

PROVINCIA DI BOLOGNA

**PIANO TERRITORIALE
DI COORDINAMENTO
P R O V I N C I A L E**



**MANIFESTO
INDIRIZZI POLITICI**

DOCUMENTO ILLUSTRATO DAL VICE PRESIDENTE TIBERIO RABBONI
9 LUGLIO 2001

Indice

1	Premessa.....	Pag. 7
1.1	Il Piano di coordinamento nel nuovo contesto normativo.....	Pag. 7
1.2	Il Manifesto del Piano.....	Pag. 7
2	Criticità e nuove sfide per il sistema territoriale bolognese	Pag. 9
3	La sfida strategica; da Provincia a Città grande d'Europa	Pag. 11
3.1	Un accordo istituzionale per il governo dell'area metropolitana.	Pag. 12
3.2	Un nuovo e più importante rango per l'area bolognese e il sistema urbano regionale.....	Pag. 13
3.3	La sostenibilità ambientale dello sviluppo.....	Pag. 14
4	Le condizioni necessarie: coesione nel sistema economico, nella trama sociale, nell'identità metropolitana.....	Pag. 15
4.1	La competitività del lavoro, delle imprese e del territorio.....	Pag. 15
4.2	Una società più libera, sicura, solidale e multietnica.....	Pag. 16
4.3	La valorizzazione delle identità locali verso una più grande identità metropolitana.....	Pag. 17
5	Il territorio: le scelte per accompagnare e guidare una nuova fase di sviluppo ambientalmente sostenibile nel quadro della competizione globale.....	Pag. 19
5.1	Valorizzare le eccellenze.....	Pag. 19
5.1.1	La qualificazione e lo sviluppo dei grandi poli funzionali.....	Pag. 19
5.1.1a	L'aeroporto.....	Pag. 20
5.1.1b	Il quartiere fieristico.....	Pag. 21
5.1.1c	I nuovi poli funzionali per funzioni integrate commerciali, ricreative e del "loisir".....	Pag. 22
5.1.2	L'Università.....	Pag. 23
5.1.3	Il Sant'Orsola-Malpighi e il polo sanitario bolognese.....	Pag. 24
5.1.4	La logistica.....	Pag. 24
5.1.5	Un distretto per la produzione culturale.....	Pag. 25

5.1.6	Il turismo evoluto.....	Pag. 25
5.1.7	Le aziende pubbliche locali nei nuovi mercati promossi dalla liberalizzazione dei servizi pubblici.....	Pag. 26
5.2	I grandi collegamenti nazionali e internazionali: sviluppo ferroviario e adeguamento della rete autostradale e viabilistica	Pag. 27
5.3	La nuova mobilità nell'area metropolitana bolognese: sostenibilità ambientale, rete integrata del trasporto pubblico, concentrazione insediativa, viabilità ortogonale.....	Pag. 29
5.4	Un'area metropolitana policentrica.....	Pag. 32
5.5	Reti di comunità locali per nuove polarità urbane sovracomunali.....	Pag. 35
5.6	Una struttura insediativa ambientalmente sostenibile.....	Pag. 36
5.7	Un territorio rurale multifunzionale e sensibile al paesaggio ed alla tradizione.....	Pag. 40
5.8	Tre iniziative per la crescita: l'accesso alla casa in affitto per i cittadini a basso e medio reddito, un sistema scolastico-formativo integrato e flessibile, la diffusione delle moderne tecnologie dell'informazione.....	Pag. 41

1. Premessa

1.1. Il Piano di Coordinamento nel nuovo contesto normativo

La Legge nazionale 267/2000 (Testo Unico degli Enti Locali) affida al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale il compito di indicare le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti, la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione, i parchi e le riserve naturali, le linee d'intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale.

La Legge regionale 20/2000 (Nuova disciplina del territorio) ne ha specificato ulteriormente i compiti. Per il legislatore regionale il PTCP deve definire l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali, indirizzare e coordinare la pianificazione urbanistica comunale, articolare sul territorio le linee di azione della programmazione regionale, sottoporre a verifica e raccordare le politiche settoriali della Provincia.

La stessa Legge regionale che, come è noto, ha innovato le procedure di approvazione e i contenuti dei Piani provinciali e comunali, introducendo, da un lato, la modalità concertativa degli "Accordi di pianificazione" e, dall'altro, la distinzione tra "Piano strutturale comunale", da convenire con la Provincia, e "Piano operativo comunale" di esclusiva competenza del Consiglio comunale, ha stabilito che entro l'anno 2002 la Provincia di Bologna debba dotarsi di un nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale conforme al dettato ed alle prestazioni fissate dalla legislazione regionale e nazionale.

1.2. Il Manifesto del Piano

In vista di questa scadenza e in preparazione degli elaborati tecnici ed amministrativi del futuro PTCP, la Provincia di Bologna vuole indicare con chiarezza il quadro sintetico delle scelte strategiche e delle opzioni programmatiche che intende proporre ai referenti ed agli interlocutori del Piano. L'obiettivo che si vuole perseguire è una ampia intesa sulla struttura "politica" del PTCP e cioè sugli assetti fondamentali del territorio bolognese per i prossimi dieci-quindici anni. Il "Manifesto" è quindi uno strumento di lavoro per il confronto e per la concertazione; una proposta aperta alle intese con la Regione, con i Comuni, con il Capoluogo in primo luogo, con le Province e le Città della regione, con le Associazioni imprenditoriali, con i Sindacati, con la Camera di Commercio, con

l'Università, gli Istituti di Ricerca, le Autonomie scolastiche, l'Associazionismo democratico.

Un'ampia condivisione politica delle principali scelte di assetto futuro del nostro territorio è la condizione necessaria per agire con efficacia e tempestività sui nodi dello sviluppo, per rimuovere le criticità e le debolezze presenti, per valorizzare ulteriormente le potenzialità e i punti di forza del sistema bolognese e regionale, per continuare, in definitiva, a crescere nelle nuove condizioni di rischio e di opportunità poste dalla cosiddetta "globalizzazione" dei mercati e delle relazioni economiche e sociali.

2. Criticità e nuove sfide per il sistema territoriale bolognese

Il sistema territoriale bolognese ha raggiunto importanti traguardi nei diversi campi della vita economica, sociale e civile e posizioni di vertice sul piano nazionale ed europeo.

Il successo del sistema bolognese è per molti aspetti riconducibile alla forte compenetrazione tra piccola e media impresa, alla formazione tecnica e professionale, all'organizzazione degli usi del territorio, alle politiche sociali di sostegno al lavoro dipendente. A ciò deve essere aggiunta l'attrattività di alcune funzioni di eccellenza, come il polo sanitario, l'Università, la Fiera, l'Aeroporto, l'Interporto, la posizione di crocevia nel sistema autoferrostradale nazionale e le relazioni di servizio con molte città della regione che qualificano Bologna come "porta d'accesso" strategica e centro direzionale e terziario regionale.

Da tutto ciò è scaturito un sistema che ha i suoi punti forti nella diversificazione dell'attività economica, nella flessibilità dei sistemi di impresa, nella presenza di attività terziarie avanzate, nella densità delle reti sociali e nel protagonismo dell'offerta di lavoro, specie femminile.

Contestualmente all'affermarsi di questi aspetti positivi si sono manifestate nel corso degli anni difficoltà e disfunzioni di natura strutturale al punto da costituire una minaccia per l'evoluzione futura del sistema bolognese.

In particolare nel sistema economico e produttivo si è registrata una insufficiente azione nel campo dell'innovazione di prodotto e della conquista di mercati nuovi, una bassa innovazione nell'offerta di infrastrutture e servizi nell'ambito della piattaforma logistica bolognese, uno sviluppo delle tecnologie della comunicazione per comparti e realtà aziendali piuttosto che per filiere produttive o territoriali e infine una bassa propensione delle imprese locali alla quotazione in borsa e una debolezza più generale del rapporto tra sistema creditizio e imprese.

Per quanto riguarda le politiche per la formazione e il lavoro si è assistito, oltre che ad una discrasia tra domanda e offerta di lavoro, ad una insufficiente innovazione ed integrazione tra i sistemi di ricerca, istruzione, formazione, per corrispondere ai nuovi fabbisogni delle imprese e del mondo del lavoro e ad una più generale insufficienza nell'integrazione della popolazione immigrata straniera, anche in relazione alla rigidità dell'offerta abitativa ed alla insufficienza di offerta in locazione a canone contenuto.

Il sistema territoriale ed infrastrutturale ha risentito dello sviluppo insediativo degli ultimi trent'anni, contrassegnato da un massiccio inurbamento nei comuni dell'hinterland, che ha visto una forte dispersione insediativa con conseguenti problemi nel consumo del territorio, nell'adeguamento dei servizi e nell'aumento delle esigenze di mobilità. Ciò ha provocato il ricorso al mezzo privato negli

spostamenti pendolari e occasionali e la relativa congestione dei principali assi stradali radiali e del sistema tangenziale-autostrada, elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nel capoluogo e nei centri dell'hinterland, la crescita della incidentalità stradale.

Inoltre, il notevole ampliamento delle superfici impermeabilizzate e il forte prelievo delle acque di falda per gli usi civili, agricoli e industriali, ha determinato l'aumento delle aree sottoposte a rischio idraulico e alle conseguenze dell'abbassamento del livello del suolo che, insieme al fenomeno dell'abbandono della collina e della montagna, concorre alla diffusione del dissesto idrogeologico.

Si tratta nel complesso di fenomeni indotti dalla maturità del sistema sociale, economico, territoriale ed infrastrutturale. Una maturità che si manifesta nella perdita di spessore dei comparti tradizionali dell'industria all'emergere di criticità legate all'invecchiamento della popolazione e al calo delle nascite e di difficoltà nel ricambio generazionale degli attori economici; nelle diseconomie prodotte dalla dispersione insediativa e dalle inadeguatezze delle infrastrutture stradali e di trasporto a fronte dei mutamenti intervenuti nel modo di produrre e negli stili di vita. Questi limiti, rapportati al contesto della competizione nazionale ed internazionale tra i sistemi locali ed alla particolare aggressività di alcune realtà emergenti, indicano un serio rischio di rapido declino per l'area bolognese.

