



## **Comune di Castel Maggiore**

Provincia di Bologna

### **Il Sindaco**

**Intervento in occasione del convegno “Il governo e la promozione territoriale della pianura (Associazione Intercomunale Reno-Galliera). I programmi delle Amministrazioni Comunali” promosso dall’Api di Bologna e svoltosi giovedì 4 maggio presso Villa Smeraldi**

*Gentili ospiti,*

come sapete, la Legge regionale n. 20 del 2000, anche alla luce del nuovo art. 117 della Costituzione, ha profondamente innovato la disciplina della pianificazione urbanistica, valorizzando procedure e strumenti di governo del territorio complessi e basati sulla concertazione. Per le nostre Amministrazioni gli strumenti urbanistici hanno sempre avuto questa valenza più larga: Piani regolatori, piani dei servizi e delle infrastrutture sono stati pensati e realizzati insieme, in un rapporto molto forte con tutte le istanze del territorio. Personalmente credo sia anche merito di questo “stile di governo” diffuso, se la realtà emiliano-romagnola sta affrontando meglio di altre aree del Paese una crisi strutturale, di cui pure si sentono gli effetti.

A distanza di più di cinque anni dal varo della legge regionale, siamo ancora nella fase di avvio di questa nuova generazione di strumenti urbanistici comunali, nuova sia nella concezione che nella strutturazione. Non ci nascondiamo che questo avvio non è privo di problemi, proprio in relazione alle forti innovazioni culturali, disciplinari e procedurali che la legge ha introdotto, e che solo in parte abbiamo cominciato ad esplorare e a sperimentare, dopo oltre un ventennio in cui si era consolidato un “modello” di Piano Regolatore, stabile, sperimentato ed applicato diffusamente in tutta la regione, ma anche piuttosto rigido nel suo impianto di strumento prescrittivo, direttamente conformativo dei diritti pubblici e privati ed esposto al continuo rischio di decadenza dei vincoli per pubblica utilità. Tutti noi sappiamo molto bene cos’era un Prg, quali erano i suoi limiti e le sue potenzialità, non conosciamo altrettanto bene i nuovi strumenti.

Questa legge ha delineato un nuovo modello, non rigido e che ha il pregio di aprire la strada a sperimentazioni in una pluralità di direzioni e a forme-piano non strettamente prefissate. Noi amministratori dei Comuni dell’Associazione Reno-Galliera abbiamo accettato questa sfida all’innovazione, sperimentando la costruzione associata del Psc.

La nostra analisi è partita da alcuni dati estremamente rilevanti. Negli ultimi quarant’anni la città di Bologna ha registrato una riduzione di 70.000 abitanti (il 15% in meno) a favore della provincia. I Comuni della nostra Associazione sono cresciuti di 21.076 unità (il 51% in più). Ancora più forti sono stati i mutamenti sul piano economico: a fronte di una progressiva terziarizzazione della struttura economica bolognese, che porta il settore industriale in termini di addetti al 33% sul resto dell’economia, Bologna riduce ulteriormente il suo peso sul manifatturiero al 16%, contro il 46% del resto della provincia, e il 44% della Reno-Galliera.

Questo processo ha trasformato in modo radicale l'assetto socio-produttivo della provincia di Bologna, che mezzo secolo fa vedeva al centro una struttura egemone per la cultura, l'industria e il terziario, intorno alla quale c'era in pratica soltanto la campagna. Oggi però, allo squilibrio di ieri si è sostituito un nuovo e altrettanto forte squilibrio socio-produttivo, tra Bologna e la galassia dei centri provinciali. Al centro c'è il Comune capoluogo, ormai esclusivamente concentrato sul terziario, con un reddito pro-capite tra i più alti d'Italia, ma con criticità sempre più evidenti: il livello altissimo di traffico, il continuo superamento dei limiti dell'inquinamento, lo spopolamento e l'invecchiamento dei cittadini. Intorno ci sono i centri della provincia, che fruiscono oggi di una vita tranquilla, in un ambiente certamente meno congestionato e con un articolato sistema di insediamenti produttivi, con un reddito pro-capite largamente superiore a quello medio nazionale, con una buona rete di servizi primari, ma che da soli fanno sempre più fatica a sostenere le ulteriori richieste di qualità del vivere e dell'abitare, tanto più forti sono le richieste dei "nuovi" cittadini, quelli appunto usciti dalla città.

