

6 _ L'eredità del PTCP e gli obiettivi del PTM

Il Piano territoriale della Provincia di Bologna, approvato nel 2004 e tuttora vigente, ha confermato la scelta fondamentale del policentrismo che contraddistingue gli strumenti di governo del territorio emiliano-romagnolo da molti decenni. Per favorire lo sviluppo equilibrato di funzioni di rango superiore ha individuato i "poli funzionali", ambiti specializzati che ospitano le grandi funzioni metropolitane e i servizi ad alta attrattività affidando un ruolo ordinatore dello sviluppo insediativo al Servizio ferroviario metropolitano. Gli Accordi territoriali sono stati lo strumento attraverso il quale la Provincia ha dato seguito agli obiettivi del suo piano inerenti i poli funzionali e gli ambiti produttivi sovracomunali. L'approvazione degli strumenti urbanistici comunali, per delega della Regione, è stato l'altro strumento di attuazione degli obiettivi del PTCP relativi a contenimento e razionalizzazione delle spinte alla dispersione residenziale. Tutela del paesaggio rurale e del sistema ecologico-ambientale, con riduzione dei rischi (idraulico, idrogeologico, di inquinamento delle acque), sono altri aspetti connotanti il Piano e le politiche dell'ente provinciale.

Se si considera che il PTCP è stato concepito negli anni del 'super' ciclo edilizio gli vanno riconosciute una discreta capacità di 'resistenza' ai processi espansivi (la figura 'stellare' dell'insediamento metropolitano di pianura e la sostanziale difesa della collina sono leggibili nelle foto satellitari) e l'individuazione di alcune fondamentali linee di politica territoriale.

Contrasto della dispersione insediativa e del consumo di suolo, salvaguardia del paesaggio e del territorio rurale metropolitano, valorizzazione del sistema produttivo e delle eccellenze, un complessivo insieme di misure per garantire la sostenibilità costituiscono l'eredità del PTCP, da rileggere e implementare nel PTM alla luce delle nuove condizioni (affrontate dalla sperimentazione e dalla riflessione europea e nazionale) e tenendo conto degli elementi innovativi introdotti dal PUMS e dalla Carta di Bologna entro la cornice del PSM.

Il PTM, dunque, si propone i seguenti obiettivi, specificamente declinati.

1) Assunzione del PUMS come impalcato per le infrastrutture e l'assetto dei servizi della mobilità, riferimento per le 'dorsali' dell'infrastruttura informatica, sollecitazione alla 'rigenerazione' dello spazio stradale e piena valorizzazione dei Centri per la mobilità, delle stazioni e fermate del SFM:

- riconoscere la maglia del trasporto pubblico sostenibile (SFM e dorsali ad alta frequenza) come unico riferimento per operazioni di sviluppo e rigenerazione profonda del territorio urbano;
- individuare potenzialità di sviluppo nelle aree produttive sovra comunali, nei poli funzionali e commerciali, quando caratterizzati da diretta connessione alla grande rete autostradale e al trasporto pubblico su ferro;
- favorire mix funzionale e densificazione in corrispondenza dei principali gangli della rete del trasporto pubblico: stazioni SFM e Centri della mobilità;
- promuovere politiche 'green' per il settore logistico incentrandole sul trasporto ferroviario delle merci e sulla distribuzione urbana elettrica, creando sinergie con l'Interporto di Bologna;
- assumere la 'rete ciclabile metropolitana' come una modalità di spostamento sostenibile fondamentale per collegare ambiti urbani e servizi territoriali con le fermate del SFM o con le dorsali del trasporto pubblico ad alta frequenza;
- recuperare spazio fruibile per la mobilità ciclistica e pedonale, nonché superfici permeabili e vegetate, riducendo (ove necessario e possibile) le dimensioni della sezione stradale dedicata alla circolazione dei mezzi motorizzati e di quella destinata alla sosta (spesso 'morta');
- cogliere l'occasione del ridisegno delle sezioni delle strade principali e della creazione di zone a traffico limitato per operare interventi di riqualificazione e adeguamento dei sottoservizi e 'pianificare' l'infrastrutturazione informatica individuando i tracciati

delle 'dorsali';

- trasformare le aree a parcheggio, a cominciare dalle maggiori e più impattanti, con interventi di ri-permeabilizzazione e di vegetazione allo scopo di evitare allagamenti e ridurre i fenomeni 'isole di calore'.

