

NOTE PER UN PROGRAMMA DI URBANISTICA E MOBILITA'

PREMESSA

Urbanistica e pianificazione territoriale, mobilità e trasporti sono temi integrati tra loro, d'importanza cruciale, cardini di un Piano strategico per Bologna, da declinare, come il Piano stesso, in una dimensione metropolitana, e da coniugare con la pianificazione ambientale, nel rispetto di criteri di sostenibilità. Sono infatti temi che regolano funzioni fondamentali della vita e dello sviluppo socioeconomico di un territorio, e ne condizionano la qualità ed il livello di benessere.

URBANISTICA E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Nell'area metropolitana e nel suo capoluogo sono vigenti diversi strumenti di pianificazione territoriale ed urbanisticaⁱⁱ

Tali strumenti, che abbracciano un orizzonte temporale di 15/20 anni, si ispirano alle medesime linee d'indirizzo integrate di sviluppo sostenibile, di assetto infrastrutturale (per quanto riguarda la mobilità ed i poli funzionali) e di pianificazione ambientale ed energetica: limitazione di consumo del territorio, riqualificazione del tessuto urbanistico esistente, sviluppo dell'edilizia sociale, tutela del verde, dei parchi e delle aree collinari a fini ricreativi e paesaggistici, riqualificazione energetica degli edifici, risparmio energetico e nell'uso delle risorse (verifica e rilancio del Programma Energetico Comunale e redazione del Piano clima), priorità del trasporto pubblico, mitigazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

I principali obiettivi da perseguire sono "Riabitare Bologna" e "Qualità urbana".

Non si tratta di ripartire da zero, ma, al di là degli adeguamenti necessari, di attuare con rigore e coerenza le previsioni dei piani, nel rispetto degli obiettivi e dei criteri che ne hanno guidato l'elaborazione,

Compito della nuova amministrazione sarà pertanto quello di seguire da vicino la realizzazione degli interventi in itinere (alcuni dei quali, come il Tecnopolo nell'area della ex-Manifattura Tabacchi, d'importanza strategica per lo sviluppo socioeconomico della cittàⁱⁱⁱ) e di selezionare gli interventi di trasformazione del territorio e le opere pubbliche prioritarie da realizzare (o da avviare a realizzazione) nel tempo medio-breve dei cinque anni di mandato, che corrispondono all'orizzonte temporale del POC a cui si dovrà mettere mano. La necessità di elaborare e di approvare un nuovo POC, infatti, non è dettata tanto dalla carenza di nuovi alloggi^{iv}, quanto dalla opportunità di realizzare opere pubbliche d'importanza strategica (come la nuova stazione ferroviaria) o comunque vitali per la città (scuole, parchi ecc.) e in generale per migliorare la dotazione di servizi.

Gli ambiti da interessare saranno quindi scelti tra quelli che interessano aree ex-militari, aree ex-ferroviarie, aree oggetto di riqualificazione, aree di nuova edificazione (limitando al massimo l'ulteriore cementificazione del territorio) in modo da accrescere la dotazione di servizi ed infrastrutture pubbliche e dell'edilizia sociale di cui la città necessita.

Nella predisposizione e nella progettazione del POC, la scelta delle aree da edificare dovrà tenere conto della possibilità che esse siano servite adeguatamente dal servizio di trasporto pubblico.

Inoltre dovrà essere da un lato applicata la perequazione urbanistica, strumento trasparente per trasformazioni urbane regolate dalla contribuzione della rendita al finanziamento della città pubblica e dal principio dell'equo trattamento delle proprietà immobiliari coinvolte, dall'altro si dovranno utilizzare i laboratori di urbanistica, momento di democrazia partecipata, la cui vita deve proseguire oltre la fase di progettazione ed estendersi alla fase di attuazione e di gestione.

Tale modalità potrebbe essere anche impiegata, a livello di ogni quartiere, per decidere quali opere

pubbliche siano da ritenersi prioritarie alla luce di una verifica delle diverse “situazioni” del PSC e per contribuire così alla elaborazione partecipata del piano poliennale degli investimenti.