3. La sfida strategica: da provincia a città grande d'Europa

Il Piano strategico della Provincia di Bologna vuole innanzitutto intervenire sulle criticità evidenziate che costituiscono altrettanti limiti alle potenzialità di sviluppo del sistema bolognese. Si tratta non solo di adeguare o correggere ciò che si è manifestato come insufficiente ma di reimpostare, innovando, l'organizzazione e gli usi del territorio, la funzionalità delle infrastrutture, la promozione di nuovi fattori di successo delle imprese locali, nonché le modalità di partecipazione attiva di tutte le amministrazioni locali al governo dell'area metropolitana.

Solo così si potrà fornire una risposta all'altezza dei problemi e determinare qualcosa in più di un semplice, e probabilmente inefficace, aggiustamento, e cioè un sistema territoriale coeso e sintonizzato sulle sfide della globalizzazione, un nuovo circuito virtuoso tra imprese, enti locali, lavoro autonomo e dipendente, sistema scolastico-formativo, organizzazione del territorio. E solo così si potranno far valere in Italia ed in Europa le qualità del sistema territoriale bolognese, indurre forti interessi economici e sociali sulla nostra area, aumentarne l'attrattività, saldare su obiettivi condivisi la comunità sociale con la comunità economica.

Il Piano strategico della Provincia di Bologna finalizza le sue scelte ed azioni su tre obiettivi di valore generale: un accordo istituzionale per il governo dell'area metropolitana; un nuovo e più importante rango dell'area bolognese e del sistema urbano regionale; una effettiva sostenibilità ambientale dei sistemi urbani e delle scelte di sviluppo del territorio.

3.1. Un accordo istituzionale per il governo dell'area metropolitana

La dimensione municipale appare da tempo del tutto insufficiente a governare con efficacia le criticità e le nuove domande di sviluppo del territorio. D'altra parte, la Provincia, che pure ha assunto nel corso degli ultimi anni nuove e importanti attribuzioni e il profilo di Ente elettivo a competenza generale sul territorio provinciale, può assicurare efficacia di sistema alle proprie azioni solo integrando funzionalmente le decisioni con quelle comunali o di ambito associativo sovracomunale (Associazioni e Unioni di comuni per la gestione associata) e con quelle degli altri organismi di programmazione come le Comunità montane o le Conferenze sanitarie

Il superamento della frammentazione di poteri e responsabilità istituzionali su un territorio che costituisce obiettivamente un sistema unitario di interdipendenze è la condizione necessaria per far corrispondere il sistema di governo con le domande e le dinamiche del sistema economico e sociale. In altri termini la riforma delle politiche territoriali ha bisogno di una riforma degli assetti di governo.

L'orizzonte per cui lavoriamo è la Città Metropolitana. Le recenti modifiche legislative introdotte dal Testo Unico degli Enti locali e la rilevanza costituzionale riconosciuta alle città metropolitane ripropongono con forza, anche per Bologna, la necessità di riprendere il cammino verso la sua istituzione.

Nella fase transitoria e comunque per poter corrispondere da subito alle sfide dell'area metropolitana bolognese è indispensabile formalizzare un governo unitario e condiviso delle politiche sovracomunali o di scala metropolitana. La nostra proposta è un rilancio, su basi nuove, dell'accordo del 1994 che diede vita alla Conferenza Metropolitana di Bologna. Si tratta di costruire una vera e propria associazione intercomunale, ai sensi della legge regionale, per la gestione associata delle funzioni comunali e provinciali di rilievo metropolitano nelle materie individuate dal Testo Unico degli Enti locali di eventuale competenza della Città Metropolitana.

3.2. Un nuovo e più importante rango per l'area bolognese e il sistema urbano regionale

L'area bolognese è sede di funzioni di relazione globale per un vasto territorio regionale e subnazionale: collegamenti aerei, ferro-stradali, logistica delle merci, manifestazioni fieristiche, ricerca scientifica, sistema universitario e sanitario, produzione culturale. Si tratta di attività ad alto valore aggiunto che concorrono in maniera determinante a definire il rango, l'attrattività e le caratteristiche sociali ed economiche del nostro territorio. Le dinamiche competitive in atto, in particolare il protagonismo del sistema milanese e delle città del Nord Est, oltre che dei principali sistemi urbani europei, rischiano di ridurre o comunque di compromettere seriamente le potenzialità e gli spazi di domanda attualmente serviti dalle infrastrutture bolognesi. E' indispensabile indicare uno sviluppo competitivo delle funzioni svolte e promuovere, al tempo stesso, nuove funzioni di "eccellenza", individuando traiettorie di crescita sia sul piano della intrinseca qualità ed attrattività delle funzioni presenti che della loro fungibilità per le altre città della regione e del territorio extraregionale, nel quadro delle necessarie alleanze e partnership di più vasta scala.

3.3. La sostenibilità ambientale dello sviluppo

La crescita di un'area fortemente urbanizzata come quella bolognese è anche strettamente correlata all'affermazione di precisi requisiti di qualità ambientale: la capacità di liberare i centri urbani dall'inquinamento acustico ed atmosferico; il decongestionamento del traffico stradale; la riduzione dei danni alla salute per inquinamento; la sicurezza dei fiumi e dei territori più fragili; la costante manutenzione del territorio e dei sistemi naturali; la tendenziale autosufficienza dell'approvvigionamento idrico ed energetico; il contenimento dei consumi e la capacità di riutilizzare i rifiuti solidi urbani; la tutela delle aree naturali di pregio e la riconversione delle pratiche agricole, in armonia con la più recente politica europea.

La sostenibilità ambientale dello sviluppo non è solo un contributo al ristabilirsi di un equilibrio ecologico mondiale, così come è negli obiettivi degli accordi di Kyoto, ma un fattore competitivo strategico che influenza direttamente l'attrattività di un territorio rispetto ad altri.

In questo senso il Piano Territoriale intende contribuire a raggiungere gli obiettivi dell'Agenda 21, definiti nella conferenza delle Nazioni Unite del '92 a Rio de Janeiro, per la messa a punto di un Piano di azione ambientale di progressiva riduzione degli inquinanti e del consumo delle risorse non rinnovabili.

Il Piano strutturerà inoltre un nuovo modello insediativo indirizzato a contrastare la dispersione e a promuovere la riqualificazione degli ambiti già urbanizzati, a riequilibrare i modi di trasporto delle merci, a valorizzare le infrastrutture di trasporto pubblico, soprattutto quelle in sede propria, a promuovere i beni ambientali e culturali, la conservazione del paesaggio e lo sviluppo di un'agricoltura biocompatibile.

4. Le condizioni necessarie: coesione nel sistema economico, nella trama sociale, nell'identità metropolitana.

Questi grandi obiettivi, per essere perseguiti, richiedono una rinnovata coesione in tre ambiti essenziali: in ambito economico perché possa svilupparsi la competitività del lavoro, delle imprese e del territorio; in ambito sociale per promuovere una società più libera, sicura e solidale, necessariamente multietnica ed orientata alla cooperazione tra le sue componenti interne; in ambito culturale perché vengano valorizzate le identità locali, verso nuova e forte identità metropolitana.

4.1. La competitività del lavoro, delle imprese e del territorio

La competitività è il risultato del concorso di diversi fattori: capacità manageriali, creatività, innovazione, professionalità dei lavoratori, rapporti con la ricerca, cooperazione con il sistema delle imprese nel distretto, qualità dei sub-fornitori, capacità di un sistema economico di confrontarsi con la cosiddetta new-economy, logistica, infrastrutture, aree attrezzate e servizi alle imprese, dotazione di servizi sociali e organizzazione del territorio. Essa dipende anche dal riconoscimento del protagonismo sociale e sindacale del lavoro dipendente, dalla riduzione dell'attuale forte tasso d'incidentalità nei luoghi di lavoro, nonché dal sostegno attivo all'evoluzione dei rapporti di lavoro a tempo determinato ed "atipici" verso rapporti di lavoro a tempo indeterminato, in sintonia con le aspettative e le aspirazioni delle giovani generazioni.

La competitività è un obiettivo da condividere sul piano sociale e territoriale e come tale può crescere a condizione che cresca la vita democratica e la partecipazione dei diversi attori alla concertazione delle scelte. Perseguire questo obiettivo presuppone un elevato livello di coesione degli attori e di condivisione delle scelte: la capacità di fare "sistema", di fare "squadra", che un insieme metropolitano è in grado di mettere in campo, è decisiva per il successo dei programmi che esso intende realizzare.

In questo quadro il P.T.C.P. può offrire alcune scelte di carattere territoriale ed infrastrutturale su temi di particolare rilevanza per la competitività del territorio e del sistema delle imprese, quali le reti infrastrutturali della mobilità e della logistica, le aree per i futuri insediamenti di carattere strategico, la sostenibilità ambientale, la territorializzazione dei servizi.

4.2. Una società più libera, sicura, solidale e multietnica

Corrispondere positivamente alle aspettative di maggiore libertà, sicurezza, solidarietà e convivenza multietnica delle diverse e distinte componenti della società bolognese, significa promuovere quella coesione che appare un requisito indispensabile per affrontare e vincere come sistema territoriale le nuove sfide della globalizzazione e contemporaneamente rispondere alla domanda generale di una più elevata vivibilità. La chiave sta nel non far coincidere libertà e individualismo e nel promuovere nuove opportunità e nuovi spazi di libertà per tutti, nel quadro di un rafforzamento dei diritti sociali attraverso la sburocratizzazione e la riforma del “welfare” ed una più diretta partecipazione della società locale alla produzione di servizi alla comunità. Il “welfare” deve assicurare, oltre che la redistribuzione del reddito alle fasce sociali più deboli, obiettivo che peraltro incontra crescenti difficoltà a causa dei limiti di crescita della spesa pubblica e delle nuove forme di emarginazione e disagio sociale, un sistema di opportunità per emanciparsi dalla dipendenza economica e culturale. Il “welfare” riformato deve caratterizzarsi sempre più come “welfare community”, e cioè come integrazione tra intervento pubblico diretto, intervento pubblico di sostegno, produzione privata e cooperativa di servizi, associazionismo, volontariato e responsabilizzazione diffusa dei cittadini.

