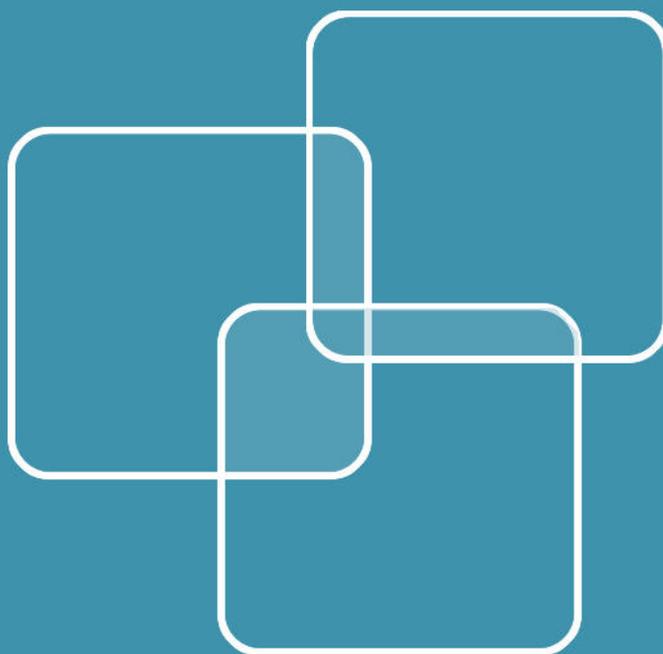


## Dalla pianificazione di area vasta ai progetti territoriali

Resoconto dell'attività svolta dall'Assessorato  
Pianificazione territoriale e urbanistica, Trasporti,  
Politiche abitative nel mandato amministrativo

# 2009-2014



**Vicepresidente della Provincia con delega alla Pianificazione Territoriale e urbanistica.  
Trasporti. Politiche abitative.**

Giacomo Venturi

**Dirigenti del Settore**

Alessandro Delpiano (direttore), Donato Nigro, Giuseppe Petrucci, Sandra Sabatini

**Dipendenti del Settore**

Alice Savi, Andrea Bertocchi, Antonella Bacilieri, Antonella Campanini, Antonella Pizziconi, Antonio Dalmasso, Antonio Papace, Bruno Alampi, Carmen Cunsolo, Catia Chiusaroli, Claudia Corazza, Claudia Piazzi, Daniele Magagni, Donatella Bartoli, Elena Chiavegato, Elena Furlati\*, Elisa Del Mastro, Gianluca Bortolini, Giovanna Pizzi, Iole Petrone, Lisa Mazzoni, Livia Sonzio, Luca Borsari, Luca Marchetti, Lucia Ferroni, Mafalda Zanni, Manuela Mattei, Marco Guerzoni, Marco Stagni\*, Mariagrazia Ricci, Maria Luisa Diana, Maria Pia Baldisserri, Michela Dotti, Michele Sacchetti, Miria Chiarini, Natalia Negrini, Nives Donato, Paola Galloro, Patrizia Lolli, Raffaele Felletti, Riccardo Sabbadini, Roberto La Guardia, Rossana Tana, Rossella Pennisi, Sabrina Massaia, Sabrina Tropea, Samantha Trombetta, Silvia Mazza, Simona Cristiana Serafini, Valeria Restani.

\*collaboratore

piano di area vasta



piani settoriali



progetti territoriali



## Dalla pianificazione di area vasta ai progetti territoriali

Il presente documento è stato prodotto dall'Assessorato Pianificazione Territoriale e urbanistica, Trasporti, Politiche abitative della Provincia di Bologna.

La sua realizzazione è frutto di una sintesi delle principali attività svolte nonché dei principali risultati ottenuti in questi anni. Per ulteriori approfondimenti o informazioni sui contenuti presentati si rimanda alla lettura del sito web <http://www.provincia.bologna.it/pianificazione>.

Bologna, giugno 2014



## INDICE

<b>PREMESSA</b>	<b>6</b>
<b>SEZIONE 1 IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE</b>	<b>8</b>
1.1 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	8
1.2 MOBILITA' E TRASPORTI	10
1.3 INSEDIAMENTI COMMERCIALI	22
1.4 VARIANTI DI ADEGUAMENTO E AGGIORNAMENTO DEL PTC	24
1.5 TUTELA AMBIENTALE ED ELETTROMAGNETISMO	26
1.6 ABUSI EDILIZI	27
<b>SEZIONE 2 STRUMENTI PER LA COESIONE TERRITORIALE</b>	<b>28</b>
2.1 COMITATO INTER-ISTITUZIONALE DI URBANISTICA	28
2.2 STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI	28
2.3 I POLI FUNZIONALI E I GRANDI INSEDIAMENTI METROPOLITANI	31
2.4 PROGETTI TERRITORIALI	35
2.5 COLLABORAZIONE CON GLI UFFICI REGIONALI	36
<b>SEZIONE 3 POLITICHE ABITATIVE</b>	<b>38</b>
3.1 ANALISI DEI FABBISOGNI	38
3.2 STRUMENTI ATTUATIVI	39
<b>SEZIONE 4 FUNZIONI AMMINISTRATIVE IN MATERIA DI TRASPORTI</b>	<b>41</b>
4.1 AUTOTRASPORTO DI COSE PER CONTO TERZI	41
4.2 AUTOTRASPORTO DI COSE IN CONTO PROPRIO	42
4.3 AUTOSCUOLE, AGENZIE DI CONSULENZA AUTOMOBILISTICA, OFFICINE DI REVISIONE E SCUOLE NAUTICHE	42
4.4 ESAMI ABILITATIVI	43
<b>SEZIONE 5 PROGETTI EUROPEI</b>	<b>44</b>
5.1 CREPUDMED	44
5.2 RAIL4SEE	45
5.3 D-AIR	45
5.4 VITRUV	46
<b>SEZIONE 6 PIANO STRATEGICO</b>	<b>47</b>
<b>SEZIONE 7 ATTIVITA' DI FORMAZIONE, EVENTI E DIVULGAZIONE</b>	<b>52</b>
7.1 EVENTI E FORMAZIONE	52
7.2 PUBBLICAZIONI	54
7.3 SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE, WEB E OPEN DATA	56



## **PREMESSA**

Nella primavera del 2004 la Provincia di Bologna si è dotata del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Uno strumento di governo d'area vasta che disciplina e coordina in modo sussidiario le differenti funzioni e le diverse attività insediate e insediabili nel territorio provinciale. Esso ha rappresentato e rappresenta tutt'oggi, non solo un «progetto territoriale» organico, ma anche una «cassetta degli attrezzi»; un insieme cioè di politiche e di strumenti necessari per l'attuazione e la manutenzione continua del «progetto territoriale».

In questo senso lo sforzo prodotto dalla Provincia di Bologna, negli anni successivi all'approvazione del PTCP, si è concentrato nella sperimentazione di tutti quegli attrezzi che permettono al Piano di attuare efficacemente le scelte strategiche ivi contenute. Attrezzi completamente nuovi rispetto ad una disciplina regionale "relativamente" giovane ma in continuo rodaggio. Strumenti anche complessi e non sempre collaudati, che hanno perciò richiesto una buona dose d'ingegno e di creatività, insieme ad una continua attività di ricerca e di ampio confronto per dare gambe tecniche ad una domanda pubblica di governo del territorio. In questi ultimi anni, anche a fronte della forte crisi ed del cambiamento di prospettive in atto, è stato più che mai necessario un processo di «attuazione e monitoraggio» continuo, nel quale la collaborazione interistituzionale non ha rappresentato solamente una doverosa formalità, ma una necessità per il miglioramento dei risultati, per armonizzare linee strategiche d'area vasta che nel divenire progetti è stato misurate con le istanze locali.

Il contributo della Provincia al governo del territorio bolognese che presentiamo in queste pagine, come compendio del nostro lavoro dell'ultimo quinquennio, trova dunque nello sviluppo dei contenuti strategici del PTCP da un lato e nella completa integrazione intersettoriale dall'altro, la caratteristica distintiva del nostro lavoro.

Un lavoro cooperativo - a tutti i livelli - che ci consente oggi di affermare che un parte importante e cospicua - per nulla scontata - della trasformazione del PTCP in azioni concrete sul territorio è avvenuta con un buon grado di successo. Una condizione che ci fa guardare con maggiore serenità alla nascita della città metropolitana.

**Giacomo Venturi**

***Vicepresidente della Provincia di Bologna e Assessore alla Pianificazione Territoriale e urbanistica. Trasporti. Politiche abitative***



### 1.1 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

#### Bilancio del PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato nel 2004, interpreta a pieno il ruolo assegnato alla Provincia, dalla legge urbanistica regionale, di ente sovraordinato, cerniera tra la Regione e i Comuni, integrando la propria visione strategica di area vasta con la definizione delle strategie e delle modalità attuative attraverso le quali rinnovare la strumentazione urbanistica comunale. Uno dei risultati più importanti ottenuto in questi anni, infatti, è rappresentato dall'attività di coordinamento e di promozione della formazione dei Piani Strutturali Comunali in forma associata che ha coinvolto, con forme e modalità differenziate, la quasi totalità dei Comuni che fanno parte della nostra Provincia.

#### Metodologia e obiettivi

Il Bilancio di attuazione del PTCP rappresenta una verifica della capacità di determinare scelte programmatiche condivise, partendo da un sistema di punti fermi e di scelte strategiche definite dal piano provinciale riguardanti, in primo luogo, la sostenibilità territoriale ed ambientale, la salvaguardia delle risorse naturali, la sicurezza idrogeologica, il contenimento dell'inquinamento e della dispersione insediativa.

La verifica dello stato di attuazione del PTCP è stata effettuata attraverso l'individuazione di 5 strategie principali e di 50 indicatori di risultato. Le strategie individuate sono le seguenti:

- La costruzione del sistema metropolitano integrato;
- Il contrasto della dispersione insediativa e del consumo di suolo;
- Le politiche per la mobilità;
- La salvaguarda del territorio rurale;
- I rapporti tra pianificazione d'area vasta e pianificazione locale.

#### Principali contenuti e risultati

Il Bilancio del PTCP ha analizzato nel dettaglio le azioni previste nei Piani Strutturali Comunali in forma associata e negli Accordi Territoriali, oltre alle previsioni contenute nei piani di settore approvati dalla Provincia in coerenza con gli obiettivi del PTCP, il Piano della Mobilità Provinciale (PMP), il Piano Operativo degli Inseguimenti Commerciali (POIC), il Piano di Tutela delle Acque (PTA) e il Piano di Localizzazione dell'Emittenza Radio e Televisiva (PLERT).

Un focus specifico è stato dedicato al fenomeno del consumo di suolo, sia dal punto di vista degli aspetti quantitativi sia da quello delle possibili azioni correttive e di contrasto.

**SINTESI DEI RISULTATI  
7 INDICATORI  
PRINCIPALI**

La sintesi dei risultati maggiormente significativi è rappresentata dai seguenti 7 indicatori:

Strategia	Indicatore	Risultato
Il contrasto della dispersione insediativa e del consumo di suolo	Percentuale di nuovi alloggi con localizzazione coerente al PTCP (fermate SFM e servizi)	87 %
Il contrasto della dispersione insediativa e del consumo di suolo	Percentuale di nuove aree produttive coerenti con il PTCP	89 %
Verso un sistema metropolitano integrato	Numero di alloggi ERS previsti nei PSC	11.000
Verso un sistema metropolitano integrato	Entità complessiva del Contributo di sostenibilità del POIC	9.300.000 €
Verso la salvaguarda del territorio rurale	Percentuale di PSC/RUE che definiscono limitazioni al numero di unità immobiliari ricavabili in ciascun edificio	86 %
Verso una concreta co-pianificazione	Percentuale di PSC contenenti un modello perequativo sul totale dei piani adottati	92 %
La mobilità	Incremento passeggeri trasportati giornalmente nel periodo 2004 - 2010 dal Servizio Ferroviario Metropolitano	47 %





l'apertura dell'importante stazione SFM di Bologna Mazzini, avvenuti l'8 giugno 2013.

Nei prossimi 3-4 anni è previsto, per fasi progressive, il completamento degli interventi relativi al Nodo di Bologna (assetto definitivo della stazione AV, realizzazione dell'asse stradale Sud-Ovest, realizzazione interconnessione AV della linea per Venezia, ripristino dei binari di superficie dal 12° al 15°, completamento del restyling della stazione storica).

I principali miglioramenti del servizio hanno interessato diversi aspetti:

- sono aumentate dal dicembre 2009 le corse ferroviarie, portando il numero di corse al 70% di quelle previste a completamento del progetto (407 corse/giorno rispetto a 576 a regime), con livelli di offerta ancora maggiore nelle ore di punta (copertura del 90%);
- è aumentato il livello di cadenzamento delle corse, tanto che oggi si può dire che complessivamente il 50% delle corse è sostanzialmente cadenzata;
- è cresciuto il numero delle nuove fermate. In questi anni, a partire dal 2002 sono state realizzate 17 nuove fermate, di cui 3 negli ultimi 5 anni, mentre restano da realizzare ancora 5 nuove fermate nel Comune di Bologna, che porteranno il totale delle fermate a 87 (nel corso del 2014 entrerà in servizio la diciottesima nuova fermata di Bologna San Vitale, che si sta realizzando per fasi);
- sono stati introdotti 8 nuovi treni, in particolare sulle linee regionali Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore (nuovi ATR 220 PESA a partire dal 2009, e più recentemente i nuovi treni elettrici STADLER FLIRT ETR 350);
- è aumentata negli anni la puntualità dei treni, che oggi è mediamente del 91% (arrivo in orario o entro i 5' di ritardo), anche se negli ultimi tre anni si è assistito ad una leggera flessione di questo indicatore.

A questi miglioramenti hanno corrisposto importanti risultati, in termini di incrementi di utenza e di gradimento del servizio, sebbene questi risultati sono da considerare senz'altro parziali e come dei punti di partenza, e non di arrivo, essendo il processo di miglioramento e sviluppo del servizio tuttora in corso. Nel periodo 2010-2013 l'utenza è cresciuta più del 7%, portando a 80.000 gli utenti complessivi per l'intero bacino SFM.

Sebbene vi siano ancora molte cose da migliorare, il gradimento dell'utenza è abbastanza buono, come ha messo in evidenza un'indagine demoscopica svolta dalla Provincia nel 2011 (più del 60% del campione di intervistati si è dichiarata soddisfatta del servizio). Ad esempio, il dato di utenza risulta particolarmente interessante per la direttrice Porrettana, che rappresenta la linea a più alta utenza del SFM. Per essa, pur tenendo conto anche di recenti miglioramenti intervenuti (sistemazione della Stazione di Vergato, con realizzazione del sottopassaggio passante)

restano comunque alcune problematiche aperte, relative all'affidabilità del servizio ed all'offerta carente in alcune fasce orarie.

Sul completamento del progetto SFM, per il quale mancano importanti risorse finanziarie, specie riferite al materiale rotabile, si deve registrare la positiva decisione nel 2012 degli Enti locali bolognesi, della Regione e del Governo di destinare, nell'ambito di un progetto di trasporto pubblico integrato metropolitano, una parte delle risorse già previste per la metrotramvia di Bologna al SFM, per il completamento delle fermate che ancora mancano, l'acquisto di 7 nuovi treni e il conferimento di una riconoscibilità unitaria al sistema delle fermate SFM.

Il CIPE ha approvato il progetto preliminare con Delibera del 26-10-2012 (GU del 26-3-2013). TPER, nominata dal Comune di Bologna soggetto attuatore del progetto, sta elaborando il progetto definitivo, che andrà presentato al CIPE entro il prossimo giugno.

