L'esplosione della città

La città ha rotto i propri confini, dilaga nel territorio e si ricrea in una nuova forma. È una città di città. La diffusione nel territorio, che è sembrata costituire una sorta di reale rifiuto della città, alla prova del tempo si è definita come ricerca, forse inconsapevole, della nuova condizione urbana. La "città diffusa", o qualsiasi altro nome questo fenomeno abbia assunto, sta trasformando anche i valori di convivenza tra abitanti e territorio. Le grandi trasformazioni economiche e tecnologiche, la nuova geografia economica mondiale, determinano ruoli inediti per le città e disegnano una non tradizionale forma urbana. Questi fenomeni sono stati indagati recentemente a Bologna in una serie di eventi, promossi dalla Provincia e dalla Fondazione Cassa di Risparmio ai quali hanno partecipato studiosi, analisti, urbanisti e amministratori pubblici. Si sono confrontati con le città del nuovo millennio, con l'esigenza di rispondere in modo sempre più forte alla domanda di governo dei processi e dei problemi che lo accompagnano quotidianamente.

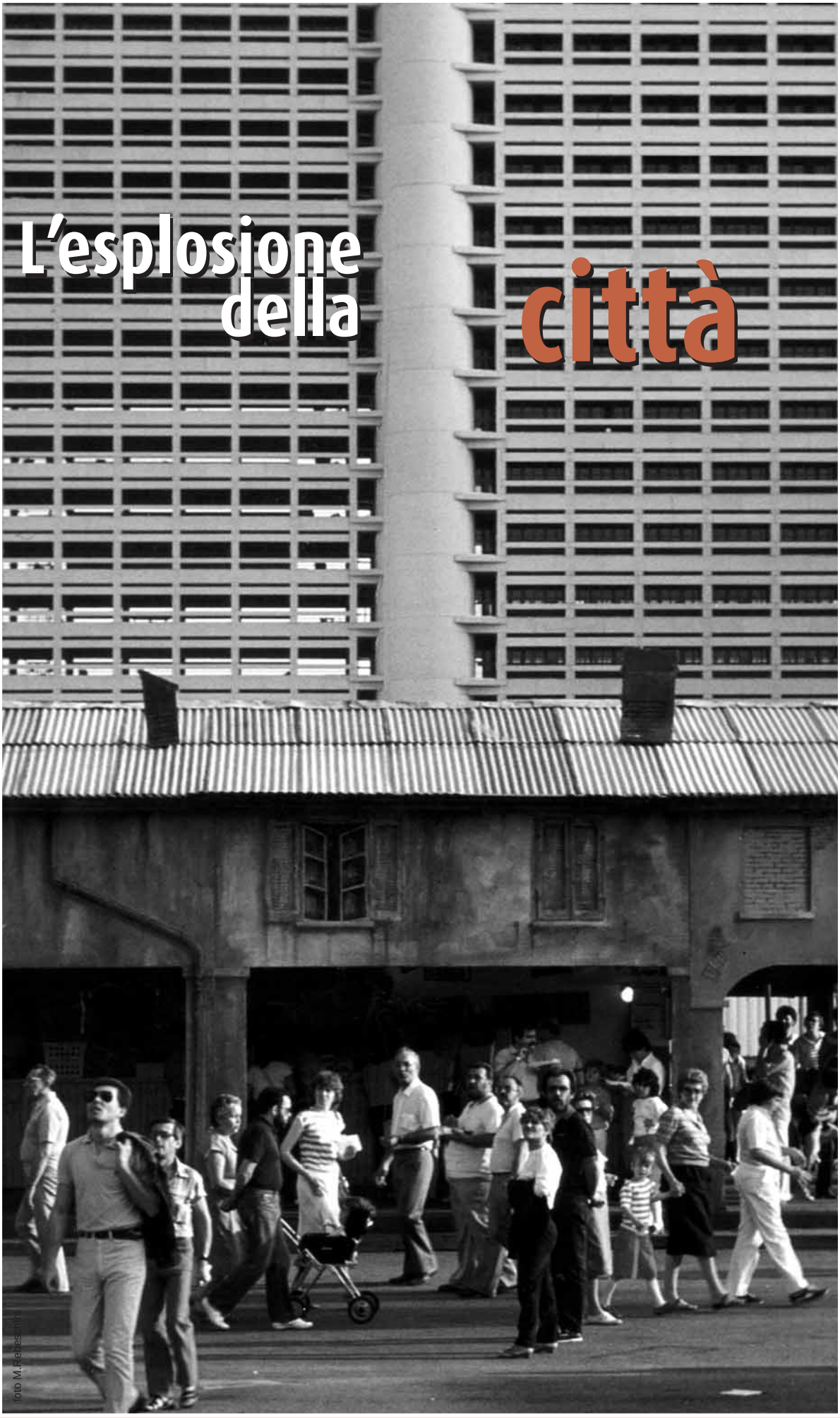

foto M. Pellegrini

Un progetto per il territorio bolognese

Le scelte del Piano territoriale provinciale per rispondere alla crescente domanda di qualità ambientale, mobilità efficiente e sviluppo sociale ed economico

a cura di Michela Turra

Le origini dell'attuale modello insediativo

Il Piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptcp) risponde al nuovo volto dell'area bolognese. Un volto che è andato mutando negli anni. La crescita successiva al dopoguerra si protrae fino agli anni Settanta e rende Bologna una città-fabbrica, metropoli di prima generazione seppure di medie dimensioni. Poi si passa alla trasformazione figlia della globalizzazione che, iniziata negli anni Ottanta, vede l'affermarsi del terziario e l'urbanizzarsi sempre più vasto dei territori periferici. Questo decentramento industriale produttivo e soprattutto residenziale esplode negli anni Novanta, provocando sul territorio una ridistribuzione della popolazione, che diventa più eterogenea dai punti di vista sociale, etnico, demografico. Un processo che non frena il progressivo calo degli abitanti nel capoluogo, nel 1991 appena 400.000, diminuiti di oltre 50.000 unità rispetto a 10 anni prima. Ma se il numero dei residenti nella prima cintura rimane lo stesso, quello di quanti scelgono di