

*Paola Marani, Gabriele Cosmi*

## **Il PTCP: un quadro certo e definito per la pianificazione comunale dei prossimi anni**

---

*La necessità di una reale condivisione degli obiettivi generali del Piano provinciale da parte di tutti i soggetti coinvolti nell'intervento del sindaco e dell'assessore all'urbanistica del Comune di San Giovanni in Persiceto. Tre i temi fondamentali: il futuro assetto dell'area metropolitana, il sistema infrastrutturale, l'individuazione di nuovi strumenti per la promozione di efficaci politiche abitative, nella consapevolezza che nessun soggetto, neppure il Comune capoluogo, può considerarsi "autosufficiente".*

---

Per gli amministratori di un Comune come il nostro, il processo di formazione del nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è un significativo momento di partecipazione alla definizione del quadro di riferimento per le strategie di governo del territorio che nei prossimi anni andremo a mettere in campo. L'approvazione del quadro di riferimento di livello Provinciale ci consentirà di metterci al lavoro in un quadro certo e ben definito per affrontare l'adeguamento della nostra pianificazione comunale ai nuovi contenuti della legge regionale 20 del 2000.

Le valutazioni relative al sistema degli obiettivi generali delineato nella prima parte della Relazione di Piano sono di sostanziale condivisione, sia per quanto riguarda gli scenari di sviluppo dell'area provinciale e le principali linee di assetto ed utilizzazione del territorio sia per gli obiettivi generali di sostenibilità territoriale ed ambientale. Analoga considerazione deve essere fatta per quanto riguarda le scelte strategiche di assetto del territorio, definite in maniera coerente con gli obiettivi sopra richiamati.

In merito alle strategie delineate nella Relazione, è necessario comunque sottolineare che la condivisione degli obiettivi, per portare a reali conseguenze nei comportamenti insediativi, dovrebbe essere sentita da tutti i soggetti che il Piano dovranno interpretare nei prossimi anni: ciò si afferma con particolare riferimento ai portatori di differenti istanze, che dovrebbero convergere su medesimi obiettivi: il Comune di Bologna, i Comuni di cintura, quelli "della pianura" e "della montagna", ma anche tutti i rappresentanti dei diversi portatori di interessi invitati alla Conferenza.

In questo contributo, ci preme sottolineare tre temi importanti nel dibattito degli ultimi mesi, temi che nel nuovo piano provinciale trovano ipotesi e proposte interessanti, che sarà compito di tutti sviluppare e attuare nei prossimi anni: l'assetto insediativo della città metropolitana, il sistema delle infrastrutture, la necessità di una nuova strumentazione per attivare nuove politiche della casa.

### ***L'assetto insediativo metropolitano***

Tra i tanti temi che caratterizzano il nuovo Piano, quello dell'assetto insediativo proposto ci sembra tra i più interessanti; la contrapposizione tra "policentrismo" e "accentramento" funzionale, sbandierata nei mesi scorsi come vera alternativa per lo sviluppo bolognese non giova alla comprensione dei problemi sul tappeto, né può aiutare a governare il processo di crescita che tutti auspichiamo.

Quando si parla di rilocalizzazione di funzioni eccellenti, di mobilità, di riqualificazione urbana, ecc., non si deve dimenticare che nessun soggetto che interviene in questi processi è autosufficiente, né per risorse, né per territorio, né per competenze.

Così nessun Comune, di fatto, neppure quello di Bologna, può pensare di fare da sé o di cercare intese ristrette a pochi comuni confinanti, ignorando il contesto più ampio; e, tanto meno, un comune della fascia esterna può sognare di risolvere i propri problemi senza vedere cosa succede attorno e in particolare a Bologna!

Questo sul piano dei principi è del tutto evidente, come lo è il fatto che la competizione tra soggetti diversi rappresenta uno stimolo positivo, ma perché il dibattito e la competizione non conducano a squilibri dannosi e irreversibili, il tutto deve avere un quadro di riferimento e muoversi entro una visione d'insieme organica e il più possibile condivisa.

Per queste ragioni ci pare che il lungo processo di formazione del PTCP debba essere valorizzato.