#### Le nuove stazioni

Nel periodo considerato sono state realizzate 3 nuove stazioni SFM, ovvero Musiano-Pian di Macina (Comune di Pianoro), Zola Chiesa (Comune di Zola Predosa) e Bologna Mazzini, ed una quarta - Bologna San Vitale - è in corso di ultimazione. Delle 22 nuove stazioni previste complessivamente, 18 sono quindi già costruite. La loro realizzazione ha comportato anche la costruzione di importanti opere di accessibilità, come parcheggi scambiatori e percorsi ciclo-pedonali.

In particolare, la nuova stazione di Bologna S. Vitale sarà ultimata per la fine del 2014, con il completamento dei lavori sulla direttrice Bologna-Prato.



DA SINISTRA  
STAZIONI DI  
BOLOGNA MAZZINI  
E SAN VITALE



DA SINISTRA  
STAZIONI DI PIAN  
DI MACINA E  
ZOLA PREDOSA

Le rimanenti 4 stazioni SFM (Borgo Panigale Scala, Prati di Caprara, Libia-S. Orsola e Zanardi, tutte nel Comune di Bologna), per le quali è in corso la progettazione definitiva, sono finanziate nell'ambito del progetto di Trasporto Pubblico Integrato Metropolitano bolognese.

Per quanto riguarda le stazioni SFM già attivate negli anni precedenti, nel corso del quinquennio considerato sono terminati i lavori per il nuovo parcheggio scambiatore della stazione di Rastignano (inaugurata nel 2007), nel Comune di Pianoro, e sono stati avviati anche i lavori di realizzazione del parcheggio scambiatore per la stazione di S. Lazzaro di Savena (aperta agli utenti nel 2008), lavori che termineranno nel 2014.

### La riconoscibilità del SFM bolognese

Nel 2009 è stato avviato il progetto di riconoscibilità del Servizio Ferroviario Metropolitano Bolognese, ideato allo scopo di costruire un sistema di informazione e di accoglienza nelle stazioni chiaro, semplice e allo stesso tempo accattivante e uniforme. Due sono le idee di fondo alla base del progetto: da un lato, l'importanza di valorizzare il sistema ferroviario inteso come valida alternativa al mezzo privato; dall'altro, il ruolo delle stazioni come porte di accesso al sistema ferroviario. L'obiettivo dell'intervento è perciò migliorare riconoscibilità, visibilità, identità ed accoglienza dell'utenza per il Servizio Ferroviario Metropolitano Bolognese, per un suo più forte utilizzo come sistema portante della mobilità pubblica.

Sulla base di un'analisi approfondita della situazione preesistente è stato sviluppato e progettato un sistema di corporate identity, di informazione e di orientamento, e successivamente gli elementi del sistema sono stati adattati alle stazioni delle linee del SFM di Bologna.

Il progetto di riconoscibilità originario, sviluppato da un team composto da Ökoinstitut, Helios e Qnex, coordinato da Ökoinstitut Südtirol / Alto Adige con la supervisione dell'Ing. Helmuth Moroder, è stato elaborato in due fasi:

- nel 2009 per le linee RFI Porrettana, Bologna-Ferrara e Bologna-Imola;
- nel 2012 per le linee regionali FER Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore.

Il progetto definisce il corporate design e la grafica definitiva dell'immagine del SFM di Bologna, nonché un Manuale per la progettazione degli elementi per la riconoscibilità del SFM bolognese.



La prima realizzazione pilota del progetto Riconoscibilità c'è stata in occasione dell'inaugurazione della nuova stazione Bologna Mazzini, nel giugno 2013. In tale occasione, ed in concomitanza con l'avvio del Piano di Comunicazione del SFM e delle relative campagne, il progetto ha subito un riadattamento del layout, su indicazione della Holding FS.

Attualmente è in corso un'attività di realizzazione di un progetto pilota di riconoscibilità per 4 stazioni della linea SFM4 Ferrara-Bologna-Imola, finanziato dal progetto europeo RAIL4SEE “Rail Hub Cities for South East Europe”, in cui la Provincia di Bologna è Leadpartner., e che prevede l'installazione dei nuovi elementi entro il 2014.

La realizzazione del progetto più ampio di riconoscibilità è finanziato con fondi del progetto di realizzazione del sistema di Trasporto Pubblico Integrato Metropolitano bolognese, per 60 stazioni, e con un importo pari a 6.758.835,50, IVA esclusa. Entro giugno 2014 verrà completata la progettazione definitiva della Riconoscibilità per queste 60 stazioni, che verranno allestite nei successivi due anni.

### Il piano di comunicazione

Nell'ambito del progetto europeo RAIL4SEE nel 2013 è stato elaborato un piano di comunicazione specifico per il SFM, con le seguenti finalità:

- informare i cittadini sulla nuova offerta del SFM anche individuando i target delle diverse linee;
- mettere in risalto i vantaggi del nuovo sistema (capillarità della rete sul territorio provinciale, facilità di utilizzo, maggiore flessibilità);
- coinvolgere nuovi “target” (utenti occasionali dei mezzi pubblici);
- rendere noto il miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio (cadenzamento ogni 30 min, nuovo materiale rotabile, ampliamento delle fermate dei treni e dei collegamenti autobus, risanamento delle stazioni, ecc.);
- evidenziare le possibilità di utilizzo dei mezzi pubblici nel tempo libero;
- incentivare a viaggiare di più con i mezzi pubblici;
- mettere in risalto i vantaggi del trasporto pubblico locale rispetto all'utilizzo della macchina privata (più economico, ecosostenibile, maggiore flessibilità: nessun obbligo di ritornare al punto di partenza, ecc.).

Le azioni previste hanno riguardato la distribuzione di materiale informativo, l'organizzazione di eventi mirati ed eventuali azioni innovative.

Il Claim scelto è stato: Arriva la S bolognese (sotto un esempio di uso del claim nelle cartoline distribuite in occasione dell'inaugurazione della stazione di Bologna Mazzini).

Con il Piano di Comunicazione è stato realizzato il seguente materiale divulgativo per la stazione di Bologna Mazzini:

- Pieghevole informativo: 20.000 copie distribuite a: scuole, quartieri, comuni afferenti la linea Bologna-Prato, pubblici esercizi;
- Affissioni: 200 postazioni (pensiline bus 150, spazi pubblicitari su principali direttrici stradali 50);
- Cartoline: 50.000 copie distribuite a: scuole, quartieri, comuni afferenti la linea Bologna-Prato, pubblici esercizi;

ELEMENTI DI  
RICONOSCIBILITÀ  
(STAZIONE DI  
BOLOGNA MAZZINI)

DIVULGAZIONE  
WEB E SOCIAL  
NETWORK

- Spot audio e video: 500 passaggi su 6 radio locali;
- Banner siti web Repubblica e Corriere: visibili per 30 giorni.



Nell'ambito del Piano di Comunicazione è stato anche aggiornato il Sito web dedicato al SFM bolognese, rivisitato in modo tale da renderlo più utile ed interessante per gli effettivi utenti del trasporto ferroviario (da giugno a dicembre 2013 ci sono state oltre 10.000 visualizzazioni). Nel 2014 è stata inoltre implementata la pagina dedicata al SFM su facebook, aperta in occasione dell'inaugurazione della stazione di Bologna Mazzini, con un conseguente aumento di contatti e condivisioni.

## Piano della Mobilità Ciclistica (PMC)

Il Piano della Mobilità Ciclistica (PMC), che si configura come variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), nasce per rispondere alla sempre più crescente domanda di mobilità ciclistica, e per concorrere a raggiungere i più ampi obiettivi di sostenibilità ambientale ed economica.

Il Piano definisce un disegno che indirizzi e supporti nel futuro lo sviluppo dell'uso della bicicletta e della sua cultura nel territorio bolognese, cogliendo le potenzialità già presenti e mirando a svilupparlo in modo integrato ed efficiente.

Attraverso la sua attuazione la Provincia intende pianificare le direttrici principali e una maglia diffusa, ma selezionata, di itinerari e piste ciclabili, per creare un sistema a rete di mobilità equilibrato e completo, dove la bicicletta possa essere una concreta alternativa sia per chi quotidianamente si reca al lavoro sia per chi si muove per vacanza o nel tempo libero.

Obiettivo fondamentale del Piano è quindi aumentare il numero di ciclisti, ed in particolare:

- incrementare l'estensione delle piste e degli itinerari ciclabili;
- aumentare l'uso della bici per gli spostamenti di tutti i giorni;
- realizzare itinerari cicloturistici per attrarre più visitatori e fornire ai cittadini metropolitani luoghi e occasioni per il tempo libero;
- ridurre l'incidentalità e aumentare la sicurezza percepita dai ciclisti;
- diffondere l'informazione, la comunicazione e la formazione, per favorire una reale cultura della bicicletta.

Il Piano propone quindi interventi ed azioni in merito a due grandi temi: il cicloturismo/ciclo escursionismo e la mobilità quotidiana.

I documenti preliminari del Piano (Quadro Conoscitivo, Documento Preliminare, Valsat) sono stati approvati dalla Giunta Provinciale a Febbraio 2014.



INTESA 2012 TRA LE  
ISTITUZIONI E SOCIETÀ  
AUTOSTRADE  
FEBBRAIO 2014  
CONDIVISIONE TRA LE  
ISTITUZIONI E IL MINISTERO  
PER IL PROSEGUIMENTO  
DEL PROGETTO

APERTURA AL TRAFFICO  
ENTRO IL 2014

COSTO COMPLESSIVO  
253MI€  
FINANZIAMENTO SOC.  
AUTOSTRADE 162 MI€

## **Piano della Mobilità Provinciale (PMP) ed il disegno della rete stradale**

Il Piano della mobilità provinciale (PMP) approvato il 31 marzo 2009, delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto della Provincia. Per quanto riguarda l'attuazione delle principali opere stradali nell'ambito metropolitano bolognese, il piano, ha registrato i seguenti risultati:

### **Passante Nord**

La realizzazione del Passante Nord pone le basi per la soluzione del problema di carattere nazionale ed Europeo rappresentato dal nodo autostradale di Bologna e contemporaneamente soddisfa alcune importanti questioni "locali" relative alla mobilità e al funzionamento dell'area metropolitana di Bologna. In questi anni molti sono stati i momenti ed i luoghi di confronto e discussione fra tutti i livelli di governo, in particolare si ricorda la sottoscrizione del verbale d'intesa del 2012 fra ANAS, Regione, Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Società Autostrade nel quale oltre ad impegnare Società Autostrade per l'Italia alla redazione di uno studio di fattibilità si è prevista l'istituzione di Comitato tecnico per la valutazione delle soluzioni progettuali proposte. Dopo molteplici incontri tecnici/politici tutti i sottoscrittori del verbale d'intesa hanno convenuto sull'importanza della realizzazione del Passante Nord di Bologna quale infrastruttura d'interesse nazionale e non solo locale, e per risolvere in modo decisivo la congestione dell'attuale sistema tangenziale ed i relativi aspetti ambientali. Si è dato quindi mandato a Società Autostrade di eseguire approfondimenti tecnici sull'ipotesi di tracciato proposto dagli Enti locali.

### **Variante di Valico**

Il progetto prevede il potenziamento del tratto appenninico dell'A1 tra Sasso Marconi e Barberino ed opere accessorie per circa 66 Km, con una percentuale di avanzamento dei lavori ad ottobre 2013 pari al 86%. L'apertura al traffico dell'intera opera è prevista entro il 2014.

### **Nodo ferro-stradale di Casalecchio**

Il progetto prevede il completamento della variante della strada statale SS 64 e dell'interramento del tratto corrispondente della ferrovia Porrettana per un costo complessivo pari a 253MI€. Nel 2012 è stata perfezionata una modifica progettuale che prevede l'articolazione dell'intervento in tre stralci funzionali: stralcio ferroviario; stralcio stradale Nord; stralcio stradale Sud ed il CIPE ha approvato la compatibilità ambientale e la localizzazione urbanistica del progetto stradale, realizzabile con il finanziamento della Soc. Autostrade pari a 162MI€. Attualmente è in corso la validazione del progetto definitivo sullo stralcio stradale Nord da parte di ANAS.

ESTENSIONE ASSE 34 KM  
COSTO COMPLESSIVO  
560MI€  
MAGGIO 2014  
EMANAZIONE DECRETO  
VIA MINISTERIALE

COSTO PREVISTO 29 MI€

ESTENSIONE ASSE DI 11 KM  
COSTO COMPLESSIVO 52MI€  
INIZIO LAVORI 2014

2 STRALCI FUNZIONALI  
FINANZIAMENTO  
DI 28 MI€  
PER IL 1° STRALCIO

FASE ULTIMAZIONE  
LAVORI PREVISTA  
NEL 2016

#### IV corsia A14-Bologna San Lazzaro-diramazione Ravenna

L'intervento prevede la realizzazione del potenziamento in sede a 4 corsie per senso di marcia della A14 nel tratto Bologna San Lazzaro-diramazione per Ravenna per una lunghezza di circa 34 Km ed un costo previsto di 560 MI€. Nel luglio 2012 si è sottoscritto un Protocollo d'Intesa fra ANAS, Società Autostrade, Provincia di Bologna, Provincia di Ravenna, Nuovo Circondario, Comuni di Castelbolognese, Castel san Pietro, Dozza, Imola, Ozzano Emilia, San Lazzaro, Solarolo al fine di stabilire le condizioni e gli impegni delle Parti per la realizzazione dell'opera.

#### Complanare Nord

Il progetto prevede la realizzazione di una strada extraurbana di categoria B in complanare all'attuale A14 nel tratto compreso fra la Sp48 in località Ponte Rizzoli e il casello autostradale di SAN Lazzaro per un costo previsto di 29 MI€. Nel 2011 la Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero, sul progetto definitivo, ha formulato il parere favorevole di esclusione dalla procedura di VIA. Attualmente non vi sono certezze sulle risorse finanziarie da parte di ANAS.

#### Nuova Bazzanese e nuovo casello autostradale di Crespellano

La "Nuova Bazzanese" è individuata sia dal PRIT98 che dal PTCP quale viabilità appartenete alla "grande rete" di interesse nazionale e regionale, rivestendo un'importanza strategica quale asse portante per i collegamenti fra la Provincia di Modena e di Bologna. L'asse stradale principale presenta un'estensione di 11 Km totali con un costo di circa 52MI€. Attualmente è in corso l'approvazione del progetto esecutivo con una previsione di inizio lavori per il 2014. Mentre relativamente al nuovo casello autostradale di Crespellano sono in corso le procedure di esproprio da parte di Società Autostrade.

#### Nodo di Rastignano lotto 1 e lotto 2

La strada provinciale Sp65 "della Futa" presenta nel tratto che collega Pianoro a Bologna, un punto di passaggio particolarmente problematico per le condizioni orografiche ed antropiche dei luoghi attraversati. Nell'Accordo firmato nel 2011 da Ministero delle Infrastrutture, RFI, ANAS, RER, Provincia di Bologna, ed i Comuni interessati dall'opera, il progetto è suddiviso in due stralci funzionali: il primo in corso di realizzazione prevede un finanziamento pari a circa 28 MI€ mentre per il secondo, con un costo stimato pari a circa 35 MI€, sono da reperire le risorse finanziarie.

#### Nuova Galliera e completamento della Trasversale di Pianura (SP3)

Due opere fondamentali per i collegamenti trasversali e verso Bologna della Pianura nord bolognese. Il 1° stralcio del progetto che va da via C. Colombo alla SP3 (complessivi 6 Km) prevede un costo di circa 19MI€. Per il 2016 è prevista la fase di ultimazione lavori. Per quanto riguarda la Trasversale di Pianura si stima invece un importo complessivo pari a circa 22MI€.

## Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Il quadriennio 2009-13 è stato denso di eventi particolarmente rilevanti per gli assetti e il governo del Trasporto Pubblico Locale. In particolare si richiamano:

- l'affidamento attraverso gara ad evidenza pubblica dei servizi di TPL del bacino bolognese, da parte dell'Agenzia SRM di Bologna al Consorzio TPB (avente come capofila ATC SpA), a partire dagli inizi del 2011, e la cui scadenza di affidamento è fissata al 2019;
- la fusione della società di gestione del TPL del bacino bolognese, già ATC SpA, con la società regionale FER, e la costituzione della Società intermodale TPER, avvenuta dal 1 febbraio 2012;
- le progressive riduzioni di risorse finanziarie, iniziata a partire dal 2010 con la L. 122/2010 di stabilizzazione finanziaria, ed ancora in corso;



Il 1 febbraio 2012 si è perfezionata la fusione tra la Società ATC SpA di Bologna e la Società regionale FER Srl, che ha dato vita alla nuova regionale Società intermodale TPER. Gli azionisti principali della Società sono la Regione Emilia-Romagna (46,13%), il Comune di Bologna (30,11%) e la Provincia di Bologna (18,79%).

Una delle missioni più rilevanti della Società è il perseguimento di un percorso di integrazione con le altre Aziende di TPL della Regione.

### Assetto delle competenze sul TPL

Nel corso degli ultimi quattro anni si è consolidata la piena attuazione dell'attribuzione di funzioni all'Agenzia SRM. Attualmente il quadro delle principali funzioni è il seguente:

- affidamento dei servizi e titolare dei relativi contratti di servizio;
- compiti di progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto, secondo proposte da sottoporre agli enti locali;
- funzioni autorizzative correlate allo svolgimento dei servizi di TPL e alle relative variazioni, riguardanti in particolare le modifiche dei servizi e le attestazioni di sicurezza di percorsi e fermate;
- costituzione del Comitato Consultivo degli Utenti;
- servizi di noleggio autobus con conducente (NCC bus);
- gestione della contribuzione locale per l'acquisto di servizi aggiuntivi e delle integrazioni tariffarie.

Rimangono in capo alla Provincia le seguenti funzioni:

- indirizzo e supervisione generale sui compiti attribuiti;
- pianificazione e programmazione del trasporto pubblico locale;
- decisioni in materia tariffaria per il TPL (art. 28 e 39 L.R. 30/98);
- istituzione o soppressione di servizi di trasporto pubblico di linea;
- concessione di impianti a fune aventi estensione interprovinciale (art. 28 L.R. 30/98);
- approvazione dei regolamenti comunali relativi ai servizi pubblici non di linea (taxi ed NCC autovetture);
- Servizio Ferroviario Metropolitano.

#### Le performance del bacino bolognese

Sono di seguito illustrati alcuni indicatori caratteristici sui servizi di TPL del bacino bolognese, ripresi dagli ultimi rapporti consuntivi prodotti dall'Agenzia SRM negli ultimi anni.

Aspetto	Parametri	Dato base consuntivo 2006 (RER/aziendale)	Obiettivo 2011	Valore di bacino 2012
Efficacia	Viaggiatori	114.555.088/ 109.990.143	+5%	111.121.609
	Ricavi tariffari	46.304.365	+tasso programmato d'inflazione	55.595.847,19
	Ricavi da traffico	49.186.701	+tasso programmato d'inflazione	58.387.105,90
Efficienza	Costi operativi orari	71,14	+tasso programmato d'inflazione	82,28
	Velocità commerciale media ponderata urbano	14,38	+ 1 km/h	15,36
	Velocità commerciale media ponderata extraurbano	29,8	mantenimento	29,01

I dati della *Customer Satisfaction* svolta annualmente da SRM riflettono una situazione positiva ed in continuo miglioramento.

Dall'analisi del grado di soddisfazione del cliente, emerge un buon risultato dal punto di vista della percezione della regolarità e della puntualità del servizio, soprattutto urbano. Dato anche confermato dall'aumento del numero di passeggeri rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda l'accessibilità al servizio, nel 2012 il numero di rivendite titoli di viaggio attive sono state 1.293, cento in più rispetto

l'anno precedente, e le fermate dotate di pannelli informativi sono state 154.

È in continuo miglioramento anche il comfort di viaggio e l'accessibilità al servizio da parte di tutti: il servizio, nel bacino di Bologna, è infatti coperto con oltre il 74% di mezzi integralmente climatizzati, all'interno del parco mezzi oltre 440 mezzi sono attrezzati per il trasporto di passeggeri in carrozzina, pari ad oltre il 44% del parco mezzi TPB e più della metà dei mezzi è dotata di pianale ribassato, una struttura particolarmente utile per favorire l'accesso al servizio a chi ha difficoltà di deambulazione o a chi viaggia con bambini. Per i più piccoli, sono inoltre sempre più in aumento i mezzi dotati di un vano per il trasporto di passeggini e carrozzine per bebè, al momento presenti su più di 200 autobus. Negli ultimi anni sono anche migliorate le dotazioni della flotta aziendale di Tper idonea all'accessibilità dei disabili, sia nel settore autobusistico sia in quello ferroviario. Nell'ambito delle dotazioni di bus, se si considera il 2013, i miglioramenti si sono avuti sia sulla flotta utilizzata in ambito urbano (63 nuovi bus attrezzati con pedana TH), che per il servizio suburbano (28 bus con pedana TH) ed extraurbano (7 nuovi bus).



### 1.3 INSEDIAMENTI COMMERCIALI

#### Il Piano Operativo degli Inseediamento Commerciali (POIC)

##### Attuazione e autorizzazioni commerciali

In questi due ultimi anni si è conclusa la prima fase attuativa definita dal Piano del Commercio Provinciale (art. 9.5 del PTCP), per cui si è reso opportuno effettuare un più ampio bilancio, sia rispetto alle previsioni introdotte ed alle effettive prospettive attuative delle stesse, che relativamente agli elementi innovativi in esso contenuti, al fine di valutare l'opportunità di una revisione complessiva del piano anche a fronte dei nuovi dispositivi normativi statali e regionali.

Sul territorio provinciale, dall'approvazione del Piano ad oggi, sono state rilasciate complessivamente otto autorizzazioni commerciali, di cui 2 relative all'attivazione di nuove strutture di vendita, cinque relative all'ampliamento di strutture esistenti, ed una per la rimodulazione della superficie di vendita esistente.

Rispetto alle previsioni commerciali introdotte dal POIC (nuove strutture), i procedimenti autorizzativi sono relativi all'area Ex Asam nel Comune di Bologna, con il quale sono stati autorizzati complessivamente 14.500 mq di superficie di vendita (si veda atto di revoca del Comune di Bologna (PG n. 171710 del 12-7-2012), ed al Centro Commerciale a Cento di Budrio, per un totale di 13.500 mq di superficie di vendita autorizzati.

Per quanto attiene gli ampliamenti le cinque autorizzazioni rilasciate sono relative a MOP nel Comune di Crespellano (813 mq), IKEA nel Comune di Casalecchio di Reno (300 mq), Centro Commerciale Santa Viola nel Comune di Bologna (rimodulazione senza incremento di superficie di vendita), al Centro Commerciale Leonardo nel Comune di Imola (1.018 mq), Leroy Merlin S.p.a. nel Comune di Casalecchio di Reno (185 mq); mentre la rimodulazione della superficie di vendita è relativa ad Esselunga "Santa Viola".

Degli 86.000 mq di Superficie di Vendita complessivamente programmati dal Piano per il triennio 2009-2012 (Range di Variazione), a seguito del rilascio delle autorizzazioni commerciali, i mq di Superficie di Vendita attualmente disponibili ammontano pertanto a 72.202 di cui 6.500 mq da destinare al settore alimentare e 65.702 al settore non alimentare.

Il passaggio dalla scelte strategiche introdotte dal POIC e l'autorizzazione commerciale, avviene attraverso lo strumento dell'Accordo Territoriale, il quale definisce le superfici commerciali complessive di qualsiasi tipologia, in ciascuno dei poli e delle aree commerciali di rilevanza provinciale.

##### Accordi Territoriali

Le previsioni commerciali introdotte dal POIC oggetto di Accordi Territoriali approvati sono le seguenti:

Accordo Territoriale	Superficie di Vendita programmata	Note
<b>Polo Altedo</b> (21/4/2009)	20.000 NON ALIMENTARE (ACI - medie e grandi)	Nessun procedimento urbanistico attivato. Nessuna concreta prospettiva attuativa
<b>Polo CAAB, Area Ex asam</b>	14.500 ALIMENTARE/NON ALIMENTARE (ACI - medie e grandi)	si veda atto del Comune di Bologna (PG n. 171710 del 12-7-2012)
<b>Polo A14 via Lasie</b> (21/4/2009)	23.500/26.000 NON ALIMENTARE (ACI - medie e grandi)	A seguito di variante al POIC è stata ammessa una medio-grande alimentare (2.500) a parità di sdv complessiva per il POLO: (26.000)  Necessario modificare l'Accordo Territoriale. Piano particolareggiato approvato
<b>Area Cento di Budrio</b> (28/6/2010)	10.000 NON ALIMENTARE 3.500 mq ALIMENTARE (centro commerciale)	Piano particolareggiato approvato, convenzione non ancora sottoscritta. Sulla base delle informazioni fornite dal Comune il proponente sta predisponendo la documentazione per l'autorizzazione commerciale
<b>Polo Funzionale Zona B</b> (22/10/2010)	12.000/14.500 NON ALIMENTARE (Shopville/ACI - medie e grandi)  SHOPVILLE 10.000 + 10% della sdv esistente = 10.000 + 2.099,2 = 12.099,2 (range: solo l'eccedenza del 10% = 10.000)  FUTURSHOW 10.000 max per grandi strutture (POIC)	Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica in corso. Necessario modificare l'Accordo Territoriale per rendere ammissibile l'attribuzione delle quote commerciali al centro commerciale SHOPVILLE

Infine, il 13/09/2011 la Giunta Provinciale ha approvato l'Atto di Indirizzo, tra la Provincia di Bologna, il Nuovo Circondario Imolese e il Comune di Castel San Pietro Terme per la costituzione del Tavolo Tecnico Interistituzionale per la definizione di modifiche ed integrazioni all'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale "San Carlo" per la realizzazione di un polo sportivo-commerciale da insediare nell'ambito. Ad oggi i lavori del tavolo tecnico per l'avvio della sono stati sospesi in attesa di un maggiore approfondimento sulle analisi da condurre, le opere infrastrutturali, i tempi e i relativi impegni economici nonché le forme di garanzia a carico del soggetto attuatore.

## **1.4 VARIANTI DI ADEGUAMENTO E AGGIORNAMENTO DEL PTCP**

### **Recepimento del Piano di Tutela delle Acque (PTA)**

Il 4 aprile 2011 il Consiglio Provinciale di Bologna ha approvato la Variante al PTCP in recepimento del Piano di Tutela delle Acque della Regione Emilia-Romagna (PTA) recependone, appunto, e perfezionandone il dispositivo.

L'obiettivo della Variante è proteggere e migliorare lo stato quantitativo e qualitativo della risorsa idrica, con attenzione alle ripercussioni e alle interrelazioni fra la gestione della risorsa idrica e il paesaggio.

In estrema sintesi queste sono le famiglie di misure introdotte:

- riduzione dei prelievi;
- riduzione dei carichi inquinanti puntiformi e diffusi;
- definizione e individuazione di aree di particolare tutela in particolare le "Zone di protezione delle acque superficiali e sotterranee"

### **Recepimento dei Piani Stralcio per i Bacini dei Torrenti Samoggia e Senio**

Il 25 Giugno 2012 il Consiglio Provinciale di Bologna ha approvato la Variante non sostanziale al PTCP (art. 27bis LR20/2000) mediante la quale è stato recepito il Piano Stralcio per i Bacini dei Torrenti Samoggia e Senio e sono stati apportati aggiornamenti puntuali e rettifiche ad errori materiali presenti del PTCP vigente sia nell'apparato cartografico che in quello normativo.

### **Variante specifica**

Il 24 giugno 2013 il Consiglio Provinciale di Bologna ha approvato la Variante al PTCP (art. 27bis LR 20/2000) allo scopo di introdurre una modifica puntuale alla Tav 2B a seguito di un approfondimento del Quadro Conoscitivo geologico ed idrogeologico dei suoli posti a ridosso del Torrente Samoggia, a sud dell'abitato di Bazzano.

### **Variante in materia di riduzione del rischio sismico e la Carta delle Aree Suscettibili degli Effetti Locali**

In data 28 ottobre 2013, in variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), con la nuova Tavola 2C, è stata approvata la "Carta delle Aree suscettibili degli Effetti Locali"; la variante è composta oltre che dalla carta anche da ulteriori tavole del Quadro Conoscitivo di pianura e di collina-montagna e, da relazioni e norme di applicazione e riferimento.

Lo scopo del lavoro, realizzato in oltre 2 anni e iniziato circa un anno prima dei terremoti del maggio 2012, è stato quello di fornire uno strumento di tipo urbanistico e territoriale per la riduzione del rischio sismico, mediante la realizzazione di una carta a livello provinciale (con una scala di dettaglio di 1:25.000), che individua e perimetra scenari di

pericolosità sismica dell'intero territorio, evidenziando quelle aree con i medesimi effetti locali.

La conoscenza delle aree in cui si possono creare amplificazioni sismiche è di fondamentale importanza, sia per quanto riguarda gli studi di pianificazione territoriale che per i piani di prevenzione della Protezione Civile; la "Carta delle Aree suscettibili degli Effetti Locali" analizza, dal punto di vista geologico, tutto il territorio e a perimetra tutte quelle aree in prima istanza ad uguale comportamento nei confronti di un sisma, ed individua così 15 tipologie differenti di "effetti locali", dove ad ogni tipologia è stata associata una norma; il lavoro fornisce indicazioni e suggerimenti in materia sismica non vincolante, per cui solo nelle successive fasi di pianificazione comunale, quando si andrà a verificare in maniera più puntuale e strumentale in quale tipologia effettivamente ricada, allora la norma associata assumerà un valore normativo vincolante. La nuova tavola 2C del PTCP, per come è stata concepita e realizzata, può certamente essere utilizzata oltre che da geologi, anche da tecnici di diversa estrazione professionale, e può considerarsi a tutti gli effetti una fotografia dello stato delle conoscenze a scala provinciale, punto di partenza per ulteriori approfondimenti, adeguamenti e aggiornamenti futuri.

#### **Variante di aggiornamento 2013 (in corso di approvazione)**

Attualmente è in corso la procedura per l'approvazione di una seconda Variante di aggiornamento del PTCP seguendo la procedura prevista dall'art. 27bis della LR 20/2000. Gli aggiornamenti e adeguamenti proposti con questa variante (adottata il 14 aprile 2014) sono in piena coerenza e coordinamento con i vincoli e le tutele vigenti e presenti nel piano medesimo, ma rispetto alle quali sono intervenute normative sovra ordinate. Questi sono i temi oggetto di modifica:

1. aggiornamenti relativi al Sistema delle aree forestali;
2. introduzione richiamo a disposizioni regionali sugli impianti FER;
3. introduzione disciplina sulla tutela da inquinamento luminoso;
4. integrazione della cartografia interattiva con acque pubbliche;
5. aggiornamenti cartografici derivanti dal Piano Stralcio Assetto Idrogeologico;
6. integrazione disposizioni su vasche di laminazione integrate nelle dotazioni territoriali e nella rete ecologica;
7. aggiornamento disciplina delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate;
8. integrazioni alle norme sulla tutela della qualità delle acque;
9. aggiornamenti sulla Rete Natura 2000 e sulle aree SIC/ZPS;
10. aggiornamenti normativi e cartografici relativi alle Aree Protette;
11. rettifiche di adeguamento cartografico al PTPR relative al sistema dei crinali e alla tutela fluviale;
12. aggiornamento degli areali relativi agli "stabilimenti a rischio di incidente rilevante";
13. modifiche in relazione alla disciplina delle attività estrattive in allineamento col nuovo PIAE 2013-2023.