La Fiera, l'Università, le cittadelle ospedaliere e quella giudiziaria, gli uffici generali delle banche, sono cresciuti per decenni su se stessi, in aree che progressivamente si sono fatte troppo anguste, mentre gli utenti e il personale crescevano in progressione geometrica; quelle funzioni che quaranta anni fa si sono allontanate dal centro storico, oggi si trovano anch'esse in posizione centrale per la grande espansione del sistema urbano bolognese.

Anche se in questi anni questo "sistema", rappresentato dal nostro territorio provinciale, ha contribuito a mantenere Bologna ai vertici delle graduatorie nazionali, oggi cominciamo a registrare anche qui diversi aspetti di criticità, legati in particolare alla congestione del traffico e all'inquinamento che ne deriva, al degrado di parti urbane con la perdita di significative relazioni sociali, alla pressione elevata sulle risorse naturali, alla perdita di peso del settore manifatturiero.

In questo schema di sviluppo, i Comuni del territorio provinciale fino ad ora hanno "utilizzato" il decentramento delle funzioni povere del capoluogo, spesso contendendosele. Adesso occorre decisamente cambiare passo, pena il declino di un modello sociale.

Per tutti questi motivi, noi Sindaci abbiamo proposto alcune "parole d'ordine" per orientare il lavoro sul Psc. Le richiamo brevemente: "policentrismo" ossia attuare nuove funzioni per decongestionare le parti eccessivamente dense e migliorare la vivibilità del sistema a più bassa densità urbana; "integrazione delle attività" ossia migliorare e rendere coese le relazioni comunitarie; "accessibilità del territorio" ossia costruire un efficiente sistema della mobilità su ferrovia in sede propria, con forti livelli di intermodalità, in grado di mettere in rete l'insieme del territorio urbano; "sostenibilità" ossia valorizzare il patrimonio storico e naturalistico ed alleggerire la pressione sulle risorse; "sviluppo del capitale sociale" ossia accrescere la quota di sapere e di innovazione nei prodotti dell'industria e nei servizi.

Questi obiettivi possono essere raggiunti soltanto se si supera quello squilibrio a cui prima mi riferivo. L'insieme delle relazioni che legano l'intero territorio provinciale e che dal nostro territorio si diramano lungo gli assi dello sviluppo regionale e nazionale impedisce a Bologna di essere pensata dentro i limiti angusti degli attuali confini amministrativi del capoluogo: la larghissima parte del sistema manifatturiero è collocato nella seconda cintura. In questa fascia sono collocati alcuni dei punti di eccellenza della nostra "città": l'Interporto, il Centergross, gli ospedali di San Giovanni in Persiceto, di Bentivoglio e di Budrio.

Il sistema ambientale dei fiumi, dei torrenti, dei canali di bonifica, il sistema della raccolta e dello smaltimento dei rifiuti, il sistema dell'approvvigionamento strategico delle acque, sono tutti ampiamente collocati fuori dai confini del capoluogo. Per cui è impensabile che Bologna possa continuare a produrre scelte unilaterali che producono effetti sull'insieme del territorio. Così non è possibile avviare una vera azione di governo.

Analoghe considerazioni si possono svolgere sul sistema della mobilità: non è certo pensabile da un lato accentrare tutte le funzioni d'eccellenza terziarie in città e poi pensare che il governo della mobilità, attraverso il trasporto in sede propria, riguardi soltanto parti della città, seppur importanti.

Per questo occorre rilanciare con forza il progetto della Città metropolitana e tra le Amministrazioni deve essere sottoscritto un forte "patto politico". Questo patto rappresenta e

descrive la necessità di un governo metropolitano che si ponga come obiettivi un accordo per rendere più efficiente il sistema della mobilità, attraverso il potenziamento delle infrastrutture e del servizio pubblico, per valorizzare le reti ecologiche, in particolare quelle centrate sui corsi d'acqua, e le azioni di conservazione delle risorse strategiche e lo sviluppo delle fonti rinnovabili, infine per contenere le trasformazioni territoriali e sviluppare ulteriormente le funzioni di eccellenza.

