

**ASSOCIAZIONE INTERCOMUNALE  
RENO GALLIERA**

*Comuni di*

*Argelato, Bentivoglio, Castello d'Argile, Castel Maggiore, Galliera,  
Pieve di Cento, San Giorgio di Piano, San Pietro in Casale*

**PIANO STRUTTURALE D'AREA**

***GLI OBIETTIVI E LE LINEE STRATEGICHE***



## INDICE

1	Premessa.....	pag. 77
2	Dalla provincia alla città grande e policentrica.....	pag. 78
3	I macro obiettivi del piano strutturale.....	pag. 83
	3.1 Bologna città metropolitana ed europea.....	pag. 83
	3.2 Per una mobilità efficace e sostenibile.....	pag. 84
4	Agricoltura, paesaggio e reti ecologiche: nuovo senso e valore per il territorio.....	pag. 90
5	Riequilibrio residenziale e nuove funzioni insediative.....	pag. 92
6	Una nuova stagione per il governo del territorio.....	pag. 95

## **Preludio**

*Costruire, significa collaborare con la terra, imprimere il segno dell'uomo su un paesaggio che ne resterà modificato per sempre; contribuire inoltre a quella trasformazione che è la vita stessa della città. Quanta cura per escogitare la collocazione esatta di un ponte e di una fontana, per dare ad una strada di montagna la curva più economica che è al tempo stesso la più pura. Ho ricostruito molto: e ricostruire significa collaborare con il tempo nel suo aspetto di passato, cogliere lo spirito o modificarlo, protenderlo, quasi, verso un più lungo avvenire; significa seguire sotto le pietre il segreto delle sorgenti...*

*Margherita Yourcenar, Le memorie di Adriano*

## 1. Premessa

Il piano strutturale d'Area identificato dall'art. 15 della L.R. 24 marzo 2000 n. 20, è il nuovo strumento di pianificazione urbanistica generale, che da un lato deve delineare le scelte strategiche, di assetto e di sviluppo del territorio, dall'altro tutelarne l'integrità fisica ed ambientale e quella culturale. Piano strutturale che si vuole produrre in forma associata, avendo già dato luogo ad unico Ufficio di Piano che dovrà definire un unico quadro conoscitivo, un unico documento preliminare, un'unica VAL SAT seppure articolato per ogni ambito comunale, sanciti nell'ACCORDO TERRITORIALE D'AREA.

Queste innovazioni introdotte nella pianificazione rispondono alla necessità di governare le imponenti trasformazioni territoriali che hanno coinvolto non solo i nostri comuni ma l'intera Provincia di Bologna, a partire dalla città capoluogo, attraverso la definizione da un lato di un nuovo approccio di politica urbanistica le cui parole d'ordine dovranno essere Policentrismo, Decentramento di funzioni, Accessibilità, Sostenibilità condividendo in ciò le scelte del PTCP e dall'altro la crescita ulteriore del benessere e della qualità della vita dei nostri territori sull'assunto che il territorio (inteso come insieme delle relazioni che lo rendono vivo: economiche, sociali, culturali ed ambientali) non è un bene da salvaguardare a lato dello sviluppo, ma è il bene che produce la forma, la qualità, lo stile dell'insediamento urbano.

La realizzazione del Piano Strutturale in maniera associata parte dalla consapevolezza che trasformazioni di tale portata hanno bisogno di un percorso consapevole e comune a tutti gli enti locali e quindi vuole affermare ad un livello più alto la propria sovranità in materia di qualificazione e di programmazione dello sviluppo del territorio. In questo ambito, l'Associazione Reno Galliera, vuole giocare un ruolo determinante per coordinare l'insieme delle azioni di riequilibrio e sviluppo, in stretto raccordo con la vicina Associazione Terre di Pianura.

Il coordinamento scientifico generale è affidato al prof. Giuseppe Campos Venuti, a cui si deve la stesura di un primo documento di impostazione metodologica e di contenuto, al quale anche queste note sono in varie parti ispirate.

## 2. Dalla provincia alla città grande e policentrica

L'analisi della struttura socioeconomica del territorio provinciale degli ultimi 40 anni (61-01) evidenzia le relevantissime trasformazioni socio – produttive da cui è stato attraversato e che hanno portato a Bologna città una riduzione di 70.000 abitanti (-15%) a favore della Provincia che cresce in maniera corrispondente e con l'Associazione Reno Galliera che cresce di 21.076 (+51%) abitanti e la Associazione Terre di Pianura di 8.249 (+16%).

Trasformazioni che hanno profondamente inciso sulla morfologia del territorio basti pensare che se le abitazioni a Bologna nel suo complesso, sempre nei 40 anni di riferimento (61-01), sono cresciute di 50.000 unità (35%) nel complesso della Provincia sono più che raddoppiate (+140.000, + 122%) così come nell'associazione Reno Galliera (+ 15000, +138%) ed in misura minore in Terre di Pianura (+11000, +78%).

Ancor più forti paiono i mutamenti della struttura economica: a fronte di una progressiva terziarizzazione della struttura economica bolognese, che porta la struttura industriale in termini di addetti al 33% sul resto dell'economia, Bologna città riduce ulteriormente il suo peso sul manifatturiero al 16%, conto il 46% del resto della Provincia, il 44% della Reno Galliera ed il 51% di Terre di Pianura.

Emerge un nuovo 'dualismo' "l'industria in campagna e terziario in città" che naturalmente si riflette sulla composizione dei residenti (purtroppo i dati si riferiscono solo al 91) che vedono gli addetti dell'industria residenti in città ridursi di 35569 (-42%) e lasciare il primato degli addetti ad altri servizi, mentre nei comuni delle due Associazioni che nel 61 vedono ancora il primato degli addetti alla agricoltura, nel 91 vediamo consolidarsi il primato del settore industriale.