2) La Carta di Bologna come riferimento generale per tutti i tipi di intervento, e specifico per una riorganizzazione sostenibile dei flussi di acqua, energia, rifiuti perseguendo un diverso metabolismo urbano:

- realizzare "infrastrutture verdi e blu" fortemente ramificate e diversificate includendo aree protette, ambienti umidi, foreste, aree boschive e parchi, con una complessiva rivisitazione dei corridoi ecologici che includa gli incolti e le aree passibili di bonifica e rinaturalizzazione (il PSM fa proprio l'obiettivo di aumentare del 50% la quota media di verde urbano per abitante portandola a 45 mq.) e con una particolare attenzione a recuperare 'spazio per l'acqua', con soluzioni paesaggistiche alternative a quelle emergenziali delle vasche di laminazione; infrastrutture verdi e blu come trama ampiamente disponibile alla fruizione e per questo servita da sistemi di mobilità 'lenta' e connessa con i principali nodi del sistema di trasporto pubblico;
- individuare i siti più idonei per la raccolta e il trattamento dei differenti tipi di rifiuti in coerenza e in attuazione del Piano regionale di gestione dei rifiuti -PRGR (2016), considerando le ricadute alle diverse scale (da quella edilizia a quella territoriale). Fornire ai vari livelli della pianificazione indirizzi e soluzioni volti a una generalizzazione della raccolta differenziata e del riuso/riciclo, di una economia circolare che favorisca le filiere corte, modifichi le esigenze di conservazione e stoccaggio delle merci, preveda la riduzione complessiva dei rifiuti riorganizzando il ciclo produzione/consumo a cominciare da quello alimentare;
- declinare specificamente per l'area metropolitana bolognese possibili soluzioni per 'territorializzare' una strategia di produzione locale dell'energia da fonti rinnovabili individuando compatibilità/incom-

patibilità tra tipi di impianti, tipi di territori, colture agricole e fornendo criteri per la realizzazione di infrastrutture con impatti tendenti allo zero, assumendo e vagliando, dove disponibili, i PAES locali.

3) 'Re-infrastrutturazione sostenibile', ovvero sicurezza, ammodernamento e rigenerazione dei diversi tipi di infrastrutture per favorire la resilienza e l'attrattività territoriale:

- selezionare le infrastrutture strategiche da ammodernare e riqualificare, rendendole sicure e sostenibili; individuare le infrastrutture metropolitane che accrescono la multimodalità per il trasporto sostenibile delle merci (a cominciare dalla ferrovia);
- creare infrastrutture verdi a corredo delle nuove strade, di quelle da potenziare e della grande rete esistente, come elementi indispensabili per l'inserimento paesaggistico e la mitigazione degli impatti dell'opera sui territori attraversati;
- aumentare la sicurezza idrogeologica, sismica, elettromagnetica e la qualità delle acque, condizione di salvaguardia e valorizzazione degli insediamenti esistenti;
- sviluppare obiettivi e azioni metropolitane per l'adattamento ai cambiamenti climatici e la riduzione dei rischi, assumendo e vagliando piani e iniziative locali;
- individuare come alternativa sostenibile all'apertura di nuove cave e all'ampliamento di quelle esistenti la massimizzazione del riuso degli inerti provenienti dalle demolizioni edilizie e infrastrutturali;
- selezionare le ex cave o aree dismesse idonee per lo stoccaggio delle materie prime/secondarie derivanti dagli interventi di rigenerazione urbana;
- ricollocare gli impianti di lavorazione degli inerti insediati in ambienti fragili e di pregio paesaggistico in ambiti già predisposti per attività produttive.

