergenerazionalità, interculturalità, rapporto con gli animali ecc...
- Un'altra grande opera necessaria è il completamento della rete fognaria: una città come Pisa che ancora scarica in fognatura mista o che, come in parte del centro storico, è addirittura sprovvista di fognatura rappresenta prima di tutto un elemento dannoso per l'ambiente e la salute, ma anche un pessimo biglietto da visita per la città. Questo obiettivo necessita di una attenta pianificazione

congiuntamente a Acque Spa, cui chiederemo uno sforzo maggiore per completare le infrastrutture necessarie, a cominciare da nuovo depuratore a San Jacopo in grado di sopperire ai fabbisogni della città, attualmente satura.

1.5 Una mobilità a misura di tutte e tutti

L'assetto attuale della mobilità a Pisa e tra Pisa e i comuni limitrofi ha un solo grande protagonista: l'automobile.

Dobbiamo invertire questa tendenza per molti motivi: garantire a tutti e tutte parità di accesso alla mobilità, liberare gli spazi pubblici dall'assedio delle lamiere delle auto private, tutelare la salute di tutti i cittadini, anche quelli che non possono scegliere di andare ad abitare nel verde fuori città. Dobbiamo rimettere al centro la qualità della vita, fatta di relazioni, di riposo, di bellezza: tutti elementi estranei al traffico automobilistico.

Fare questo in una città come Pisa, se da una parte è complicato per il suo impianto viario antico, dall'altra è facilitato, perché è una città di piccole dimensioni, facilmente fruibile a piedi e in bicicletta. Il trasporto pubblico dovrà svolgere il compito principale di collegare le periferie al centro, e soprattutto Pisa ai Comuni limitrofi.

La mobilità a Pisa presenta diverse criticità dovute a diversi fenomeni (pendolarismo, infrastrutture...), in parte strutturali, in parte provocati da scelte sbagliate.

Le implicazioni delle scelte sulla mobilità riguardano ambiente, salute, accessibilità. Di conseguenza sono i tre obiettivi generali da tener sempre presente nella pianificazione della mobilità urbana: mobilità sostenibile, mobilità sicura (dolce), mobilità per tutte e tutti.

Da un punto di vista geografico si individuano tre cerchi intorno alle quali analizzare i principali problemi e organizzare le possibili risposte: centro, periferie, e comuni limitrofi. La mobilità tra queste cerchi rappresenta il tema da affrontare con le chiavi di lettura sopra individuate.

Oggi la sostenibilità dei trasporti, pur essendo Pisa una piccola città, è davvero scarsa, come testimoniato anche dai dati sulla qualità dell'aria (Ecosistema urbano, Legambiente).

La sicurezza è altrettanto bassa, stando ai numerosi incidenti anche mortali, che coinvolgono in particolare le categorie più deboli.

Anche l'accessibilità non è garantita: basti pensare ai numerosi passaggi a livello, attraversamenti a raso di strade altamente trafficate (aurelia, cisanello...), ai cavalcavia senza marciapiede e ciclabili.

In questi anni le amministrazioni a guida PD hanno proceduto senza una chiara direzione, alternando interventi positivi (ZTL, ciclabili...) a interventi disastrosi (Parcheggio in Piazza Vittorio Emanuele II, People mover...). se da una parte si diceva di voler andare verso una mobilità sostenibile dall'altra si è progettata la Tangenziale Nord Est che, utilizzando fondi della sanità regionale, dovrebbe risolvere i problemi di mobilità a Nord della città. Noi siamo fermamente contrari a quell'opera, che rischia di distruggere irrimediabilmente la piana agricola a Nord di Pisa producendo un ulteriore aggravio del traffico, e proporremo alla regione e agli altri enti coinvolti di spostare le risorse stanziare sulla mobilità sostenibile. Questo non ha prodotto quel cambio culturale che è fondamentale per cambiare le abitudini, incoraggiando lo sviluppo di una mobilità sostenibile. Solo con politiche chiare, e priorità indiscutibili si può procedere collettivamente in una direzione, chiedere sforzi e sacrifici, condividendo gli obiettivi e i risultati.