Tutto questo va tradotto nel lavoro delle istituzioni e delle parti sociali: meno burocrazia e più semplificazione, meno assistenzialismo e più opportunità, meno monopoli e più liberalizzazione, ma anche decentramento e diffusione territoriale dei servizi sociali, sanitari e formativi, aumento della scolarizzazione superiore, creazione di un sistema di formazione permanente per giovani e adulti, alfabetizzazione tecnologica della popolazione, sviluppo delle reti telematiche per l'accesso locale ai servizi metropolitani, aumento del senso di sicurezza nelle città anche attraverso la riqualificazione e la rivitalizzazione degli spazi urbani e il recupero sociale della popolazione a rischio di devianza, integrazione dei cittadini immigrati per motivi di studio, lavoro o per il ricongiungimento familiare, affermazione di un più ampio diritto alla mobilità, semplificazione amministrativa e sburocratizzazione della Pubblica Amministrazione.

4.3. La valorizzazione delle identità locali verso una più grande identità metropolitana

La valorizzazione delle identità territoriali deve contribuire al rafforzamento della coesione sociale delle comunità locali e metropolitana e all'affermazione in campo internazionale di una immagine positiva e peculiare della realtà bolognese nel sistema delle comunicazioni globali. L'identità che vogliamo valorizzare è quella che si manifesta nei luoghi, nelle opere d'arte, nelle trasformazioni dell'ambiente, nel lavoro, nella scienza, nella socialità e nella solidarietà, nell'accoglienza e nell'integrazione dei migranti, nei rapporti internazionali.

Nella provincia di Bologna vanno riconosciuti tre diversi e complementari livelli di identità: quello comunale, quello dell'area culturale sub-provinciale, quello provinciale, o meglio, metropolitano.

- La condivisione di una identità comunale non può che scaturire dallo sviluppo delle nuove forme di partecipazione alla vita sociale: volontariato, associazionismo, polisportive, centri sociali, comitati, assemblee genitori, ecc. Qui si possono ricostruire e rimotivare le ragioni dello stare insieme in una comunità che non si regge più su collanti ideologici e che ritrova le ragioni dello stare insieme nella condivisione di un medesimo sistema di opportunità e di diritti.
- L'identità delle aree culturali sub-provinciali (l'imolese, la montagna, la pianura, l'hinterland) esprime, sia pure con intensità fra loro diverse, realtà originali sotto il profilo storico, economico e politico-sociale e, nello stesso tempo, una aspirazione alla differenziazione o meglio alla relativa autonomia nei confronti del capoluogo.
- L'identità metropolitana rappresenta ancora un traguardo da raggiungere. Moltissimi cittadini della provincia di Bologna conducono da tempo una vita metropolitana, abitando per lo più in un comune e lavorando in un altro, utilizzando, in relazione alle necessità, i servizi della città o della provincia, o le infrastrutture fieristiche, aeroportuali, universitarie, direzionali, trasportistiche, ecc. Ciò nonostante la percezione di una identità metropolitana è molto bassa. Essa va pertanto proposta come obiettivo delle politiche di governo e potrà raggiungere risultati significativi operando, in particolare, in due direzioni: verso la realizzazione di veri e propri percorsi di cittadinanza metropolitana (nella sanità, nella scuola, nella pubblica amministrazione, nei trasporti, ecc.), e verso la attribuzione di significati positivi al connotato metropolitano (appartenenza ad un sistema di opportunità, unico ed irripetibile, visibilità nel sistema globale, confronto e competizione con le grandi aree urbane europee, ecc.).

5. Il territorio: le scelte per accompagnare e guidare una nuova fase di sviluppo ambientalmente sostenibile nel quadro della competizione globale

5.1. Valorizzare le eccellenze

5.1.1. La qualificazione e lo sviluppo dei grandi poli funzionali

La possibilità di fare un salto in avanti nel posizionamento strategico dell'area bolognese ed emiliano-romagnola e nel contempo di garantire condizioni di sostenibilità allo sviluppo del territorio, trova un terreno di verifica particolarmente cruciale e delicato nelle politiche ed azioni riguardanti i grandi "poli funzionali", ossia quegli ambiti specializzati che ospitano le grandi funzioni metropolitane e i servizi ad alta attrattività o ad alta specializzazione economica, culturale, sportiva, ricreativa, della mobilità e della logistica, funzioni che in diversi casi rappresentano anche punti di eccellenza e di qualità del sistema bolognese.

Non a caso, per la preminente rilevanza sovracomunale di ciascuno di questi ed anche per il loro rilevante impatto sulla mobilità e quindi sul sistema ambientale e sulla qualità urbana, la legge regionale 20/2000 attribuisce espressamente alla Provincia e al PTCP l'onere di definire le politiche e le azioni per ciascuno di essi, la programmazione di eventuali nuovi poli funzionali e l'individuazione degli ambiti idonei ad ospitarli.

Le politiche da mettere in campo per i poli funzionali devono partire dal pieno riconoscimento della dimensione vasta della loro influenza, dal riconoscimento del valore, in molti casi strategico, della loro efficienza ed efficacia a vantaggio dell'intero sistema economico-territoriale e devono insieme contemperare le loro esigenze di sviluppo con la minimizzazione e mitigazione dei loro impatti ambientali e, in particolare, con il decongestionamento dell'area urbana centrale nella quale la gran parte di essi è concentrata.

Per alcuni di questi poli le strategie di sviluppo e le azioni conseguenti sono state definite e consolidate negli ultimi anni e il loro aggiornamento non sembra evidenziare particolari criticità (ad esempio l'Università). Per altri il Piano provinciale dovrà contenere determinazioni anche innovative, forti e condivise, da assumere sulla base di un processo di dialogo e di concertazione con la pluralità di attori istituzionali, economici e sociali coinvolti, nella piena consapevolezza che l'efficacia e il successo dell'azione da realizzare e delle politiche da perseguire nel tempo dipendono in modo sostanziale dalla capacità di "governance" unitaria e coerente che il sistema locale è in grado di esprimere.

A questo scopo si formulano i seguenti indirizzi per quanto attiene aeroporto, quartiere fieristico e i nuovi poli funzionali

5.1.1.a L'aeroporto

L'aeroporto di Bologna costituisce il portale strategico per l'accessibilità di buona parte del sistema economico emiliano-romagnolo rispetto al sistema di relazioni europeo e internazionale, ed è significativo che l'intenso sviluppo dei volumi di traffico registrato incessantemente negli ultimi anni sia dovuto essenzialmente all'incremento dei voli internazionali.

La compatibilità dell'aeroporto nella sua collocazione rispetto alle aree urbane, che aveva dato luogo ad estese preoccupazioni e motivate proteste negli anni scorsi, è andata lentamente migliorando nel tempo, sia grazie agli interventi sull'infrastruttura ed alle modifiche delle procedure di decollo, sia grazie alla progressiva entrata in esercizio di aeromobili meno rumorosi, conformi alle normative più restrittive oggi in vigore.

Si ritiene che esistano tutte le condizioni perché gli ulteriori miglioramenti della compatibilità ambientale, ottenibili sia sul versante dell'infrastruttura (prossimo allungamento della pista verso ovest, pista di rullaggio alla testata est), sia sul versante degli aeromobili, seguano di pari passo l'ulteriore incremento del traffico, fino ai limiti massimi consentiti dall'utilizzo della pista. A condizione che entrino in vigore norme ancora più restrittive riguardo alla rumorosità ammessa degli aerei, di cui si sta già discutendo a livello internazionale, si potrà arrivare fino a quei 9-10 milioni di passeggeri che rappresentano un margine di sviluppo ampio rispetto ai 3,2 milioni attuali. Tuttavia lo sviluppo della funzione aeroportuale deve fin d'ora ricercare ulteriori opportunità e sbocchi anche nella più stretta integrazione funzionale e logistica con l'Aeroporto di Forlì e nella specializzazione degli altri aeroporti della regione.

1) In particolare per quanto riguarda l'integrazione con Forlì, il PTCP proporrà di formalizzare l'impegno ad uno studio e ad una verifica di fattibilità del collegamento ferroviario delle due aerostazioni.

2) Condizione essenziale per la funzionalità e l'attrattività regionale e interregionale dell'aeroporto è il sostanziale miglioramento della sua accessibilità, sia dal sistema stradale e autostradale sia da quello ferroviario, attraverso una sequenza già individuata di interventi:

- in primo luogo la razionalizzazione dello svincolo sulla Tangenziale secondo soluzioni già definite e che devono essere stralciate e anticipate rispetto al più complesso progetto di potenziamento del sistema autostradale;
- in secondo luogo la realizzazione di un sistema di collegamento diretto e automatizzato con la già finanziata nuova stazione ferroviaria dedicata sulle linee Bologna-Milano e Bologna-Verona, realizzabile in tempi compatibili con l'entrata in esercizio di tale stazione (previsto per il 2006) e quindi di più sicura e ravvicinata fattibilità rispetto ad ogni altra ipotesi;
- in terzo luogo la realizzazione di un nuovo casello autostradale, dedicato

all'aeroporto, realizzabile all'altezza di Borgo Panigale, funzionale allo sviluppo dello scalo merci e ad alleggerire la tangenziale di tutta l'utenza proveniente dalla parte orientale della regione.

Con queste condizioni di accessibilità drasticamente migliorate, e in un quadro di compatibilità ambientali da tenere in costante monitoraggio, il complesso aeroportuale può candidarsi a diventare un polo funzionale integrato, nel quale anche altre attività economiche (quali quelle logistiche, commerciali, ricettive, congressuali, ecc.) possono sviluppare le reciproche sinergie.

5.1.1.b Il quartiere fieristico

Punto di forza ormai storico dell'economia e della proiezione internazionale della città, l'attività fieristica continua a mostrare una domanda di sviluppo che testimonia la competitività della struttura e della società di gestione bolognese rispetto alle strutture concorrenti.

Il quartiere fieristico costituisce da tempo il perno di un polo funzionale integrato in cui si associano altre funzioni con ambito di gravitazione metropolitano: Palazzo dei Congressi, sede della Regione, sede RAI, multisala cinematografica, ecc.

Anche se in prospettiva una parte delle funzioni fieristiche potrebbero essere sostituite con scambi on-line, è pensabile che gli aspetti spiccatamente espositivi e la realizzazione di grandi eventi richiederanno spazi attrezzati più ampi di quelli attuali. Tuttavia il limite di cui soffre la struttura attuale non deriva tanto dalla carenza di spazi quanto dalle condizioni di accessibilità, inficiate dallo stato di congestione dell'infrastruttura autostradale-tangenziale che a sua volta estende disagi su un'ampia zona urbana al contorno in occasione delle manifestazioni maggiori.