Un ulteriore elemento di attenzione è rappresentato da arredo urbano e decoro della città con i risultati della consulenza del prof. Gabrielli e del lavoro del comitato tecnico intersettoriale : portici, graffiti, dehors, servizi igienici (attuazione del progetto), segnaletica, cassonetti rifiuti (eliminazione in centro storico con il passaggio alla raccolta porta a porta). E' opportuna in tal senso una revisione dei diversi regolamenti competenti in materia, che assicuri un migliore coordinamento tra gli interventi dei soggetti privati e pubblici (Hera, ATC, global srvice,,,) in modo da migliorarne la qualità. Questo tema richiama l'esigenza di politiche finalizzate alla **coesione sociale** ed alla ricerca di un equilibrio, nelle zone del centro storico cittadino (come piazza Verdi, via del Pratello, piazza S. Stefano) , tra esigenze ed interessi dei residenti e dei frequentatori nel tempo libero.

Altri progetti sui quali la nuova amministrazione dovrà intervenire in quanto strategici per il futuro della città, riguardano il completamento della Manifattura delle Arti (ove sono allo studio importanti iniziative - come un nuovo Auditorium - che richiedono il necessario coordinamento tra i diversi soggetti interessati) e palazzo d'Accursio (per il quale si tratta di decidere in merito alla destinazione ed alla valorizzazione degli spazi resi disponibili dal trasloco degli uffici comunali, tenendo conto tra l'altro delle esigenze di Sala Borsa).

Le politiche urbanistiche devono inoltre porre al centro il tema dell'edilizia pubblica e dell'emergenza abitativa per i ceti meno abbienti: oltre alla manovra tariffaria e ad un' oculata e rigorosa gestione e manutenzione del patrimonio di ERP, che consenta di assegnare tutte le abitazioni che via via si rendono disponibili, occorre attuare una politica delle aree pubbliche e di quelle acquisite con la perequazione urbanistica che permetta di aumentare lo stock di abitazioni di edilizia residenziale pubblica ed a canone calmierato.

Per quanto riguarda in particolare gli alloggi a canone calmierato sono necessari provvedimenti di carattere fiscale e contrattuale tali da rendere più appetibile, da parte dei proprietari, il ricorso a tale forma di locazione, anche attraverso l'intervento dell' Agenzia Metropolitana per l'Affitto.

Infine, tenuto conto della imprescindibile dimensione metropolitana dell'urbanistica bolognese, non possono essere trascurati due temi di particolare importanza:

- Il monitoraggio dell'attuazione del PTCP in merito al coordinamento degli assetti infrastrutturali e di quelli insediativi ed al consumo di suolo (verifica di coerenza dei Piani strutturali in forma associata - sviluppo urbano solo nei centri con servizio ferroviario e servizi alla persona - sviluppo industriale concentrato nelle aree produttive sovracomunali ed in quelle ecologicamente attrezzate (APEA) con accordi territoriali - sviluppo poli funzionali)
- La perequazione territoriale. A questo proposito, in un quadro di crisi della produzione edilizia, vanno tenute presenti, come elemento di ostacolo ad una pianificazione urbanistica comunale che rifiuti un' indiscriminata cementificazione del territorio, le difficoltà di bilancio degli enti locali, aggravate dalla eliminazione dell'ICI sulla prima casa (che pesa in modo diverso a seconda della tipologia edilizia prevalente) e dalla riduzione degli oneri di urbanizzazione (a causa della crisi economica), che, in quanto reversibili sulla spesa corrente, possono rappresentare una “tentazione” per i comuni, in sede di negoziazione dei POC, a “fare cassa” secondo logiche economicistiche. Sono pertanto auspicabili accordi intercomunali, sul contenuto dei POC e, più in generale, intese metropolitane sulla finanza locale.

MOBILITA' E TRASPORTI

La nuova amministrazione dovrà innanzitutto confrontarsi con i contenuti del Piano Generale del Traffico Urbano 2006 (PGTU)^{vi}, approvato nel 2007, che aveva alla base questi obiettivi:

- accessibilità diffusa ma sostenibile (garantire a tutti il diritto alla mobilità, ma non la libertà di usare qualsiasi mezzo per tutte le destinazioni).
- più trasporto pubblico, meno mezzi privati (diversione modale)^{vii}
- meno inquinamento atmosferico ed acustico (favorire un parco veicolare pubblico e privato più eco-compatibile)
- risparmiare energia nel settore dei trasporti.
- migliorare la sicurezza stradale.

Confermati tali obiettivi si tratterà di verificare le azioni, dando ad esse continuità, ovvero apportando le correzioni e gli adeguamenti richiesti dalla situazione attuale, secondo i seguenti indirizzi.

