

a cura di

Provincia di Bologna
Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti
ptcp@provincia.bologna.it
tel. 051.659.80.18

con:

Comune di Bologna
Settore Territorio e Urbanistica
U.I. Programmi Urbani Complessi
tel. 051.203.694

progetto grafico e impaginazione

Pablo comunicazione

Marchio Superluoghi

Chialab, Bologna

stampa

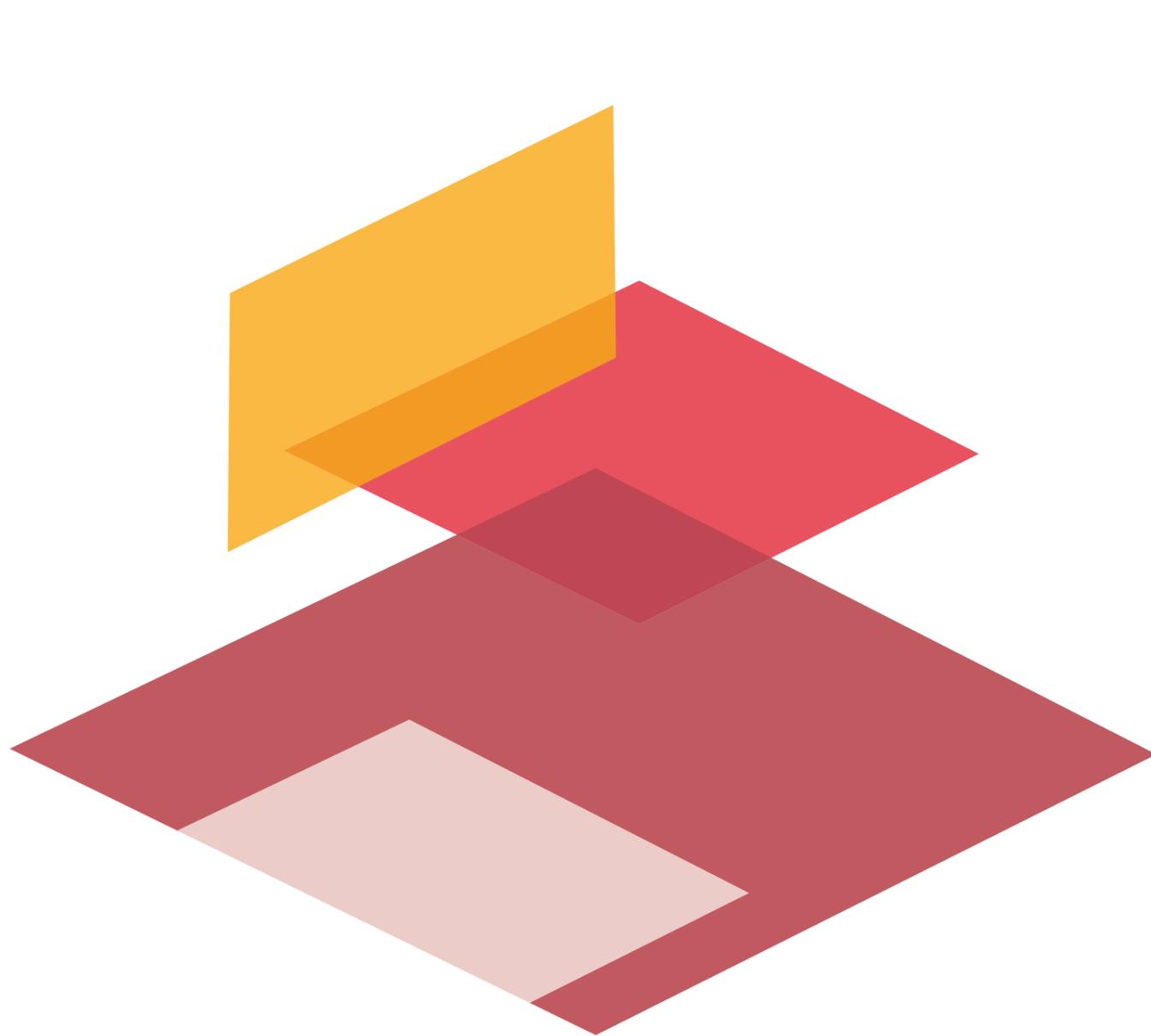
Tipografia Moderna

ringraziamenti

Società Aeroporto Marconi Bologna
Bologna Fiere SPA
Società Interporto di Bologna
Rete Ferroviaria Italiana
Università degli studi di Bologna

Provincia di Bologna 2007
Comune di Bologna 2007

www.superluoghi.it



Bologna superluoghi in trasformazione



cinque esperienze in corso



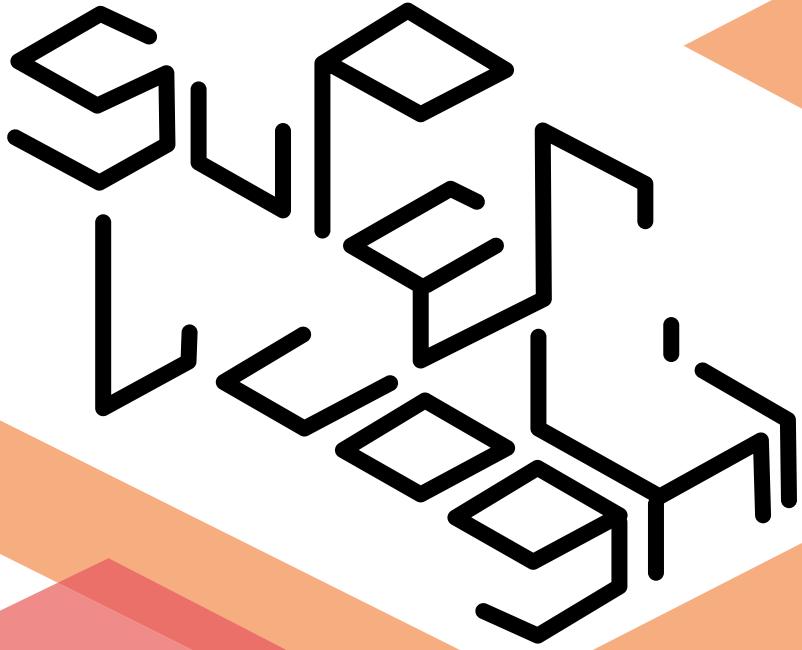
Provincia di Bologna

main sponsor



sponsor tecnici





INDICE

Superluoghi: un'opportunità per Bologna <i>di Giacomo Venturi</i>	pag 4
Superluoghi da abitare nella Città della Ferrovia <i>di Virginio Merola</i>	pag 6
Aeroporto Marconi	pag 8
Interporto	pag 18
Qaartiere fieristico	pag 26
Stazione	pag 38
Università	pag 48

Superluoghi: un'opportunità per Bologna

Capire come cambia la città, e come con essa cambiano le nostre abitudini, i comportamenti, i percorsi ed i ritmi, è un'esigenza per non sentirsi estranei al luogo in cui si abita, vittime e non protagonisti delle trasformazioni.

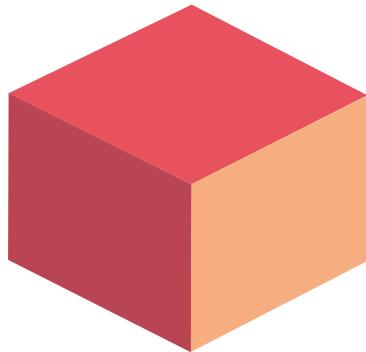
Capire perché, cosa ha prodotto il mutamento, è una necessità anche per l'area metropolitana bolognese, che sta progettando e realizzando una nuova grande trasformazione urbana, fondata su nuove infrastrutture ed un'importante opera di riorganizzazione e riequilibrio territoriale, orientata alla qualità sociale ed ambientale del suo sviluppo, che proprio da quelle trasformazioni e dall'indagine delle loro cause e dei loro esiti, trae motivi ed argomenti.

La "Civiltà dei superluoghi" è la terza tappa del cammino che abbiamo avviato da qualche anno, con "L'esplosione della città" e proseguito con "Bologna si muove", anche per dare risposte a queste domande, oltre che per diffondere conoscenza, sviluppare il confronto, suscitare partecipazione.

La presenza di "superluoghi", poli specializzati attrattori di traffici e presenze, è un carattere comune delle grandi aree metropolitane europee ed internazionali.

Un tratto della globalizzazione che rende il mondo più simile in ogni luogo, tanto che vedere gli stessi simboli, lo stesso logo, in punti diversi del pianeta non è più stupefacente.

I superluoghi hanno orari e ritmi propri, spazi di socialità e di relazione strettamente funzionali al loro compito, faticano ad essere un pezzo della città, sovrastano lo spazio circostante come una città nella città.



Questo è vero anche a Bologna, dove pure la stazione, l'aeroporto, l'interporto, la fiera e l'università – oggetti e soggetti di questa pubblicazione – sembrano meno avulsi dal contesto urbano, pur mantenendo un'autonomia, dalla città cui afferiscono, che suscita più di un interrogativo.

Questi "superluoghi" hanno influito e influiscono significativamente sulla vita della città stessa, a volte promuovendo e indirizzando lo sviluppo del territorio, a volte obbligandolo a ripensare le geografie, i tracciati e i ritmi della pianificazione e della vita di tutti i giorni; altre volte, infine, presentando domande e bisogni che la città ha faticato a comprendere e a includere nel suo progetto di futuro.

Per questo, Interporto, Fiera, Aeroporto, Università e Stazione, sono stati individuati come "poli funzionali" e per ognuno di questi si è prodotto uno specifico Accordo territoriale che ne regola e ne indirizza lo sviluppo, cogliendo l'esigenza di rispondere alle loro necessità, per promuovere una nuova trasformazione della città e dell'area metropolitana bolognese.

In queste pagine raccontiamo della loro storia, di come sono e di come cambieranno, lasciando la voce ai progetti e ai protagonisti; ma raccontiamo anche di come con essi cambierà l'area metropolitana bolognese che, anche in questo modo, vuole ridefinirsi come "città di città", area metropolitana in cui nessun elemento è estraneo ed ognuno concorre al miglioramento delle condizioni di tutti.

Giacomo Venturi
Vice Presidente della Provincia di Bologna
con delega alla Pianificazione Territoriale, Trasporti, Politiche Abitative

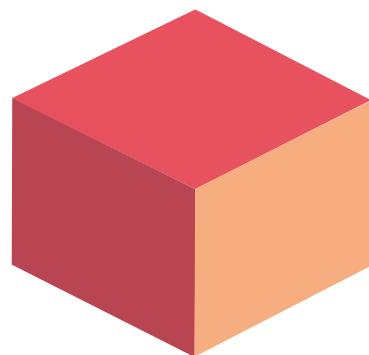
Superluoghi da abitare nella Città della Ferrovia

Il nuovo piano urbanistico di Bologna, il Piano Strutturale Comunale, interpreta il futuro della città come progressiva costruzione di città di città, realizzazione di sette differenti strategie di riqualificazione urbana.

Città della Ferrovia è il nome attribuito alla strategia con la quale il Psc identifica la catena degli spazi urbani che ospitano le attività attorno alle quali si strutturano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le diverse popolazioni che abitano Bologna. La Città della Ferrovia è la città dei super-luoghi, quella dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti, la figura urbana che sta al centro della ristrutturazione che il Psc cerca di governare, quella che rappresenta la nuova immagine di Bologna in Italia e nel mondo. Bologna è (o diventa) internazionale se le attività di rango che ospita sono efficacemente inserite in reti sovralocali. Confrontandosi con l'insieme delle scelte operate dalla pianificazione sovraordinata e dalle agenzie pubbliche e private che operano sul territorio, il Psc affronta il tema della loro coerenza rispetto allo scopo e ne propone la "messa a sistema", legando infrastrutture di mobilità, servizi di trasporto pubblico, interventi di trasformazione e riqualificazione urbana. Le linee programmatiche per il mandato amministrativo 2004-2009 affidano allo slogan "Bologna, città europea dell'innovazione" la sintesi di "un progetto di sviluppo e di crescita di lungo respiro, perché Bologna torni ad essere una città importante in Italia e in Europa". I poli di eccellenza bolognesi (economici, ma anche sanitari e culturali) soffrono oggi difficoltà di collegamento e accesso alle reti nazionali e internazionali, sia con mezzi privati su gomma a causa della congestione della rete stradale, sia con mezzi di trasporto pubblico per l'assen-

za di un sistema urbano ad alta capacità e di relazioni tra il sistema ferroviario e quello aereo. Considerando le scelte già fatte, e condivise, sulle infrastrutture stradali (Passante autostradale nord), sulle infrastrutture ferroviarie (linea dell'alta velocità e altre linee per il servizio ferroviario regionale, nuova stazione), sul collegamento stazione fs-aeroporto (people mover), sul sistema di trasporto urbano (metrotranvia e filobus a via guidata), identificando una Città della Ferrovia il Piano intende impegnarsi sulla strategia di connessione fisica e funzionale tra gli spazi urbani che ospitano e ospiteranno attività e usi di eccellenza: la stazione centrale, l'aeroporto Marconi, il Fiera district, gli ambiti di sviluppo dell'Università, il Centro agroalimentare. La strategia della Città della Ferrovia è imperniata sulla riconfigurazione del sistema di trasporto pubblico urbano e metropolitano, da realizzarsi mediante efficaci collegamenti tra le porte di accesso internazionali e nazionali e la città. Le connessioni tra questi luoghi sono progettate in modo da coinvolgere parti molto estese, oggi impegnate per usi produttivi e di servizio, in via di trasformazione e marginali, puntando ad integrarle e a modificarne il ruolo. In questo modo le operazioni di nuova infrastrutturazione diventano protagoniste di una trasformazione che coinvolge l'intera struttura urbana, a partire dal nucleo storico che la grande stazione legherà morfologicamente e funzionalmente alla prima periferia.

Si può intendere questo disegno come il progetto per una città di super-luoghi? Forse sì, da alcuni punti di vista, ma solo se a questi corrisponderanno altrettanti luoghi che diano vita ad un sistema urbano equilibrato, funzionale, capace di accogliere le diverse popolazioni che quei luoghi possano compiutamente abitare.



Virginio Merola
Assessore alla Pianificazione Territoriale
Urbanistica e Casa del Comune di Bologna

Aeroporto Marconi



La storia

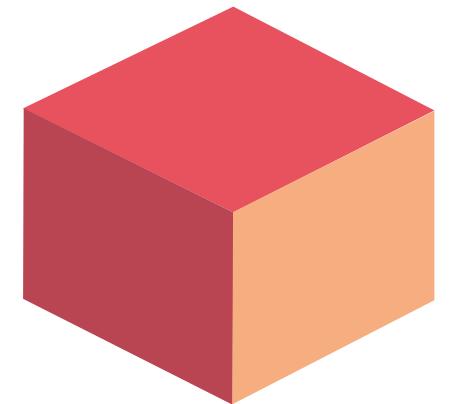
L'Aeroporto Guglielmo Marconi nasce agli inizi degli anni Sessanta, per iniziativa della Camera di Commercio di Bologna, delle Istituzioni locali e di una cordata di investitori privati.

