

LA CITTÀ DI DOMANI

IL DIBATTITO

DA ALCUNE SETTIMANE SUL CARLINO GLI URBANISTI PARLANO DI BOLOGNA 2050

LA PROPOSTA

I COSTRUTTORI CON MELEGARI CHIEDONO SUBITO DI LANCIARE LA CITTÀ METROPOLITANA

I TRE GRANDI TEMI

Il servizio ferroviario

«Il ministro Matteoli non ha mai firmato i nuovi accordi già rinnovati nel 2007»

**Il passante nord**

«Il Ministero non ha ancora autorizzato Anas per l'incarico ad Autostrade»

**Il piano strategico**

«Può essere la chiave di volta del nostro sistema territoriale»



IL VICEPRESIDENTE DELLA PROVINCIA GIACOMO VENTURI

«Bologna metropolitana, richiesta entro un anno»

di VALERIO BARONCINI

CONCRETAMENTE: si fa oppure no la Città metropolitana?

«Come Provincia confermiamo e ribadiamo la volontà di procedere verso la sua costituzione».

Tempi?«Entro settembre vogliamo aprire un percorso pubblico per la discussione del piano strategico metropolitano. Parallelamente lavoriamo per la richiesta ufficiale di costituzione della Città metropolitana: entro un anno bisogna capire cosa vogliamo fare, altrimenti rischiamo di perdere per sempre questa grande occasione. Anzi, questa è una necessità», è deciso Giacomo Venturi. Forse l'ultimo vicepresidente della Provincia, se l'invocato salvavita metropolitano dovesse effettivamente nascere. Referendum nel 2013 e creazione dell'ente nel 2014, ha lanciato un grido sul *Carlino* il presidente dei costruttori, Luigi Amedeo Melegari. Ora Venturi replica. Perché, spiega, «abbiamo lavorato in quella direzione».**Sarebbe a dire?**

«Non abbiamo più 60 piani regolatori, ma sei piani strutturali sovramunicipali. Non abbiamo più quattro aziende sanitarie, ma un'unica Ausl metropolitana. Non abbiamo più 60 comuni che si occupano di sanità o di sociale, ma abbiamo sei distretti socio-sanitari che programmano e pianificano l'attività per l'intera area metropolitana. Questa volontà oggi giustamente deve trovare un suo sbocco naturale. Ed è quello della città metropolitana».

Nei suoi conti però manca Imola. Gli imolesi mica vogliono finire sotto l'egida metropolitana. O no?

«Imola è un tema importante. Ora o mai più: bisogna aprire un confronto serio e definitivo».

Imola dice: grazie, non ci interessa.

«Per questo noi abbiamo bisogno di rimotivare e riscaldare questo tema. E lo strumento che può allargare e rimotivare tutti, i cittadini, la società bolognese ma anche gli imolesi, è il piano strategico metropolitano dove discuteremo dello sviluppo dell'area vasta».

Ma Imola, allora, sì o no? E' condizione necessaria per fondare l'area metropolitana?

«Non dobbiamo pensare a competizioni tra singoli comuni e territori. L'importante è sortirne insieme, prima di escludere o includere, perché quello che è in gioco non è l'autonomia di qualcuno su scala regionale, ma la competitività del territorio bolognese su scala europea. Questo è il tema non altro».

Però è da anni che se ne par-**HA DETTO****L'UFFICIALIZZAZIONE O CI SI MUOVE ADESSO, OPPURE L'OCCASIONE ANDRÀ PERSA PER SEMPRE****IL REFERENDUM GIUSTO CHE I CITTADINI SI ESPRIMANO, MAGARI GIÀ NEL 2013****GLI IMOLESI CONFRONTIAMOCI ANCHE CON LORO, QUESTO È L'ULTIMO TRENO****IL TERRITORIO VERRANNO VALORIZZATE ANCHE LA MONTAGNA E LA PIANURA****DETERMINATO** Giacomo Venturi è il numero due di Palazzo Malvezzi, dove guida Beatrice Draghetti**MAURIZIO CEVENINI** I RIFLESSI SU PALAZZO D'ACCURSIO