Vista la particolare importanza del tema, permettetemi alcuni accenni alle questioni più rilevanti che riguardano la mobilità. Il territorio della Reno-Galliera è attraversato da una rete viaria consistente: autostrade, strade statali, diverse strade provinciali, in cui è facile però già oggi rilevare il consistente livello di congestione, in particolare lungo la Galliera, principalmente nel tratto tra San Giorgio di Piano e Bologna e lungo la Trasversale di Pianura, nel tratto compreso tra il ponte sul Reno ad ovest e l'ingresso dell'A13 ad est. I livelli di congestione e gli incrementi degli spostamenti (non più solo nord-sud, ma sempre più est-ovest) hanno intensificato l'utilizzo di molte delle strade comunali, caricandole di funzioni improprie e peggiorando il livello di sicurezza, in particolare nell'attraversamento dei paesi.

Per questi motivi sono prioritari nel medio-periodo due nuovi interventi infrastrutturali: la variante alla Galliera e il Passante autostradale nord, senza trascurare il potenziamento e la riqualificazione della viabilità provinciale a sostegno dell'intermodalità e per continuare l'aggiramento dei centri urbani.

Per quello che riguarda il Passante nord, ci troviamo di fronte ad una infrastruttura di carattere strategico per l'insieme dell'area metropolitana bolognese. Come il Servizio Ferroviario Metropolitano, il Passante nord è un'infrastruttura che non risponde soltanto ad un problema di mobilità, perché, come avvenne quaranta anni fa con la tangenziale, inquadra la questione dei trasporti in una nuova strategia urbanistica e contribuisce a spostare il baricentro della città. Con questa opera da un lato il capoluogo sarà alleggerito dal traffico di attraversamento autostradale e dall'altro lato nella pianura si apriranno quattro nuovi caselli che offriranno occasioni di grande accessibilità al sistema produttivo esistente.

A questo quadro di interventi occorre aggiungere la cosiddetta Intermedia di Pianura che interessa la parte più a sud del territorio dell'Associazione. A proposito di questo intervento occorre chiarirne da subito il carattere esclusivamente funzionale; la necessità di quest'opera, che per me è evidente da tempo, essendo da alcuni anni impegnato nell'Amministrazione di Castel Maggiore, non può innescare il potenziamento e l'ampliamento degli insediamenti industriali e residenziali della prima cintura, contraddicendo gli obiettivi del Ptcp. Su questo punto con Bologna dobbiamo essere chiari.

In questo quadro complessivo il "Nodo di Funo" come intersezione di diverse modalità di spostamento ha tutte le caratteristiche per diventare il punto di accesso anche per le relazioni extra-area Associazione, candidandosi ad ospitare servizi a supporto della mobilità e dell'interscambio della mobilità.

Naturalmente occorre poi lavorare per il successo del Servizio Ferroviario Metropolitano, a cui i Comuni dell'Associazione sono interessati attraverso la linea Bologna-Ferrara. La collocazione centrale della rete ferroviaria in relazione al territorio degli otto Comuni ne consente una facile accessibilità trasversale; da qui dobbiamo partire per riorganizzare il servizio pubblico su gomma.

La caratteristica rurale dei nostri territori rimane largamente prevalente: ne attribuisce il valore e il senso, in particolare ambientale. Dobbiamo quindi da un lato tutelare e preservare e dall'altro lato sostenere quelle trasformazioni del sistema agricolo che si muovono verso la rinaturalizzazione del territorio, le colture tipiche e quelle a minor impatto ambientale. La trasformazione degli usi agricoli potrà avvenire solo in presenza di documentati significati storico-architettonici dell'insediamento edilizio e nel rispetto di rigorosi parametri di sostenibilità.

