

PROVINCIA DI BOLOGNA

PIANO TERRITORIALE
DI COORDINAMENTO
PROVINCIALE

IL PIANO TERRITORIALE
DELLA PROVINCIA E IL FUTURO
DEGLI INSEDIAMENTI
DI "ECCELLENZA" REGIONALE

ATTI DEL SEMINARIO

QUADERNO 6
FEBBRAIO 2003
METRONOMI



Quaderno n° 6 supplemento al n° 24 di Metronomie a.IX Agosto 2002

Metronomie è una rivista della Conferenza metropolitana bolognese curata dal Settore studi per la programmazione della Provincia di Bologna e dal Settore pianificazione e controllo del Comune di Bologna.

Autorizzazione del Tribunale di Bologna, n° 6376 del 17/11/1994.

Direttore Metronomie
Fausto Anderlini

Direttore responsabile:
Roberto Olivieri

Redazione dei "Quaderni":
Mariangiola Galligani (coordinatore redazionale)
Bruno Alampi
Sonia Trincanato
Valeria Restani
Claudia Corazza
Manuela Mattei (progetto grafico)

Revisione redazionale degli interventi deregistrati a cura di
Claudia Corazza
Claudia Rossi

Sede della redazione:
Settore pianificazione territoriale della Provincia di Bologna
Via Zamboni, 13 - 40126 Bologna
tel. 051/6598509 - fax 051/6598524
<http://cst.provincia.bologna.it/ptcp/> e-mail: ptcp@provincia.bologna.it



**IL PIANO TERRITORIALE
DELLA PROVINCIA E IL FUTURO
DEGLI INSEDIAMENTI
DI “ECCELLENZA” REGIONALE**

Università, Aeroporto, Fiera, Sant’Orsola, Seabo
e altro ancora.

Indirizzi e accordi territoriali

**ATTI DEL SEMINARIO
Bologna 7 Novembre 2002**

Indice

Tiberio Rabboni.....	pag. 7
Gian Domenico Martini.....	pag. 16
Pier Ugo Calzolari.....	pag. 18
Adriano Grassi.....	pag. 23
Aljs Vignudelli.....	pag. 25
Stefano Aldrovandi.....	pag. 31
Nazareno Ventola.....	pag. 35
Carlo Monaco.....	pag. 40
Massimiliano Stagni.....	pag. 43
Giuseppe Campos Venuti.....	pag. 46
Carlo Castelli.....	pag. 49
Tiberio Rabboni.....	pag. 52
Alfredo Peri.....	pag. 55

TIBERIO RABBONI¹

La nuova legge urbanistica regionale affida alle Province, e in particolare al Piano Territoriale di coordinamento provinciale il compito di individuare, di intesa con i Comuni interessati, i cosiddetti “poli funzionali”, ossia gli ambiti specializzati che ospitano grandi funzioni metropolitane, connotate, in particolare, da alta attrattività e costituenti punti di eccellenza e di qualità del sistema insediativo provinciale. La legge attribuisce alle Province l'onere di definire i futuri assetti territoriali ottimali per ciascun polo funzionale in termini di sviluppi insediativi e riqualificazione, accessibilità, minimizzazione e mitigazione del loro impatto ambientale.

I documenti di base del nuovo Piano Territoriale bolognese, nell'individuare per il capoluogo, tra gli altri, i poli funzionali di Fiere di Bologna, Aeroporto, Università, Caab, Seabo, Sant'Orsola-Malpighi e Stazione centrale di Bologna, hanno indicato gli obiettivi di qualità da perseguire con il Piano e con i necessari accordi con il Comune capoluogo e con i titolari e i gestori delle attività.

La Conferenza di Pianificazione sul PTCP, che come è noto ha visto un'amplissima partecipazione di amministratori locali, tecnici e responsabili economici e sociali e oltre cento osservazioni scritte, ha non solo confermato le indicazioni dei documenti di base, ma ne ha proposto un'interpretazione più netta e radicale verso un assetto effettivamente policentrico della struttura urbana della provincia e verso uno sviluppo delle cosiddette funzioni di eccellenza in città, coerente con gli obiettivi di riduzione della congestione stradale e di miglioramento ambientale ed urbano e con quelli di una loro maggiore integrazione nel sistema provinciale e regionale.

In vista dell'imminente adozione da parte del Consiglio provinciale del Piano Territoriale di coordinamento, che conterrà le specifiche indicazioni di sviluppo per i poli funzionali individuati, vogliamo illustrare, attraverso questo Convegno, le prospettive che si delineano o che possono essere delineate. Ciò allo scopo di fornire sia un quadro d'insieme che un'occasione di confronto e di partecipazione per quanti, pur non essendo direttamente coinvolti negli accordi specifici, hanno interessi ed opinioni da esprimere sull'argomento.

Il quadro di insieme appare indispensabile per poter cogliere le interrelazioni fra i diversi poli funzionali a proposito di infrastrutture per l'accessibilità e per quanto riguarda il profilo generale della città come sede di nuove ed ulteriori funzioni di eccellenza, di rilievo regionale, nazionale ed internazionale, nel quadro del sistema policentrico provinciale.

¹ Vice Presidente della Provincia di Bologna

Da questo punto di vista i criteri-guida che abbiamo adottato nella messa a punto delle indicazioni per lo sviluppo dei poli funzionali bolognesi sono sostanzialmente tre.

1. L'individuazione di funzioni aggiuntive e complementari a quelle principali per configurare sistemi di servizi evoluti ed integrati ad alto valore aggiunto. Le nuove funzioni si caratterizzeranno più sul piano qualitativo che su quello quantitativo, sia per i limiti fisici imposti alle espansioni delle attuali strutture insediate, sia per le loro caratteristiche intrinseche di contenuto tecnologico e direzionale, sia per le prospettive di relazioni a rete con partners locali, regionali e nazionali.
2. La ricerca di nuove e specifiche relazioni tra il polo funzionale insediato e le opportunità del restante territorio provinciale e regionale per assicurare un'effettiva capacità di aggregazione e di traino delle strutture bolognesi sulle dinamiche in corso, dando contemporaneamente forma al duplice obiettivo del policentrismo provinciale e della sostenibilità ambientale ed infrastrutturale dell'ambito cittadino.
3. Il miglioramento delle condizioni di accessibilità autostradale, stradale, ferroviaria e di trasporto urbano delle eccellenze bolognesi, sottolineate dalla concretezza di tre specifici progetti: nuovo passante autostradale a nord e conseguente raddoppio delle corsie di tangenziale, servizio ferroviario metropolitano e ipotesi di utilizzo della cintura ferroviaria merci per nuovi servizi passeggeri in città, nuova tramvia Borgo Panigale - San Lazzaro e possibili ulteriori rami e diramazioni secondarie della stessa.

Si tratta di tre obiettivi distinti, ma complementari e cioè non separabili, pena la loro non praticabilità, dal momento che nessun sviluppo è immaginabile senza la seria e radicale soluzione dei problemi di accessibilità e senza il rispetto delle condizioni di vincolo territoriale ed urbano presenti.

Sulla base di questi tre obiettivi cercherò di descrivere le proposte relative a ciascun polo funzionale, precisando i casi in cui le proposte sono già concordate con i responsabili della struttura e con il Comune capoluogo e i casi in cui le proposte sono espressione di un intendimento della Provincia che andrà naturalmente verificato e, qualora possibile, concordato con gli altri protagonisti.