Le condizioni per assicurare uno sviluppo adeguato alle esigenze che manifesta il quartiere fieristico e insieme la compatibilità con il contesto urbano dipendono quindi dal miglioramento sostanziale dell'accessibilità.

La realizzazione del casello autostradale dedicato alla Fiera, in modo da alleggerire la pressione sulla Tangenziale, associato al raddoppio del parcheggio Michelino, ed al potenziamento della fermata ferroviaria con un binario al servizio esclusivo dei treni speciali, costituisce un insieme di interventi-chiave aventi già un alto grado di definizione e di fattibilità in tempi ragionevolmente brevi. Ma la funzionalità della struttura, e di questa porzione di città, nel più lungo periodo è legata da un lato al potenziamento sostanziale dell'intera infrastruttura Autostrada-Tangenziale secondo la prospettiva di lungo periodo delineata dal PRIT, e dall'altro alla realizzazione di un sistema di trasporto urbano ad alta capacità che la colleghi con la Stazione Centrale, l'aeroporto, il sistema dei parcheggi scambiatori e la rete del trasporto pubblico metropolitano.

Con queste nuove condizioni di accessibilità e con un nuovo accesso principale

attestato oltre la linea ferroviaria di cintura in corrispondenza del grande parcheggio e della fermata ferroviaria, il complesso espositivo può essere ammodernato e qualificato, sia in termini di superficie espositiva, fino a raggiungere quei 250.000 mq. che sono individuati oggi come soglia per dare risposta alle esigenze prospettabili per oltre un ventennio, sia sul piano della qualità degli spazi e dei servizi (padiglioni a due livelli, percorsi interni meccanizzati, climatizzazione, ecc.) che è probabilmente quello su cui maggiormente si gioca la competizione nel prossimo futuro.

In questo quadro si pone l'esigenza di una maggiore integrazione e programmazione unitaria alla scala regionale sia degli eventi fieristici che delle strutture societarie verso un vero e proprio sistema fieristico regionale.

5.1.1.c I nuovi poli funzionali per funzioni integrate commerciali, ricreative e del «loisir»

Dopo la stagione in cui sono sorti i grandi centri commerciali, l'evoluzione dei consumi e del tempo libero propone oggi nuovi tipi di grandi attrattori di utenza nella forma di parchi tematici, multisale cinematografiche, family park, grandi complessi di attrezzature ricreative, sportive, commerciali e ricettive.

Il Piano Territoriale dovrà individuare risposte a queste nuove domande. L'orientamento che è stato espresso dalla legislazione e dagli atti di indirizzo della Regione Emilia-Romagna è quello di programmare ampie aree integrate (poli funzionali) localizzate nei nodi che offrono le migliori condizioni di accessibilità, nelle quali sviluppare complessi comprendenti più funzioni attrattive diverse, in modo da favorire le sinergie reciproche, evitare la dispersione di queste attrezzature nel territorio, limitare le esigenze di infrastrutturazione (grandi parcheggi) e gli impatti ambientali.

La Conferenza provinciale dei servizi tenutasi lo scorso anno, in materia di medie e grandi strutture commerciali, ha fra le altre cose riconosciuto e validato, nelle previsioni vigenti dei PRG comunali, cinque complessi di aree che costituiscono già oggi poli funzionali di questo tipo o sono destinati a diventarlo: la "Zona B" di Casalecchio, il complesso CAAB/Città-Scambi/ex-ASAM in comune di Bologna, il complesso Centronova-Novotel in comune di Castenaso, un insieme di aree presso lo svincolo Via Caselle-Tangenziale a S.Lazzaro e infine il complesso Leonardo a Imola. Queste scelte urbanistiche degli anni passati si mostrano tuttora validamente collocate in termini generali in quanto si tratta di aree servite dalle grandi infrastrutture viarie che costituiscono la rete primaria di collegamento regionale/nazionale (e in taluni casi servite anche da fermata ferroviaria).

Tuttavia si tratta di collocazioni troppo addentro nell'area urbana centrale, già sovraccaricata di funzioni e di traffico. Poiché questi poli già attuati o confermati

non esauriscono la domanda futura, questa dovrà essere orientata più all'esterno e più lontano dall'area urbana centrale; nuovi ambiti per complessi integrati di funzioni ricreative, commerciali e del «loisir» dovranno essere individuati secondo un insieme di criteri che privilegino:

- la contiguità con i nodi di interscambio della “grande rete” della mobilità regionale/nazionale e in particolare la prossimità ai caselli autostradali,
- la capacità delle reti infrastrutturali,
- la salvaguardia delle risorse naturali e paesaggistiche e fra queste la salvaguardia dei residui cunei agricoli che penetrano nell'area urbana centrale.

5.1.2. L'Università

L'Università rappresenta la prima impresa bolognese, in termini di dimensione complessiva e di ricadute sulla vita della città: dal mercato dell'abitazione a quello del lavoro, dall'utenza su una gamma diversificata di servizi ai volumi di consumo legati alla presenza di una vasta popolazione “aggiuntiva” a quella anagrafica. Essa costituisce inoltre, se adeguatamente riconosciuta ed indirizzata, una leva straordinaria per la innovazione e la qualificazione del sistema produttivo e sociale bolognese e per l'attrattività di Bologna sotto il profilo scientifico, culturale e tecnico-produttivo.

Se è vera questa premessa, è urgente dare pronta attuazione alle molte scelte programmate per evitare il rischio di un dimensionamento irrazionale delle sedi universitarie che può tradursi in fattore di congestione e disagio e più in generale in uno scadimento della qualità della funzione didattica, a scapito in primo luogo della popolazione degli studenti.

Devono quindi trovare realizzazione in tempi brevi le ipotesi di trasferimento delle facoltà scientifiche nei comparti del cosiddetto “quadrante nord-ovest” della città (Lazzaretto e Navile) e di pari passo devono trovare compimento le ipotesi di trasferimento di importanti istituti di ricerca, quali l'ENEA.

Contemporaneamente le sinergie tra Università e Centri di ricerca devono poter prospettare forme di collaborazione strutturata con il sistema delle imprese per individuare le ricadute tecnologiche, ambientali e sociali delle attività scientifiche di base ed applicative, punto di partenza dell'indispensabile relazione tra ricerca e innovazione produttiva e sociale.

Infine vanno sostenute e promosse iniziative di partnership con i Comuni singoli e associati per la diffusione di attività decentrate di formazione post universitaria (master, dottorati di ricerca, stage, ecc.) utilizzando a questo scopo le opportunità offerte dai diversi territori sotto il profilo produttivo, culturale, ambientale e del welfare.

5.1.3. Il Sant'Orsola-Malpighi e il polo sanitario bolognese

L'offerta di servizi di assistenza ospedaliera in ambito provinciale bolognese non ha bisogno di un'espansione quantitativa, bensì di una motivata redistribuzione delle specialità di base e di un potenziamento qualitativo in relazione alle richieste assistenziali attuali e allo sviluppo delle conoscenze e delle tecnologie, sempre più necessarie per i presidi di alta qualificazione diagnostica e terapeutica. L'andamento demografico e della residenzialità e la crescita delle conoscenze e della tecnologia, rendono arretrata la scelta dell'accentramento ospedaliero. Accentrare tutte le attività di base nei grandi ospedali aumenta il gigantismo e le disfunzioni di questi ultimi, che dovrebbero invece essere chiamati a rispondere a bisogni assistenziali di secondo e terzo livello.

Il Policlinico Sant'Orsola-Malpighi, situato a ridosso del centro storico della città, propone da tempo gravi problemi di accessibilità e di concorso alla congestione dell'area urbana. Il superamento di questa situazione può essere, a nostro parere, affrontata con due ordini di soluzione: da un lato miglioramento dell'accessibilità dal bacino extracittadino anche attraverso il potenziamento dei trasporti pubblici e l'utilizzo delle fermate esistenti o, se necessario, di una nuova fermata della ferrovia Bologna-Portomaggiore, dall'altro il dimensionamento delle specialità ospedaliere di base per rapportarlo all'effettivo fabbisogno dei cittadini bolognesi e di quella parte dell'hinterland che gravita sul bacino dell'ospedale. Ciò consentirebbe di valorizzare le funzioni di alta specialità e di didattica universitaria. Si tratta naturalmente di ipotesi che, per essere praticata, richiede la condivisione dell'Università.

L'ospedale Bellaria deve essere considerato un polo ad orientamento specialistico sia in ambito neuro-chirurgico sia oncologico mentre l'Istituto Ortopedico Rizzoli si conferma come l'unico istituto di ricerca a Bologna di valenza nazionale.

5.1.4. La logistica.

L'area bolognese è un concentrato di strutture, saperi e capacità professionali nei settori del trasporto e del commercio: qui operano strutture di rilievo europeo, come Fiera, Interporto e Aeroporto, e di rilievo nazionale, come Centergross e Mercato Ortofrutticolo. La loro collocazione, sostanzialmente connessa ai nodi dei trasporti nazionali e internazionali, può costituire il presupposto per un processo di localizzazione di imprese specializzate nei diversi versanti della logistica della piccola e media impresa, della movimentazione sulle grandi distanze, della distribuzione dei prodotti all'ingrosso.

5.1.5. Un distretto per la produzione culturale

Il territorio bolognese ha le caratteristiche per diventare un vero e proprio distretto

per la produzione culturale; una rete di risorse e di interconnessioni che vanno dall'industria culturale all'industria multimediale, al «loisir», al Dams, alla cineteca, alla scuola di giornalismo, a case editrici di rilievo internazionale, ai Centri studi, ma anche al Cineca; e poi una grande offerta teatrale e musicale, un importante circuito di sperimentazione e di ricerca costruito dai centri sociali, un sistema bibliotecario e una rete museale che sono frutto di uno storico impegno del sistema degli Enti locali in collaborazione con l'istituzione universitaria e scolastica.

Particolare rilievo assume in questo ambito l'idea di un progetto di sostegno allo sviluppo di un distretto per le produzioni multimediali anche attraverso il riutilizzo e la riqualificazione urbana di contenitori industriali dismessi e dismettibili.

5.1.6. Il turismo evoluto.

Lo sviluppo di forme di turismo evoluto, come ha dimostrato il successo dell'esperienza di Bologna 2000 – Città Europea della Cultura, può rappresentare per tutta la provincia un forte fattore di crescita economica e di potenziamento dell'identità territoriale. Si tratta di forme di turismo che producono, per la loro diluizione nel tempo e diffusione nello spazio, modesti impatti sul territorio in termini di traffico e congestione urbana e un buon ritorno economico, dovuto all'elevata capacità di spesa dei visitatori.

