

PROVINCIA DI BOLOGNA

PIANO TERRITORIALE
DI COORDINAMENTO
PROVINCIALE

QUALE PROSPETTIVA
PER L'AREA BOLOGNESE:
NUOVO ACCENTRAMENTO SUL CAPOLUOGO
O POLICENTRISMO METROPOLITANO?

ATTI DEL CONVEGNO



QUADERNO 4
APRILE 2002



Quaderno n° 4 supplemento al n° 22 di Metronomie a.VIII Dicembre 2001

Metronomie è una rivista della Conferenza metropolitana bolognese curata dal Settore studi per la programmazione della Provincia di Bologna e dal Settore pianificazione e controllo del Comune di Bologna.

Autorizzazione del Tribunale di Bologna, n° 6376 del 17/11/1994.

Direttore Metronomie
Fausto Anderlini

Direttore responsabile:
Roberto Olivieri

Redazione dei "Quaderni":
Mariangiola Galligani (coordinatore redazionale)
Bruno Alampi
Sonia Trincanato
Valeria Restani
Claudia Corazza
Manuela Mattei (progetto grafico)

Revisione redazionale degli interventi deregistrati a cura di:
Bruno Alampi
Claudia Corazza

Sede della redazione:
Settore pianificazione territoriale della Provincia di Bologna
Via Zamboni, 13 - 40126 Bologna
tel. 051/218509 - fax 051/218524
<http://cst.provincia.bologna.it/ptcp/> e-mail: ptcp@provincia.bologna.it



**QUALE PROSPETTIVA PER L'AREA BOLOGNESE:
NUOVO ACCENTRAMENTO SUL CAPOLUOGO
O POLICENTRISMO METROPOLITANO?**

ATTI DEL CONVEGNO
Bologna 8 Aprile 2002

Indice

Presentazione

Tiberio Rabboni..... pag. 7

Interventi

Giovanni Crocioni..... pag. 19

Giuseppe Campos Venuti..... pag. 27

Alfredo Peri..... pag. 33

Conclusioni

Vittorio Prodi..... pag. 41

TIBERIO RABBONI

Vice Presidente della Provincia di Bologna

Il seminario di questa mattina nasce dall'esigenza di approfondire, ancora una volta, quelli che potremmo considerare i "fondamenti" delle opzioni in campo in fatto di pianificazione dello sviluppo del territorio e delle sue infrastrutture. I nodi stanno venendo al pettine. Via via che la discussione sul Piano provinciale e sul nuovo piano strutturale del Comune di Bologna procede verso le prime conclusioni, emergono differenze che non riguardano tanto le singole infrastrutture o questioni particolari quanto piuttosto l'idea di fondo: nuovo polarizzazione sul capoluogo o policentrismo metropolitano.

Se è così, e già questa vorrebbe essere una domanda per il dibattito piuttosto che una affermazione, ma se è così dobbiamo capire quali sono le ragioni o le suggestioni che sostengono prospettive così contrastanti. Capire, naturalmente, non vuol dire condividere. Capire vuol dire potersi confrontare sul merito piuttosto che su verità predefinite. E già questo è tanto.

Per quanto ci riguarda, la nostra scelta è chiara da tempo: dagli anni '60 e '70 quando si promosse il primo decentramento nell'hinterland e nell'area nord di Bologna, e poi negli anni '80 e '90 con i Piani regionali e il Piano Territoriale Infraregionale e da ultimo con l'Accordo per la Città Metropolitana del '94, successivamente con lo Schema direttore metropolitano ed infine con il documento preliminare al PTCP 2002.

Ma in questa sede più che sulla coerenza storica degli atti di governo è forse utile ragionare sull'attualità delle scelte.

Due novità

Guardiamo allora a due attualità. La prima è la situazione della qualità dell'aria. La seconda è il dibattito sull'adeguamento delle infrastrutture bolognesi, con particolare riferimento al progetto di metrò leggero automatico e al ventilato raddoppio delle corsie di Tangenziale ed Autostrada nell'anello cittadino.

La qualità dell'aria

Il rapporto sulla qualità dell'aria ha evidenziato due dati inoppugnabili: da un lato, una presenza di particolato, polveri fini e benzene normalmente al di sopra delle soglie annuali massime tollerabili, con ripercussioni gravissime sulla salute dei cittadini, in specie anziani e bambini; dall'altro, il traffico veicolare come causa principale, anche se non esclusiva, dell'inquinamento atmosferico dal momento che circa l'80% delle persone si muovono in auto o su veicoli a motore, producendo, peraltro, una generale congestione della rete stradale e un altissima percentuale di incidenti stradali.

Tutto ciò significa che siamo di fronte ad una concreta struttura della mobilità nell'area bolognese incompatibile, di fatto, con la tutela del diritto alla salute e con le prospettive di sviluppo dell'economia e della società. Gli esperti ritengono infatti che nei prossimi dieci anni assisteremo ad un incremento del 50% dell'attuale traffico veicolare, a seguito sia dall'aumento del prodotto interno lordo, sia del forte sviluppo della logistica, che dell'ulteriore tendenza a ridurre le merci prodotte per il magazzino a favore di quelle circolanti, e, infine, dall'ulteriore aumento del numero di auto per nucleo familiare.

Delle due, dunque, l'una; o si cambia la tecnologia dei veicoli a motore, individuando alternative non inquinanti, che al momento non sono all'orizzonte, o si cambia la struttura della mobilità. La terza via, quella della perenne rincorsa, quella del radicale potenziamento della struttura esistente, quella delle generiche nuove strade al servizio di una mobilità che continua ad essere imperniata per l'80-90% sui veicoli a motore, automobili e camion che siano, non ha alcuna seria possibilità di realizzarsi per la semplice ragione che contrasta con la possibilità di vita delle persone, con la vivibilità del territorio, con la concreta organizzazione di accettabili relazioni economiche, sociali e umane.

Cambiare la struttura della mobilità: tre innovazioni

Ciò che si impone è dunque un cambiamento nella struttura concreta della mobilità, non solo per superare la contrapposizione in atto tra salute, mobilità e sviluppo, ma per promuovere nuove e più ricche occasioni di sviluppo, di mobilità e di salute per tutti. Naturalmente non basta dire "ci vuole il cambiamento". Bisogna dire cosa concretamente cambiare, per che cosa cambiare, con quali risorse e per quali risultati attesi. Per quanto ci riguarda, il cambiamento passa innanzitutto attraverso tre innovazioni della struttura esistente.

L'integrazione tra mobilità pubblica e privata

La prima riguarda la relazione tra la mobilità privata e quella pubblica e i diversi sistemi di mobilità pubblica. L'innovazione che proponiamo si chiama integrazione o, se si preferisce, intermodalità. nei trasporti e rappresenta il superamento della tradizionale separatezza e, in alcuni casi, della vera e propria contrapposizione tra mobilità privata e pubblica e, nell'ambito di quella pubblica, tra treno, tram, metropolitana e autobus.

L'integrazione è continuità di modi e sistemi di trasporto lungo un medesimo itinerario per offrire ai cittadini la possibilità di un uso ottimale dei diversi mezzi e modalità in relazione alla lunghezza e alla natura del viaggio, alla accessibilità

dei luoghi, alle condizioni urbane ed ambientali degli itinerari e delle destinazioni.

L'integrazione sollecita l'utilizzo del mezzo privato per le piccole percorrenze e per le percorrenze tra casa e luoghi di interscambio con i mezzi pubblici e l'utilizzo dei mezzi pubblici per le lunghe e medie percorrenze.

L'integrazione è, quindi, l'elemento ordinatore o, meglio, riordinatore delle diverse forme della mobilità esistente e futura e necessita di tre condizioni di base per essere attuata: un sistema di trasporto pubblico in sede propria, veloce, facilmente accessibile, ben ramificato sul territorio cittadino e provinciale, un diffuso sistema di parcheggi e aree per l'interscambio in città e provincia, una cabina di regia unica per l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico nell'area urbana e metropolitana.

Il policentrismo dell'area metropolitana

La seconda innovazione si chiama assetto policentrico dell'area metropolitana. A monte della crisi della mobilità vi è infatti una struttura insediativa che ha moltiplicato gli spostamenti dalla provincia verso il capoluogo e viceversa: da un lato si colloca la forte polarità del capoluogo che, con le sue molteplici funzioni di servizio, attrae grandi flussi di traffico da tutto il territorio provinciale e regionale; dall'altro il fenomeno della dispersione insediativa nei piccoli centri dell'hinterland che obbliga a spostamenti con il mezzo privato come modalità principale di collegamento verso la città ed i servizi.

L'assetto policentrico che proponiamo punta a decongestionare il capoluogo e contemporaneamente a contrastare la dispersione insediativa concentrando i futuri insediamenti nelle polarità urbane del territorio metropolitano lungo le linee del Servizio ferroviario metropolitano e attorno agli accessi del sistema autostradale. Non ha quindi alcun fondamento l'accusa che ci viene rivolta di essere propugnatori di un antistorico decentramento che sarebbe in realtà la causa stessa della crisi della mobilità. Non solo il decentramento ha avuto storicamente un effetto benefico sullo sviluppo dell'economia e della società bolognese, ma nella situazione attuale il decentramento significa policentrismo, e cioè costruzione di nuove forti polarità complementari al capoluogo per limitare l'effetto spugna della città e contemporaneamente limitare gli insediamenti diffusi ed avulsi dai sistemi di trasporto rapido di massa.

Ciò potrà produrre effetti positivi in tre direzioni: verso una significativa riduzione dei traffici di scambio con il capoluogo, con indiscutibili benefici sul piano della loro velocizzazione, della sicurezza e della qualità ambientale ed urbana; verso la riqualificazione della città come luogo della qualità dell'abitare, del vivere e delle cosiddette eccellenze in campo culturale, scientifico, finanziario e

direzionale; verso una Bologna Città Grande, ordinata, accessibile e policentrica e, pertanto, realmente metropolitana.

Non si tratta di decentrare la sede delle più importanti funzioni cittadine; si tratta piuttosto di ampliare la dimensione dell'area di relazione tra queste funzioni e di renderne complementare ed integrato il ruolo. Il policentrismo è, sotto questo profilo e prima di tutto, un orizzonte politico e culturale, un modello spaziale di riferimento rispetto al quale mantenere viva una tensione e condizionare le politiche di governo, quella relativa alla mobilità prima fra tutte. Dunque, se per la Fiera, il S.Orsola, l'Università non è pensabile una radicale prospettiva di decentramento, è comunque necessario porre con forza due esigenze: il miglioramento dell'accessibilità con sistemi di trasporto rapido di massa di tipo ferroviario ed urbano e la integrazione con le analoghe strutture presenti in regione e nell'area metropolitana. Nel caso del Sant'Orsola, per esempio decentrando funzioni di base di primo livello nei presidi ospedalieri della provincia. Nel caso dell'Università coinvolgendo l'insieme delle risorse del territorio provinciale per l'organizzazione di stage, tirocini, master, lauree brevi. La prospettiva del decentramento e del policentrismo significa, dunque, principalmente questo: promuovere la integrazione delle funzioni cittadine con quelle del sistema provinciale e regionale e, soprattutto, evitare di aggiungere, per il futuro, nuovi e generici attrattori di traffico nell'area urbana. E' esattamente per questa ragione che il Documento Preliminare localizza le aree per i cosiddetti "nuovi poli funzionali", e cioè i grandi insediamenti commerciali, direzionali e del tempo libero, tutte all'esterno del capoluogo, in prossimità dei nodi autostradali e ferroviari.