Gli accordi territoriali già concordati sono quelli relativi alla SpA Fiere Internazionali di Bologna, al Sant'Orsola-Malpighi e all'area Seabo-Frullo. Si è avviato, invece, di recente, un confronto con l'Università di Bologna, con il Caab e con l'Aeroporto per la definizione di specifici accordi territoriali. Per quanto riguarda la Stazione centrale di Bologna abbiamo recentemente chiesto al Comune capoluogo ed a

RFI di pervenire ad un accordo territoriale che definisca accessibilità e nuove funzioni insediabili.

Fiere di Bologna.

L'accordo territoriale, sottoscritto il 28 gennaio di quest'anno, si pone l'obiettivo di mantenere Bologna nelle condizioni di competitività con i concorrenti italiani ed europei.

Viene pertanto concordata una riqualificazione degli spazi e il potenziamento della superficie espositiva e dei servizi del quartiere fieristico nei limiti massimi di ulteriori 50.000 mq di superficie utile.

Contemporaneamente si assumono le condizioni necessarie per assicurare sviluppo dell'attività fieristica, accessibilità e vivibilità delle zone limitrofe: urgente realizzazione del nuovo svincolo e del nuovo casello autostradale Fiera, per minimizzare l'interferenza del traffico fieristico con quello cittadino, potenziamento del sistema dei parcheggi e in particolare quello di via Michelino, realizzazione di due fermate della metropolitana leggera (Costituzione, Michelino), potenziamento della fermata ferroviaria dedicata alla Fiera, fascia verde di rispetto ambientale a ridosso dell'asse tangenziale.

Circa i rapporti con il territorio provinciale e con il sistema regionale, l'accordo territoriale non prospetta scelte significative. Tuttavia l'argomento dovrà essere ripreso nel Piano Territoriale sia per l'attualità che ha assunto la relazione con la Fiera riminese, che va considerata a tutti gli effetti un alleato di Bologna e non un concorrente, sia per la ricerca di ulteriori relazioni con il territorio bolognese, a partire dalle potenzialità della vicina area Caab e da quelle dell'Autodromo di Imola, che come noto è luogo da tempo deputato alle grandi manifestazioni e agli eventi automobilistici e motociclistici internazionali. Voglio precisare, dopo aver letto commenti a mio parere affrettati su questa prospettiva, che non intendiamo spostare a Imola o altrove manifestazioni fieristiche che al momento possono essere svolte solo al quartiere fieristico cittadino. Il nostro Piano ragiona sui prossimi 15-20 anni e non c'è dubbio che in questo orizzonte temporale le attuali dimensioni spaziali della Fiera di Bologna, sia pure integrata e con gli ulteriori 50 mila mq. previsti dall'accordo, potrebbero risultare insufficienti a reggere il passo con la concorrenza italiana ed europea e con i fabbisogni di maggiori spazi espositivi. Da qui la necessità di ragionare su soluzioni concrete in grado di dare risposta alle prospettive di crescita senza necessariamente essere costretti all'alternativa secca tra stagnazione o trasferimento dell'intero quartiere fieristico in altra area della provincia o della regione.

Sant'Orsola-Malpighi.

L'accordo è stato sottoscritto il 15 ottobre 2002 per promuovere la ristrutturazione del complesso ospedaliero con nuovi e adeguati standard alberghieri, ambulatoriali, per la didattica e la ricerca e un forte adeguamento tecnologico nelle tre nuove costruzioni appositamente studiate: polo tecnologico, polo chirurgico e polo cardiologico-cardiochirurgico.

La ristrutturazione, che ha richiesto 27 mila mq di superficie aggiuntiva, è stata tuttavia subordinata alla riduzione contestuale del traffico veicolare attratto e originato dal Policlinico che insiste, come è noto, su un sistema stradale altamente congestionato.

La ristrutturazione si basa infatti su tre condizioni di contesto: innanzitutto la rideterminazione dei posti letto di medicina generale e specialistica, anche con una loro riduzione e la conseguente redistribuzione sui poli sanitari del territorio provinciale, nel rispetto comunque delle esigenze didattiche e scientifiche della facoltà di Medicina e chirurgia approfondendo, in questo quadro, l'opportunità di una maggiore integrazione con l'ospedale di Budrio collegato al Sant'Orsola dalla linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore; in secondo luogo la previsione di una nuova fermata ferroviaria nella posizione più favorevole al Sant'Orsola e il potenziamento della frequenza dei treni fino a un cadenzamento alla mezz'ora; infine prevedendo misure di mitigazione acustica all'interno dei padiglioni sanitari e nelle aree esterne prospicienti via Ercolani e via Massarenti.

SEABO.

L'accordo, già deliberato dal Consiglio Provinciale e in fase di sottoscrizione, stabilisce le condizioni per la trasformazione urbanistica dell'area aziendale di viale Berti Pichat e la parziale rilocalizzazione delle attività operative SEABO nel polo energetico-ambientale di via del Frullo in comune di Castenaso.

Anche in questo caso l'intervento sull'area di viale Berti Pichat viene condizionato alla riduzione del traffico veicolare prodotto o attratto dalle funzioni insediate e al miglioramento dell'offerta di verde pubblico fruibile e di servizi di quartiere. L'accordo recita infatti che per "diminuire l'attuale congestione della rete viaria, si rende necessario un puntuale bilancio degli spostamenti che attualmente sono generati dall'area rispetto a quelli che il progetto prefigura; tale bilancio dovrà evidenziare una significativa diminuzione con particolare attenzione agli assi viari critici". Inoltre si stabilisce l'impegno delle parti a verificare la fattibilità di una nuova fermata ferroviaria sulla linea esistente al servizio del comparto e degli insediamenti universitari limitrofi.

L'accordo afferma poi che la riqualificazione dell'area deve contribuire ad incrementare attrezzature e spazi collettivi perseguendo i seguenti obiettivi:

“previsione di uno spazio a verde pubblico di dimensioni sufficienti a svolgere una funzione efficace per il gioco e lo svago e che abbia un soddisfacente grado di accessibilità dall'esterno dell'area” necessariamente integrato, attraverso efficaci percorsi ciclo-pedonali, con le aree universitarie dei giardini di Agraria poste a sud del comparto e ai parchi pubblici del quartiere San Donato posti a nord nonché “di un'area pubblica destinata a funzioni plurime che si configuri per qualità formale e funzionale e per l'alta attrattività qualitativa delle funzioni insediate”.

Contestualmente la prospettata fuoriuscita delle attività operative di SEABO dalla città consentirà un recupero di efficienza alla stessa azienda facilitando le relazioni interne nell'ambito del nuovo e più funzionale polo energetico del Frullo e l'accesso al territorio dei mezzi disponibili, diminuendo, di conseguenza, il tempo di intervento delle squadre operative.

Università di Bologna.

Il nostro obiettivo è di pervenire ad un accordo territoriale con l'Alma Mater e con il Comune capoluogo. Al momento abbiamo svolto solo alcuni incontri propedeutici; ciò naturalmente non ci consente di presentare proposte concordate. Tuttavia ci sembra utile esplicitare le linee che intendiamo seguire nel confronto con i nostri interlocutori anche sulla base di quanto già delineato nel Documento Preliminare di indirizzi del PTCP e nei numerosi incontri della Conferenza di Pianificazione conclusa il 1 luglio.