4) Individuazione della "bellezza" e valorizzazione delle "vocazioni" delle diverse parti del territorio e dei "ruoli" dei centri abitati entro la visione generale per l'area metropolitana:

- articolare la visione generale dell'area metropolitana entrando nel merito dei problemi e cogliendo le potenzialità e la bellezza proprie delle diverse realtà territoriali;
- predisporre altrettanti 'progetti territoriali' facendo tesoro dell'esperienza di programmazione per progetti integrati promossa nel primo decennio del Duemila dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Progetti Sistema e Territori Snodo 1 e 2);
- definire i criteri per la nuova urbanizzazione dei Comuni (di quantità residuale e carattere straordinario ai sensi della L.R. 24/2017), indicando le eventuali compensazioni territoriali per i Comuni che, a causa di un'accessibilità e di servizi inadeguati, dovranno rinunciarvi.

5) Rigenerazione in tutti i tipi di insediamento e in tutte le forme: concentrate e diffuse, molecolari e per parti, abbinate o meno con densificazione e rilocalizzazioni:

- favorire gli interventi di rigenerazione che producono sinergie con l'intorno: incrementando le dotazioni ambientali e sociali, realizzando luoghi adatti all'aggregazione per buona accessibilità e qualità formale, creando nuove connessioni in particolare per il raccordo col sistema del trasporto pubblico;
- favorire gli interventi di sostituzione urbana in grandi aree/edifici dismessi identificati come 'strategici' in base a opportune indagini tese a valutarne criticità e opportunità e individuare misure di mitigazione degli eventuali impatti in attesa della trasformazione;
- dare priorità agli interventi nelle 'periferie': aree caratterizzate da degrado edilizio, marginalità economica e sociale, carenza di servizi, assenza di connessioni con i nodi nevralgici dell'area metropolitana;
- favorire processi di accorpamento e sostituzione nelle aree produttive esistenti, onde ridurre la domanda di ampliamento (consentita ex lege);
- promuovere la densificazione in maniera selettiva, avendo come riferimento la capacità di carico delle infrastrutture esistenti, considerando le caratteristiche morfo-tipologiche delle diverse aree, l'accessibilità e le dotazioni di servizi, in generale gli impatti per il possibile atterraggio dei nuovi volumi prodotti da eventuali delocalizzazioni di insediamenti incongrui, oppure da premialità per adeguamenti sismici ed energetici o per bonifiche;
- promuovere la mixité (articolazione funzionale) indicando i criteri per una valutazione delle compatibilità fra usi diversi;
- individuare modalità efficaci per promuovere consistenti operazioni di riqualificazione del patrimonio edilizio costruito nei primi decenni del secondo dopoguerra combinando interventi di risparmio energetico e di consolidamento strutturale, oltre che di rimozione dell'amianto, con opportune distinzioni per edifici residenziali, industriali e destinati ad altre attività e servizi di uso pubblico.

6) Contrasto del consumo di suolo, quindi costruzione di 'scenari di riduzione progressiva' dell'urbanizzazione di nuovi suoli, con valori del 20% al 2020 fino all'azzeramento nel 2050, e individuazione delle parti di territorio metropolitano escluse dalle nuove urbanizzazioni ammesse dalla legge regionale 24/2017:

- definizione di possibili scenari per il riassorbimento del "residuo" negli strumenti che i Comuni adotteranno per adeguare i loro piani urbanistici alla legge 24/2017;
- individuazione delle aree soggette alle diverse forme di 'rischio' (idrogeologico, sismico, per effetto dei cambiamenti climatici, di inquinamento da polveri, sostanze infiltranti, rumori) onde escluderle da possibili nuove urbanizzazioni;
- individuazione dei paesaggi pregiati, di ambienti ricchi di valenze ecologiche, di insediamenti e presenze di valore storico-documentale onde escluderli da possibili nuove urbanizzazioni;
- individuazione dei contesti/centri abitati esclusi per inaccessibilità col trasporto pubblico e/o per inadeguata dotazione di servizi, attrezzature e infrastrutture;
- definizione dei criteri (requisiti e prestazioni) da osservare nei PUG e delle precondizioni per consentire le nuove urbanizzazioni e gli ampliamenti industriali (possibili ex lege), onde evitare la dispersione, ovvero 'salti' e ulteriori slabbature con soluzioni contigue agli insediamenti principali (maggiormente dotati di servizi e accessibili col trasporto pubblico), capaci di riqualificare i margini urbani e rafforzare complessivamente l'armatura urbana.

7) Insediamenti produttivi e poli funzionali come 'luoghi abitabili', condizione di attrattività per i primi e di competitività per i secondi:

- costruire accordi con i soggetti gestori affinché sia garantita un'accessibilità sostenibile ai poli funzionali e alle grandi aree produttive attraverso la realizzazione di adeguati collegamenti (anche ciclo-pedonali) con le stazioni e i centri di mobilità del trasporto pubblico, nonché di soluzioni smart per gli spostamenti casa-lavoro degli addetti;
- incentivare l'adeguamento tecnologico e la dotazione dei servizi ecologici per raggiungere nelle aree produttive i livelli di sostenibilità propri delle APEA;
- incentivare tutti i tipi di intervento atti a contrastare il fenomeno 'isola di calore' e a favorire l'assorbimento delle acque da pioggia, problemi acuiti dove i suoli

- sono ampiamente cementificati come in questi insediamenti;
- incentivare la qualificazione edilizia, energetica e la messa in sicurezza degli edifici (adeguamento sismico);
- promuovere azioni generalizzate di bonifica dall'amianto;
- adeguare gli accordi vigenti con i nuovi criteri.

8) Agricoltura come attività economica fondamentale anche per l'equilibrio ecosistemico del territorio, da trattare con orientamenti e regole pertinenti alle forme diverse delle attività in pianura, in collina e montagna, nelle frange periurbane (cunei agricoli):

- azzerare la dispersione insediativa in territorio rurale, tutelare e valorizzare i terreni agricoli, le relative capacità produttive e i servizi eco sistemici che forniscono;
- contenere gli insediamenti residenziali presenti in ambiti rurali alla loro estensione attuale e non aumentare il carico antropico derivante da trasformazioni dei modi d'uso;
- escludere la nuova costruzione e gli ampliamenti per usi non agricoli insediando quelli compatibili col territorio rurale in edifici rurali esistenti che possano essere recuperati;
- incentivare il trasferimento di aziende non agricole da ambiti rurali ad ambiti attrezzati per la produzione alimentare e le attività economiche;
- ridurre gli impatti delle aziende agricole con particolare riguardo a quelle che hanno produzioni estensive (costruzione di annessi e manufatti vari con alterazione del paesaggio e impermeabilizzazione disordinata, inquinamento da sostanze chimiche, consumo eccessivo di acqua, ...);
- incentivare l'agricoltura multifunzionale soprattutto in collina e montagna, favorendo la lavorazione di terre abbandonate e il recupero di edifici obsoleti;

- sostenere l'agricoltura periurbana e l'orticoltura in forme non impattanti e compatibili con la vicinanza della città (non solo a Bologna).