Solo indirizzando le future localizzazioni residenziali verso solide ed organiche relazioni con la rete pubblica su ferro e con le sedi di questi "poli funzionali" si potranno contrastare efficacemente le ricadute negative che l'attuale modello spaziale degli insediamenti provoca sul sistema della mobilità. Non dobbiamo infatti dimenticare che, negli ultimi dieci anni la popolazione residente nell'area centrale ha continuato a ridursi (circa 27.000 abitanti in meno) e che questa area centrale non comprende più solo Bologna e Casalecchio, ma anche San Lazzaro, Castenaso, Anzola. La popolazione residente è invece cresciuta nella gran parte dei centri abitati della Provincia. E' aumentata in particolare nei centri di dimensione media. Ma soprattutto è aumentata al di fuori dei centri abitati, nei centri e nuclei di piccolissima dimensione e nel territorio rurale. E' questo un fenomeno inedito, che inverte una tendenza che durava dal dopoguerra. Ed è un fenomeno gravido di ulteriori conseguenze sul sistema della mobilità: un sistema insediativo che evolve nella direzione della "nebulosa" periferica e dell'ulteriore specializzazione del centro (economica e sociale) genera una domanda di mobilità che continua ad aumentare (spostamenti più lunghi), a

dispersersi in ogni direzione, ed è un sistema a cui le reti di trasporto collettivo rispondono con efficacia decrescente. Questo tipo di mobilità, oltre a bruciare ingenti quantità di risorse (energia, tempo, costi sociali), determina una pressione crescente su diversi aspetti della qualità ambientale, e rappresenta l'aspetto del funzionamento del sistema economico-territoriale di cui è più problematica la sostenibilità.

L'assetto reticolare del sistema stradale

La terza innovazione si chiama assetto reticolare del sistema stradale bolognese. La città e l'hinterland sono, infatti, congestionate dal traffico anche a causa del particolare assetto viabilistico che le caratterizza.

Le strade convergono a raggiera dalla provincia verso la città, trovando nella Tangenziale l'unica infrastruttura di raccordo per l'accesso nei diversi punti dell'area urbana e suburbana. Questo significa che tutto il traffico metropolitano e regionale è obbligato ad utilizzare la Tangenziale anche nei moltissimi casi in cui la destinazione renderebbe convenienti altri itinerari.

D'altra parte, le strade che convergono verso la Tangenziale sono normalmente congestionate di traffico per gran parte della giornata, il che rende di limitata efficacia anche l'ipotesi di un raddoppio delle corsie e, quindi, della capacità di quest'ultima, dal momento che la velocizzazione del traffico sulla Tangenziale aumenterebbe gli incolonnamenti e la congestione sulle strade che immettono in direzione della città e della provincia.

Da qui la necessità dell'innovazione che ho chiamato assetto reticolare della viabilità e cioè di un assetto che tolga alla Tangenziale la funzione di unico raccordo tra le strade convergenti sulla città. La grande Trasversale di Pianura, da Crespellano a Castel San Pietro Terme e l'Intermedia di Pianura, da Sala Bolognese a Granarolo, costituiscono serie alternative alla Tangenziale, non solo per tanti traffici di scambio con l'area nord della provincia, ma per una quota rilevantissima dei traffici di attraversamento dell'area bolognese.

Il progetto di Metrò Leggero automatico

Circa la novità del progetto di metrò leggero automatico presentato recentemente dal Comune di Bologna, di cui appare certo il finanziamento del primo stralcio di km 3,2, sentiamo il dovere di esprimere una nostra valutazione coerente sia con le linee innovative fin qui esposte, che con la necessità di un'attiva cooperazione di tutte le istituzioni per la realizzazione di un'infrastruttura obiettivamente strategica per il futuro dell'area bolognese.

La Provincia di Bologna è favorevole ad un sistema Metrò per la città di Bologna, ma è in disaccordo con il progetto proposto. Il disaccordo nasce sia dalla constatazione dei difetti, che dalla possibilità di percorrere un'altra scelta

con indiscutibili vantaggi in termini di maggiore estensione della rete, maggiore integrazione dei sistemi di trasporto pubblico esistenti e previsti, minori costi di realizzazione e di gestione e, in ultima analisi, di una maggiore capacità di muovere persone con mezzi di trasporto ecosostenibili nella città e nell'area metropolitana. Il Metrò leggero automatico ha, a ben vedere, quattro limiti di fondo.

Una strategia sbagliata

Il primo è un limite di strategia. Si pensa, infatti, di alimentare la domanda di Metrò polarizzando l'interscambio auto-metrò nei due futuri parcheggi di Michelino-Fiera e di Reno-Aeroporto e in quello, assai più modesto, di Staveco. Così facendo, si invita l'automobilista metropolitano e regionale ad usare l'auto fino quasi alle porte del centro storico, congestionando ed inquinando oltre ogni ragionevole possibilità la rete stradale metropolitana, i comuni dell'hinterland e la Tangenziale cittadina.

Questa strategia, portatrice di danni e di perenne asfissia metropolitana, va esattamente rovesciata: i sistemi di trasporto pubblico in sede propria o riservata devono intercettare la domanda privata il più vicino possibile all'origine del viaggio, riducendo così, su tutto il territorio provinciale, i lunghi spostamenti in auto che congestionano e inquinano. In altri termini, non bisogna contrapporre il Metrò al Servizio ferroviario regionale e metropolitano, al tram, alle corsie preferenziali per gli autobus, ma operare perché l'uno risulti funzionale all'altro.

Presupposti non credibili

Il secondo limite è più interno al progetto e riguarda la credibilità dei suoi presupposti.

Per quale ragione tutti i flussi automobilistici in ingresso in città dovrebbero andare nel centro storico e soprattutto convergere in un unico punto, vale a dire il parcheggio Michelino?

E come è possibile che i 7.500 posti auto di Michelino vengano normalmente riempiti e svuotati completamente per ben tre volte in un giorno?

E poi, che succederà a chi parcheggia per prendere il Metrò nei giorni di grandi manifestazioni fieristiche, quando i visitatori della Fiera saturano tutto quello che c'è da saturare?

E ancora, per quale altra imponderabile ragione dei 3.500 cittadini che, secondo le stime del Comune, prenderanno il Metrò dal parcheggio Michelino, ben 1.500 scenderanno dopo qualche minuto di viaggio alla fermata Fiera, anziché utilizzare il nuovo ingresso per i Padiglioni fieristici realizzato proprio a ridosso del parcheggio Michelino?

E perché mai un terzo delle circa 150-180 mila persone che nel prossimo decennio transiteranno alla Stazione di Bologna dovrebbero necessariamente prendere il metrò per andare in Fiera o in Piazza Maggiore, quando esistono tante altre possibili destinazioni o modalità di trasporto?

Una tecnologia costosa e squilibrata, un percorso limitato

Il terzo limite riguarda la tecnologia adottata e il tracciato proposto.

Il Comune ha scelto il Metrò a guida automatica che ha costi molto elevati di tecnologia e di infrastrutture civili. La scelta si giustifica in situazioni dove i chilometri da percorrere e la domanda da servire sono talmente alti da poter assorbire il forte investimento sul numero dei cittadini trasportati. A Bologna non è così. Si tratta di una linea che a regime avrà uno sviluppo, da Fiera a Staveco, di appena 5,8 chilometri.

La cosiddetta Linea 2, quella che dovrebbe collegare la Fiera con l'Aeroporto, al momento è iscritta solo nel libro dei sogni, vale a dire nella Legge Obiettivo del Ministro Lunardi. L'elenco del Ministro Lunardi conta infatti promesse d'investimento, tra cui la Linea 2, per circa 256.000 miliardi di lire, a fronte di una dotazione finanziaria reale e documentata di solo 12.000 miliardi di lire.

D'altra parte non si capisce per quale ragione si dovrebbero spendere tanti miliardi per collegare la Fiera con l'Aeroporto, visto che la domanda è assai modesta e soprattutto che esiste già un collegamento ferroviario tra la nuova fermata "Aeroporto" sulle linee di Verona e di Milano e la stazione di Borgo Panigale sulla Porrettana e sulla Vignola, con la Stazione centrale di Bologna e con la Fermata Fiera, con la possibilità, peraltro, di collegamenti diretti Aeroporto-Fiera.

Quanto alle prestazioni in termini di capacità di trasporto e velocità commerciale è evidente che con una percorrenza così limitata siamo di fronte a dati puramente teorici. Se infatti è vero che in sette minuti il Metrò automatico può collegare la Fiera con il Nettuno, è altrettanto vero che a questi sette minuti devono essere aggiunti i minuti necessari per accedere allo stallo in uno dei cinque piani del parcheggio Michelino, i minuti necessari per uscire dal parcheggio e scendere alla fermata sotterranea del Metrò, i minuti di attesa del mezzo e quelli necessari per risalire in superficie alla fermata di destinazione. Tutti questi minuti devono essere considerati assieme ai sette minuti del viaggio e se possono incidere relativamente poco in un percorso di 10/15 chilometri di metropolitana, costituiscono, per il modesto viaggio dalla Fiera al Nettuno, un vero e proprio handicap che può rendere maggiormente vantaggioso, anche in termini di tempo, un'altra e diversa modalità di trasporto.

I 5,8 chilometri di Metrò automatico hanno, quindi, un costo elevatissimo rispetto alle potenzialità di servizio e, di fatto, concorrono a disarticolare seriamente il

sistema dei trasporti pubblici bolognesi. Da un lato ci sarà, infatti, questo modesto e a sé stante, Metrò automatico, dall'altro il tram su gomma, dall'altro ancora i filobus e gli autobus dell'ATC e, infine, il Servizio Ferroviario Metropolitano. Ognuno per sé sul piano della realizzazione, della manutenzione e della gestione, ma tutti insieme a vanificare quell'«effetto rete» indispensabile per dare efficacia ai trasporti urbani e metropolitani e attrarre utenza dalla mobilità privata.

Una domanda sovradimensionata

Il quarto limite è relativo alla domanda di trasporto che nel progetto comunale appare chiaramente sovradimensionata. Come è possibile che in 5,8 chilometri di Metrò vengano trasportati 48 milioni di passeggeri all'anno, quando la città di Glasgow, con una popolazione doppia rispetto a Bologna e 10 chilometri di metropolitana, trasporta appena 30 milioni di passeggeri all'anno? O la città di Lille, che con 45 chilometri di metropolitana, cioè con un'estensione di quasi 8 volte quella di Bologna, trasporta 60 milioni di passeggeri?

Un'altra proposta di Metrò per Bologna è percorribile? Noi pensiamo di sì.

Una proposta al Comune di Bologna

Al Comune avanziamo la proposta di lavorare ad una soluzione condivisa, che, da un lato, assuma in positivo la sostanza del progetto comunale presentato al Ministero, dall'altro ne superi i limiti evidenziati.

L'ipotesi è quella di confermare il tracciato in galleria proposto dal Comune di Bologna tra il parcheggio Michelino e la Stazione centrale, modificando, al contempo, da un lato l'ipotesi di rete complessiva, adeguandola ad una ipotesi più credibile della domanda esistente, rinunciando ragionevolmente al tratto Stazione-Staveco, dall'altro la scelta della tecnologia di trasporto.

La nostra indicazione è per una tecnologia unica per il Tram su gomma e per il Metrò. Il mercato offre oggi soluzioni in grado di usare indifferentemente i percorsi in galleria e i percorsi in superficie in sede riservata o protetta. Le prestazioni che queste tecnologie assicurano sono sostanzialmente simili a quelle del Metrò automatico, con in più il non trascurabile vantaggio di un costo di realizzazione assai inferiore e di costi di gestione e manutenzione decisamente minori rispetto a quanto si verificherebbe con la separazione del sistema Metrò da quello tramviario.

Con la scelta di una tecnologia unica Tram-Metrò si potrà realizzare sia il collegamento Fiera-Stazione in sotterranea, sia l'immediato proseguimento in superficie verso il centro della città, Borgo Panigale e San Lazzaro di Savena, attraverso il Tram su gomma già finanziato e in fase di progettazione esecutiva. Da Piazza dell'Unità si potrà poi uscire in superficie verso il Parcheggio Giuriolo

e Corticella; inoltre, dallo stesso Parcheggio Michelin la linea di Tram-Metrò potrà proseguire in superficie verso il Centro Agroalimentare e i relativi insediamenti, così come dai Prati di Caprara la linea potrà diramarsi verso il Lazzaretto e le nuove sedi universitarie.