Innanzitutto l'obiettivo generale che proponiamo è quello di far coincidere le prospettive di innalzamento degli attuali standard universitari per la didattica, lo studio e la ricerca con le prospettive di riqualificazione della città e del policentrismo provinciale. Un obiettivo che si sostanzia nella individuazione di nuovi spazi universitari in città, ma anche nella realizzazione di efficaci infrastrutture di trasporto pubblico al servizio dei nuovi insediamenti e nel decentramento, inteso come collaborazione con il territorio provinciale e con le sue risorse, di funzioni universitarie nelle realtà emergenti dotate di adeguate risorse sia per la didattica che per la residenza degli studenti e dei docenti.

Il programma edilizio decennale dell'Università di Bologna articola i propri insediamenti, oltre che nel centro storico, nell'area del Lazzaretto (seconda sede della facoltà di ingegneria), del Navile-CNR (dipartimento chimica e astronomia, farmacia e biotecnologie), del CAAB (agraria), di via Larga (scienze motorie e polo sportivo universitario), del policlinico Sant'Orsola-Malpighi. Rispetto a queste previsioni risulta indispensabile chiarire le prospettive di accessibilità dal momento che, soprattutto i nuovi insediamenti, sono stati localizzati senza una contestuale dotazione di trasporto pubblico.

Per quanto ci riguarda avanziamo alcune proposte che possono assicurare, nel medio periodo e con un investimento di media entità, efficaci collegamenti di trasporto rapido di massa. Innanzitutto per quanto riguarda l'area del Lazzaretto e del Navile-CNR, la proposta riguarda sia la ferrovia che la tramvia su gomma che potrà essere, in una fase successiva, opportunamente integrata con il metrò leggero automatico. Per quanto riguarda la ferrovia proponiamo di localizzare i principali insediamenti in prossimità delle due nuove fermate, previste e finanziate nel progetto di SFM: Zanardi e Prati di Caprara; proponiamo inoltre di trasformare la fermata Prati di Caprara nel secondo punto intermodale della città di Bologna dal momento che vi transitano quattro linee ferroviarie e che, con una modesta derivazione della linea tranviaria S. Lazzaro-Borgo Panigale, può essere collegata appunto alla rete del tram su gomma. Dal centro intermodale di Prati di Caprara il tram su gomma può poi raggiungere agevolmente l'area del Lazzaretto, proseguire per l'area Navile-CNR e ricongiungersi con la stazione centrale da piazza dell'Unità. In questo modo, ottimizzando l'uso di infrastrutture già esistenti, o previste, e con un investimento sicuramente abbordabile dal sistema locale, in concorso con la Regione e lo Stato, si conseguirebbe sia il collegamento ferroviario diretto del Lazzaretto con le principali linee del servizio ferroviario della provincia e della regione e sia, attraverso l'estensione della rete di tramvia su gomma, il collegamento veloce tra gli insediamenti universitari di Lazzaretto e Navile e tra questi e la parte di città posta a sud e a nord delle nuove zone universitarie.

In secondo luogo proponiamo di studiare la realizzazione di un collegamento tra la stazione centrale, l'area del Navile-CNR, la Facoltà di Scienze motorie e la Facoltà di Agraria attraverso l'utilizzo, anche in questo caso di una infrastruttura esistente: la cintura ferroviaria merci. L'ipotesi è quella di un'intesa da stipulare con RFI per un uso promiscuo dei binari (merci e passeggeri), che a parere di molti è tecnicamente possibile, e di un piano per la realizzazione delle fermate nei principali aggregati di domanda e per il noleggio di un materiale rotabile leggero per servizi navetta di tipo urbano. I binari della cintura merci consentono di collegare velocemente (rispetto alla velocità commerciale media in città degli autoveicoli) la stazione centrale, il Navile, le Aldini, la Fiera, S. Donato, il Pilastro, il Centro sportivo universitario, Agraria, il CAAB, la nuova strada Lungosavena e viceversa.

Circa la presenza di attività universitarie nel territorio provinciale, voglio mettere in evidenza, senza ulteriori considerazioni, le disponibilità che vengono da alcuni Comuni esterni, che naturalmente dovranno essere esaminate dall'Università. Al momento di tratta di indicazioni unilaterali dei Comuni stessi a cui guarda con interesse la Provincia di Bologna. Desidero sottolineare che tutte le proposte

riguardano Comuni raggiungibili dal servizio ferroviario che su queste linee avrà una frequenza di un treno ogni mezz'ora per senso di marcia.

Il Comune di Budrio propone una relazione strutturata con le attività universitarie in considerazione di tre specializzazioni locali in continua evoluzione: la protesica imperniata sull'INAIL di Vigorso e sull'indotto di piccole e medie imprese, la funzione ospedaliera in filiera con il Policlinico S. Orsola-Malpighi, la disponibilità di strutture residenziali di pregio storico e architettonico per l'ospitalità e per lo sviluppo di attività riabilitative e assistenziali di alto livello.

Il Comune di San Giovanni in Persiceto sta valutando l'eventuale acquisizione e la messa a norma di un grande edificio di valore storico-monumentale in relazione alla possibilità di un suo futuro utilizzo come sede di funzioni di rango regionale e di qualità superiore. Tra queste, una particolare attenzione e preferenza viene espressa nei confronti di quelle che potranno scaturire da una collaborazione con l'Università per attività stanziali, periodiche e occasionali.

Il Comune di Porretta Terme mette a disposizione il suo peculiare sistema di risorse ambientali, turistiche, produttive e di servizio, nonché una ampia dotazione di strutture ricettive.

I Comuni di Castel San Pietro Terme e Imola, che hanno già in essere rapporti di collaborazione con l'Università ed esperienze di decentramento, possono, infine, essere individuati come ambiti per la realizzazione di residenze per gli studenti.

Sul tema degli alloggi per gli studenti proponiamo una pianificazione concertata che faccia leva sulla possibilità di negoziare aree e residenze in alcuni contesti urbanistici in formazione: quelli della riqualificazione urbana ad iniziativa privata, del CAAB, de Lazzaretto, insediamenti universitari dismessi, dei Comuni dell'hinterland collegati con la ferrovia Suburbana (Ferrovia Bologna-Vignola e Ferrovia Bologna-Portomaggiore).

CAAB.

Il polo funzionale del CAAB è in realtà un sistema di aree a diversa destinazione per una superficie utile complessiva di quasi 800.000 mq., di cui circa la metà ancora disponibili. Qui hanno trovato collocazione funzioni di gravitazione metropolitana come il Centro Agroalimentare Bolognese, la Facoltà di Agraria, Città Scambi, il cosiddetto Business Park, l'Area commerciale ex Asam, il polo energetico ed ambientale di Seabo.

Il sistema delle aree CAAB ha sofferto in fase di avvio di seri problemi di accessibilità stradale e di mancanza di collegamenti di trasporto pubblico. Le recenti decisioni assunte in sede locale e nazionale per quanto riguarda strade ed autostrade e le proposte della Provincia per un collegamento ferroviario urbano veloce sulla cintura merci configurano le aree in questione come quelle destinate

alla maggiore accessibilità nel panorama cittadino e provinciale. Da un lato l'accordo per il nuovo passante autostradale a nord colloca a pochi chilometri dal CAAB un casello di accesso al sistema autostradale e, contemporaneamente, liberalizzando le attuali due corsie autostradali nel semianello cittadino, aumenta notevolmente le possibilità di accesso dalla Tangenziale. Dall'altro lato l'Accordo locale, già in corso di attuazione, per il finanziamento e la realizzazione di gran parte dell'Asse Lungosavena che collega la tangenziale di Bologna con la trasversale di pianura (manca il finanziamento del 3° lotto per circa 40 miliardi di lire) assicura l'accessibilità dalla tangenziale e dalla trasversale di pianura e dalla restante rete stradale provinciale e regionale.