I primi collegamenti di linea risalgono al 1963. Il 1983 è l'anno della trasformazione della Società di gestione in Società per Azioni. Da allora, il Marconi è cresciuto rapidamente, estendendo il proprio bacino di utenza anche oltre i confini della regione.

Dal 1983 al 2000, il traffico passeggeri è aumentato di quasi sette volte, passando da 567 mila ad oltre 3 milioni e mezzo di unità. L'incremento più sensibile si è registrato tra il 1995 e il 2000, con una crescita del 75%. Considerando i soli collegamenti con l'estero, l'aumento nel quinquennio è stato del 110%, fino a raggiungere il 69% del traffico totale, evidenziando una sempre più marcata vocazione internazionale dello scalo. Nello stesso periodo è notevolmente aumentato anche il traffico merci, passato dalle 2.512 tonnellate del 1983 alle oltre 14.575 tonnellate del 2000.

Nel luglio 2004 è stata inaugurata la nuova pista, allungata a 2.800 metri, che ha consentito l'avvio di nuovi collegamenti a lungo raggio, con una dotazione tecnologica all'avanguardia in termini di sicurezza e tutela ambientale. Oggi dal Marconi si possono raggiungere 89 destinazioni (nazionali, europee e intercontinentali) attraverso 562 voli settimanali.

Lo scalo occupa circa 3.000 persone, di cui un sesto impiegate nella Società di gestione e nelle sue controllate, e genera ricchezza diretta per 250 milioni di euro all'anno, che salgono a oltre 500 considerando le attività dell'indotto



Situazione oggi

Con un crescente volume di traffico, che ha interessato in particolare i voli internazionali, l'Aeroporto Marconi costituisce oggi per l'Emilia-Romagna la porta d'accesso principale al sistema delle relazioni con l'estero. Gli ultimi dati collocano lo scalo al decimo posto in Italia per traffico passeggeri e al quarto per traffico merci, mentre considerando solo le destinazioni intercontinentali, il Marconi è il terzo Aeroporto italiano. Il suo bacino di utenza viene stimato in 10 milioni di abitanti (21 province) per i voli di corto-medio raggio e in 19 milioni (41 province) per i voli di lungo raggio.

Nel corso del 2006, l'attività dello scalo è ulteriormente aumentata, superando per la prima volta la soglia storica dei 4 milioni di passeggeri (+8,2% sull'anno precedente). In crescita anche il traffico merci (+ 16,6%). Questi risultati hanno prodotto un bilancio da record con un fatturato, a fine anno, di 52,6 milioni di euro, un margine operativo del 37% e un utile netto di 2,7 milioni di euro.

La crescita del Marconi è proseguita anche per tutto il corso del 2007. Nei primi otto mesi dell'anno il traffico passeggeri ha infatti registrato un aumento dell'8,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Secondo le stime, a fine 2007 saranno transitati per l'Aeroporto di Bologna 4.500.000 passeggeri.

Si tratta di risultati che consentono alla struttura una redditività ai massimi livelli del settore e che confermano la scelta di puntare sull'aumento dei collegamenti (12 nuove destinazioni aperte lo scorso anno), sul potenziamento dei voli low cost e sullo sviluppo del traffico "etnico" per i cittadini

stranieri residenti in Italia.

Oltre ad affermarsi quale strumento strategico di competitività e sviluppo per il sistema emiliano-romagnolo, l'Aeroporto ha saputo anche gradualmente migliorare la situazione di compatibilità ambientale che aveva dato luogo a preoccupazioni negli anni precedenti. Ciò attraverso interventi sull'infrastruttura, modifiche delle procedure di decollo, nonché grazie alla progressiva entrata in esercizio di aeromobili meno rumorosi, conformi alle normative più restrittive oggi in vigore.

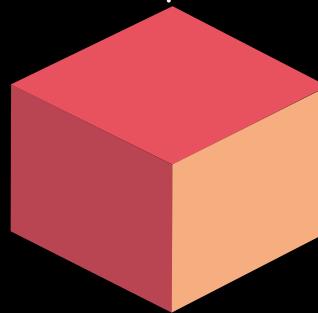
Tra le ultime tappe di questo percorso di miglioramento, da ricordare l'attivazione nel 2001 di un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, tra i più moderni ed efficienti a livello internazionale e tra i pochi collaudati dal Ministero dell'Ambiente. Il sistema consente di verificare in tempo reale lo stato di salute dell'Aeroporto, sanzionare eventuali infrazioni, informare in modo adeguato la comunità dei cittadini residenti nell'area.

Grazie a questi e altri interventi, l'Aeroporto Marconi di Bologna ha ottenuto nel 2005 la certificazione di qualità ISO 14001.

Miglioramenti sono stati registrati nel corso del 2007 anche sul fronte dei collegamenti con l'Aeroporto, grazie all'apertura del nuovo svincolo, 4 BIS - Aeroporto/Calderara di Reno, sulla tangenziale. La nuova uscita costituisce una importante facilitazione per il traffico proveniente dall'area bolognese e risulta particolarmente comoda per coloro che, dall'Autostrada del Sole, intendono raggiungere il Marconi.

I numeri

- 89 le destinazioni dell'Aeroporto Marconi
- 562 voli settimanali in partenza da Bologna
- 3.000 i lavoratori occupati nello scalo
- 500 milioni di euro prodotti, compreso l'indotto
- 19 milioni di abitanti nel bacino di utenza dell'Aeroporto
- 4,5 milioni saranno i viaggiatori del Marconi a fine anno
- 8,9 è la percentuale d'incremento passeggeri 2007-2006
- 2,7 milioni di euro è l'utile netto 2006
- 100 milioni costerà realizzare il People Mover
- 9 minuti basteranno per collegare il Marconi con la Stazione



Superluoghi

10

Aeroporto Marconi



Aumentare il numero di passeggeri, adeguando di conseguenza le strutture aeroportuali; migliorare i collegamenti con l'Aeroporto sia sul fronte del trasporto pubblico che della viabilità privata; avviare nuove funzioni complementari in grado di offrire servizi aggiuntivi; tutelare e migliorare l'ambiente circostante.

Sono questi, secondo il PTCP approvato nel 2004, gli obiettivi di "crescita sostenibile" dell'Aeroporto Marconi per coniugare le politiche di sviluppo del traffico con gli interventi a salvaguardia del territorio, nella convinzione che lo scalo bolognese ha le potenzialità per continuare a svolgere quel ruolo fondamentale per la crescita del sistema economico territoriale esercitato in questi anni. Ma vediamo, più nel dettaglio, le previsioni così come esposte nel Piano territoriale della Provincia di Bologna.

Le proiezioni della domanda, basate sullo sviluppo storico negli ultimi anni, porta a stimare al 2020 un potenziale traffico di 6,5 milioni di passeggeri, con un incremento degli aeromobili dai 63 mila nel 2006 a circa 105 mila. Se questo incremento sarà confermato, gli attuali servizi aeroportuali dovranno essere potenziati, sia in termini di capacità della pista, sia per quanto riguarda i servizi a terra (ampliamento scalo e piazzali aeromobili, sistemazione area per aviazione generale, realizzazione di una base per la manutenzione aeronautica, impianto centralizzato per smistamento bagagli).

Ma ampliare il bacino di traffico, significa anche organizzare un migliore sistema di accessibilità

all'area, onde consentire ad ognuno di raggiungere il Marconi con il mezzo più idoneo alle proprie esigenze, in tempi accettabili e con un adeguato livello di servizio.

Già realizzato, con notevoli benefici, il nuovo svincolo dedicato sulla tangenziale di Bologna, le prospettive di snellimento del traffico diretto all'Aeroporto sono legate ad altri interventi sulla rete viaria e all'avanzamento dei lavori per l'Alta Velocità, per quanto riguarda i collegamenti ferroviari.

Ma il contributo più importante per assicurare collegamenti veloci tra lo scalo bolognese e il centro cittadino verrà dalla progettata Metrotramvia e, soprattutto dal previsto People Mover: il moderno sistema di trasporto su monorotaia, svincolato dal traffico stradale, caratterizzato dall'adozione di automatismi di marcia e di controllo, nel rispetto dei più avanzati standard di sicurezza.

Il progetto People Mover prevede un collegamento diretto Aeroporto-Stazione, con una fermata intermedia nell'area Bertalia-Lazzaretto, per una lunghezza complessiva del tracciato di 5 chilometri e un tempo di percorrenza di 9 minuti. Inizialmente il servizio-navetta si baserà su due convogli e avrà una capacità di trasporto di 1.500-1.650 passeggeri all'ora, per ciascuna direzione di marcia. Successivamente il servizio sarà esteso, con l'introduzione di nuovi punti di incrocio e di una seconda via di corsa, per una capacità massima di 6.000-6.600 passeggeri all'ora, per direzione. I passeggeri previsti entro il 2015 sono 2.500.000. L'opera, che verrà aggiudicata tramite bando di gara, sarà ultimata

entro il 2011, con un costo complessivo stimato in circa 100 milioni di euro. In base all'accordo firmato nel luglio scorso dalle Istituzioni bolognesi, una prima tranche di finanziamenti verrà messa a disposizione dalla Regione Emilia-Romagna, per 27 milioni di euro, e dall'Aeroporto Marconi per 3 milioni di euro.

Da sottolineare che la realizzazione congiunta del People Mover e della linea ferroviaria ad Alta Velocità, consentirà un collegamento molto rapido tra Firenze e l'Aeroporto Marconi, creando nuove occasioni di traffico proveniente dal capoluogo toscano.

Sul fronte del miglioramento dei servizi, elevare il rango del Marconi significherà anche riqualificare il complesso aeroportuale, trasformandolo gradualmente in una struttura polifunzionale dotata di funzioni complementari quali quelle direzionali, congressuali, espositive, ricettive, ecc. Si tratta di un percorso che lo scalo bolognese ha già avviato con l'apertura della "Marconi Business Lounge": la nuova struttura dedicata ai passeggeri business e alle aziende, che nel primo anno di attività, ha fatto registrare oltre 45 mila presenze

nell'area relax, con una crescita media del 35% sulle presenze 2005 nell'area Vip, e con picchi di oltre 250 ospiti al giorno. Molto utilizzate anche le sale meeting e la sala convegni, con circa 80 eventi di aziende nazionali e internazionali. Per lo sviluppo dei nuovi servizi, l'area prevista è quella posta a sud dell'aeroporto, dove si trovano un'area militare, di auspicabile sdemanializzazione, e alcuni terreni agricoli collocati in posizione privilegiata rispetto all'attività dell'aerostazione.

Al di fuori di questo opportuno sviluppo, il PTCP prevede di mantenere, attorno all'infrastruttura, un'ampia fascia di salvaguardia, dove escludere nuovi insediamenti residenziali e produttivi ed entro la quale valutare la compatibilità di sviluppo del traffico aeroportuale, con le esigenze di salvaguardia del territorio, limitando al massimo il numero di cittadini potenzialmente esposti ed evitando l'ulteriore impermeabilizzazione delle aree di conioide del Reno. Sempre sul fronte della tutela ambientale, dovranno essere perseguiti miglioramenti anche in tema di riduzione dei fabbisogni energetici e della produzione dei rifiuti speciali.



Intervista a Giuseppina Gualtieri, presidente Aeroporto Marconi di Bologna

“Pragmatismo” è la parola che usa di più. Perché per un’azienda ciò che conta è fare i conti con il mercato e registrare risultati utili. Da pochi mesi al vertice del Marconi, pur continuando a guardarsi attorno, Giuseppina Gualtieri le convinzioni fondamentali pare averle già maturate.

Il Marconi è un’azienda sana, con buoni trend di crescita, che da sempre svolge anche una funzione di supporto allo sviluppo economico del territorio. Sono convinta che questo duplice ruolo potrà continuare a esercitare anche in futuro. Basti pensare al nostro tessuto di imprese tra le più internazionalizzate d’Italia, al traffico business che gravita su Bologna in occasione dei grandi eventi fieristici, senza dimenticare che Bologna, grazie anche alla sua posizione geografica, è uno snodo fondamentale per i collegamenti turistici e diventerà essa stessa sempre più una destinazione turistica. Se pensiamo a tutto questo, ben comprendiamo che i programmi di sviluppo che stiamo predisponendo poggiano su basi solide.

Ma aumentare il traffico non significa aumentare anche l’inquinamento acustico?

Si tratta di un tema sensibile al quale l’Aeroporto presta particolare attenzione. Oggi non esiste più un rapporto diretto tra numeri di voli e volumi di inquinamento acustico. Se si considerano i dati, infatti, nel periodo 2000-2005, mentre i movimenti di aeromobili sono aumentati del 50%, il rumore sulle zone residenziali della città si è ridotto di tre volte. E ciò grazie all’introduzione di nuovi aerei

meno inquinanti, a interventi sull’infrastruttura, all’installazione di barriere fonoassorbenti e all’avvio di un efficacissimo sistema di monitoraggio.

Altro problema “storico” del Marconi quello delle difficoltà di accesso all’area...

La situazione della viabilità è decisamente migliorata, grazie agli interventi realizzati sull’uscita della tangenziale e nell’area di accesso allo scalo. Occorrerà attendere il completamento dei lavori programmati, ma già oggi basterebbe parlare con i tassisti che vanno e vengono dall’Aeroporto per sentirsi dire che “è un altro mondo”. Ulteriori miglioramenti ci saranno nei prossimi anni con l’entrata in funzione del People Mover e con le grandi opere infrastrutturali di valenza nazionale come l’Alta Velocità.

Cosa cambierà per il Marconi in questa prospettiva di mobilità veloce nord-sud?

Ci obbligherà ancora di più a ripensare le nostre politiche di mercato, a riorientarle anche per cogliere nuove opportunità in un contesto sempre più complesso, in continua evoluzione e di crescente concorrenza fra i vettori. Mi spiego con un esempio. Anni fa, una delle tratte strategicamente più importanti era la Bologna-Roma; oggi i nuovi collegamenti ferroviari hanno ridotto progressivamente questa rilevanza. Nel frattempo sono emerse nuove esigenze e opportunità per diverse destinazioni nazionali ed estere (una novantina quelle attuali). Inoltre, non c’è dubbio che l’Alta Velocità potrà rappresentare anche per il Marconi

un’importante opportunità. Anche per questo abbiamo cercato di dare la massima priorità alla realizzazione del People Mover.

All’atto del suo insediamento, lei ha parlato della necessità di fare sistema. Cosa intende?

