

Luigi Castagna

Un progetto di sviluppo metropolitano credibile e condiviso

In primo luogo, agire per decongestionare l'area conurbata: questa la richiesta più urgente, dal punto di vista del Sindaco di Casalecchio di Reno – Comune che, oltre ad essere il più densamente popolato della prima cintura, è anche snodo strategico delle grandi reti infrastrutturali per la mobilità -, che può trovare risposta nelle proposte del PTCP. Questo strumento – un Piano definito “credibile e convincente”, ma soprattutto “condiviso” – ha la possibilità reale di promuovere una fase nuova dello sviluppo della Città Grande, in cui il territorio dovrà trovare nuovo e più avanzato equilibrio, fondato in particolare su una redistribuzione delle funzioni superiori oggi accentrate nel capoluogo, supportata dal rafforzamento della rete di trasporto collettivo in sede propria.

Le trasformazioni economiche e sociali degli ultimi decenni hanno reso il territorio provinciale fortemente integrato ed interdipendente.

Una misura della profondità di queste trasformazioni è data dalla grande mobilità delle famiglie e dagli spostamenti quotidiani per ragioni di lavoro e di studio.

A Casalecchio di Reno, per esempio, la metà degli attuali residenti ha origini bolognesi, ogni giorno metà dei lavoratori casalecchiesi trova lavoro a Bologna e contemporaneamente migliaia di bolognesi lavorano a Casalecchio.

Sono fatti che certificano l'esistenza di una straordinaria relazione tra Bologna e il territorio provinciale ed in particolare con i Comuni dell'*hinterland*.

Da questi fatti è necessario partire per esaminare i problemi di pianificazione territoriale della Provincia di Bologna.

Dobbiamo prendere atto che Bologna e il suo *hinterland* anche se sono amministrativamente distinti, rappresentano un territorio fortemente relazionato e legato ad un comune destino.

Bologna non può vivere senza un rapporto simbiotico con il suo territorio, così come i Comuni periferici perderebbero gran parte delle loro prerogative senza un capoluogo capace di svolgere una funzione trainante in molti settori della vita economica, sociale, culturale.

I segnali di declino di Bologna vanno affrontati mettendo in campo una comune visione del ruolo e delle prospettive della area vasta bolognese, in rapporto con la realtà regionale, nazionale ed europea.

La sfida dell'innovazione in campo economico, delle solidarietà in campo sociale e della compatibilità in campo ambientale si vince se l'intera comunità bolognese – istituzioni e società civile – si riconosce in un progetto di trasformazione condiviso.

Luigi Castagna

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è sicuramente lo strumento più importante elaborato in questi anni per dare contenuti e forza all'idea di un progetto di sviluppo metropolitano.

L'idea forza del Piano, dare ad ogni sub-zona provinciale un ruolo specifico ma fortemente integrato in un organico disegno metropolitano, è convincente ed in grado di conquistare un forte consenso, anche perché ognuno, istituzioni ed aziende, è chiamato a svolgere un ruolo positivo per sé e determinante per la realtà provinciale.

Le scelte strategiche delineate dal PTCP, frutto di un lungo processo di confronto - incontri con i Comuni e le tante componenti della società civile - non sono solo credibili e convincenti, ma soprattutto condivise.

Decongestionamento

Per chi abita a Casalecchio di Reno (ma il problema è simile per gli altri Comuni dell'*hinterland*) il traffico è il problema principale e in costante aggravamento. Ridurre la congestione è una scelta non più rinviabile, se si vuole garantire il rispetto dei parametri di qualità dell'aria, la mobilità dell'area conurbata, e garantire le condizioni per l'operatività di una grande parte delle imprese locali.

La congestione è un male progressivo del nostro sistema di mobilità, che sta influenzando negativamente sulle condizioni di vita dei cittadini e sull'economia.

La proposta del PTCP, di separare il traffico di attraversamento dell'area conurbata bolognese dal traffico locale, è una soluzione strategica.

Spostare il traffico autostradale più a nord significa decongestionare il centro conurbato, mettendo a disposizione delle esigenze locali una tangenziale a otto corsie, con evidenti vantaggi per Bologna e i Comuni periferici da Est ad Ovest.

Il sistema stradale potrà dirsi completato con la costruzione di due nuove arterie, la Lungo Reno – naturale proseguimento verso nord della Nuova Porrettana – e la Lungo Savena che realizzando un efficace sistema reticolare contribuiranno a decongestionare la parte più centrale dell'area conurbata.

In particolare vanno potenziati i collegamenti delle aree prioritariamente residenziali, poste a sud, con le aree produttive poste generalmente a nord (collegare "villettopoli" a "fabbricopoli").

Occorre inoltre lavorare per la massima integrazione tra gomma e ferro, realizzando un sistema intermodale efficiente e competitivo rispetto all'uso del mezzo privato.

I parcheggi scambiatori alla periferia dell'area conurbata sono un ulteriore strumento per ridurre la congestione nel cuore della città metropolitana.