L'elevata accessibilità caratterizza queste aree come quelle a maggiore vocazione insediativa per funzioni eccellenti e di rango superiore. Ci permettiamo quindi di invitare gli attori di comparto a ricercare e promuovere le condizioni per insediare funzioni di elevato carico urbanistico, non diversamente collocabili nella città. Vanno in questa direzione ipotesi come quella relativa ad un grande centro congressuale internazionale, aree espositive fieristiche, la nuova cittadella giudiziaria, il distretto multimediale, la logistica avanzata.

In ogni caso l'attuazione delle potenzialità edificatorie ancora inattuate dovrà contemplare la compartecipazione degli attori al finanziamento del terzo lotto dell'asse Lungosavena e delle fermate del servizio ferroviario urbano, qualora concordato e proposto alla realizzazione.

In questo contesto consideriamo fattibile la trasformazione delle aree ex Barilli per la realizzazione di insediamenti misti e di strutture residenziali in grado anche di soddisfare la domanda di alloggi in affitto per studenti.

Aeroporto.

Le proposte di nuove funzioni e di una adeguata accessibilità per l'aeroporto si accompagnano alla necessaria attività di tutela degli insediamenti residenziali e dei cittadini residenti. Da questo punto di vista si tratta per noi di inibire la costruzione di edifici nelle aree soggette a rumore e di individuare una fascia di rispetto del sedime aeroportuale.

Circa le nuove funzioni da integrare con quelle presenti pensiamo innanzitutto al potenziamento delle funzioni di intermodalità con particolare riguardo al sistema treno-aeromobile e al possibile impiego delle aree poste tra la linea ferroviaria Bologna-Verona e la tangenziale per collocarvi le strutture necessarie alle operazioni che compongono i processi logistici (stoccaggio distribuzione, fornitura servizi integrati). Accanto all'intermodalità e alla logistica proponiamo di sviluppare il direzionale e i servizi avanzati nella forma realizzata da diversi aeroscali internazionali del Business Center.

Circa l'accessibilità stradale confermiamo l'urgenza della realizzazione del nuovo svincolo Aeroporto, così come concordato con Autostrade ed oggetto della imminente Conferenza dei Servizi del 19 dicembre prossimo, con la precisazione che qualora l'intervento si dimostrasse nel tempo insufficiente e inadeguato proponiamo anche noi di realizzare un ulteriore svincolo all'altezza di Borgo Panigale. Per quanto riguarda i collegamenti di trasporto pubblico proponiamo ai nostri interlocutori una riflessione non pregiudiziale sulle soluzioni migliori e realizzabili nel medio periodo. L'idea che stiamo maturando e che vorremmo discutere è quella che assume la fermata ferroviaria di Prati di Caprara come il secondo nodo intermodale della città, collegato da quattro linee ferroviarie e dalla linea del tram su gomma San Lazzaro-Borgo Panigale, con sviluppi verso Lazzaretto, Navile e stazione centrale. In questo nodo intermodale potrebbe trovare collocazione opportuna anche il people-mover di collegamento con l'Aeroporto che potrebbe peraltro avere una fermata dedicata anche al Business Center. In sostanza ciò che vogliamo sottoporre alla riflessione di tutti è l'integrazione intermodale a Prati di Caprara che potrebbe assicurare il massimo di opportunità di collegamenti, il massimo di integrazione modale e il minimo di spesa rispetto ai benefici e ai tempi di realizzazione.

Infine per quanto all'integrazione tra l'aeroporto di Bologna e quello di Forlì la nostra proposta è di prevedere un collegamento ferroviario diretto tra i due Aeroporti assumendo quindi 3 impegni: proporre alla Regione Emilia-Romagna l'inserimento di questo collegamento nel PRIT come scelta strategica e necessaria per lo sviluppo delle attività aeroportuali emiliano-romagnoli; promuovere un'azione di concertazione e di condivisione della proposta con la Provincia di Forlì-Cesena e con i principali enti locali romagnoli interessati (Provincia di Ravenna, Comuni di Forlì e Cesena, ecc.) ed infine di stabilire insieme ad RFI i necessari studi di fattibilità e le conseguenti azioni per la concreta attuazione del progetto.

Io ho concluso la presentazione degli argomenti che intendevo inteso trattare. Naturalmente ho trascurato situazioni altrettanto importanti in città e fuori città, come quella relativa alla stazione centrale di Bologna e alle aree ferroviarie dismesse. Mi scuso con tutti; ci è parso utile e necessario in questo momento concentrare l'attenzione sulle emergenze del capoluogo e soprattutto quelle interessate a immediati sviluppi concreti. Mi auguro che il convegno voglia considerare le proposte che abbiamo posto all'attenzione senza pregiudizi: consideriamo questo incontro un momento di lavoro, che per noi significa innanzitutto di ascolto, di confronto e, se possibile, di condivisione.

GIAN DOMENICO MARTINI²

La Fiera rappresenta una delle eccellenze di Bologna, un importante volano di sviluppo territoriale.

E' quindi necessario garantire lo sviluppo del quartiere fieristico in maniera congruente e compatibile con la Città.

Se questa compatibilità è necessaria per ogni grande realtà cittadina, lo è ancora di più per la Fiera, in quanto l'attività fieristica è basata sul sistema "Fiera – Città". Il cliente fieristico, infatti, viene in Fiera se trova un sistema che soddisfi le sue esigenze: dal tempo impiegato per giungere in Fiera, al parcheggio ed anche alla ristorazione, all'albergo e all'accoglienza offerta dalla Città.

Consapevoli dell'importanza di questo sistema Fiera/Città, e data la comune convinzione sull'impossibilità di una diversa ubicazione del quartiere fieristico non esistendone i presupposti, come Fiera stiamo svolgendo un ruolo di promotori di alcuni progetti, ove questo è possibile:

- Abbiamo firmato un accordo con Anas, Soc. Autostrade, Regione, Provincia e Comune per la costruzione all'uscita autostradale "Fiera".
- Abbiamo congiuntamente ad Autostrade formulato una proposta all'Amministrazione Comunale per la realizzazione del potenziamento del parcheggio Michelino.
- Abbiamo da tempo realizzato il primo stralcio funzionale della fermata ferroviaria in Fiera il cui progetto è ricompreso negli accordi tra Comune ed F.S. per il nodo di Bologna
- Stiamo collaborando con il Comune al progetto di fattibilità per la riqualificazione di Piazza Costituzione, anche in funzione della nuova fermata del metrò.

In tema di sviluppo complessivo della Fiera – che ricomprende anche il completamento dei suddetti progetti, unitamente a Provincia e Comune di Bologna, abbiamo aperto un confronto sugli obiettivi e sui metodi per garantire questa crescita compatibilmente al territorio ed alla sua realtà.

Da questo confronto ne è scaturito un Accordo Territoriale, il primo in termini temporali operato congiuntamente da Provincia e Comune, nella quali sono poste le basi dello sviluppo fieristico.