Il fare sistema è diventato purtroppo uno slogan molto diffuso e spesso privo di contenuti, per me è invece una modalità di operare in tutti i campi del mio lavoro. Come presidente dell’Aeroporto significa, ad esempio, collegare le politiche locali di promozione turistica o di sviluppo fieristico con quelle di sviluppo dello scalo. Ricordo in proposito che gli aeroporti sono anche dei luoghi, anzi dei “superluoghi”, in cui la parte extra-aviation dei servizi sta diventando un fattore sempre più importante per la qualità dello scalo e per lo

sviluppo dell’impresa.

E rispetto agli altri Aeroporti della regione?

Credo che una discussione finalizzata a valutare in modo pragmatico possibili sinergie fra imprese diverse e concorrenti sia un terreno di lavoro interessante. Abbandonata la via di un percorso societario, saranno il confronto operativo sui singoli temi e il contesto di mercato a dare concretezza al concetto di sistema regionale. Così come avviene in tanti altri settori, anche in quello aeroportuale la concorrenza può benissimo coesistere con forme di collaborazione su obiettivi condivisi. Importante per tutti è la serietà e la trasparenza dei comportamenti, ma condizione fondamentale è che si punti decisamente allo sviluppo e che ci sia un mercato che cresce. E questa, oggi, è una prospettiva possibile.





Dal PTCP al Piano Strutturale Comunale le previsioni del nuovo PSC del Comune di Bologna

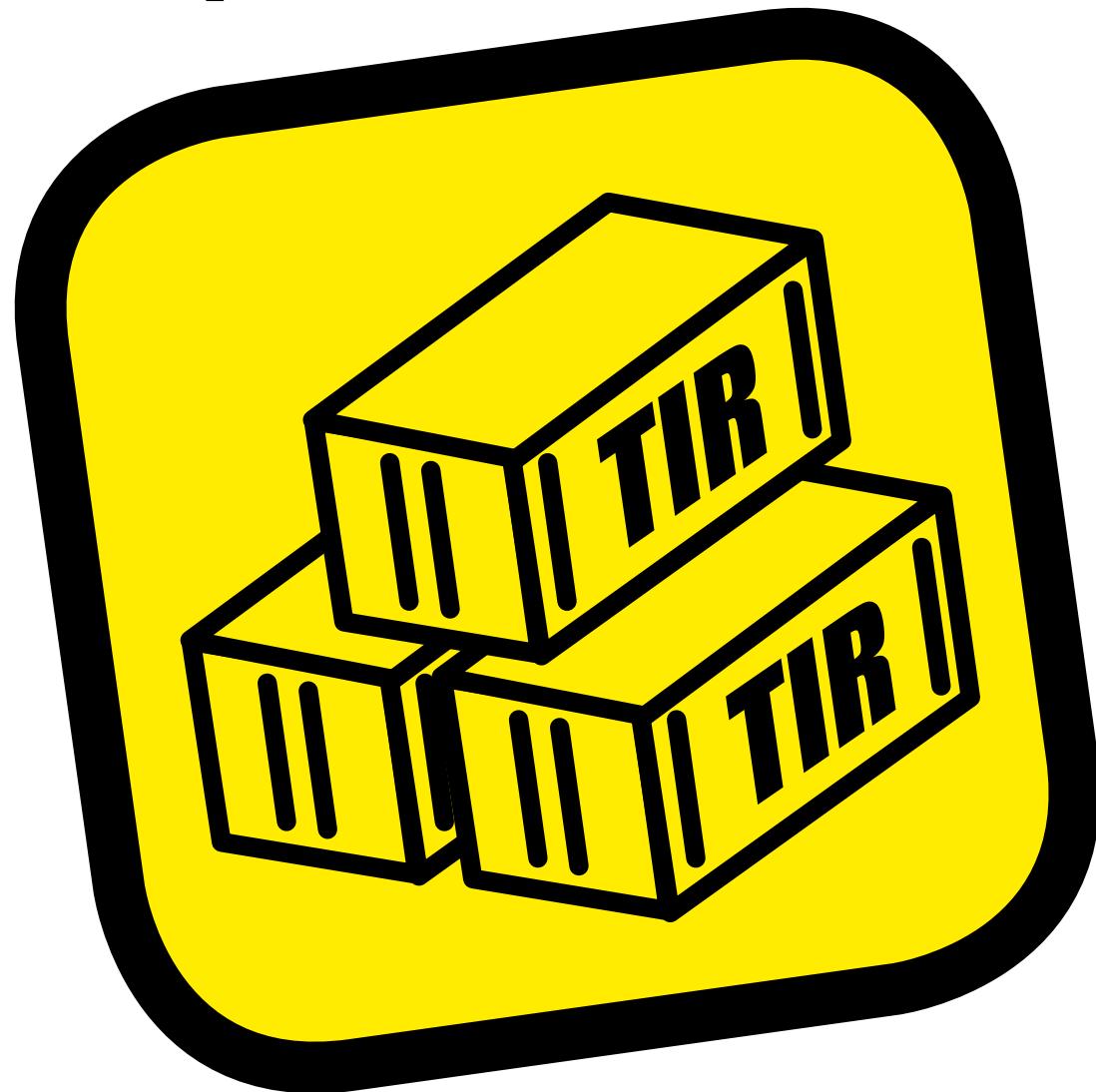
L'aeroporto Marconi è un portale strategico per le relazioni internazionali del sistema economico emiliano-romagnolo; per elevare di rango la struttura attualmente esistente il Psc indirizza le future trasformazioni perché sia possibile realizzare una effettiva polifunzionalità, dotandola di attività complementari: logistiche, congressuali, espositive, ricettive, funzioni di assistenza all'utenza.

Il potenziamento dell'aeroporto è una opportunità per lo sviluppo economico e sociale del territorio bolognese e dell'intera regione, e una importante occasione per realizzare una migliore integrazione territoriale, considerando la sostenibilità ambientale come preconditione per l'attuazione delle politiche e degli interventi.

Per realizzare pienamente questi obiettivi è necessario migliorare l'accessibilità pubblica e privata e le condizioni ambientali e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno. I programmi di potenziamento infrastrutturale dell'aeroporto richiedono un intervento urgente per il collegamento con la stazione ferroviaria che permetta l'ampliamento del bacino di utenza attuale. La domanda per un collegamento con la stazione ferroviaria ha come caratteristiche specifiche l'alta frequenza e la rapidità, ma non raggiunge mai i picchi di carico del trasporto pubblico urbano classico. Per corrispondervi si ipotizza di realizzare un sistema di trasporto (il "People Mover") che colga anche le opportunità offerte dal tracciato, prevalentemente sviluppato in aree di nuova urbanizzazione, quindi compatibile con soluzioni innovative.



Interporto

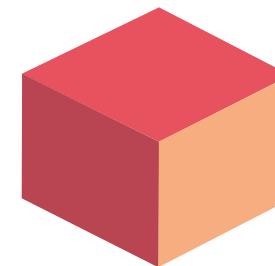


La storia

L'Interporto di Bologna è un complesso integrato di infrastrutture logistiche, ferroviarie e stradali per il trasporto merci, collegato direttamente alla rete ferroviaria e autostradale nazionale.

L'idea progettuale nasce oltre trent'anni fa, con l'obiettivo di decongestionare la città da una parte rilevante di traffico pesante, aumentare la competitività del sistema produttivo locale, offrire servizi integrati alle imprese di trasporto, recuperando margini di efficienza e, soprattutto, per favorire lo sviluppo del trasporto ferroviario, attraverso l'impiego crescente dell'intermodalità strada-rotaia.

Situato al confine dei territori comunali di S. Giorgio di Piano e Bentivoglio, l'Interporto si trova al centro di un'area a forte vocazione logistica, in una collocazione geografica ideale per intercettare i traffici della direttrice nord-sud, lungo la quale passa il 75% delle merci che attraversano l'Italia. L'Interporto è gestito da una SpA, costituita nel 1971 e promossa dagli Enti locali bolognesi (Comune, Provincia, Camera di Commercio), alla quale hanno progressivamente aderito altri soggetti interessati, compreso Trenitalia. Aumentando progressivamente, nel corso degli anni, la propria attività, l'Interporto ha colto risultati particolarmente significativi sul fronte della crescita del traffico su rotaia, che ha sempre costituito uno dei cardini delle proprie strategie di sviluppo, in particolare per il trasporto di merci voluminose e non deperibili.



Situazione oggi

L'Interporto si estende su una superficie di 2,5 circa milioni di mq., dei quali 650.000 destinati ad impianti di RFI (Rete Ferroviaria Italiana). In corso una espansione graduale dell'area per arrivare ai 4.200.000 mq. previsti a regime. Il traffico giornaliero è di 4.500 automezzi pesanti, con punte di oltre 5.000 mezzi. A ciò si aggiunge il movimento ferroviario con 180 treni a settimana. All'interno dell'Interporto lavorano 1.800 persone ed operano circa 100 imprese nazionali e internazionali di trasporto. La struttura comprende ribalte e magazzini di smistamento merci da ferro a gomma e da gomma a gomma, i terminal di Trenitalia, la dogana, i magazzini generali, una stazione di rifornimento e lavaggio automezzi, banche, l'ufficio postale, bar e self-service, uffici e parcheggi. Tutti gli edifici sono cablati con fibra ottica (prima realizzazione del genere in Europa).

Nel corso degli ultimi anni l'attività dell'Interporto è costantemente aumentata. Dai 4,5 milioni di tonnellate di merci transitate nel 2005, il 2006 si è chiuso con un volume di traffico pari a 5,2 milioni di tonnellate (con una crescita del 3% rispetto all'anno precedente). Particolarmente confortante è l'aumento della movimentazione dei terminal ferroviari, sia in termini di quantitativi trasportati (+21% nel solo periodo 2005-2006) che di treni entrati all'interno della struttura: 7.371 nel 2006 contro i 5.985 del 2005. I principali collegamenti ferroviari hanno interessato i porti nazionali: La Spezia, Genova, Livorno, Gioia Tauro, Taranto, Ravenna, Trieste.

Oltre all'infrastruttura di Bologna, la società Interporto gestisce un terminal intermodale a



Superluoghi	20	Interporto
-------------	----	------------

Modena, nei quali si movimentano circa 50.000 container all'anno. Così come sta collaborando con gli Enti Locali interessati per la realizzazione del nuovo scalo merci di Imola che permetterà di offrire soluzioni logistiche efficienti a quell'area industriale.

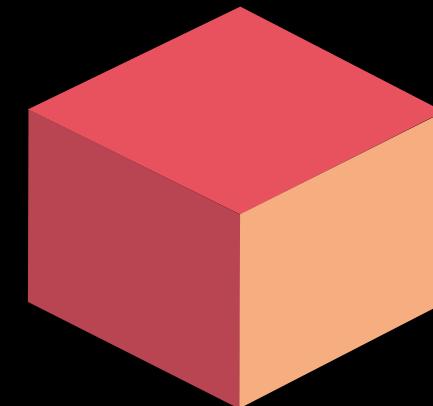
Ma sono sempre più numerose anche le aziende interessate a stringere relazioni con l'Interporto di Bologna. Tra gli ultimi esempi di nuovi impianti attivati all'interno della struttura per lo smistamento nazionale e internazionale delle merci, quello di Artoni per 8 mila mq., quello di Norbert Detresseangle di 20 mila mq. e quello di DHL di 11 mila mq..

Anche sul fronte ambientale l'Interporto di Bologna costituisce una buona pratica di logistica sostenibile. Lo testimoniano i sistemi per la gestione delle acque meteoriche, l'uso di materiale litoide di recupero per le costruzioni interportuali, trasportato con treni intermodali. Senza dimenticare che, all'interno della struttura, è attivo il più grande impianto fotovoltaico dell'Emilia-Romagna, nato grazie ad una partnership tra l'Interporto di Bologna ed Hera SpA, per la produzione di energia elettrica (oltre 1.000 pannelli fotovoltaici installati sui 25 capannoni che producono 236 MWh di energia all'anno, con un risparmio di oltre 50 tonnellate di petrolio). Queste ed altre azioni hanno consentito all'Interporto di Bologna di ottenere la certificazione Qualità ISO 14001.



I numeri

- 2,5 milioni di metri quadrati di superficie attuale
- 4,2 milioni di metri quadrati previsti a regime
- 5,2 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2006
- 4.500 automezzi pesanti in transito ogni giorno
- 180 treni movimentati a settimana
- 100 imprese di trasporto operano nell'interporto
- 1.800 lavoratori occupati
- 1.000 pannelli fotovoltaici installati
- 50% nell'Interporto oltre la metà delle merci transita su ferro
- 8% percentuale di trasporto su ferro a livello nazionale



Il futuro del trasporto merci dovrà privilegiare la rotaia. Le città sono alle prese con i problemi legati alla qualità dell'aria; le strade e le autostrade sono sempre più intasate e basta un incidente per mandare in crisi una intera area del nostro paese. Ed intanto la domanda di mobilità delle merci cresce ogni anno e, secondo le stime dell'Unione Europea, nel 2010 registreremo un aumento di oltre 50% rispetto al 1998. È evidente che, senza una forte crescita del trasporto ferroviario, gli effetti della ulteriore congestione, se non della paralisi, saranno pesanti sulla nostra economia.

Partendo da queste considerazioni, l'Interporto di Bologna non si accontenta dei positivi risultati sin qui raggiunti ma ritiene che si possa fare di più per aumentare la quota di merci trasportate su ferro. Ma per questo, servono investimenti pubblici sulla rete ferroviaria per consentire, in particolare, l'avvio dell'Alta Velocità, il raddoppio della linea Bologna-Verona e il potenziamento della Bologna-Milano che apriranno nuove opportunità di traffico ferroviario.

All'interno di questo scenario generale, si muovono le politiche del PTCP che, in tema di logistica, evidenziano una eccessiva dispersione, a livello regionale, tra poli di piccola e medio-grande dimensione, con una conseguente necessità di integrazione. In particolare, tra l'Interporto di Bologna e il porto di Ravenna: due realtà in crescita tra cui vanno sviluppare sinergie ritenute necessarie per creare un sistema logistico di interesse sovregionale ed europeo. Ma accanto all'esigenza di razionalizzare le

strutture, il PTCP evidenzia anche la necessità di fare sistema a livello di impresa perché, in una realtà come quella emiliano-romagnola, la domanda di trasporto di tante piccole e medie aziende non riesce singolarmente a raggiungere i quantitativi minimi per utilizzare la ferrovia o la nave e finisce inevitabilmente per essere soddisfatta da piccole imprese di autotrasporto. Da ultimo, il Piano della Provincia di Bologna sottolinea l'esigenza di adeguarsi ai cambiamenti di un mercato che, sempre più spesso, richiede servizi "chiavi in mano" (trasporto ma anche magazzino, imballaggi, controllo qualità, gestione della rete distributiva, ecc.). E, nel contempo, rileva l'esigenza di una gestione coordinata dei diversi flussi di traffico (quelli provenienti e diretti all'interno della regione, quelli originati localmente ma diretti all'estero, quelli in transito).