Va detto che in attesa degli ultimi dati del censimento molti segnali sembrano indicare una crescita ulteriore del terziario nei comuni della cintura bolognese, con l'industria che resiste come prima fonte di occupazione solo nei comuni della seconda cintura. Questo processo ha trasformato in modo preoccupante l'assetto socio-produttivo della provincia di Bologna che mezzo secolo fa vedeva al centro una struttura egemone per la cultura, l'industria e il terziario, intorno alla quale c'era in pratica soltanto la campagna. Oggi però, allo squilibrio di ieri si è sostituito un nuovo e altrettanto forte squilibrio socio-produttivo, fra Bologna e

la galassia dei centri provinciali. Al centro il Comune di Bologna, ormai esclusivamente terziarizzato, che tra le criticità più evidenti presenta il congestionamento del traffico, i livelli alti di inquinamento, lo spopolamento e l'invecchiamento, ma con un reddito pro-capite fra i più alti d'Italia. Intorno i centri della provincia che fruiscono oggi di una vita tranquilla, in un ambiente certamente meno congestionato con un articolato sistema di insediamenti produttivi e un reddito procapite largamente superiore a quello medio nazionale, con una buona rete di servizi primari, ma che da soli fanno sempre più fatica a sostenere le ulteriori richieste di qualità del vivere, dell'abitare, dell'esistere.....

Dualismo e squilibrio che seppur hanno consentito per l'insieme del territorio provinciale livelli di vita e di reddito che stanno sempre da alcuni anni ai vertici delle graduatorie nazionali (lo standard dei servizi realizzati nella Provincia di Bologna è ai massimi nazionali con 30 mq/abitanti, con Bologna città che contribuisce con 24 mq/servizi, record nazionale per una grande città, ma con i comuni della Provincia che arrivano a 35 mq per abitante) oggi cominciano a mostrare diversi aspetti di criticità, in particolare legati alla congestione del traffico e all'inquinamento che ne deriva, il degrado di parti urbane con perdita di relazioni sociali e di vita significative, pressione elevata sull'insieme dell'Ambiente e sulle risorse naturali, perdita di peso del settore manifatturiero con forte crescita del terziario in città ai limiti della congestione.

La Fiera, l'Università, le Cittadelle Ospedaliere e quella Giudiziaria, gli uffici generali delle Grandi Banche, sono cresciuti per decenni su se stessi, in aree che progressivamente si sono fatte troppo anguste, mentre gli utenti e il personale crescevano in progressione geometrica; ciò vale naturalmente anche per la Fiera, l'Ospedale Maggiore e quelle sedi bancarie che si sono scostate dal centro storico quaranta anni fa e oggi si trovano in posizione centrale per la grande espansione del sistema urbano bolognese.

Questo doppio fenomeno di polarizzazione delle attività terziarie e di decentramento di altre funzioni (residenziali, manifatturiero.....) è un fenomeno che può avere diverse chiavi di lettura.

Intanto non si può dimenticare che i Comuni del territorio provinciale – eccezione fatta per Imola, caratterizzata da una sua forte autonomia e da uno sviluppo socio-produttivo del tutto indipendente da Bologna – hanno per decenni

apprezzato il decentramento delle funzioni povere del capoluogo, spesso contendendosele. Funzioni povere, certamente per gli interessi immobiliari, le industrie e le residenze dei meno abbienti, che a Bologna erano sostituiti dagli uffici e dalle abitazioni di maggior costo e che nei Comuni agricoli della Pianura sostituivano le ancor più povere funzioni del settore primario. Dal punto di vista sociale la condizione di bracciante e/o di piccolo proprietario contadino era sostituita dalla condizione di operaio industriale considerata allora un gradino più alto nella scala sociale.

Ovvero pare possibile, fare anche riferimento alla Teoria dei Sistemi complessi, con cui è possibile descrivere i Sistemi Urbani e verificare che “gli attori urbani si comportino secondo il principio di minima resistenza, secondo cui ogni individuo, nelle proprie scelte localizzative mira unicamente a soddisfare le proprie esigenze immediate, senza alcun interesse a concorrere alla formazione di un ordine complessivo e senza una comprensione precisa del funzionamento dell’organismo urbano nella sua complessità” (Staricco – Vaio, L’uomo e la Città)

Infine legato unicamente, come sembrano attestare alcune indagini, alla libertà di scegliere soluzioni abitative-urbanistiche ritenute e/o percepite come migliorative e che in generale si orientano verso soluzioni a minor densità urbana.

Va comunque osservato che la principale tendenza urbana del XX secolo è stato il decentramento di persone, di lavoro e di servizi di cui usufruiscono che è avvenuto dai centri della città ad alta densità verso i sobborghi a densità inferiore e da città grandi a città piccole. Tendenza ormai consolidata nei paesi a più alto sviluppo ma che si sta manifestando anche nei paesi in via di sviluppo dell’America Latina e dell’Asia.

Decentramento che è avvenuto seguendo le caratteristiche sociali e culturali del territorio in maniera alquanto differente “*In alcuni paesi, specialmente in quelli di tradizione anglosassone, ma anche in America Latina, il risultato del decentramento è rappresentato dai sobborghi a medio-bassa densità con case unifamiliari con giardino, spesso lontane dal sistema dei trasporti pubblici. In altri paesi, soprattutto nell’Europa continentale, il decentramento ha spesso assunto la forma di città satelliti progettate vicino alle nuove linee rapide di trasporto, con densità a “piramide”: più alta vicino alle stazioni, dove si concentrano negozi e servizi, più bassa lontano dalle stazioni. Inoltre nella tradizione anglosassone le*

*tendenze del mercato e la pianificazione si sono spesso combinate per favorire un decentramento 'a lunga distanza' dalle grandi città alle cittadine localizzate nella loro orbita di pendolarità, come è avvenuto intorno a New York, Los Angeles e Londra, mentre in altri paesi come in Francia tutti i processi sono stati di fatto inglobati direttamente nell'espansione delle città stesse". (Hall, L'uomo e la città)*

Quindi tendenza al decentramento, dualismo territoriale, squilibri sociali, inefficienza della mobilità, vincoli alla crescita, hanno giustamente imposto un forte ripensamento ai modelli di trasformazione territoriale, che sta alla base delle proposte condivise dal PCTP e che vuole caratterizzare gli obiettivi del piano strutturale.

