

CONTRIBUTO AL PSC
DEL GRUPPO AMBIENTE
CIRCOLO PD
MONTE SAN PIETRO

Unione Comuni Valle Samoggia
P.G. 0007025 Class. 01-09
del 13/05/2011



Appreziamo il complesso lavoro che si è compiuto nell'elaborazione del Documento Preliminare del PSC che è stato pensato e progettato a livello sovra-comunale per ottimizzare l'utilizzo delle risorse sia economiche che ambientali.

Siamo altresì molto soddisfatti della modalità partecipata che si è scelta per il percorso, che consente di tener conto di tutte le componenti presenti sul territorio e non solo di quelle istituzionali.

E' proprio questa modalità che ci permette di poter presentare il nostro contributo, che abbiamo elaborato nello spirito di arricchire il dibattito.

Innanzitutto ci sembra importante fare tre premesse:

SOSTENIBILITA'

E' una parola che viene citata più volte all'interno del Documento Preliminare, come presupposto importante nella fase di progettazione del territorio.

Vorremmo cogliere l'occasione per sottolineare cosa si intenda con tale termine.

Secondo la definizione tradizionale, lo sviluppo sostenibile è **“uno sviluppo che risponde alle esigenze del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie”**.

In altri termini, la crescita odierna non deve mettere in pericolo le possibilità di crescita delle generazioni future. Le tre componenti dello sviluppo sostenibile (economica, sociale e ambientale) devono essere affrontate in maniera equilibrata a livello politico.

Occorre però stare attenti che la parola “sostenibilità” non diventi un semplice slogan invece di un processo vasto ed articolato di mutamento dei paradigmi culturali della società.

Infatti in questi anni le politiche e i programmi per lo sviluppo sostenibile, per quanto affermati solennemente nelle carte internazionali, hanno stentato ad affermarsi concretamente.

KYOTO 20-20-20

Per raggiungere entro il 2020 gli obiettivi fissati dal trattato di Kyoto per la prevenzione del cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni climalteranti mancano solo 9 anni.

Se ciò non accadrà incorreremo (per l'ennesima volta) in pesanti sanzioni da parte dell'Unione Europea. Dalla programmazione urbanistica alla mobilità, dalla pianificazione energetica alla gestione eco-sostenibile degli edifici pubblici, sono tanti e importanti gli interventi che ciascun ente può realizzare.

Riteniamo che le politiche e le azioni dei Comuni rappresentino un contributo essenziale per raggiungere gli obiettivi sottoscritti dal Governo in sede europea e che possano svolgere un ruolo importante anche nel rilancio dell'economia, promovendo l'innovazione, sostenendo il mercato interno e migliorando la competitività del sistema Italia.

Passare da un'economia ed una società basate sullo sfruttamento indiscriminato delle risorse ad un'economia ed una società sostenibili oggi, e soprattutto domani, richiede enormi cambiamenti nei

modi di produrre e di consumare, nel modo di relazionarsi con le persona e con le risorse, negli stili di vita di ciascuno di noi. Cambiamenti che riguardano tutti e che quindi richiedono la partecipazione di tutti. Auspichiamo che i sette Comuni che hanno redatto il Documento Preliminare diano il buon esempio cominciando col riqualificare energeticamente gli immobili di proprietà esistenti e progettando i nuovi in classe energetica almeno B; rinnovando al bisogno il parco mezzi con veicoli alimentati con carburanti non fossili; diffondendo tra i cittadini le motivazioni che stanno alla base delle proprie scelte eco-sostenibili.

CRISI ECONOMICA

Premessa essenziale nella programmazione del PSC è se si ritiene che la **crisi economica** che stiamo vivendo sia un fatto **congiunturale** o **strutturale**.

Appare evidente dal Documento Preliminare che si propenda per la prima ipotesi.

Noi del Gruppo Ambiente del PD di Monte San Pietro siamo invece convinti che questa crisi sia una crisi di sistema e non un evento temporaneo dal quale usciremo continuando a produrre nello stesso modo prodotti simili agli attuali.