Per il prossimo futuro, l'obiettivo del PTCP è spostare su Bologna i grandi centri di smistamento e lavorazione delle merci, almeno per quanto riguarda l'area della pianura Padana centro-orientale e, in un prossimo futuro, anche aree più lontane. Finora tale funzione è stata principalmente svolta da Verona e dal Veneto in generale. Lì si fermava, e si ferma tuttora, la maggior parte delle merci che attraversano l'arco alpino via ferrovia dall'Europa settentrionale e centro-orientale. Da lì le merci hanno finora proseguito su gomma, contribuendo ad aumentare la congestione di strade ed autostrade nella direttrice nord-sud del paese, con ben poche ricadute positive per la nostra regione. Spostare più a sud il punto di smistamento del sistema della logistica rappresenta allora

una sfida per la provincia di Bologna ed una occasione significativa per giocare un ruolo di cerniera, in base al quale le merci non si limiteranno a transitare sulle reti di trasporto emiliano-romagnole, ma potranno subire, all'interno dei nostri confini regionali, interventi di trasformazione, con importanti ricadute di carattere economico ed occupazionale su tutto il territorio.

Riassumendo, nell'ambito degli indirizzi politico-programmatici del PTCP, gli obiettivi specifici che si intendono perseguire sono i seguenti:

- Sviluppare l'offerta e la competitività del territorio provinciale e regionale sul mercato della logistica nei confronti dei competitori, in particolare del nord-est;
- Valorizzare le potenzialità delle piattaforme logistiche del territorio provinciale: Interporto, Aeroporto, CAAB, scalo merci di Imola, attraverso sinergie reciproche e con le strutture portuali e logistiche di Ravenna;
- Promuovere progetti specifici che favoriscano un recupero di competitività della ferrovia, almeno per taluni segmenti del trasporto di merci (ingombranti, non deperibili/fragili, ;
- individuare le potenzialità di relazione con le infrastrutture che supportano il cabotaggio: porto di Ravenna e porto fluviale di Ferrara;
- Limitare la proliferazione diffusa delle funzioni logistiche negli ambiti specializzati per attività produttive e razionalizzarne la localizzazione territoriale;
- Favorire, ove possibile, il potenziamento della modalità ferroviaria e dell'intermodalità anche

- in connessione con il cabotaggio marittimo;
- Sviluppare la competitività internazionale del settore, con particolare riferimento ai corridoi europei che collegano il territorio bolognese al nord Europa, all'Est e ai Balcani.

Per il raggiungimento di questi obiettivi, il PTCP ipotizza una serie di interventi sul fronte dello sviluppo delle infrastrutture: consolidamento del collegamento intermodale Interporto di Bologna-Porto di Ravenna, raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona, realizzazione del Passante Nord. Ma propone di intervenire anche su altri fronti attraverso lo sviluppo dell'Unione Interporti Riuniti (l'associazione che riunisce i principali Interporti italiani), lo sviluppo delle attività di NET (manovra e handling in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana), il miglioramento dell'efficienza funzionale e gestionale dei traffici ferroviari convergenti sull'Interporto.



Intervista a Alessandro Ricci, presidente dell'Interporto di Bologna

Interporto: questo sconosciuto. A parte gli addetti ai lavori, non tutti sanno esattamente quale sia l'attività di questa struttura. Può spiegarcela?

Proviamo a immaginare: dalla Cina arriva una nave al porto di Livorno con 10 mila container di prodotti destinati all'est europeo. Scaricando in Italia anziché nel nord Europa, si risparmiano cinque giorni di viaggio. Ma trasferire 10 mila container su 10 mila camion significa contribuire alla paralisi del nostro sistema stradale. Meglio, dunque, in questo caso, utilizzare la ferrovia, ricorrendo all'autotrasporto solo per piccoli quantitativi e brevi tragitti. E' questa, in estrema sintesi, la missione di un Interporto: concentrare le merci in un unico punto, trasferirle da gomma a ferro o viceversa, scegliere il mezzo di trasporto più conveniente sotto il profilo economico e ambientale. Favorendo, come si dice tecnicamente, l'intermodalità. E con una attenzione particolare al potenziamento del trasporto su rotaia che, per essere competitivo, necessita di treni da 1200, 1300 tonnellate di merce. Serve cioè fare "massa critica" e l'interporto assolve proprio a questa funzione.

Chi sono i "clienti" dell'Interporto?

L'Interporto è una infrastruttura volta soprattutto ad offrire elementi di competitività al sistema regionale, fatto di tante piccole e medie aziende che hanno frequenti rapporti con l'estero, mettendo a loro disposizione soluzioni di trasporto più vantaggiose. Ma è anche un

polo di smistamento per le merci provenienti da fuori regione che necessariamente transitano su un'area come la nostra che costituisce un punto di snodo fondamentale per la mobilità nazionale.

Veniamo alle politiche dell'Interporto. La principale: incentivare il trasporto su ferro, in Italia da anni fermo al 10%.

L'Interporto di Bologna registra percentuali molto più elevate: nel 2006 abbiamo superato per la prima volta la quota del 50% di trasporto su rotaia. A livello nazionale, invece, il dato del 10% si è purtroppo ulteriormente ridotto e negli ultimi anni non supera l'8%.

Per quali motivi?

Intanto per le caratteristiche del mercato internazionale dove la domanda di trasporto è sempre più elevata ma anche sempre più frazionata. Oggi, la progettazione si effettua in un luogo, le materie prime si comprano in un altro, la produzione in un altro ancora. Inoltre la distribuzione del prodotto finito avviene in tutto il mondo, per piccoli quantitativi da consegnare in tempi molto veloci. Poi, ancora, c'è da considerare il ridimensionamento della grande industria pesante - siderurgica, chimica, alimentare - cliente naturale del trasporto su rotaia. Infine, per quanto ci riguarda più da vicino, le piccole imprese regionali e nazionali non sempre riescono a raggiungere una massa critica di merci tale da giustificare il trasporto su ferro. Ragion per cui il trasporto su gomma, per le sue caratteristiche di maggior elasticità, risulta in molti casi più vantaggioso.

Senza contare che le ferrovie riducono i treni merci perché il settore è in perdita. Trenitalia fatica a conservare quote di mercato ed altre imprese ferroviarie non soddisfano una domanda potenziale che esiste.

Insomma un conto è progettare le politiche e un altro realizzarle...

Occorre evitare le semplificazioni. Spesso si sostiene che lo sviluppo del trasporto su ferro sia solo un problema di volontà politica. In realtà, la questione è più complessa e coinvolge le scelte del nostro sistema produttivo. Prendiamo, ad esempio, la tradizione tutta italiana di vendere franco fabbrica: una politica che, per le imprese produttrici, ha significato perdere il controllo di una importantissima voce di costo, passata quasi interamente in mano ad operatori esteri che organizzano i trasporti per conto degli acquirenti. E che potrebbero, in teoria, mettere facilmente in difficoltà le nostre aziende, semplicemente alzando il costo del trasporto. Occorre riappropriarsi di questa funzione anche perché oggi è ormai rimasta l'ultima voce di spesa su cui poter recuperare margini di competitività.

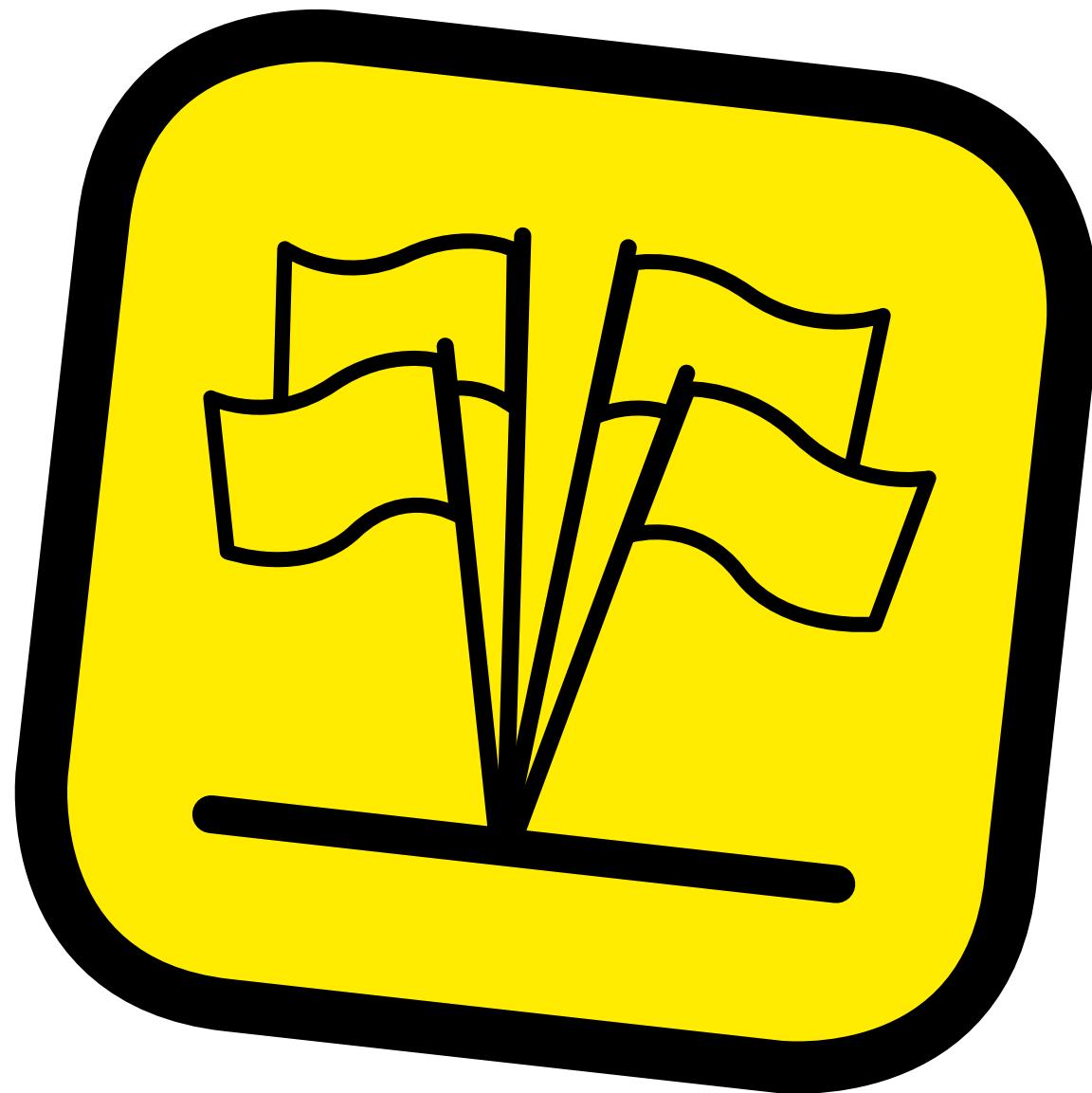
Cosa si aspetta per i prossimi anni?

La strada è quella dell'integrazione tra gomma e ferro, trasferendo comunque quote di traffico sulla ferrovia. Si tratta di un obiettivo realistico anche perché il crescente intasamento della rete viaria, allungando i tempi di percorrenza, ridurrà la competitività del trasporto su gomma. La situazione è particolarmente pesante sul territorio bolognese. Considerando un tragitto di una trentina di chilometri, con relativi tempi

per carico, riempimento e scarico del container, un autotrasportatore di Modena riesce a fare tre viaggi al giorno, mentre uno di Bologna solo due. La necessità dunque non è solo quella di completare le grandi opere infrastrutturali ma anche realizzare quei piccoli interventi da cui potrebbero trarsi benefici immediati a livello locale.



Quartiere fieristico



La storia

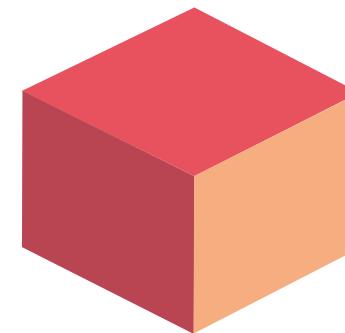
L'attuale Quartiere fieristico nasce nel 1965, con un primo nucleo di padiglioni espositivi, su progetto degli architetti Benevolo, Melograno e Giuralongo. Successivamente si aggiungono altre strutture: la Galleria d'Arte Moderna, il Palazzo dei Congressi, tre nuovi padiglioni e un edificio per i servizi. Anche le manifestazioni crescono all'insegna della specializzazione, rivolgendosi a settori sempre meglio definiti di pubblico.

Nel 1980 l'Ente Fiere bolognese amplia la propria base societaria, allargandola alle categorie economiche e rafforzando l'integrazione tra soggetti pubblici e privati. Il legame con la città si rafforza, anche dal punto di vista urbanistico, con la realizzazione del Fiera District: il nuovo centro direzionale, progettato da Kenzo Tange, che comprende anche un nuovo padiglione a due piani e un secondo ingresso alla Fiera in Viale Aldo Moro. Grazie a questi interventi, il Quartiere fieristico bolognese cresce gradatamente fino ad affermarsi come uno dei più importanti d'Europa, con manifestazioni di grande richiamo come quelle dedicate all'edilizia o alla pelle e calzatura.

Nel 1992 viene completato il Padiglione 36 direttamente collegato all'ingresso Michelin: il terzo ingresso posto in prossimità della tangenziale. La vocazione internazionale della Fiera viene confermata dalla nuova denominazione sociale introdotta nel 1994: Fiere Internazionali di Bologna.

Nell'ottobre 1998 si inaugurano i nuovi padiglioni 19-20 mentre, a partire dal 1999, prende il via un programma di interventi per adeguare la struttura al crescente numero di manifestazioni e per migliorare il rapporto fra "sistema fiere" e "sistema città". Nel 2004 viene inaugurato il nuovo padiglione biplanare 16-18, dotato di ingresso autonomo per il pubblico e di elisuperficie sul tetto.

Nell'Ottobre 2002 l'Ente Fiera si trasforma in società per azioni, con la denominazione di Bologna Fiere Spa. Ne fanno parte le Istituzioni locali (Provincia, Comune, Camera di Commercio), le associazioni di categoria e i principali istituti di credito. Questo passaggio consentirà, negli anni successivi, un più facile ricorso al mercato dei capitali privati per sostenere i programmi di sviluppo delle attività fieristiche e metterà a disposizione strumenti più idonei per definire alleanze e partnership strategiche.



Situazione oggi

Con 30 manifestazioni specializzate (22 delle quali, leader internazionali) 500 convegni, più di 23.000 espositori e oltre 1.400.000 visitatori professionali italiani e stranieri, BolognaFiere costituisce oggi uno dei centri fieristici più moderni e funzionali d'Europa.