² Componente il Consiglio di Amministrazione Fiere Internazionali di Bologna

I punti chiave dell'Accordo Territoriale sono i seguenti:

- Conferma dell'attuale sede del quartiere fieristico
- Espansione del quartiere fieristico, in contiguità con l'attuale, di 50.000 mq. di superficie espositiva e 20.000 mq per i servizi;
- Sviluppo dell'accessibilità attraverso:
 - Realizzazione del casello Fiera;
 - Potenziamento del parcheggio Michelino
 - Potenziamento della fermata ferroviaria in Fiera;
 - Fermate limitrofe alla Fiera del sistema di trasporto pubblico di massa (metrò).
- Attuazione di una fascia verde di riequilibrio ambientale

L'Accordo deve giungere alla sua attuazione ed è quindi necessario che i soggetti coinvolti si impegnino fattivamente per questo obiettivo.

Si tratta ora di trovare le risposte e conseguente attuazione ai grandi temi dell'accessibilità del nodo di Bologna e di attivare gli interessanti programmi delineati dall'accordo territoriale nei tempi che consentano al quartiere fieristico di Bologna di preservare la propria compatibilità e mantenere un alto grado di competitività.

E' opportuno infatti ricordare che l'attività di BolognaFiere porta un indotto sul territorio di circa un miliardo di Euro; occorre quindi creare condizioni – e prioritarie sono anche quelle legate ad un facile accesso alla Fiera - che ne consentano lo sviluppo per valorizzare questo patrimonio collettivo.

PIER UGO CALZOLARI³

Grazie, caro Vice Presidente. Io voglio innanzitutto esprimere profonda gratitudine per l'organizzazione di questo convegno, che ci consente una prima pubblica riflessione. Ed è importante che sia pubblica. Per quello che riguarda l'Università, devo dire che la serie di conciliaboli privati hanno un significato molto limitato. Quindi siamo d'accordo anche sullo stile. Siamo così d'accordo che noi abbiamo già risposto alla prima bozza preparata dal Vice Presidente Rabboni con un documento nostro e - devo dire - con singolare celerità, visto che normalmente non siamo particolarmente veloci in nulla, date le dimensioni delle cose delle quali ci dobbiamo occupare.

La prima riflessione che voglio fare soprattutto ai convenuti - il Vice Presidente Rabboni lo sa bene - è che le ricadute territoriali dell'Università di Bologna si diffondono su un'area regionale; i nostri impegni sono quindi impegni regionali. Questo è importante, perché altrimenti non si colgono certi nessi o certe - anche - posizioni che possono apparire, come dire, di vincoli, durezza dell'Università. Noi abbiamo un impegno storico, signori, che è quello di costruire un'Università nella Romagna, collegata a Bologna; si chiama Università di Bologna, sede di Rimini, sede di Ravenna, di Forlì e di Cesena. Abbiamo impegni in Romagna che sono impressionanti; e devo dire apertamente che il problema nel quale noi ci dibattiamo attualmente deriva dal fatto che noi siamo stati lasciati soli al mondo; armatevi e partite. Ma noi, come al solito, facciamo le cose sul serio. Ci siamo armati secondo le nostre possibilità e siamo partiti.

In Romagna, signori, ci sono più di 20.000 studenti; il 50 per cento delle Università italiane ha un numero di iscritti inferiore a quelli che noi abbiamo in Romagna. Abbiamo un impegno insediativo, edilizio - e non soltanto edilizio - in Romagna da far paura ad un grande Comune. Globalmente l'Università di Bologna, sede di Bologna e sedi romagnole, ha progetti approvati, impegni in qualche modo assunti, per 850 miliardi di vecchie lire. Io non credo che nemmeno il Comune di Milano abbia un impegno analogo. Su progetti di questo tipo noi siamo rimasti soli, a metà del guado. Recentemente, qualche tempo fa, ho chiesto un incontro al Presidente Errani, perché è indispensabile, urgente, sia pure nelle angustie finanziarie del Paese, trovare una soluzione a un problema che non può essere lasciato sulle spalle soltanto di una Università.

Facciamo le cose sul serio; scusate questa digressione ma è importante, perché altrimenti non si capiscono alcune cose. L'Università è sempre un grande problema per chi la ospita, io me ne rendo conto, ma anche un grande elemento di

³ Magnifico Rettore Università degli Studi di Bologna

rafforzamento e di sostegno. La dice lunga la lista, breve, perché non è completa, delle proposte che vengono dai Comuni e non soltanto della cintura bolognese. Senza l'edilizia, che pur comporta una spesa considerevole, noi ogni anno versiamo in Romagna 110 miliardi di vecchie lire. Per una Università tutto sommato piccola, ancora, fragile, è una parte consistente del bilancio dell'Università; dico questo per farvi capire che noi facciamo le cose sul serio. Avrò modo di riprendere questo banale concetto, che però non è tanto banale per chi si trova, da una parte, stretto dai vincoli di serietà e dall'altro dall'abbandono nel quale siamo rimasti.

Questa Università ha problemi enormi, anche nella sede di Bologna. Malgrado lo sforzo incredibile, fatto nel precedente rettorato, voglio dare pubblicamente atto al mio predecessore di questo, che ha quasi raddoppiato gli spazi a Bologna durante il suo lungo mandato, malgrado questo sforzo immenso, la quota di metri quadri calpestabili per studente colloca Bologna in coda alla lista delle Università italiane. Signori, malgrado questo, siamo una delle Università più efficienti, la prima, la seconda, la terza, non ha importanza, si fa presto a cambiare un parametro, ritenuta più efficiente. Malgrado questo, gli studenti vogliono venire studiare a Bologna. Io mi sono sbagliato all'inaugurazione dell'anno accademico, quando annunciavo l'incremento percentuale delle matricole; mi sbagliavo perché avevo i dati di quel giorno, ma i dati sono già cambiati. Siamo al 10,5 per cento di incremento a Bologna. E' un fenomeno impressionante.

I giovani vogliono questa riforma universitaria, che noi abbiamo accettato perché è inserita in una legge della Repubblica, allora socraticamente berremo anche la cicuta. Ma l'abbiamo fatta bene questa riforma. E gli studenti l'hanno capito. Abbiamo investito una montagna di risorse; gli studenti l'hanno capito. Questo pone enormi problemi alla città, e per i rapporti col Comune; riprenderemo questi rapporti sul tema specifico della casa agli studenti. Io ho usato qualche tempo fa, riferendomi agli studenti, l'espressione di *scorticati*, ma forse bisognerebbe usare un'espressione più dura ancora. Abbiamo bisogno di nuovi spazi nella città; abbiamo impostato - e il Vice Presidente Rabboni vi ricordava alcuni di questi - programmi di espansione enormi dell'Università al Lazzaretto e Navile; ma non possiamo aspettare dieci anni. Cioè ci si laurea due volte, quanto meno. Non possiamo aspettare dieci anni; io devo provvedere in un altro modo, con risorse che non ho. In una città che è cara come New York, questi sono i problemi.