9) Conservazione del patrimonio storico e paesaggistico da mettere in rete attraverso la costruzione della trama della mobilità dolce e delle infrastrutture verdi e blu:

- realizzare una mappa tematica del patrimonio di valore storico, artistico e documentale (centri, nuclei, emergenze) con riferimento allo stato attuale (utilizzato, recuperato, abbandonato), alle relazioni di diversa scala esistenti e possibili, alle sinergie esistenti e possibili con i contesti, acquisendo elementi di cui tenere conto nei diversi progetti di recupero/rigenerazione;
- rafforzare la politica di tutela e conservazione, valutando le conversioni di uso così che siano compatibili con le caratteristiche proprie dei manufatti e non abbiano ricadute impattanti sull'intorno (per eccessivo carico residenziale o per flussi turistici troppo intensi);
- costruire un atlante dei paesaggi metropolitani meritevoli di politiche di tutela e valorizzazione.

10) Strumenti adeguati ai nuovi obiettivi e affinati per quanto riguarda praticabilità ed efficacia:

- accordi territoriali per i 'nodi strategici' (poli funzionali e insediamenti specializzati), con i Comuni e i soggetti interessati, che includano criteri di qualità urbana ed ecologico ambientale;
- perequazione territoriale con dispositivi appositamente concepiti per interventi di rigenerazione e costituzione di un fondo il cui funzionamento sia opportunamente istruito, tramite uno studio di fattibilità, rispetto a entrate, modalità di gestione, erogazione di risorse;
- promozione dell'elaborazione di piani urbanistici (PUG) di livello intercomunale o d'Unione per il coordinamento delle politiche territoriali.

Gli obiettivi del PTM

1



PUMS

Assunzione del PUMS come impalcato per le infrastrutture e l'assetto dei servizi della mobilità e riferimento per le 'dorsali' dell'infrastruttura informatica, sollecitazione alla 'rigenerazione' dello spazio stradale e assunzione della rete del trasporto pubblico come unico riferimento per lo sviluppo e la rigenerazione del territorio

2



CARTA DI BOLOGNA

La Carta di Bologna come riferimento generale per tutti i tipi di intervento, e specifico per una riorganizzazione sostenibile dei flussi di acqua, produzione locale dell'energia, rifiuti, perseguendo un diverso metabolismo urbano

3



RE-INFRASTRUTTURAZIONE

'Re-infrastrutturazione sostenibile': sicurezza, ammodernamento e rigenerazione dei diversi tipi di infrastrutture per favorire la resilienza e attrattività territoriale

4



BELLEZZA VOCAZIONI

Individuazione della "bellezza" e valorizzazione delle "vocazioni" delle diverse parti del territorio e dei "ruoli" dei centri abitati entro la visione generale per l'area metropolitana

5



RIGENERAZIONE

Rigenerazione in tutti i tipi di insediamento e in tutte le forme: concentrate e diffuse, molecolari e per parti, abbinate o meno con densificazione e rilocalizzazioni

6

**SUOLO**

Contrasto del consumo di suolo, quindi costruzione di 'scenari di riduzione progressiva' dell'urbanizzazione di nuovi suoli, fino all'azzeramento nel 2050, contenimento della dispersione insediativa con soluzioni contigue all'esistente e individuazione delle parti di territorio metropolitano escluse dalle nuove urbanizzazioni

7

**NODI**

Insedimenti produttivi e poli funzionali come 'luoghi abitabili', condizione di attrattività per i primi e di competenza per i secondi

8

**AGRICOLTURA**

Agricoltura come attività economica fondamentale anche per l'equilibrio ecosistemico del territorio, da trattare con orientamenti e regole pertinenti alle forme diverse delle attività in pianura, in collina e montagna, nelle frange periurbane e comunque escludendo la nuova costruzione e gli ampliamenti per usi extragricoli

9

**PATRIMONIO**

Conservazione del patrimonio storico e tutela dei paesaggi metropolitani da mettere in rete attraverso la costruzione della trama della mobilità dolce e delle infrastrutture verdi e blu

10

**STRUMENTI**

Strumenti adeguati ai nuovi obiettivi e affinati per quanto riguarda praticabilità ed efficacia, promozione di PUG intercomunali o di Unione