Anche nel corso del 2006, la società ha continuato a crescere con un andamento delle manifestazioni complessivamente positivo, fatto riferimento particolare a Cosmoprof, ArteFiera, Saie, Cersaie, Eima, Motor Show. La tendenza si conferma anche nei primi mesi del 2007, registrando incrementi particolarmente significativi della presenza internazionale, sia di espositori che di visitatori.

Collocata in posizione strategica rispetto all'Aeroporto Marconi, alla rete ferroviaria e autostradale, dalla fine del 2006 la Fiera è servita da un casello dedicato che consente, al flusso di mezzi proveniente dall'autostrada, l'accesso diretto al Quartiere fieristico, senza interferire con la tangenziale urbana. L'apertura del nuovo casello rientra tra le opere infrastrutturali in completamento nell'area bolognese (Alta Velocità, terza corsia della A14, nuova Stazione ferroviaria, collegamenti urbani veloci) finalizzate a ridurre i problemi di congestionamento del traffico, migliorando anche i collegamenti del tessuto produttivo locale con le principali direttrici di comunicazione internazionali.

Attualmente il complesso fieristico si estende su una superficie di 345.000 mq. di cui 180.000

coperti, con 4 ingressi dotati di tutti i servizi logistici e 16 padiglioni, più altri 2 in costruzione, interamente cablati. La mobilità all'interno dell'area è garantita da un sistema di parcheggi per oltre 10.000 posti auto, più altri 7.500 posti in corso di realizzazione, e da una rete di percorsi mobili in quota che collegano i vari padiglioni. Il Quartiere fieristico è collegato con il centro urbano e la Stazione da diverse linee di autobus oltre a servizi navetta con la Stazione centrale, attivati in occasione delle principali manifestazioni. Ottima l'accessibilità alle fermate dagli ingressi di Piazza della Costituzione e Via Aldo Moro, l'ingresso di via Michelino offre, invece, ai visitatori l'opportunità di utilizzare i parcheggi adiacenti al Quartiere fieristico per accedere alle manifestazioni. In prospettiva, il Quartiere fieristico sarà raggiunto dal nuovo servizio di collegamento veloce tra la Stazione ferroviaria e il centro cittadino.

Dal punto di vista dell'impatto ambientale, la zona non è da ritenersi critica in relazione alle funzioni che si svolgono al suo interno. Non si segnalano situazioni preoccupanti neppure per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico e lo smaltimento rifiuti.

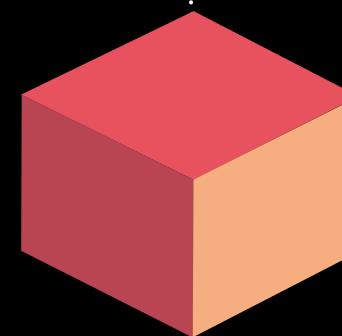
Importanti gli interventi infrastrutturali realizzati per migliorare i grandi flussi di autovetture in occasione delle manifestazioni di maggior richiamo. La realizzazione del Casello autostradale Bologna Fiera - altamente automatizzato - consente al traffico auto e merci di rimanere

sulla viabilità autostradale, senza interessare la tangenziale urbana. Il casello sarà, inoltre, direttamente collegato con un sistema di parcheggi che si completerà con la realizzazione di una grande struttura multipiano.

I numeri



30	manifestazioni specializzate ogni anno
500	convegni
23	mila espositori nei dodici mesi
1,4	milioni di visitatori italiani e stranieri
345.000	metri quadrati di superficie complessiva
180.000	metri quadrati di area coperta
10.000	posti auto disponibili
7.500	nuovi posti auto in costruzione
230	milioni di euro investiti nel periodo 2004-2008
1,5	miliardi di euro l'indotto dell'attività fieristica



Il Quartiere fieristico costituisce da tempo il perno di un polo funzionale integrato nel quale si associano altre funzioni con ambito di gravitazione metropolitana: Palazzo dei Congressi, sede della Regione, sede regionale RAI, multisala cinematografica, ecc.

Per quanto riguarda l'attività propriamente fieristica, pur considerando l'affacciarsi di nuovi competitor sul mercato fieristico nazionale e internazionale, la società di gestione continua a registrare bilanci in ascesa, a testimonianza della solidità e della competitività della struttura. Tuttavia - come sottolineò l'accordo territoriale sottoscritto nel 2002 da Comune, Provincia e Bologna Fiere - in una situazione di concorrenzialità crescente, per consentire alla Fiera di Bologna di conservare un ruolo di volano per lo sviluppo del territorio, occorre investire sulla competitività della struttura, con il potenziamento ulteriore sia della dimensione sia della qualità degli spazi. A fronte di questo accordo, la Fiera di Bologna ha realizzato ed ha in corso ulteriori ampliamenti e interventi di riqualificazione che porteranno la dimensione a 200.000 mq a fine 2008. Dimensione che la società ritiene adeguata a far fronte ad una domanda decisamente ferma e che si scontra con una rilevantissima crescita dell'offerta complessiva di spazi nel mercato italiano. Peraltro, anche questa decisione deve fare i conti con la criticità determinata dalle infrastrutture.

La condizione prioritaria per assicurare uno sviluppo adeguato al Quartiere fieristico e una maggiore compatibilità con il contesto urbano bolognese è quindi rappresentata dal miglioramento sostanziale dell'accessibilità

dell'area. In tale direzione alcuni interventi sono già stati realizzati o sono in corso di realizzazione: l'apertura del nuovo casello autostradale avvenuto a fine 2006, il raddoppio del parcheggio di Via Michelino per 7.500 nuovi posti auto, il potenziamento della fermata ferroviaria sulla linea di cintura, con un binario al servizio dei treni speciali, il potenziamento dell'intera infrastruttura autostrada-tangenziale.

In questo quadro del breve-medio periodo si inseriscono interventi a lungo termine come il progetto di "passante autostradale nord" e la realizzazione della Metrotramvia che collegherà il Quartiere fieristico con la Stazione centrale, il Lazzaretto, Borgo Panigale, e il sistema dei parcheggi scambiatori.

Il collegamento veloce tramite metropolitana leggera consentirà inoltre di interscambiare con tutti i principali sistemi di trasporto dell'area urbana, metropolitana e nazionale. In Stazione centrale connettendosi con l'Alta Velocità, il Servizio ferroviario metropolitano e il People Mover. In centro collegandosi con il filobus a guida vincolata.

Circa i collegamenti su rotaia, la fermata ferroviaria collocata all'interno del comparto costituisce per la fiera di Bologna e per il proprio sistema della mobilità una risorsa strategica. Tuttavia l'attuale saturazione del traffico nel nodo ferroviario bolognese condiziona fortemente il completo ed efficace utilizzo del trasporto su ferro da parte del Quartiere fieristico. Attualmente, per gli eventi fieristici principali, non si superano i 6-7 treni al giorno per circa 100.000 passeggeri trasportati su iniziativa di aziende espositrici (ovvero solo il 7% del totale

dei visitatori annui).

Per migliorare tale situazione si prevede, nel breve periodo, la realizzazione di un binario di sosta nella fermata SFM Fiera, che consenta una migliore gestione dei servizi effettuati in occasione dei grandi eventi fieristici. In tempi più lunghi, il nuovo accordo di "assetto potenziato" del Servizio ferroviario metropolitano prevede la realizzazione di un nuovo binario lungo la linea di cintura in modo da effettuare un servizio regolare di collegamento tra la Stazione centrale e la Fiera. Accanto al decollo di nuovi trasporti urbani veloci e ad alta capienza, il potenziamento della funzione fieristica e una sua migliore integrazione con l'area circostante potrà realizzarsi attraverso una migliore sinergia funzionale tra Fiera e Parco Nord. L'attivazione di un collegamento tra i due siti, attraverso bus-navetta, consentirebbe infatti, da un lato, un più efficace utilizzo del parcheggio Michelino in occasione di grandi eventi al Parco Nord, e all'inverso, l'utilizzo del Parco Nord quale cassa di espansione del Quartiere fieristico e dei suoi parcheggi per gli appuntamenti fieristici di maggior richiamo.

In questo quadro di maggiore accessibilità verso il territorio metropolitano, si pone l'esigenza di una politica del settore che tenda a privilegiare la specializzazione dei quartieri fieristici e a creare le condizioni per possibili alleanze tra gli operatori. È in questo quadro che si può collocare la prospettiva di una migliore integrazione delle strutture fieristiche a livello regionale. E' delle scorse settimane l'avvio di un confronto in proposito tra la Fiera di Bologna e la Fiera di Rimini.



Inserito all'interno del Quartiere fieristico, il Palazzo della Cultura e dei Congressi è una struttura di proprietà del Comune di Bologna, gestita dalla società Bologna Congressi (parte del gruppo Bologna Fiere). Progettato dall'architetto bolognese Melchiorre Bega all'inizio degli anni '70 e inaugurato nel 1975, è tuttora tra i pochi Centri congressi italiani che rispondono alle più attuali esigenze della domanda congressuale, anche grazie agli importanti interventi impiantistici e strutturali realizzati dal 1995 ad oggi.

L'edificio occupa una superficie di 10.000 mq. e dispone di vari spazi: la Sala Europa Auditorium, con 1.350 posti, la Sala Italia (300 posti), la Sala Bianca (150 posti) più altre 5 sale con una capienza dai 20 ai 120 posti. Per le sue caratteristiche architettoniche e grazie alle opere eseguite negli ultimi anni per il miglioramento dell'acustica, il Palazzo dei Congressi è in grado di ospitare anche spettacoli di musica e di teatro, in particolare nella sala principale (Europauditorium).

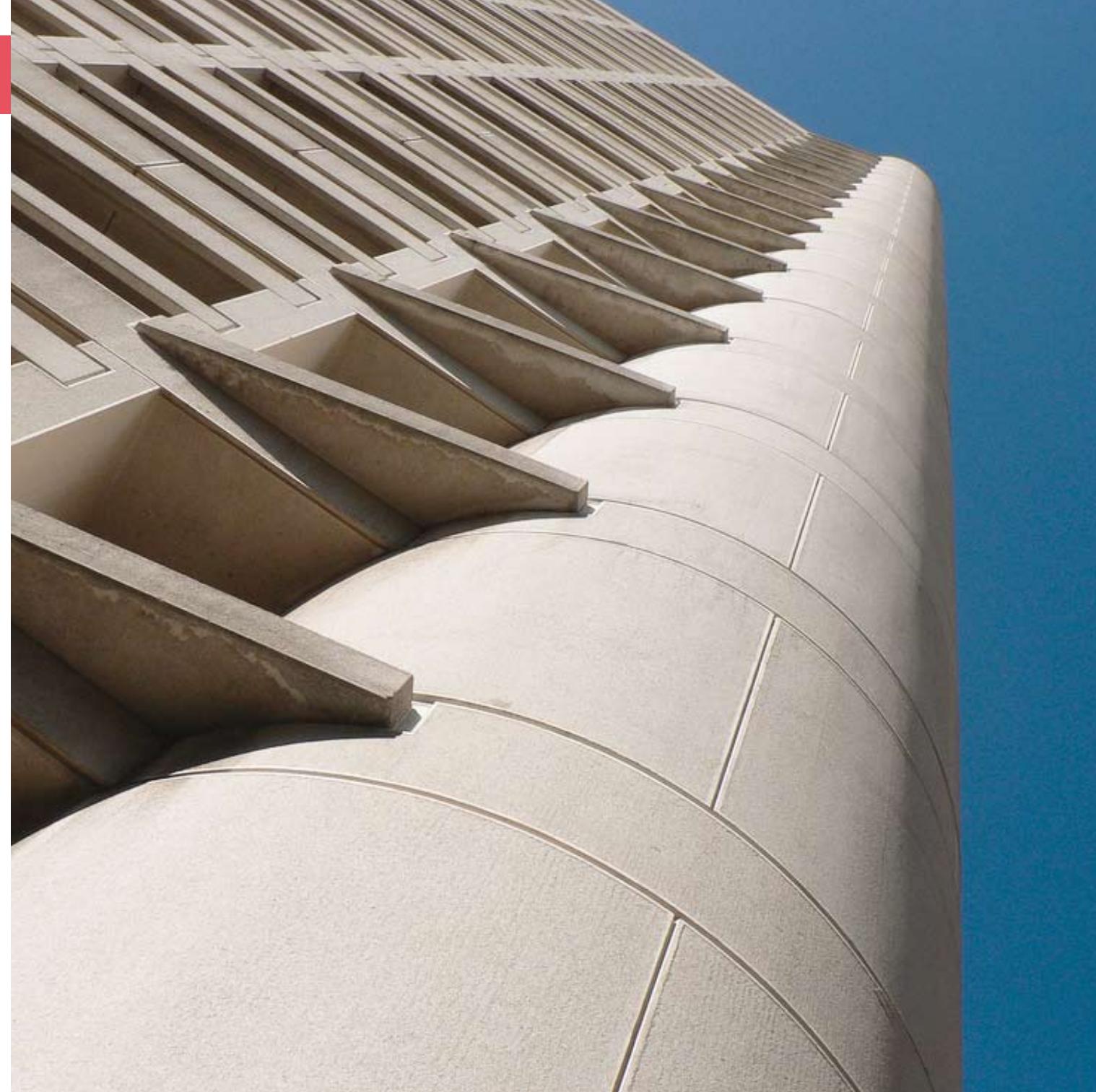
Nonostante la modernità di progettazione e le possibilità di utilizzo polivalente, sono sempre più frequenti i casi di congressi di medie e grandi dimensioni che richiedono l'integrazione tra gli spazi del Palazzo dei Congressi e quelli della Fiera; così come quasi tutte le manifestazioni fieristiche hanno la necessità di avvalersi di sale contigue, adeguatamente attrezzate, per lo svolgimento di convegni, seminari e incontri collegati ai temi oggetto d'esposizione.

Per rispondere a questa esigenza reciproca,

nonostante i diversi tempi di programmazione degli eventi congressuali e delle manifestazioni fieristiche, le due strutture sono impegnate da tempo a sviluppare un'attività integrata, dandosi programmi di lavoro condivisi.

Per l'immediato futuro, si segnala l'esigenza di aumentare gli spazi espositivi della struttura, migliorare i collegamenti serali ATC in occasione della stagione teatrale, ampliare i parcheggi a disposizione ritenuti insufficienti nel caso di grandi eventi, realizzare collegamenti funzionali con la Galleria di Arte Moderna e ampliare l'accesso che collega via Calzoni alle aree retrostanti il Palazzo dei Congressi e la GAM.

Da ricordare, da ultimo, che l'attività del Palazzo della Cultura e dei Congressi è strettamente integrata con la programmazione di altri tre contenitori culturali bolognesi affidati alla stessa società di gestione: Palazzo Re Enzo, e l'Aula Magna di Santa Lucia,.