- Potenziare e rendere competitivo, puntuale ed affidabile il trasporto pubblico di linea su gomma. Proseguire nella metanizzazione della flotta dei bus e nella filoviarizzazione in corsia preferenziale protetta e con preferenziazione semaforica, di tutte le linee forti, con il centro storico percorso tendenzialmente solo da silenziosi mezzi a trazione elettrica. L'aumento delle tariffe (bloccate da diversi anni), reso necessario dai tagli di bilancio operati dal governo, dovrà essere accompagnato da un maggiore controllo dell'abusivismo. Sarebbe stato comunque necessario compiere, sull'insieme della manovra, un' intensa opera d'informazione e di sensibilizzazione dei cittadini, rendendoli consapevoli delle ragioni degli aumenti ed offrendo loro un apprezzabile miglioramento del sistema di trasporto pubblico cittadino.
- Ricucire ed ampliare una rete di vere piste ciclabili nella periferia, promuovere la ciclabilità diffusa in centro storico e l'intermodalità bici-treno (SFM),^{viii}
- Aumentare la sosta su strada regolamentata (estensione mirata strisce blu). Il tema della sosta si manifesta come uno dei più cruciali e difficili da risolvere. La creazione di corsie preferenziali per il trasporto pubblico (vedi anche progetto CIVIS) e di piste ciclabili, causa di solito l'eliminazione di un certo numero di posti per la sosta delle auto e crea conseguentemente malumore e scontento. D'altro canto la creazione di nuovi parcheggi incontra forti difficoltà e, oltretutto, i parcheggi a pagamento esistenti sono scarsamente utilizzati (Michelino, Liber Paradisus, Ex-Manifattura, Zaccherini Alvisi, Giuriolo ecc.). Una carenza da colmare esiste nella periferia sud della città (Staveco, Baraccano). E' stata prorogata la convenzione con ATC per il controllo della sosta. La nuova amministrazione dovrà bandire la relativa gara, che presenta aspetti di delicatezza, per poter garantire insieme, efficacia dell'attività dell'aggiudicatario, ed adeguati introiti per il Comune.
- Estendere le pedonalizzazioni, soprattutto nella città storica, realizzando, a seconda della dimensione e del contesto territoriale, zone completamente pedonali^{ix} e zone a traffico limitato telecontrollate, separando nelle centralità periferiche il traffico di attraversamento da quello locale, realizzando isole ambientali e "zone 30 Km" per il rilancio della dimensione di vicinato (centri civici, impianti sportivi, scuole, biblioteche, mercati).
- Estendere il telecontrollo Sirio, Rita e Stars, per garantire il rispetto delle regole stradali e la sicurezza dei cittadini.^x
- Gestire la domanda di mobilità per gli spostamenti casa/lavoro ed i percorsi casa/scuola (estensione del mobility management nelle aziende e negli istituti scolastici).

- Favorire il ricambio tecnologico eco-sostenibile del parco veicolare pubblico e privato (autoveicoli e motocicli) introducendo specifiche politiche di gestione della circolazione e sosta e di disincentivazione dell'uso dei motori a due tempi
- Incentivare l'uso di bici, motocicli ed auto elettriche (diffusione di colonnine per la ricarica).
- Ridurre i morti e i feriti da incidente stradale, per una maggiore sicurezza di tutti (verificare rispetto obiettivi del Piano della Sicurezza Stradale Urbana: riduzione al 2010 del 50% dei morti e feriti del 2001). Anche da questo punto di vista trovano conferma le strategie che puntano a privilegiare il trasporto pubblico e la protezione dell'utenza vulnerabile attraverso l'adozione di progetti di "trafic calming".
- Attuare il piano merci ed il progetto *van sharing*.

In sintesi si sottolinea la necessità di un governo della mobilità lungimirante e coraggioso, coerente con i criteri adottati nelle metropoli europee, che sappia promuovere innanzitutto una nuova "cultura della buona mobilità", che superi l'abuso del mezzo privato negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola, e che persegua ogni altra forma di mobilità sostenibile, per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale, culturale. Grande attenzione dovrà essere posta all'informazione ed alla partecipazione dei cittadini e delle categorie economiche alla progettazione ed attuazione delle diverse iniziative progettuali, avendo come obiettivo la coesione sociale ed il consenso.