Naturalmente, gli approfondimenti tecnici dovranno individuare le criticità di questi tracciati, i percorsi da realizzare in sede riservata o protetta o in sotterranea, le tecnologie migliori e più affidabili. Il senso della proposta è tuttavia chiaro: maggiore estensione della rete, percorsi in superficie e in galleria con tecnologia unica, costi contenuti di realizzazione, manutenzione e gestione, attrattività di un trasporto pubblico veloce, capiente e facilmente accessibile, parte integrante di una rete unitaria metropolitana di treni, parcheggi scambiatori, tram-metrò, autobus e filobus.

L'ipotesi di raddoppio del sistema Tangenziale-Autostrade:

alcune domande

Infine, circa l'ipotesi, di cui si è parlato recentemente sulla stampa, di un raddoppio della capacità del sistema Tangenziale-Autostrade con il passaggio dalle attuali 8 corsie a 16, di cui una parte interrata in prossimità dell'attuale sedime, ritengo di dover porre a tutti noi alcuni seri interrogativi.

Sedici corsie dove oggi ne esistono otto significa una potenzialità di traffico e quindi di inquinamento interno all'area conurbata in aumento di almeno il 50%, con quale coerenza, rispetto all'obiettivo di ridurre gli inquinanti in città e nell'hinterland, non mi è assolutamente chiaro.

In secondo luogo, significa enfatizzare quell'assetto viabilistico che porta tutto il traffico metropolitano e regionale a convergere, sia pure lentamente e nocivamente, verso un unico punto di raccordo, l'anello Tangenziale-Autostrade; significa, infine, riproporre l'ambito urbano bolognese come il crocevia del sistema infrastrutturale e, quindi, obiettivamente sede dei futuri insediamenti attrattori di grande traffico metropolitano, regionale e nazionale, depotenziando e contrastando, di fatto, la prospettiva della Città Grande, policentrica ed ordinata.

Da parte mia non è in questione la necessità di un aumento della capacità della Tangenziale attraverso un maggior numero di corsie.

Si tratta di un'esigenza oggettiva che va perseguita nei tempi brevi assieme ad Autostrade, nell'ambito del Comitato per il Nodo bolognese, organismo insediato presso il Ministero delle Infrastrutture, con la partecipazione di Regione, Provincia e Comune e che, tra le altre cose, deve individuare le soluzioni di medio-lungo periodo di potenziamento della rete autostradale bolognese.

D'altra parte è indiscutibile che se il quadro complessivo delle opere a breve e a lungo periodo, e dunque della terza corsia autostradale prevista dall'accordo recentemente sottoscritto con Autostrade e Anas, Regione, Provincia e Comune, e dell'ulteriore potenziamento, con nuove corsie, sia dell'Autostrada che dell'Anello Tangenziale, non viene definito rapidamente, difficilmente Autostrade sarà interessata ad impegnarsi in nuove opere e nei relativi finanziamenti.

La questione va dunque affrontata rapidamente, ponendo ad Autostrade e al Ministero delle Infrastrutture l'esigenza di un adeguamento radicale della Tangenziale e dell'Autostrada, contemporaneamente alla terza corsia autostradale già decisa. In questo ambito si tratta di capire se la scelta giusta è il raddoppio dell'Autostrada nell'attuale sedime o se, piuttosto, non risulti più vantaggioso per il territorio e per il sistema dei traffici collocare il raddoppio autostradale sul corridoio della grande Trasversale di Pianura, da Crespellano a Castel San Pietro Terme, mantenendo ovviamente in funzione l'attuale Trasversale di Pianura per i traffici locali.

Un'autostrada per la grande Trasversale di Pianura?

Io credo che questa seconda ipotesi debba essere approfondita e comparata in termini di costi-benefici con quella del raddoppio delle corsie sull'attuale sedime e solo su questa base assunta la decisione conseguente. Ad una prima valutazione la convenienza sembra notevole, dal momento che sdoppiando l'Autostrada si costituirebbe un vero e proprio by-pass autostradale del congestionato capoluogo regionale per tutti i traffici di attraversamento, che rappresenterebbe, peraltro, un'infrastruttura di riferimento per i grandi insediamenti produttivi, terziari e per i centri urbani a nord della città.

Si tratterebbe di una risposta efficace alla domanda attuale e futura di traffico, in grado di giustificare una nuova infrastruttura a pedaggio e, in definitiva, di autofinanziarsi.

Si darebbe infine un assetto forte al disegno reticolare della viabilità bolognese e regionale.

Le prime stime ci dicono, inoltre, che il percorso da Crespellano a Castel San Pietro Terme si allungherebbe di soli 16 chilometri rispetto allo stesso collegamento attraverso l'attuale anello autostradale, aumentando quindi di pochi minuti il tempo di percorrenza tra i due estremi, mentre i costi di realizzazione risulterebbero più che dimezzati rispetto a quanto previsto dall'ipotesi di raddoppio dell'Autostrada nell'attuale sedime.

Per concludere, credo che tutto questo e altro ancora chiarisca una volta di più che il traguardo di un'adeguata accessibilità del territorio bolognese e di una

mobilità finalmente ambientalmente sostenibile non possa essere raggiunto con qualsiasi mezzo e sedicente modernizzazione; se non vogliamo ingannare noi stessi e i cittadini dobbiamo dire con chiarezza quali sono le condizioni necessarie al cambiamento.

Accentramento o policentrismo non sono la stessa cosa; consolidamento dell'assetto viario radiale o sua innovazione reticolare non sono la stessa cosa; separazione o integrazione della mobilità urbana e metropolitana non sono la stessa cosa, così come non è la stessa cosa lavorare per integrare i diversi modi di trasporto o mantenerli autoreferenziali e tra loro concorrenziali. Bisogna quindi scegliere e agire con coraggio e coerenza.

GIOVANNI CROCIONI¹

Urbanista - Docente universitario

Ringrazio il Presidente Prodi per questo invito molto gradito. Naturalmente porto qui soprattutto opinioni più che rappresentare posizioni; sono però opinioni che vengono da un impegno importante e pesante di questi ultimi due anni.

È chiaro, ed è stato chiaro anche oggi, che abbiamo di fronte a noi una situazione di rapporti complessi e difficili. Alle usuali difficoltà di rapporto tra le province e i capoluoghi, che si riproducono in tutto il Paese in questa fase, nel nostro caso si aggiunge una evidente traumatica difficoltà politica.

Campos Venuti, nella sua relazione, quella che mi è stata prodotta qualche giorno fa, afferma in modo perentorio che la responsabilità è ovviamente del capoluogo. Naturalmente, a me il quadro sembra molto più complesso e mi sento di poter dire che in generale, non solo a Bologna, le difficoltà vengono oggi soprattutto dal fatto che le province, tendono sempre quasi inesorabilmente a farsi portatrici di interessi periferici. Le province non riescono sempre a interpretare in sostanza al meglio il loro ruolo, non riescono a volte a partire fino in fondo dalle regole della democrazia rappresentativa, perché sono elette, quanto alla loro rappresentanza istituzionale, anche nei capoluoghi e questo avviene forse perché esse cercano uno spazio, una rappresentatività efficace che nelle aree centrali è coperta da un Sindaco eletto direttamente. Questo è un dato nazionale e a Bologna questo limite della rappresentanza periferica è aggravato certamente, oltre che dal dato politico che prima ricordavo, dall'interpretazione che si è voluta dare alla Legge 142, facendo corrispondere, non senza forse un certo tasso di opportunismo istituzionale - e sono perfettamente convinto che la situazione non fosse facile - il sistema metropolitano con l'intero sistema provinciale.

A me sembra, al contrario, che le grandi questioni dell'assetto futuro del nostro territorio, e in parte questo è emerso con evidenza anche nell'introduzione del Vice Presidente Rabboni, si giocheranno, forse non tutte, ma certo in larga parte, nel sistema capoluogo cintura, prima cintura, e in parte anche seconda cintura; cioè entro un sistema che nessuno oggi governa e che nessuno ha mai governato, nemmeno nella fase istituzionale dei comprensori, che è stata del tutto deludente in questa città, come sappiamo, dopo la fase eroica importante del PIC.

Io penso che lì dovremo saper andare verso un rapporto Bologna cintura, nei modi, nelle forme e nelle direzioni possibili; lì dovremo certamente saper andare con il nuovo piano regolatore strutturale di Bologna, con rapporti forse a geometria variabile, quelli possibili.

¹ Intervento revisionato a cura della redazione.

D'altra parte io non sono ancora d'accordo con questa interpretazione di Campos, secondo il quale noi operiamo ormai da decenni in uno scenario definito testualmente come dominato da una visione altamente centralizzata dell'area metropolitana. Non è così. Negli ultimi vent'anni Bologna ha perso 120mila abitanti, come ricordava Rabboni, ha perso alcune decine di migliaia di addetti all'industria e al terziario, si sono trasferite nell'hinterland grandi strutture come il Centergross e l'Interporto e soprattutto sono andati collocandosi nella cintura, anche nella fase più recente, quelli che sono stati i segmenti più dinamici nel quadro dei processi insediativi dell'ultima fase, come gli ipermercati e le grandi strutture della distribuzione. C'è stato certamente un processo forte di terziarizzazione della città, che nessuno deve demonizzare, su cui bisogna ragionare, in forme peraltro paragonabili a quelle avvenute in tutte le città italiane della stessa dimensione.

Peraltro, questo è stato un processo di decentramento, quello degli abitanti, quello degli addetti, di tipo diffusivo se non dispersivo, come giustamente si dice nello stesso schema di P.T.C.P., che – come dicevo – nessuno ha governato davvero.

Io penso che sia ben più complesso questo processo di trasformazione territoriale, che abbiamo alle spalle e che ancora lavora come una talpa senza fermarsi mai e che questo sia un processo fatto di tendenze, di contro tendenze, di tensioni, di dinamismi territoriali incrociati e anche di segno diverso. Non si può certo ridurre oggi tutto questo a un banale rapporto fra centro e periferia.

Comunque resta il fatto nuovo e importante, assolutamente impegnativo per tutti noi, che oggi per la prima volta dal dopoguerra – e le nostre posizioni qui oggi lo testimoniano pienamente – si confrontano non certamente in una sede tecnica, ma nel quadro di rapporti importanti, di natura politica e istituzionale, due progetti diversi e – io non sono così perentorio come il Vice Presidente – forse alternativi.

Questa diversità è relativamente evidente sul piano delle politiche infrastrutturali, ma mi sembra anche presente - almeno a stare alle note di Campos – sul piano più generale delle politiche insediative. È una novità assoluta perché in passato al massimo si confrontavano interpretazioni diverse, sensibilità diverse, ma all'interno di programmi sostanzialmente corrispondenti.

I socialisti entro le maggioranze mitigavano il dirigismo dei comunisti e i democristiani, dal di fuori, manovravano alcuni segmenti, soprattutto degli interessi economici in gioco sul fronte governativo, ma sostanzialmente rimanendo anch'essi entro lo stesso quadro.

Oggi non è più così, non solo a Bologna. Sono sul tavolo proposte strutturalmente diverse, in parte forse, anche alternative.

Io non sono qui oggi a parlare in sede critica, non sono un osservatore neutrale perché rispondo di responsabilità precise, ma se lo fossi, direi certo che questa è una novità di straordinario impegno; e penso – e non voglio fare della filosofia – che tutti, dovremo imparare a confrontarci e a convivere con questo scenario. E questa è la ragione - questo è un passaggio che giudico impegnativo - per cui dico sempre a Piero Cavalcoli, nei nostri incontri, che non sono più occasionali, poiché il nostro confronto non è solo culturale o disciplinare, ma qualcosa di ben più importante, che sarà difficile costruire il grande accordo sulla pianificazione - quello che potrebbe indurre qualcuno a concepire come interpretazione schematica della Legge 20 - mentre dovremo con saggezza saper costruire accordi parziali e mirati fra molti soggetti.