681 PRATICHE ISTRUITE  
45 AUTORIZZAZIONI  
RILASCIATE  
571 PARERI

WWW.PROVINCIA.BOLOGNA.IT/  
PIANIFICAZIONE/ELETTRODOTTI

## 1.5 TUTELA AMBIENTALE ED ELETTROMAGNETISMO

In materia di elettromagnetismo, la Provincia svolge le funzioni assegnate dalla Legge Regionale 22 febbraio 1993 n.10 “Norme in materia di opere relative a linee ed impianti elettrici fino a 150.000 volts, delega di funzioni Amministrative” ed in particolare provvede al rilascio delle autorizzazioni alla costruzione e all’esercizio di linee ed impianti elettrici per il trasporto, la trasformazione e la distribuzione di energia elettrica con tensione nominale compresa tra 5.000 e 150.000 volt., al rilascio di pareri per impianti fino a 15.000 volt, di lunghezza non superiore a 500 metri, che non sono soggetti ad autorizzazione. Questa attività è rivolta, sia alle aziende elettriche concessionarie dell’attività di pubblico servizio elettrico (D.Lgs 79/99), sia ai produttori di energia elettrica da fonti rinnovabili (D.Lgs.387/2003).

Il Settore è quindi coinvolto anche nei procedimenti del Settore Ambiente per il rilascio delle autorizzazioni uniche per la produzioni di energia elettrica, al quale rilascia i pareri relativi alle linee elettriche di connessione degli impianti.

Dal 2009 al 2014 sono state istruite complessivamente 681 pratiche (di cui 140 riferite a procedimenti del Settore Ambiente), sono state rilasciate 45 Autorizzazioni e rilasciati 571 pareri (di cui 80 rilasciati al Settore Ambiente).

Sono stati infine predisposti progetti di miglioramento che hanno ottenuto il contenimento dei tempi:

- per il rilascio delle autorizzazioni in 160 gg, anziché in 180 gg previsti dalla legge;
- per il rilascio del parere per gli impianti non soggetti ad autorizzazione in 20 gg, senza far intervenire il silenzio assenso previsto dalla legge decorsi 30 gg;
- per l’esame delle istanze inviate dal Settore Ambiente, e consentire un celere avvio del procedimento, entro 9 gg per il 2012, entro 7 gg per il 2013, entro 6 gg per il 2014.

Dal 2011 è stato predisposta una pagina web sul sito del Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti, che fornisce informazioni per la presentazione delle istanze e lo svolgimento del procedimento, con modulistica e normative di riferimento, che viene periodicamente aggiornato.

## 1.6 ABUSI EDILIZI

In materia di abusi edilizi, rispetto alle funzioni determinate dalla L.R.23/2004 "Vigilanza e controllo dell'attività edilizia", le Province sono chiamate a raccogliere ed elaborare i dati e gli elementi conoscitivi per espletare le funzioni di vigilanza e controllo sull'attività urbanistico edilizia. A tal riguardo viene svolta un'attività di informatizzazione dei dati inviati dai Comuni per valutare le situazioni d'inerzia degli Sportelli Unici comunali. Qualora venga presentato un esposto su presunti abusi edilizi o in caso di vizi procedurali da parte dell'Amministrazione Comunale, vi è anche un confronto diretto con i Comuni.

La Provincia ha inoltre ha potere di controllo sostitutivo in caso di inerzia comunale:

- a) per la verifica della regolarità delle opere;
- b) per l'emanazione dell'ordine di sospensione dei lavori;
- c) per l'adozione dei provvedimenti sanzionatori definitivi;
- d) per l'attuazione delle demolizioni delle opere abusive.

Inoltre - ai sensi dell'art. 24 della legge n. 23 del 2004 - la Provincia ha il compito di provvedere periodicamente alla selezione delle imprese abilitate agli interventi di demolizione attraverso lo svolgimento delle procedure di scelta previste dalla normativa vigente, ponendo a base di gara un capitolato speciale articolato per le diverse tipologie di opere di demolizione e di ripristino, corredati dalla indicazione delle prescrizioni, delle condizioni e dei requisiti tecnici inderogabili richiesti.

Infine il Servizio Amministrativo si occupa degli esposti riferiti ad ipotetici abusi edilizi segnalati dai cittadini, attivandosi sia nei confronti di chi effettua la segnalazione, sia nei confronti del Comune interessato al fine di valutare la veridicità degli esposti medesimi attraverso una valutazione puntuale degli atti connessi, garantendo così una tempestiva comunicazione al cittadino esponente.

Complessivamente dal 2009 al 2013 il numero delle segnalazioni ammonta a:

Anno	N. segnalazioni di abuso	N. segnalazioni del Comune di Bologna
2009	377	240
2010	477	296
2011	385	266
2012	628	292
2013	456	247

2.323 SEGNALAZIONI  
DI ABUSO  
DAL 2009 AL 2013

## STRUMENTI PER LA COESIONE TERRITORIALE

### 2.1 COMITATO INTER-ISTITUZIONALE DI URBANISTICA

Nell'ambito del Comitato Inter-istituzionale di Urbanistica è stato presentato un bilancio dei principali contenuti dei PSC con particolare riferimento al loro dimensionamento complessivo ed alla coerenza di questi ultimi con le politiche insediative contenute nel PTCP, in termini di sviluppo urbano razionale, contrasto alla dispersione insediativa, promozione della riqualificazione urbana.

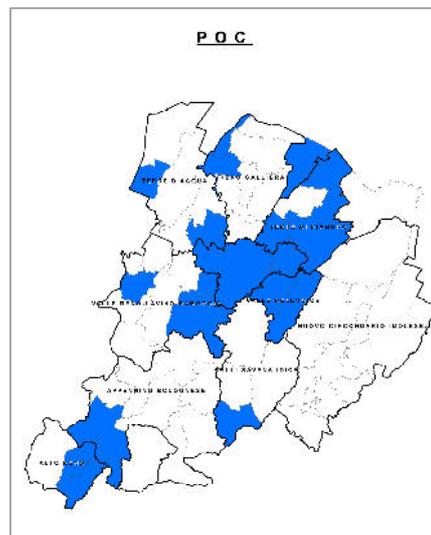
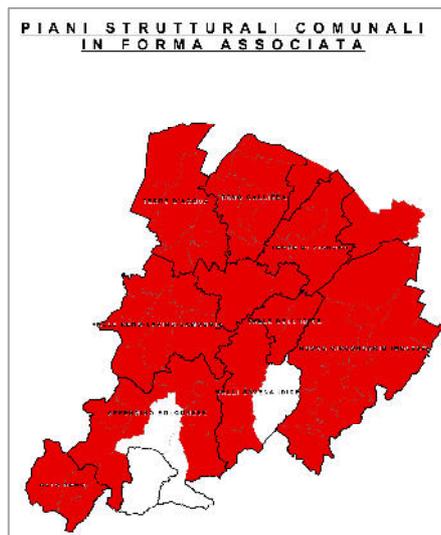
Parallelamente sono proseguite le attività di supporto ai Comuni per l'elaborazione dei PSC (Piani strutturali comunali) in forma associata e di istruttoria di quelli adottati, dei POC (Piani operativi comunali), dei PUA (Piani urbanistici attuativi) e di coordinamento delle politiche relative al territorio urbano e rurale sul territorio provinciale in coerenza con i contenuti del PTCP (Piano territoriale di coordinamento provinciale). A seguito di questo percorso di collaborazione e istruttoria, ad oggi 52 Comuni sui 56 del territorio provinciale hanno completato, o stanno concludendo, il completo rinnovo dei loro strumenti urbanistici, in coerenza ai dettami della L.R. 20/2000.

### 2.2 STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

I Comuni che hanno aderito alla redazione del PSC in forma associata sono 44, mentre solo 8 hanno optato per la redazione del PSC in forma autonoma. In particolare, il Comune di Bologna ha condiviso i contenuti del proprio PSC al tavolo interistituzionale per l'elaborazione dei PSC con tutti i Comuni della Provincia, mentre i Comuni di Casalecchio di Reno e Monghidoro hanno scelto la procedura consentita all'art. 43 della LR n. 20/2000 definita in via semplificativa "spacchettamento". I rimanenti 5 Comuni (Sasso Marconi, Granaglione, Lizzano in Belvedere, Castel D'Aiano e San Benedetto Val di Sambro) hanno invece optato per la predisposizione dei nuovi strumenti pianificatori ai sensi della LR n.20/2000 (PSC, POC, RUE) in forma autonoma. In conclusione, solo 4 Comuni non hanno attivato alcuna procedura per la predisposizione degli strumenti di pianificazione ai sensi della LR n. 20/2000 (Camugnano, Castiglione dei Pepoli, Grizzana Morandi e Monterenzio).

Relativamente ai PSC, 3 Comuni hanno chiuso la conferenza di pianificazione, 11 hanno adottato il Piano, 38 lo hanno approvato, 4 non hanno ancora avviato l'iter di approvazione dello strumento urbanistico, mentre i RUE sono 11 adottati, 38 approvati, 7 non hanno adottato. In merito ai POC 5 sono adottati, 19 approvati, 32 devono ancora adottare.

STATO DI ATTUAZIONE  
DEGLI STRUMENTI  
URBANISTICI COMUNALI:  
COMPLESSO DEI PIANI  
APPROVATI O ADOTTATI



NUOVE FUNZIONI  
IN CAPO ALLA PROVINCIA

Dal 2009, a seguito delle modifiche alla L.R. 20/2000, il ruolo delle Province è stato arricchito con diversi compiti. Tra questi si richiamano quelli di istruttoria anche ai Regolamenti Urbanistici Edilizi RUE, che sono state condotte parallelamente agli altri strumenti urbanistici comunali.

COMUNI CON RUE  
APPROVATI O ADOTTATI



Inoltre la Provincia è tenuta ad elaborare osservazioni a tutti i Piani Urbanistici Attuativi, anche se non in variante allo strumento operativo di riferimento, e ad esprimere, su tutti gli strumenti urbanistici comunali, una valutazione di sostenibilità ambientale, in applicazione della normativa sulla Valutazione Ambientale introdotta con D.L. 4/2008 che ha apportato modifiche del Testo unico Ambientale D.Lgs. 152/2006. Tale competenza coinvolge la Provincia in quanto Ente competente ad esprimere un “parere motivato” dopo aver svolto un lavoro di consultazione e confronto con gli Enti Competenti in materia ambientale

ed aver valutato eventuali osservazioni presentate durante la fase di pubblicizzazione del procedimento.

A questo percorso si affianca anche l'attività istruttoria per i residui Comuni dotati ancora della strumentazione urbanistica che fa riferimento alla L.R. 47/78 superata dall'approvazione della L.R. 20/2000, che ha introdotto nuovi strumenti di riferimento. In questa fase di transizione, per i Comuni non ancora dotati di nuova strumentazione, la Provincia mantiene le competenze relative a “varianti al piano regolatore generale” verificando la coerenza delle stesse con la Pianificazione sovraordinata.

## 2.3 I POLI FUNZIONALI E I GRANDI INSEDIAMENTI METROPOLITANI

### Philip Morris

Il 10 gennaio 2014 Philip Morris International ha annunciato l'investimento di circa 500 milioni di euro per la costruzione di uno stabilimento-pilota e della sua prima fabbrica nell'Unione Europea e nel mondo per la produzione di prodotti a potenziale rischio ridotto. La fabbrica che, a pieno regime, darà lavoro a circa 600 persone sorgerà nel "polo produttivo del Martignone" in Comune di Valsamoggia, zona Crespellano. Questo risultato si colloca in una programmazione urbanistica provinciale che ha definito la pianificazione di poli produttivi di valenza sovracomunale in aree dotate di infrastrutture e di reti di servizi. Lo stabilimento sorgerà infatti nei pressi del nuovo casello dell'A1, i cui lavori sono imminenti.

### Aeroporto

A partire dal 2012 la Provincia di Bologna, in collaborazione con la Società SAB e nell'ambito del progetto Europeo "D-Air" di cui è partner, si è impegnata a perseguire gli obiettivi strategici e ad attuare gli impegni assunti con la sottoscrizione dell'Accordo Territoriale per l'Aeroporto "Marconi" (2008). In particolare in tema di accessibilità e di sostenibilità ambientale.

### Tecnopolo

A febbraio 2014 Provincia, Regione e Comune di Bologna hanno sottoscritto un Protocollo di Intesa volto ad aggiornare la precedente versione del medesimo Protocollo e quindi a ridefinire le modalità attuative per la realizzazione, all'interno dell'area della ex Manifattura Tabacchi di via Stalingrado, di una struttura dedicata all'insediamento e allo sviluppo di attività per la ricerca, il trasferimento tecnologico, l'insediamento di nuove imprese innovative anche nel campo della comunicazione e della multimedialità, denominata "Tecnopolo".

### Art Science Centre

Il 4 settembre 2012 è stato sottoscritto l'Accordo Territoriale fra Provincia di Bologna e Comuni di Casalecchio e Sasso Marconi con l'obiettivo di dotare il territorio regionale di un centro per l'educazione e la divulgazione artistica e scientifica innovativo e in piena coerenza con la storia propria dei luoghi "Marconiani" nella Valle del Reno. Mediante l'Accordo vengono quindi condivisi gli obiettivi strategici, le linee di assetto territoriale e urbanistico e le modalità di attuazione del nuovo Polo "ART SCIENCE CENTRE".

INVESTIMENTO DI  
500 ML€  
PER LA COSTRUZIONE  
DELLO STABILIMENTO  
PILOTA

RIQUALIFICAZIONE E  
INAUGURAZIONE  
AEROSTAZIONE ENTRO  
MAGGIO 2014  
PROGETTI PER OPERE  
AMBIENTALI IN CORSO

CONSEGNA DEL PROGETTO  
DEFINITIVO ENTRO LUGLIO  
2014 E PREVISIONE DI  
APPROVAZIONE ENTRO  
SETTEMBRE 2014

IN CORSO LA  
CONFERENZA  
DEI SERVIZI  
PER L'APPROVAZIONE  
DEL PUA

### F.I.C.O. (fabbrica italiana contadina)

Il 23 luglio 2013 la Provincia di Bologna ha sottoscritto con la Regione Emilia Romagna, il Comune di Bologna e C.A.A.B. s.c.p.a. un Protocollo d'Intesa per l'attuazione del progetto F.I.C.O. nell'ambito del polo funzionale del "CAAB" a Bologna. Il Protocollo nasce dalla necessità definire a livello metropolitano un nuovo ruolo del centro agroalimentare, adeguato al mutato quadro economico e sociale e alle prospettive di una sua ulteriore evoluzione

L'intesa assume dunque un duplice obiettivo:

- riorganizzare la struttura di CAAB per il commercio all'ingrosso, rendendola adeguata (per dimensione, servizi offerti, organizzazione, tecnologie, sostenibilità gestionale) alle esigenze di un moderno mercato all'ingrosso;
- realizzare, nella struttura principale liberata dalle attività mercatali all'ingrosso, una "Fabbrica Italiana Contadina" dedicata alle attività di coltivazione, trasformazione, produzione, vendita e consumo al dettaglio dei prodotti alimentari.

Il progetto, attualmente in corso, sarà coordinato con le politiche della città metropolitana, sia per quanto riguarda gli aspetti di collegamento (con la stazione e il centro storico), sia per i contenuti delle iniziative turistico-ricettive, culturali, ricreative e di spettacolo, da inquadrare nella prospettiva di un pieno sviluppo da conseguire anche in concomitanza con gli eventi dell'Expo 2015.