In questo contesto trovano la loro funzione le grandi infrastrutture per la mobilità, di cui è in corso la realizzazione. Siamo vivendo anni di sacrifici senza poter ancora cogliere i benefici, che risulteranno tangibili soltanto nel corso del prossimo mandato amministrativo, quando saranno completati progetti d'importanza strategica.

1) SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO – Composto da 8 rami ferroviari che confluiscono sulla Stazione centrale, rappresenta il sistema di trasporto pubblico più coerente per gli spostamenti di scambio tra Bologna ed il territorio metropolitano per motivi di studio e lavoro e potrà assolvere anche, a certe condizioni^{xi}, una funzione di facilitazione degli spostamenti interni alla città, agevolati dalla possibilità di rendere passanti 4 linee. Dovrà essere completato nei prossimi anni, (utilizzando in Stazione centrale i binari di superficie resi disponibili dall'ultimazione della stazione AV), con precisi impegni sui necessari finanziamenti, per le infrastrutture ed il nuovo materiale rotabile, oltre che per la copertura degli oneri di gestione. Dovrà inoltre essere attivato un progetto di riconoscibilità del SFM, che si avvalga di un'immagine coordinata, di un logo sulla segnaletica e sui treni per una migliore identificazione e di una migliore informazione all'utenza, e la sua piena integrazione con il sistema del trasporto pubblico locale (resa possibile dalle diverse stazioni d'interscambio fra i due sistemi), anche grazie all'introduzione del sistema di tariffazione integrata STIMER: sarà utilizzabile un titolo metropolitano valido per il trasporto su gomma e su ferro (e in prospettiva anche per il bike sharing, le cui postazioni dovranno essere collocate anche presso le stazioni del SFM) e ricaricabile, una vera e propria carta unica della mobilità.

E' anche necessario verificare, sulle diverse direttrici coperte dal SFM, la coerenza del servizio su gomma con quello su ferro, evitando duplicazioni e concorrenzialità, realizzando sinergie e complementarietà e conseguendo risparmi di spesa.

Infine nel progetto d'interramento di buona parte del tratto urbano della linea Bologna-Portomaggiore sarebbe opportuno prevedere fin d'ora la possibilità di un raddoppio della linea.

2)METROTRANVIA – La realizzazione del progetto rivisto dall'amministrazione Cofferati e finanziato in parte dal governo appare sconsigliabile per i vincoli del patto di stabilità e per l'onere difficilmente sostenibile che graverebbe sul bilancio comunale. L'alternativa, rappresentata da un

collegamento su ferro tra Stazione ferroviaria e Fiera (SFM 6 o prolungamento del People Mover), con eventuale estensione successiva al CAAB, lungo il tracciato esistente che utilizza la linea di cintura ferroviaria, va fatta oggetto rapidamente di uno studio di fattibilità tecnica in collaborazione con RFI. Tale collegamento potrà intercettare altre polarità urbane quali l'istituto Aldini-Valeriani, il CNR, il Tecnopolo. L'ipotesi presenta indubbi elementi d'interesse. Vanno esaminati con attenzione aspetti tecnici, quali l'inserimento nel tessuto urbano e l'attestamento in stazione, attiguo alla fermata del People Mover. Una volta accertata la fattibilità tecnica occorre valutarne il costo, perseguendo l'obiettivo di recuperare su questo progetto, in tutto o in parte, il finanziamento statale concesso alla Metrotranvia. Il ridimensionamento del progetto impone comunque di considerare con grande attenzione la necessità di un rafforzamento del sistema di trasporto pubblico lungo le direttrici Centro-Nord e Centro-Ovest e, più in generale, la sua congruenza con le previsioni del PSC.