**Le parole d'ordine del Piano strutturale in sintonia appunto con il PTCP diventano POLICENTRISMO per attuare nuove funzioni per decongestionare le parti eccessivamente dense del sistema urbano e migliorare la vivibilità del sistema a più bassa densità urbana, INTEGRAZIONE delle attività (vivere, lavorare, studiare, fare acquisti, svolgere attività ricreative....) per migliorare e rendere coese le relazioni comunitarie; ACCESSIBILITA' del territorio imperniata su un efficiente sistema della MOBILITA' su FERROVIA in sede propria con forti livelli di intermodalità che debbono connettere a rete l'insieme del territorio urbanizzato; SOSTENIBILITA' per valorizzare il patrimonio storico naturalistico ed alleggerire la pressione sulle risorse, valorizzando i comportamenti conservativi d'energia, e di sviluppo viceversa delle fonti rinnovabili; SVILUPPO DEL CAPITALE SOCIALE per accrescere la quota di sapere e di innovazione nei prodotti dell'industria e nei servizi.**

Parole d'ordine che rispetto alle politiche insediative fin qui condotte dalla Città e ma anche dai nostri comuni, sia sul versante residenziale che ancor più sulle grandi funzioni terziarie hanno bisogno di essere conseguentemente ripensate. Serve un nuovo PATTO CON LA CITTA' E CON I CITTADINI che abbia l'obiettivo da un lato di ricucire dualismi e squilibri e dall'altro porre nuove basi (sostenibili) alla crescita, partendo da una visione di Bologna come città metropolitana, città europea.

Il patto con la città dovrà in particolare misurarsi con gli obiettivi di sviluppo sostenibile della città metropolitana, con la realizzazione di un sistema della mobilità più efficiente (e non solo dentro ai confini delle 'mura' civiche) centrato sul

potenziamento e riorganizzazione del trasporto pubblico in sede propria, alla localizzazione di nuove funzioni terziarie nei comuni delle due Associazioni. Patto che fa dei suoi contenuti forti i macrobiettivi del Piano Strutturale. Con una avvertenza che i caratteri pianificatori e programmatici del PSC, debbono prestare più attenzione non tanto alla capacità di predefinire esattamente gli esiti quanto a garantire il corretto ed efficace svolgimento di un processo di coinvolgimento e di interazione di tutti gli attori urbani ed i cittadini in primis. Nella sostanza attenti, come ci insegna Bobbio, non tanto a definire una razionalità a priori ma che scaturisca a posteriori, dall'interazione sociale.

Serve anche un nuovo patto con i cittadini:

- Perché l'azione di pianificazione, affinché assicuri quella razionalità a posteriori, ha bisogno della partecipazione consapevole e responsabile dei cittadini
- Perché le politiche conservative dell'ambiente, del risparmio nell'utilizzo delle risorse naturali nella valorizzazione del patrimonio storico-artistico, hanno bisogno di comportamenti sociali attivi
- Perché la "nuova forma urbana" deve fare i conti con una cultura urbana (tipologica, formale, morfologica) "moderna" che presenta nei fatti e negli schemi teorici diversi punti di sofferenza: nelle attese della gente di miglior qualità della vita che non si esaurisce nella maggior qualità architettonica delle case, nelle dinamiche economiche e sociali che, consegnando la nostra provincia ad un modello di sviluppo ampiamente terziarizzato, rimanda anche ad una nuova riflessione sul TIPO e sulla MORFOLOGIA URBANA a loro conseguenti, nell'accresciuta potenza delle reti infrastrutturali (fisiche e immateriali) e quelle dei mezzi di comunicazione

Nella sostanza, per rispondere allo spaesamento e alla inadeguatezza della modernità, il PATTO CON I CITTADINI dovrà sperimentare nuovi rapporti tra il senso (l'identità) e le forme dello spazio urbano mediante

1. La realizzazione di mappe cognitive in grado di riconoscere i flussi territoriali, delle trame antiche del territorio, dei bacini delle relazioni del vivere: studiare, lavorare, divertirsi .....
2. La ricostruzione, la ricucitura di nuove trame territoriali realizzate attraverso una rifunzionalizzazione del sistema infrastrutturale, la riconnessione

delle reti ecologiche e dei sistemi ambientali rilevanti per il territorio, dei servizi pubblici e quelli immateriali finalizzate alla comunicazione al consumo al sociale ai servizi.

Nel pieno della 'maturità' sociale ed economica dei propri territori, i Comuni della Reno Galliera, ribadiscono la volontà e la necessità di essere coprotagonisti di un nuovo ciclo di crescita di Bologna CITTA' METROPOLITANA centrato sulle risorse della conoscenza e dell'informazione, valorizzando la storia, le scelte di sviluppo, la morfologia del territorio che hanno individuato e determinato per ciascuno di essi caratteri specifici e vocazioni.

Originalità, caratteristiche, punti di forza su cui è possibile appoggiare, con buona probabilità di successo, le nuove strategie metropolitane per una crescita policentrica, integrata, sostenibile.

### **3. I macro obiettivi del piano strutturale**

#### **3.1 Bologna città metropolitana ed europea**

Dualismi, squilibri, sviluppo sostenibile oggi possono trovare risposte unicamente se affrontate da Bologna come città metropolitana.