### Fiera

A gennaio 2013 Provincia, Comune di Bologna e "Bologna Fiere S.p.a" hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa mediante il quale, nel ribadire i contenuti e le scelte dell'Accordo Territoriale (2001), sono state condivise modalità operative di carattere procedurale ed urbanistico volte a facilitare lo sviluppo della Fiera di Bologna in coerenza ed in attuazione dell'Accordo Territoriale.

### Autostazione

Ad aprile 2011 è stato istituito un gruppo di lavoro congiunto tra Comune, Provincia di Bologna e società Autostazione srl, per la riqualificazione e valorizzazione del complesso "AUTOSTAZIONE". A maggio 2012 è stato redatto un aggiornato studio di fattibilità circa il raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione e valorizzazione di tale area.

### Bologna Calcio

Il 28 marzo 2013 Provincia, Comune di Granarolo e "Bologna Football Club 1909 spa" hanno sottoscritto un Accordo di Programma finalizzato alla costruzione di un centro sportivo del Bologna FC in una area localizzata a Granarolo dell'Emilia. Il progetto sarà caratterizzato in particolar modo dalla realizzazione di un centro per la crescita e la formazione multidisciplinare educativa e sportiva dei giovani. All'interno del centro sportivo saranno inoltre realizzati impianti sportivi dedicati al

NUOVO PROGRAMMA  
DI SVILUPPO DEL POLO  
IN CORSO IL TAVOLO  
INTERISTITUZIONALE

IN CORSO CONDIVISIONE  
DI UN ACCORDO  
EX ART. 18 L.R. 20/2000  
PER DECLINARE  
GLI IMPEGNI ASSUNTI

LINEE DI ASSETTO E  
SVILUPPO  
PER I 4 GRANDI AMBITI  
PRODUTTIVI

Comune di Granarolo dell'Emilia e alle società sportive ad esso convenzionate. Il centro sarà dotato di aree e strutture sportive, di strutture di servizio, di spazi direzionali, di accoglienza e di supporto.

#### **Ampliamento Sant'Orsola**

Nel corso del 2011 (fra maggio e luglio) sono state svolte 3 riunioni del "Tavolo Tecnico Interistituzionale per l'ampliamento del Polo Funzionale S. Orsola", formato da Provincia, Comune di Bologna e Azienda ospedaliera, allo scopo di verificare l'attuazione degli impegni assunti con la sottoscrizione dell'Accordo Territoriale (2002) e per dare risposta alla richiesta dell'Azienda Ospedaliera relativamente alla definizione di un nuovo programma di sviluppo del Polo.

Questa fase di verifica si è conclusa il 28 luglio 2011 stabilendo che debbano ritenersi confermati gli obiettivi e le azioni previste dall'Accordo Territoriale (individuando i temi ancora aperti che dovranno essere approfonditi nelle successive fasi di attuazione) e condividendo la procedura più adeguata per realizzare le nuove riqualificazioni/ampliamenti. Ad aprile 2014 il tavolo interistituzionale si è nuovamente riunito, valutando idonea, quale procedura per l'approvazione del progetto, una variante al RUE ed al POC del comune di Bologna.

#### **Center Gross**

Ad aprile 2014 la Provincia e i Comuni di Argelato, Bentivoglio e Castel Maggiore hanno sottoscritto un Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Center Gross, mediante il quale vengono condivisi gli obiettivi strategici, le modalità attuative e le regole per lo sviluppo del polo (funzioni e destinazioni d'uso ammissibili, opere infrastrutturali necessarie, etc).

#### **Ambiti Produttivi Area Bazzanese e Casalecchio di Reno**

A giugno 2012 Provincia e Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte San Pietro, Monteveglio, Savigno, Zola Predosa e Casalecchio hanno sottoscritto l'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi di Casalecchio e dell'area bazzanese. Mediante tale Accordo sono state definite le linee di assetto territoriale e urbanistico e le regole e condizioni per lo sviluppo dell'ambito produttivo sovracomunale di sviluppo del "Martignone" (Comuni di Crespellano e Anzola) e gli ambiti produttivi sovracomunali consolidati "Z.I. Monteveglio" (Comune di Monteveglio), "Via Lunga" (Comune di Crespellano), "Riale-Galvano" (Comuni di Zola Predosa e Casalecchio).

#### **Ambito produttivo sovracomunale consolidato Porretta-Silla**

A giugno 2010 Provincia e Comune di Castel di Casio hanno sottoscritto un Accordo Territoriale per l'Ambito produttivo consolidato "Porretta-Silla". Mediante tale Accordo sono state definite le linee di assetto territoriale e urbanistico e le regole e condizioni per lo sviluppo della parte ricadente in Comune di Castel di Casio dell'ambito produttivo sovra comunale consolidato "Porretta-Silla"

### Ambiti Produttivi dei Comuni di Loiano, Monzuno e Pianoro

A giugno 2011 Provincia e Comuni di Loiano, Monzuno e Pianoro hanno sottoscritto l'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi di detti Comuni. Mediante tale Accordo sono state definite le linee di assetto territoriale e urbanistico dell'ambito produttivo sovra comunale consolidato di Rastignano-Pianoro e le regole e condizioni per lo sviluppo dello stesso ambito e dell'ambito comunale di Loiano.



## 2.4 PROGETTI TERRITORIALI

### Il Progetto "Il Parco Città Campagna"

La Provincia di Bologna ed i Comuni di Anzola dell'Emilia, Bologna, Casalecchio di Reno, Crespellano e Zola Predosa hanno approvato il Progetto "Il Parco Città Campagna" con l'obiettivo di valorizzare la rete dei paesaggi e di integrare le aree ad elevato valore ecologico-ambientale del territorio della pianura ovest situato tra il fiume Reno e il torrente Samoggia. Il Progetto ha beneficiato di un contributo da parte della Regione Emilia-Romagna relativo alla realizzazione di progetti di tutela, recupero e valorizzazione territoriale.

Il contesto territoriale di riferimento riguarda un'ampia area periurbana localizzata nel settore Sud-Ovest dell'area metropolitana bolognese, delimitata a nord dalla via Emilia, a sud dalla vecchia strada statale Bazzanese, ad est dal Fiume Reno e ad ovest dal Torrente Samoggia.

Il progetto è stato realizzato concordando programmi di lavoro, obiettivi, strategie e contenuti insieme ai Comuni interessati ed alla Regione Emilia-Romagna e coinvolgendo i soggetti pubblici, privati e del mondo dell'associazionismo. Tale coinvolgimento è iniziato nella fase di implementazione delle attività progettuali ed ha avuto il momento centrale con il Laboratorio di urbanistica partecipata. Il progetto che è stato redatto rappresenta un modello di fruizione delle risorse paesaggistiche, ambientali e culturali basato sulla mobilità dolce e di valorizzazione dei prodotti agricoli locali attraverso la filiera corta e l'istituzione di mercati contadini a chilometro zero.

Per dare attuazione al Progetto la Provincia di Bologna, la Regione Emilia-Romagna e i Comuni di Anzola dell'Emilia, Bologna, Casalecchio di Reno, Crespellano e Zola Predosa hanno sottoscritto un Accordo Territoriale in cui vengono definiti gli interventi attuativi che verranno realizzati da parte dei Comuni sottoscrittori, impegni assunti anche nel Piano Strutturale dei Comuni dell'Area Bazzanese.

Alcuni percorsi ciclabili individuati dal Progetto fanno parte del Corridoio Eurovelo 7, Ciclopista del Sole, della Rete cicloturistica di valenza Regionale e sono stati evidenziati come Assi principali di valenza Metropolitana dal Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale.

Il Comune di Zola Predosa ha inaugurato il 'Parco Giardino Campagna' di Palazzo Albergati, una delle quattro centralità individuate dal Progetto, costituito da 22 ettari di parco agricolo con aree didattiche e percorsi ciclo-pedonali, la cui realizzazione è stata cofinanziata con i fondi europei di sviluppo regionale 2007-2013.

## 2.5 COLLABORAZIONE CON GLI UFFICI REGIONALI

Si richiama infine l'attività di confronto e coordinamento con i competenti uffici regionali, in merito alle innovazioni normative ed alle interpretazioni applicative in materia di pianificazione territoriale. In particolare:

### Piano della ricostruzione

A seguito dell'entrata in vigore della LR n. 16/2012 "Norme per la ricostruzione nei territori interessati dal sisma del 20 e 28 Maggio 2012" la Provincia è chiamata a dare il proprio contributo all'interno del CUR (Comitato Unitario della Ricostruzione) che ha il compito di valutare i "Piani della ricostruzione" ed i "Piani Urbanistici Attuativi" (di cui art. 4 comma 15 della stessa legge) e rilasciare all'amministrazione comunale l'intesa unica, sostitutiva delle riserve. In particolare la Provincia è chiamata a partecipare alle istruttorie tecniche finalizzate a valutare i Piani, in collaborazione con Comune e Regione.

### Semplificazione edilizia

Dopo l'entrata in vigore della LR n. 15/2013 "Semplificazione della disciplina edilizia", la Provincia è stata chiamata a dare il proprio contributo all'interno dei gruppi di lavoro istituiti con la finalità di predisporre gli atti di indirizzo e coordinamento previsti dalla citata legge regionale. In particolare la Provincia ha partecipato ai Tavoli tecnici relativi alla semplificazione delle fonti normative dell'attività edilizia e urbanistica ed alla predisposizione della Tavola dei vincoli, derivanti da disposizioni che, modificando la LR n. 20/00, determinano importanti ricadute di tipo urbanistico.

### Consumo di suolo

Nel luglio 2013 la Provincia di Bologna, il Nuovo Circondario Imolese e gli altri Comuni, Associazioni e Unioni di Comuni della Provincia hanno sottoscritto il Patto per il Piano Strategico Metropolitano di Bologna che individua tra i Progetti Strategici condivisi la sottoscrizione di un Patto per il consumo di suolo e la rigenerazione urbana, riconoscendo la necessità di affrontare tali problematiche attraverso una strategia complessiva e integrata. E' stato intrapreso quindi un percorso che, a testimonianza della crescente attenzione della Provincia, già espressa attraverso il PTCP, verso i temi del contenimento del consumo di suolo e l'incentivazione della rigenerazione urbana, porterà alla sottoscrizione di un Patto con tutti i Comuni della Provincia finalizzato alla definizione di strategie ed azioni concrete per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Inoltre, la Provincia collabora con la Regione Emilia Romagna alla predisposizione di una banca dati regionale sul consumo di suolo, fornendo costantemente i dati relativi allo stato di attuazione delle previsioni urbanistiche e dando il proprio contributo per definire una

metodologia condivisa per la definizione e la quantificazione del consumo di suolo.

Ambito territoriale	Superficie totale Km <sup>2</sup>	Superficie consumata Km <sup>2</sup>	% consumo sul totale
Pianura nord	1.302,55	135,25	10,38
Sistema Via Emilia	757,26	162,74	21,49
Collina-Montagna	1.641,44	110,38	6,72,
Totale	3.701,26	408,37	11,03

#### Ulteriori competenze delegate dalla Regione Emilia Romagna

Oltre a queste attività si affiancano le Varianti introdotte dal DPR 447/1998 reiterato dal DPR 160/2010, che introduce procedimenti di autorizzazione per la realizzazione ex novo e la riconversione di impianti produttivi, secondo una procedura di semplificazione, avvalendosi dello Sportello Unico per le Attività Produttive SUAP. In questo caso specifico il parere della Provincia è espresso in sede di Conferenza dei Servizi, all'interno della quale si esprime in merito alla variante urbanistica ed alle valutazioni ambientali.

La LR n. 6/09 ha inoltre introdotto alcune misure urbanistiche per favorire lo sviluppo delle attività produttive. Anche in questo procedimento, la Provincia esprime le proprie valutazioni di competenza all'interno di una Conferenza dei Servizi, attivata dallo Sportello Unico per le Attività Produttive.



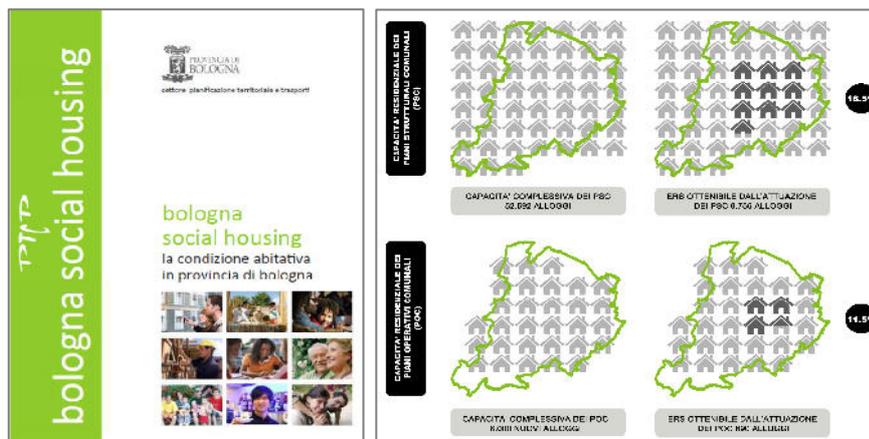
### 3.1 ANALISI DEI FABBISOGNI

In attuazione della disciplina nazionale e regionale, la Provincia di Bologna ha intrapreso un percorso di ricerca e monitoraggio sulle condizioni del sistema abitativo del proprio territorio, quale strumento di supporto alla programmazione e pianificazione territoriale e diretto alla valutazione dei fabbisogni abitativi.

E' stato elaborato un rapporto sulle condizioni abitative in essere nel territorio provinciale, a seguito di un percorso di raccolta dati presso i Comuni e di confronto con le forze economiche e sociali del territorio, che contiene sia la definizione quantitativa e qualitativa del Fabbisogno Sociale di Abitazioni - stimato in circa 30 mila alloggi - sia le potenzialità di Edilizia Sociale negli strumenti urbanistici vigenti e in corso di redazione nella provincia di Bologna, stimate in circa 11 mila alloggi. Tale rapporto è stato presentato e discusso nel Comitato Interistituzionale di Urbanistica il 23 settembre 2011.

Sulla base di questo rapporto è stata inoltre elaborata, e presentata il 13 dicembre 2011 al Comitato Interistituzionale di Urbanistica, la prima bozza di Accordo Territoriale "per lo sviluppo delle politiche abitative e per l'attuazione degli interventi di Edilizia Residenziale Sociale in provincia di Bologna", che costituisce il Piano Casa metropolitano. In esso sono contenuti, tra gli altri, gli indirizzi per le diverse tipologie di edilizia residenziale sociale di tipo convenzionale e non convenzionale idonee per il nostro territorio. L'Accordo prevede anche un ruolo centrale e determinante per l'Agenzia Metropolitana per l'Affitto.

**BOLOGNA SOCIAL HOUSING  
STIMA DEL FABBISOGNO  
SOCIALE DI ABITAZIONI  
30.000 ALLOGGI**



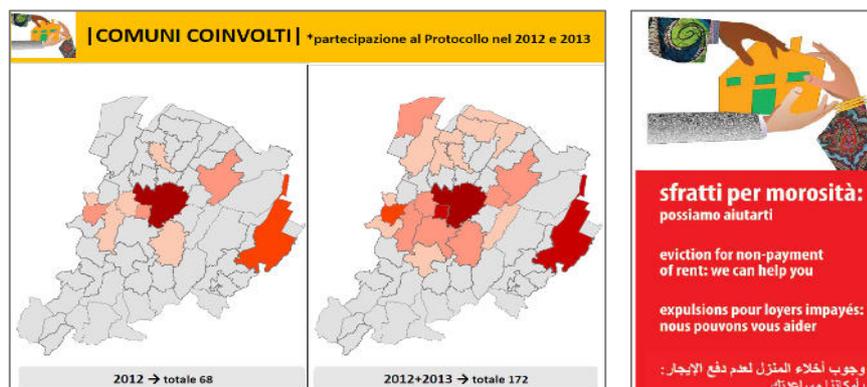
## 3.2 STRUMENTI ATTUATIVI

### Protocollo Sfratti

Il 30 ottobre 2012 è stato sottoscritto il Protocollo d'intesa promosso dalla Prefettura di Bologna, tra Tribunale di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, comuni della provincia di Bologna, ordine degli avvocati di Bologna, sindacati ed associazioni rappresentative dei proprietari e degli inquilini, istituti di credito e fondazioni bancarie, recante misure straordinarie di intervento per la riduzione del disagio abitativo.