3)PEOPLE MOVER – Assolve ad una specifica ed irrinunciabile funzione di collegamento diretto, rapido e frequente tra l'Aeroporto (che registra una crescita costante di passeggeri) e la Stazione ferroviaria (destinata nei prossimi anni a migliorare il proprio assetto attraverso il progetto di restauro e, in prospettiva, con il progetto Isozaki, e ad accrescere, con il completamento della stazione per i treni ad alta velocità, la propria funzionalità ed attrattività di utenti) servendo altresì il comparto del Lazzaretto. La sostenibilità economica del progetto è coperta da un *project financing*. La sostenibilità ambientale è certificata dalla VIA già approvata. Dalla data di approvazione del rapporto di VIA (20/12/2010) la ditta avrà 90 giorni per redigere il progetto esecutivo, ed altri 60, a valle dell'approvazione del progetto per dare inizio ai lavori che debbono essere ultimati entro la metà del 2013. Le osservazioni in merito all'inopportunità che ATC sia coinvolta nella gestione, per evitare ricadute economiche negative sulle casse comunali, non appaiono fondate: l'utenza della navetta, alla luce delle promettenti prospettive di traffico dell'aeroporto, dovrebbe essere tale da scongiurare questa eventualità e, d'altro canto, è auspicabile la concentrazione in capo al medesimo soggetto della gestione del trasporto pubblico locale. In questo senso va visto con favore l'allargamento della compagine anche a FER, riproducendo così la configurazione dell'associazione d'impresе che ha partecipato alla gara per la gestione del trasporto pubblico locale del bacino bolognese.

4)CIVIS – Il progetto si sta rivelando una lunga e tormentata corsa ad ostacoli dagli esiti al momento imprevedibili. Al di là dei limiti originari della scelta operata a suo tempo dalla giunta Guazzaloca, per quanto riguarda l'adeguatezza del mezzo^{xii}, il CIVIS potrebbe avere un effetto ordinatore sulla città e rappresentare una grande opportunità di agevolazione dell'utenza vulnerabile, di riqualificazione delle strade interessate, per quanto riguarda la qualità urbana ed il bilanciamento della sezione stradale tra mezzo pubblico, mezzo privato e pedone, e di rilancio della filoviarizzazione delle principali radiali di Bologna e del suo centro. Si tratta comunque di attendere la conclusione del procedimento giudiziario in corso (che interessa la fase di aggiudicazione dei lavori da parte della giunta di centrodestra nel 2004) e le risultanze dei lavori della Commissione ministeriale che deve autorizzare la messa in esercizio dei veicoli. Se il giudizio fosse in tutto o in parte negativo, occorrerà provvedere, a cura del costruttore, ai necessari adeguamenti e, al limite, alla sostituzione del CIVIS con altro moderno filobus più sicuro e funzionale, senza perdere il finanziamento statale. Vanno inoltre completate nel minor tempo possibile le tratte mancanti (Rizzoli, Ugo Bassi, Strada Maggiore, Mazzini ecc.). In particolare andranno curati i progetti esecutivi di attraversamento del centro storico, per non perdere questa straordinaria occasione di riqualificazione. Inoltre il numero dei mezzi che attraversano il centro storico (tutti tendenzialmente a trazione elettrica) dovrebbe essere ridotto al minimo indispensabile in modo da migliorarne la vivibilità. Occorre anche limitare l'impatto delle cantierizzazioni, curando la tempestiva programmazione dei lavori accompagnata dalla informazione e partecipazione dei cittadini

interessati. Il CIVIS, insomma, potrebbe rappresentare una fase importante di un progetto di progressiva filoviarizzazione delle linee radiali passanti a forte domanda di trasporto, nell'ambito di un complessivo ed aggiornato ridisegno del sistema di trasporto pubblico locale, adeguato alle previsioni insediative del PSC. In tale quadro va esaminata la possibilità di prolungare il per4corso del CIVIS oltre il capolinea attualmente previsto, utilizzando altri moderni filobus .

5)NUOVA STAZIONE FERROVIARIA - Sono in corso i lavori della nuova stazione per l'Alta Velocità, che hanno conosciuto notevoli ritardi e causato tensioni e polemiche assai accese con i residenti. I lavori dovrebbero essere ultimati entro dicembre 2012. Questo ritardo (che non deve essere ulteriormente aggravato) condiziona il pieno utilizzo dei binari di superficie per il SFM e sta ponendo anche problemi economici al parcheggio multipiano attiguo alla nuova sede del Comune. E' inoltre imminente la realizzazione del progetto di restauro comprendente tra l'altro le scale mobili (lavori in corso), l'interramento parziale di viale Pietramellara, il parcheggio sotterraneo kiss and ride di piazza Medaglie d'Oro e la riqualificazione di alcuni spazi funzionali della stazione esistente. Il completamento della stazione interrata per i treni ad A.V. comporterà un significativo aumento dei passeggeri in transito. Ciò renderà necessario poter disporre in tempi ragionevoli della Nuova Stazione (progetto Isozaki) dipendente dalla valorizzazione delle aree ex-ferroviarie, La nuova amministrazione dovrà richiedere a RFI precise garanzie ed impegni stringenti sulla tempistica coordinata dei diversi interventi che riguardano la Stazione.