Ovviamente questa partita non si gioca certo solo fra Comune e Provincia, si gioca con la Regione, si gioca con il Ministero, si gioca con il mondo economico; accordi parziali e mirati che ci consentano un livello di convergenza relativo, che ci consentano, in sostanza, di rimanere fuori da una spirale distruttiva, ed autodistruttiva.

Io penso che la ragione politica ci consentirà, o forse ci obbligherà, a stare fuori da questa spirale. Tuttavia non posso nascondere che qualche volta vengo preso da questo incubo notturno di una contrapposizione bloccata e distruttiva. C'è quindi una richiesta, innanzitutto sul versante istituzionale, ma anche sul versante tecnico, di una grande prova di maturità.

D'altra parte, questo mi pare sia già il percorso che stiamo praticando non senza problemi, ma seriamente con la Regione, accordi mirati e intelligenti, accordi possibili, accordi utili e magari filosofie diverse.

Veniamo al merito dei problemi che abbiamo davanti, a partire da un sistema territoriale che è in grave crisi, non dico di sistema, ma sicuramente di impianto. Esso è ricco di difficoltà specifiche, la mobilità innanzitutto - su cui giustamente il Vice Presidente si è soffermato - l'ambiente, l'atmosfera, ma io dico anche i processi di urbanizzazione che sono stanchi e logorati, il paesaggio agrario e l'immagine della città; tanti punti di crisi. È inutile insistere: una crisi di impianto e un deficit infrastrutturale. Peraltro anche il sistema dei servizi, la vita nei quartieri, il sistema del verde meritano una profonda riconversione.

In questo quadro, a me pare antistorico spingere l'acceleratore su uno scenario spinto di decentramento e lo dico assolutamente senza voler fare polemiche, ma con l'affetto di un lungo percorso parallelo fra me e Giuseppe Campos Venuti; un lungo percorso di divergenze parallele, dove sicuramente c'è anche un qualcosa di parallelo in questa divergenza. Questo è stato confermato anche con toni più cauti da Rabboni, ma è un dato dello schema di P.T.C.P. con cui noi da Bologna ci dobbiamo confrontare. Io spero che questa del decentramento non sia una interpretazione spinta. Spero che la formula della

diffusione concentrata sia una formula ragionevole, non antistorica, perché le linee di tendenze di pianificazione che vivono l'esperienza europea e oggi anche quella italiana sono diverse. In tutte le esperienze di pianificazione più rilevanti e innovative si va verso un ritorno alla città, non la città degli architetti cultori della forma urbana, che oggi sono diventati degli estremisti e con cui oggi confrontarsi è terribilmente difficile, ma la città che risolve i suoi problemi, che si ridisegna anche in modo aperto al territorio pensando a rilanciare e rinnovare il proprio impianto dopo cinquant'anni di molta confusione.

D'altra parte proprio a Bologna abbiamo alle spalle casi estremi e impropri di accentramento. Non è stato Guazzaloca, ma sono stati Imbeni e Vitali a portare nel centro storico la stazione dell'alta velocità, e nemmeno per fare della Stazione FS con l'SFM un nucleo essenziale, un perno essenziale di questo sistema; e la strana coppia Bofil-Mattioli ha poi portato questa scelta della nuova stazione, del nuovo organismo di stazione verso i limiti di rottura, con il suo gigantismo accentrato. Anzi, come dimostrano le vicende che abbiamo alle spalle, hanno portato questi programmi oltre il limite di rottura. E un secondo esempio drammatico e improprio per le sue conseguenze di accentramento, su cui non mi posso soffermare, ma lo conosciamo bene, è proprio il DUC Fiera. È un prodotto del P.R.G. '85 che ha appesantito drammaticamente la logistica, già in affanno allora, dell'intero quartiere fieristico; e di esempi di iniziative di accentramento improprio ce ne sarebbero altri. Indubbiamente il quadro è complesso.

D'altra parte, appare singolare la tesi secondo la quale alla crisi della mobilità si risponde con il decentramento, quando è proprio il decentramento all'origine della crisi della nostra mobilità: trasferendo poli e funzioni terziarie in ambito provinciale o, meglio, trasferendoli in modo eccessivo, e improprio, perdendo il senso della misura di questi poli, noi non risolveremo di un'unghia i problemi della città ed esporteremo la congestione su una scala più ampia. Apriremo un'infinità grande di inseguimenti dei problemi. Questo, Rabboni, è un problema di inseguimento. Apriremo una prospettiva insostenibile.

D'altra parte non c'è nello scenario regionale e italiano di oggi nessun dinamismo paragonabile a quello che in quegli anni aveva espresso lo sviluppo della cosiddetta economia periferica con tutto il quadro enorme di risorse che allora venivano liberate da questo processo. Oggi non c'è nulla di tutto questo.

Io parto da un altro modo di vedere le cose, cercando di stare ferocemente ai problemi, cercando di dare risposte ai problemi e cercando con ferocia queste risposte. Come pianificatore cerco queste risposte anche se ho un ruolo forse diverso, sono più impegnato sulle infrastrutture, ma affronto il tema delle infrastrutture come un tema di pianificazione. Questo è il nodo cruciale, il nodo gordiano che ha davanti l'urbanistica italiana in questi anni. Fare delle

infrastrutture è un problema di pianificazione e non un problema di ingegneria e i percorsi di pianificazione possibili oggi sono solo quelli capaci di rispondere ai problemi effettivi.

Per concludere, perché il tempo è veloce, vorrei fare una sintesi di alcune questioni di merito che oggi abbiamo davanti. Vorrei costruire qui lo scenario sulla mobilità a cui pensiamo e a cui lavoriamo. Bologna ha oggi – e questo mi sembra un dato condiviso – una domanda alta di mobilità che stimiamo intorno ai 1.350.000 spostamenti al giorno: quelli che entrano, quelli che escono e quelli che attraversano la città e l'hinterland. Questa domanda, stando al PRIT, salirà ancora - anche rimanendo entro dinamismi moderati - verso il milione e mezzo, il milione e seicentomila spostamenti al giorno. Diciamo che si incrementerà a medio termine, di circa 200.000 ulteriori spostamenti al giorno, che oggi, sul sistema attuale sarebbero catastrofici. Oggi, di questi, circa 300.000 vanno sul mezzo pubblico: 70-80.000 su ferrovia, 200-220-250 sul sistema Atc urbano ed extra urbano. Il sistema pubblico ha circa il 23% del totale volume degli spostamenti. Oggi poco più di un milione di spostamenti a Bologna avviene sul mezzo privato.

Il nostro obiettivo è di portare il sistema pubblico a oltre 500.000 spostamenti al giorno fra il 2010 e il 2015, e di portare quindi la soglia del trasporto pubblico oltre la quota di un terzo, oltre il 30%; cioè di assorbire integralmente, così come propone il PRIT alla sua scala, le nuove quote di domanda sul sistema pubblico. Questo è l'obiettivo che abbiamo. Questo vuol dire "tenere" a un milione di spostamenti giornalieri sul sistema privato, sul sistema stradale, e fare interventi mirati sul sistema stradale vuol dire migliorare sensibilmente i tempi, i costi e l'impatto del trasporto privato. Tutto il sistema pubblico - il metrò, il tram, le SFM e gli autobus - in questo quadro, potrà essere eco compatibile, e pensiamo che questa sia la risposta da dare ai problemi drammatici dell'inquinamento atmosferico, insieme alla risposta industriale, che naturalmente deve essere sostenuta e perseguita comunque.

Questi sono i programmi, questi sono gli obiettivi, su questi ci dobbiamo confrontare. Questo si fa con risorse, con una massa critica, come dicono i tecnici più avanzati. Si fa praticando politiche infrastrutturali, politiche di integrazione, politiche di convergenza, politiche di interscambio, politiche di intermodalità e in questo scenario - io non ho dubbi – ci sta l'Università a Bologna, possibilmente superando i drammatici fattori di dispersione di cui soffre oggi l'Università. Abbiamo avuto una fase straordinariamente dinamica alle nostre spalle, di cui non si può che essere lieti, ma abbiamo avuto anche parallelamente una fase drammatica di dispersione. Bisogna fare uno sforzo grande, fra Navile e Lazzaretto, per portare questi interventi verso una integrazione maggiore. Mi pare che la Fiera, al di là di aspetti minori di

decentramento, vada verso una conferma della sede attuale. Bologna non è Milano. La Fiera è legata alla città, al centro storico della città e all'indotto che sta peraltro crescendo nel centro storico. D'altra parte abbiamo firmato insieme con la Provincia le varianti e gli accordi programmatici per la Fiera (che sono 80.000 metri quadri di superficie espositiva nella operatività della Fiera nella sede attuale): è su quelle che bisogna confrontarsi.

Noi condividiamo l'idea di un polo direzionale contenuto e ragionato all'Aeroporto, e penso che anche per gli ospedali la presenza a Bologna sia irreversibile, salvo operazioni ragionate, anche qui, di decentramento.

Le nostre infrastrutture guardano a questo sistema.

Il metrò è nella Legge Obiettivo, che per quanto ci riguarda come Bologna, non ci sembra un libro dei sogni. Il Ministero ci incoraggia a costruire rapidamente il progetto di tutta la rete e noi, penso, andremo in questa direzione. Ci sono 1.700 miliardi che coprono il metrò e i parcheggi di interscambio, abbiamo promosso con le altre città metropolitane un rilancio della legge 122 sul parcheggio di interscambio. Ci sono 50 miliardi quest'anno, 300 quest'altro anno, 300 nel 2004. Poi, nella Legge Obiettivo, c'è la tangenziale: 700 miliardi. Bisognerà lavorare con i soggetti veri: Autostrade, Ministero, Regione. La Stazione è dentro con 70 miliardi. Anche questo ci sembra un grande tema da sviluppare sulle infrastrutture di cui la Stazione FS ha bisogno.

In questo disegno, che ci vede sulla Legge Obiettivo ci sta anche la trasversale di pianura, ci sta anche l'impianto reticolare decentrato a cui pensa Rabboni. Questo è il punto su cui forse è possibile andare verso accordi. Poi ognuno potrà ragionare sulla domanda. Io non mi permetto mai di dire, come molti hanno detto, che la domanda della Provincia è gonfia o è sgonfia; guardo con rispetto estremo al lavoro degli altri, dissento piuttosto sulle idee che non sulla attendibilità tecnica di chi ci lavora per tradurre queste idee in qualcosa di operativo. Non condivido le cinque critiche di Rabboni. Non condivido soprattutto quella strategica, la critica al sistema strategico del metrò. Quella dell'interscambio è l'unica scommessa possibile che abbiamo davanti. Non è possibile riconvertire il sistema metropolitano con la sua diffusione. Chi pone questo problema, pone un problema malamente o irresponsabilmente. Quel milione, circa, di spostamenti al giorno sulla mobilità privata non è comprimibile al di là di quello che nel nostro scenario pensiamo di fare. Chi dicesse il contrario andrebbe fuori strada. Quindi non sono d'accordo su nessuna delle cinque critiche. Non posso rispondere alle altre quattro critiche, mi fermo alla prima, altrimenti ci metterei troppo tempo. Portiamo avanti il metrò, quindi la rete del metrò che comprende la linea verso Staveco e verso l'Aeroporto. Non è solo il collegamento Aeroporto-Fiera: è il collegamento Aeroporto-Fiera, Aeroporto-Stazione, Aeroporto-Centro Storico, Aeroporto-Università.