Il Protocollo fornisce un sostegno alle famiglie colpite dalla richiesta di sfratto per morosità legata alla crisi economica: il contributo, in parte a fondo perduto e in parte sotto forma di accesso a un prestito bancario garantito, è finalizzato all'estinzione del debito contratto dall'inquilino verso il proprietario dell'immobile, il quale avrà così la garanzia di recuperare il proprio credito in tempi certi e brevi.

Grazie a questa misura di aiuto dal 2012 sono state interrotte 140 procedure di sfratto (aiutando così 140 famiglie in difficoltà), per un totale di 270.000 euro di contributo.



### Tavolo di Concertazione interistituzionale

La Provincia ha assunto un ruolo di coordinamento nell'ambito del Tavolo di Concertazione sulle politiche abitative, istituito al fine di promuovere l'integrazione e l'armonizzazione delle politiche abitative a livello locale, oltre a quello di facilitatore del processo di concertazione tra le associazioni degli inquilini e dei proprietari nella stesura degli Accordi per il Canone Concordato.

### Agenzia Metropolitana per l'Affitto (Ama)

L'Agenzia Metropolitana per l'Affitto, si pone l'obiettivo di calmierare il mercato della locazione a Bologna e nel territorio della Provincia agevolando l'incontro tra domanda e offerta di abitazioni, a vantaggio dei potenziali inquilini che hanno redditi troppo alti per accedere all'edilizia

200 ALLOGGI RESI  
DISPONIBILI  
E GARANTITI DAL  
FONDO CONTRO LA  
MOROSITA'

376 CONTRATTI

WWW.AMA.BO.IT

residenziale pubblica ma troppo bassi per sostenere gli attuali canoni di mercato.

L'Agenzia Metropolitana per l'Affitto rappresenta quindi un'opportunità non solo per gli inquilini a reddito intermedio ma anche per i piccoli proprietari immobiliari che possono affittare un immobile in tutta tranquillità, minimizzando i rischi connessi alla selezione degli affittuari e al mancato pagamento del canone di locazione pattuito.

Le principali modalità attraverso le quali Ama esercita la propria finalità sociale nel rispetto degli interessi della proprietà immobiliare sono:

- un fondo di garanzia contro la morosità,
- la verifica degli obblighi contrattuali assunti da proprietari e inquilini,
- l'assistenza legale in caso di contenzioso.

Tramite l'attività svolta da AMA gli alloggi complessivamente resi disponibili, con le procedure di garanzia ivi previste, sono 200, e nel complesso i contratti lavorati negli anni sono stati 376.

A fronte di una domanda abitativa sempre più crescente e nel contempo risorse derivanti dai trasferimenti dello Stato e destinate alle Regioni ed agli Enti locali, dirette a garantire il diritto alla casa, che hanno subito negli ultimi anni una forte riduzione, il Tavolo di Concertazione della Provincia di Bologna per le politiche abitative e l'Assemblea dei Soci di AMA hanno assunto indirizzi per la modifica dello Statuto dell'Agenzia Metropolitana per l'Affitto.

Tali modifiche fanno particolare riferimento a:

- ampliamento dello scopo dell'Agenzia, comprendendo in esso anche soggetti che necessitano di un alloggio per esigenze legate alla migrazione sanitaria e allo studio;
- sostituzione del Presidente dell'Assemblea dei Soci, oggi in capo alla Provincia di Bologna, con il Sindaco del Comune di Bologna in forza del ruolo attribuitogli dalle norme vigenti nella costituenda Città Metropolitana;
- abrogazione del Consiglio di Amministrazione in favore di un Amministratore Unico nominato dall'Assemblea dei Soci;

L'Assemblea Dei Soci di AMA, nella seduta del 18 Dicembre 2012, ha quindi approvato la proposta di modifiche dello Statuto.



## SEZIONE 4

### FUNZIONI AMMINISTRATIVE IN MATERIA DI TRASPORTI

La Provincia svolge diverse funzioni amministrative in materia di trasporti. Il quadro legislativo infatti inerente tale attività, oltre alle norme di settore, comprende funzioni in materia di autotrasporto, motorizzazione civile, trasporto pubblico non di linea (taxi, NCC), impianti a fune, oltre a diversi Regolamenti adottati dalla stessa Provincia, al fine di regolamentare in maniera più puntuale le funzioni e ciascuna tipologia.

#### 4.1 AUTOTRASPORTO DI COSE PER CONTO TERZI

In relazione al comparto dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, per cui la Provincia gestisce l'articolazione provinciale dell'Albo nazionale delle imprese, in questi ultimi cinque anni si è proceduto con la prima fase della regolarizzazione delle posizioni degli iscritti all'Albo autotrasportatori di cose, completando il quadro degli obiettivi previsti: sono state verificate tutte le 776 posizioni segnalate dal Ministero e sono state analizzate le 421 posizioni riscontrate irregolari, per cui si è successivamente proceduto alla relativa regolarizzazione oppure ad avviarne la cancellazione d'ufficio.

A garanzia delle stesse imprese e della collettività nel 2011 si è data continuità all'attività - già avviata negli anni scorsi - di aggiornamento dell'Albo trasportatori ai fini di individuare le imprese che non avessero più titolo per mantenere l'iscrizione all'Albo.

Nel 2013 sono continuate le azioni legate all'attuazione della riforma dell'autotrasporto, in particolare è stato individuato il numero di imprese risultate irregolari o cancellate alla CCIAA di Bologna pari a 205 imprese. E' tutt'oggi in corso la fase di adeguamento delle imprese iscritte tenute all'osservanza dei nuovi requisiti di accesso alla professione e all'attività prevista dalla nuova disciplina recata dal RE 1071/2009. Infatti è proseguita la fase di regolarizzazione delle imprese tenute all'adeguamento alla citata normativa europea, nel rispetto della pluralità di atti normativi e circolari statali di Settore (sono stati adottati n. 1282 provvedimenti di adeguamento adottati nel quinquennio 2009-2013).

Inoltre a garanzia delle imprese regolari, del corretto instaurarsi di rapporti contrattuali tra imprese committenti e imprese di autotrasporto in qualità di vettori e della collettività in senso ampio, anche nel 2013 si è data continuità all'attività di aggiornamento dell'Albo trasportatori di Bologna, ai fini di verificare la permanenza delle sole imprese effettivamente esercenti e legittimate alla luce della normativa vigente. Tenuto conto dell'ingente numero di imprese interessate, è tutt'oggi in ancora corso la fase delle cancellazioni avviate d'ufficio - a vario titolo (n. 250 circa procedimenti avviati nel 2013) - delle numerose imprese (circa

REGOLARIZZAZIONE  
DEGLI ISCRITTI ALL'ALBO  
TRASPORTATORI

1.282 PROVVEDIMENTI  
PER REGOLARIZZAZIONE  
DELLE IMPRESE

500 imprese) tenute all'osservanza dei nuovi requisiti di accesso alla professione. Complessivamente nel corso del 2009-2013 sono state cancellate n. 920 imprese.

#### **4.2 AUTOTRASPORTO DI COSE IN CONTO PROPRIO**

Per l'autotrasporto di cose in conto proprio, che rappresenta il trasporto eseguito da persone fisiche ovvero giuridiche, enti privati o pubblici, per esigenze proprie, nell'ambito delle funzioni di rilascio delle relative licenze (con l'adozione di n. 2.136 licenze complessivamente rilasciate nel quinquennio 2009-2013), nel corso del mandato si è condiviso - nell'esame delle istanze - con la Commissione consultiva competente (costituita da rappresentanti della Camera di Commercio di Bologna, delle associazioni di categorie rappresentative del Settore e della Prefettura di Bologna) alcuni orientamenti nella direzione di semplificazione degli iter per il rilascio di alcune tipologie di licenze con riduzione anche dei tempi procedurali (per esempio si è stabilito di non chiedere la documentazione economica in caso di pluralità di richieste proveniente in tempi ravvicinati dalla medesima impresa e di ridurre i tempi per alcune ipotesi di sostituzione della licenza). Nel medesimo comparto si è proceduto anche a revocare (su istanza o d'ufficio) le licenze rilasciate per cui è stato accertato il venire meno dei relativi presupposti (con l'adozione di complessivamente n. 340 revoche, nel quinquennio 2009-2013).

#### **4.3 AUTOSCUOLE, AGENZIE DI CONSULENZA AUTOMOBILISTICA, OFFICINE DI REVISIONE E SCUOLE NAUTICHE**

Per quanto riguarda queste tematiche, ambiti per i quali la Provincia esercita compiti di autorizzazione all'avvio delle relative attività e di controllo e vigilanza sulle imprese, nell'esercizio delle funzioni autorizzatorie riferite a n. 302 imprese (dato rilevato al 31.12.2013) sono pervenute complessivamente n. 953 istanze nel periodo 2009-2013. Nel corso del mandato inoltre sono state seguiti i lavori in sede UPI nazionale delle nuove disposizioni attuative riferite alle autoscuole, assicurando maggiore aderenza del dettato normativo, da un lato, alle esigenze di impresa e, dall'altro, ad un adeguato controllo da parte delle Province.

Nel comparto delle agenzie di consulenza automobilistica nel 2010 è stata avviata una programmazione di visite ispettive presso le sedi delle imprese congiuntamente al Corpo di Polizia provinciale - approvate annualmente dalla Giunta Provinciale: nel triennio 2010-2013 sono state effettuate n. 56 ispezioni. Nel periodo 2009-2013 sono stati avviati complessivamente n. 131 procedimenti sanzionatori riferiti alle Autoscuole, Agenzie di consulenza automobilistica, Officine di revisione e Scuole nautiche con sede nella provincia ed adottati n. 130 provvedimenti sanzionatori.

#### 4.4 ESAMI ABILITATIVI

Nell'ambito della gestione degli esami abilitati per il rilascio di titoli afferenti ai diversi comparti dei trasporti (direzione attività autotrasporto di merci e viaggiatori, direzione attività di consulenza automobilistica, insegnante e istruttore di autoscuola) la Provincia ha ricevuto complessivamente n. istanze 1.885 (nel periodo 2009-2013) per l'accesso agli esame sopra indicati oltre a n. 670 istanze per il rilascio del titolo in esenzione dall'esame per esperienza nella direzione di impresa di autotrasporto (merci e viaggiatori), in base alla nuova riforma europea (RE 1071/2009). Sono stati rilasciati complessivamente (a seguito di esame e in esenzione) nel citato periodo, n. 1392 attestati di abilitazione nel campo dei trasporti.

#### 4.5 TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA ED IMPIANTI A FUNE

In materia di trasporto pubblico non di linea (taxi ed NCC) la Provincia ha promosso, tra i primi esempi in Italia, sin dalla fine degli anni '90 l'organizzazione su area vasta dei servizi comunali di taxi e noleggio con conducente autovettura, comprendente Bologna e altri 11 comuni della cintura.

Sulla base dei positivi risultati ottenuti negli anni, proprio in questi mesi si è proceduto a deliberare il rinnovo decennale della Convenzione di area vasta, scaduta nel gennaio 2014.

Per quanto riguarda il Noleggio con Conducente bus, a partire dal nuovo quadro di funzioni delineato dalla L. 218/2003, dalla LR 29/2007, e dal Regolamento regionale n° 3 del 28-12-2009, la Provincia di Bologna ha inteso valorizzare fortemente il ruolo e le competenze della propria Agenzia della Mobilità SRM, prevedendo, sotto il proprio coordinamento, l'assunzione da parte di SRM delle competenze della Provincia in materia, ed in particolare le funzioni di rilascio delle autorizzazioni, di tenuta della sezione provinciale del Registro regionale delle imprese di trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio autobus con conducente, e di adozione di un regolamento per l'esercizio delle attività.

La Provincia, infine, è ente concedente di due impianti a fune interprovinciali: la sciovvia "Cupolino II" e la seggiovia "Direttissima", situati nell'importante comprensorio sciistico del Corno alle Scale.

In data 12 febbraio 2013 la Provincia ha registrato il passaggio delle due concessioni dal "Consorzio del Parco Corno alle Scale" all'"Ente di Gestione per i Parchi e la biodiversità-Emilia Orientale", a seguito della LR 24/2011 relativa alla riorganizzazione delle aree protette della Regione.

### 5.1 CREPUDMED

MED è un programma di cooperazione territoriale transnazionale, finanziato dall'Unione Europea a continuazione del precedente programma Interreg. Esso è finalizzato a sperimentare strategie di sviluppo sostenibile per ambiti territoriali di grandi dimensioni, che implicano processi negoziali con una pluralità di attori, al fine di correggere e regolare i principali effetti legati al fenomeno della dispersione insediativa.

La provincia di Bologna ha partecipato a questo progetto con altri 4 partner: la Regione francese PACA / Provenza-Alpi-Costa Azzurra (capofila), la Regione Catalogna (Spagna), l'Agenzia di Sviluppo del Comune di Atene (Grecia), l'Università Politecnica di Catalogna (presso la quale è istituito il Comitato Scientifico). A partire dal mese di marzo 2009, a seguito di una selezione (avvenuta a gennaio/febbraio 2009) tra oltre 50 progetti di ricerca finalisti, il gruppo "Crepud-Med" ha iniziato ad operare per il raggiungimento degli obiettivi fissati dalla UE.

Ciascun partner ha quindi proposto un ambito territoriale sul quale operare una sperimentazione del concetto di "riqualificazione della dispersione insediativa", al fine di trovare un denominatore comune nell'approccio progettuale tra tutti i partner:

La Provincia di Bologna ha lavorato sulla declinazione progettuale del concetto di "policentrismo", in particolare sul polo funzionale di Funo per sperimentare un approccio "innovativo" alla pianificazione, tale da "accompagnare" le decisioni amministrative, con un processo di analisi, condivisione dei problemi e costruzione degli scenari progettuali alternativi, concretizzatesi in un masterplan dell'area oggetto di sperimentazione.

Il progetto, oggi concluso, è durato complessivamente 3 anni, a partire da marzo 2009; durante il progetto di ricerca la Provincia in collaborazione con gli altri Partner ha organizzato diversi seminari e convegni di pianificazione internazionale a cui hanno partecipato centinaia di persone, assieme a numerosi esponenti della cultura urbanistica nazionale ed internazionale. Gli esiti dell'intero percorso sono stati infine raccolti nella pubblicazione a cura del comitato scientifico del programma: *WORKING WITH THE TERRITORY\_strategies for the new territorialities*.

## 5.2 RAIL4SEE

Lo scopo del progetto è quello di formulare modelli e strategie finalizzate al miglioramento del trasporto ferroviario e intermodale nell'Europa Sud-Orientale (South East Europe), attraverso interventi complementari che possano alleviare le barriere tra i principali nodi ferroviari, integrando il sistema di trasporto locale, regionale e nazionale, in una prospettiva trasversale di partenariato. Lo scopo è quello di ottimizzare la connettività ferroviaria trans-nazionale attraverso l'adozione di misure in ambito organizzativo, politico e tecnologico.