L'insieme delle relazioni che legano ormai l'intero territorio provinciale e che dal nostro territorio si diramano lungo gli assi dello sviluppo regionale e nazionale e per accedere con una presenza continuativa e consistente nei paesi UE in particolare ma anche nel resto del Mondo, impedisce a Bologna di essere pensata dentro i confini angusti degli attuali confini amministrativi del capoluogo: la larghissima parte del Sistema Manifatturiero è collocato nella 2<sup>a</sup> cintura. Sempre in questa fascia sono collocati punti di eccellenza: l'Interporto, Centergross, gli ospedali di San Giovanni, Bentivoglio e Budrio

Il sistema ambientale dei fiumi, torrenti, canali di bonifica e il sistema di raccolta e dello smaltimento dei rifiuti, il sistema dell'approvvigionamento strategico delle acque, sono tutti ampiamente collocati fuori dai confini del capoluogo. Per cui è impensabile (e quindi ingovernabile) che il Capoluogo possa

continuare a produrre scelte unilaterali che producono effetti sull'insieme del territorio.

Analoghe considerazioni si possono svolgere sul sistema della Mobilità: non è certo pensabile da un lato accentrare tutte le funzioni d'eccellenza terziarie in città e poi pensare che il governo della mobilità, attraverso il trasporto in sede propria, riguardi soltanto parti, della città

Il Patto con la Città viceversa rappresenta la necessità, pena il declino, di un Governo Metropolitano che per il nostro territorio in particolare riguarda l'obiettivo di trovare un accordo relativo al:

- Sistema della Mobilità, per renderlo più efficiente attraverso il potenziamento infrastrutturale e del servizio pubblico, che ne rafforzi la intermodalità
- Sistema ambientale, per valorizzare le reti ecologiche, in particolare quelle centrate sui corsi d'acqua, le azioni e le politiche di conservazione delle risorse strategiche e lo sviluppo delle fonti rinnovabili
- Sistema degli insediamenti, per contenere le trasformazioni territoriali e sviluppare ulteriormente le funzioni di eccellenza.

A livello metropolitano, nel Patto con la Città, andranno in particolare definite le grandi scelte strategiche e gli investimenti conseguenti in materia di qualità dell'aria, di approvvigionamento dell'acqua, di produzione e risparmio energetico. Verso quest'ultimo aspetto, confermando le previsioni e i programmi del Piano Energetico Provinciale, occorrerà sostenere il risparmio energetico, la realizzazione di sistemi co generazione, in particolare al servizio dei grandi insediamenti, la diffusione di impianti a fonti rinnovabili.

### **3.2 Per una mobilità efficace e sostenibile**

Il territorio dell'Associazione è attraversato da un'infrastrutturazione viaria consistente: autostrade, strade statali, diverse strade provinciali, in cui è facile però già oggi rilevare il consistente livello di congestione in particolare lungo la Via Galliera nel tratto San Giorgio di Piano-Bologna e lungo la Trasversale di Pianura nel tratto compreso tra il Ponte del Reno e l'ingresso sull'autostrada BO-PD. I livelli di congestione ed in generale l'alto livello di motorizzazione del

territorio nonché gli incrementi degli spostamenti non più solo NORD-SUD ma sempre più EST-OVEST hanno intensificato l'utilizzo di molte delle vie comunali di ciascun comune caricandole di funzioni improprie, peggiorando il livello di sicurezza in particolare nell'attraversamento degli agglomerati urbani. Non di rado inoltre il congestionamento di autostrada e/o tangenziale finisce per determinare ulteriore congestionamento sull'insieme della viabilità dei comuni dell'Associazione.

Pertanto nel breve-medio periodo si ritiene che siano prioritari due interventi infrastrutturali:

- a) La lungo Reno-Nuova Galliera
- b) Passante Nord

A cui è necessario affiancare il potenziamento e la riqualificazione della viabilità provinciale a sostegno dell'intermodalità (verso le stazioni) e per migliorare la fluidità e la sicurezza, sostenendo l'aggiramento degli aggregati urbani.

Tali scelte devono portare ad una nuova previsione per i tracciati della viabilità provinciale interessati dalle "Circonvallazioni Comunali", sostituendo le ormai obsolete pianificazioni non più funzionali alle nuove ipotesi di infrastrutture e di insediamenti

Per la lungo Reno-Nuova Galliera, si ritiene che ci siano le condizioni dell'Accordo territoriale di Programma per arrivare ad una intesa operativa tra gli enti locali (Comuni, Provincia, Regione) al fine di realizzare una strada di rango provinciale, a stretto servizio di insediamenti residenziali e produttivi del territorio. Per il Passante Nord ci troviamo di fronte ad una infrastruttura di carattere strategico per l'insieme dell'area metropolitana sia per le risposte che in termini di efficienza della mobilità viaria in accesso e in attraversamento della provincia che per sostenere i nuovi livelli di sviluppo policentrico. Come il servizio ferroviario metropolitano, anche il Passante autostradale Nord è un'infrastruttura che non risponde soltanto ad un problema di mobilità. Perché, come già la Tangenziale quaranta anni fa, inquadra la questione dei trasporti in una nuova strategia urbanistica che in sostanza è quella di contribuire a spostare il baricentro dell'area metropolitana bolognese spostandone il baricentro viabilistico. Perché con il Passante da un lato il capoluogo sarà alleggerito dal traffico di

attraversamento autostradale che non lo riguarda, ormai intollerabile; ma dall'altro nella pianura si apriranno quattro nuovi caselli autostradali che offriranno occasioni di grande accessibilità al sistema produttivo esistente.