E' una differenza di visioni fondamentale.

Infatti il mondo che ci immaginiamo domani è quello che determina poi le strategie che metteremo in campo da oggi in poi.

Sicuramente si percepisce il fatto di aver cominciato ad impostare il PSC nel 2008, anno in cui la crisi doveva ancora esplodere , ma soprattutto rivelare la sua portata e la sua natura.

Il ritenere la crisi attuale come una crisi strutturale ci imporrebbe di ripensare al nostro modo di vivere e produrre e si potrebbero fare ragionamenti diversi.

Di fronte ad un elevato numero di appartamenti invenduti e a numerose licenze di costruzione prima depositate e poi ritirate, ha senso prevedere la costruzione di un numero così elevato di alloggi?

Ha senso continuare a costruire ancora capannoni quando la tendenza attuale alla delocalizzazione sta svuotando le attuali aree industriali, lasciando vuoti molti capannoni?

E' possibile prevedere un meccanismo che consenta di stabilire un nesso tra invenduto e nuove costruzioni sia nell'edilizia residenziale che in quella commerciale, così da non dover continuare a cementificare anche a fronte di inversioni di tendenza?

E' molto importante se decidiamo di mantenere lo sguardo appena davanti o se riusciamo ad alzarlo e a comprendere cosa si sta delineando all'orizzonte.

Riteniamo che una buona progettazione in partenza consenta il miglior utilizzo delle risorse territoriali ed economiche. Vorremmo citare l'esempio di qualche decennio fa, in cui il grande boom delle auto ha spinto a pensare al mondo in funzione di questo mezzo, costruendo strade in cui passano a malapena due veicoli e smantellando ferrovie. A qualche decennio di distanza ci accorgiamo della miopia di tali vedute.

La congestione di mezzi, l'inquinamento dell'aria e acustico e quindi la nostra salute, ci hanno spinto a rivalutare la bicicletta , il treno, le gambe. Ma per invertire la tendenza dobbiamo oggi utilizzare ingenti risorse. E questo a causa di un errore progettuale del passato.

Come Gruppo Ambiente del Circolo PD di Monte San Pietro abbiamo approfondito le tematiche riguardanti i **trasporti**, la **mobilità** e il **turismo sostenibile**.

Osserviamo come nel boom "mediatico-climatico" degli ultimi anni, e anche fra gli addetti ai lavori, il ruolo dei trasporti e della mobilità in generale venga abbastanza ignorato.

Si parla infatti molto di produzione di energia ma poco del suo utilizzo.

Il trasporto e' invece responsabile per quasi il 30% del riscaldamento globale del pianeta ed in Europa è l'unico settore ad avere aumentato le emissioni di anidride carbonica (dal '90 + 25%).

Nonostante le recenti riduzioni delle emissioni di inquinanti atmosferici, nel 2007 il trasporto su strada è stato il principale responsabile delle emissioni di ossidi di azoto e il secondo produttore di sostanze inquinanti che danno origine al particolato. Solo la Germania e la Svezia sono al passo nella realizzazione degli obiettivi indicativi per il 2010 riguardanti l'uso di biocarburanti. Inoltre il traffico stradale rimane di gran lunga la principale fonte di esposizione all'inquinamento acustico. Il numero di persone esposte a livelli di rumore nocivi, specialmente di notte, è destinato ad aumentare a meno che non vengano elaborate e attuate politiche efficaci in materia di inquinamento acustico.

Tutto questo è conseguenza del nostro stile di vita che esalta la mobilità, in special modo l'uso dell'auto, poiché ci consente rapidità e flessibilità negli spostamenti (72% dei Kilometri percorsi dagli abitanti dell'UE).

Anche se non è compito del PSC educare i cittadini a nuovi e più sostenibili stili di vita, lo è però mettere in campo valide alternative al mezzo privato per ridurre i volumi di traffico.

Infatti quando si programma lo sviluppo di un territorio, le infrastrutture ed i servizi sono elementi da tenere bene in considerazione già dalla fase della progettazione.