Inoltre, nonostante gli annunci e la retorica della smart city, si è applicato ben poco dell'innovazione tecnologica a servizio della mobilità.

sempre nel tema dell'accessibilità occorre affrontare con decisione il tema della percorribilità degli spazi da parte di tutti, con particolare riferimento ai soggetti più vulnerabili: bambini, anziani, disabili. Per affrontare questo tema intendiamo estendere il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) a tutta la città, visto che ad oggi riguarda esclusivamente il centro storico, e soprattutto renderlo effettivamente attuato in ogni intervento di manutenzione straordinaria dei luoghi pubblici. Cominceremo progettando un percorso sicuro per ogni quartiere. Non solo, nel caso specifico dell'accesso alle scuole,

occorre superare la modalità di accompagnamento con l'auto privata fino all'ingresso degli istituti, spesso ricorrendo a sosta selvaggia sui marciapiedi circostanti, che provoca un ulteriore fonte di difficoltà e pericolo per chi intende raggiungere la scuola a piedi o in bicicletta. Noi intendiamo cambiare questa abitudine negativa, impedendo la sosta nei pressi delle scuole, ma soprattutto offrendo alternative in tutti gli istituti.

La città che vogliamo

- Chiusura del Ponte di Mezzo (accessibilità, sicurezza): non provoca grandi cambiamenti ma è un simbolo importante. Corsia centrale riservata alle bici, si elimina la confusione attuale provocata da 4 attraversamenti di cui 3 con semaforo. Luogo unico in cui ammirare i lungarni in sicurezza, ma anche nuova piazza sospesa dove incontrare le persone. Obiettivo di lungo periodo: l'eliminazione del traffico di attraversamento dai lungarni.
- Piano per una grande manutenzione straordinaria (o realizzazione) di tutti i marciapiedi, a partire dalle periferie (accessibilità, sicurezza): ogni quartiere deve avere almeno un percorso sicuro accessibile (eliminazione barriere architettoniche) e attrezzato (cestini, panchine...) di collegamento al centro. Si incentiva la mobilità pedonale e la si rende più sicura.
- Piano per una grande manutenzione straordinaria di tutte le piste ciclabili esistenti (accessibilità, sicurezza): attraversamenti, segnaletica orizzontale e verticale, pedane di accesso e tutto quanto possa servire a rendere una ciclabile davvero fruibile. Deve valere il principio che usare una ciclabile deve essere più comodo che andare sulla strada.
- Redazione del PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) con particolare riferimento al trasporto su ferro di Area Pisana: un bando nazionale per individuare competenze nel settore (accessibilità, sicurezza, ambiente). Studio di fattibilità entro un anno per il collegamento con il litorale. Piano speciale anche per le merci e la logistica, efficientamento, orari, mezzi... Il PUMS dovrà anche individuare le opere alternative alla Tangenziale Nord Est su cui dirottare le risorse regionali.
- Finanziamento costante Ufficio Bici (sicurezza, ambiente): parte dei proventi dai parcheggi a pagamento sarà destinata alla ciclabilità e alla manutenzione di quanto esiste: ciclabili, rastrelliere, attraversamenti sicuri, aree sosta...
- Istituzione di alcune linee di bus gratuite in alcuni orari (es. studenti), tariffe flessibili nelle altre situazioni in considerazione delle diverse possibili fasce d'utenza (diritti/bisogni) circolare dei lungarni (accessibilità, ambiente) per rendere fruibile la città anche senza l'auto e per chi non si muove in bici. Obiettivo trasporto pubblico urbano gratuito.
- Completamento delle ciclabili esistenti (primo anno di mandato): l'uso della bici deve essere comodo, anche per chi non ha bici costose... via tutti gli scalini, attraversamenti sicuri, illuminazione e posti sosta lungo le ciclabili esistenti.
- Realizzazione di Linea Alta Mobilità Ciclabile (LAMC) (accessibilità, sicurezza, ambiente): le LAMC devono essere piste ad alta percorrenza, larghe, con percorsi semplici, ben segnalate, per collegare periferie al centro e tra di loro. Andare in bici per noi non vuol dire solo fare la passeggiata in un giorno festivo, ma soprattutto andare al lavoro, portare i figli a scuola, fare la spesa. Servono percorsi sicuri, veloci e praticabili anche con carrellini.
- Passerelle/cavalcavia/sottopassi ciclopedonali (accessibilità, sicurezza, ambiente): tutte le infrastrutture devono essere percorribili anche non in auto, dove non c'è lo spazio si diminuisce quello per le auto.
- Servizio di car sharing elettrico in città, per dare modo di non penalizzare chi vive e lavora in centro. Magari riutilizzando patrimonio inutilizzato (accessibilità, ambiente): il rischio di pedonalizzare il centro città è quello di rendere difficile svolgere attività lavorative in centro. Con i permessi speciali si rischia di rendere inutili le limitazioni. Dobbiamo consentire di utilizzare l'auto per lavoro senza bisogno di avere la propria. Utilizzabile anche da turisti e fruitori vari del centro.
- Protocolli di collaborazione con enti di ricerca e società private per l'applicazione delle nuove tecnologie che rendano più "facile" e "pulita" la mobilità sostenibile (accessibilità, ambiente): vogliamo dare opportunità concrete alla conoscenza diffusa sul nostro territorio, alle start-up, e a