6)PASSANTE NORD – La possibilità di realizzarlo sembra dipendere dall'affidamento diretto dei lavori ad ASPI (Soc.Autostrade per l'Italia) che dispone dei necessari finanziamenti e dell'autorizzazione comunitaria, condizionata peraltro ad un tracciato che si caratterizzi come “variante fuori sede” dell'attuale raccordo autostradale A1-A14.

Il tracciato proposto da Autostrade è assai più vicino alla città di quello a suo tempo studiato dalla Provincia ed inserito nel PTCP, che gli assegnava la funzione di allontanamento da Bologna del traffico di attraversamento e di ramo della maglia ortogonale della mobilità su gomma a servizio dei poli commerciali ed industriali (mentre il SFM serve gli spostamenti lungo le radiali). Il nuovo tracciato, per essere condiviso, richiederebbe pertanto una revisione del disegno urbanistico previsto dal PTCP. Altro problema è quello della banalizzazione del raccordo autostradale esistente, posto come condizione da Provincia e comuni per assentire il progetto. A tale riguardo occorre comunque approfondire da un lato il tema dei pedaggi e dei loro possibili effetti e ricadute (disincentivo del traffico di attraversamento del nodo bolognese, finanziamento della gestione del SFM ecc.), dall'altro un confronto tra domanda di traffico sulle diverse direttrici di attraversamento e di scambio che interessano il nodo bolognese e capacità offerta dalle diverse arterie interessate(tangenziale, raccordo autostradale, passante).

7)AEROPORTO - La SAB deve dare attuazione agli importanti lavori previsti dall'Accordo Territoriale del 2008, che comprendono anche la realizzazione della nuova aerostazione. Sono previsti investimenti per 130 milioni di €, senza il concorso di finanziamenti degli enti locali. L'aeroporto ha proposto alla valutazione dell'Enac un Master Plan proiettato al 2022 e di un piano industriale che prevede la possibilità di sopportare un traffico fino a 10 milioni di passeggeri all'anno. Da segnalare intanto l'apprezzabile aumento di passeggeri registrato negli ultimi tempi: il 2010 ha chiuso con 5,5 milioni, con un aumento rispetto all'anno precedente del 15,3%, il che conforta anche circa le previsioni di utenza del People Mover. Tale tendenza è confermata anche nei primi mesi del 2011.

L'aeroporto bolognese ha conseguito lusinghiere valutazioni nelle classifiche degli scali aeroportuali ed è in grado di competere con Milano, Verona, Firenze e Pisa.

E' comunque necessario proseguire nell'attività di monitoraggio dei livelli d'inquinamento acustico prodotti dal traffico aereo e del loro impatto sulla città.

8)INTERPORTO - E' il quarto interporto a livello europeo e punta a divenire un *hub*, da scalo terminale come è attualmente, e ad attrarre nuove aziende di trasporto merci di rango europeo, ma soffre delle difficoltà e dei ritardi delle infrastrutture ferroviarie (solo di recente raddoppiata la BO-VR) e stradali (Lungo Reno, Lungo Savena, Cispadana, Passante Nord) che lo dovrebbero servire. Altro fattore limitante è rappresentato dal declino del trasporto merci su ferro (in controtendenza con quanto avviene nel resto d'Europa) a causa dello scarso impegno nel settore, di Trenitalia (Cargo). Destano gravi preoccupazioni, a tale riguardo, le sorti del deposito di via Casarini, dell'Officina Grandi Riparazioni (di cui è prevista la dismissione) e dello scalo merci di S.Donato.

Alla luce di quanto precede e tenuto conto della crescita disorganica delle diverse infrastrutture, e del carattere ormai “datato” del sistema di trasporto pubblico locale, si ribadisce la necessità di una completa riorganizzazione del sistema stesso , in modo da integrare pienamente i diversi sistemi su gomma e su rotaia, adeguandoli alle previsioni insediative del Piano Strutturale Comunale. Ciò richiede unicità del soggetto gestore e strumenti di governo forti ed autorevoli da parte delle istituzioni pubbliche in ambito metropolitano, in grado di svolgere un'efficace funzione di pianificazione, programmazione, indirizzo e controllo, che risolva e superi le possibili incongruenze e diseconomie del sistema . Al primo aspetto risponde la fusione tra ATC e FER^{xiii} e l'ulteriore allargamento della compagine aziendale a scala interprovinciale. Quanto al secondo, le possibili soluzioni sembrano essere, o quella di un rafforzamento delle strutture tecniche degli enti locali, integrate tra loro nella Città Metropolitana, o quella di un'Agenzia del Trasporto Pubblico Metropolitano, qualificata ed efficiente: si tratta di verificare, a tale proposito, l'adeguatezza di SRM.