Altre azioni a sostegno di una mobilità sostenibile sono la riduzione degli spostamenti casa – lavoro col proprio mezzo, attraverso la concentrazione degli

insediamenti lungo le direttrici ferroviarie, e lo sviluppo dei servizi in prossimità delle stazioni ferroviarie.

Il successo del Servizio Ferroviario Metropolitano sarà condizionato, oltre che dalla frequenza delle corse, anche dal numero di piste pedonali e ciclabili che raggiungono le fermate.

Infine di particolare importanza è il tema del governo del trasporto pubblico nell'area vasta, che richiede una partecipazione di tutti gli Enti Locali. Occorre superare la separazione oggi esistente fra Azienda Trasporti e Comuni.

Il trasporto pubblico deve seguire con maggiore flessibilità i movimenti dei cittadini, che non riguardano più soltanto le relazioni fra centro e periferia, ma anche, e in misura crescente, le relazioni fra le diverse zone periferiche.

Decentramento

Lo sviluppo urbanistico del territorio bolognese ha generato due tendenze opposte: la distribuzione delle funzioni di pregio verso il centro (grandi ospedali, Università, istituzioni culturali, Fiera, ecc.); la fuoriuscita dal Comune di Bologna delle funzioni più deboli (produttive, residenza).

Questa situazione ha determinato un'area metropolitana che, come in altre parti di Italia, può essere governata solo attraverso azioni comuni dei molti soggetti coinvolti, a partire dagli Enti Locali.

Si tratta allora di promuovere una fase nuova dello sviluppo della Città Grande in cui il territorio dovrà trovare nuovo e più avanzato equilibrio fondato su una redistribuzione delle funzioni nel segno di una qualificazione generalizzata di tutta l'area vasta.

Il decentramento dell'Università è un esempio evidente di questa idea. Così come la qualificazione del sistema sanitario, ed in particolare degli ospedali del territorio.

Decentrare deve significare "spalmare" le opportunità e promuovere nuovi territori, avendo ben chiaro che ciò che conta e conterà sempre più nel futuro sarà la qualità complessiva dell'area vasta.

Un centro congestionato alla lunga diventa un peso per l'intero territorio metropolitano. Il peggioramento della qualità dell'aria, l'inquinamento acustico, il congestionamento della viabilità nel cuore dell'area metropolitana sono un problema per l'intero territorio, e sono un limite a nuove iniziative anche sul piano economico.

Ciò non significa svuotare la città o i Comuni immediatamente limitrofi, come Casalecchio e San Lazzaro.

In queste aree vanno consolidate le funzioni rare già insediate, va favorito il riuso verso il terziario delle parti più degradate, sviluppando polarità che siano complementari a quelle del capoluogo, e per questo in grado di risolvere, con

Luigi Castagna

sistemi veloci di trasporto collettivo, i problemi di accessibilità e di attraversamento.

La qualificazione ambientale

Puntare sulla qualità ambientale è uno degli elementi decisivi per dare un futuro al territorio bolognese, oggi “stressato” da un’intensa atropizzazione. Il processo di costruzione di un piano strutturale unico per l’intera Provincia di Bologna è il metodo per dare soluzioni concordate ad alcuni grossi problemi ambientali del territorio provinciale, a partire dall’esigenza di una più efficace azione di difesa del suolo, dall’obiettivo primario di bloccare il fenomeno della subsidenza e preservare la riserva d’acqua di falda, alla salvaguardia dei fiumi, a partire dal Reno.

In particolare, va intensificata l’azione di prevenzione e di potenziamento del sistema di regimentazione delle acque superficiali, la cui qualità va migliorata.

Una specifica attenzione va posta alla salvaguardia degli ambienti fluviali, per valorizzare la funzione di corridoi ecologici e di ricarica delle falde.

In questo senso, un’azione di sensibilizzazione e di stimolo potrà essere prodotta dall’associazione *La Via del Reno*.

Anche la valorizzazione della collina bolognese richiede nuove iniziative concordate a livello sovracomunale, individuando criteri unitari di gestione delle azioni di tutela.

La qualità sociale

Una delle caratteristiche che ha contraddistinto la società bolognese è la qualità sociale. Qui si sono sperimentate prima che altrove nuove forme di partecipazione dei cittadini alla vita comunitaria e nuovi servizi sociali (asili nido, assistenza domiciliare, ecc.).

La pianificazione territoriale non può prescindere dall’obiettivo di realizzare un sistema infrastrutturale ambientale ed economico finalizzato al miglioramento della qualità della vita delle persone che abitano la città e i Comuni periferici.

Questo risultato si può raggiungere se il sistema insediativo e infrastrutturale risponde a due esigenze fondamentali:

- favorire le condizioni strutturali/culturali per lo sviluppo economico;
- progettare spazi di vita pensati per favorire le relazioni umane.

Il miglior equilibrio fra queste esigenze determinerà il successo economico e sociale dell’intero territorio metropolitano.