abitare nella seconda cintura cresce, arrivando ad eguagliare il primo. E col decentramento della popolazione, che dal capoluogo si sposta sempre più nel circondario, si sviluppa il fenomeno della motorizzazione. Il pendolariato torna, da alcuni anni a questa parte, ad essere un processo importante, significativo come lo fu negli anni Cinquanta e Sessanta, con la differenza che a pendolare non sono più gli operai residenti nelle campagne, ma gli impiegati "scappati" dalla città insediatisi nelle zone rurali del circondario. I nuovi pendolari compiono tragitti più lunghi, si spostano più di frequente, ma in modo meno sistematico e abitudinario. La rivoluzione avviene anche nel mondo delle merci: la logistica, da semplice gestione industriale, diventa un vero e proprio ramo dell'economia, apportando notevoli cambiamenti nel settore dei trasporti, tanto che la rete viaria bolognese, strutturata secondo il classico sistema radiocentrico centro-periferia, entra in crisi. La mobilità diventa così il primo pensiero degli amministratori, che nel Duemila si trovano a fare i conti con una popolazione del capoluogo in ulteriore calo (- 34.000), mentre quella provinciale cresce di poco (+ 3.000) e si va ad insediare in particolare nella seconda cintura di pianura, sulle prime colline e montagne. Comuni di cintura tradizionalmente capisaldi del decentramento degli anni Settanta, come San Lazzaro, Casalecchio, Zola Predosa, perdono a loro volta popolazione.

Le infrastrutture extraurbane, un complesso di 24 chilometri quadrati negli anni Cinquanta, diventati 104 negli anni Ottanta, lievitano agli attuali 211. L'evoluzione urbana, interessando i Comuni sia di prima che di seconda cintura, si espande occupando il suolo a macchia d'olio.

Ecco spiegata la necessità di una dimensione progettuale d'area vasta, presente in chi ha amministrato fin dal manifestarsi delle prime dinamiche metropolitane, negli anni Sessanta. Dimensione progettuale che deve tenere conto, oltre che della dispersione delle realtà produttive e residenziali intervenuta ad "ostruire" le arterie in uscita da Bologna e della mutata (perduta?) identità cittadina, di problematiche a rischio quali la

Sotto, la stazione di Bologna e borgo Masini visti dal ponte della Mascarella. A destra, via Stalingrado (foto V. Cavazza)

subsidenza e l'inquinamento delle falde acquifere, rischi che scaturiscono dal proliferare degli insediamenti.