Faremo alcune cose, impegneremo i quadri di famiglia, i gioielli di famiglia, qualche idea c'è ma, insomma, donatori, a parte alcune formidabili eredità ottenute di recente, donatori non esistono. La cultura non paga; "*povera e nuda vai, filosofia*", ancora, come ai tempi di Dante. Avremo bisogno di nuovi spazi in città. E' urgente, perché io non posso pensare che i miei studenti di Economia

continuino a impilarsi in 300, in 400; fa male al cuore. Perché non posso pensare che il sistema di master che stiamo mettendo in piedi, con una estensione di impegno che non ha nessun'altra Università italiana, obblighi gli studenti che si iscrivono a far code impressionanti spesso sotto la pioggia, a palazzo Bianconcini, dove non ci sono spazi nemmeno per l'ufficio che è destinato a questa attività. Nuovi spazi in città. Qualche idea l'abbiamo, discuteremo prossimamente con gli amministratori della città. Abbiamo bisogno di provvedere con urgenza; non possiamo aspettare i grandi progetti.

Il Sant'Orsola Malpighi.

Così opportunamente il Vice Presidente ci ha ricordato l'esigenza di ancorare comunque la presenza di posti letto alle necessità didattiche e scientifiche di una facoltà che intende assolutamente procedere verso livelli più alti. I giornali ieri erano pieni di questa notizia, di questo professore americano, italiano in origine, che torna, personaggio geniale; non sarà l'unico. Stiamo tentando disperatamente di riprodurre fenomeni come quelli che avete letto ieri sul giornale. Tornerà ad essere in molti settori il luogo dell'eccellenza della medicina accademica, della ricerca medica; lo è già in molti settori. Il Sant'Orsola è orribilmente congestionato; ecco perché noi puntiamo sul Bellaria per il decongestionamento, ecco perché noi puntiamo con forza al polo delle neuroscienze al Bellaria. Ancora una volta, signori amministratori, noi facciamo sul serio. Venderemo, anche qui, le cose di Bologna per costruire il dipartimento di neuroscienze in zona Bellaria. Ma vogliamo un dipartimento universitario, non la dissoluzione del dipartimento universitario nelle strutture sanitarie. Ecco perché potenziaremo ulteriormente l'Oncologia all'ospedale Bellaria, l'Oncologia accademica, universitaria, che è già una delle più quotate in Europa; ecco perché nel prossimo futuro voi vedrete altri fenomeni come quelli che abbiamo rappresentato, dal professor Tallini, che avete letto ieri sul giornale.

Ma allora io ho l'obbligo, Vice Presidente, io capisco che questo rappresenti un piccolo dolore, ma la mia funzione non è quella di compiacere i pubblici amministratori ma di dire la verità. Quando avremo investito tante decine di migliaia di vecchie lire, tratte da un bilancio - quello universitario - così povero, in termini relativi, rispetto ai bisogni, quando avremo fatto una operazione di quel livello sull'oncologia e sulla neurologia, che cosa diventa quell'ospedale? Ma chi arriverebbe ad affermare che quell'ospedale non deve essere riunito al Sant'Orsola - Malpighi? Il programma dell'Università di Bologna, programma edilizio insediativo, è largamente fissato; vi ho parlato di cifre enormi. E' stato così stabilito: piaccia o non piaccia, io non entro all'interno di questo dibattito, io lo porto a termine, non c'è errore più grande dei ripensamenti continui. Lo porterò a

termine; così come è stato stabilito negli anni scorsi, ovviamente concordando con le pubbliche amministrazioni. Non ci sono ulteriori spazi; l'obiettivo forte di decentramento dell'Università di Bologna è la Romagna. E a Bologna gli obiettivi storici sono Navile, Lazzaretto, CAAB; non ci sono margini per ulteriori insediamenti. A meno che qualcuno, come accade in alcuni felici Paesi, non venga con un assegno che corrisponde al costo enorme - enorme - degli insediamenti universitari.

Alcuni Sindaci della Romagna sono venuti da me perché vogliono la seconda Facoltà di Medicina dell'Università di Bologna, che sarebbe poi la quinta della Regione; allora - la prima obiezione - dico: andate voi però in Regione a fare la proposta, perché io mi vergognerei. Ad ogni buon conto, chi paga? Paghiamo noi. Ma cosa pagate voi? Fatti i conti su una mano, perché non occorre andare al di là di una mano, in termini di milioni di euro, e si sono ovviamente spaventati nel costo enorme dell'Università. Il programma è largamente fissato e il finanziamento richiesto per sostenerlo è ingentissimo. C'è un punto di questo rapporto con le pubbliche amministrazioni che mi preme sottolineare, che è quello dei trasporti. Scusate, vado un po' in qua e in là. Vorrei, ancor prima di questo, fare riferimento a una cosa interessante che l'Assessore ci diceva poco fa a proposito della disponibilità offerta da alcuni Comuni.

Intanto io sono grato di questa informazione; sono grato anche di avere stretto questi rapporti. E i Comuni della cintura territoriale si rendono conto che l'Università è uno strumento formidabile di riqualificazione, di qualificazione del territorio. Vedeste cosa sta accadendo in Romagna. Vedeste cosa sta accadendo in città di un provincialismo disperato, come era per esempio Cesena; cosa sta accadendo di nuovo, di attribuibile immediatamente, con sicurezza, all'Università. Ci sono indicatori straordinari, alcuni apparentemente banali. Io ho seguito per esempio l'evoluzione delle librerie in quella città; cambiato faccia la vetrina, per l'arrivo dell'Università, con esigenze nuove, più aggiornate. Quindi io sono grato al Vice Presidente per questa operazione che ha fatto. Certo, queste cose vanno poi concordate con l'Università; di alcune di queste io non sapevo nulla. Con Budrio, non c'è dubbio, abbiamo cominciato a parlare di possibili attività di ricerca attorno alla protesica, attorno ad altre interessanti prospettive; con Castel San Pietro c'è da tempo un'ipotesi che non è registrata ma la si può tranquillamente registrare, l'ipotesi di costruire a Castel San Pietro una scuola di livello universitario, per la riqualificazione degli insegnanti nelle scuole di ogni ordine e grado, riqualificazione continua. Il contenuto professionale di un insegnante, come quello di chiunque altro ma probabilmente quello dell'insegnante più degli altri, si esaurisce rapidamente in questo mondo che divora la conoscenza in modo così impressionante.

Bene, queste sono cose molto interessanti; le porteremo avanti. Ma questo non è un decentramento; si decentra quando si spostano le folle degli studenti. Per ciò che concerne il decentramento quello è fissato. Io non so se poi la città ha mai fatto i conti sul significato, in termini anche economici, del decentramento di grandi folle di studenti, come accadrà; l'indotto di Bologna, come dell'Università, è come quello della Fiera. Ultima questione. Sono grato per l'evidenza che il Vice Presidente ha conferito ad un tema così importante per noi come quello dei trasporti, per gli studenti. Allora io vi devo dire una cosa: che non darò corso a nessun finanziamento in via definitiva per una grande impresa prima di avere visto, discusso, organizzato i sistemi di trasporto. Io non posso più trovarmi nelle condizioni di dovere affrontare le legittime proteste dei miei studenti di Agraria. Questo non accadrà più. Per cui, prima del via definitivo, un accordo specifico per i trasporto al Lazzaretto, al Navile. Prossimamente ci vedremo di nuovo con gli amministratori comunali per la questione del CAAB, il collegamento col CAAB.