TRENO

In previsione della concentrazione del carico urbanistico sull'asse bazzanese, come previsto dal documento preliminare del PSC, si condivide che il collegamento ferroviario Bologna-Vignola possa essere uno dei supporti principali per ridurre la congestione del traffico su auto nei nostri Comuni.

Appare altresì evidente che attualmente la gestione della suddetta ferrovia sia uno dei principali punti deboli della cosiddetta "viabilità alternativa".

Pertanto ne chiediamo una migliore gestione ed un potenziamento in tempi brevi.

In sintesi alcune criticità ed alcuni suggerimenti:

- alimentazione solo elettrica
- numero e frequenza corse tali da renderlo un mezzo competitivo (almeno 1 ogni mezz'ora aumentando a 1 ogni 15 minuti negli orari di punta)
- se si aumenta il numero delle corse occorre pensare all'incidenza della chiusura dei passaggi a livello sul traffico su gomma, prevedendo opportune opere urbanistiche
- puntualità e garanzia corse (alle volte saltano causa personale insufficiente)
- verificare fruibilità da parte degli utenti prima di investire ingenti somme in infrastrutture (per esempio nelle pensiline o in erogatori di biglietti quasi sempre fuori servizio)
- meglio dotare le carrozze di erogatori di biglietti, come accade su molti autobus, poiché quelli presenti nelle stazioni sono spesso fuori servizio sia per motivi tecnici sia perché più facilmente oggetto di atti vandalici, disincentivando così la fruizione del treno
- sinergia tra il trasporto su gomma e quello su ferro, sia per ciò che riguarda gli orari che per ciò che concerne i biglietti (pensare ad un biglietto unico che consenta una volta scesi dal treno, di poter usufruire degli autobus urbani)
- predisporre le carrozze con scivoli così che possano essere utilizzate sia da utenti in carrozzina che con passeggino per bambini che con biciclette
- pubblicizzare in modo adeguato i vantaggi personali e sociali del treno rispetto all'auto

PERCORSI CICLO-PEDONALI

Con questa definizione si intende **un sistema di percorsi dedicati ad una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i centri di vita degli insediamenti urbanistici, sia negli agglomerati urbani che nelle aree rurali**

Per dare il giusto rilievo ai percorsi ciclo-pedonali all'interno di una progettazione e pianificazione del territorio occorre prima di tutto comprenderne l'importanza. E' ora di smetterla di considerarli meri orpelli, simboli vani delle buone intenzioni. Basta a piste ciclabili senza senso, che iniziano nel nulla e finiscono nel nulla. Occorre pensarle come viabilità alternativa vera e propria, frutto di un'attenta programmazione, sia all'interno dei Comuni, sia come collegamento tra questi.

In un ottica di PSC, ci appare strategico sviluppare e correlare le iniziative in atto nei sette Comuni. La risposta ai problemi dell'urbanizzazione sparsa sta in una crescita intelligente ed in una progettazione degli insediamenti e del movimento che "connetta piuttosto che dividere" e che attui un corretto bilanciamento tra differenti mezzi di trasporto. E' quella che viene chiamata la politica dei 3 D (density, design and diversity of choice). I percorsi ciclo-pedonali permettono l'attuazione di tale politica: la densità territoriale consente alla gente di muoversi a piedi o in bicicletta; una buona progettazione connette le persone alle proprie comunità; la diversificazione dei mezzi di trasporto comporta una riduzione dell'inquinamento.

Vi sono quattro condizioni essenziali: un buon "corpus" di norme legislative ; validi e collaudati metodi di pianificazione, progettazione e gestione; una struttura amministrativa esperta e motivata; un supporto culturale attivo da parte della popolazione.

Per la realizzazioni dei percorsi ciclo-pedonali esiste tutto un potenziale sistema (che comprende i sentieri, le strade storiche, le alzaie, le linee ferroviarie dismesse, la viabilità rurale minore) che va solo censito, valutato, adattato alle esigenze di creazione di una rete interconnessa di percorsi. In molti casi, dunque, il sistema esiste già a livello potenziale e aspetta solo di essere rivitalizzato, sviluppato ed interconnesso attraverso lo sforzo congiunto della gente, delle autorità e dell'imprenditoria pubblica e privata.

