

ANCE Bologna. Collegio Costruttori Edili

*Bologna 2014. Verso il piano strategico metropolitano.
Cultura, economia, trasformazioni territoriali ed istituzionali per la
competitività del sistema territoriale*

Lunedì 17 ottobre 2011

“ Una metropoli a misura d'uomo”

Patrizia Gabellini

E' importante l'impegno espresso da ANCEBologna con il tema scelto per questa assemblea e un intervento di apertura del Presidente che copre un ampio spettro di questioni, analitiche, interpretative e propositive.

Poiché condividiamo la preoccupazione per la situazione e la convinzione che non ci siano margini per rinviare un'energica politica territoriale, si creano premesse importanti per un confronto che troverà nel Piano strategico metropolitano il luogo ufficiale dove svilupparsi.

Già il dibattito che si è avuto nel Consiglio comunale straordinario di settembre, con la presentazione di un documento unitario da parte delle forze economiche e imprenditoriali, è stato un momento molto significativo.

Anche se la domanda che viene rivolta al Comune di Bologna riguarda “la costituzione della Città metropolitana di Bologna nel 2014”, ritengo necessario partire dalla interpretazione dei fattori di attrattività del territorio bolognese e dalle prospettive di competizione sulla scena internazionale.

I vantaggi competitivi del territorio bolognese sono diversi: università e cultura, settore produttivo della meccanica di precisione, logistica, commercio, sistema fieristico e socio-sanitario. La centralità geografica e l'accessibilità costituiscono una sorta di vantaggio primigenio, che oggi promette di inserire Bologna nei circuiti turistici internazionali.

E' evidente che il futuro di questo territorio dipende dalla capacità di questi asset di reggere la concorrenza, che in alcuni casi è nazionale se non anche regionale.

Il primo punto che ritengo di dover sottolineare è relativo al riconoscimento da parte della comunità e del governo regionale del ruolo diverso che tocca a Bologna e che oggi è

indifferibile. Questo ha una serie di implicazioni nelle politiche e nelle scelte di priorità. La costituzione della Città metropolitana deve coinvolgere appieno la Regione.

La gerarchia globale delle città è fortemente instabile e quali siano i “gradini” di questa gerarchia e quante siano le città che li occupano o possono ambire a occuparli dipende dagli indicatori che si assumono. Possiamo convenire sul fatto che è importante porsi degli obiettivi che siano perseguibili.

Esprimo qualche dubbio che in Italia possano esserci, oltre a Milano e Roma, altre città del rango di capitali regionali e il confronto con Torino o Genova penso sia d’obbligo per Bologna. In ogni caso ricordo che **gli studi europei di Espon definiscono Bologna una “metropoli in formazione”.**

Il nostro compito mi sembra sia quello di compiere la formazione, anche se, rispetto ad alcune classifiche, non di capitale regionale si tratterà (evidentemente stiamo parlando di grandi regioni, se non stati-nazione se citiamo Berlino, Città del Messico, Francoforte, Los Angeles, Madrid, Mosca, Nuova delhi, Parigi, Pechino, San Paolo, Singapore, ecc.).

La prima stagione competitiva (anni Ottanta-Novanta) è stata persa da Bologna per ragioni che in parte sono state individuate. L’esito noto è il mancato rafforzamento infrastrutturale che nella nuova condizione economica appare difficile da recuperare e costringe a una lucida selezione delle cose ragionevoli e fattibili nel giro di alcuni anni.

Rispetto all’elenco delle infrastrutture ritenute necessarie da Ance (Passante autostradale Nord, Metrotramvia, People Mover, Nodi di Rastignano e Casalecchio, Piano parcheggi pubblici e pertinenziali, sviluppo dell’infrastruttura digitale) faccio solo alcune osservazioni:

- **Passante autostradale nord:** premesso che oggi i problemi sono soprattutto legati alla volontà politica del governo di attuare e integrare l’accordo sulle infrastrutture del nodo bolognese, sarebbe oggi possibile procedere con l’affidamento della progettazione. Questo consentirebbe di definire il tracciato e la necessaria ambientazione;
- **Metrotramvia:** l’esclusione della Metrotramvia ha come contropartita assai rilevante il rafforzamento del SFM, un sistema che collega la città centrale con la sua area metropolitana e che con l’adeguamento-prolungamento di

alcune tratte potrebbe risolvere il problema dell'accessibilità alle aree più attrattive (la fiera, ma non solo). Ricordo che il finanziamento della Metrotranvia garantiva solo il collegamento Fiera – stazione centrale e lo scavo del ramo diretto a Borgo Panigale; che anche questo dovrebbe diventare comunque un sistema (e non si sono all'orizzonte le condizioni); che città della dimensione di Bologna hanno sistemi di tram;

- **Parcheggi:** un piano dei parcheggi (anche per le moto) va messo in relazione con una generale riorganizzazione della mobilità nella città centrale nella prospettiva della sostenibilità, intendendo questa come qualità imprescindibile della Bologna metropolitana. E' il **Piano della mobilità** cui stiamo lavorando, dove vengono integrate politiche per il trasporto, riqualificazione degli spazi pubblici, tutela ambientale, favorendo la fruizione pedonale, ciclabile e col mezzo pubblico. La distribuzione dei parcheggi verrà legata a questo riassetto complessivo e dovrà prioritariamente garantire la massima valorizzazione di quelli già disponibili e il loro eventuale adeguamento. Inserimento in questo quadro e attenzione alle caratteristiche del sottosuolo bolognese saranno indispensabili, considerando anche alcuni studi di fattibilità eseguiti in passato.