D'altra parte il Passante, con un percorso di appena 12 chilometri più lungo di quello attuale, cancellerà tanto l'imbutto autostradale di oggi, spostando il tracciato a nord, quanto quello del percorso urbano che disporrà domani di tutta la Tangenziale attuale. E' opportuno in ogni caso ribadire una precisa condizione sulla qualità dell'intervento che l'Amministrazione Provinciale ha fatto propria e inserito nel Piano Territoriale di Coordinamento e sostenuta dai comuni del PSIC

Questa condizione qualitativa riguarda la progettazione ambientale dell'infrastruttura, curata in via preliminare dalla Provincia di Bologna, che dovrà essere garantita nel progetto esecutivo e realizzata integralmente nella costruzione. Un'infrastruttura autostradale progettata ed eseguita secondo criteri ambientali, del tutto nuova in Italia. Il Passante non sarà una striscia di 40 chilometri di cemento e asfalto la cui sezione costante è soltanto quella necessaria a rispettare il Nuovo Codice della Strada, ma dovrà configurarsi come un intervento di rimodernamento della pianura attraversata in termini di paesaggio oltre che di funzioni.

I 40 chilometri del Passante avranno una sezione variabile che approfitti dei relitti di terreno non più utili alle aziende agricole confinanti, sfruttati per realizzare a fianco della strada delle dune artificiali antirumore, con le pendici esterne verso la pianura alberate da essenze locali, alberature riposte ad esempio nelle zone centuriate, secondo andamenti che riprendano la morfologia storica della zona o magari progettando con le alberature e con eventuali spostamenti di terra l'incrocio delle infrastrutture con i corsi d'acqua o nascondendo l'infrastruttura ad un insediamento che si preferisce isolare. Un fiume di verde, insomma, quasi un bosco lineare lungo 40 chilometri, la cui superficie potrebbe arrivare a 400 ettari, alberature e prati capaci di offrire una resa ecologica intorno al miliardo di litri all'anno di acqua traspirata, di oltre un milione di tonnellate annue di ossigeno prodotto e di altrettante tonnellate di anidride carbonica assorbita. Un'opera dell'uomo che, invece di danneggiare il paesaggio come troppo spesso fa l'ingegneria odierna, può qualificare il paesaggio antropizzato come spesso è successo in Italia nei secoli passati. Un

segno di grande rilievo, che potrebbe agevolare la maturazione dell'intero sistema produttivo sociale e ambientale della Città della Pianura Bolognese alla quale appartengo i 14 Comuni del Piano strutturale intercomunale, piano che monitorerà attentamente il progetto ambientale del Passante Autostradale di Pianura.

Queste condizioni di ambientalizzazione del Passante, sono condizioni irrinunciabili per la realizzabilità dell'opera, che debbono essere realizzate contemporaneamente alla realizzazione dell'infrastruttura.

I comuni condizioneranno il loro assenso a quegli aspetti progettuali nonché alla definizione di equi indennizzi e alla realizzazione di interventi di compensazione, là dove il Passante produce fratture consistenti all'insieme delle trame consolidate del nostro territorio.

Costruire una nuova autostrada nella pianura bolognese rimane un'impresa di non poco conto, dato il carattere fortemente strutturato dei territori che dovrebbe attraversare. Dove passare, con quali effetti nei confronti degli insediamenti abitativi, sulla rete della viabilità ordinaria, sul tessuto agricolo, sulle preesistenze storiche e sulle criticità ambientali, con quali conseguenze sulle scelte modali e di percorso dei viaggiatori, con quali impatti finanziari, ambientali, sociali: sono tutte domande cui è necessario rispondere prima dell'ultimo pronunciamento.

Conseguentemente occorre che la Provincia, nel proseguimento dell'iter che vedrà, fra l'altro, lo svolgersi della valutazione di Impatto ambientale continui l'approfondimento necessario sulle ricadute ambientali dell'opera, accogliendo quelle istanze di partecipazione, richiamate nel Patto con i Cittadini, anche in sede tecnica, che possono contribuire alla definizione delle soluzioni più rispondenti agli obiettivi di mobilità e di sostenibilità ambientale.

In questo quadro, che disegna un modello insediativo già fortemente consolidato, che verrà ulteriormente confermato ed esaltato dalle proposte "forti" del PTCP, l'SFM e il Passante Nord, si inserisce la proposta formulata dal Comune di Bologna ai Comuni confinanti, denominata "Gronda Industriale", che consiste in una proposta di concertazione sul tracciato e sulla funzione dell'asse di connessione degli attuali insediamenti industriali di corona, la cosiddetta "Intermedia di pianura".

Va a proposito chiarito, da un lato, il carattere esclusivamente funzionale, di connessione dell'esistente, del ruolo da attribuire all'Intermedia, nella corretta accezione ad essa attribuita dal PTCP, dall'altro la impropria prospettiva di relazionare la realizzazione dell'infrastruttura con nuovi "pesi" insediativi, che deriverebbero dall'utilizzo di una quota di presunto "fabbisogno" residenziale e produttivo del Comune capoluogo. Senza dunque declinare l'invito del Comune di Bologna a discutere dell'argomento, si sottolinea la duplice esigenza, da un lato di coinvolgere direttamente le Associazioni Comunali interessate al tema, impegnate come si è detto nella redazione dei Piani Strutturali in forma associata e non solamente i Comuni confinanti con il capoluogo, dall'altro di escludere in modo categorico la prospettiva di innescare, con la razionalizzazione della infrastruttura in questione, il potenziamento e l'ampliamento degli insediamenti industriali e residenziali di prima cintura, che rappresenterebbe una forte contraddizione con la filosofia e gli obiettivi del PTCP.

Alla luce delle indicazioni dei nuovi Poli Funzionali l'area individuata compresa tra il tracciato individuato dalla Provincia, l'Interporto, Centergross fa emergere la necessità di una progettazione territoriale specifica per le molteplici esigenze che finisce per esigere:

- (1) L'ambientalizzazione del passante
- (2) Il ripensamento funzionale dell'attraversamento della trasversale a beneficio degli agglomerati residenziali
- (3) Il ridare nuovo senso a un territorio su cui insistono molteplici funzioni: residenziali (mobilità, logistica, commercio) con l'obiettivo di migliorarne la vivibilità
- (4) La localizzazione di funzioni terziarie di eccellenza in prossimità della Stazione di Funo in particolare legate allo sport, Cultura e tempo libero.