La maggiore visibilità internazionale di Bologna ottenuta con l'azione promozionale connessa agli eventi del 2000 può essere amplificata e diffusa a tutto il territorio favorendo l'emergere di più spiccate vocazioni turistiche locali. Occorre promuovere un circolo virtuoso in cui alla crescente visibilità esterna della città corrispondano processi di ulteriore messa in valore di peculiarità turistiche zonali e di filiere di turismo tematico favorendo il rilancio della piccola e media imprenditoria commerciale, turistica, dei servizi e stimolando le proficue connessioni con l'agricoltura, l'artigianato e le produzioni che più hanno bisogno di intessere rapporti internazionali. Oltre ai valori ambientali e storico-artistici, sono da mettere in vetrina i tanti aspetti della cultura materiale, delle produzioni più pregiate e più note nel mondo, in generale il saper fare e il saper vivere locale. Si pensi ai milioni di movimenti turistici alimentati dalla ricerca di vini particolari, che anche questa provincia è in grado di offrire, o al successo del turismo della “terra dei motori” (il museo della Ducati, i raduni, ecc.). L'attenzione notevole di visitatori sempre più curiosi e attenti alla scoperta in profondità delle peculiarità del territorio bolognese lascia aperto un ampio ventaglio di opportunità su cui è opportuno investire intelligenze e risorse.

5.1.7. Le aziende pubbliche locali nei nuovi mercati promossi dalla liberalizzazione dei servizi pubblici

Con la liberalizzazione della gestione dei servizi pubblici a contenuto industriale,

come quelli relativi alla gestione dei cicli ambientali o al trasporto pubblico locale si aprono nuove possibilità di mercato per le aziende bolognesi a partecipazione pubblica che nel corso degli ultimi anni hanno realizzato un serio processo di modernizzazione e di affinamento imprenditoriale. Si tratta ora di cogliere le potenzialità dei nuovi mercati promuovendo, sulla base di specifici accordi, soggetti imprenditoriali capaci non solo di operare a livello regionale (come nel campo dei servizi idrici, del gas e dello smaltimento rifiuti), ma di competere efficacemente sul mercato nazionale, estendendo fra l'altro le proprie attività a settori nuovi ed innovativi, quali ad esempio la telematica.

5.2. I grandi collegamenti nazionali e internazionali: sviluppo ferroviario e adeguamento della rete autostradale e viabilistica

Il potenziamento dei grandi collegamenti ferrostradali con le regioni italiane ed europee costituisce una delle condizioni per la crescita e la competitività dell'area bolognese. Si tratta non solo di adeguare la capacità di infrastrutture che da sempre caratterizzano Bologna come crocevia nazionale dei traffici stradali e ferroviari, ma di agire contemporaneamente per contrastare la concorrenza dei nuovi poli logistici del nord Italia, inserendo le infrastrutture bolognesi nei corridoi commerciali tra le regioni europee, il bacino del Mediterraneo e i mercati dell'oriente.

Si tratta inoltre di favorire il riequilibrio modale del trasporto delle merci a favore della ferrovia e del cabotaggio fluviale e marittimo.

Il PTCP assumerà il seguente quadro di riferimento.

Grande rete ferroviaria

Per quanto riguarda lo sviluppo ferroviario e il riequilibrio modale, si recepiscono gli impegni per la realizzazione del quadruplicamento veloce della linea ferroviaria Napoli-Milano e per il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona e le indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti relative alla valorizzazione dell'Interporto di Bologna come principale piattaforma per il trasporto combinato in Emilia-Romagna.

Cabotaggio marittimo e fluviale

Per il cabotaggio marittimo vanno messe a sistema le relazioni delle infrastrutture bolognesi con il porto di Ravenna dedicando particolare attenzione al potenziamento del collegamento ferroviario e di quello stradale attraverso la realizzazione dell'asse trasversale di pianura e il completamento della riqualificazione della San Vitale mentre per il cabotaggio fluviale assumiamo l'impegno di uno studio di fattibilità di un collegamento intermodale tra l'area bolognese e il porto di Ferrara come accesso alla rete idraulica del Po.

Grandi collegamenti stradali

Per quanto concerne invece i collegamenti stradali ed autostradali, proponiamo innanzitutto il potenziamento dell'anello autostradale di Bologna, attualmente a due corsie per senso di marcia che risultano congestionate per gran parte delle fasce orarie e dei periodi di punta e soprattutto insufficienti ad accogliere l'aumento di traffico che si genererà con la variante di valico e con la quarta corsia Modena-Bologna, oltre all'incremento previsto, per i prossimi anni, del traffico autostradale. Ciò anche con l'obiettivo di aumentare la capacità della complanare autostradale,

ossia della Tangenziale di Bologna.

Dopo avere esaminato, insieme ai Comuni dell'area nord, l'ipotesi di una nuova grande bretella autostradale da Sasso Marconi a Castel San Pietro Terme ed averne valutato le controindicazioni in termini di impatto ambientale e di efficacia trasportistica, consideriamo di particolare interesse l'ipotesi di un parziale interrimento dell'anello autostradale a tre corsie per senso di marcia in prossimità dell'attuale infrastruttura. La soluzione prospettata, che va verificata sotto il profilo della sicurezza stradale e delle emissioni inquinanti, ha il pregio di minimizzare gli impatti socio-ambientali e le disfunzioni trasportistiche.

Appare tuttavia indispensabile integrare questa ipotesi con gli interventi già messi a punto dalla Società Autostrade sulla base dell'Accordo siglato con Comune, Provincia e Regione nel 1999. Non solo perché è di massima urgenza la riqualificazione dello svincolo di accesso all'aeroporto e la realizzazione del casello autostradale Fiera, oltre che il miglioramento dei raccordi tra tangenziale e viabilità ordinaria con la realizzazione delle rotonde su tutti gli svincoli, ma perché risulta del tutto improbabile e comunque di difficile realizzazione un doppio intervento sul sistema autostradale: prima l'adeguamento a tre corsie in sede e successivamente l'interrimento.

Cispadana e Pedemontana

Accanto agli interventi sull'anello autostradale, alla variante di valico e alla quarta corsia nella tratta Modena-Bologna dell'Autostrada del Sole, il PTCP assumerà come scelte di potenziamento dei collegamenti stradali regionali e nazionali i due corridoi stradali alternativi alla via Emilia proposti dal Piano Regionale dei Trasporti: l'asse cispadano, da Cesena a Piacenza, e l'asse pedemontano, dalla Val Tidone (Pc) a Casalecchio di Reno. Si tratta di assi che si realizzeranno per stralci funzionali successivi e che interessano parti rilevanti del territorio provinciale: l'asse cispadano vede la realizzazione di un lotto funzionale a pochi chilometri dal confine tra la provincia di Bologna e quella di Ferrara, mentre l'asse pedemontano vede la realizzazione di un lotto funzionale tra Vignola e Bazzano per poi proseguire verso Casalecchio di Reno sul tracciato della nuova Bazzanese. A questo proposito appare in tutta la sua portata strategica la previsione del casello autostradale di Crespellano e della relativa viabilità di collegamento con Bazzano dal momento che senza questi interventi il traffico dell'asse pedemontano si scaricherebbe inevitabilmente sulla tangenziale di Bologna.

5.3. La nuova mobilità nell'area metropolitana bolognese: sostenibilità ambientale, rete integrata del trasporto pubblico, concentrazione insediativa, viabilità ortogonale

Le politiche per la mobilità hanno il compito non facile di conciliare la domanda di trasporto con la complessiva efficienza del sistema e con la qualità ambientale.

Il tema è a un tempo infrastrutturale ed insediativo e riguarda le vocazioni delle singole aree del territorio in funzione delle loro connessioni con l'intero sistema metropolitano e regionale.

Si tratta di avviare un'azione integrata su vari livelli che agisca sia sulla domanda sia sull'offerta di spostamento, al fine di assicurare, anche attraverso un reale riequilibrio fra le modalità di trasporto, la riduzione della congestione, il miglioramento della qualità dell'aria e degli impatti acustici, la velocizzazione complessiva degli spostamenti e l'accessibilità del sistema urbano metropolitano, obiettivi peraltro già indicati dai principali strumenti di pianificazione, dal Piano Generale dei trasporti nazionale al Piano regionale agli indirizzi preliminari per il Piano della mobilità metropolitana, sottoscritti dai quindici Comuni e dalla Provincia

Sistemi trasporto in sede propria

La risposta strategica alla crisi della mobilità è affidata in primo luogo alla valorizzazione e allo sviluppo dei sistemi di trasporto in sede propria, tra loro interconnessi e complessivamente accessibili dalle varie modalità di trasporto privato, attraverso un correlato sistema di parcheggi scambiatori esterni sia al centro storico che al territorio del capoluogo.

Gli elementi costitutivi di questo sistema integrato sono il Servizio ferroviario metropolitano, il sistema tram-metrò di Bologna, il servizio di trasporto pubblico su gomma su corsie preferenziali nelle percorrenze urbane e suburbane.

Il Servizio ferroviario metropolitano abbraccia otto rami ferroviari tra loro passanti, organizzati in circa 80 fra fermate e stazioni, di cui 22 nuove, con la previsione di un'offerta di treni, a regime, cadenzati alla mezz'ora nelle ore di punta, con possibilità di intensificazione al quarto d'ora.

Il sistema tram-metrò prevede la realizzazione di un collegamento tramviario su gomma tra Borgo Panigale e San Lazzaro di Savena, con diramazione alla prevista fermata ferroviaria di Caselle sulla linea Bologna-Ancona. Si prevede inoltre il collegamento, con una tecnologia di trasporto rapido di massa, del centro di Bologna con il quartiere fieristico.

Noi consideriamo decisivo il raccordo funzionale tra treno, tram-metrò e servizi su gomma sia sotto il profilo dell'integrazione modale che del sistema tariffario ed informativo. Da questo punto di vista auspichiamo che il collegamento centro storico-fiera prosegua in direzione aeroporto e verso Corticella integrandosi funzionalmente con treno e bus. In prospettiva è utile considerare l'ulteriore espansione della rete tram-metrò verso i principali aggregati urbani cittadini e dell'hinterland

Un Piano per la mobilità metropolitana.