Nel quadro delineato dal piano provinciale ci sta bene il "policentrismo funzionale", non solo perché interessa direttamente il nostro Comune come recapito di nuove localizzazioni, ma perché esso non produrrà più "dispersione urbana", tanto quanto sarà capace di orientare i nuovi movimenti insediativi nella direzione che indica.

Ma un Comune esterno, come il nostro, alla conurbazione centrale, non può che essere ugualmente interessato anche agli esiti della riqualificazione delle "aree centrali" di Bologna ed alla ricollocazione delle funzioni universitarie, ospedaliere, fieristiche, annonarie ecc., non solo come utenti esterni, ma perché riconosciamo in esse un ruolo di eccellenza che dà qualità all'intero "sistema territoriale".

Siamo convinti che "nell'area vasta", ben connessa e integrata, ci stia tutto lo sviluppo progettato ai diversi livelli; quello che è da evitare sono le localizzazioni e le sedimentazioni non coordinate, e cioè la residenza-dormitorio dispersa nell'*hinterland*, perché è là che tende ad andare, le funzioni marginali e di bassa qualità nelle aree lontane perché di costo contenuto, mentre le funzioni forti ad alta redditività nel nucleo centrale, perché solo queste hanno la massa critica per gravitare sul centro.

Per essere più espliciti noi non diciamo che a San Giovanni debba esserci un dipartimento universitario o un padiglione della Fiera o qualcos'altro da sottrarre a Bologna, diciamo però con forza che si deve ragionare in termini di sistema; l'unità del territorio che abbiamo definito metropolitano e l'interdipendenza delle funzioni è nei fatti, non conviene a nessuno lasciare andare le famiglie dormire "in campagna" o in piccoli centri dequalificati e ritrovarsi ogni giorno a congestionare strade e mezzi di trasporto, aree pubbliche o private di Bologna, perché solo in pochi luoghi centrali si trovano le attività di cui hanno bisogno.

### ***Infrastrutture per lo sviluppo***

E' sotto gli occhi di tutti ciò che è avvenuto negli ultimi decenni a Bologna come nelle principali città italiane: lo spazio urbano si è progressivamente dilatato su un territorio vasto e articolato, la popolazione e le attività si sono insediate senza regole e logiche coerenti, espandendosi a macchia d'olio.

Naturalmente il Comune di Bologna ha svolto un ruolo trainante in questo sviluppo, ma mentre la città è debordata dai suoi confini amministrativi, riversando nei Comuni della cintura quote significative di residenza, attività produttive e terziario "povero", non è mai cessato l'accentramento delle funzioni terziarie avanzate e di punta e neppure ci si è preoccupati di realizzare le infrastrutture esterne della mobilità che questo sviluppo avrebbe richiesto.

Dagli inizi degli anni '90 in verità si è fatto strada il tema della "città metropolitana", che qui a Bologna è stato tradotto nell'idea di "città policentrica": un organismo complesso, capace di crescere sviluppando relazioni forti al suo interno e razionalizzando il proprio sistema insediativo. Negli ultimi mesi questo dibattito è stato ripreso con segnali contrastanti. Da un lato, in sede di formazione del nuovo PTCP, facendo riferimento al modello della "città metropolitana policentrica", la Provincia ha rilanciato il trasporto ferroviario metropolitano assieme alla viabilità ad assi ortogonali con la "trasversale di pianura" in piena evidenza; dall'altro invece gli Amministratori del Comune di Bologna non hanno perso occasione per promuovere progetti come il "tunnel" sotto la tangenziale e la costruzione di linee metropolitane in galleria al servizio dell'area centrale dove rimangono tutte le attività terziarie. Da questo confronto è poi uscita, in un certo senso di comune accordo, l'ipotesi di un nuovo tratto di autostrada (il "Passante nord"), che liberi l'asse tangenziale bolognese dal traffico di attraversamento e che vada ad assumere anche il ruolo di distribuzione sul territorio provinciale precedentemente attribuito alla Trasversale di Pianura potenziata.

Nel merito, dobbiamo riconoscere che l'insopportabile congestione della tangenziale e del raccordo autostradale, richiede certamente interventi impegnativi e risolutivi, ma il "tunnel" sotto l'attuale tracciato per raddoppiare il numero

*Paola Marani, Gabriele Cosmi*

delle corsie (da 8 a 16), ci sembrava francamente un rimedio costoso che non andava alla radice del problema. Con il raddoppio della capacità di questa arteria si sarebbe comunque continuato a concentrare, su un semianello troppo a ridosso dell'area urbana, volumi enormi di traffico che avrebbero dovuto scorrere su tracciati più esterni.