Più in generale il Nodo di Funo come intersezione di diverse modalità di spostamento (autostradale, stradale, ferroviario, automobilistico, ciclabile) ha le caratteristiche per diventare un punto di accesso anche per le relazioni extra area Associazione, in tal modo candidandosi ad ospitare servizi a supporto della mobilità, dell'interscambio della mobilità.

Il sistema viario della modalità comunale, 'liberato' dai flussi impropri di traffico di attraversamento, potrà essere dedicato oltre che agli spostamenti residenziali a sostenere il servizio pubblico su gomma anche con corsie separate alla realizzazione di una rete capillare di piste ciclabili. L'obiettivo da perseguire sarà quello di rendere più fluida e più sicura la mobilità disciplinando i flussi di traffico, rallentando la velocità accentuando i controlli anche con postazioni fisse.

L'attenzione alla creazione (attraverso la connessione dei vari Km di piste ciclabili già realizzate o in via di realizzazione in ciascun comune) di una rete di piste ciclo-pedonali, connesse con i servizi primari, i punti di accesso dei servizi della mobilità, deve essere considerata prioritaria: sia perché con queste quote di mobilità sottratte all'auto si produce più salute e più ambiente, sia perché questi tracciati possono valorizzare strade e percorsi storici e paesaggistici del territorio in sede propria e/o in strade esistenti, con priorità, regolamentata, per le biciclette.

La presenza di forti attrattori di traffico (Poli industriali e scolastici, Interporto, Centergross, Ospedale) rendono necessario anche un esame specifico delle origini e delle destinazioni, da affidare ad un progetto sperimentale di Mobility Manager associato, al fine di tentare anche di razionalizzare, raccordare, innovare, in materia di orari, accessi a posti di lavoro ecc.

Sul versante 'governance' del traffico da inserire nel Patto con la città va realizzato un piano-programma per la gestione del traffico delle merci su gomma in particolare per le forniture al sistema commerciale e di approvvigionamento dell'area metropolitana che passano da Interporto e Centergross.

Già oggi, in coincidenza con il suo avvio, occorre lavorare per il successo del Servizio Ferroviario Metropolitano a cui i comuni dell'Associazione sono interessati attraverso la linea BO-FE e che prevede 5 stazioni: Castel Maggiore, Argelato, San Giogio di Piano, San Pietro in Casale e Galliera. E' proprio questo servizio pubblico che i Comuni dell'Associazione Reno Galliera ritengono strategico per il miglioramento strutturale della mobilità soprattutto in direzione NORD-SUD e del suo impatto sul territorio. La collocazione della rete ferroviaria in relazione alla configurazione del territorio degli otto Comuni sufficientemente centrale ne consente una facile accessibilità trasversale, che

dovrà essere utilizzata per riorganizzare in tale forma il servizio pubblico su gomma e per far diventare i singoli accessi, nuove intersezioni per la intermodalità prevedendo nuovi servizi e nuove connessioni di reti.

Non solo occorrerà potenziare capacità ed accoglienza, valutando anche la possibilità di nuove fermate al servizio delle concentrazioni insediative (terziarie e produttive) più forti.

Pertanto determinante sarà dotarsi di un Piano della Mobilità a livello Metropolitano nonché governare a questo livello il trasporto pubblico sia quello su ferro che quello su gomma. Necessario è che “S.R.M. – Società Reti Mobilità” si dia questo obiettivo ampliando la campagna sociale alla partecipazione di tutti i Comuni. Gli obiettivi principali del piano dovranno essere quelli di

- Contribuire al decongestionamento e al contemporaneo miglioramento degli impatti ambientali
- Integrare, tramite diffusi punti di interscambio, gli altri vettori e /o le altre modalità di spostamento
- Realizzare una rete di servizi per tutta l'area vasta
- Utilizzare risorse, mezzi e tecnologie conseguenti agli obiettivi da raggiungere.

#### **4. Agricoltura, paesaggio e reti ecologiche: nuovo senso e valore per il territorio.**

La connotazione rurale dei nostri territori rimane largamente prevalente: ne attribuisce il valore e il senso, in particolare ambientale. E' pertanto da tutelare e preservare da un lato, e dall'altro vanno sostenute quelle trasformazioni del sistema agricolo che si muovono verso la rinaturalizzazione del territorio, le colture tipiche e/o a minor impatto ambientale ed un utilizzo turistico-ricreativo delle strutture insediative. La trasformazione degli usi agricoli potrà avvenire solo in presenza di documentati significati storico-architettonici dell'insediamento edilizio e nel rispetto di rigorosi parametri di sostenibilità.

Il territorio dei comuni che concorrono al Piano strutturale associato è caratterizzato da più unità di Paesaggio che andranno interpretate per esaltare con la

pianificazione l'identità dei luoghi. A cominciare dalla più settentrionale, la pianura delle bonifiche, con le sue depressioni morfologiche alternate al sistema degli insediamenti storici collocati sui dossi, entrambi da valorizzare; un'area dove è già in corso un positivo processo di naturalizzazione e perfino di riallagamento, che va appoggiato e sostenuto dalla pianificazione integrata. Mentre le Unità della pianura centrale e orientale sono quelle dove vanno privilegiati i valori produttivi che comportano maggiore attenzione al paesaggio, ma dove spesso i segni della morfologia storica territoriale hanno una valenza prevalente come nel caso dell'area centuriata, dove il piano tenderà sempre a conservare l'impronta dei millenni nell'opera dell'uomo. Per finire con l'Unità della pianura bolognese, ai margini meridionali del Piano dove la difesa delle residue presenze agricolo-ambientali ha anche una funzione di difesa urbanistica contro la congestione della Città centrale dell'Area Metropolitana.