La Linea 2 e la Linea 1 sono progetti irreversibili; vedremo le tecnologie, che abbiamo in corso di consultazione con cinque grandi produttori e vedremo cosa ci dicono. A me sembrano attenti, se devo dire la verità, non giudicano questo progetto fuori misura, fuori scala, non mi pare che ci prendano sotto gamba. È irreversibile, ed è da implementare, il progetto SFM e SFR. È irreversibile l'assetto della Stazione, quello che è venuto avanti in questo percorso molto complesso, che non si è ancora concluso e si sta, mi pare, concludendo; sono aggiustamenti e tortuosità forse necessarie perché stiamo risolvendo un problema enorme.

Io penso anche che sia impossibile non intervenire sulla tangenziale, lo riconosceva anche Rabboni. Sul modo noi siamo apertissimi, c'è anche uno scenario ministeriale sul tavolo. Devo dire con grande franchezza: noi andremo con quegli interlocutori che ci propongono una soluzione credibile. Siamo in attesa di proposte, andremo verso una soluzione credibile e possibile. Questo problema è troppo grande perché noi prendiamo posizioni troppo sofisticate. Siamo in attesa di proposte e andremo con la proposta più credibile nella sua fattibilità, ma quella domanda è incomprimibile, non sarà compressa dalla trasversale di pianura e gli accordi fatti fino ad oggi sono abbastanza impropri. Noi, lo sa l'Assessore Regionale Peri, in questi accordi ci siamo con tutta lealtà, ma li giudichiamo inadeguati.

Io non credo che sia un dato di debolezza il sistema plurale, quanto alle modalità di trasporto che stiamo proponendo. È presente in tutte le città medie e medio grandi europee. Lì ci sono i metrò, lì ci sono i tram di ultima generazione, lì ci sono gli autobus, lì ci sono i sistemi ferroviari. Non credo proprio che questo sia un punto di debolezza. Se devo dire la verità mi pare un punto di forza. Certo, questo pone l'ultimo problema che io solleccito sempre senza aver troppe risposte, pone un problema di grande riforma. Non è solo la riforma Atc che abbiamo davanti, bisogna vedere chi potrà gestire e come si potrà gestire l'SFM, le otto linee dell'SFM, non quelle due della Regione. Chi le gestirà e in quali modi, con quali criteri, con quali rendimenti? Questo è un problema di grande riforma. C'è una grande riforma dell'Atc, c'è la presenza del metrò su questo tavolo, ragionevolmente con una sua autonomia gestionale, autonomia che noi abbiamo dimostrato ampiamente.

E, concludo con questo cenno sul metrò perché mi è sembrato di cogliere anche qui un taglio critico. Noi non chiediamo contributi sul metrò, noi chiediamo partecipazioni societarie: chi ci darà un aiuto diventerà, in parte, proprietario di questa opera.

GIUSEPPE CAMPOS VENUTI

Urbanista - Docente universitario

Di cosa stiamo discutendo? Molti sembrano essere d'accordo che non stiamo discutendo di mobilità e di inquinamento atmosferico, come può sembrare. Certo, all'ordine del giorno ci sono le grandi infrastrutture per il traffico a Bologna e in provincia; ma subito dietro al tema infrastrutturale, c'è l'alternativa fra accentramento e decentramento, c'è in discussione l'avvenire di Bologna, della sua Area Metropolitana provinciale e forse dell'intera Regione Emilia Romagna.

Una alternativa fra accentramento e decentramento, dunque: questa è la controversia classica dell'urbanistica moderna. Dovuta, in primo luogo, a cause strutturali: perché la rendita urbana spinge verso il centro le funzioni ricche e congestionanti, cioè il terziario e respinge in periferia le funzioni povere, cioè le industrie e le abitazioni economiche. Ma dovuta anche a cause sovrastrutturali: perché il centro è il luogo del potere, politico, economico e culturale. E', infatti, un classico l'esempio di Mosca negli anni del potere sovietico; quando non c'era la proprietà privata dei suoli urbani, ma c'è stato un accentramento spaventoso. L'accentramento urbanistico è patologico: perché crea congestione, inefficienza, inquinamento e malessere sociale; perché isola le diverse funzioni urbane e divide artificialmente le classi sociali. Mentre il decentramento urbanistico è, invece, fisiologico: perché elimina la congestione e l'inquinamento e perché riequilibra e integra sul territorio le diverse funzioni urbane e le varie classi sociali.

Quindi l'urbanistica riformista ostacola e scoraggia l'accentramento e favorisce, al contrario, il decentramento.

La ricostruzione postbellica ha pagato a Bologna e in Regione il prezzo dell'accentramento. Le zone popolari distrutte nel Centro storico sono state, infatti, ricostruite da capitali privati, con palazzi per uffici e abitazioni non economiche. Mentre i quartieri popolari sono stati costruiti – e in buon numero – all'estrema periferia; con una norma che ne consentiva l'inserimento in zona agricola, per risparmiare sui costi delle aree.

Ciò è successo anche nelle altre città della Regione, che crescevano "a sigaro", lungo la via Emilia. Sul territorio regionale, dunque, lo sviluppo ha favorito l'asse centrale della via Emilia e ha emarginato la Pianura e l'Appennino.

La spinta al decentramento arriva finalmente a Bologna con gli anni '60; ma insieme a quello urbanistico, arriva anche il decentramento istituzionale. Infatti, a Bologna, per iniziativa concorde di democristiani, socialisti e comunisti, nascono i Consigli di Quartiere: una riforma della democrazia comunale, che poi diventerà legge dello Stato.

E a Bologna, dagli anni '60, si afferma anche il decentramento urbanistico: è questa la politica riformista, che ha garantito a Bologna 25 anni di sviluppo urbanistico qualitativo, funzionale e sociale. Il decentramento si impegna, come è necessario, sui maggiori poli terziari. La Fiera, che periodicamente occupava il giardino della Montagnola nel Centro Storico, viene spostata in aperta campagna, lungo la cintura ferroviaria. Palaffari, Borsa e Palacongressi, di cui era prevista la costruzione in piazza dei Martiri sempre nel Centro Storico, sono costruiti a fianco della Fiera. E intorno a questi nuovi servizi del terziario cresce il nuovo Quartiere Direzionale. Mentre l'Ospedale Maggiore fu realizzato ai Prati di Caprara, che allora erano proprio dei prati.

E poi il Centergross nasce a Funo, fuori del Comune di Bologna e ancor più lontano, sempre a nord, nasce il nuovo Interporto. Fallì, invece, il decentramento dell'Università; e si spreca così i 400 ettari comprati ad Ozzano, per realizzare il nuovo Campos universitario. Mentre di spostare il polo giudiziario non si iniziò neppure a discutere. Così le lobbies dei professori e degli avvocati ebbero la meglio sugli interessi della città.

Il riequilibrio territoriale si completò con la localizzazione dei Quartieri economici e popolari nelle aree più centrali allora disponibili, dotandoli di grandi parchi e dei migliori servizi: cancellando così a Bologna l'immagine della "squallida periferia".

Al decentramento serviva una politica infrastrutturale: che fu realizzata con una rete di grande viabilità convergente sulla Tangenziale complanare, ma anche contenendo gli accessi di auto nel Centro Storico e con le prime pedonalizzazioni. Fu, invece, rifiutato il Metro proposto nel 1964 dal programma elettorale del Pci: proposta considerata allora "immatura" e "residuo del trasporto di classe".

Per anni, la qualità del riequilibrio territoriale si conservò a Bologna grazie al decentramento terziario e a quello infrastrutturale, nonché all'equilibrio fra le auto circolanti – allora relativamente poche – e la rete di trasporto pubblico su gomma.

La spinta al decentramento urbanistico si allarga anche a tutta la Regione. I piani regolatori di molte città rovesciano sugli assi trasversali alla via Emilia le direttrici di sviluppo urbano e territoriale, applicando la linea riformista bolognese. La Provincia di Bologna propone nel 1970 alla futura Regione, per conto dell'Unione delle Province dell'Emilia Romagna, uno schema di riequilibrio territoriale appoggiato ad una maglia viaria reticolare e ad un asse ferroviario centrale, che si svilupperà in futuro fino al Piano Regionale Integrato dei Trasporti del 1998.

Alla fine degli anni '70, l'intera Regione registra, dunque, uno sviluppo equilibrato, con una Pianura ormai decollata e un Appennino che ha rotto

l'isolamento. E ciò è anche il frutto di una politica sistematica di decentramento territoriale.

Gli anni '80 e i successivi, iniziati in tutta Italia con la deregulation urbanistica, riportano l'accentramento a Bologna. Accentramento che oggi sembra apertamente sostenuto dalla nuova Amministrazione comunale. Il PRG dell'86, basato sul decentramento terziario in periferia, appoggiato da un Metro leggero intercomunale, venne, di fatto, inapplicato e travisato subito dopo la sua approvazione. Il piano è progressivamente gonfiato, con accorgimenti normativi prima, poi con le prospettive di riuso per le aree centrali ferroviarie e militari e infine con i Progetti Integrati.

E ormai da 10-15 anni, contro le scelte originarie del PRG dell'86, torna a svilupparsi l'accentramento del terziario a Bologna. La Fiera cresce su se stessa da decenni e dovrebbe crescere sulle aree attuali ancora del 40%. Sempre sulle zone attuali sono cresciuti sia l'Ospedale S. Orsola, sia la Cittadella giudiziaria, che non accennano a fermarsi. Le centrali Bancarie, forse hanno fatto il pieno, ma il terziario diffuso si espande sempre in centro. E per fortuna che il gigantismo della nuova Stazione è stato sventato per decisione delle F.S. Solo l'Università sposta al Lazzaretto una parte di ingegneria, ma le facoltà umanistiche sono ancora impegnate a crescere in centro.

E le infrastrutture si adeguano all'accentramento. Per anni si è discusso senza scegliere; ma la nuova Amministrazione sceglie subito e inizia il mandato con una polemica libertà di accesso per le auto nel Centro Storico e il no a Sirio, il vigile elettronico. Poi propone il tunnel subcollinare, che – almeno per ora – sembra però accantonato. Mentre, alla già proposta Terza Corsia autostradale ai margini della tangenziale, aggiunge addirittura una Tangenziale in tunnel sempre nella sede attuale. Capisco che i tunnel sono oggi di moda – e credo anche di sapere perché -, ma 16 corsie sullo stesso asse sembrano proprio troppe!

L'integrazione del trasporto di massa nell'area bolognese è trascurato. Infatti il Servizio Ferroviario Metropolitano è dimenticato, quasi non servisse la città. Si propone un Metro ad altissimo costo, che sul tratto Stazione-Staveco avrà ricadute immobiliari micidiali per il Centro Storico. E raggiunta la Staveco, come si impedirà il ritorno del tunnel subcollinare? Infine sul Decumano est-ovest è proposto un tram su gomma, invece che su rotaia, che aggiunge una terza modalità alla rete dei trasporti di massa.

Queste infrastrutture, che si aggiungono alla pesante tendenza in atto all'accentramento terziario, disegnano per il futuro uno scenario altamente preoccupante, che non sarà modificabile per qualche decennio. Perché le infrastrutture accentranti che vengono proposte, renderanno obbligata e

inevitabile, la collocazione a Bologna di tutto il terziario potenziale per l'area metropolitana provinciale.

Bologna moltiplicherà i suoi uffici e i suoi servizi e vedrà ridursi le abitazioni, il cui costo crescerà in proporzione. Insomma Bologna diventerà un colossale Fiera District! Il grosso della popolazione metropolitana vivrà sempre più numeroso nei paesini della provincia, ameni, quanto marginali; e i pendolari verranno a lavorare a Bologna. Dove, per altro, sarà difficile arrivare e dove sarà scomodo circolare, per l'irrazionale sistema dei trasporti realizzato. Con buona pace dell'efficienza, della qualità della vita e naturalmente dei valori ambientali.

E' con questo scenario che bisogna confrontarsi. Infatti da almeno 10 anni, Bologna manca di una strategia urbanistica: quella riformista è stata rovesciata di fatto, cambiando una scelta dopo l'altra. E non si è avuto almeno il coraggio di esplicitare questa controriforma.