Intervista a Michele Porcelli, amministratore delegato di Bologna Fiere

Ottimista per ruolo e convinzione, l'amministratore delegato crede nel futuro ma non nasconde nemmeno i problemi del presente.

La Fiera di Bologna è cresciuta enormemente nel corso degli anni e siamo convinti che possa crescere ancora. Grazie agli interventi realizzati e in corso di realizzazione, siamo riusciti a rispondere finora alle sfide del mercato. Ma non possiamo neppure negare che, rispetto ad un tempo, la situazione è sempre più complicata. Oggi il mercato fieristico è caratterizzato da una crescente pressione competitiva a livello nazionale e internazionale. L'offerta di spazi espositivi è superiore alla domanda. Grandi strutture sono state inaugurate a Milano e a Roma, anche se con dubbie prospettive di mercato (come testimoniano alcuni bilanci in rosso) mentre le piccole manifestazioni si moltiplicano ormai dappertutto. Senza contare le nuove offerte che vengono da competitor dell'estremo oriente che operano a costi ridotti e con enormi bacini di mercato. Insomma, nessuno può più vivere di rendita.

Una gara di tutti contro tutti, dunque. Chi vincerà alla fine?

Diciamo intanto che si tratta di una competitività spuria perché, in alcune realtà viene sostenuta da soldi pubblici. Per avere il nuovo casello autostradale, BolognaFiere ha investito risorse proprie per 3 milioni di euro e non mi pare che per collegare Milano con la nuova Fiera di Rho-Pero sia accaduto altrettanto (ma non è certamente l'unico caso). E' chiaro che finanziando alcune

infrastrutture piuttosto che altre, si creano condizioni di competizione diseguali. Senza voler demonizzare nessuno, noi crediamo che le Fiere debbano essere soggetti economici in grado di stare sul mercato in forza della propria competitività e di contribuire fortemente allo sviluppo del territorio, producendo un indotto pari a 12-15 volte il fatturato.

Di queste risorse proprie, può dirci quante ne avete spese negli ultimi anni e come?

Nel periodo 2004-2008 investiamo oltre 230 milioni di euro: soldi utilizzati per potenziare e migliorare la funzionalità degli spazi attuali, qualificando la nostra offerta espositiva; per acquisire marchi; per avviare nuove attività. All'estero siamo di gran lunga il primo operatore italiano con 15 manifestazioni realizzate ogni anno. Non rientrano in questi investimenti i circa 55 milioni di euro per la realizzazione, in project financing, del nuovo parcheggio coperto, all'uscita di Via Michelino, per 7.500 posti auto coperti e che verrà completato entro il 2008 nella sua prima importante fase.

Veniamo alle note dolenti: quanto incide l'intasamento del traffico sulle possibilità di sviluppo del Quartiere fieristico?

Ovviamente è un grosso problema anche se la recente apertura del nuovo casello autostradale ha dato un contributo importantissimo per migliorare la mobilità urbana ed extraurbana. Un altro contributo fondamentale verrà poi dal nuovo megaparcheggio in fase di realizzazione che convoglierà gli arrivi direttamente su questa area,

senza impattare sul traffico ordinario. C'è anche da rilevare che Bologna sta recuperando i ritardi del passato sulle infrastrutture per la mobilità. I lavori per il potenziamento della tangenziale e dell'autostrada, la nuova Stazione ferroviaria in corso di realizzazione, i progetti di collegamento urbano veloce costituiscono altrettante iniziative che produrranno effetti molto positivi sulle condizioni del traffico. Senza parlare delle grandi opere fuori dall'area strettamente urbana (TAV, passante di valico, passante nord) le quali costituiscono una priorità non solo per Bologna o la provincia ma per l'intero paese.

Vogliamo concludere con un invito rivolto alle Amministrazioni pubbliche?

In primo luogo, quello di accelerare gli interventi

sulle infrastrutture per migliorare la mobilità che, per la Fiera, costituisce una condizione essenziale di sviluppo. Poi, auspicherei un territorio più vivo, ospitale, animato da eventi. Ma anche più competitivo in termini di costo e qualità dei servizi, e maggiormente fruibile. Dovremo in sostanza porre maggiore attenzione alle esigenze di quel milione e mezzo di visitatori ed espositori fieristici che ogni anno arrivano a Bologna da ogni parte del mondo e che si aspettano non solo una fiera d'eccellenza ma anche un territorio stimolante, attrattivo, accogliente e competitivo. Condizioni, cioè, che oggi sono sempre più pregiudiziali per il successo di ogni attività fieristica che, non dimentichiamolo, produce a Bologna un indotto di circa 1.5 miliardi di euro.





Dal PTCP al Piano Strutturale Comunale

le previsioni del nuovo PSC del Comune di Bologna

La Fiera di Bologna soffre la competizione di sedi prestigiose a causa di una inadeguata dotazione logistica (parcheggi) e di collegamenti problematici (trasporti). L'Accordo territoriale già siglato nel 2002 dalla Società con il Comune e la Provincia di Bologna è teso a colmare le lacune attuali con gli ampliamenti previsti (sviluppo della superficie utile edificata fino ad un massimo di 250.000 mq) e gli interventi infrastrutturali programmati. In uno scenario di medio-lungo periodo, che veda la rete delle infrastrutture metropolitane significativamente migliorato, consolidato il recupero del sistema fieristico bolognese e la sua sostanziale tenuta, si potranno valutare eventuali azioni di ulteriore potenziamento in sede o di decentramento di parti dell'attività nel territorio metropolitano.

Il Fiera district ospita, oltre alle attività espositive, alcune sedi direzionali di grande importanza economica e istituzionale per le quali richiede alcuni interventi di qualificazione (gli spazi pubblici della zona meridionale sono stati oggetto di un concorso di progettazione promosso congiuntamente da Regione e Comune) e di progressivo adeguamento di vecchie attività produttive agli usi direzionali oggi prevalenti.

Il potenziamento delle aree di sosta al servizio della Fiera e della futura fermata della Metrotramvia sono il principale obiettivo del progetto per il nuovo parcheggio previsto nell'area Michelino. La struttura, della quale è programmata una realizzazione in più fasi, fino al raggiungimento di oltre 7000 posti auto di capienza, si configura come un edificio di cinque piani fuori terra su una estensione di oltre sette ettari. L'insieme degli interventi, con il nuovo casello autostradale Fiera e attività ricettive (all'albergo in fase di ultimazione si aggiunge quello di oltre 10.000 mq integrato con il parcheggio), delinea per il nodo Michelino un futuro di nuova porta di accesso alla città. Attraverso questa infrastruttura composita Bologna accoglierà ogni giorno migliaia di persone, visitatori occasionali attratti dagli eventi fieristici e abituali city users, provenienti dalla regione e dall'area metropolitana.

L'intervento, per questo, dovrà garantire, oltre a un'efficace integrazione funzionale, anche una immagine qualificata e conciliarsi con gli elementi di contesto.

Stazione



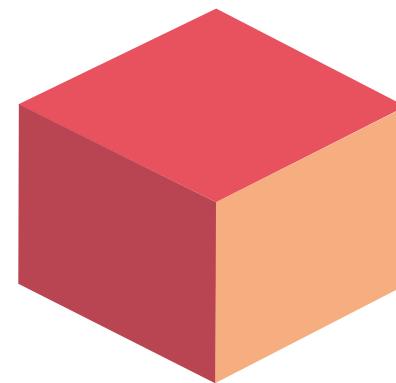
La storia

La Stazione di Bologna, nell'attuale configurazione, venne inaugurata nel 1876 su progetto dell'architetto Gaetano Ratti. Siamo agli albori della Ferrovia in Italia. Nel 1859 era stata aperta la linea Piacenza-Bologna e nel 1861 la Bologna-Ancona. Nel 1862 Bologna venne collegata con Ferrara e nel 1865, con la realizzazione del ponte sul Po, a Padova e Venezia. Nel 1864 entrò in servizio la Bologna-Pistoia, collegandosi alla Pistoia-Prato-Firenze.

La Stazione Centrale divenne così il nodo principale del movimento ferroviario nord-sud e fu soggetta, nel corso degli anni, a continui lavori di adeguamento, per far fronte al costante aumento di traffico. Nel frattempo, l'espansione della città era giunta a inglobare gradualmente l'edificio della Stazione che, da struttura quasi periferica, venne ad assumere un ruolo di punto nevralgico, vicino al centro storico e caratterizzato da molte funzioni economiche.

Nel 1943 fu redatto un primo progetto di sistemazione dell'intera area che però non vide la luce per il drammatico procedere degli eventi bellici. All'inizio degli anni '80, a seguito del tragico attentato terroristico del 2 Agosto, venne indetto un concorso internazionale per la ristrutturazione del nodo ferroviario bolognese e la costruzione della nuova Stazione Centrale ma, per vedere il concreto avvio di un nuovo progetto di Stazione, bisognerà attendere gli anni '90 e l'arrivo dell'Alta Velocità.

Con lo sviluppo tecnologico e la nascita dei treni superelevati si imponeva infatti, la necessità di potenziare e ammodernare gli impianti della Stazione, sostanzialmente ferma al modello disegnato 130 anni prima. Ma si evidenziava anche l'opportunità di intervenire, in modo più complessivo, sul nodo ferroviario bolognese, onde far fronte all'enorme volume di interscambio presente nell'area.



Situazione oggi

Con 78.000 mq. di superficie e 159.000 presenze al giorno, la Stazione di Bologna è oggi il quinto scalo ferroviario italiano per dimensioni e volumi di traffico e contende a Roma il primato dei treni movimentati quotidianamente (circa 800). Dispone di 16 binari (dei quali 5 momentaneamente sospesi per i lavori dell'Alta Velocità) più 7 binari di testa al Piazzale Ovest e 4 al Piazzale Est.

La Stazione Centrale, oltre a rappresentare uno snodo fondamentale per i traffici ferroviari nord-sud, costituisce anche un punto strategico per l'accessibilità regionale, provinciale e metropolitana. Entrambe le funzioni saranno destinate a svilupparsi, da una parte con l'introduzione dei treni superveloci sulle lunghe tratte e, dall'altra, con il progressivo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Carenza di spazi, problemi di accessibilità, insufficiente integrazione con le aree circostanti sono le criticità principali che evidenzia la Stazione Centrale, secondo le valutazioni del PTCP della Provincia di Bologna.

In particolare si sottolinea come il grande affollamento di viaggiatori, la carenza di parcheggi, le caotiche condizioni del traffico stradale nell'area, la concentrazione di mezzi pubblici e privati nel piazzale prospiciente (17 linee di autobus, servizi navetta e fermata taxi in un raggio di 100 metri) impongano un dimensionamento più adeguato dei servizi primari e complementari. E ciò soprattutto considerando il prevedibile sviluppo della Stazione con l'avvio dell'Alta Velocità.

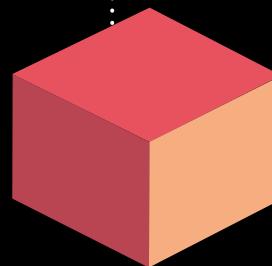
Ma riqualificare la Stazione Centrale, sempre secondo il PTCP, significherà anche valorizzarne il suo ruolo in ambito cittadino e metropolitano. In particolare, la ristrutturazione dello scalo dovrà costituire una occasione per eliminare la separazione fisica oggi presente tra il Centro storico e la Bolognina nonché per introdurre, nelle aree circostanti, usi urbanistici che potrebbero trovare giovamento dalla vicinanza della infrastruttura ferroviaria.

Per il PTCP, appare dunque evidente la necessità di un intervento complessivo sulla Stazione Centrale, sui supporti infrastrutturali necessari al suo funzionamento, sulle sue relazioni sia con l'ambito urbano circostante che con il territorio più vasto. Sfruttando anche le straordinarie occasioni di riorganizzazione delle aree ad essa connesse, perché la Stazione Centrale possa diventare una porta di accesso qualificata, funzionale ed integrata per la città di Bologna e il territorio metropolitano.

Il ridisegno complessivo della Stazione Centrale vede ufficialmente la luce con l'accordo sui futuri assetti territoriali, urbanistici, infrastrutturali sottoscritto nel luglio 2006 da Comune, Provincia, Regione e RFI SpA (Rete Ferroviaria Italiana).

I numeri

78.000	mq. di superficie attuale
159.000	presenze di viaggiatori al giorno
800	treni movimentati quotidianamente
300	milioni è il costo della Stazione AV
50	milioni per ristrutturare la parte storica della Stazione
320	milioni è l'investimento per la Nuova Stazione
750.000	euro andranno al vincitore del progetto di Nuova Stazione
23	metri è la profondità della Stazione interra AV
260	i nuovi posti auto in costruzione
120.000	metri quadrati messi sul mercato con la Nuova Stazione



L'obiettivo generale dell'accordo territoriale del luglio 2006 è quello di realizzare un grande progetto di riassetto urbano di questa parte della città, valorizzando le funzioni complessive del nuovo terminal, migliorando l'accessibilità al sistema Stazione e prevedendo l'insediamento di funzioni di eccellenza. L'accordo ribadisce il ruolo della Stazione di Bologna come uno dei nodi principali della rete ferroviaria italiana, nonché come punto strategico dell'accessibilità regionale, provinciale e metropolitana. Ruoli, entrambi, destinati a crescere considerando cosa c'è dietro l'angolo: Alta Velocità, Servizio Ferroviario Metropolitano, Metrotramvia e People Mover. In una prospettiva di integrazione di questi servizi, la nuova Stazione assumerà il ruolo di fulcro e interscambio principale di un sistema che coinvolgerà un'area allargata rispetto a quella attuale, caratterizzata da funzioni, servizi e attività complementari che produrranno un ambiente urbano vitale, animato e sicuro. Lungi dall'andare in pensione, quindi, la "vecchia" Stazione Centrale pare presto destinata a rinascere a nuova vita: non più elemento estraneo e di frattura del tessuto urbano, ma luogo di relazione, connessione e interscambio.

Ma vediamo, più nel dettaglio, i principali interventi programmati o in corso di attuazione.

Riqualificazione della Stazione esistente

Per potenziare il nodo ferroviario, la Stazione Centrale sarà oggetto prossimamente di importanti trasformazioni, sia sotto l'aspetto architettonico che tecnologico. Migliorando

spazi, qualità dei servizi e condizioni di sicurezza, la nuova struttura sarà in grado di sostenere un significativo incremento di treni, con conseguente aumento del traffico passeggeri e merci. I principali interventi previsti riguardano la realizzazione di una nuova galleria vetrata prospiciente il fronte della Stazione, l'allestimento di nuovi servizi e di una nuova sala d'attesa, la realizzazione di nuovi sottopassi, la costruzione di un parcheggio interrato per 260 posti sotto Piazzale Medaglie d'Oro.

