

2 _ Piano Strategico, Piano per la Mobilità Sostenibile, Carta di Bologna

Il PSM 2.0, che ha potuto misurarsi con la precedente esperienza 'volontaria', fatta da Provincia e Comune di Bologna prima che la legge 56/2014 istituisse le Città metropolitane, identifica un proprio specifico spazio: quello di **indirizzo economico, sociale, culturale per lo sviluppo dell'intero territorio**. Si 'carica' anche della definizione di strategie che avranno ricadute territoriali dirette (in particolare individuando le politiche settoriali relative a *Rigenerazione urbana e ambientale* e *Mobilità*). Crea le condizioni per scelte che modificheranno l'assetto territoriale e fornisce loro una direzione e un senso politico più generale, occupando autorevolmente uno spazio decisionale cui in passato la pianificazione territoriale tendeva a supplire esprimendo intenzioni e auspici che, di fatto, non avevano nella pianificazione stessa una effettiva possibilità di riscontro. Non a caso, nel "Documento preliminare" del PSM 2.0 del novembre 2017 si considerava come propria "tradizione" quella del coordinamento delle politiche espresso dalla Provincia a partire dagli anni '90 interpretando il ruolo di Ente "intermedio". Il PSM, cui la legge 56/2014 e lo Statuto della Città metropolitana affidano il compito fondamentale di individuare e coordinare le strategie di sviluppo dell'intero territorio metropolitano, **'solleva'** dunque **il PTM da alcuni compiti impropri per un piano territoriale**.

L'istituzionalizzazione della dimensione strategica con la legge *Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e fusioni di Comuni* (opportunamente il PSM di Bologna 'ignora' la breve durata temporale stabilita dalla legge che potrebbe limitarne la presa) consente alla pianificazione territoriale di definire meglio e coltivare il proprio campo di competenza, in parte alleggerendo anche il proprio apparato documentale. **Il rapporto del PTM con il PSM comporta la chiara individuazione dello spazio proprio di un piano che territorializza le scelte a fronte di un piano**

che offre la cornice generale delle strategie per cui non sarà necessario (e neppure opportuno) 'riscrivere' quanto già contenuto nel PSM, se non come 'citazione testuale' allo scopo di evidenziare connessioni, coerenze, declinazioni necessarie.

Il PUMS marca la propria distanza dagli strumenti settoriali che in passato trattavano il tema delle infrastrutture e dei trasporti (strumenti regionali come il PRIT e comunali come i PGT): per la sua capacità di integrare le questioni ambientali, quindi di interpretare il profondo cambiamento intervenuto nelle condizioni generali (assumendo come propri obiettivi la progressiva riduzione delle emissioni climateranti fino a -40% nel 2030, la riduzione del 20% dei flussi di traffico privato all'interno dei centri urbani); per l'articolazione della 'mobilità sostenibile' alle diverse scale e nei diversi modi di trasporto; per l'integrazione delle scelte infrastrutturali con le politiche volte a modificare convenienze, stili di vita e di consumo; per l'attenzione agli spazi oltre che alle funzioni.