I bolognesi e le loro istituzioni devono aprire gli occhi: perché queste scelte infrastrutturali cambieranno radicalmente – e in peggio – l'avvenire della città, della provincia e forse anche della regione. Ma anche perché, se passa la Terza Corsia autostradale della Tangenziale, la prospettiva dei prossimi 3-4 anni è quella di un torrente di auto e di Tir che si rovesceranno sui viali di Circonvallazione. E cosa succederà, quando dovesse realizzarsi il tunnel sotto la Tangenziale? Ogni promessa contraria e rassicurante, è una promessa da marinaio: e le Amministrazioni dovranno assumersene la responsabilità.

Bisogna cambiare queste scelte infrastrutturali e invertirle prima che sia troppo tardi: senza vergognarsi di riconoscere gli errori, ma con il coraggio politico di correggerli.

Questo scenario può essere scongiurato. Bisogna allora accantonare i progetti infrastrutturali che moltiplicano l'accentramento e adottare quelli che stimolano il decentramento. Per prima cosa bisogna cancellare la Terza Corsia autostradale sulla Tangenziale. E sostituirla con il passante della Società Autostrade, sul tracciato della Grande Trasversale di Pianura: questa è la scelta strategica del decentramento per le infrastrutture della gomma, nell'Area metropolitana bolognese e nell'intera regione Emilia Romagna. Conservando dei lavori previsti sulla Tangenziale, soltanto i caselli della Muffa e della Fiera, che saranno comunque utili.

E' poi necessario integrare i trasporti collettivi urbani: una soluzione può essere quella avanzata dalla Provincia, cioè il tram su gomma del progetto comunale, su una rete unificata. Rinunciando, però, in ogni caso al tunnel del Metrò fra la Stazione e la Staveco. E' necessario valorizzare il Servizio Ferroviario Metropolitano, potenziando ai fini del decentramento le tre linee prioritarie: delle quali solo quella per Padova è finanziata dalle FS, mentre quelle per Bazzano e

per Budrio, essendo linee in concessione, sono affidate ai soli finanziamenti regionali e locali.

Una volta aperta la strada al decentramento con le scelte di politica infrastrutturale, si dovrà anche programmare il decentramento graduale dei poli terziari, su tutto il territorio metropolitano. Le prime a beneficiarne saranno le attuali strutture terziarie, che restituiranno così agli insediamenti esistenti, gli spazi indispensabili per qualificarne le condizioni di vita e di lavoro. E la città intera tornerà, poco a poco, ad essere una città abitabile, “a misura d’uomo” – come si diceva una volta – e non a misura di automobile.

Soltanto così potremo dare di nuovo a Bologna e alla sua Area Metropolitana una strategia urbanistica riformista. La sola capace di garantire insieme efficienza, socialità, sostenibilità ambientale e qualità della vita per tutti i cittadini.

A Bologna, 40 anni fa, si cambiò radicalmente la strategia urbanistica che era stata adottata con Dozza nel dopoguerra. Non vedo perché non si possa fare altrettanto, con la strategia urbanistica di oggi e degli ultimi 10 anni.

ALFREDO PERI²

Assessore regionale alla Mobilità

Vi ringrazio per l'invito e per l'occasione, per il tono e il contenuto della discussione.

Il professor Campos diceva che la mobilità è l'antipasto. Permettetemi una battuta: è già un passo avanti, visto che spesso la mobilità in passato è stata volentieri e spesso il caffè e, a volte, l'amaro; insomma, veniva comunque dopo. Se in questo caso la mobilità diventa l'antipasto significa che rimettiamo forse nella giusta collocazione un dibattito sui temi della mobilità, sulle infrastrutture, nel giusto contesto di un dibattito sull'urbanistica, sul governo del territorio, sulle scelte strategiche di un'area importante e fondamentale come l'area metropolitana di Bologna.

Credo che, guardando la positività di questa discussione, che pure ha una serie di problematiche che poi cercherò di sottolineare, l'aspetto positivo è proprio questo: stanno emergendo, anche con toni molto netti, perentori e decisi, posizioni senz'altro in alcuni casi anche molto distanti, ma che rimettono di fronte a tutti noi, di fronte al dibattito politico, culturale, economico, una scelta e una strategia di fondo. Questo io lo considero un fatto sostanzialmente positivo. Cioè non che si elevi il dibattito con una errata visione del fatto che fino ad ora sia stato troppo basso, ma che si riesca ad articolare anche negli argomenti, nelle motivazioni forti che ci portano poi a fare delle scelte di carattere istituzionale, come quella che l'amministrazione provinciale sta per compiere a ridosso del Piano territoriale di coordinamento; credo che più crescono l'attenzione e le motivazioni del dibattito, meglio è.

Credo che dovremo fare uno sforzo tutti quanti per far sì che l'unitarietà e la coerenza di questi argomenti venga mantenuta fino alla fine, cioè fino al momento in cui dovremo fare le scelte, magari cercando di dare la giusta gerarchia, il giusto rango anche all'ordine delle scelte che dobbiamo compiere: infrastrutturali, urbanistiche, economiche e così via, comprese quelle istituzionali, cioè quelle di chi governa tutto il meccanismo e tutto il sistema.

Pur avendo molte opinioni sono costretto a stare, come dire, su posizioni che abbiamo cercato di tenere in questa fase molto concitata e molto turbolenta anche della vita istituzionale e politica, intanto noi non partiamo da zero e credo che tutti quanti, pur da posizioni diverse, l'abbiano sottolineato.

Il Piano regionale integrato dei trasporti, seppure con un rango inferiore di strumenti di pianificazione, raccoglie un po' la storia e le sfide che sono cresciute in questa Regione negli ultimi decenni. Uno degli assi fondamentali dei principi ordinatori del Piano regionale integrato di trasporti è l'aver assunto

² Intervento revisionato a cura della redazione,

le decisioni, e in molti casi anche la concretizzazione, di un policentrismo regionale: questo è uno degli elementi fondamentali. Da una parte fotografia e dall'altra rilancio di una strategia, seppure da un punto di vista delle scelte legate alle modalità di trasporto e alla infrastrutturazione, non certamente sostituendosi a piani regolatori o piani territoriali regionali, ma cercando di proporre un proprio contributo di merito specifico sul tema della mobilità, assumendo la storia di questa Regione, la storia delle scelte compiute in questa Regione e anche quelle compiute a ridosso di snodi fondamentali, come quello dell'area bolognese. Quindi un piano regionale che parte da lì e disegna le scelte di un policentrismo regionale, cioè di un decentramento a scala regionale, che prima ancora di articolarsi nelle modalità (gomma, ferro, acqua etc., mezzo pubblico, mezzo privato), compie una scelta macro di decentramento a quella scala e d'altra parte, - chi mi ha preceduto ovviamente molto meglio di me, può testimoniare - anche un ragionamento su dove bisogna fare l'articolazione delle scale del decentramento possibile e su come queste concorrano ad una strategia più complessiva. Non a caso il PRIT assume alcuni assi strategici e non solamente come alternativa all'asse centrale della via Emilia (pure esso tema fondamentale che già è stato citato): l'asse Cispadano, l'asse Pedemontano; gli assi di attraversamento nord-sud di questa Regione: il tirreno-Brennero, il corridoio Adriatico.

Questi assi uniti alla riqualificazione dell'asse centrale, diventano la maglia fondamentale, più forte perché risponde alla modalità di trasporto non solo più diffusa, ma anche quella più complicata da governare e da gestire; l'assetto strutturale e infrastrutturale di questa Regione su cui si basa quella scelta di decentramento di policentrismo. Decentramento in questo caso anche di grandi questioni. Pensiamo a tutto il tema dei grandi distretti industriali, ad esempio l'area delle ceramiche, per citarne solo una. Quella è l'impostazione giusta, insieme coraggiosa - in linea di principio - e molto complicata da praticare nella realtà, ma con una scelta netta del piano regionale integrato, che è quella dell'inversione modale, della scommessa nel ridare dignità, forza e credibilità a scelte vere sul tema della infrastrutturazione ferroviaria. Quindi della possibilità di spostare modalità, traffico, trasporto sia dall'uso privato all'uso collettivo, sia dalla gomma al ferro. Quindi la necessità di puntare decisamente a grandi infrastrutture, come è stato tutto il tema dell'alta capacità, ma anche di una rete regionale ramificata della mobilità ferroviaria, che parte dallo snodo dei centri urbani - dai capoluoghi - e cerca di connettersi con queste scelte di decentramento più diffuso e quindi di connessione e di ramificazione.

Noi siamo nel bel mezzo di questo lavoro, perché in questa legislatura, in questi ultimi due anni, abbiamo iniziato l'attuazione del PRIT. Le scelte che stiamo compiendo come Regione, compresi gli studi, le analisi, le verifiche delle

soluzioni specifiche di merito sulle singole realtà e sulle singole aree - anche complicate come quella di Bologna - stanno esattamente dentro i criteri, i principi, le strategie e le scelte ordinatrici del Piano regionale integrato dei trasporti. Non si discostano da lì, potremmo fare una verifica articolata. In questo ci sta anche una debolezza di quel piano, che aveva assunto come fosse un grande contenitore anche scelte, non dico in contraddizione evidente, ma che hanno bisogno di una successiva mediazione o, meglio, hanno bisogno di confrontarsi sulle scelte di scala locale (e per scala locale intendo anche le scelte di grande rilevanza regionale come quella che è attualmente in discussione nella Provincia di Bologna, nell'area metropolitana di Bologna). Cioè la strategia contenuta nel piano regionale ha bisogno di trovare conferma o, eventualmente, modificazioni sostanziali, ma all'interno di scelte che stanno pienamente dentro la competenza di quella scala territoriale e noi adesso stiamo lavorando su questo.

Noi, in questi mesi, come abbiamo cercato di affrontare questa discussione? Abbiamo cercato di non fare la mediazione fra due posizioni. La Regione non è un punto di mediazione fra la posizione - se volessimo stare al dibattito di questa mattina - espressa da Crocioni, che può essere variamente interpretata, ma espone alcune linee nette, e la scelta indicata dal Vice Presidente Rabboni e così autorevolmente sostenuta dal professor Campos. Noi non vogliamo stare lì in mezzo. In alcuni casi le impostazioni e le proposte sono assolutamente incompatibili. Come Regione abbiamo il dovere di guardare al sistema della mobilità in quest'area metropolitana e fare in modo che le scelte - la mediazione istituzionale e quella politica possibile - stiano dentro ad una governabilità di un sistema della mobilità che è già alla soglia della congestione. Tutto questo ovviamente fa parte integrante delle scelte di carattere urbanistico e culturale che venivano citate, ma hanno bisogno di essere anche tradotte - e parlo ovviamente dell'aspetto della mobilità - in scelte tecniche realistiche credibili, in tempi attuativi certi e ravvicinati nel tempo o, comunque, cadenzati nel tempo. Hanno bisogno di risorse altrettanto certe e altrettanto credibili, altrimenti ci incamminiamo in un dibattito molto importante, molto interessante, ma che rischia di provocare una distanza enorme fra quello che noi discutiamo e la realtà dei fatti di tutti i giorni. Questa è la preoccupazione che ci ha portato immediatamente, nel momento in cui ci siamo posti il tema dell'attuazione del PRIT, ad una prima questione: vediamo quello che c'è sul tavolo, sul tavolo delle scelte che in questo territorio sono state compiute e che erano già fatti in itinere, in movimento. Sono stati citati quasi tutti: il Servizio Ferroviario Metropolitano, il Servizio Ferroviario Regionale; cantieri aperti, in molti casi connessi ai cantieri dell'alta capacità, in altri casi connessi ai cantieri in parte già aperti, in parte che si aprono ora, alla Variante di valico. Cantieri, decisioni e

scelte compiute a ridosso di progetti realizzati da Società Autostrade o realizzati da altre istituzioni che hanno competenza in materia. Noi abbiamo cercato di rimettere in ordine tutto questo: mettere sul tavolo delle istituzioni e cercare di capire insieme come procedere. Lavoro ordinario, niente di più. Cercare di capire, però, come quelle scelte, che già qualcuno aveva assunto e che erano diventate scelte in attuazione, potevano stare dentro la strategia del Piano regionale integrato e potevano guardare un po' più avanti della risposta che quelle scelte stanno dando. Proviamo a fare un esempio, per capirci. Noi oggi abbiamo sul tavolo la discussione aperta, con atti siglati, della terza corsia; siglati dall'amministrazione regionale, siglati dalla Provincia, siglati dal Comune e siglati da "enne" soggetti istituzionali e tecnici. Dobbiamo decidere che fare, tenendo conto che, a ridosso di quella scelta, si sposano insieme diversi aspetti: tecnici, economici e temporali.