Stazione AV

Chiave di volta del progetto è la nuova Stazione per l'Alta Velocità, attualmente in corso di costruzione. Riservata ai treni superveloci a media/lunga percorrenza, è posta in corrispondenza degli ultimi 5 binari della Stazione Centrale, dal lato di Via Carracci. Interrata a 23 metri di profondità, la nuova Stazione AV si sviluppa per 640 metri di lunghezza e 40 di larghezza, articolandosi su tre livelli. Il più profondo ospiterà i binari; quello intermedio, situato a -15 m. accoglierà inizialmente i servizi passeggeri mentre a regime sarà sede espositiva dei reperti archeologici rinvenuti nel corso dei lavori. Infine, il livello più prossimo alla superficie, situato a quota -7 m. sarà invece riservato al traffico veicolare diretto alla Stazione o ai parcheggi, sia interrati (a quota -10 m.), sia ubicati all'esterno (parcheggio Salesiani) tra loro collegati mediante un tunnel stradale.

Progetto Grande Stazione

Il progetto costituisce il punto di sintesi tra gli interventi per l'Alta Velocità e per la riqualificazione della Stazione storica. La nuova

"Grande Stazione" di Bologna completerà le due opere, prevedendo un sistema di collegamenti e realizzando un complesso di nuovi edifici con funzioni direzionali, ricettive, commerciali e di servizio. Comprenderà anche il riassetto e la riqualificazione di un'ampia area circostante nonché interventi per saldare le due parti di città oggi separate dai binari. Sono attualmente in atto le procedure del concorso internazionale per l'affidamento del progetto.

Il Servizio Ferroviario Metropolitano

8 direttrici, 86 fermate, 477 treni e 150.000 passeggeri giorno, il Servizio Ferroviario Metropolitano convoglierà sulla Stazione Centrale tutti i servizi di trasporto su ferro provenienti dalla provincia di Bologna. Un crescente numero di viaggiatori, spesso pendolari, userà quindi la Stazione come porta di accesso alla città ma anche come luogo di interscambio, per poi distribuirsi sul territorio provinciale. Dovrà quindi essere garantita la migliore integrazione tra i treni ad Alta Velocità e a lunga percorrenza, il Servizio Ferroviario Metropolitano, il trasporto pubblico locale (bus, filobus a guida vincolata, Metrotramvia), People Mover e il trasporto privato. La Stazione dovrà configurarsi come luogo principale di raccolta e smistamento degli spostamenti diretti verso i principali poli dell'area metropolitana: Ospedali, Fiera, Università, Aeroporto ecc.

Accessibilità

L'intero ambito viario e infrastrutturale della zona ferroviaria dovrà essere potenziato e razionalizzato, onde superare lo stato di congestionamento attuale. Un contributo

determinante per liberare spazi in superficie, da riservare al traffico ciclo-pedonale e dei mezzi pubblici, potrà venire dall'interramento del viale Pietramellara. La realizzazzizzazione del tunnel di collegamento nord-sud, da Via Bovi Campeggi all'ex-mercato consentire invece una migliore accessibilità alle due parti di città.

Sinergia con Prati di Caprara

Per migliorare il funzionamento della Stazione Centrale come infrastruttura di trasporto, di importanza strategica risulterà la Stazione di Prati di Caprara, attraversata da quattro linee ferroviarie del Servizio Metropolitano, transitano 4 linee ferroviarie e, in prospettiva, la nuova Metrotramvia. La Stazione di Prati di Caprara diverrà così il secondo nodo intermodale della città, alleggerendo il carico della Stazione Centrale con cui potrà operare in sinergia per la distribuzione dei passeggeri in ambito metropolitano, regionale ed interregionale.

Utilizzo aree dismesse

Una significativa opportunità per sostenere una più forte integrazione della Stazione con la città, potrà venire dall'utilizzo delle aree dismesse e/o dismettibili che si sviluppano dai viali di circoscrizione fino al settore urbano di Prati di Caprara. In tali aree dovranno trovare collocazione non solo residenze, ma anche importanti funzioni urbane che, per loro natura, richiedono una elevata accessibilità ferroviaria. Anche la riqualificazione urbana dell'ex mercato ortofrutticolo dovrà avvenire in modo integrato e coerente con la presenza della nuova Stazione.



Intervista a Carlo De Vito Responsabile delle Stazioni e dei Terminali Mercati di RFI

E' il regista delle grandi opere che stanno cambiando il volto delle maggiori Stazioni italiane. Chiediamo all'Ing. De Vito come procede il progetto relativo alla nuova Stazione di Bologna

Stiamo attualmente valutando le richieste di partecipazione al concorso internazionale per la ristrutturazione della Stazione centrale. Dei 52 progettisti che hanno chiesto di essere ammessi (una trentina provenienti dall'estero), in base ai curricula presentati, ne selezioneremo 12, ai quali verrà affidato l'incarico di elaborare un progetto preliminare. Entro il mese di aprile 2008 sarà decretato il vincitore al quale verrà corrisposto un premio di 750.000 euro. Ricordo che il concorso avrà per tema la redazione di un progetto architettonico che definisca il nuovo assetto infrastrutturale, urbanistico e funzionale dell'area circoscritta a nord da Via de' Carracci, a sud da Via Pietramellara e Via Bovi Campeggi, a ovest dal fascio binari della Stazione Centrale e ad Est da Via Stalingrado.

Come si collegherà questo nuovo progetto con i lavori già in corso per l'Alta Velocità e quelli imminenti sulla parte storica della Stazione?

Andiamo per ordine. Nello scalo di Bologna è in corso di costruzione la nuova Stazione interrata per l'Alta Velocità mentre sono già stati appaltati i lavori per la riqualificazione della Stazione storica, compreso il sottoattraversamento di Viale Pietramellara. Il nuovo progetto si propone il completamento di queste due parti, con un'opera che

probabilmente sarà a scavalco sui binari, onde collegare la Stazione storica con la nuova Stazione interrata. Ciò rappresenterà anche l'occasione per riunificare le due zone cittadine (Bolognina e centro storico) oggi separate dalla ferrovia.

Cosa ci dice sui costi e i tempi dell'operazione?

Secondo le nostre previsioni, la nuova Stazione per l'Alta Velocità sarà completata nel 2011, con un investimento di circa 300 milioni di euro. Parallelamente procederà la riqualificazione della parte storica della Stazione e l'interramento di viale Pietramellara con una spesa di 50 milioni di euro. Completate queste prime due parti, sarà la volta del progetto in corso di aggiudicazione per la risistemazione complessiva dell'area che comporterà, a sua volta, un investimento di circa 320 milioni di euro. Diciamo che il tutto sarà concluso entro il 2014-2015, con un investimento complessivo dell'ordine di 700 milioni di euro.

Le Istituzioni locali sostengono che la realizzazione della nuova Stazione ferroviaria dovrà essere l'occasione anche per ridisegnare questa parte di città

E infatti stiamo parlando di un'opera pubblica inserita all'interno di un progetto più grande a scala cittadina. Sulla base degli accordi sottoscritti, oltre al nostro impegno per completare i lavori della Stazione, c'è la volontà della città di intervenire sul complesso integrato delle aree adiacenti, prevedendo 120.000 mq. di superfici per attività terziarie da mettere sul

mercato. Il progettista che risulterà vincitore del concorso bandito, oltre a progettare gli interventi riferiti alla Stazione ferroviaria, dovrà disegnare anche quello che sarà il futuro dell'area circostante.

Quanto, tutto questo, cambierà il volto della città?

Profondamente. La Stazione di Bologna, a livello nazionale, sempre più si confermerà come nodo ferroviario strategico nei collegamenti nord-sud mentre, a scala cittadina, diventerà la porta d'accesso privilegiata al trasporto locale. Sulla nuova Stazione Centrale confluirà la Metrotramvia che viene dalla Fiera, il People Mover proveniente dall'Aeroporto e dal quartiere universitario e il servizio di trasporto urbano. Senza contare le trasformazioni previste nell'adiacente area dell'ex mercato ortofrutticolo dove sarà realizzarsi la nuova città amministrativa di Bologna.

Sogni e bisogni, per finire

Il bisogno delle Ferrovie è quello di realizzare, in questo che consideriamo il cuore pulsante del sistema ferroviario nazionale, una Stazione di qualità architettonica e funzionale equivalente a quelle realizzate in altre grandi città come Napoli, Roma, Firenze, Torino, Milano. Il sogno è che questo intervento molto complesso, perché intimamente connesso al disegno della città, diventi un caso di scuola. Un esempio virtuoso di quanto si può realizzare insieme: Ferrovie e Istituzioni locali. Per dimostrare che quando nelle cose ci si crede - e in questo progetto ci abbiamo creduto in tanti - i risultati arrivano.





Dal PTCP al Piano Strutturale Comunale

le previsioni del nuovo PSC del Comune di Bologna

Già oggetto di un intervento di potenziamento e ristrutturazione, una volta concluse le opere connesse all'Alta velocità e al Sistema ferroviario metropolitano il nodo bolognese sarà interessato da un movimento giornaliero valutato in circa 180.000 passeggeri. La nuova Stazione ferroviaria è dunque, per i prossimi anni, il principale progetto urbano sul quale investire, curando le relazioni tra i molteplici aspetti coinvolti.

Dopo un lavoro preparatorio avviato nel settembre 2005, il 18 luglio 2006 tutti gli enti locali territoriali (Comune, Provincia, Regione) e il gruppo FS hanno sottoscritto un accordo relativo agli assetti territoriali, urbanistici, infrastrutturali della nuova stazione ferroviaria di Bologna Centrale: la nuova stazione è considerata un polo funzionale di importanza strategica nel sistema di relazioni locali, metropolitane e internazionali nella cui rete è inserita la città capoluogo regionale.

L'Accordo prefigura un nuovo assetto urbanistico e infrastrutturale del cuore della città, mettendo le premesse per la ricomposizione del corpo urbano cresciuto prima e dopo la rivoluzione urbana e industriale: la Bologna storica e la Bolognina, separate da sempre dal fascio ferroviario.

Gli obiettivi e le finalità generali perseguite dall'Accordo sono finalizzati a rendere possibile lo svolgersi di un rinnovato ruolo di luogo centrale per la stazione, valorizzando le funzioni già presenti e individuandone nuove, integrabili con quelle già in essere nel contesto circostante e in quello cittadino, migliorando le modalità di interscambio tra le diverse forme di mobilità, migliorando le connessioni con la città e della città attraverso i nuovi edifici. Tutto ciò in un quadro economico finanziario nel quale lo sviluppo di iniziative di valorizzazione di aree ferroviarie dismesse costituisce la fonte di finanziamento degli interventi previsti dal programma.



Università



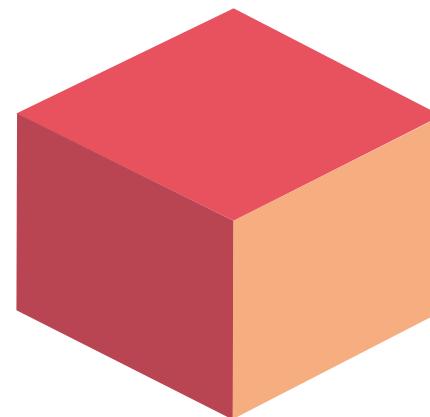
La storia

Fondata nel 1088, l'Alma Mater è la più antica Università del mondo occidentale. Qui trascorsero periodi di studio personaggi come Dante Alighieri, Francesco Petrarca, Guido Guinizelli, Cino da Pistoia, Cecco d'Ascoli, Re Enzo, Salimbene da Parma e Coluccio Salutati. La sua fama iniziò a propagarsi in tutta Europa sin dal Medioevo quando divenne meta di ospiti illustri come Thomas Becket, Paracelso, Raimundo de Pegñafort, Albrecht Dürer, san Carlo Borromeo, Torquato Tasso e Carlo Goldoni. Studiarono a Bologna anche Pico della Mirandola, Leon Battista Alberti, Nicolò Copernico che qui iniziò le proprie osservazioni astronomiche.

Con la rivoluzione industriale, nel XVIII secolo, l'Università promuove lo sviluppo scientifico e tecnologico, in particolare con gli studi Luigi Galvani che, con Alessandro Volta, Benjamin Franklin e Henry Cavendish, è uno dei fondatori dell'elettrotecnica moderna.

Dopo la nascita dello stato unitario italiano, l'Università di Bologna conosce un'epoca di grande rilancio in cui spiccano le figure di Giovanni Capellini, Giosuè Carducci, Giovanni Pascoli, Augusto Righi, Federigo Enriques, Giacomo Ciamician, Augusto Murri.

L'Università continuerà a mantenere questa posizione di centralità sulla scena della cultura mondiale fino al periodo tra le due guerre, quando altre realtà iniziano ad emergere nel campo della ricerca e della formazione. Essa è dunque oggi chiamata a rapportarsi con le Istituzioni dei Paesi più avanzati, intraprendendo un percorso di aggiornamento e crescita. Tra le sfide raccolte con successo, l'Università è impegnata nel confronto con la nuova dimensione europea per l'innovazione del sistema universitario.



Situazione oggi

Attualmente l'Università di Bologna conta 23 Facoltà distribuite tra la sede centrale e le quattro sedi del Polo universitario della Romagna istituito quindici anni fa (Ravenna, Forlì, Cesena, Rimini). Dispone inoltre di sedi didattiche a Reggio Emilia e Imola, di un Collegio superiore per l'eccellenza negli studi e di una sede distaccata a Buenos Aires. Gli studenti iscritti sono oggi 93.000, dei quali 22.000 decentrati nelle sedi romagnole.

Per Bologna, l'Università rappresenta la realtà più importante, in termini di dimensione complessiva e di ricadute non solo economiche sulla vita della città: dal mercato dell'abitazione, a quello del lavoro; dalla richiesta di servizi, ai consumi derivanti da una vasta popolazione "aggiuntiva" a quella anagrafica, fino ad arrivare alle ricadute sociali connesse all'ampia presenza giovanile insediata nel centro cittadino. Sul fronte più propriamente delle competenze, l'Università costituisce anche una straordinaria leva per l'innovazione e la qualificazione del territorio.