Il territorio dei nostri Comuni è caratterizzato da una serie di "unità di paesaggio" che devono essere interpretate per esaltare con la pianificazione l'identità dei luoghi. A cominciare dalla parte più settentrionale del nostro territorio, la pianura delle bonifiche: un'area dove è già in corso un positivo processo di naturalizzazione e perfino di riaggiramento, che va appoggiato e

sostenuto dalla pianificazione integrata. Le zone della pianura centrale ed orientale sono quelle dove vanno privilegiati i valori produttivi che comportano maggiore attenzione al paesaggio e dove i segni della morfologia storica territoriale hanno una valenza prevalente, come nel caso dell'area centuriata. Per finire, ai margini meridionali del territorio dell'Associazione, la difesa delle residue presenze agricolo-ambientali ha la funzione, non secondaria, di difesa urbanistica contro la congestione del capoluogo provinciale. Per queste ragioni il Psc deve avere come elementi caratterizzanti il sistema territoriale, le reti ecologiche, particolarmente quelle centrate sul Reno, sul Riolo, sul Navile.

Venendo alla previsioni di sviluppo, con 61.791 abitanti su un territorio di 296 kmq il sistema degli insediamenti residenziali nel suo insieme si presenta di buona qualità e con elevati standard di servizi.

Complessivamente la pianificazione dei nostri otto Comuni prevede la realizzazione di circa 6.000 alloggi teorici, per poco più di 15.000 abitanti teorici. Di questi il 66% si colloca in una fascia di 1.000 metri dalle fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano. Questo dato è indicativo dello sforzo di riorganizzare complessivamente il sistema degli insediamenti nell'area metropolitana bolognese. Inoltre molti dei Prg vigenti hanno teso, proprio attraverso questa previsione insediativa, a compattare forme urbane ancor più sparse, a rivitalizzare piccoli agglomerati, a mantenere attraverso nuove destinazioni d'uso testimonianze storiche delle forme del paesaggio rurale: un insieme di azioni urbanistiche che guardano alla qualità del vivere.

Realisticamente, l'obiettivo del Psc associato è quello di continuare un'azione di riequilibrio, avendo cura che le previsioni legate ai futuri Poc privilegino in particolare le azioni di recupero e di riqualificazione dei contesti urbani, nonché le localizzazioni più favorevoli agli accessi del trasporto pubblico.

Per quello che riguarda lo sviluppo economico dei nostri Comuni, il Psc deve basarsi su precise linee guida, che voglio brevemente richiamare: assicurare una razionale organizzazione territoriale dell'intero sistema produttivo, secondo livelli di qualità; concentrare le ulteriori potenzialità urbanistiche in siti ottimali rispetto alle infrastrutture primarie della viabilità e sostenibili rispetto alle criticità ambientali; qualificare l'offerta insediativa degli ambiti produttivi sovracomunali e perseguire la progressiva trasformazione degli ambiti in aree ecologicamente attrezzate; assicurare un'equa distribuzione dei vantaggi e degli svantaggi economici connessi allo sviluppo e alla trasformazione degli ambiti produttivi tra tutte le Amministrazioni comunali, tramite l'applicazione del principio della perequazione territoriale.

L'ampia previsione del produttivo si basa sulle indicazioni contenute nel Ptcp e sulle priorità assegnate in termini di sviluppo alla nostra direttrice. Sono infatti previsti quattro ambiti produttivi di rilievo sovracomunale da consolidare: l'ambito "Castel Maggiore", l'ambito "San Vincenzo" nel territorio comunale di Galliera, l'ambito "San Pietro in Casale" e l'ambito "Altedo" nel territorio comunale di Malalbergo al confine con la Reno-Galliera, in particolare con il Comune di San Pietro in Casale. Ci sono poi tre ambiti produttivi sovracomunali con possibilità di sviluppo strategico: l'ambito "Bentivoglio", l'ambito "Pieve di Cento" nei territori comunali di Castello d'Argile e di Pieve a margine della strada provinciale 42 Centese, infine l'ambito "Interporto-Funo-Stiatico" nei territori comunali di Bentivoglio, San Giorgio di Piano ed Argelato.