Riteniamo che il Piano Strutturale associato debba avere proprio come elementi caratterizzanti il sistema territoriale, le reti ecologiche, quelle particolarmente centrate sulle Aste Fluviali (il Reno, il Riolo, Il Navile.....) capaci di per se di integrare diverse funzioni, da quelle primarie di irrigazione e di deflusso delle acque piovane a quelle di carattere estetico paesaggistiche ricreative, di biomitigazione. Tali reti, nella nuova forma urbana e grazie anche alla loro dislocazione NORD-SUD con il coinvolgimento del Capoluogo, si prestano ad essere elementi di connessione del territorio metropolitano a cui attribuiscono nuovo senso.

Importante quindi, nel Patto con la Città, definirne queste caratteristiche, i progetti, gli usi nonché il loro efficiente funzionamento nell'ambito del sottosistema idrografico. La questione della subsidenza, che mostra forti segnali di accelerazione anche per la nostra area dovrà trovare puntuale riferimento non solo nelle analisi preliminari ma anche nelle analisi di sostenibilità delle nuove localizzazioni insediative.

Per le aree già oggi fortemente caratterizzati dalle antiche bonifiche, oggetto di interventi di rinaturalizzazione ed interessate dalla localizzazione di SIC (siti di importanza comunitaria) e di ZPS (zone a protezione speciale), occorre predisporre un insieme di azioni di salvaguardia e di valorizzazione comuni (la creazione di un Parco Agricolo di Pianura) per un territorio che dalla provincia di Bologna potrebbe arrivare fino al mare.

## 5. Riequilibrio residenziale e nuove funzioni insediative

Con 61.791 abitanti su un territorio di 296kq il sistema degli insediamenti nel suo insieme sul versante residenziale si presenta di buona qualità e con elevati standard di servizi. Il territorio pianificato è di 12 ml. di mq, circa il 4% del territorio complessivo, di cui 8 ml di mq. già urbanizzato.

Complessivamente, la pianificazione dei Comuni prevede la realizzazione di circa 6000 alloggi teorici, per 15148 abitanti teorici.

L'esame delle potenzialità edificatore all'interno di un raggio di 600 metri dalle fermate del SFM trova una previsione di 1905 alloggi (4758 Abitanti teorici); se l'esame si sposta ad una fascia di 600 m. da entrambi i lati della ferrovia troviamo 3173 alloggi teorici (7921 ab. equivalenti). Infine, se la profondità di entrambe le fasce si sposta a 1000 metri, gli alloggi teorici previsti diventano 4165 (10411 ab. Teorici), raggruppando quindi quasi il 66% della previsione.

Quindi ci pare di poter affermare che l'attuale previsione dei PRG non sia in contrasto nè con gli orientamenti del PTCP nè con lo sforzo di riorganizzare complessivamente il sistema degli insediamenti dell'Area Metropolitana. Dobbiamo tener presente che molti dei PRG vigenti hanno teso, proprio attraverso questa previsione insediativa, a compattare forme urbane ancor più sparse, rivitalizzare piccoli agglomerati, mantenere attraverso nuove destinazioni d'uso testimonianze storiche delle forme del paesaggio rurale: un insieme di azioni urbanistiche che guardano alla qualità del vivere, sostenendo identità e riattribuzione di senso.

*Realisticamente, l'obiettivo del PSC associato per muoversi all'interno di una azione di riequilibrio, pone la necessità che le previsioni legate ai futuri POC privilegino in particolare le azioni di recupero e di riqualificazione dei contesti urbani nonché le localizzazioni più favorevoli agli accessi del trasporto pubblico.*

*La città che perde abitanti non ha smesso per questo di crescere, di pari passo con i cambiamenti della società che le abita (F. Anderlini), evidenziando opportunità e disuguaglianze a cui il PSC vuole dare risposta: nel fornire la ricomposizione di nuove relazioni tra gli uomini e con l'ambiente, di nuove opportunità di conoscenza e di emancipazione, di inclusione.*

*Un'offerta abitativa, di buona qualità ed a costi accessibili, in proprietà o meglio in affitto, a canoni contenuti, rimane decisiva per le politiche di arricchimento*

*della vita sociale: in tal senso il PSC dovrà individuare le condizioni per un intervento straordinario in materia di alloggi da destinare alle fasce deboli del mercato.*

L'analisi della previsione sugli insediamenti produttivi e commerciali vede un residuo rispettivamente di 156.000 mq per il commerciale e di 1.269.597 mq. per il produttivo con una dislocazione del 70/80% dentro una fascia di 1 Km dalle stazioni del SFM.

L'ampia previsione del produttivo (influenzato dall'Interporto, dove possono insediarsi esclusivamente attività di logistica e di trasporto) si basa sulle indicazioni contenute nel PTCP e sulle priorità assegnate in termini di sviluppo, alla nostra direttrice. Sono infatti previsti tre ambiti produttivi di rilievo sovracomunale da consolidare (Castel Maggiore, Galliera, San Pietro in Casale) e tre ambiti produttivi sovracomunali, con possibilità di sviluppo strategico (Bentivoglio, Castello d'Argile-Pieve di Cento, Bentivoglio-San Giorgio-Argelato)

Le politiche da attivare da un lato dovranno misurarsi con una perdita di peso che il settore manifatturiero mostra ormai tendenzialmente da alcuni anni e dall'altro sulla necessità di sostenere nuove dinamiche competitive legate ai programmi di innovazione, di ricerca, di formazione continua. Questo necessita di promuovere un confronto i cui caratteri siano ispirati alla concertazione e alla sussidiarietà con i vari attori sociali, per rifunzionalizzare e specializzare gli insediamenti.