tutte le società che si occupano di innovazione, oltre che ai centri di ricerca pubblici di mettere in pratica le loro idee e innovazioni.

1.6 La gestione del territorio

La gestione del territorio per noi è un punto fondamentale, uno degli elementi maggiori di critica verso le passate amministrazioni. Mancanza di visione, continue varianti ai piani vigenti, urbanistica contrattata, urbanizzazione spinta sono gli elementi principali su cui abbiamo contrastato le giunte degli ultimi quindici anni.

Vogliamo riportare una visione organica del territorio, come luogo di vita e di attività economiche, ma anche della natura e della biodiversità, della produzione agricola, delle passeggiate, della regimazione delle acque, della bellezza, dei beni culturali.

Dobbiamo restituire questa complessità negli strumenti della pianificazione, strumenti principali della gestione del territorio. Per far questo sarà necessario instaurare un nuovo rapporto tra i sei comuni dell'area, condividendo degli obiettivi comuni e le principali strategie per il loro raggiungimento.

La città che vogliamo

- Piano strutturale intercomunale: obiettivo giusto, ma esperimento fallito per atteggiamento del Comune di Pisa. Occorre partire da capo, visto anche il cambio delle amministrazioni locali: condividere gli obiettivi e procedere rapidamente. Gestione condivisa del territorio, condivisione delle responsabilità e delle risorse/opportunità. STOP consumo di suolo, mitigazione e adattamento, dissesto idrogeologico, mobilità.
- Moratoria sulle nuove costruzioni di grandi dimensioni su suolo non costruito fino alla redazione dei nuovi piani urbanistici. Non consentiremo l'impermeabilizzazione del suolo senza prima valutarne gli effetti.
- Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli: nuovo ruolo di impulso del Comune di Pisa: dalla continua aggressione dei confini ad un nuovo patto per stabilire ed estendere le relazioni tra parco e territorio esterno. Stock di Carbonio e biodiversità, servizi ambientali: il Parco è una risorsa fondamentale per Pisa, non un limite. Valorizzazione della relazione con le attività del litorale: turismo ecosostenibile.
- Parco agricolo della Piana Nord – acquedotto mediceo: pensiamo che sia opportuno, di concerto con le amministrazioni di San Giuliano, ma anche Calci, Cascina e Vecchiano, dare un nuovo assetto alla pianura agricola tra Pisa e il Monte Pisano, esterna al Parco ma importantissimo corridoio ecologico per collegarlo ai Monti Pisani. Luogo di produzione agricola, ma anche gestione del territorio, itinerari turistici, valorizzazione del patrimonio culturale a partire dall'acquedotto mediceo.
- Litorale: Il litorale pisano, dalla foce del fiume Arno a quella dello Scolmatore, i suoi tre centri abitati, la pineta, gli arenili, fino addirittura al mare, con lo sciagurato progetto del rigassificatore off-shore, sono stati visti e governati in questi anni solo in chiave turistica e produttiva. Basti pensare al porto turistico di Bocca d'Arno, progetto di per sé avulso dall'abitato di Marina e dal suo ambiente, gestito ignorando completamente i problemi e le ricadute sulla comunità locale, fino a provocare veri e propri danni. Se il turismo è senz'altro una vocazione importante per questa parte del nostro territorio, deve essere improntato alla qualità dei luoghi e degli insediamenti abitativi, non al turismo che con questo scopo è quello di riconnettere i centri abitati tramite il mezzo pubblico, riportando in vita, in chiave moderna, quella infrastruttura tanto cara ai pisani.
 - Un'altra scommessa importante sarà quella di rendere maggiormente fruibile, sempre in chiave del turismo sostenibile, la fascia retrostante del litorale, considerando anche i gravi problemi di erosione che ancora oggi non sono stati arrestati e che rischiano di diminuire l'attrattività di un turismo esclusivamente balneare. Aumentare l'offerta alternativa può essere strategico per mantenere un afflusso turistico anche negli anni a venire. La qualità ambientale è infatti il punto di forza del Litorale Pisano, che presenta: una importante biodiversità marina, essendo inserito nel

