

Piano Strategico Metropolitano: dal Tavolo Ambiente, assetti urbani, mobilità analisi sui punti di forza e su quelli critici dell'area metropolitana.

Punti chiave: riqualificare le aree urbane, ridurre i costi energetici e l'utilizzo dell'auto privata.

Spinedi e Cappelli: «Il modello policentrico regionale ha contribuito ad allargare il gap fra il crescente peso di Bologna e il potenziamento del suo sistema di mobilità ».

Bologna, 8 maggio 2012 - Ambiente, assetti urbani, mobilità: un'area tematica di vasto respiro quella che ha tagliato i nastri di partenza nella Sala Polivalente della Regione Emilia-Romagna. Introdotto da un intervento della presidente della Provincia di Bologna, **Beatrice Draghetti**, coordinato da **Roberto Camagni**, professore ordinario di Economia urbana al Politecnico di Milano e presidente del Piano Strategico di Torino, il tavolo del Piano strategico metropolitano è immediatamente entrato nel vivo dei problemi, dapprima ripercorrendo l'evoluzione dell'area urbana con un report del direttore del Dipartimento di Filosofia e discipline della comunicazione, **Franco Farinelli**, successivamente con l'urbanista **Rudi Fallaci**, con **Leonardo Setti**, che da anni svolge ricerche nell'ambito delle tecnologie per la produzione di energia da fonti rinnovabili, con **Agostino Cappelli**, esperto di Mobilità dell'Università di Venezia, e **Marco Spinedi**, studioso dell'economia e della politica dei trasporti.

Ai lavori, che si sono protratti per circa tre ore, hanno partecipato circa 200 persone, esponenti dell'ambientalismo, dei costruttori, dei commercianti, portatori di interessi generali e di *single issue*.

«Bologna – ha ricordato Fallaci – è in testa alle classifiche sia per quanto riguarda le iscrizioni all'anagrafe, sia per le cancellazioni. Questo significa che la popolazione è molto dinamica, cambia continuamente, c'è un profondo rimescolamento, molto più che in altre aree urbane».

A questo, per anni, si è accompagnato un fenomeno tipicamente europeo, il cosiddetto *sprawl*, ovvero l'abbandono dei centri urbani a favore di insediamenti minori o diffusi in case sparse, alla ricerca di una migliore qualità di vita. «Tuttavia – ha proseguito l'urbanista – nelle località minori si trovano servizi di base, meno specializzati, e la dispersione della popolazione ha incrementato i pendolarismi con il corollario di un incremento nei consumi, soprattutto energetici, e nei costi dei servizi in quanto il terziario specializzato e i servizi rari sono rimasti concentrati nel capoluogo».

I dati sui **consumo di suolo nei tre lustri che vanno dal 1993 al 2008** (+14% nel Comune di Bologna, +34% nel Comune di Imola, +32% nella cintura di Bologna, + 47% in pianura e pedecollina, +41% in montagna) mostrano con chiarezza l'andamento di questi flussi e evidenziano come le politiche urbanistiche non siano riuscite ad arginare a sufficienza gli effetti negativi di questa dinamica.

«La soluzione sta nel puntare sulla **riqualificazione delle aree urbane** già costruite – ha osservato Fallaci – così da aumentare la densità, abbattere i costi energetici e l'impronta sull'ambiente. Si pensi al fatto che nella provincia di Bologna oltre **100.000 alloggi** sono stati costruiti prima del 1945 e **305.000** dal dopoguerra al 1990».

In totale, si tratta dell'83% degli alloggi dell'area metropolitana i cui consumi energetici sono molto elevati e potrebbero essere resi efficienti incentivando le famiglie a intervenire con, suggerisce Fallaci, «**premi in volumetrie**, in quanto per le opere di demolizione e ricostruzione non sono previste detrazioni fiscali».

Lo scorso dicembre, hanno osservato Cappelli e Spinedi, l'area metropolitana di Bologna raggiunse il primo posto nella classifica del Sole24Ore sulla qualità urbana. Un dato del quale i cittadini sembrano non avere percezione, mentre è di grande importanza perché consente di individuare gli ambiti di miglioramento a partire da una realtà socio-economica ricca e solida, che dispone ancora di una forte capacità attrattiva.

La posizione geografica di Bologna, da secoli nodo tra i più rilevanti di traffici interni e internazionali di persone e di merci, il fatto che nel capoluogo restino concentrati servizi rari e il terziario specializzato, l'incremento di funzioni da hub ferroviario e aereo, fanno sì che sul capoluogo gravitino e gravino vistosi flussi quotidiani che vedono come protagonista principale l'auto privata.

«Ogni anno – hanno ricordato Spinedi e Cappelli – si spendono **2,7 miliardi di euro** per le **575.000 auto** circolanti nell'area metropolitana. Di questa cifra, circa 1 miliardo va allo Stato, 533 milioni dall'acquisto di carburante».

L'auto privata verrebbe utilizzata per circa il **60%** degli spostamenti, i **mezzi pubblici per il 20%**, la **moto per il 7%**, la **bici per il 5%** e **a piedi per l'8%**. L'uso di auto e moto risulta maggiore per gli spostamenti sistematici, i mezzi pubblici, la bici e gli spostamenti a piedi per quelli occasionali (fonte: Cleto Carlini: Esperienze di mobility management, il caso di Bologna).

«Per anni – hanno sottolineato Spinedi e Cappelli – il modello regionale policentrico ha contribuito ad allargare il gap fra il crescente peso di Bologna e il potenziamento del suo sistema di mobilità urbana e territoriale» incrementando le criticità del capoluogo regionale anziché attenuarle.

Il Piano Strategico Metropolitano deve perciò essere anche Piano della Mobilità in grado di fare, concludono i due studiosi, «di Bologna una città metropolitana pluri-modale, capoluogo dell'Information Communication Technology e dell'info-mobilità, che innova nelle fonti energetiche dedicate agli spostamenti».



COMUNE DI BOLOGNA
PROVINCIA DI BOLOGNA
REGIONE EMILIA-ROMAGNA

<http://psm.bologna.it>
info@psm.bologna.it

Calendario dei Tavoli

Il secondo ciclo degli incontri si aprirà con il Tavolo CONOSCENZA, EDUCAZIONE E CULTURA mercoledì 9 maggio ore 16.00-19.30 (presso la Sala A Conferenze, Terza Torre, V.le della Fiera, 8); il Tavolo INNOVAZIONE E SVILUPPO è in programma lunedì 14 maggio ore 16.00-19.30 (presso la Sala A Conferenze, Terza Torre, V.le della Fiera, 8); il Tavolo AMBIENTE, ASSETTI URBANI, MOBILITÀ è previsto giovedì 24 maggio ore 16.00-19.30 (presso la Sala A Conferenze, Terza Torre, V.le della Fiera, 8); il Tavolo BENESSERE E COESIONE SOCIALE chiude il II ciclo, lunedì 28 maggio ore 16.00-19.30 (presso la Sala A Conferenze, Terza Torre, V.le della Fiera, 8).

Ai tavoli parteciperanno le organizzazioni che si sono iscritte entro il 15 aprile.

Ufficio stampa
Homina Pdc
Contatti: Ilaria Cuseo - Beppe Ramina

Homina Pdc Comunicazione
Via del Monte 10 40126 Bologna T 051 264744
Mobile 3387387888 - 3357475046