In quest'ambito va segnalata l'area dell'ex Zuccherificio di San Pietro che può rappresentare, mediante l'azione di riqualificazione, un'occasione di valorizzazione del territorio, tenuto conto della facile accessibilità e contiguità con il POLO POLIFUNZIONALE previsto da PTCP.

Il terziario vede quote residue di previsione di 120.062 che complessivamente paiono congrue rispetto all'insieme del territorio, localizzate coerentemente attorno ai centri con stazioni FS (Castel Maggiore, San Giorgio, Galliera)

La sintonia con le parole d'ordine del PTCP, Policentrismo, Integrazione, Accessibilità, Sostenibilità, Sviluppo del Capitale Sociale, che non è solo di principio ma parte dal riconoscimento di processi, già oggi, almeno in parte avviati, ci fa ribadire con convinzione e forza la capacità e necessità di accogliere funzioni terziarie privilegiate sui nostri territori. La capacità è sostenuta da territori, facilmente

accessibili e da una loro migliore sostenibilità. La necessità è sostenuta sia dai livelli di congestione, di densità, di scarsa sostenibilità relativa raggiunti dalla città, ma anche dalle dinamiche della struttura economica, il cui 'core' oggi è tutto centrato sul terziario (o sul quaternario). Un terziario molto caratterizzato, almeno nelle sue tendenze da funzioni e servizi sempre più dematerializzate e ad alto contenuto di informazioni, facilmente distribuibili, non privilegia un luogo in particolare ma la rete. In questo senso le vocazioni già delineate dei nostri comuni, l'elevato livello del benessere e la rilevanza delle strutture economiche presenti, li fanno ottimi candidati per ospitare reti e nodi delle nuove filiere della crescita metropolitana. La nascente azienda per il Marketing Territoriale dovrebbe trovare in questi ambiti le opzioni da offrire agli investitori nazionali ed internazionali.

Le trasformazioni del sistema della Distribuzione Commerciale, avvenute con forti caratteri di accentramento si è polarizzato attorno alle città (Bologna in particolare, ma anche Ferrara) innovando fortemente le modalità di consumo da una lato, dall'altro ponendo problemi di accessibilità e impoverendo di funzioni commerciali di vicinato, il territorio, in particolare quello a più bassa densità abitativa.

Per questo sarà opportuno, attraverso un confronto con le Associazioni di Categoria, arrivare alla definizione di piani e programmi che abbiano l'obiettivo, nel sostenere i processi di innovazione della struttura distributiva, di promuovere il commercio di vicinato in un'ottica di strutture a rete decentrate, innovative e facilmente accessibili

Va in ogni caso osservato che la localizzazione di funzioni di eccellenza avrà bisogno di una forte sede concertativa che coinvolga l'insieme degli enti locali.

Verificare la decentrabilità (in via del tutto esemplificativa) di Fiera Università, Servizi Ospedalieri e Giudiziari, di Istituzioni Scientifiche, del Sistema della Grande Distribuzione significa poter interagire con i loro piani strategici e quindi verificarne il potenziale decentramento sorretto dal nuovo servizio ferroviario metropolitano.

Ci pare possibile, intanto, individuare alcuni ambiti da potenziare.

- Quello del presidio ospedaliero di Bentivoglio-Budrio –San Giovanni e della rete di poliambulatori e servizi territoriali
- Quello del sistema scolastico superiore

- Quello delle funzioni ricreative, sportive culturali di rango superiore rispetto ai servizi di base diffusi.

## **6. Una nuova stagione per il governo del territorio**

Forte è l'innovazione introdotta dalla nuova legislazione regionale. Forti e complesse sono le trasformazioni sociali economiche che attraversano i nostri territori. A un livello alto abbiamo ricondotti gli obiettivi strategici del P.S.C. associato. Ricordando che l'innovazione prevista dalla legge regionale 20/2000, non assegna ai PSC il compito di precisare formalmente le previsioni dell'edificazione privata – così come i vincoli per le aree dei servizi pubblici; ma piuttosto di formulare indirizzi programmatici per le politiche di intervento da attuare attraverso i POC. Il PSC non riconosce, né cancella diritti edificatori, né vincoli espropriativi: e sarà, invece, il POC a definire tali previsioni in forma prescrittiva, per i quantitativi che si penserà di poter realizzare nei 5 anni di vigenza dello strumento operativo.

Il documento preliminare che discenderà dagli indirizzi del Manifesto, una volta che sia terminata la fase di discussione, dovrà prevedere l'applicazione del nuovo meccanismo perequativo-compensativo posto in essere dalla nuova legge regionale, attraverso l'individuazione delle diverse aree omogenee per ragioni urbanistiche-giuridiche, ed i relativi parametri di intervento (quota dei diritti edificatori privati, delle diverse destinazioni funzionali, delle cessioni gratuite compensative, del suolo permeabile da garantire).

La definizione di questo “manifesto” da parte dei Sindaci vuole essere il primo contributo per l'avvio di una discussione che dovrà essere ampia sia nei livelli istituzionali che fra tutti gli attori sociali. Non dovrà essere nemmeno circoscritto alla nostra Provincia: come non vedere che le reti della mobilità, della logistica, ma anche dei consumi culturali e delle filiere produttive si intrecciano anche con le Province limitrofe e da Bologna si allacciano all'EUROPA e al MONDO. Per questi TERRITORI DEL RENO, terre di mezzo FRA LE CITTA' ESPLOSE nella grande pianura si apre una nuova sfida, dove la conoscenza, l'informazione debbono innestarsi sulle grandi quantità di capitale sociale esistente, per produrre nuovi livelli di benessere.

*Puoi riprendere il volo quando vuoi, mi dissero, ma arriverai ad un altro Trude  
Uguale punto per punto, il mondo è coperto da un'unica Trude che non comincia e non  
finisce, cambia solo il nome dell'aeroporto*

*Italo Calvino, Le città invisibili*