Oggi, il sistema autostrada-tangenziale, sopporta 170.000 veicoli al giorno, 100.000 sulla tangenziale e 70.000 sull'autostrada. La terza corsia non risolve questo problema perché aumenta la capacità autostradale e, unico effetto indotto, sposta pesi dalla tangenziale dall'autostrada. Cioè può essere una possibilità per chi, invece di utilizzare la tangenziale, può usare, domani, l'autostrada perché avrà più uscite rispetto a quelle attuali, non a caso sono previsti due caselli in più e un terzo potrebbe essere quello dell'Aeroporto; anche se questa soluzione funzionerà sicuramente male in tempi molto ravvicinati, perché la congestione è quella che abbiamo ben presente.

In ogni caso, io non voglio in questa sede proporre la soluzione perché non ce l'ho, sarei esageratamente ambizioso se lo facessi. In ogni caso, però, qualunque scelta noi facciamo, quel tema ce l'abbiamo di fronte: una situazione nella quale abbiamo 170.000 veicoli al giorno e dobbiamo sapere quale risposta diamo entro il termine ragionevole per tutti noi dei prossimi dieci anni. Cioè da qui a dieci anni che cosa succede in questa situazione con problemi di manutenzione inevitabili, problemi gestionali e di vivibilità, impatto ambientale, fumi, polveri, incidenti, congestione, traffico etc., da ieri, non da oggi.

È da questa preoccupazione che siamo partiti come Regione, per dire: abbiamo poco tempo a disposizione per proporre delle soluzioni che siano in grado di agire nel tempo breve e che, mentre lo facciamo, guardino al tempo medio, non dico a quello lungo. Questa è la preoccupazione che abbiamo messo sul tavolo e su questa forte argomentazione - ovviamente aumentata di elementi, di motivazioni e di dati - siamo riusciti ad ottenere un primo risultato, parzialissimo, di metodo: abbiamo costituito un tavolo istituzionale, non tanto qui a Bologna, dove era abbastanza scontato che le istituzioni tenessero, ma un tavolo nazionale. Per dire che cosa sostanzialmente? Che questa è una questione di rango nazionale, cioè riguarda non in modo semplicistico la nostra area di

riferimento, ma è una questione che per scelte strategiche, per l'individuazione delle scelte tecniche, per i finanziamenti, per la filiera delle decisioni, deve essere spostata a quella dimensione. Primo risultato raggiunto e consegnato, a questo punto, al nostro governo, alla nostra capacità di autogoverno.

E qui dico perché, rapidamente, sul tema della Legge Obiettivo, che poi riguarda anche altre modalità. È vero, abbiamo ottenuto anche lì un altro risultato, che è quello di inserire questo meccanismo dentro la cosiddetta Legge Obiettivo delle grandi opere dell'attuale Governo. Io sono molto preoccupato, come penso lo siamo tutti noi, ormai lo siamo indipendentemente dagli schieramenti politici. Noi abbiamo deciso di stare dentro un meccanismo legislativo e tecnico che rischia di essere, nella migliore delle ipotesi, una buona suggestione teorica ma di non avere assolutamente alcuna efficacia pratica, privo di finanziamenti, tra l'altro ancora in itinere, perché ancora in discussione in un ramo del Parlamento. Con grandi difficoltà nel costituire davvero una alternativa alla via tradizionale della scelta e della realizzazione, in quanto, come è stato citato, nella Legge Obiettivo sono previsti 256 mila miliardi di investimenti: cioè è il piano decennale delle grandi infrastrutture, né più né meno quello che c'era prima. Ma con la difficoltà invece di capire che cosa c'è oggi nella finanziaria, che cosa ci sarà domani nel trasferimento alle Regioni, che cosa ci sarà oggi e domani nel finanziamento diretto delle singole opere effettive, cioè nella cassa; nemmeno competenza, ma promesse. Quindi preoccupazione, perché noi siamo comunque dentro ad un tavolo al lavoro con il Ministero e le cifre che diceva prima Crocioni sono in parte vere, ma sono assolutamente teoriche, perché il combinato disposto della Legge Obiettivo e della Legge Finanziaria non tornano. Questo è il punto centrale e quindi, quando uno fa i conti in modo ragionieristico, alla fine il saldo deve tornare, altrimenti parliamo d'altro.

Quindi, grande preoccupazione dei finanziamenti, ma almeno stiamo ad un tavolo di discussione nel quale fra di noi abbiamo detto: cerchiamo delle soluzioni.

Noi, come Regione, ci siamo messi a studiare. Abbiamo cercato di mettere al lavoro chi ci possa dare una mano per trovare delle soluzioni che reggano. Ripeto, con questa doppia funzione: devono reggere nel tempo breve per dare delle risposte ad una situazione altamente congestionata, cercando di tenere il profilo del piano regionale integrato dei trasporti (che è quello che disegna una maglia larga di decentramento) e dare soluzioni tecniche, temporali, economicamente sostenibili nel medio periodo. Noi la soluzione non l'abbiamo ancora trovata. Abbiamo elementi, abbiamo studi, abbiamo dati, abbiamo analizzato quella di altri, abbiamo espresso giudizi quando queste ci sembravano in aperta contraddizione con le politiche della Regione, vedi tunnel

collinare. L'abbiamo dichiarato apertamente e continueremo a dichiararlo apertamente, anche nel caso in cui, non troppo teorico, qualcuno stia ancora pensando di realizzare degli interventi di questo tipo a sud della città; ma siamo a questo livello della discussione. Ho recepito, in termini molto utili e costruttivi, che il Vice Presidente della Provincia, seppur affermando una serie di scelte che l'amministrazione legittimamente si sta avviando a compiere - su una serie di soluzioni tecniche, pratiche e infrastrutturali - ha dichiarato una disponibilità a ragionare insieme per capire quale può essere la soluzione.

Io credo che di alcune cose non potremo sicuramente fare a meno, come ragionare sul complesso del sistema. Mi pare che almeno su questo ci sia un punto di convergenza: dal punto di vista dello stile e del metodo di lavoro che stiamo scegliendo. Ma anche questo, se non vuole rimanere troppo teorico, va tradotto. Allora, per esempio, sia Crocioni, che l'amministrazione provinciale, tutti quanti dovremo chiederci: o ci mettiamo davvero a discutere di un piano urbano della mobilità, che per Bologna significa a scala metropolitana, cioè di area metropolitana, altrimenti non è un piano della mobilità. Il masterplan del Comune di Bologna io credo che sia, nella migliore delle ipotesi, un contributo, ma in termini di efficacia e di scelta istituzionale dobbiamo puntare decisamente ad un piano della mobilità che tenga insieme la scala - che poi deciderete voi quale sarà - dell'area metropolitana, perché solo in quella dimensione noi possiamo parlare di sistema della mobilità che regge, che ha una sua articolazione. Dobbiamo ragionare sul piano urbano della mobilità e chiedere che il Governo finanzia questi strumenti e che la smetta di finanziare direttamente le piste ciclabili, i marciapiedi e finanche i metrò, ma che finanzia alle città la loro pianificazione, dal momento dello studio al momento della realizzazione, perché altrimenti ci sarà sempre la forza di qualche componente, di qualche assetto politico, di qualche assetto istituzionale che devia l'attenzione e i finanziamenti e quindi la realizzazione su un'unica opera e non invece sul sistema. Tant'è vero che il piano regionale dei trasporti, prevede questo, seppure timidamente e bisognerebbe forzare in questa direzione, nel senso che la filiera decisionale sia quella. Sarebbe auspicabile che il Governo o il Parlamento decidessero di pensare ad un piano straordinario della mobilità sostenibile, come necessità, ed urgenza, visto che non possiamo continuare a fare la politica delle targhe alterne, per decenni almeno. Se questa è la situazione bisognerà pure che ci si convinca, se vogliamo reggere in una capacità di governo, che la straordinarietà va tenuta dentro alla programmazione e non diventi fatto episodico come invece fa Matteoli, il Ministro dell'Ambiente, che annuncia: "Compriamo mille autobus nuovi". Questa non è una competenza del Ministero, oltre al fatto che noi in Emilia Romagna ne stiamo comprando 400 con la pianificazione normale e ordinaria.

Allora, sistema, piano urbano della mobilità - che in questa zona ha scala di area metropolitana - e una fortissima strategia sulla mobilità collettiva, io non dico nemmeno pubblica, dico collettiva, perché lì ci sta dentro tutto: il sistema pubblico attuale, lo scenario che stiamo realizzando con la liberalizzazione, la possibilità da parte di soggetti privati di dire la propria e così via. In questo senso dobbiamo puntare ad una svolta del trasporto collettivo, che guardi la qualità, l'efficienza, ma soprattutto l'esigenza dell'utente, del cittadino. In molti casi dobbiamo anche guardare un altro aspetto: mettendo insieme sistema, pianificazione urbana della mobilità, trasporto collettivo, dobbiamo porci il nuovo grande tema del trasporto merci, soprattutto nella scala urbana, oltre che in quella extra urbana. Progetti che stiamo guardando e valutando insieme: la logistica delle merci in città, lo spostamento dall'utilizzo di mezzi tradizionali con quelli più ecologicamente sostenibili e così via. Quindi il rinnovo del parco mezzi non deve riguardare solo gli autobus, ma deve riguardare anche tutto il sistema delle piccole e medie imprese che fanno la distribuzione delle merci in città, che possono aiutarci a ridurre l'impatto dell'inquinamento. Tutte queste questioni, non è che le può affrontare un'unica istituzione, ma si affrontano dentro a quel contesto e a quel ragionamento di intesa che prima dicevo, dove ci sta anche la sfida per le piccole aziende. Una parentesi: noi abbiamo discusso, polemizzato e perso un sacco di tempo in questi mesi a dibattere con il Presidente dell'Atc perché si disquisiva sul fatto che la Regione non dà soldi; poi scopriamo, ieri, che l'Atc ha il bilancio in attivo di un miliardo e quattrocento milioni di euro. Allora, dico ad Atc, smettiamola di perdere tempo in polemiche inutili e guardiamo invece a che cosa ogni singolo soggetto può mettere in campo e fare per dare un contributo al governo del sistema ed a renderlo più efficiente ed efficace. Questo è il nostro sistema.

Poi io so bene che quello che noi abbiamo in mente, come Regione, le cose che stiamo valutando e ragionando, sono un po' diverse da quelle che sono state citate anche questa mattina. Io spero allora che vengano fatti i conti giusti sul metrò, e sono molto d'accordo su alcune delle sottolineature che venivano fatte. Noi come Regione all'inizio abbiamo chiesto, sommessamente da un punto di vista istituzionale, decisamente sul piano delle scelte politiche e strategiche, al Comune di Bologna di guardare con attenzione ai conti del progetto che sta venendo avanti, e si è timidamente modificato quel progetto. Io credo che il lavoro da fare sia ancora molto e credo che l'incrocio fra le valutazioni che ci sono state, che sono ancora in essere fra Provincia e Comune, vadano intese come un confronto positivo, ma se l'analisi di quei dati la facciamo in modo così dettagliato sul metrò, per favore - lo dico a tutti - facciamolo anche sul tema della tangenziale, dell'autostrada, dell'asse centrale, della trasversale - quella larga e quella stretta; cioè i conti facciamoli bene. Facciamo bene i conti sulle

soluzioni tecniche, sui tempi e sui costi e su chi può realisticamente realizzare quelle opere, nello scenario dell'ordinamento europeo, delle regole della concorrenza del mercato e della nostra capacità, come sistema istituzionale largo di questo territorio, di dare delle risposte vere in termini di efficienza e di tempi certi di realizzazione, alla difficoltà che inevitabilmente tutti quanti noi fotografiamo tutte le mattine.