Ho letto, nella bella relazione del Vice Presidente, un'altra questione che interessa e che è quella dell'ipotesi di un secondo centro congressuale; perché di questo si tratterebbe. Allora io vi do una informazione interessante sotto questo profilo. L'Università di Bologna non fa più congressi a Bologna, a parte i medici, che godono di una capacità di pressione sui possibili finanziatori che i filosofi non hanno, che i matematici non hanno. Noi non riusciamo più a fare congressi a Bologna, di una qualche entità; vi do una informazione interessante, perché è curiosa, mi riguarda personalmente. Bologna, l'Università di Bologna è il centro più importante in Italia per gli studi di micro elettronica, certificati. Il centro di eccellenza per la micro elettronica è a Bologna. Il Governo l'ha piazzato a Bologna, non nei potenti politecnici del nord.

Bene, viene per la terza volta a Bologna il congresso europeo di micro elettronica; ma i costi bolognesi non sono più abbordabili. Per cui, questo è accaduto qualche mese fa, l'Università di Bologna ha organizzato il congresso europeo di micro elettronica – sottolineo l'Università di Bologna - a Firenze. I costi sono spaventosi; tutti i congressi dell'Università vanno adesso in Romagna, dove troviamo condizioni più vantaggiose. Appena le finanze ce lo consentiranno, faremo noi il nostro centro convegni, per evitare i costi, che non sono soltanto poi costi delle strutture, costi degli alberghi, costi dei taxi; è difficile fare credere ad un uomo di scienze, che vive in modo francescano, che il costo degli alberghi è quello bolognese. Questo tema è un tema che ci riguarda da vicino e vi preghiamo di considerarlo con grande attenzione; l'ipotesi del secondo centro è interessante, purché vada nella direzione di ridurre i costi delle strutture. Altrimenti continueremo ad andare in Romagna o fuori Regione. Grazie.

ADRIANO GRASSI⁴

Saluto tutti i presenti e porto anche il saluto del Dr. Cacciari che non ha potuto essere presente oggi.

Molto brevemente vorrei porre in rilievo alcuni elementi di riflessione sull'accordo territoriale tra Provincia, Comune di Bologna, Azienda Ospedaliera di Bologna, Università degli Studi di Bologna e Regione, siglato il 15 ottobre e sull'accordo di programma per la variante al piano regolatore del Comune di Bologna, dei quali si è già fatto cenno nella relazione introduttiva del Vice Presidente Rabboni.

I due accordi vanno quindi considerati in parallelo in quanto, seppure con finalità diverse e specifiche, hanno consentito di raggiungere l'obiettivo essenziale per le prospettive di riqualificazione della struttura ospedaliera.

Infatti per la realizzazione dei tre nuovi poli all'interno dell'ospedale: Polo Tecnologico, Polo Chirurgico e Polo Cardiologico e Cardiochirurgico sono necessari ulteriori 24.000 mq edificabili (soprattutto per la realizzazione del Polo Chirurgico e del Polo Cardiologico e Cardiochirurgico, in quanto il Polo Tecnologico è già stato realizzato).

Per raggiungere l'accordo per la variante summenzionata è stato necessario un consistente ed impegnativo lavoro svolto dalla Conferenza dei Servizi, appositamente costituita da tutti gli organismi istituzionali interessati e coordinato dal Comune di Bologna, che ha portato in tempi relativamente rapidi alla concessione dell'edificabilità della superficie necessaria, corrispondente ad un incremento di 24.000 mq della superficie complessiva occupata dalla struttura ospedaliera. Questo potrà quindi consentire di avviare e concludere la progettazione dei lavori previsti che saranno completati presumibilmente nell'arco dei prossimi otto anni.

Oltre agli interventi interni di riqualificazione già accennati va ricordata l'attenzione rivolta agli aspetti urbanistici connessi alla collocazione della struttura ospedaliera nell'ambito della città di Bologna. Per avere un'immagine reale della dimensione dell'impatto dovuto alla presenza dell'Azienda Ospedaliera basta vedere i dati.

I dati che qualificano la struttura dell'Azienda Ospedaliera di Bologna sono contenuti nella scheda che è stata consegnata. Sono dati che rendono conto di una presenza, in termini fisici, di forte impatto sulla condizione urbanistica della città, con problemi critici che sono stati - come dicevo - affrontati nell'ambito del lavoro svolto per la definizione dei documenti già citati. Va sicuramente apprezzato quanto già è stato detto dal Vice Presidente Rabboni relativamente alle soluzioni degli effetti dovuti alle condizioni esterne alla struttura del

⁴ Direttore Amministrativo Azienda Ospedaliera di Bologna

Sant'Orsola - Malpighi, quindi con l'utilizzo di opportunità già presenti, come quella relativa alla ferrovia di collegamento tra Bologna e Budrio, parte della rete ferroviaria che collega Bologna a Portomaggiore. Tale opportunità consente di prevedere una fermata nelle prossimità del Policlinico che può essere un'alternativa valida al traffico che attualmente viene convogliato sulle direttrici che portano a Via Massarenti, a Via Mazzini per il traffico proveniente dall'area extra-urbana.

L'impatto del traffico sul Sant'Orsola - Malpighi è evidente, come potete vedere dai dati forniti, gli accessi di persone, mediamente stimati in un giorno presso il Sant'Orsola - Malpighi, sono di 20.000 unità; dato che è secondo solo al flusso di persone che interessa il traffico quotidiano presso la stazione ferroviaria centrale di Bologna. Questo dà già una netta evidenza di quale possa essere l'impatto e quali possano essere i problemi che ne conseguono. La costruzione e gli interventi interni di riqualificazione dell'Azienda Ospedaliera dovrebbero sicuramente risolvere i problemi connessi a livello degli standard qualitativi, da un lato, e dall'altro favorire la soluzione di alcuni problemi concreti, tra i quali si evidenziano i trasporti interni. Essendo la struttura ospedaliera distribuita su una superficie ampia, i pazienti, durante la loro degenza, devono essere sottoposti a terapie ed esami diagnostici che impongono trasferimenti interni che, nel complesso, determinano flussi molto consistenti. La concentrazione di attività in termini maggiormente funzionali e correlati ai percorsi assistenziali può ridurre notevolmente il flusso di trasporti di questo tipo.

Per quanto riguarda l'impatto esterno, relativamente all'inquinamento atmosferico ma soprattutto a quello acustico dovuto al traffico che transita attorno all'Azienda Ospedaliera, è prevista, nell'ambito degli interventi programmati, la costruzione di barriere fonoassorbenti che dovranno ridurre l'effetto inquinante e riportare entro limiti accettabili l'inquinamento acustico attualmente presente. Direi che i temi e gli aspetti critici sono stati ampiamente esaminati, approfonditi e registrati nei documenti che citavo. Ora non resta altro che procedere a una rapida realizzazione degli interventi.

Qui colgo l'occasione per ringraziare il Comune, la Provincia, l'Università che hanno collaborato alla realizzazione di questo accordo e favorito dall'approccio organico di tutti i livelli istituzionali coinvolti che consentiranno la realizzazione degli interventi nei tempi previsti. Grazie.

ALJS VIGNUDELLI⁵

Sono veramente compiaciuto di poter dare un contributo in questa sede sul tema dei Piani territoriali, che, coerentemente con la riforma costituzionale del Titolo Quinto e con la specifica legge regionale in materia, collocano la Provincia al più alto livello strategico per l'individuazione delle *funzioni di eccellenza* finalizzate anche e soprattutto, almeno per quello che ci riguarda, all'individuazione degli *obiettivi di qualità* che, in ultima analisi, sostanziano il futuro *sviluppo del sistema economico bolognese*.