L'individuazione dei percorsi ciclo-pedonali va effettuata sulla base della priorità del percorso dei cittadini connettendo tra loro scuole, stazioni, uffici comunali, centri commerciali, centri sociali, chiese, zone produttive.

Occorre anche definire i parametri minimi delle piste: in certi casi basta la segnaletica a terra, in altri sono quasi strade (prediligendo un Km in più che di pista ad una ringhiera decorativa).

L'attuazione di una mobilità lenta è elemento fondamentale di una comunità viva e in buona salute fisica e mentale poiché da alla gente la possibilità di muoversi (a piedi, in bici, a cavallo) sul corto raggio in ambiente sano, pulito, stimolante e sicuro.

Realizzare percorsi verdi permette di recuperare il paesaggio, non solo perché si valorizzano le risorse naturali e i valori estetici, ma perché si induce la popolazione ad essere responsabile nei confronti dell'ambiente.

Essi inoltre, preservando la storia ed enfatizzando il legame tra la gente e il territorio, ci mostrano come il rapporto con esso sia stato costruito attraverso il tempo; così noi ci orientiamo nel paesaggio recuperando il senso dell'identità dei luoghi.

Attraverso la realizzazione di percorsi verdi di attraversamento e di connessione con la campagna si incoraggia anche un maggior contatto tra cittadini e natura e tra cittadini e mondo produttivo agricolo.

I percorsi ciclo-pedonali sono quindi una risorsa multi-obiettivo. Sono molto più che: piste ciclabili, corridoi ecologici, strade turistiche, itinerari storico culturali, modellatori del paesaggio.

Sono accessi agli spazi aperti per i disabili, sono percorsi sicuri per i bambini per recarsi a scuola, sono occasione di attività fisica e salutare per le nostre comunità.

Per realizzare percorsi ciclo-pedonali bisogna contare sull'appoggio delle popolazioni locali e sul supporto intelligente e creativo dei volontari. A tal fine, è necessario disporre di un piano di azione chiaro ed efficace.

Per diffondere un concetto bisogna parlarne! E' cioè fondamentale spiegare alle persone il valore di un'idea. L'idea va spiegata e dibattuta nelle sue implicazioni territoriali, economiche e sociali e va diffusa con tutti i mezzi di comunicazione (stampa, radio, televisione, incontri dedicati, convegni).

ECOTURISMO E TURISMO SOSTENIBILE

Dall'inizio degli anni 70' la domanda turistica ha registrato un processo di crescita formidabile nel mondo e una notevole diffusione territoriale.

Il turismo si appresta così a diventare rapidamente la prima industria del XXI° secolo; tale crescita sarà trainata dall'aumento incessante del numero dei turisti.

Si parla pertanto di un settore che in misura maggiore rispetto ad altri, utilizza le risorse ambientali come principale materia prima per la propria funzione produttiva; nella grande maggioranza dei casi si tratta di risorse non riproducibili che giocano un ruolo fondamentale nel determinare il grado di attrazione di una nazione o di una località verso i turisti.

L'Unione Europea rappresenta attualmente la regione con la maggiore domanda turistica, pari al 33,2%, e l'Italia si trova all'ottavo posto tra i paesi più visitati al mondo, con un giro d'affari di 198,4 miliardi di euro.

In questo momento di crisi dell'attuale sistema economico, **il turismo si candida come settore potenziale di riconversione economica e di impiego di risorse umane che rimarrebbero a lavorare sul proprio territorio per valorizzarlo.** Pensiamo agli agricoltori che potrebbero vendere i loro prodotti direttamente ai cittadini (con vantaggio economico per entrambi ed instaurando un rapporto di reciproca fiducia) o a chi ha attività economiche che avrebbe maggiori flussi di clienti (e si potrebbe magari orientare sui prodotti tipici del luogo), ai B & B, agli agriturismi, ecc..