- i L'uso del territorio è il frutto di dinamiche che una politica riformista può e deve governare, per non lasciarle in balia del mercato.
Lo strumento a disposizione della politica è la pianificazione territoriale ed urbanistica, con le norme che la regolano e con la disciplina ed i saperi che la ispirano.
E' tuttavia in atto da tempo una strategia politica di stampo liberistico che cerca di modificare e di stravolgere i fondamentali della pianificazione come strumento di regolazione del mercato, dando spazio, con il pretesto della semplificazione, ad una sempre più ampia libertà in campo edificatorio, riservando ai pubblici poteri soltanto la funzione del controllo ex-post.
C'è poi un altro fattore che da sempre (ed in particolare in una stagione, come quella attuale, caratterizzata dalle drammatiche difficoltà di bilancio degli enti locali) condiziona pesantemente l'esercizio delle politiche urbanistiche, incentivando la sempre maggiore cementificazione del territorio, ed è lo stretto collegamento tra la crescita dell'edificazione e le entrate dei comuni.
A questo riguardo il federalismo fiscale rappresenta un passaggio cruciale, nel senso che per deciderne i contenuti si tratta di comprendere, al di là degli effetti di carattere strettamente economico della riforma della finanza locale, quali siano le ricadute sulle politiche (in questo caso urbanistiche, ma non solo) dei provvedimenti in discussione.
Un ulteriore aspetto che talora condiziona pesantemente le politiche di trasformazione del territorio, sono i finanziamenti per le grandi infrastrutture di carattere stradale, che assumono la veste di una variabile indipendente (giustificata magari prevalentemente da esigenze di sostegno del mercato del lavoro) che determina le scelte di destinazione e d'uso del territorio stesso, prevalendo su criteri che suggerirebbero scelte diverse
- ii Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Bologna (PTCP) approvato dal Consiglio provinciale il 30/3/2004 ed i Piani Strutturali in forma associata a livello delle Unioni di Comuni, il Piano Strutturale del Comune di Bologna (PSC) approvato dal Consiglio comunale il 14/7/2008 ed entrato in vigore il 10/9/2008, il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) approvato dal Consiglio comunale il 20/4/2009 ed efficace dal 29/5/2009, il 1° POC approvato dal Consiglio comunale il 4/5/2009 (cerniera tra la strumentazione urbanistica antecedente e la nuova), gli strumenti preventivi (PUA) approvati ed in attuazione (ex Mercato, Bertalia-Lazzaretto, ex-ASAM, via della Guardia, Villaggio del Fanciullo, ex Officine del gas e Frullo, via Triumvirato, ex Casaralta) e quelli in formazione (Ex Fonderie Sabiem e via Scandellara), gli Accordi interistituzionali per i poli funzionali, l'Accordo per le aree ex-ferroviarie (necessario anche al reperimento delle risorse necessarie alla realizzazione della nuova grande stazione ferroviaria di Bologna, secondo il progetto dell'arch. Isozaki; è stato affidato da RFI a Nomisma lo studio per la valorizzazione delle aree), l'Intesa sulle aree ex-militari e l'allegato Programma Unitario di Valorizzazione (PUV) (è stato approvato il nuovo accordo che aggiorna il precedente, la cui tempistica non è stata rispettata a causa del commissariamento del Comune. Possono tuttavia già trovare attuazione le aree trasformabili per intervento diretto in base al RUE e la caserma Sani, compresa nel 1° POC. Se ne prevede la vendita tramite bando, con un introito per il Comune del 15% del valore, stimato attorno ai 9 milioni di euro; per quanto riguarda le altre aree, di particolare importanza per la città - Staveco, Prati di Caprara Est ed Ovest, caserma Mazzoni - trasformabili solo mediante inserimento in POC, si tratta soprattutto di assumere decisioni in merito alla tempistica del POC, che ne condizionerà il prezzo di vendita, ed ai contenuti della trasformazione, per quanto riguarda in particolare l'area Staveco). Né va dimenticato il Piano Territoriale Regionale (PTR), che definisce il ruolo strategico del capoluogo, e che dovrà trovare coerente attuazione in termini di priorità di finanziamenti regionali per le infrastrutture a servizio del territorio bolognese, a cominciare dal Servizio Ferroviario Metropolitano.
- iii E' stato pubblicato nei giorni scorsi il bando europeo per l'individuazione dei candidati da invitare alla presentazione del progetto preliminare di riqualificazione e recupero funzionale degli immobili della ex-Manifattura.
- iv Si consideri che gli alloggi già realizzabili in quanto previsti dal previgente sistema di pianificazione o dal nuovo (1° POC) ammontano a 3700 circa (1900 a Bertalia-Lazzaretto, 1200 all'ex-Mercato, 500 alla Bolognina Est, 100 nella zona Cirenaica-Rimesse). - Il trend edilizio bolognese corrispondeva mediamente a 500 alloggi all'anno.
- v Va rilanciata la candidatura per la designazione da parte dell'Unesco del sistema dei portici della città quale patrimonio culturale dell'umanità: si tratterebbe di un importante fattore di marketing turistico per Bologna.
- vi Altro riferimento fondamentale è costituito dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) per il quale si è chiusa la conferenza di pianificazione.
- vii Si ritiene utile rammentare il quadro generale degli spostamenti che interessano la città di Bologna. A Bologna, in un giorno lavorativo medio, la produzione di spostamenti è stimata in circa 2.000.000: poco meno della metà sono completamente interni all'area comunale, mentre i restanti sono distribuiti quasi equamente tra spostamenti di puro attraversamento della città e di scambio con altri comuni. Le tre tipologie di spostamento hanno caratteristiche modali ben distinte: l'utilizzo dell'auto predomina per gli spostamenti di attraversamento (circa il 90%) e di scambio (circa il 70%); l'impatto complessivo degli spostamenti in auto, considerando insieme quelli interni e di scambio, è nell'ordine del 50%. Viceversa, se si considerano i soli spostamenti interni, l'uso dell'automobile scende in favore dei bus, delle due ruote e degli spostamenti a piedi, pur restando la principale modalità di trasporto.
E' obiettivo del PGTU (da verificare nei suoi esiti) operare le seguenti "diversioni modali" passando dal 2001 al 2010:
- per l'auto (conducente e accompagnatori) dal 35% al 33-30%
 - per il trasporto pubblico dal 26% al 28-30%