Sulla pianificazione di queste aree le Amministrazioni comunali della nostra Associazione, il Comune di Malalbergo, interessato per l'ambito "Altedo", e la Provincia sottoscriveranno un "Accordo territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali". Questo strumento vincolerà le Amministrazioni nella definizione degli ambiti e definirà le necessarie forme di perequazione. Nei primi quattro ambiti, quelli di tipo consolidato, verranno concesse nuove quote di incremento edificatorio, oltre a quelle già presenti nei Prg vigenti, solamente in funzione di richieste di ampliamento di aziende già insediate sul territorio di quell'ambito o di altri ambiti, purché collocati sul territorio dell'Associazione, o di richieste di delocalizzazione da altre aree più o meno urbane, ma sempre con lo stesso limite di provenienza, ossia il territorio della Reno-Galliera. In particolare negli ambiti "Castel Maggiore" e "Altedo" viene

consolidata la vocazione mista manifatturiera e terziaria, mentre negli ambiti “San Pietro in Casale” e “San Vincenzo” è prevalente la vocazione produttiva manifatturiera.

Nei tre ambiti suscettibili di sviluppo gli incrementi verranno concessi senza particolari limitazioni programmatiche, se non quelle prescritte dalla sostenibilità ambientale e territoriale e dalle plausibili esigenze insediative future del sistema produttivo. In particolare questi tre ambiti vengono individuati come suscettibili di sviluppo per funzioni miste produttive, logistiche e del commercio non alimentare (“Interporto-Funco-Stiatico”) e per funzioni prevalentemente manifatturiera e logistiche (“Pieve di Cento” e “Bentivoglio”). Si tratta di interventi per complessivi 200 ettari.

Per avviare scelte strategiche sullo sviluppo di queste aree dovremo tenere conto da un lato che il settore manifatturiero tende a diminuire ormai tendenzialmente da alcuni anni e dall'altro lato che sono necessarie nuove dinamiche competitive legate ai programmi di innovazione, di ricerca, di formazione continua. Questo necessita di promuovere un confronto i cui caratteri siano ispirati alla concertazione e alla sussidiarietà con i vari attori sociali, per rifunzionalizzare e specializzare gli insediamenti.

I nostri Comuni hanno la capacità e la necessità di accogliere funzioni terziarie privilegiate. La capacità è sostenuta da territori facilmente accessibili e da una loro migliore sostenibilità. La necessità è sostenuta sia dai livelli di congestione, di densità, di scarsa sostenibilità relativa raggiunti dal capoluogo provinciale, ma anche dalle dinamiche della struttura economica, fortemente centrate sul terziario. Questo terziario è molto caratterizzato, almeno nelle sue tendenze, da funzioni e servizi sempre più dematerializzati e ad alto contenuto di informazioni, facilmente distribuibili, è un terziario infine che non privilegia un luogo in particolare, ma la rete. In questo senso le vocazioni già delineate dei nostri Comuni, l'elevato livello del benessere e la rilevanza delle strutture economiche presenti, fanno di questi territori ottimi candidati per ospitare reti e nodi delle nuove filiere della crescita metropolitana.

In questo quadro ci sono alcuni ambiti da potenziare: il presidio ospedaliero di Bentivoglio-Budrio-San Giovanni e la rete di poliambulatori e servizi territoriali; il presidio del sistema scolastico superiore; il presidio delle funzioni ricreative, sportive e culturali, di rango superiore rispetto ai servizi di base diffusi.

Un aspetto importante della nostra pianificazione e del lavoro che insieme dovremo avviare per la redazione del Psc riguarda la definizione degli obiettivi per qualificare e riqualificare gli ambiti produttivi dal punto di vista urbanistico ed architettonico, infrastrutturale, ambientale e di dotazione dei servizi.

Per quello che riguarda il sistema della mobilità, nel Psc saranno definite alcune scelte strategiche, oltre alle opere di cui prima ho parlato. Quando si interviene su un ambito, occorre anche progettare e realizzare quegli interventi necessari al miglioramento dell'accessibilità locale e alla razionalizzazione della circolazione interna agli ambiti, con il conseguente reperimento delle risorse finanziarie. Occorre incentivare l'uso del servizio di trasporto pubblico, riducendo l'uso dell'auto per gli spostamenti sistematici casa-lavoro. Occorre infine applicare, in sede di formazione degli strumenti urbanistici attuativi, criteri e pratiche progettuali per migliorare la sicurezza delle strade esistenti e di progetto e per agevolare la mobilità pedonale e ciclabile, prevedendo spazi attrezzati per l'attesa e la fermata dei mezzi di trasporto pubblico.