Ordinare i centri urbani
e le reti di trasporto pubblico

L'espansione degli insediamenti sul territorio ha determinato una situazione di sviluppo disarticolato che necessita di collegamenti efficienti su più direttrici. In particolare, il Ptcp prevede il rafforzamento della rete pubblica di trasporto su ferrovia, il Servizio ferroviario metropolitano (Sfm), che verrà potenziato con numerose stazioni e fermate sulle 8 direttrici ferroviarie, di cui 4 "passanti" dalla stazione di Bologna. Ottantasei le fermate che verranno realizzate entro il 2008 - quando il Piano entrerà a regime -, di cui 10 a Bologna, con treni a orari cadenzati, all'ora, alla mezz'ora e al quarto d'ora, con più corse nelle ore di punta e sulle linee di più intensa frequentazione. Secondo quanto studiato dal Piano solo 38 dei 228 centri abitati della provincia conosceranno un ulteriore sviluppo urbanistico: per 190 di essi non si verificherà una maggiore espansione. Sul fronte del trasporto urbano, i cittadini usufruiranno di tram - metrò sulle direttrici a maggiore domanda (Borgo Panigale, Corticella, San Lazzaro): la tecnologia avanzata permetterà interconnessioni col resto del servizio pubblico e con il Servizio ferroviario metropolitano. Su Bologna, accanto al potenziamento del servizio pubblico, si interverrà riconvertendo aree militari, ferroviarie e industriali dismesse, riqualificazione che eviterà l'urbanizzazione di territorio ancora intonso, vergine.

La parte centrale della provincia deve infatti essere preservata da un eccessivo sviluppo per permettere alle falde acquifere di ricaricarsi. Bologna, la cui collina e aree agricole circostanti si intende in questo modo proteggere, dovrebbe, grazie all'adozione di queste politiche, poter offrire alla collettività nuovi spazi pubblici e verde. Se, poi, tutto questo verrà come nelle intenzioni integrato da un'offerta residenziale a costi contenuti, ecco che la città riguadagnerà finalmente abitanti.

IL TERRITORIO IN CIFRE

945.000 – gli abitanti nella provincia di Bologna

373.000 – gli abitanti nel comune di Bologna

650.000 – gli abitanti nella conurbazione bolognese

1.000.000 – gli abitanti previsti nel 2015

Situare i poli di eccellenze
e riorganizzare il trasporto privato

La Fiera, l'Università, il sistema ospedaliero, l'aeroporto Guglielmo Marconi, l'Interporto, il Centergross: Bologna è ricca di poli funzionali di qualità per i quali è conosciuta anche all'estero. Il Ptcp ne ha censiti 27, proponendosi di limitarne l'ulteriore concentrazione nel capoluogo, già sofferente a livello di impatto ambientale. L'ipotesi è incoraggiarne l'insediamento, che attrae utenti di svariata provenienza, altrove, in 5 ambiti individuati dal Ptcp in altri Comuni.

Le indagini conoscitive del Piano hanno anche identificato 34 ambiti sovracomunali ottimali per le attività produttive, di cui 14 con potenzialità di sviluppo strategiche dislocati favorevolmente rispetto alle arterie stradali regionali e nazionali nonché rispetto al passante autostradale previsto dal Ptcp a nord di Bologna. Gli altri 20 consentono operazioni di trasformazione e innalzamento della qualità.

Tramite specifici accordi produttivi, si verranno così a creare "aree produttive ecologicamente attrezzate".

Il nevralgico nodo del traffico, facile a congestionarsi soprattutto nella parte settentrionale del territorio, all'imbocco della città, verrà affrontato con la realizzazione di un corridoio a semianello di 40 chilometri nella pianura nord, nuovo passante che servirà i poli logistici di Interporto e Centergross e le principali aree produttive sovracomunali, raccogliendo gran parte del trasporto merci.

A mitigare l'impatto del passante sul territorio, penseranno una fascia boscata di 120 metri di larghezza e altre barriere protettive, che verranno realizzate per limitare il rumore, l'inquinamento dell'area e le alterazioni del paesaggio.

Il treno per Vignola (foto G. Avoni). I palazzoni abitati dagli extracomunitari di via Stalingrado (foto V. Cavazza)

Valorizzare natura e paesaggio

"Reti ecologiche", connessioni tra spazi verdi naturali a salvaguardia della biodiversità per proteggere il paesaggio dall'inquinamento atmosferico, elettromagnetico ed acustico: il Ptcp definisce nuovi assetti pensando a rendere compatibili e ad integrare fra loro politiche ed interventi di Enti diversi competenti in materia di ambiente. Il ciclo dell'acqua in riferimento alla crisi dell'alta pianura, all'inefficienza della rete di scolo nelle aree densamente abitate e al dissesto ecologico in collina e in montagna; la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti; la valorizzazione di siti archeologici, beni storici e paesaggistici sono alcune tra le priorità d'intervento del Piano.