La nuova autostrada dovrebbe essere opportunamente attrezzata per svolgere la funzione di raccordo tra le Autostrade ma anche di corridoio che distribuisca i volumi di traffico urbano a pettine nei vari settori dell'area metropolitana. E' opportuno porre in evidenza che questa arteria, per la sua posizione strategica, si collega con tutte le direttrici nord-sud esistenti e in progetto: dunque essa rafforzerebbe lo schema a grandi maglie ortogonali che è il solo in grado di riequilibrare quello medioevale delle strade radiali convergenti su Bologna.

Sul tema del trasporto pubblico, tutti riscontriamo l'inadeguatezza di quello esistente e non ci vuol molto a comprendere che la costruzione di linee metropolitane veloci in galleria migliorerebbe questo servizio essenziale per una grande città come Bologna, ma come e dove si conetterà questo moderno sistema di trasporto?

Se, come sembra, si pensa semplicemente di attestare le nuove linee in corrispondenza di mega-parcheggi nella periferia di Bologna, significa ancora una volta chiudersi nell'orizzonte stretto e privilegiare per il territorio esterno il trasporto privato.

In questo modo temiamo che si perda l'opportunità di una visione di più ampio respiro che prefiguri linee programmate di sviluppo e connessioni tra le diverse modalità di trasporto pubblico per ottenere un sistema fortemente integrato in grado davvero di offrire una alternativa al trasporto privato.

Il sistema ferroviario metropolitano sulle linee ferrate esistenti, con treni cadenzati per i pendolari provenienti dai centri periferici, è stato pensato non solo per decongestionare le strade, ma anche per trainare un potenziale sviluppo insediativo lungo le sue direttrici, correggendo la tendenza all'accentramento e al sovraccarico delle direttrici tradizionali come quella della via Emilia che, com'è noto, si è sviluppata senza organicità negli anni della grande espansione.

### ***Nuovi strumenti per nuove politiche della casa***

Un ultimo tema di grande interesse che la Provincia ci sembra aver cominciato ad affrontare con il PTCP è quello, per noi urgentissimo, di fornire ai Comuni nuove modalità di intervento nel campo delle politiche della casa. Vista la crisi delle precedenti modalità di intervento (la mancanza di risorse per l'edilizia sovvenzionata, la difficoltà ad attuare i piani per l'edilizia economica e popolare, gli insuccessi nel tentativo di controllare il mercato dell'affitto, i problemi in cui versano le nuove agenzie per l'edilizia popolare), non è facile capire quali nuove strategie tentare.

Siamo dunque fortemente interessati all'evoluzione generale della disciplina urbanistica in Italia e nella nostra regione, perché chi amministra gli Enti pubblici locali ha sempre più bisogno di strumenti nuovi, flessibili, trasparenti ed efficaci; per questo guardiamo con attenzione al discorso sulla "perequazione urbanistica" che si va delineando sul nostro orizzonte. Le interessanti proposte, contenute nel punto B2.6 della Relazione di Piano, fanno ben sperare nella possibilità di lavorare ai nuovi Piani Strutturali Comunali in un'ottica attenta alle nuove politiche della casa, mediante l'applicazione del metodo della perequazione urbanistica. Vedremo cosa produrranno le prime esperienze sul campo, per le quali auspichiamo un impegno diretto da parte della Provincia quale "garante" della sperimentazione.

Abbiamo inteso, sottolineando questi aspetti di grandissimo interesse, partecipare alla costruzione di un dibattito costruttivo attorno al PTCP., dibattito che riteniamo essenziale in questo momento. Un dibattito che può e deve essere correttamente collocato nell'orizzonte che vediamo aprirsi con l'applicazione della nuova legge urbanistica regionale.

Crediamo che con questi due strumenti, correttamente utilizzati, si possa aprire una stagione urbanistica nuova, dove possano trovare spazio davvero tutti i soggetti, ciascuno al livello che gli compete e con le idee e le iniziative che sa produrre.