Vogliamo prestare attenzione al sistema del verde e delle reti ecologiche. Nella definizione paesaggistica dei limiti degli ambiti, bisognerà progettare adeguate fasce di ambientazione, a seconda del ruolo che verrà loro riconosciuto (fasce di mitigazione, corridoi ecologici, aree verdi attrezzate, ecc.). Con lo stesso criterio si dovranno indirizzare i Pua per accorpate il più possibile anche le quote del verde privato, in modo che anche questo possa contribuire alla qualificazione paesaggistica degli ambiti, evitando al contempo la sua eccessiva frammentazione ed il conseguente facile degrado.

La progettazione degli ambiti deve andare di pari passo con la definizione delle infrastrutture per l'urbanizzazione e delle reti tecnologiche. Partendo dalla necessaria verifica del livello quantitativo, funzionale e prestazionale delle dotazioni territoriali a servizio degli ambiti

produttivi, occorre condizionare le nuove espansioni e gli ampliamenti alla preventiva realizzazione degli adeguamenti necessari a supportare i carichi insediativi presenti e futuri. Voglio fare alcuni esempi. Realizzare le reti fognarie separate quando si realizzano nuovi insediamenti e quando si ristrutturano quelli esistenti, per i quali dovranno essere promosse politiche di riqualificazione urbana. Realizzare sistemi di laminazione delle acque a scala di ambito, che abbiano eventualmente anche funzioni di adduzione e accumulo idrico per scopi irrigui; nei futuri strumenti urbanistici attuativi non dovranno essere previste singole vasche di laminazione interne ai lotti. Convogliare nei sistemi di laminazione anche le acque di prima pioggia. Definire le superfici permeabili minime da garantire, nonché i sistemi per il recupero e il riuso delle acque piovane; nelle urbanizzazioni si dovranno adottare opportuni sistemi di pavimentazioni filtranti nelle aree non direttamente interessate dalle attività di carico, scarico e transito di mezzi pesanti. Valutare l'opportunità di realizzare un sistema di approvvigionamento idrico per usi industriali, al fine di limitare l'uso da parte delle aziende dell'acquedotto civile per i processi produttivi o comunque progettare sistemi integrati di immagazzinamento e recupero idrico; in ogni caso è da escludersi il prelievo idrico da falda. Inoltre nella definizione dei Poc, dovremo elaborare degli studi di fattibilità su alcune questioni importanti: il risparmio energetico e il contenimento dell'inquinamento luminoso sia per le parti private che per l'illuminazione pubblica, con impianti di cogenerazione per la produzione di energia elettrica e termica ed impianti fotovoltaici; il rispetto dei limiti acustici differenziali e assoluti; la modalità di gestione e di smaltimento dei rifiuti integrata per l'ambito, finalizzata alla raccolta differenziata, al riciclaggio e allo smaltimento dei rifiuti, prevedendo anche un'area adeguata nell'ambito o nelle sue immediate vicinanze per lo stoccaggio e il riciclaggio dei rifiuti speciali; la promozione del cablaggio degli ambiti produttivi sovracomunali, attraverso la realizzazione di reti telematiche e sistemi di telecomunicazione a tecnologia avanzata.

In relazione a questi ultimi aspetti voglio sottolineare che gli ambiti produttivi di sviluppo strategico sono candidati a diventare Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate. In questi ambiti si dovranno opportunamente pianificare e conseguentemente declinare precisi requisiti prestazionali. Un Gestore Unico avrà il compito di organizzare e gestire le reti tecnologiche, dei servizi e delle attrezzature in dotazione di ciascun ambito, anche mediante convenzioni e accordi specifici con altri Enti; controllare le performances, le dotazioni territoriali ed ambientali dell'Apea; promuovere attività di marketing territoriale e di sviluppo economico di ciascun ambito; sviluppare gli obiettivi di gestione ambientale delle aziende presenti negli ambiti, facendosi carico di ricercare possibili fonti di finanziamento.