Santuario dei Cetacei e contiguo alla Riserva Marina delle Secche della Meloria; un'area boscata di centinaia di ettari a ridosso dei tre centri di Marina di Pisa, Tirrenia, Calambrone, S. Rossore in gran parte all'interno del SIC "Selva Pisana" e dell'omonima Riserva della biosfera; un importante sistema dunale che costituisce un habitat che altrove è stato distrutto per oltre il 90%. Le dune di Tirrenia e Calambrone, le più alte del Parco, ospitano paesaggi e specie di notevole interesse scientifico ed estetico. Anche se parzialmente compromesso dalla massiccia presenza di stabilimenti balneari, questo patrimonio, ormai raro in tutta l'Europa mediterranea, può diventare, se adeguatamente gestito, una risorsa per prolungare la durata della stagione turistica, incrementare il turismo verde e naturalistico e il turismo scolastico, accrescendo le occasioni di permanenza, in una collaborazione fra Comune, Parco e Università. Per far questo occorre creare un Centro Informativo sul mare, a Tirrenia o a Marina di Pisa; incrementare la rete ciclabile e i sentieri; favorire la mobilità treno-bici con le stazioni di Pisa e di Tombolo; realizzare percorsi didattici e Orto Botanico delle dune.

- In cambio, le concessioni sugli arenili e nelle aree retrostanti, che dovranno essere riviste per gli obblighi imposti dalle direttive comunitarie, dovranno essere riequilibrare rispetto agli spazi per la libera fruizione, garantire a tutti il libero accesso al mare anche questo un bene comune sempre più a rischio, e al loro interno dovranno essere mantenute aree naturali di collegamento evitando di spianare spiagge e dune, in modo da favorire la presenza delle specie di flora e fauna locale. È di esempio in questo senso la Rete d'Impresa Marine del Parco nata a Viareggio che si pone obiettivi chiari che vanno proprio in questo senso.

1.7 Inquinamenti

La salute prima di tutto, non si può basare lo sviluppo di una città sulla perdita di salute dei cittadini e delle cittadine. In questi anni si è volutamente ignorato il fatto che alcune scelte vanno a discapito di altri: il diritto a utilizzare l'auto privata è davvero prevalente sul diritto alla salute?