Proponiamo inoltre di dare ai piani urbani del traffico una cornice di scala sovracomunale e di dare vita ad un vero e proprio Piano della mobilità sovracomunale da definire nei suoi contenuti e nelle modalità di gestione nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Il Piano della mobilità metropolitana dovrà disciplinare la politica di regolazione del traffico e della sosta alla scala sovracomunale con particolare riferimento all'area conurbata centrale. In questo ambito potrà trovare collocazione un problema sinora non adeguatamente affrontato dalle amministrazioni locali: quello della distribuzione urbana delle merci che costituisce come noto un potente fattore di crescita della domanda di mobilità, legato alla polverizzazione della struttura commerciale e – soprattutto in un'area come quella bolognese – alla localizzazione diffusa del sistema produttivo, ma anche e per converso a grandi polarizzazioni come quelle determinate dai centri commerciali e dalle aree multifunzionali.

Insedimenti e mobilità sostenibile

Un contributo importante allo sviluppo di una mobilità sostenibile può venire dalla ridefinizione delle politiche insediative.

Si tratta di contrastare gli insediamenti diffusi che generano la crescita ingiustificata della mobilità privata. I futuri grandi insediamenti dovranno collocarsi in prossimità delle fermate e delle stazioni del Servizio ferroviario metropolitano e delle infrastrutture stradali ed autostradali di grande portata.

Si tratta anche di privilegiare i grandi insediamenti in prossimità dei centri urbani metropolitani dotati di servizi di rango superiore (scuole, ospedali, servizi direzionali) e di limitare le espansioni nelle aree prospicienti la tangenziale e la viabilità radiale congestionata.

Un nuovo assetto per la viabilità bolognese

Per quanto riguarda la viabilità interna all'area metropolitana l'obiettivo principale del PTCP è il decongestionamento della rete esistente, la riduzione degli inquinanti nei centri urbani attraversati e l'aumento della sicurezza per gli utenti; un obiettivo che può essere raggiunto sia spostando quote di mobilità dai mezzi privati a quelli pubblici sia ridistribuendo i carichi di traffico nella rete complessiva.

Da questo punto di vista si assume come indicazione di carattere strategico il completamento dell'assetto ortogonale della viabilità bolognese. In altri termini si vuole offrire un sistema di alternative all'asse tangenziale che costituisce l'unica infrastruttura funzionalmente dedicata allo smistamento dei traffici generati sugli assi radiali. La proposta si articola sul potenziamento di tre assi trasversali esistenti, sulla realizzazione di due passanti nord-sud e sul completamento della

rete stradale metropolitana.

Tre assi trasversali (Est-Ovest) alla viabilità radiale

I tre assi trasversali sono la tangenziale di Bologna, da potenziare nel numero di corsie fruibili dagli utilizzatori, la trasversale di pianura, da potenziare a due corsie per senso di marcia, parte in sede e parte fuori sede, da San Giovanni in Persiceto a Medicina, l'intermedia di pianura tra Calderara di Reno e Granarolo. Si tratta di assi esistenti da potenziare o da strutturare meglio, come nel caso dell'intermedia che necessita per essere tale di un ponte stradale sul fiume Reno, senza ulteriore consumo di territorio o induzione di nuovi insediamenti sparsi.

Due passanti Nord-Sud

I due passanti nord-sud, anch'essi alternativi all'uso della tangenziale, sono rappresentati dal collegamento della nuova strada di previsione Lungoreno, da Funo di Argelato, con l'asse dell'89 in città e con la nuova Porrettana e la nuova Bazzanese, a Casalecchio; l'altro asse è costituito dal collegamento della Lungosavena, da Granarolo, con la variante di Rastignano e la fondovalle Savena verso Pianoro e Loiano.

Completare la viabilità metropolitana

Circa il completamento della rete stradale metropolitana gli interventi da realizzare sono quelli relativi al collegamento del casello autostradale di Crespellano con la via Emilia e con Bazzano e Ponte Ronca, la Bretella di Funo per Interporto e Center-gross, la nuova Porrettana dalla tangenziale a Sasso Marconi e le varianti tra Silla e Marano e tra Ponte della Venturina e Taviano, il prolungamento della tangenziale da San Lazzaro a Osteria Grande, le circonvallazioni esterne ai principali centri urbani.

5.4. Un'area metropolitana policentrica

Se il rapporto tra il capoluogo e il restante territorio della provincia ha fin qui caratterizzato, sotto il profilo insediativo, economico e di servizio, la fisionomia dell'area bolognese, occorre prendere atto che questa configurazione risulta del tutto inadeguata a cogliere in modo efficiente le potenzialità di sviluppo economico e i relativi aspetti di sostenibilità ambientale.

E' tempo di riconoscere una specifica vocazione a funzioni metropolitane alle singole parti del territorio bolognese. Si tratta d'altra parte di un dato della realtà che, come spesso succede, ha già superato la rappresentazione che di essa danno la politica e le istituzioni.

Polo imolese

Innanzitutto va sottolineato il ruolo del Polo Imolese, al centro di un'area vasta che comprende ampi territori delle province romagnole e che è quindi porta naturale di connessione fra Bologna e la Romagna. Rafforzatosi sensibilmente nell'ultimo decennio, sotto il profilo residenziale e produttivo, presidia le relazioni tra mare e terra che, nell'ambito di nuovi corridoi logistici, potranno collegare la "Via Adriatica" all'Asse del Brennero, proiettato verso il Centro Europa dimostrando ulteriori spiccate potenzialità, in un territorio non ancora investito da evidenti fenomeni di congestione e di conflittualità con il contesto ambientale.

Pianura

L'area della pianura bolognese ha da tempo cessato di essere una pura e semplice area di decentramento produttivo o residenziale dal capoluogo. E' evidente una fisionomia specifica sottolineata da relazioni produttive e commerciali di grande scala, che qui indirizzano importanti opportunità insediative e di sviluppo. D'altra parte la realizzazione dell'Asse ferro-stradale cispadano a nord e l'obiettivo saturazione delle potenzialità di insediamento industriale nell'hinterland bolognese delineano una spiccata vocazione di questi territori ai grandi insediamenti terziari e produttivi. Non mancano, in questa vasta area, residui valori di alto contenuto paesaggistico/ambientale, spesso connessi alle profonde modifiche intervenute nei cicli produttivi agricoli e di trasformazione dei prodotti agro-alimentari, valori che possono elevare il tenore delle descritte opportunità insediative e di sviluppo, anche attraverso progetti di recupero e valorizzazione.

Montagna

L'area della montagna, ormai esaurito il ciclo dell'impoverimento demografico, a

sua volta esprime funzioni e potenzialità nel sistema metropolitano in ordine alle sue specificità fisico-ambientali del territorio ed alle naturali vocazioni turistiche, sempre più da connettere con le residue vocazioni agricole e produttive. Essa può porsi, in un quadro di completamento delle previsioni infrastrutturali, l'obiettivo di svolgere un ruolo di snodo e di relazione tra l'area metropolitana bolognese e quella fiorentina e più in generale tra il sistema territoriale ed economico dell'Emilia-Romagna e quello toscano, in particolare per quanto riguarda il sistema Firenze-Prato-Pistoia, ricercando una centralità, rispetto alle grandi vie di comunicazione, che sappia proporre una immagine rinnovata, non più "periferica", delle aree appenniniche.

Città e hinterland

Ma, come è naturale, è la Città, l'area urbana centrale e il suo hinterland, che deve tornare a svolgere un ruolo decisivo e di traino, nel complesso sistema metropolitano formatosi negli ultimi trent'anni, che è richiesto dal quadro degli obiettivi strategici delineati.

Sono innegabili, in particolare negli ultimi anni, i sintomi di sofferenza del sistema più densamente conurbato: esasperato accentramento funzionale e desertificazione di alcune aree centrali; progressiva e continuata flessione demografica e parallelo, accentuato, invecchiamento della popolazione; estrema congestione del traffico, assieme a dinamiche del mercato immobiliare non favorevoli e comunque escludenti ampi settori della domanda. Si delineano, in tali condizioni, veri e propri sintomi di declino urbano.

In significative porzioni territoriali dell'hinterland, a ridosso della città, tendono per altro a manifestarsi le medesime caratteristiche di difficoltà, restringendosi parallelamente le possibilità di svolgere un ruolo autonomo e significativo all'interno dell'area metropolitana. Anche qui, nonostante le numerose iniziative di riqualificazione e valorizzazione dei tessuti connettivi locali, permangono i rischi di una riduzione generalizzata e indifferenziata a "grande periferia" di un "centro" sempre più congestionato.

Tre sono le questioni di fondo che il "core" metropolitano deve affrontare.

- 1) L'area conurbata dovrà innanzitutto liberarsi dal peso insopportabile della congestione con misure strutturali di riequilibrio modale e di adeguamento delle infrastrutture per la mobilità.
- 2) Ciò stabilirà il presupposto, assieme ad una rinnovata politica per l'abitazione che sappia richiamare l'attenzione degli amministratori locali e degli operatori sulla necessità di ripristinare, nelle attuali condizioni di mercato, un consistente stock di abitazioni in affitto, per un andamento più equilibrato del saldo migratorio e, di conseguenza, di quello naturale. La perdurante perdita di abitanti e di forza lavoro,

da parte del core metropolitano, va infatti inteso come segnale preoccupante per l'intera area metropolitana. Una nuova politica della casa è dunque il secondo "nodo" da sciogliere, per l'area centrale.

3) Il terzo, che ai primi due si connette indissolubilmente, attiene alla capacità del nucleo centrale della conurbazione bolognese di proporsi, in ambito nazionale ed internazionale, come sede di riqualificazione per funzioni di eccellenza e di immagine di scala superiore.

Inevitabile, a questo proposito, il richiamo alla stazione ferroviaria, e al ruolo, anche simbolico oltreché funzionale, che essa assumerà nel quadro del rinnovato sistema dei trasporti definito dagli accordi con le Ferrovie.

La soluzione di questi nodi richiede, naturalmente, una Bologna, consapevole delle proprie responsabilità nei confronti dell'intero territorio metropolitano, un ruolo di "capitale" di un vasto territorio policentrico e, prima ancora, consapevole di esserne "parte" integrante ed imprescindibile, assieme alle altre.