«Giusto anche sacrificare il mandato»

ERA UNO dei suoi cavalli di battaglia quando in corsa per Palazzo d'Accursio c'era lui, il Cev, il più amato dai bolognesi: «Considero la Città metropolitana indispensabile per questo mandato. Lo ha ripreso anche Merola. Entrambi consapevoli che, così facendo, il sindaco di Bologna si riduce il mandato...». E, dice Maurizio Cevenini, «in questa situazione oggettiva di difficoltà di risorse, la Bologna dei 900mila abitanti è l'unica sfida che può rilanciare la città in confronto alle altre città d'Italia. Non si tratta solo di una razionalizzazione, che è molto evidente. È anche la ristabilizzazione di un senso di appartenenza». Sarebbe a dire? «Bologna, Casalecchio e San Lazzaro sono una realtà unica: l'area metropolitana servirà a valorizzare, non a sminuire le realtà piccole.

Ma in un'ottica comune, di Bologna 'larga'. Restano però gli imolesi ribelli: «Con loro bisogna parlare». Ma la vera domanda è: ai cittadini interessa questo can can? «Se le persone capiranno che la Città metropolitana è un'opportunità di essere più competitivi e avere migliori servizi, allora la miccia potrà essere accesa. La Città metropolitana non deve essere una mera architettura istituzionale». Resta da capire come coinvolgere i cittadini: «La disponibilità della Provincia e dei sindaci ad affrontare il tema è importante — spiega il Cev —. Pensiamo solo a quanto sarà importante mettere in rete gli uffici: ricordiamoci che ogni 5 dipendenti che vanno in pensione, l'amministrazione ne assume uno. E con un'organizzazione vasta, sarebbe tutto più semplice».

la e non si combina nulla. Come la mettiamo?

«Bologna ha vissuto una vicenda dolorosa come il commissariamento. Pure per questo è stato posticipato questo inizio. Ma se non vogliamo che la società sia più veloce della politica dobbiamo muoverci. I tempi sono maturi».

La Città metropolitana chiave anche per l'urbanistica, ammontiscono i costruttori.

«Il piano strategico metropolitano può essere la chiave di volta del nostro sistema territoriale. Le sue caratteristiche sono quelle di piano che nasce dal basso, sarà l'espressione di tutte le forze economiche e sociali del territorio: università, sindacati, camera di commercio, cittadini, associazioni, volontariato, imprese».

Sarà anche importante per la mobilità?

«Sì, ma non solo. Sarà importante per tutti i temi chiave della qualità della vita e del territorio. E ribadirà i due assi di sviluppo principale nel settore mobilità».

Quali?

«Il servizio ferroviario metropolitano e il passante nord».

Due tormentoni.

«Sull'Sfm, il ministro Matteoli non ha mai firmato i nuovi accordi che noi abbiamo già rinnovato e approvato nel 2007. Gli ho scritto spesso, anche di recente».

E il passante nord?

«È fondamentale per la viabilità metropolitana bolognese, regionale e nazionale. Il Ministero non ha ancora autorizzato Anas a formalizzare l'incarico ad Autostrade per la predisposizione del progetto definitivo e l'avvio della fase operativa».

Intanto, però, bisogna iniziare a muoversi. La corsa verso il referendum è lanciata?

«Il referendum è uno strumento di legge. I cittadini si esprimeranno in merito alla procedura e noi dobbiamo lavorare, pur fra mille difficoltà, per arrivare entro la fine della legislatura alla realizzazione del progetto. Anzi, Città metropolitana vuol dire anche fusione delle aziende dei trasporti».

Finalmente sbloccherete lo stallo per unire Atc e Fer?

«Lavoriamo in quella direzione. L'obiettivo è realizzare l'intermodalità tra il ferro e la gomma».

Un dato reale o chiacchiere?

«Oggi è arrivato il tempo dei risultati, non solo dell'idea. Basta piani! Abbiamo bisogno di semplificare. Quando viene un'azienda che deve ampliarsi non possiamo più dire: 'Ripassi fra dodici mesi'. Ma fra due settimane. La crisi economica e la globalizzazione ci impongono questo».