Il territorio dei sette Comuni del PSC non presenta monumenti di interesse nazionale, è però costellato da una rete di pregevoli opere architettoniche, paesaggistiche e storico culturali.

E' un sistema dalle grandi potenzialità, che opportunamente valorizzato ed interconnesso può interessare un turismo lento, di tipo sostenibile, che permetta di goderne le bellezze senza alterarne la tranquillità e l'equilibrio, che si potrebbe affiancare all'attuale e già notevole turismo enogastronomico (che in alcuni orari del sabato e della domenica crea però un volume di traffico veicolare simile a quello che si ha durante la settimana, negli orari di punta).

Teniamo ben presente che il turismo di massa, a differenza di quello sostenibile, il più delle volte produce gravi squilibri economici e forti disagi sociali, provocando inevitabilmente ingenti danni ambientali e culturali.

Secondo l'OMT "Lo sviluppo del **turismo sostenibile** risponde ai bisogni dei turisti e delle regioni che li accolgono, tutelando e migliorando le opportunità per il futuro. Deve tradursi in una gestione integrata di tutte le risorse che permetta di soddisfare i bisogni economici, estetici e sociali, e contemporaneamente preservi l'integrità culturale, gli ecosistemi, la biodiversità e le condizioni di base per la vita".

Sono state individuate tre prerogative irrinunciabili del turismo sostenibile:

l'uso ottimale delle risorse naturali, che devono essere preservate;

il rispetto dell'identità socio-culturale delle comunità ospitanti e il contributo alla comprensione e tolleranza inter-culturale;

l'equa distribuzione dei benefici socio-economici sia in termini di occupazione che di servizi sociali.

La sostenibilità del turismo in una determinata area dipende dall'equilibrio di molteplici fattori, che vanno dall'ecosistema alle infrastrutture, dagli aspetti socio demografici a quelli economici. Il raggiungimento di una pianificazione turistica sostenibile dovrà essere il risultato di un processo concordato tra le varie parti interessate, specifico per la località considerata.

Gli obiettivi di sostenibilità turistica riguardanti l'ambiente naturale sono la salvaguardia del paesaggio e la tutela degli ecosistemi più fragili, la diversificazione di un'offerta turistica che valorizzi le altre risorse territoriali quali il patrimonio artistico, culturale e gastronomico, in modo da ridurre flussi turistici stagionali. Devono essere perseguiti obiettivi di qualità dei servizi offerti e promozione dell'economia locale, basata anche sull'introduzione di nuove tecnologie eco-compatibili. Deve essere garantita un'equità sociale e una crescita economica che si accompagni con il benessere totale della popolazione locale, mediante il coinvolgimento di tutti i soggetti nei processi decisionali. Nella pianificazione e gestione turistica della località deve sempre essere considerata la componente di durevolezza dello sviluppo nel tempo ed è importante sensibilizzare gli operatori turistici ad una gestione ecologica delle strutture ricettive e turistiche per aumentare le certificazioni ambientali nel settore turistico (contraddistinte dal Marchio di Qualità Ambientale MQA).

contributo al psc gruppo ambiente pd monte san Pietro

Oggetto: contributo al psc gruppo ambiente pd monte san Pietro

Mittente: Monica Cinti <cinti.monica@gmail.com>

Data: Thu, 12 May 2011 16:20:58 +0000

A: Ufficio di Piano <ufficiodipiano@cm-samoggia.bo.it>

CC: Elisa_Nocetti <enocetti@cm-samoggia.bo.it>

Buongiorno.

Vi allego un contributo scritto che ricalca le linee espresse dal

Gruppo Ambiente del Circolo PD

di Monte San Pietro

durante l'incontro di martedì 3 maggio.

Grazie per l'attenzione

Buon lavoro

Monica Cinti

CONTRIBUTO_AL_PSC_gruppo_ambiente.pdf

Content-Type: application/pdf

Content-Encoding: base64