Il progetto non prevede interventi infrastrutturali ma agisce sulla spina dorsale del trasporto trans-nazionale dell'Europa Sud-Orientale, con un coinvolgimento diretto di 11 centri ferroviari e 11 corridoi TEN-T (reti di trasporto trans-europee) & PAN EU (paneuropeo).

In questa prospettiva RAIL4SEE propone un potenziamento del trasporto ferroviario valorizzando le funzioni ferroviarie dei principali centri urbani e delle loro rispettive regioni, da un lato integrando reti di collegamento ferroviario primario e secondario e dall'altro incentivando il trasporto multimodale.

Nella città di Bologna, l'obiettivo primario è incrementare l'uso del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) aumentandone la conoscenza e la consapevolezza dei cittadini circa i servizi offerti e la riconoscibilità del servizio. Questo obiettivo generale si declina anche attraverso l'ottimizzazione dell'integrazione tra i diversi modi di trasporto, il coordinamento degli orari (treno-treno, treno-bus), delle tariffe e delle informazioni per agevolarne l'uso agli utenti, migliorando quindi l'offerta di mobilità sostenibile e mettendola in grado di competere in modo positivo e vincente con l'uso del mezzo privato.

Il progetto si concluderà ad ottobre 2014.

## 5.3 D-AIR

Dal 2012 la Provincia di Bologna è Partner del progetto europeo denominato "D-Air" (Decarbonated Airport Region), progetto inserito nel programma Comunitario Interreg IVC.

Lo scopo di questo progetto europeo è quello di individuare e condividere un programma innovativo di politiche aeroportuali e trasportistiche a servizio dello scalo, assumendo l'obiettivo di riduzione delle emissioni di anidride carbonica "carbon neutral" e maggiore efficienza dei collegamenti di trasporto pubblico e privato, per merci e passeggeri, con il centro città e l'area vasta. I due obiettivi specifici del progetto sono:

1. riduzione dell'emissione di CO2 in relazione alle attività dell'Aeroporto di Bologna,
2. riduzione delle emissioni di CO2 in relazione ad una efficiente e sostenibile accessibilità pubblica e privata all'Aeroporto di Bologna.

Come già detto nella sezione dedicata agli Accordi Territoriali, questo progetto Europeo rappresenta un'opportunità e uno strumento per dare attuazione concreta ad alcuni fra i principali obiettivi assunti in sede di sottoscrizione dell'Accordo Territoriale per lo sviluppo del Polo Funzionale Aeroporto "G.Marconi" (2008).

#### 5.4 VITRUV

Dal 2011 la Provincia di Bologna è partner, in qualità di *end-user* (utilizzatore finale), del progetto VITRUV; il progetto, finanziato dal VII Programma Quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico, è relativo al tema della sicurezza delle infrastrutture e dei servizi pubblici.

L'obiettivo principale di VITRUV è lo sviluppo di strumenti di supporto che permettano ai pianificatori, urbanisti e progettisti in generale di integrare costantemente le questione sicurezza al complesso processo della Pianificazione Urbana. In particolare questi strumenti permetteranno di:

- Formulare analisi sistematiche e qualitative a supporto della fase decisionale (livello concettuale)
- Analizzare la sensibilità degli Spazi Urbani (ad esempio: gli edifici, le piazze, il trasporto pubblico e le loro funzionalità) rispetto alle minacce alla sicurezza (livello di pianificazione)
- Effettuare analisi sulla vulnerabilità degli spazi urbani attraverso il calcolo della probabilità dei danni sugli individui, sugli edifici e sulle infrastrutture del traffico (livello dettagliato) in modo da capire il potenziale impatto delle minacce alla sicurezza, qualora dovessero materializzarsi.

Questi tre livelli renderanno possibile lo sviluppo di strutture più robuste e più elastiche per le fasi di (ri)pianificazione, (ri)progettazione e (ri)costruzione urbana. I pianificatori urbani che useranno gli strumenti di VITRUV saranno capaci di realizzare degli spazi urbani meno sensibili e meno esposti ad attacchi e catastrofi, migliorando in modo sostenibile la sicurezza dei cittadini. La Provincia di Bologna in qualità di partner del progetto ha svolto e svolge tutt'ora il ruolo di potenziale utilizzatore finale, testando gli strumenti sviluppati e fornendo consigli per la loro utilizzabilità.



## SEZIONE 6

### PIANO STRATEGICO

#### Il processo

Il Piano Strategico Metropolitanò è nato formalmente il 24 ottobre 2011 con la presentazione del Manifesto e la successiva nomina dei due organi costituenti il Comitato Promotore 'Bologna 2021', il Comitato Scientifico e il Collegio Tecnico, gruppo di esperti e di dirigenti di alto livello a cui è stato affidato il compito di fornire un supporto metodologico e organizzativo alla pianificazione strategica.

Il Manifesto è il documento che contiene le modalità di lavoro e di decisione per questo nuovo approccio al governo del territorio di un'area metropolitana costruito essenzialmente di relazioni fra attori diversi. A tal fine, sono stati istituiti tre differenti 'luoghi di partecipazione', che, insieme alle assemblee del Comitato Promotore – l'organo decisionale del processo di piano – hanno scandito i lavori del PSM:

- i tavoli di progettazione suddivisi in quattro ambiti di azione (innovazione e sviluppo; ambiente, assetti urbani e mobilità; conoscenza, educazione e cultura; benessere e coesione sociale), ciascuno dei quali coordinato da un membro del comitato Scientifico;
- i gruppi di lavoro, luogo della partecipazione attiva;
- il Forum, la grande assemblea metropolitana per la discussione e l'impostazione del piano, aperta a tutta la cittadinanza. Riunitosi per tre volte nel corso dell'anno 2012/2013, il Forum ha sancito e siglato ogni fase di lavoro del PSM.

Il primo Forum del 29 marzo 2012 ha segnato la fase iniziale del processo e gli interventi sono stati tutti rivolti alla definizione dei percorsi, delle 'strade', che il PSM avrebbe dovuto intraprendere per il suo sviluppo.

È stato avviato uno studio diagnostico, affidato a esperti, che hanno prodotto 13 report sulle diverse tematiche dei tavoli di progettazione, in cui sono stati individuati i punti di forza e le criticità dell'area metropolitana. Contemporaneamente, tutte le realtà cittadine interessate (enti pubblici enti, privati, associazioni sindacali e di categoria) hanno potuto iscriversi ai tavoli di progettazione, i cui incontri – in totale 12 – si sono svolti tra aprile e novembre del 2012. Nei primi incontri, per definire e guidare il dibattito sono stati presentati e discussi i *report tematici* e la *Visione strategica*, che insieme agli *Orientamenti strategici* delineati per ogni ambito di azione, costituiscono i documenti di indirizzo del PSM.

Successivamente, è stata avviata una fase più ideativa, invitando i partecipanti a presentare le loro idee progettuali coerentemente con gli indirizzi della Visione strategica e degli Orientamenti.

Le 551 idee progettuali raccolte sono state accorpate e sintetizzate dal Comitato Scientifico e dal Collegio Tecnico, coadiuvati dalla Segreteria Tecnica; mediante questo complesso lavoro di istruttoria, svoltosi tra

ORGANI COSTITUENTI  
E MANIFESTO

4 AMBITI DI ANALISI E  
INTERVENTO PER  
I TAVOLI DI  
PROGETTAZIONE

STUDIO DIAGNOSTICO:  
13 REPORT  
SULLE TEMATICHE  
DEI TAVOLI  
DI PROGETTAZIONE

luglio e settembre 2012, sono stati individuati **15 programmi strategici**, divisi ciascuno in linee d'azione. Tali programmi strategici sono stati inizialmente presentati e discussi all'incontro con il Comitato Promotore dell'8 ottobre 2012; successivamente condivisi con gli iscritti di ciascun tavolo di progettazione; infine, presentati durante il *Secondo Forum, Futuro in corso*.

Il Secondo Forum del 9 febbraio 2012 ha costituito la tappa intermedia dei lavori del PSM. È stato sia un momento di restituzione alla cittadinanza dell'istruttoria compiuta sulle idee progettuali, ma anche un momento di confronto con alcuni protagonisti della vita istituzionale, economica, sociale e culturale dell'area metropolitana sulle tematiche rispetto alle quali si stava delineando il Piano Strategico Metropolitano. Inoltre esso segnando la chiusura dei tavoli di progettazione, ha dato avvio a una fase più operativa con la costituzione dei **gruppi di lavoro**. Nello specifico, ne sono stati individuati **26** – alcuni dei quali, a loro volta suddivisi in sottogruppi – che tra marzo e maggio 2013 si sono riuniti per definire i progetti del Piano.

A partire dalle idee progettuali presentate, i gruppi di lavoro hanno rielaborato una nuova progettazione operativa, che si è concretizzata in un portafoglio di 66 progetti articolati e coerenti nei contenuti e negli obiettivi con la Visione Strategica.

I **66 progetti** sono stati sottoposti e approvati il 19 giugno 2013 dall'Assemblea del Comitato Promotore. In seguito, gli altri soggetti coinvolti nei gruppi di lavoro sono stati invitati a sottoscrivere unicamente le schede progettuali che avevano contribuito a elaborare.

La sottoscrizione ufficiale di tutti i 66 progetti è stata sancita con il **Terzo Forum** del 9 luglio 2013, che ha chiuso ufficialmente la terza fase, quella di elaborazione progettuale. Durante il Terzo Forum, i membri del Comitato Promotore, firmando pubblicamente il Patto, si sono impegnati a mettere a sistema risorse, competenze e responsabilità per attuare un percorso comune e condiviso, rivolto all'individuazione delle azioni più idonee per l'attuazione dei progetti. Proprio per permettere lo sviluppo della fase di implementazione, nell'Assemblea del 23 dicembre 2013 si è deliberata l'approvazione della modifica degli artt. 3 e 12 dello statuto del Comitato, prorogando la durata dello stesso a tempo indeterminato.

L'adozione da parte dell'area metropolitana bolognese di un piano strategico e la discussione in seno a esso hanno coinciso, a livello nazionale, con il dibattito sulla riforma istituzionale degli enti locali. Per quanto concerne le funzioni delle Città Metropolitane, il disegno di legge di Delrio prevede all'art. 9 comma 1 a) la redazione di un piano strategico. Un altro risultato conseguito grazie al PSM: Bologna e la sua provincia hanno anticipato e promosso volontariamente un'azione che ben presto diventerà un atto di indirizzo obbligatorio.



### I progetti del tavolo ambiente, assetti urbani e mobilità

Fermo restando l'importanza della trasversalità di ognuno dei progetti che compongono il PSM, i 66 progetti possono essere suddivisi rispetto ai 4 tavoli di progettazione. In particolare di seguito si riporta una sintesi dei contenuti dei progetti afferenti al tavolo Ambiente Assetti Urbani e Mobilità.

#### Il binario dell'innovazione:

È un progetto territoriale integrato, che si articola lungo la cintura ferroviaria, su cui sarà realizzato un nuovo sistema di trasporto pubblico, avanzato ed efficiente:

##### 1. La nuova linea 6 del Servizio Ferroviario Metropolitano

Realizzare un collegamento passeggeri stabile tra la Stazione Centrale di Bologna il Quartiere Fieristico fino al CAAB, attraverso l'utilizzo della cintura ferroviaria merci del nodo di Bologna.

##### 2. Nuova aerostazione di Bologna

Realizzare un nuovo Terminal all'Aeroporto di Bologna, in grado di sopportare il traffico di 7 milioni di passeggeri, dotato delle più moderne tecnologie in termini di risparmio energetico, materiali e innovazione, in collegamento diretto anche con la Nuova Stazione Centrale di Bologna.

##### 3. Tecnopolo

Realizzare un grande insediamento, concentrato di attività di ricerca e di interesse industriale sviluppate da Università, enti di ricerca, imprese situato nell'area dell'ex Manifattura Tabacchi.

##### 4. Progetto di innovazione del quartiere fieristico

Creare una nuova relazione funzionale tra Fiera e città, attraverso il potenziamento dell'attività fieristica, congressuale e gestione eventi della città di Bologna, che comporterà la ristrutturazione di spazi e configurazioni, la riprogettazione degli accessi, la realizzazione di nuovi spazi polifunzionali, la valorizzazione del casello autostradale.

##### 5. La porta di accesso alla città metropolitana: la Stazione Centrale di Bologna

Coordinare i diversi interventi di trasformazione infrastrutturale e urbana nell'area della stazione ferroviaria di Bologna, che sarà il centro nevralgico di una rete di trasporti internazionale, e monitorare degli effetti che gli interventi via via completati generano sulla città.

**6. Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese (Completamento del servizio ferroviario metropolitano e filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano)**

Creare una vera e propria rete integrata di trasporto pubblico di scala metropolitana, in grado di servire efficacemente gli spostamenti di ambito sia metropolitano sia urbano: saranno completati e migliorati il servizio di trasporto ferroviario metropolitano (le linee SFM) e quello del trasporto urbano, con la realizzazione di una rete filoviaria portante, garantendone la piena intermodalità.

**7. Piano dei parcheggi (attestamento, interscambio, pertinenziali)**

Potenziare la dotazione dei parcheggi di attestamento al centro storico, dei parcheggi pertinenziali interrati e di quelli di interscambio a servizio delle nuove fermate del SFM, nell'ottica di favorire l'intermodalità anche fuori dal centro del capoluogo.

**8. Piano metropolitano della mobilità ciclistica**

Realizzare una rete ciclabile intercomunale e cicloturistica-ricreativa connessa a quella esistente e alla rete extraprovinciale-regionale e migliorare l'intermodalità con il TPL e il SFM. Promuovere servizi e politiche a favore dell'uso della bicicletta e volti alla sicurezza dei ciclisti, al fine di aumentare il modal share per tutti i tipi di spostamento.

**9. Strada accessibile e sicura per tutti**

Definizione di un insieme di regole di intervento volte a migliorare la qualità degli spazi relativi all'accessibilità e alla permeabilità della rete stradale, aumentando la sicurezza stradale, anche per le fasce deboli di utenti, e riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico.

**10. CAAB, City logistic: distribuzione delle merci nel centro storico**

Apertura di una piattaforma logistica "Urban Hub" presso il CAAB, per la distribuzione delle merci verso le aree "T" e "ZTL" nel Comune di Bologna, tramite una flotta di veicoli elettrici alimentati con energia autoprodotta.

**11. Patto metropolitano per il contenimento del consumo di suolo e la rigenerazione urbana**

Redazione di un Patto Metropolitano dei Sindaci, in cui condividere: la definizione di interventi volti al contenimento quantitativo del consumo di suolo, al contrasto della dispersione insediativa e alla densificazione sostenibile dei tessuti esistenti; la definizione di incentivi fiscali, finanziari ed economici per la rigenerazione urbana e la realizzazione di ERS; l'adeguamento degli strumenti urbanistici.

**12. Usi temporanei e rivitalizzazione urbana**

Promozione di misure di facilitazione dell'uso temporaneo di immobili inutilizzati o sottoutilizzati, a partire da una prima fase di ricostruzione dello stato dell'arte, a cui seguirà la proposta di un iter procedurale facilitante le pratiche, soprattutto legislative e di permessi.

**13. Patto metropolitano per l'Edilizia Residenziale Sociale**

Redazione di un Patto Metropolitano, in cui condividere le strategie, sia urbanistiche sia sociali, volte a incentivare la realizzazione di ERS, in

termini di disponibilità di aree e immobili, canoni e prezzi equi, localizzazione e formule innovative di progetti dedicati a specifici segmenti di popolazione.

#### **14. Protocollo sulla qualità dello spazio pubblico**

Sperimentazione di alcune iniziative partecipative e interventi progettuali sullo spazio pubblico, i cui esiti porteranno alla redazione di un Patto e alla formazione di un gruppo di lavoro stabile, che si occuperà di definire linee guida, regole e procedimenti per la progettazione e la gestione di uno spazio pubblico di qualità.