La città che vogliamo

- Qualità dell'aria. Primo elemento fondamentale è la conoscenza: l'indagine epidemiologica da noi richiesta ha avuto una grande utilità per la crescita di consapevolezza, ora è necessario installare nuove centraline con gestione centralizzata e trasparente dei dati. I risultati saranno un elemento fondamentale per l'elaborazione del PUMS (vedi mobilità) in cui il risanamento delle aree più critiche rappresenterà un tassello fondamentale.
- Qualità delle acque: Pisa in alcuni quartieri e soprattutto non centro storico non ha ancora le fognature, la separazione acque nere. Inoltre, ad oggi la capacità di depurazione risulta essere saturata, riteniamo fondamentale la realizzazione nuovo depuratore, troppo a lungo rimandata. Di concerto con il Parco, il Consorzio di Bonifica e della società Acque Spa sarà realizzato un piano di fitodepurazioni dei canali di scolo superficiali prima della loro immissione nei corpi idrici principali (Fiume Morto). Questo oltre a migliorare la qualità delle acque, consentirà la realizzazione di una rete di aree umide preziosissime per la biodiversità.
- Inquinamento elettromagnetico. A partire dalle esperienze positive di risanamento messe in campo, il Comune sarà al fianco dei cittadini per chiedere al gestore della rete di completare gli interventi previsti per la messa in sicurezza delle aree sensibili.
- Amianto. Completamento della mappatura delle coperture in amianto di proprietà comunale. Promozione di una mappatura di tutte le coperture in amianto pubbliche (non comunali) e private. Realizzazione di una gara unitaria (con gli altri enti pubblici) per la rimozione e sostituzione delle coperture in amianto, per ottenere condizioni economiche più vantaggiose e maggiormente sostenibili.

1.8 Il Piano strutturale dell'Area pisana

I comuni dell'area pisana (Pisa, Calci, Cascina, San Giuliano Terme, Vecchiano, Vicopisano) hanno avviato nel 2010, ed integrato nel 2015, il Piano Strutturale Intercomunale dell'Area Pisana.

Il Piano Strutturale Intercomunale (PSI), inserito nella legge urbanistica toscana dal 2014, è lo strumento di pianificazione territoriale che contiene le politiche e le strategie di area vasta in coerenza con i piani di Provincia e Regione, con particolare riferimento:

- a) alla razionalizzazione del sistema infrastrutturale e della mobilità, al fine di migliorare il livello di accessibilità dei territori interessati, anche attraverso la promozione dell'intermodalità;
- b) all'attivazione di sinergie per il recupero e la riqualificazione dei sistemi insediativi e per la valorizzazione del territorio rurale;
- c) alla razionalizzazione e riqualificazione del sistema artigianale e industriale;
- d) alla previsione di forme di perequazione territoriale.

Il PSI è quindi lo strumento privilegiato per affrontare tutte le tematiche che non possono trovare soluzione all'interno dei confini comunali, come la tutela del paesaggio, la qualità ambientale, la mobilità sostenibile, il trasporto pubblico, la domanda di casa e di servizi, la razionalizzazione delle aree produttive, l'adattamento ai cambiamenti climatici, la sicurezza del territorio. La perequazione territoriale è un contenuto fondamentale della pianificazione sovracomunale, in quanto ha lo scopo di costruire equità ed efficacia nelle politiche territoriali di area vasta, attraverso una equa distribuzione fra i diversi Comuni dei costi e dei benefici connessi alle previsioni urbanistiche.

Abbiamo quindi valutato positivamente l'avvio di questo strumento per l'area pisana, territorio caratterizzato da relazioni multiple e complesse ma che negli ultimi decenni è stato governato dai singoli Comuni in maniera autonoma e scoordinata, aggravando gli squilibri territoriali, aumentando il consumo di suolo, peggiorando la qualità ambientale e di conseguenza la qualità della vita dei cittadini.

Dopo l'avvio, costituito da una serie di materiali scritti e cartografici visionabili sul sito internet, si assiste oggi ad uno stallo nei procedimenti necessari per portare avanti questo strumento fondamentale, mentre i singoli comuni approvano continue varianti e nuovi strumenti operativi ancora basati su una visione ristretta al proprio territorio e spesso senza alcuna attenzione ai temi fondamentali dell'ambiente, del paesaggio e della riduzione del consumo di suolo.

Anche e soprattutto nel Comune di Pisa, negli ultimi anni sono state portate avanti previsioni insediative datate, inutili e spesso dannose, nonché varianti localizzate prive di considerazione degli impatti urbanistici, ambientali e funzionali su un territorio più vasto, addirittura senza valutazioni né monitoraggi all'interno dello stesso territorio comunale, dove ad oggi sono presenti urbanizzazioni incomplete, previsioni di nuovi insediamenti non rispondenti ai bisogni della popolazione, consumo di suolo urbano giustificato con inutili operazioni di rigenerazione, contenitori ed edifici vuoti conseguenti ad operazioni errate.