Noi, ripeto, stiamo lavorando per dare un contributo in questa direzione. Non è competenza della Regione fare autostrade, non è competenza esclusiva della Regione occuparsi solo di un certo rango di viabilità. Come Regione abbiamo fatto una scelta netta al momento in cui lo Stato ci ha trasferito 1.900 chilometri di strade e abbiamo detto: "Questo nuovo patrimonio lo vogliamo gestire insieme con le Province, anzi inserendole direttamente nel demanio delle Province". Abbiamo messo mano ad un piano regionale degli investimenti mettendoci risorse nostre, attivandone da parte degli Enti locali e di soggetti privati in misura del 50%, quindi raddoppiando la disponibilità di spesa, e abbiamo già approvato (è già in attuazione di fatto da quest'anno) un piano di investimenti di 1.400 miliardi, che risponde esattamente alle scelte del Piano regionale integrato dei trasporti, cioè al decentramento regionale. Noi stiamo realizzando la Cispadana, ci sono i cantieri aperti a Ferrara, Modena, Brennero, Reggio, fino a Parma. Stiamo realizzando la Pedemontana, in direzione di Bazzano è aperto il cantiere della variante di Vignola etc., fino a Parma. Queste sono opere in realizzazione.

Il professor Campos sa benissimo che stiamo ragionando insieme sull'asse centrale della via Emilia, per la situazione che c'è oggi, anche qui da Piacenza fino a Rimini, per cercare di capire. Quella è una infrastruttura che è rimasta di proprietà dell'ANAS, ma noi siamo interessati a ragionare in termini moderni anche sul piano della strategia culturale, urbanistica e territoriale, qual è il disegno complessivo regionale che viene fuori su quell'asse centrale. Stiamo cercando di realizzare, con Società Autostrade e - a volte anche in competizione - con il Governo, che pensa di fare la Modena-Lucca (tanto per dire l'ultima sciocchezza tirata fuori), i grandi assi di attraversamento nord-sud: sblocco della variante di valico, messa in riqualificazione e sicurezza della E45 e connessione con la nuova Romea. Tutto questo ha a che fare con il decentramento, con le discussioni e le scelte strategiche di questo territorio. Vediamo bene la relazione fra le due scale.

Noi, come Regione, vogliamo dare il contributo a questa scala, a questa dimensione, tenendo quei principi ordinatori e quelle scelte strategiche. In molti casi parliamo già di opere che sono partite e cantieri che si stanno aprendo.

VITTORIO PRODI

Presidente della Provincia di Bologna

Direi, riguardo a questo colloquio a livello metropolitano che viene richiesto, su cui io sono profondamente convinto, che debba essere ripreso con maggiore forza proprio anche per il Titolo Quinto della Costituzione.

Noi ci troviamo di fronte ad una proposta di un federalismo forte, un federalismo cooperativo e solidale, che considera le istituzioni tutte di pari dignità e sono autonome entro le responsabilità di ciascuna. Con le responsabilità che vengono assegnate con il principio di sussidiarietà, e quindi entro queste funzioni, tutte le istituzioni sono autonome e di pari dignità. Questo lo dico perché evidentemente questo significa anche delle cose precise nel rapporto con il Comune capoluogo. Ci sono delle responsabilità che sono di natura territoriale e che devono essere affrontate e gestite a livello di territorio. La Provincia nuova è una risposta a questo. Tanto per fare un esempio, un dato: in tre anni il bilancio della Provincia è raddoppiato, perché il decentramento si è compiuto o si è - diciamo - evoluto con il principio di sussidiarietà e quindi si sono assegnate alla Provincia quelle funzioni che hanno una scala territoriale, sono cioè sovracomunali, sempre sottolineando che non esistono, proprio per il principio di pari dignità, delle istituzioni sovraordinate ad altre. La Provincia non è sovraordinata ai Comuni, la Regione non è sovraordinata a Provincia e Comuni, ma ciascuno nella propria responsabilità, è autonomo e noi dobbiamo creare gli ambiti in cui ci sia un raccordo forte, come è la Conferenza, Regione Autonomie Locali, e lo dovrà diventare ancora di più, e come noi abbiamo voluto la Conferenza metropolitana dei Sindaci, come ambito di concertazione permanente. È una vera e propria Conferenza di servizi permanente e noi, evidentemente, porteremo anche in quella sede, anche in quella sede queste questioni.

Duole sottolineare, e qui mi dispiace che non ci siano responsabili politici del Comune, che questa necessità non sia sentita dal Comune, ma io la chiamo una sindrome da autosufficienza acquisita o, forse congenita, da parte del Comune capoluogo di considerarsi comunque svincolato da una disciplina più generale, che è poi la disciplina del territorio, perché il territorio ha le sue leggi. Ci sono delle unitarietà fisiche del territorio che hanno anche delle conseguenze politiche. Io voglio richiamare l'acqua, voglio richiamare i rifiuti, voglio richiamare la mobilità. Noi abbiamo lasciato succedere alcune cose negli ultimi trent'anni che hanno portato all'espulsione di 200mila residenti dal Comune di Bologna e rimpiazzati solo da 70mila residenti. Non sono cose che sono successe per caso: si è lasciato andare che la dinamica dei prezzi delle abitazioni e dei correlati affitti andasse per conto suo. L'abbiamo lasciato succedere, non faccio

colpe, però è così. Però io non riesco mica a vedere, e scusate la sincerità e la brutalità, niente di positivo sul fatto che i prezzi delle abitazioni lievitano, perché vorrà dire che avremo delle difficoltà come area, perché noi rischiamo di essere messi in crisi dalla concorrenza internazionale, perché i prezzi dell'accoglienza sono esorbitanti, in crisi anche della Fiera, perché i prezzi dell'accoglienza e della ristorazione solo altrettanto esorbitanti. Non posso pensare che la mobilità sia incompressibile. È incompressibile se noi diciamo che la gente meno abbiente viene a lavorare a Bologna, perché ne abbiamo bisogno, però la sera va fuori. È chiaro che si sta meglio, però io vorrei che fosse una scelta non obbligata, quella di andare a vivere fuori - perché si vive meglio - non perché non gliela si fa a vivere a Bologna. Quindi, anche considerare come si potrebbe facilitare una corrispondenza fra lavoro e località di residenza locale, per quelli che lo vogliono fare, naturalmente. Credo che potrebbe essere anche questa una cosa importante, per esempio cercare di facilitare permuta nei passaggi di proprietà; è quello che noi stiamo cercando di fare come Provincia, assieme alle Fondazioni bancarie, assieme ai Comuni, per la realizzazione di abitazioni che siano affrontabili con affitto da famiglie monoreddito. Quindi io non do per scontato che la mobilità sia incompressibile. C'è una grandissima richiesta di mobilità perché evidentemente c'è una struttura di prezzi delle abitazioni estremamente elevata e difforme alla quale corrisponde un costo della mobilità relativamente ridotto, però alla mobilità non sono ancora stati caricati i costi dell'inquinamento atmosferico, i costi ambientali e i costi anche di altro genere. Facciamo questo sforzo, di guardare il sistema e di vedere anche come questo sistema viene in qualche modo confrontato con una nuova mobilità, che si sta presentando e che potrà avere un effetto enorme: è la mobilità virtuale, che delocalizza le abitazioni e i luoghi di lavoro e potrebbe anche servire a limitare una mobilità fisica. Anche questo dovrà pur essere preso in considerazione. Cerchiamo innanzitutto di darci il governo metropolitano, che è un governo che deve essere responsabile anche delle infrastrutture. Io sono convinto che la carenza delle infrastrutture nel nostro Paese sia dovuta anche all'assenza di un Ente responsabile delle infrastrutture. La Provincia sta diventando questo. La città metropolitana, come sperimentazione della nuova Provincia, può essere questo.

Allora noi chiediamo, in particolare alla Regione, la possibilità di considerare la Provincia di Bologna come città metropolitana, che potrà esserlo anche a breve, di poter avere responsabilità ulteriori, poi coinvolgendo anche – e io lo voglio sottolineare – le associazioni dei Comuni che si vanno formando nella gestione di questioni territoriali, naturalmente garantendo questo indirizzo unitario che deve beneficiare appunto della capacità che noi adesso abbiamo di vedere i problemi nella loro intersezione, per cui lo stesso Comune di Bologna, pur

grande che sia, non ha la dimensione sufficiente. Ci sono questioni che sono di carattere territoriale e vanno riportate correttamente a livello territoriale. La mobilità può essere una di queste e allora bisogna considerare la metropolitana nel sistema generale della mobilità. Non è una pretesa, è semplicemente un dato di fatto che deve inserire anche la mobilità urbana nel senso più generale di una mobilità territoriale metropolitana, con un occhio però anche a non creare delle distorsioni perché quelle finiremo col pagarle. Quindi cerchiamo anche, con le nostre azioni, di non creare artificialmente della mobilità, perché evidentemente tutto il decentramento ha una sua logica e obbedisce anche a riconoscere che ci sono delle funzioni che possono essere esercitate in modo diffuso nel territorio, non con una dispersione, ma con una razionalizzazione; e, ripeto, le associazioni dei Comuni sono un fatto importante che va riconosciuto e va anche incentivato istituzionalmente, cioè con una capacità da parte del governo del territorio di un decentramento più forte. Naturalmente anche qui dovranno esserci dei riconoscimenti da parte della Regione poiché ci sono delle funzioni che possono essere più proficuamente esercitate a livello di territorio.

Noi siamo veramente consapevoli che il problema della mobilità è un problema da inserire in una nostra idea di rapporti fra persone, in una nostra idea di sviluppo economico e sociale del territorio, da cui noi ricaviamo delle proposte di uso del territorio e delle proposte di interconnessione e di infrastrutturazione generale del territorio, che noi dobbiamo poi razionalizzare al massimo, a cominciare, ad esempi, da questa prospettiva di una grande società di servizi a rete di Bologna e della Romagna, che ci servirà a razionalizzare ulteriormente l'uso dell'acqua e l'uso dell'energia nel rispetto dell'ambiente. Ma questo lo possiamo fare veramente a scala appropriata, a scala territoriale.

Allora io sottolineo ancora una mancanza di rappresentanti del Comune, rappresentanti politici, nel senso più alto del termine; vorrei una partecipazione convinta da parte del Comune di Bologna a questo processo, che è il rispetto della scala a cui dibattere le questioni sul tappeto, appropriata per affrontarle assieme, naturalmente con il peso di autorevolezza che il Comune di Bologna può avere, proprio perché quello è il ruolo del Comune di Bologna, non di fare da solo, ma di fare in modo che l'intero sistema si costruisca proprio grazie all'apporto di tutti.

Io credo che il sistema territoriale che stiamo cercando di costruire obbedisca a questi presupposti.

Noi speriamo che questo sia possibile in tempi brevi, in modo da incorporare anche nel piano territoriale di coordinamento provinciale, che è un servizio all'intero territorio, tutto quello che può arrivare, compreso, evidentemente, la proposta che è stata fatta qui.

Devo confessare che è la prima volta che io posso parlare di metropolitana, vi parrà assurdo, ma è così. Da qui in poi facciamolo, facciamolo seriamente, facciamolo nell'interesse dei cittadini, perché è quello a cui noi dobbiamo guardare.