Questa condizione, per altro, che può permettere a Bologna di affrontare su basi più robuste ed efficaci l'obiettivo di proiezione esterna, nazionale ed europea, che già oggi svolgono con successo diverse metropoli di "media dimensione", per essere efficace, deve coinvolgere anche gli altri Comuni che fanno parte della conurbazione, mettendoli in grado di svolgere un ruolo non marginale nelle politiche di riqualificazione dell'area urbana, attraverso azioni mirate sul mercato immobiliare e una attenta valutazione della qualità, delle funzioni e del rango dei nuovi insediamenti infrastrutturali, residenziali e produttivi.

5.5. Reti di comunità locali per nuove polarità urbane sovracomunali

Per ciò che riguarda l'assetto del territorio provinciale, occorre prestare attenzione a quella che viene definita "armatura urbana" dell'area policentrica.

Sotto questo aspetto si deve oggi affermare una diversa impostazione rispetto a quella assunta dal precedente Piano territoriale infraregionale. In primo luogo, appare datata e priva di sostanziali riferimenti concreti l'ipotesi di una gerarchia dei diversi centri urbani. L'esperienza condotta in questi ultimi anni in materia di pianificazione del territorio, in particolare attraverso gli Accordi d'area per l'attuazione dello Schema Direttore Metropolitano e successivamente in applicazione della legge regionale 3/99, attuativa della Bassanini, per l'esercizio associato delle funzioni comunali, sottolineano le potenzialità della cooperazione e dell'intesa volontaria alla scala sovracomunale.

Ed è a questa scala che oggi va affrontato il tema del rafforzamento e, in taluni casi, della vera e propria costruzione di una nuova armatura urbana di area vasta che si appoggi sulle nuove articolazioni associative di ambito per mettere a punto una rete efficiente di funzioni e servizi e, più in generale, di politiche pubbliche che pongano i cittadini di ogni parte del territorio nelle condizioni di godere una reale eguaglianza, misurata sul piano dei diritti e delle opportunità.

A questo proposito proponiamo di ricalibrare sulle nuove dimensioni sovracomunali il complesso delle politiche messe in atto alla scala provinciale (sanitarie e di offerta assistenziale, dell'istruzione e della formazione professionale, per il mercato del lavoro, di offerta e valorizzazione culturale) oltre che quelle territoriali e ambientali. L'obiettivo è quello di favorire, attraverso il funzionamento capillare ed efficiente di una rete complessa di offerta di funzioni e servizi, anche di supporto, il reale esercizio di "autonomia" da parte dei soggetti interessati. Non soltanto i Comuni, le loro Associazioni, le Comunità montane, ma anche la rete delle istituzioni scolastiche ed educative, come pure quella dei servizi sanitari ed assistenziali.

5. 6. Una struttura insediativa ambientalmente sostenibile

Questa articolata vocazione del territorio provinciale deve sapersi misurare con le sempre più evidenti criticità ambientali, frutto del grande sviluppo economico e produttivo del nostro territorio e del consumo intensivo delle risorse naturali di cui esso si è nutrito.

Insediamenti e ciclo dell'acqua

Il reticolo idrografico naturale ed artificiale presenta soprattutto problemi dovuti agli effetti causati da eventi di pioggia estremi, sempre più frequenti a causa dei cambiamenti climatici indotti dalle emissioni atmosferiche, con portate di piena, che possono causare erosioni e scalzamenti in montagna ed esondazioni in pianura, per rottura o sormonto arginale o inadeguatezza del sistema di bonifica. A ciò si somma l'effetto negativo della progressiva urbanizzazione ed impermeabilizzazione del suolo che, diminuendo i tempi di corrivazione, diminuisce i tempi di deflusso e ne aumenta conseguentemente la forza d'urto. In più, la subsidenza, in una certa misura favorita dall'approvvigionamento idrico dagli acquiferi sotterranei, aggrava i fenomeni descritti, diminuendo l'officiosità dei corsi d'acqua.

Si tratta quindi di prevenire il rischio idraulico, da esondazione, alluvione ed erosione, mediante politiche rivolte alla eliminazione progressiva delle interferenze negative tra esigenze di funzionalità della rete idrografica e pressione insediativa ed infrastrutturale, quali la realizzazione di casse di espansione nonché di interventi a basso impatto antropico, tesi al recupero funzionale delle opere nei principali nodi idraulici. In generale, poi, si tratta di individuare specifiche zonizzazioni e relativa disciplina rivolte alla salvaguardia ed alla valorizzazione delle pertinenze fluviali, in base alle loro caratteristiche morfologiche, naturalistiche-ambientali ed idrauliche. Si tratta infine di porre in atto politiche volte a garantire un più graduale deflusso delle acque meteoriche.

Inoltre, il bilancio a breve (2006) e medio termine (2015) della risorsa idrica superficiale e sotterranea, messo a punto da SEABO, mette in evidenza, sotto il profilo della quantità, da un lato gli squilibri tra prelievi e capacità di ricarica delle falde, che continuano a pesare negativamente sul fenomeno della subsidenza, dall'altro la difficoltà di garantire, nei mesi estivi, il minimo deflusso vitale negli alvei. Sotto il profilo della qualità, poi, la preoccupazione riguarda il rispetto degli standards richiesti per la balneazione, la potabilità, l'irrigazione e la stessa vita acquatica, mentre, per quanto riguarda la falda, altrettanto accade ai parametri inquinanti provenienti dall'attività agricola.

Si tratta in questo caso di porre in atto una strategia che riguarda sia il settore civile che quello industriale ed irriguo, che va da iniziative ed opere intese alla riduzione

delle perdite, alla diversificazione delle fonti in relazione alla diversa qualità richiesta dagli usi, al risparmio di risorse attraverso l'uso di tecnologie di recupero e ricircolo, alla ottimizzazione dei sistemi di distribuzione irrigua e, infine, alla realizzazione di bacini di stoccaggio. A questi interventi strutturali, peraltro, andranno aggiunti interventi di politica tariffaria, di educazione ed assistenza all'utenza, di revisione delle concessioni di derivazione ed attingimento, e così via.

Insedimenti e dissesto idrogeologico

Non meno preoccupanti, per certi aspetti, le condizioni del suolo, in particolare quelle che riguardano pendici e versanti: il 29% del territorio collinare e montano risulta non idoneo ad usi insediativi, mentre il 12% risulta esposto a rischio elevato o molto elevato. Si tratta, in questo caso, di porre in atto politiche di difesa e di consolidamento dei versanti e delle aree instabili relative agli insediamenti esposti a rischio, attraverso la loro individuazione sistematica, la loro disciplina e la definizione di prescrizioni e norme per la corretta lavorazione dei terreni, la conduzione dei boschi e la regimazione delle acque.

Sui temi dell'equilibrio idrogeologico, per altro, le indagini e le indicazioni fornite dall'Autorità di Bacino, nonché i provvedimenti già predisposti per la messa in sicurezza degli abitati, forniscono il presupposto fondamentale per la definizione, da parte del Piano Territoriale, di un armatura insediativa sensibile alle criticità descritte, e dunque ambientalmente sostenibile.

A questi temi si connette la problematica dell'utilizzo dei materiali litoidi da parte dell'industria delle costruzioni e la necessità di sancire con il Piano, in via definitiva, l'orientamento da tempo assunto di non attingere più materiali dagli alvei e di intensificare viceversa la politica di prelievo di materiali alternativi.

Insedimenti e qualità dell'aria

Per quanto attiene alla qualità dell'aria, il quadro analitico disponibile conferma, anche per il territorio provinciale, quanto emerge a livello nazionale, in relazione alla riduzione, a seguito del coordinamento delle politiche comunitarie ed alla ristrutturazione dei processi industriali, delle emissioni di zolfo, di piombo e delle sostanze che principalmente danneggiano la fascia dell'ozono, con corrispondenti significative riduzioni delle concentrazioni di anidride solforosa e di piombo in atmosfera. Meno consistenti invece le riduzioni di emissioni da fonti diffuse, come il traffico e l'agricoltura, ad eccezione del piombo. Cresce peraltro, generalmente, il benzene.

Se globalmente, la fotografia fornita dalla rete SARA mostra una situazione che, per quanto riguarda l'ossido di carbonio, il biossido d'azoto e il particolato sospeso, può essere considerata entro i limiti di legge, con andamenti considerabili standard e tendenzialmente non troppo preoccupanti, la situazione che emerge da

campagne estese ai comuni della cintura, attraverso l'utilizzo del laboratorio mobile, mette in rilievo che l'area bolognese è fortemente inquinata da benzene, in particolare nel periodo invernale.

E' evidente, per la stretta connessione tra il fenomeno descritto e le condizioni del traffico, che le politiche da mettere in campo a questo riguardo sono desumibili da quelle relative in generale alla mobilità e al complessivo assetto insediativo, e, in specifico, alle misure da adottare nel campo della disciplina del traffico, con particolare riferimento all'opera di coordinamento, su scala metropolitana, dei PGTU comunali.

Insediamenti e politiche energetiche

Altro importante riferimento, per una definizione delle scelte insediative sensibile ai temi della sostenibilità ambientale, riguarda il tema del consumo energetico.

Il contributo del territorio provinciale al complessivo consumo regionale, che per altro registra un ruolo non secondario in ambito nazionale, è molto alto, circa il 20%. Nel complesso si registra una perdita di peso relativo delle attività produttive a favore dei trasporti e degli usi civili, in particolare del terziario, in completa analogia a quanto si verifica a scala regionale. Così come analogo risulta l'incremento, comunque preoccupante, pari a circa l'1% annuo.

Le preoccupazioni riguardano naturalmente le corrispondenti emissioni dei gas serra, e conseguentemente le politiche devono essere rivolte alle opportunità, tecnologiche ed operative, che tendano da un lato ad incrementare l'efficienza della fornitura di energia e dall'altro ad abbattere le diseconomie derivanti da un modello insediativo disperso e generatore di forte entropia.

Al centro di questa politica lo sviluppo di fonti alternative e le produzioni decentrate e non inquinanti, fondate sull'eolico, l'energia solare, la biomassa vegetale e la cogenerazione.