Con un numero crescente di iscritti, l'Università di Bologna soffre di una carenza di spazi e registra il non invidiabile primato di una superficie disponibile per studente tra i più bassi d'Italia. Tale situazione incide ovviamente sulla didattica ordinaria e avanzata, ma anche sulla qualità della ricerca e dell'amministrazione, nonché sulla condizione di vita e di lavoro degli studenti. A ciò si aggiunga che la porzione principale dell'insediamento universitario bolognese è oggi concentrata nell'area urbana del centro storico,

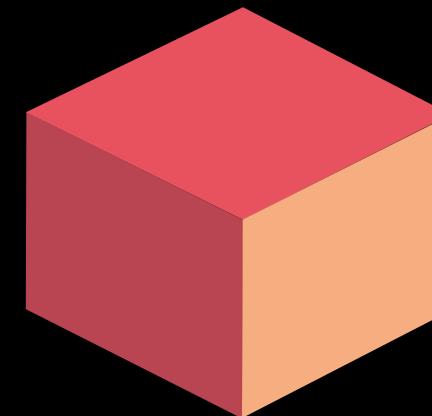
ovvero nella parte più densamente edificata del sistema territoriale bolognese. Ciò non solo pregiudica la possibilità di ulteriori espansioni in loco ma va ad aggravare la già critica congestione dell'area. Gli edifici universitari insistono infatti principalmente sui viali della circonvallazione, notoriamente uno degli assi più critici della mobilità urbana bolognese, producendo ulteriori fattori di intasamento e inquinamento ambientale.

Partendo da queste valutazioni, al fine di assicurare uno "sviluppo sostenibile" dell'Ateneo bolognese, recuperando nuovi spazi comunque necessari, negli anni scorsi inizia a farsi strada l'idea di passare, da una concentrazione delle sedi universitarie negli storici quartieri di Levante (Vie Zamboni e Irnerio) e Ponente (Porta Saragozza), ad una logica di sistema sovracomunale in rete, mettendo in atto azioni diversificate e integrate: riqualificazione urbana nelle aree centrali, adeguamento edilizio delle strutture preesistenti, espansione esterna metropolitana, decentramento territoriale regionale.

Dopo la positiva esperienza di decentramento regionale attuata con l'istituzione del Polo universitario romagnolo, l'Università e gli Enti locali bolognesi cominciano dunque a lavorare a ipotesi di decentramento a livello cittadino, individuando due nuove aree di espansione universitaria: al Lazzaretto, dove verranno insediate le Ingegnerie trasferendole da Porta Saragozza, e al Navile dove nascerà il nuovo Polo della Chimica con la Farmacia e le Biotecnologie.

I numeri

919	anni ha l'Alma Mater: l'Università più antica d'Europa
23	Facoltà universitarie
4	sedi decentrate in Romagna, oltre alla sede centrale
93.000	iscritti complessivamente
22.000	studenti del Polo universitario romagnolo
73	ettari l'area della nuova sede del Lazzaretto
15,5	ettari l'area della nuova sede del Navile
20.000	studenti che usciranno dal centro storico
800	nuovi posti letti in costruzione
24	milioni di euro la spesa complessiva



Nelle previsioni riferite al Polo universitario, il PTCP della Provincia di Bologna ritiene anzi tutto necessario evitare il rischio di un sottodimensionamento delle sedi, che può tradursi in fattore di congestione e disagio e, più in generale, in uno scadimento della qualità didattica. L'obiettivo delle scelte di programmazione provinciale è dunque quello di saldare lo sviluppo degli standard universitari per la didattica, lo studio e la ricerca, con i progetti per la riqualificazione della città di Bologna e la crescita del policentrismo provinciale.

Per raggiungere questo obiettivo occorre individuare nuovi spazi e, nel contempo, dar vita a efficaci infrastrutture di trasporto pubblico, al servizio dei nuovi insediamenti. Ma occorre anche avviare una collaborazione con il territorio provinciale, verificando le possibilità di decentramento delle funzioni universitarie o delle funzioni ad esse correlate, fatto riferimento particolare alla disponibilità di alloggi per studenti e docenti nelle realtà urbane dotate di più adeguate dotazioni di servizi.

A livello bolognese, la Provincia punta al rapido trasferimento delle Facoltà scientifiche nei comparti del cosiddetto "quadrante nord-ovest" della città, dando vita al Polo delle Ingegnerie del Lazzaretto e al Polo scientifico e tecnologico del Navile, sottolineando nel contempo l'esigenza di collegamenti adeguati.

In questa prospettiva, le nuove sedi universitarie potranno godere di una collocazione particolarmente strategica, in quanto localizzate nei pressi delle fermate SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) di Zanardi e di Prati di Caprara. In particolare, quest'ultima dovrebbe diventare, in

accordo con quanto previsto nei piani del Comune e della Provincia di Bologna, un nodo strategico per l'accessibilità all'area urbana bolognese, sia considerando che vi transitano 4 linee ferroviarie, sia che sarà raggiunta da una diramazione della Metrotramvia che collega la Fiera con Borgo Panigale. La Metrotramvia prosegue inoltre proprio fino all'area del Lazzaretto, in cui si insedieranno le sedi universitarie consentendo, tra l'altro, l'interscambio con il People Mover che collega la Stazione con l'Aeroporto. La realizzazione del People Mover, che ha la sua fermata intermedia proprio al Lazzaretto, consentirà infatti un collegamento diretto, economico e rapido tra la Stazione centrale di Bologna e l'area universitaria. Una ulteriore opportunità per il collegamento dell'area del Navile sarà rappresentata, nel lungo periodo, dal rafforzamento della linea ferroviaria di cintura, attraverso la costruzione di un nuovo binario per sviluppare un collegamento veloce tra Stazione, area del Navile e Fiera, con la realizzazione delle fermate Arcoveggio, CNR, Aldini, Fiera.

Secondo la Provincia, il Polo universitario del Lazzaretto, per la sua collocazione ottimale rispetto alla mobilità pubblica, costituisce l'ambito urbano maggiormente vocato ad ospitare un ampliamento degli spazi dell'Università. L'area potrebbe così candidarsi ad assumere la caratterizzazione di Polo universitario integrato, all'interno del quale prevedere residenze per studenti, servizi e attrezzature per attività didattiche, ricreative e sociali per i dipendenti dell'Università e per la popolazione studentesca. I lavori per il completamento dell'opera dureranno circa otto anni, coinvolgendo 73 ettari di terreno



e impegnando 75 milioni di euro. Nel nuovo quartiere, che ospiterà anche abitazioni private, negozi e centri commerciali, gli edifici universitari occuperanno 45mila mq. Secondo le previsioni di progetto, il Polo universitario del Lazzaretto sarà strettamente collegato con il centro storico, andando a costituire un ambiente urbano unico, all'interno del quale i nuovi edifici universitari si integreranno con le abitazioni, gli uffici, gli spazi commerciali preesistenti. L'integrazione avverrà, in particolare, utilizzando stili costruttivi e forme proprie della città storica italiana, e bolognese in particolare.

Per quanto riguarda il Polo del Navile, il nuovo quartiere universitario occuperà un'area di circa 155 mila mq., dei quali 86.000 dedicati alla nuova Chimica e Astronomia, 43.000 mq. per la Facoltà di Farmacia e il Corso di laurea di Biotecnologie, mentre la restante superficie sarà destinata a parco pubblico.

Il nuovo comparto edilizio comprenderà strutture didattiche, sedi amministrative, laboratori che saranno collegati al centro, potenziando la rete dei trasporti. Per garantire l'ottimale accessibilità dell'area, la Provincia intende puntare anche sulla costruzione di nuovi parcheggi e sulla realizzazione di una rete ciclo-pedonale. L'investimento sul progetto è di 149,5 milioni di euro.

A regime, l'insediamento dell'Ateneo bolognese, oltre ai due quartieri storici di Levante e Ponente, assumerà la seguente articolazione:

- Polo universitario del Lazzaretto per

- Ingegneria, ad esclusione dei corsi di laurea di Elettronica, Informatica, Automazione e Telecomunicazioni che manterranno la collocazione attuale a Porta Saragozza;
- Polo Scientifico e Tecnologico del Navile (comprendente anche il CNR) per Chimica Industriale, Farmacia, Biotecnologie, Astronomia, Chimica e Facoltà di Scienze;
- Quartiere di Via Castiglione, comprendente il Dipartimento di lingua e l'Aula Santa Lucia;
- Polo del CAAB, destinato alla Facoltà di Agraria;
- Polo di Ozzano dell'Emilia, per Veterinaria;
- Polo di via del Terrapieno, per Scienze Motorie e le attività sportive gestite dal CUSB;
- Polo della ex-Manifattura Tabacchi, per Scienza della Comunicazione.



Intervista a Pier Ugo Calzolari, Rettore dell'Università di Bologna

Bologna, città creativa perché "città dei giovani". E' il sogno che il rettore Pier Ugo Calzolari coltiva da sempre.

Questa, d'altra parte, è la scelta antica di Bologna: non costruire campus all'americana ma ospitare i propri studenti nella città. Una tradizione millenaria che si è persa per esempio in Francia, dove gli studenti hanno abbandonato il centro per essere alloggiati in strutture periferiche. E sa cosa dicono oggi i sindaci francesi? "Rivogliamo gli studenti nel centro storico perché i giovani decorano la città".

Ciò non toglie che il rapporto tra città e studenti sia diventato un po' difficile...

La nostra Università ha sempre avuto tantissimi iscritti fuori sede. Ragazzi che si fermano qui alcuni anni per studiare, lasciando - non dimentichiamolo - molti soldi nelle tasche dei bolognesi. Basti pensare che, tra affitto, vitto, libri e spese varie, uno studente spende un migliaio di euro al mese. Eppure le relazioni sono cambiate perché la città è invecchiata e non sempre le persone anziane hanno un rapporto facile con i giovani.

Non sarà anche per colpa di Piazza Verdi?

Questa storia deve finire! Ribadisco ancora una volta che l'Università non è responsabile delle situazioni di degrado urbano ma anzi ne è la prima vittima. Noi possiamo collaborare, possiamo anche immaginare progetti di riqualificazione dell'area ma ad altri spetta risolvere i problemi di ordine pubblico. Perché di questo si tratta. I personaggi che di notte stazionano in piazza Verdi, gli ubriachi, gli spacciatori nulla hanno a che fare con i nostri studenti. Ne è la prova il fatto che nel fine settimana, quando molti ragazzi tornano a casa, i

problemi di Piazza Verdi restano.

Anche per questa ragione, quando personalità anche illustri propongono l'apertura di nuovi spazi nei cortili dell'Università, la mia risposta categorica è no! Gli spazi universitari sono dedicati allo studio e alla ricerca e non possono essere utilizzati per estendere le situazioni di degrado.

Resta il fatto che Bologna scoppia di studenti...

Questa è una grande Università che attrae giovani da tutto il mondo. E' una fonte d'orgoglio per la città, ma nel contempo produce eccessivo congestionamento nella zona del centro. Per primi ci siamo posti il problema del decentramento delle attività. Sia a livello regionale, dando vita al Polo universitario romagnolo, che conta oggi 22.000 iscritti (un numero superiore al 65% degli Atenei italiani) e che la stessa Commissione nazionale di valutazione del sistema universitario ha giudicato "un caso di grande successo". Sia, a livello locale, assumendoci l'impegno di ridurre il carico di studenti sul centro storico, con la realizzazione delle sedi decentrate del Lazzaretto e del Navile.

Può dirci a che punto sono i lavori?

Per Ingegneria al Lazzaretto, un primo stralcio dei lavori è già stato ultimato. Abbiamo inaugurato un grande edificio ed è attualmente in corso il trasferimento dei primi studenti da Porta Saragozza. Per il Polo chimico al Navile è partita la gara d'appalto e la realizzazione è prevista nel giro di tre anni. Fra quattro anni avremo poi la nuova Facoltà di Farmacia. Per completare il trasferimento delle Ingegnerie occorrerà invece attendere ancora, vista la rilevanza dell'opera. Diciamo comunque che, nel giro di sette, otto anni, le nuove sedi decentrate saranno ultimate

e consentiranno il trasferimento di circa 20 mila studenti che usciranno dal centro storico.

In centro storico o nelle sedi decentrate, resta l'esigenza di alloggi per i fuori sede...

Questo è uno degli elementi più critici della vita degli studenti in città. Trovarsi in balia dell'esosità del mercato, in cambio di alloggi spesso di infima qualità. E' un problema che non spetterebbe a noi risolvere, perché non sono nostre le competenze in tema di diritto allo studio, ma che abbiamo deciso comunque di affrontare, insieme con il Comune, per porre fine a questo scandalo. Nelle aree dell'ex mercato ortofrutticolo e del Lazzaretto, su terreni messi gratuitamente a disposizione dall'Amministrazione comunale, costruiremo così alcuni collegi per studenti, per 800 nuovi posti letto. Di questi, i primi 70 sono già pronti e funzionanti. Solo per gli alloggi nell'ex area mercato ortofrutticolo, abbiamo un progetto

stimato in 24 milioni di euro: cifre enormi che vanno trovate!

E sul fronte mercato privato, come procedete?

Sempre in collaborazione con il Comune, abbiamo una convenzione col servizio Bussola che mette in contatto gli studenti con i proprietari immobiliari per la messa disposizione di alloggi a canoni concordati (in cambio di un abbattimento dell'ICI). C'è poi naturalmente una parte di mercato del tutto incontrollato, stimabile nel 20%: una percentuale, se vogliamo, non elevatissima ma comunque preoccupante perché i prezzi alti spesso si associano a condizioni abitative davvero scadenti

Un auspicio per finire?

Che Bologna consideri la sua Università una risorsa per la città e non solo una fonte di problemi. Non dimentichiamo che "Bologna, città universitaria" è il nostro biglietto da visita nel mondo.



Dal PTCP al Piano Strutturale Comunale

Le previsioni del nuovo PSC del Comune di Bologna

La rilocalizzazione di alcune sedi dell'Ateneo sul territorio, già in corso di attuazione (le facoltà di Chimica, Astronomia e l'Osservatorio Astronomico, Farmacia e Biotecnologie al Navile, la nuova facoltà di Ingegneria al Lazzaretto, la facoltà di Agraria al Caab), rientra in un programma di decentramento delle sedi universitarie dalla città storica, condiviso tra Comune e Università e oggetto di uno specifico protocollo. Il successo di questa strategia presuppone l'integrazione delle aree per lo studio nel contesto urbano (per abitazioni e servizi) e un adeguato sistema di trasporto pubblico. Da questo punto di vista, tutte le nuove sedi, al Navile e al Lazzaretto ma anche al Caab, rispondono a questi requisiti. L'ipotesi di recuperare parte del manufatto della Manifattura tabacchi di via Stalingrado come polo di ricerca applicata e sviluppo di nuove attività imprenditoriali, si inquadra nella stessa logica territoriale. I piani di attuazione dell'ex Mercato ortofrutticolo e di Bertalia-Lazzaretto hanno previsto la realizzazione di alloggi per studenti e una loro collocazione adatta alla nuova domanda; la stessa scelta potrà essere compiuta per le altre localizzazioni. L'offerta di case in affitto per studenti fuori sede, in prossimità delle nuove strutture universitarie, tende a ridurre la pressione di questo tipo di domanda sulle zone centrali e semicentrali, con i noti squilibri sul mercato abitativo.