- per le moto dall'11% al 10-9%
 - per le bici dal 7% all'8-9%
 - per i pedoni invariato il 21%
- viii Ogni anno viene effettuato il rilievo dei flussi ciclo su alcune sezioni delle principali piste ciclabili, con l'ausilio dell'Università di Bologna. I dati evidenziano per il 2010, (giorni feriali del mese di ottobre), un aumento circa del 14% dei flussi ciclabili rilevati rispetto al 2009.
- ix Sono già in via di realizzazione i progetti che riguardano piazza Verdi, piazza S.Domenico, via Manzoni e via Orefici
- x Si dovrà provvedere alla costante manutenzione dei sistemi di controllo telematico, così come dei fittoni mobili, da tempo fuori servizio.
- xi Appropriata dotazione di materiale rotabile veloce e modulazione degli orari e delle frequenze dei convogli.
- xii Alla luce dei rilievi mossi al CIVIS dagli autisti ATC, sotto il profilo della sicurezza, e dei difetti di funzionamento della guida ottica del mezzo emersi in altre città europee, si ritiene che l'amministrazione Cofferati, oltre a rivedere il percorso avrebbe dovuto effettuare le verifiche del caso sui veicoli CIVIS ed assumere tempestivamente i necessari provvedimenti.
- xiii Il progetto di fusione è stato temporaneamente sospeso dal Commissario che ha ritenuto necessario un approfondimento sul piano industriale e sulla governance, in modo da tutelare il ruolo determinante del Comune di Bologna nella responsabilità e nelle decisioni di governo del trasporto pubblico locale dell'area bolognese. L'espansione dell'azienda a dimensione tendenzialmente regionale (in analogia a quanto accaduto per i servizi ambientali ed energetici) accresce le responsabilità politiche di governo della istituzione Regione e rende irrinunciabile una chiara opzione che tenga conto del ruolo strategico del capoluogo.