Ad aggravare la situazione della città di Pisa vi è la totale mancanza di coordinamento fra i diversi soggetti che gestiscono il territorio e lo trasformano in maniera sostanziale, fra cui i principali, oltre all'Amministrazione Comunale, sono l'Università, l'Azienda Ospedaliero-Universitaria Pisana, l'Azienda per il Diritto allo Studio Universitario, la Scuola Normale, la Scuola Superiore S. Anna, il Parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli.

In qualche modo l'avvio del Piano Strutturale Intercomunale è diventato una sorta di giustificazione, quasi un alibi per poter continuare con le solite politiche comunali basate sulla competitività insediativa e sui vantaggi solo per pochi, ed anche nei documenti ad oggi pubblicati del PSI, nonostante le dichiarazioni di principio e gli obiettivi illustrati, si rilevano molte rivendicazioni localistiche e nessun tentativo di rispondere alle esigenze del territorio e delle sue comunità.

La città che vogliamo

- E' necessario che la città di Pisa si faccia promotrice del riavvio del processo di pianificazione sovracomunale, dandosi come obiettivi di:
 - eliminare gli effetti della concorrenza fra i Comuni in materia insediativa creando coesione e politiche coordinate,

- contrastare la crescita insediativa diffusa e il consumo di suolo,
 - tutelare il paesaggio,
 - ridurre i costi ambientali quali l'inquinamento atmosferico e acustico dovuto alla mobilità conseguente alla dispersione insediativa,
 - aumentare la funzionalità dei servizi attraverso una equilibrata distribuzione sul territorio,
 - aumentare la sicurezza del territorio in relazione alla pericolosità idraulica e geologica,
 - costruire politiche di sviluppo sostenibile per il territorio agricolo,
 - rispondere alla domanda di abitazioni, di servizi, di verde pubblico, di accessibilità,
 - aumentare la qualità urbana,
 - razionalizzare la mobilità senza la costruzione di ulteriori infrastrutture ma attraverso l'utilizzo e la riqualificazione di quelle esistenti e la promozione del trasporto pubblico su ferro e su gomma;
 - favorire ed implementare la mobilità lenta, pedonale e ciclabile,
 - costruire percorsi partecipativi dove le comunità possano realmente portare avanti le proprie esigenze e trovare risposte efficaci ai propri bisogni.
- Se il percorso di formazione del PSI dovesse risultare impraticabile – e questa condizione deve essere verificata senza ulteriori tentennamenti - la città di Pisa deve avviare subito il proprio nuovo Piano Strutturale con gli stessi obiettivi, coerente con le leggi vigenti in materia di ambiente, di paesaggio e di limitazione del consumo di suolo e comunque coordinato con i territori limitrofi.
 - L'Amministrazione Comunale di Pisa deve avviare subito una revisione della propria strumentazione urbanistica operativa al fine di verificare la situazione attuale, eliminare le previsioni inutili e dannose per il territorio e per la comunità, riequilibrare gli interventi in relazione ai bisogni effettivi della città.
 - Deve essere realizzato un monitoraggio delle previsioni non completate, delle aree e degli edifici dismessi, del patrimonio inutilizzato e sotto-utilizzato, sulla base del quale costruire politiche urbanistiche, amministrative e fiscali con un forte contenuto partecipativo e innovativo, per risolvere le situazioni di degrado e di speculazione a beneficio della collettività.
 - Pisa deve farsi promotrice di azioni e iniziative di reale coordinamento fra le politiche insediative di tutti gli enti che operano sul territorio comunale: l'Amministrazione Comunale, che ha il ruolo istituzionale di governare il proprio territorio, deve esercitarlo con autorevolezza e deve essere capace – sia attraverso la redazione degli strumenti urbanistici sia attraverso politiche specifiche – di gestire, indirizzare e coordinare tutti gli interventi da chiunque siano promossi, in un'ottica di equilibrio, di valutazione, di risparmio di suolo, compresi i suoli urbani che hanno un ruolo fondamentale nell'adattamento ai cambiamenti climatici e nel risparmio energetico.