#### **15. Valutazione speditiva di vulnerabilità sismica degli edifici**

Definizione di una metodologia di classificazione degli edifici in 5 classi di vulnerabilità sismica, per poi redigere una vera e propria “mappa qualitativa di vulnerabilità sismica” del territorio.

#### **16. Agricoltura metropolitana**

Promozione dell'azienda agricola competitiva e multifunzionale, come servizio per il territorio che rispetti l'ambiente e il paesaggio, sia in ambito rurale sia in ambito periurbano. Istituzione di un Distretto Agricolo Bolognese, che promuova l'importanza territoriale e sociale dell'azienda agricola, in un contesto cittadino.

#### **17. Piano di adattamento ai cambiamenti climatici: il progetto Navile**

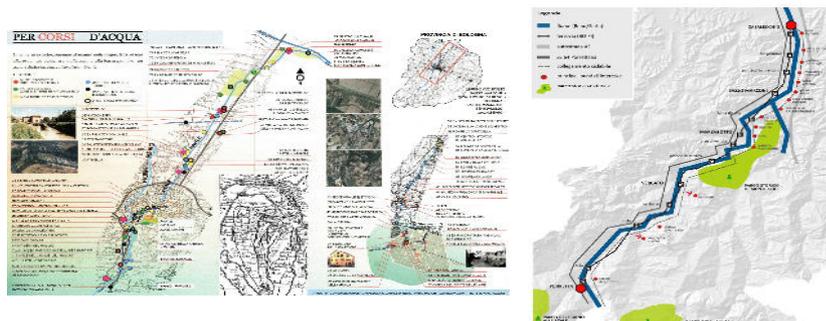
Realizzazione di un sistema informativo di analisi e stima degli effetti dei cambiamenti climatici, per intervenire con azioni tese al risparmio idrico, alla gestione delle piogge e al risanamento della qualità delle acque dei canali: un focus specifico sul Sistema Navile prevede interventi di valorizzazione dei corsi d'acqua, che ne favoriranno la fruizione e la biodiversità.

#### **18. Riqualificazione energetica e sismica degli edifici**

Attivazione di una cabina di regia al fine di definire un Programma per la sicurezza antisismica e l'efficienza energetica del patrimonio esistente, contenente proposte di adeguamento della normativa vigente e di premialità/incentivi per favorire la ristrutturazione e riqualificazione, un programma per la diagnosi energetica.

#### **19. La valle delle arti e della scienza**

Definizione di una serie di azioni volte a rilanciare la Valle del Reno in senso turistico, imprenditoriale e culturale, rafforzandone l'identità storica e territoriale: coordinamento tra le eccellenze esistenti e i nuovi grandi progetti (Art Science Center), attraverso il potenziamento della rete dei trasporti (una grande pista cicloturistica del Reno fino a Porretta e il SFM).



## SEZIONE 7

# ATTIVITA' DI FORMAZIONE, EVENTI E DIVULGAZIONE

### 7.1 EVENTI E FORMAZIONE

#### Urbania e gli eventi Internazionali

Nel corso del biennio 2010-2011 sono state realizzate alcune iniziative di rilievo internazionale che rientrano nel contenitore/festival "Urbania". In particolare due workshop internazionali di urbanistica e architettura ("Ricostruire la Trasformazione" e "Dopo l'Esplosione Urbana") che hanno affrontato tematiche d'interesse rilevante per il nostro territorio, con la partecipazione di una decina di università italiane e straniere, impegnate a produrre progetti territoriali su rilevanti temi della realtà bolognese.

Sono stati inoltre organizzati seminari e convegni per discutere e conoscere pratiche di pianificazione internazionale a cui hanno partecipato diverse centinaia di persone, assieme a numerosi esponenti della cultura urbanistica nazionale ed internazionale. Queste esperienze sono state fondamentali per la costituzione di una rete "informale" di soggetti istituzionali, nata allo scopo di produrre e organizzare attività ed eventi in materia di urbanistica e architettura, rete che si è consolidata con la realizzazione del primo SAIE Off (il primo fuori salone legato all'importante evento fieristico bolognese, tenutosi a ottobre 2011). Tale rete, ancorché "informale", può considerarsi a tutti gli effetti un embrione di "comitato permanente", di cui fanno parte oltre alla Provincia e al Comune di Bologna, anche Urban Center, Fiera, Ordini professionali degli Ingegneri e degli Architetti, Università di Bologna.

URBANIA  
2 GRANDI EVENTI  
DI CARATTERE  
INTERNAZIONALE

12 INIZIATIVE  
APPROFONDIMENTO SUI  
TEMI LEGATI ALLA  
CITTA' E TERRITORIO



Nello stesso biennio sono stati realizzati due ulteriori appuntamenti di rilievo, che hanno coinvolto enti, imprese, associazioni e istituzioni bolognesi: "Vincere la sfida energetica (Marzo 2011) e "Scambi Ferroviari" (ottobre 2011). In collaborazione con Urban Center Bologna, sono state organizzate due tavole rotonde di riflessione sulle tematiche

approfondite negli eventi sopra richiamati “il valore strategico delle politiche per l'abitare” e “la campagna necessaria. Dal consumo di suolo ad un patto di stabilità tra urbano e rurale”, oltre ad una serie di iniziative volte alla divulgazione dei temi legati alla città ed al territorio intesi in senso ampio quali “scrivere di: città, architettura, paesaggio e design” e “le città degli altri”.

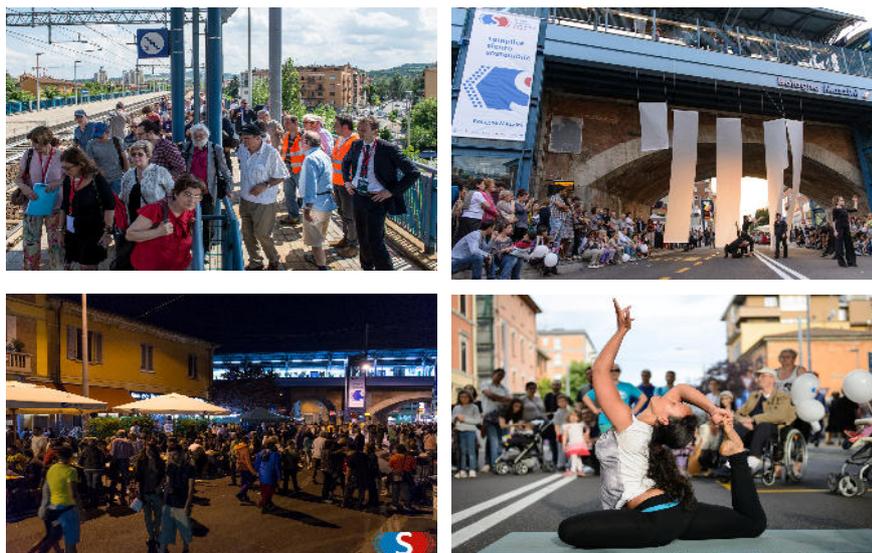
### Promozione della mobilità sostenibile

Il progetto “Classi in Movimento” prevede nell’anno scolastico 2013/2014 un’attività pilota di educazione alla mobilità sostenibile, all'uso del trasporto pubblico e ferroviario, rivolte a studenti ed insegnanti delle scuole primarie e secondarie bolognesi con feedback ai genitori e alle famiglie.

### L’inaugurazione della stazione Bologna Mazzini

Sabato 8 giugno 2013, in occasione dell’inaugurazione della stazione Bologna Mazzini, nuova fermata del Servizio ferroviario metropolitano, è stata organizzata una grande festa di strada con giochi, cibo, musica live, danza, performance di videoproiezioni, per coinvolgere i cittadini bolognesi, sensibilizzarli all’uso del treno e promuovere la cultura della mobilità sostenibile. Erano circa diecimila le persone che hanno partecipato al grande evento, che per la prima volta ha portato alla chiusura completa di un tratto di circa 300 metri su via Emilia Levante. L’evento è stato promosso da Provincia e Comune di Bologna grazie al co-finanziamento del progetto europeo RAIL4see.

Sempre dall’8 giugno 2013 è stata inoltre allestita all'Urban Center Bologna una piccola mostra: "Servizio Ferroviario Metropolitano, ieri, oggi, come sarà domani" per raccontare alla città il progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano.



## 7.2 PUBBLICAZIONI

IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNESE (SFM). A cura di Donato Nigro e Sabrina Tropea. Articolo pubblicato in INARCOS, rivista tecnica e di informazione dell'Associazione Ingegneri e Architetti della provincia di Bologna. N. 77 | ANNO LXVIII | 3\_2013

WORKING WITH THE TERRITORY\_strategies for the new territorialities. A cura del Comitato Scientifico del Programma Europeo CREPUD-MED, Carles Llop Torné e Stephane Bosc. Edizione Actar 2012. Lingua: Inglese/Francese.

BOLOGNA SOCIAL HOUSING\_ la condizione abitativa in provincia di bologna A cura del Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti della Provincia di Bologna, Alessandro Delpiano, Marco Guerzoni e Samantha Trombetta. Con contributi tematici di: Dipartimento Programmazione del Comune di Bologna (Gianluigi Bovini e Tiziana Alessi); Unità Operativa Pianificazione Urbanistica della Provincia di Bologna (Alice Savi, Mariagrazia Ricci, Roberta Medde, Sabrina Massaia); Nomisma (Luca Dondi, Elena Mollignoni, Chiara Zaccaria); Università di Bologna (Giovanni Virgilio).

LA CAMPAGNA NECESSARIA. Un'agenda di intervento dopo l'esplosione urbana. A cura di Marco Guerzoni e Matteo Agnoletto. QUODLIBET STUDIO. Città e Paesaggio. Giugno 2012

BILANCIO DEL PTCP DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA\_rapporto 2012. La redazione del bilancio è stata condotta dal Settore Pianificazione Territoriali e Trasporti della Provincia di Bologna ed è stata coordinata da Alessandro Delpiano (Direttore del Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti) e da Bruno Alampi (Responsabile Unità operativa Sviluppo del PTCP), con la consulenza scientifica, composizione e redazione finale di Michelangelo Savino (docente di Tecnica e Pianificazione urbanistica, Facoltà di Ingegneria, Università degli studi di Messina).

SCAMBI FERROVIARI\_ L'azzurro del servizio ferroviario nel paesaggio bolognese. A cura di Mariangiola Galligani e Sabrina Tropea. Testi di Pino Cacucci, Marco De Mitri, Mariangiola Galligani, Marco Menonna, Paolo Rumiz, Sabrina Tropea, Valerio Varesi, Giacomo Venturi, Grazia Verasani. Fotografie di Rhodri Jones. Volume linea fotografica, edizione Grafiche dell'Artiere 2011.

RAPPORTO 2010 Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese: il progetto e il suo stato di attuazione. Rapporto redatto dal Gruppo Tecnico di supporto al Comitato per il Nodo Ferroviario di Bologna.

ENERGIAPEA: vincere la sfida energetica. La riqualificazione energetica negli edifici produttivi. A cura di Alessandro Delpiano, Giovanna Trombetti, Donatella Bartoli, Valeria Restani, Luca Borsari, Marino Cavallo, Barbara Cosmani, Provincia di Bologna. Cura scientifica di Angelo Mingozzi, Sergio Buttiglioni, Pietro Fiumana e Luca Minelli di Ricerca&Progetto, Galassi, Mingozzi e Associati.

SCAMBI FERROVIARI. IL TRENO, L'UTENZA, L'IDENTITÀ\_ INDAGINE MEDEC. Indagine svolta dal MeDeC - Centro Demoscopico Metropolitano della Provincia di Bologna (Servizio Studi per la Programmazione) per conto della Società RFI - Rete Ferroviaria Italiana.

PICCOLE STAZIONI DI PROVINCIA. FASI STORICHE, LINGUAGGI DELL'ARCHITETTURA, RICONOSCIBILITÀ. A cura di Mariangiola Galligani.

PARCO CITTA' CAMPAGNA. La riscoperta della pianura bolognese. A cura di Bruno Alampi. Urban Center Bologna. Edisai 2010.

DALLA CASA ALL'ABITARE. Storie di case e persone al tempo della crisi globale. A cura di Marco Guerzoni con contributi di Alejandro Aravena, Stefano Boeri, Jeremy Rifkin. Damiani Editore. Contiene DVD.

LA CITTA' DEGLI ALTRI. Spazio pubblico e vita urbana nella città dei migranti. A cura di Marco Guerzoni. Urban Center Bologna. Edisai 2010.



### 7.3 SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE, WEB E OPEN DATA

#### Implementazione, gestione, elaborazioni banche dati mosaico PRG e PSC

In questi anni la Provincia ha assunto il ruolo di tramite, supportando i Comuni del proprio territorio, nell'elaborazione del modello dati del PSC e PRG, con l'obiettivo di dotare le Amministrazioni Comunali degli strumenti informatici, necessari a sviluppare la propria autonomia operativa, nell'interscambio di dati con gli altri Enti e concretizzare la conseguente semplificazione dell'attività amministrativa. Attualmente è disponibile la banca dati provinciale dei PRG (60 comuni approvati e successive varianti urbanistiche), e la banca dati provinciale dei PSC (33 comuni).

Lo scopo dei Modelli dati Provinciali PRG e PSC è l'omogenizzazione dei dati originali comunali, mediante l'utilizzo di un dizionario provinciale-regionale, in conformità alle leggi regionali n. 47/78 e n. 20/2000 e s.m.i.



#### Servizio web-gis per la consultazione dei Mosaici dei PRG e dei PSC comunali approvati

Il servizio di navigazione cartografica, nasce dall'esigenza di agevolare le attività di consultazione dati, verificando la coerenza e la sovrapposizione con altri strumenti urbanistici. Il servizio viene costantemente aggiornato rispetto alle modifiche e alle integrazioni apportate agli strumenti urbanistici e territoriali.

#### Cartografia Vincolo Idrogeologico

La Cartografia, elaborata dagli uffici del Settore, nasce dall'esigenza di preservare l'ambiente fisico, sottoponendo a vincolo i terreni di qualsiasi natura e destinazione, al fine di prevenire attività e interventi che possano causare eventuali dissesti, erosioni e squilibri idrogeologici. Gli interventi, ricadenti all'interno delle aree soggette a vincolo idrogeologico, dovranno pertanto essere eseguiti in ottemperanza con quanto disposto e previsto dal DGR 1117/2000 "Direttiva Regionale concernente le procedure amministrative e le norme tecniche relative alla gestione del vincolo idrogeologico.

### Web e Open Data

Per rendere maggiormente fruibile da parte dei cittadini e dei tecnici progettisti, che si relazionano quotidianamente con gli uffici del Settore, l'area tematica dedicata alla Pianificazione Territoriale e Trasporti del sito web della Provincia viene costantemente aggiornata e implementata. In questi anni infatti sono state apportate integrazioni alla struttura del sito web, attraverso la pubblicazione di tutte le notizie, le attività divulgative e culturali svolte, oltre ch  della documentazione relativa ai Piani ed al lavoro istruttorio.

Per agevolare la navigazione nelle pagine dedicate, in collaborazione con gli uffici addetti alla comunicazione istituzionale, si sta procedendo ad una revisione ulteriore del layout web che preveder  tra le altre cose, anche una sezione dedicata alla pubblicazione dei dati (sul modello "Open Data"), in linea con quanto gi  sperimentato dal Comune di Bologna e dalla Regione Emilia Romagna.

Allo scopo di diffondere con maggiore capillarit  le informazioni e le notizie relative alle attivit  della Provincia   stata inoltre realizzata una newsletter tematica che periodicamente viene inviata a circa duemila utenti.

**tipografia metropolitana bologna**