NEGLI ULTIMI 10 ANNI

Meno 27.000 gli abitanti nella conurbazione bolognese
Più 15.000 gli abitanti trasferiti in territorio rurale
Più 14% la crescita media dei centri urbani di piccole dimensioni
60 i comuni, **228** i centri urbani, **190** le aree produttive
3.700 kmq l'estensione del territorio provinciale
210 kmq la superficie urbanizzata
Più 875% la crescita del territorio urbanizzato dal 1950
62 kmq la superficie territoriale produttiva
30% è la quota di superficie urbanizzata della Provincia per aree produttive

Gli strumenti del Piano

Al fine di dare maggiore efficacia e condivisione delle politiche strategiche, il Ptcp promuove una nuova stagione di urbanistica comunale attraverso l'elaborazione dei Piani strutturali comunali (Psc) in forma associata fra i Comuni della stessa Associazione o Unione. Sono infatti 9 le associazioni e unioni fra Comuni, nate con l'obiettivo di promuovere azioni amministrative intercomunali e politiche solidali, favorendo scelte territoriali cooperative. I Comuni sono quindi chiamati a predisporre congiuntamente e contemporaneamente uno Schema strutturale unitario (previsto dalla legge urbanistica regionale 20/2000), condividendo scenari sostenibili di sviluppo urbano e territoriale e ad assumere le scelte strategiche del piano della Provincia, specificandole all'interno dei propri territori. La prima esperienza di questo tipo è partita nel 1999 e attualmente le quattro associazioni di Pianura sono impegnate nella redazione del Psc in forma associata. Per condividere le strategie del Ptcp e realizzare gli obiettivi comuni relativamente ai poli funzionali e agli ambiti produttivi sovracomunali. la Provincia dispone con i Comuni e gli Enti interessati la sottoscrizione di specifici Accordi Territoriali. Questi accordi prevedono: la condivisione e la specificazione delle politiche di crescita di attività produttive da localizzare nei soli 14 ambiti sovracomunali di sviluppo; la costituzione di un fondo di compensazione finanziaria, per riequilibrare fra i Comuni aderenti la distribuzione di risorse derivanti da oneri di urbanizzazione e imposte fiscali; interventi infrastrutturali ambientali e di mobilità per ottenere i requisiti di aree ecologicamente attrezzate.

GLI SPOSTAMENTI

2.500.000 gli spostamenti giornalieri nell'intera provincia
78% la quota di spostamenti su mezzo privato, 22% la quota su trasporto pubblico
400.000 gli spostamenti/giorno pendolari da e per Bologna
67.000.000 di veicoli è il traffico annuo sul sistema autostradale bolognese
45% del traffico giornaliero medio autostradale è di attraversamento
55% del traffico giornaliero medio autostradale è di scambio con Bologna

LE TAPPE DELLE AZIONI DI PIANIFICAZIONE

È nell'autunno del 2000 che il Comitato di direzione della Provincia istituisce un organismo interno che coordini gli studi utili alla redazione del Piano. Un anno e mezzo dopo, nel luglio 2001, si hanno i primi risultati delle indagini svolte e il Manifesto del Piano. A dicembre, in seguito alla presentazione degli elaborati preliminari (Quadro conoscitivo, Valsat, documento preliminare), si apre la Conferenza di pianificazione, il cui iter si conclude nel luglio 2002 dopo molti incontri interni ed esterni, con associazioni dei Comuni e cittadini. I documenti – comprendenti anche le Norme tecniche di attuazione, la Relazione, la Cartografia di progetto e rispettivi allegati – vengono poi integrati a seguito delle indicazioni emerse in queste consultazioni ed adottati con delibera consiliare a febbraio. Approvato con delibera successiva dal Consiglio provinciale nel marzo dello scorso anno dopo le risposte e le osservazioni presentate dalla Regione, il Piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptcp) è uno strumento di governo dell'area metropolitana bolognese, che, nel segno del policentrismo e del decentramento, si pone come obiettivo l'attuazione di alcune strategie per il riequilibrio territoriale, quali: ordinare centri urbani e reti di trasporto pubblico; situare le eccellenze e riorganizzare il trasporto privato; valorizzare natura e paesaggio.