1.9 Il benessere e i diritti degli animali

Noi condividiamo il principio etico che tutte le forme di vita debbano essere salvaguardate. La vita umana si svolge in stretta interdipendenza con quella di tutte le altre specie così che l'idea, così forte nella cultura occidentale, di una supremazia della specie umana sulle altre specie, non è altro che una delle cause del disastro ecologico in atto. In particolare, siamo convinti che gli animali, capaci di provare dolore e piacere, siano titolari di diritti che debbono essere promossi e tutelati.

Per molti umani gli animali sono anche amici nella vita quotidiana e, sempre più spesso in una società individualista, sollievo alla solitudine. Pensiamo che sia importante favorire e tutelare le cittadine e i cittadini che condividono la loro vita con un animale: cane, gatto ma anche altre specie promuovendo anche la cultura della cura e del rispetto dell'ambiente in cui viviamo.

La città che vogliamo

- Per tutti gli animali:
 - sostenere e favorire, nelle scuole e nei luoghi di educazione informale, l'educazione sui diritti degli animali e sulla loro tutela e sulle corrette relazioni uomo-animale;
 - monitorare gli allevamenti e le aziende di produzioni animali del territorio, favorendo quando

possibile la diffusione sul territorio di allevamenti biologici e in ogni caso di produzioni in cui uno spazio vitale adeguato ed il benessere fisico e psichico degli animali sia tutelato. Favorire il consumo di prodotti animali biologici e locali nelle mense scolastiche per promuovere un'alimentazione equilibrata e sobria, diminuire l'inquinamento dovuto ai trasporti e favorire lo sviluppo e la pianificazione dell'economia locale, valorizzando le esperienze di Piano del Cibo provinciale e del Laboratorio di Studi Rurali Sismondi;

- Per gli animali da compagnia:
 - proseguire, estendendolo ad ogni quartiere, la creazione di aree attrezzate per la sgambatura dei cani delimitate, corredate di fontanella per l'acqua e cestini per la raccolta delle deiezioni dei cani, oltre che di panchine per gli umani. Promuovere un'idea di una responsabilità condivisa con i quartieri sulla gestione dei parchi destinati agli animali, creando dei comitati di gestione, controllo e segnalazione dei guasti all'amministrazione;
 - installare frequenti cestini adibiti specificamente allo smaltimento delle deiezioni degli animali, promuovendo con apposite campagne una cultura del rispetto degli altri e una cura dei giardini comuni e dei marciapiedi, che faciliti una civile convivenza tra tutti i cittadini;
 - incoraggiare i negozianti a tenere una ciotola piena d'acqua sulla soglia delle botteghe per il sollievo delle bestiole e segnalare pubblicamente quali sono i locali pet-friendly in cui l'accesso agli animali è consentito;
 - offrire una spiaggia attrezzata adeguata sul litorale e favorire la creazione di spazi dedicati all'interno degli stabilimenti balneari che permettano ai proprietari dei cani di trascorrere le vacanze con i propri animali, in sicurezza e in una situazione confortevole per tutti;
 - l'amministrazione si può fare promotrice della messa a sistema dei servizi privati e pubblici che esistono, ed inoltre verificare le condizioni di fattibilità di un servizio di Ambulanza Veterinaria disponibile 24h per il soccorso degli animali feriti e ammalati con gli enti competenti (ASL, Ministero dei Trasporti, Ordine dei Veterinari, associazioni) e della realizzazione di una sala operatoria presso il Canile Municipale;
 - per prevenire il randagismo l'amministrazione provvederà a realizzare convenzioni con i veterinari per effettuare le sterilizzazioni di cani e gatti per i proprietari a basso reddito;
 - sistematizzare un'azione per il problema delle colonie feline della città e dei paesi vicini che sono accudite soltanto da persone volontarie;
 - favorire la realizzazione e promuovere servizi che consentano alle persone proprietarie di animali, quando sono al lavoro o hanno altri impedimenti, di affidarli a chi possa prendersene cura;
 - fare pressione sul governo centrale per la riduzione dell'IVA sulle spese veterinarie.