Insediamenti e rifiuti

Ultimo aspetto, in tema di sostenibilità ambientale, è quello relativo alla necessità di sancire ulteriori passi avanti, attraverso la pianificazione di settore che è parte integrante del PTCP, relativamente al sistema di smaltimento e di recupero dei rifiuti urbani e speciali, sistema in cui è necessario garantire la progressiva prevalenza della raccolta differenziata nonché la centralità di una politica tariffaria finalizzata ad orientare la domanda di smaltimento verso una progressiva riduzione della produzione.

Insediamenti e accessibilità

Dalle descritte condizioni di sostenibilità trova adeguata giustificazione il modello spaziale insediativo e funzionale già perseguito dal vigente Piano Territoriale

provinciale, che si fonda da un lato sul riconoscimento delle diverse condizioni ambientali, di accessibilità e di necessità di dotazione infrastrutturale e di servizio delle diverse parti del territorio metropolitano e dall'altra sulla rete portante dei sistemi di trasporto in sede propria (SFM, tram, metrò) come trama innervante delle parti "forti" e di sviluppo di questa articolata diversità.

Questo modello, che punta ad una progressiva compattazione delle eventuali ulteriori necessità espansive e all'indispensabile stretta relazione tra queste e l'armatura dei trasporti di massa, si fonda peraltro su due ulteriori condizioni: che da un lato non si producano ulteriori fenomeni di dispersione insediativa a danno della struttura urbana portante intervenendo dunque, come si è detto, sulle ragioni del perdurante decentramento abitativo, e dall'altro che si promuovano significativi processi di riqualificazione urbana sia al centro del sistema, nella direzione del recupero di una perduta qualità ambientale, sia nella periferia, nella direzione del raggiungimento di una ancora lontana immagine, funzionalità e personalità urbana.

Valutazione Ambientale

Ad orientamento complessivo di tali politiche di Piano, il nuovo quadro legislativo colloca la Valutazione Ambientale Strategica (VALSAT), i cui risultati costituiscono contenuto indispensabile dei materiali di Piano, sin dalla stesura del Documento Preliminare e dall'apertura della Conferenza di Pianificazione. Ad essa si affiancano, in relazione ai singoli progetti ed alle opere di maggior rilievo, le pratiche, ormai sperimentate, di Valutazione di Impatto.

5.7. Un territorio rurale multifunzionale e sensibile al paesaggio ed alla tradizione

Il modello insediativo descritto solo apparentemente è costituito da parti “forti” e parti “deboli”. Esso riacquisterà equilibrio, infatti, se saprà definitivamente superare la contraddizione città/campagna, urbano/extraurbano, una contraddizione che già il vivere civile, la cultura, i desideri e le abitudini di vita di coloro che vivono in città e fuori città hanno da tempo superato.

Ciò passa attraverso un processo di definitiva modernizzazione del settore dell'agricoltura, sul modello già seguito dalla Francia nel '99 ed adottato dal recente Decreto legislativo in materia di orientamento dell'agricoltura, del marzo di quest'anno.

L'orientamento è finalizzato a creare una saldatura tra valorizzazione della qualità e della tipicità dei prodotti, anche in un'ottica di tutela dei consumatori, ed incremento della competitività delle imprese. Due aspetti in particolare devono essere segnalati come fondamentali: da un lato l'esigenza di garantire la multifunzionalità delle imprese agricole e dall'altro la possibilità di definire legislativamente la tracciabilità dei prodotti agricoli, questione che, alla luce delle ultime vicende legate alla BSE, assume notevole importanza.

I principi di riferimento puntano su: la diffusione dell'innovazione tecnologica, la conservazione dell'unità aziendale, l'integrazione dell'attività agricola con altre attività, una sempre maggiore integrazione delle attività agroalimentari, le azioni di tutela e valorizzazione dei prodotti tipici, anche con il sostegno dei distretti agroalimentari, l'internazionalizzazione delle imprese agricole ed agroalimentari e delle loro strategie commerciali, l'incentivazione dell'imprenditoria giovanile, il coordinamento di mezzi finanziari disponibili per l'attività di promozione e semplificazione delle norme e delle procedure dell'attività amministrativa in agricoltura.

Tali principi si sposano direttamente con la qualità necessaria del paesaggio rurale, del suo patrimonio edilizio tradizionale, dell'identità dell'area extraurbana in genere, dialetticamente connessa, e non contrapposta, all'identità urbana.

5.8. Tre iniziative per la crescita: l'accesso alla casa in affitto, un sistema scolastico-formativo integrato e flessibile, la diffusione delle moderne tecnologie dell'informazione

Una delle distorsioni più evidenti nello sviluppo dell'area urbana e metropolitana bolognese è rappresentata dalle difficoltà di accesso al mercato dell'abitazione, non tanto e solo a quello della proprietà, quanto, e soprattutto, a quello dell'affitto.

Le leve che l'operatore pubblico ha in mano per contrastare il fenomeno si sono con il tempo ristrette; tuttavia queste leve vanno oggi potenziate ed utilizzate, sia pure nella consapevolezza di agire, come si dice, in "controtendenza".

Una nuova offerta di case in affitto

1) In primo luogo, la disponibilità di aree per l'attuazione di politiche pubbliche per l'affitto, a partire dalle aree già pianificate. Su queste previsioni - che le analisi condotte nell'ambito dello Schema Direttore Metropolitano hanno dimostrato essere ingenti - va elaborato, da parte dei Comuni, ed in accordo con la Provincia, un progetto concertato di gestione. Si tratta di pervenire, in sede di attuazione delle previsioni stesse, alla concertazione con i privati per la realizzazione, in una quota parte delle aree considerate, di edilizia abitativa destinata all'affitto secondo canoni concordati, attraverso apposite convenzioni.

2) Un ragionamento analogo riguarda, per le aree già urbanizzate, gli interventi di riqualificazione e recupero, peraltro tuttora oggetto di finanziamento pubblico. Anche in questo caso, la selezione degli interventi privati dovrà considerare fra i requisiti prioritari la disponibilità alla cessione di quote del realizzato per il mercato dell'affitto.

3) La stessa filosofia dovrà orientare l'intervento in Edilizia Residenziale Pubblica (ERP), promuovendo la realizzazione di alloggi per la locazione permanente e temporanea in misura significativa rispetto al passato. Si tratta, in questo senso, di utilizzare il contributo pubblico come volano per gli investimenti degli operatori privati, cooperative e no profit.

Il complesso di questi interventi dovrà trovare attuazione in un contesto di integrazione reciproca tra diverse fasce e categorie di utenza, come pure tra funzioni diverse da quella meramente residenziale.

I soggetti di una nuova politica per l'affitto sono in ogni caso operatori privati, siano essi, tradizionalmente, imprenditori dell'edilizia o del settore immobiliare, o imprenditori di qualsiasi settore, desiderosi di assicurare ai propri dipendenti il

godimento del diritto alla casa. Se fino ad ora questi soggetti hanno dato luogo ad iniziative singole e occasionali, si tratta ora di considerarli a pieno titolo fra gli investitori del settore, dando alla loro azione caratteri coordinati e programmati.

Si tratta di uscire da logiche che, sia pure coronando anche operazioni di successo, hanno guidato sino ad oggi le interazioni tra pubblico e privato, come nel caso - peraltro positivo - del coinvolgimento delle Fondazioni bancarie.

4) Il riferimento ai soggetti privati non vuole essere di maniera: ciò a cui il sistema metropolitano potrebbe oggi concretamente pensare è la costituzione di una vera e propria Finanziaria metropolitana per la raccolta e la remunerazione di risorse dedicate alla realizzazione di alloggi in affitto, con il coinvolgimento attivo delle istituzioni pubbliche, dei soggetti imprenditoriali, del mondo bancario e delle Fondazioni e del settore assicurativo. Portare a sistema il complesso degli interventi di cui si è detto e mettere a punto allo stesso tempo un nuovo strumento d'intervento, che veda protagonisti il complesso degli operatori, pubblici, privati tradizionalmente presenti nel settore abitativo, nuovi investitori, è un obiettivo al quale ragionevolmente guardare per ottenere concreti risultati nei prossimi anni.

Sistema integrato di formazione

Il sapere e la conoscenza costituiscono una delle leve principali su cui agire per garantire alle persone maggiori spazi di protagonismo, consapevolezza e libertà. Investire sul sapere, sulla cultura e sulla capacità delle persone, oltre che un valore sociale, è un elemento determinante per la crescita dell'intero sistema territoriale. La possibilità di apprendimento scolastico e nei luoghi di lavoro, la formazione, la circolazione delle conoscenze, l'accesso ai nuovi saperi e la loro trasformazione in innovazione tecnologica ed organizzativa rappresentano il principale fattore competitivo dell'area bolognese.

L'obiettivo che ci proponiamo è la costruzione di un vero e proprio sistema di formazione permanente integrato tra istruzione superiore, formazione professionale, università per intervenire sistematicamente nel raccordo tra scuola e mondo del lavoro e, nell'ambito del mondo del lavoro, per l'aggiornamento tecnologico e professionale del personale dipendente e dei responsabili di impresa nonché nella formazione individuale dei singoli cittadini.

Un progetto per sostenere la diffusione delle tecnologie dell'informazione

La trasformazione delle informazioni digitali in valore economico e sociale è la base della nuova economia. Essa crea nuove attività economiche, ne trasforma altre e modifica profondamente la vita dei cittadini. Per partecipare da protagonista a questa nuova fase il sistema economico, sociale ed istituzionale bolognese deve

investire con coraggio e lungimiranza sulla creazione di un forte mercato locale, inteso sia come domanda che come offerta di servizi avanzati. Si tratta innanzitutto di sviluppare le reti telematiche di servizio ai cittadini e alle imprese, in particolare in ambito tributario, sanitario, dei servizi per il lavoro e il turismo, dei servizi amministrativi per le imprese. In secondo luogo è necessario uno sviluppo rapido e generalizzato dell'uso del Computer e degli strumenti di comunicazione: è una sfida che accanto alla pubblica Amministrazione riguarda essenzialmente, da un lato, la scuola e, dall'altro, la società degli adulti, che come è noto rischiano di subire, in relazione ai nuovi linguaggi, forme insidiose di emarginazione e di esclusione. Occorre poi promuovere il commercio elettronico e la riorganizzazione dei processi operativi e gestionali che questo comporta. Un contributo importante può venire dalla nascente industria multimediale che realizza strumenti e servizi indispensabili agli altri settori produttivi. Infine vanno stimolati gli investimenti in infrastrutture di rete e servizi per favorire la concorrenza e migliorare prezzi e prestazioni.