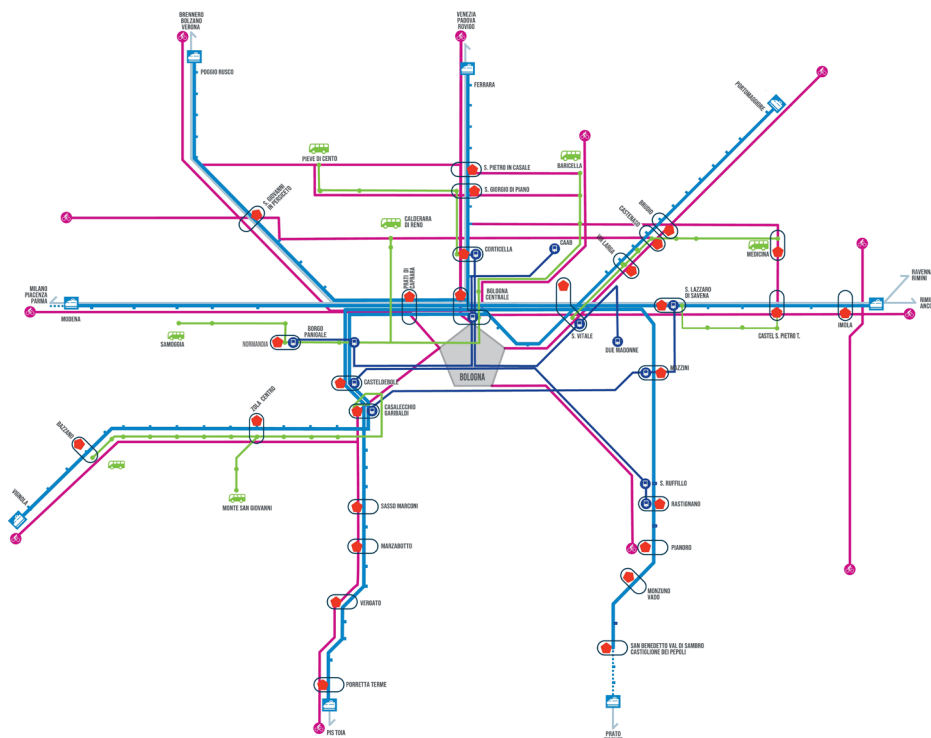
Anche **il PUMS**, come il PSM, **sviluppa e rielabora una componente fondamentale della pianificazione territoriale intermedia** che in passato era ricompresa nel PTCP, conferendole una rilevanza e una qualità inedita. Per questo si configura a tutti gli effetti come **'anticipazione' infrastrutturale del PTM**.

TRASPORTO PUBBLICO

- Linee SFM ■
- BRT / Autolinee ■
- Linee Tram ●
- Nodi principali
- Centri della Mobilità ●

RETE CICLABILE

- Itinerari metropolitani ●



Il raccordo fra le politiche infrastrutturali riferite alla mobilità e quelle territoriali assume una valenza particolare per la storia di Bologna. Rispetto al PTCP, opportunamente incardinato sul Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM), ma non innovativo sulla mobilità stradale, il PUMS marca una differenza importante: tram, rete dei bus, centri per la mobilità e rete ciclabile costruiscono una trama integrata che crea condizioni nuove e diverse per una mobilità sostenibile nel territorio metropolitano. In particolare, la maglia quadrangolare dei percorsi ciclabili che attraversa la pianura può ridurre sensibilmente le difficoltà di collegamento trasversale connesse allo storico sistema radioconcentrico delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

La relazione del PTM con la Carta di Bologna per l'ambiente è ancora diversa. Quest'ultima, aderendo agli indirizzi europei, assume la forma di obiettivi espressi attraverso target e tradotti in azioni, mutuando quanto si è cominciato a fare con i PAES e i Piani di adattamento ai cambiamenti climatici. Le modalità della traduzione territoriale sono ancora molto aperte e dovranno trovarsi nel PTM. La scala metropolitana si presta al trattamento di gran parte delle

azioni previste dalla Carta, infatti già il PTCP, nella sua forma comprensiva, includeva alcuni aspetti che ora trovano ampio e circostanziato sviluppo nella Carta. In particolare, strategie e azioni volte ad affrontare i rischi connessi con la crisi energetica e i cambiamenti climatici dovranno pervadere e improntare in modo forte tutte le componenti del PTM, riferendosi allo specifico 'profilo di rischio' della Città metropolitana bolognese.

I temi della carta di Bologna da territorializzare

- 1 Uso sostenibile del suolo e soluzioni basate sui processi naturali
- 2 Economia circolare
- 3 Adattamento ai cambiamenti climatici e riduzione del rischio
- 4 Transizione energetica
- 5 Qualità dell'aria
- 6 Qualità delle acque
- 7 Ecosistemi, verde urbano e tutela della biodiversità
- 8 Mobilità sostenibile