Un aspetto rilevante di questo lavoro di programmazione è quello dei "poli funzionali". Nel territorio della Reno-Galliera, il Ptcp ha individuato tre poli esistenti e due di previsione. I poli funzionali esistenti sono l'Interporto, il Centergross e il polo ospedaliero di Bentivoglio. I poli funzionali di previsione sono l'ambito Interporto-Centergross e l'ambito San Pietro in Casale-Altedo

Noi valutiamo positivamente la possibilità offerta dal Ptcp di individuare un polo funzionale nell'ambito territoriale posto tra il Centergross e l'Interporto; non si può comunque far finta di non capire che ogni scelta di possibile nuovo insediamento nell'area deve essere relazionata e subordinata ad un quadro di infrastrutture certo e definito: definito nelle scelte strategiche di tracciato, definito nelle relazioni tra i vari livelli funzionali, definito nei tempi di realizzazione. Ogni scelta che non riconosca in tale quadro di riferimento la sua sostenibilità intrinseca, sarà velleitaria.

In questo ambito dovranno trovare collocazione tutto ciò che rientra nel settore terziario commerciale, nel terziario ricettivo, nel terziario ricreativo e di servizio ai cittadini e alle imprese, nel direzionale classico; il tutto con sinergie pubbliche e private.

Per quello che riguarda il secondo nuovo polo funzionale, le Amministrazioni comunali hanno già definito alcune scelte, che in questo momento sono in fase di verifica con la Provincia ed i possibili soggetti attuatori interessati. Di fatto il polo funzionale potrà riguardare due iniziative: la prima, da attivare nell'area dell'ex-zuccherificio di San Pietro in Casale, riguarda la realizzazione di un polo multifunzionale che sviluppi funzioni ed attività prevalentemente rivolte alle tematiche ecologico-ambientali; la seconda, posta

territorialmente di fronte, nel Comune di Bentivoglio, è indirizzata verso manifestazioni fieristiche a bassa densità edilizia, anche in questo caso ecologico-ambientali.

In questa area le criticità da risolvere sono quelle relative al dimensionamento della strada provinciale 20, agli effettivi carichi di traffico indotti da queste nuove funzioni ad alta attrattività, al recupero ambientalmente sostenibile delle vasche dell'ex-zuccherificio, che sono poste nel Comune di Malalbergo.

Prima di concludere, voglio fare cenno ad un tema che è centrale rispetto alla capacità delle singole Amministrazioni comunali di aderire a questo ambizioso ed innovativo progetto: la perequazione territoriale. Questo tema coinvolge più in generale la questione delle risorse dei Comuni. Dal momento che abbiamo voluto mantenere i servizi, abbiamo voluto continuare a fare una politica di redistribuzione del reddito, abbiamo cercato di "assorbire" i continui tagli ai bilanci dei Comuni. Abbiamo destinato rilevanti quote degli oneri di urbanizzazione alla spesa corrente, rinunciando in questo modo a realizzare nuove e necessarie opere pubbliche. Se a questo aggiungiamo che l'Ici continua a costituire parte integrante ed insostituibile delle entrate, è chiaro che le risorse di un'Amministrazione sono strettamente legate allo sviluppo urbanistico. Questo impedisce di avviare una riflessione vera e praticabile sullo sviluppo sostenibile del territorio.

Per evitare gli squilibri derivanti dalla concentrazione dei nuovi insediamenti in pochi ambiti produttivi e per risolvere i problemi legati alla realizzazione delle opere di livello sovracomunale, nell'Accordo territoriale le Amministrazioni comunali si impegnano ad adottare il criterio della perequazione territoriale degli oneri e degli introiti derivanti dallo sviluppo urbanistico, attraverso la creazione di un Fondo di compensazione, in cui saranno versati sia parte dei contributi di costruzione sia una quota dell'Ici.

Si tratta come vedete di linee di indirizzo chiare, su cui vogliamo avviare un confronto il più largo possibile. Ci saranno i tempi e i modi, a partire dalla presentazione del Documento preliminare e dall'avvio della Conferenza di pianificazione. Abbiamo bisogno anche di occasioni come questa per cominciare ad avviare il confronto.