Un discorso sulle infrastrutture si deve allargare a comprendere la riqualificazione di strade, piazze, portici e verde, dei canali e dei sottoservizi (fogne, acquedotti, reti energetiche e telematiche): quel sistema di infrastrutture leggere e diffuse che, se trascurato, mette la città in una grave condizione di degrado, ma se valorizzato dà risalto allo straordinario patrimonio architettonico. Si apre qui il capitolo della manutenzione, da intendere anche come fattore di sviluppo perché da tempo la qualità urbana è considerata tra i fattori attrattivi per la localizzazione delle imprese e Bologna ha una serie di prerogative da questo punto di vista uniche. Direi che per le sue peculiarità Bologna si presta a diventare una "metropoli a misura d'uomo".

Rimettere ordine per svilupparsi è una necessità. E questo comporta investimenti e lavoro che coinvolgono direttamente il settore delle costruzioni. Peraltro, apre alle imprese di minore dimensione e locali, laddove l'idea di assumere come obiettivo generale quello di premiare le

imprese a km zero va rafforzato applicando la direttiva europea sullo “small business act”.

E' necessario mettere in gara tra di loro le imprese “serie e affidabili”, che devono essere in grado di offrire un prodotto di qualità con una amministrazione comunale riorganizzata per esercitare meglio il controllo sui progetti e le loro prestazioni.

La strategia di riqualificazione si riflette anche nelle scelte del Psc. Come ho avuto modo di dire in altre occasioni, la disponibilità di aree sulle quali intervenire è ampia. Il fatto che includa aree che erano già in trasformazione è aspetto formale e non sostanziale: il Psc si è costruito ricucendo, rivedendo, aggiungendo a quel che ereditava dalla strumentazione urbanistica precedente, ma facendo questo ha anche cambiato il senso generale dell'operazione urbanistica.

Per il nuovo Psc daremo la priorità alle aree da riqualificare e all'intervento sulla città consolidata per attivare la qualificazione diffusa dell'esistente. Questo in coerenza con tutte le altre scelte e con una condizione di accessibilità che non è migliorata. Se uniamo questo obiettivo a quello di risparmiare suolo, dobbiamo concentrare gli interventi sulle aree dismesse (e altre, purtroppo, potranno aggiungersi prossimamente), questo anche allo scopo di evitare il diffondersi di processi di svalutazione indotti dalla presenza di ambienti degradati.

Gli obiettivi di Kyoto mettono in discussione le scelte urbanistiche a tutti i livelli. La ricerca e innovazione sull'edilizia per il risparmio energetico è indispensabile, ma insufficiente rispetto alla sfida che dobbiamo affrontare. Certo, tutto ciò non è indolore e comporta capacità imprenditoriale su diversi fronti.

Sulle regole e i controlli. Convengo decisamente sulla necessità di assumere una diversa prospettiva che, da un lato, riduca le sovrapposizioni di competenze, dall'altro diffonda un approccio performativo anziché conformativo. Questo comporta riorganizzazione e aggiornamento del personale della pubblica amministrazione, per cui l'Amministrazione comunale sta cercando di fare la sua parte, e può essere un primo campo di applicazione per andare verso una maggiore uniformità delle regole vigenti nei comuni dell'area metropolitana. Le modifiche al Rue, con varianti specifiche, andranno nella direzione di rendere

più chiara questa scelta di fondo, che la gestione ha offuscato anziché implementato. Dovremo anche valutare la soglia minima più idonea per evitare il ricorso al Poc e favorire interventi diffusi di riqualificazione.

Tutto ciò, però, mi porta anche a dire che **occorre ristabilire un patto di fiducia: se da parte dell'AC si tratta di dismettere un abito vessatorio, da parte delle imprese si tratta di assumere appieno una responsabilità sulla qualità del prodotto fornito.**

8) 3 anni sono l'arco temporale necessario per la realizzazione delle opere più impegnative e dunque per misurare gli esiti di una strategia che si muove sulla intera scacchiera che ho in parte suggerito.

C'è in tutto questo un fondamentale sottinteso: il territorio interessato da questa strategia, ossia la città metropolitana evocata parlando del ranking e delle infrastrutture. Dunque: come farla.

E' nota la posizione del Sindaco e altri interventi entreranno nel merito delle condizioni istituzionali.

Con riferimento alle ragioni urbanistiche, ritengo che le dinamiche metropolitane abbiano già un loro territorio, che le esperienze in atto per la gestione dei diversi tipi di infrastrutture e servizi abbiano costruito delle collaborazioni, che ci sia una necessità di coordinamento stretto da parte di alcuni Comuni e non di tutti quelli della provincia. Le Province sono nate con motivazioni che ne hanno deciso il territorio e a quel territorio hanno nel tempo riferito le nuove competenze. Noi riteniamo di non avere bisogno di una provincia metropolitana che, oltretutto, comporterebbe lo smembramento del Comune di Bologna in nuove municipalità autonome.

Pensiamo invece a una strategia che nasce dal basso e che si riferisce a un territorio che condivide i problemi cui la strategia si applica. Per questo riteniamo che un'istituzione di secondo livello, cui i sindaci dei Comuni possono aderire volontariamente, riesca meglio a garantire la condivisione delle funzioni di governo e degli ambiti ottimali di erogazione dei servizi, nonché a praticare la flessibilità nella pianificazione e attuazione urbanistica.