Si potrebbe affermare che, finalmente, si realizza qualcosa pensato oltre trent'anni fa; tenuto conto che il lontano progenitore dell'odierno *Piano territoriale* è quello schema contenuto nel *Piano intercomunale* di Bologna, del 1967, in cui venne delineata la scelta urbanistica di realizzare nell'area bolognese un *Polo* di infrastrutture e servizi integrati nell'area Nord-Est del territorio, a Nord-Ovest dello scalo merci San Donato.

Non a caso, la definizione di un ambito territoriale "per impianti industriali ad integrazione polifunzionale del sistema direzionale e dei mercati generali" anticipò di un anno l'approvazione di una variante al PRG di Bologna del 1958 per la zona Nord-Est del territorio comunale, relativa, in particolare, alla nuova previsione di un centro anonario e mercantile. Cosa, questa, che, in ultima analisi, rappresentò la premessa del PRG del 1970, approvato nel 1973, che recepì poi tale variante, assegnando al CAM, Centro Annonario Mercantile, e all'autoporto, entrambi da attuare attraverso società finanziarie a prevalente partecipazione pubblica, il compito di costituire efficienti infrastrutture logistiche e produttive, tali da costituire importanti *fattori di sviluppo e razionalizzazione* per l'area bolognese.

Lo strumento urbanistico utilizzato per l'attuazione di questa previsione è stato ed è tuttora un *Piano particolareggiato per insediamenti produttivi* (il primo approvato nel 1979, poi modificato con varianti successive), esteso ad un territorio di oltre 265 ettari, per quasi 800.000 metri quadrati di superfici utili previste.

Nonostante queste premesse, al di là di realizzazioni meno significative, l'attuazione delle previsioni urbanistiche prende l'avvio concretamente soltanto negli anni Novanta, con la realizzazione del *Centro Agroalimentare Integrato*, inaugurato nel 1999 e trasferito nel 2000, che è una infrastruttura di concezione moderna nata dal superamento del concetto tradizionale di Mercato Ortofrutticolo. Ed è questa un'operazione che, dicevo, oltre a rendere disponibile agli Operatori strutture di livello adeguato all'importanza di funzioni nodali nella *filiera del ciclo distributivo agroalimentare*, libera però, al tempo stesso, aree strategiche in

⁵ Presidente CAAB

prossimità del centro urbano (mi riferisco al vecchio CEE, Mercato Ortofrutticolo di via Fioravanti) che si sono poi rivelate uno strumento chiave per il riassetto urbanistico di una significativa parte della città; tant'è che in tali aree verrà realizzata la nuova sede del Comune.

Completata l'attuazione del primo nucleo, l'attività della Società Centro Agroalimentare si è concentrata negli ultimi anni sull'esigenza di dare attuazione ad un complesso di interventi in grado di arricchire la *gamma di funzioni urbane e territoriali* anche rispetto a quelle previste in origine (sostanzialmente legate alla sola *funzione mercatale*). L'obiettivo, a questo punto, diventa quello di costruire nel tempo un insediamento in grado di accogliere in forma integrata un *complesso di funzioni di terziario avanzato strategiche per tutta l'area metropolitana*.

L'insediamento di una *funzione* di rango elevato, trasferita dalla città, quale la sede della Facoltà di Agraria, di cui parlava il Rettore, nel cuore direzionale di CAAB, rappresenta un primo episodio di *arricchimento delle funzioni* ed un'opportunità per un *salto di qualità* nella concezione complessiva del potenziale ruolo territoriale dell'area.

E - per parafrasare gli esempi che l'amico Martini ha fatto dando alcune cifre concernenti un'importante realtà economica quale la Fiera di Bologna- con la realizzazione del *Retail Park* - il Parco Commerciale tematico bolognese denominato "Meraville"- che verrà inaugurato il prossimo 21 novembre ad opera di Città Scambi, unitamente ad altre iniziative completate (Centro Agroalimentare), in via di cantierizzazione (*Business Park*), od in corso di progettazione, si può tranquillamente affermare che il volume di affari che il Polo funzionale CAAB e CAAB Aree Annesse Sud produce e potrà produrre costituisce un dato molto significativo, tenuto conto, altresì, della strategicità dell'area in termini di "distretto" (o Polo Funzionale), potendo essa rappresentare una sorta di *Global Park*, unico in Europa per dimensione e tipologie.

Solamente all'interno del Centro Agroalimentare vengono commercializzati prodotti ortofrutticoli per almeno settecentocinquanta miliardi solo di fatturato, con trentacinque aziende grossiste, sette cooperative di produzione (oltre 250 imprese associate), centocinquanta aziende agricole che commercializzano direttamente, tre borse merci, 3,5/4 milioni di quintali commercializzati ogni anno, oltre 2000 clienti, il 64% dei quali sono a loro volta grossisti facendo di Bologna un grande mercato di redistribuzione, 64 paesi esteri fornitori di prodotto ed un significativo flusso *export*. Inoltre, va segnalato lo sviluppo di nuove attività connesse alla logistica, come quelle di *piking* e di *franchising*.

Si pensi, ancora, a cosa potranno rappresentare in termini di flussi economici il *Retail Park* (parco tematico), dove transiteranno milioni di acquirenti all'anno ed il *Business Park* (magari seguito da altre iniziative consimili: *Business Buildings*),

che ospiterà grandi società e multinazionali. All'uopo, fra le varie esperienze europee (Germania: solo nella periferia di Francoforte si contano quaranta localizzazioni; Spagna: il *City Park Ronda de Dalt* di Barcellona è un vero e proprio *Business Park* urbano; Portogallo: *Quinta de Fonte* è un *Business Park* realizzato su scala ridotta nei pressi di Lisbona; Francia: in cui si assiste all'affermazione di un modello misto definito *Technopoles*, che è una combinazione di *Business Park* e *Centri Scientifici* per la ricerca e lo sviluppo come quello di Valbonne, denominato *Sophia Antipolis*), cito quella inglese di *Stockley Park*, che vanta dodici settori aziendali con la presenza delle otto maggiori compagnie di informatica, mentre a Barcellona si sono insediati, fra gli altri, gruppi come Matra Communication, Credyt Lyonnaise, Bouygues, Johnson & Johnson, Kanguros, ecc. ed a Lisbona: Ericsson, Nike, Disney, Procter & Gamblee, Microsoft, Cisco System, Hewlett Pakard, ecc.

Quindi, è più che presumibile che anche nel *Business Park* della nostra città potranno insediarsi realtà molto significative, idonee a muovere un considerevole volano di operazioni economiche. Tant'è che non mi meraviglierei se il *Business Park* bolognese venisse commercializzato non a metro quadro ma a metro quadro Gigahertz (Ghtz); ovvero che il *fixing* del prezzo a metro quadro venga effettuato specificamente sulla base della potenzialità tecnologica che un direzionale del XXI secolo sarà capace di imprimere che equivale, facendo un paragone traslato col settore della meccanica, con la potenza in cavalli motore che una determinata autovettura riesce ad esprimere.

Tutto ciò ha poi portato a pensare che all'interno di tale *Global Park* potrebbe validamente essere collocato pure un Centro Congressi con annessa struttura alberghiera. Ovviamente, quando si parla di realtà del genere non si teorizza la duplicazione di strutture già esistenti ma si concepisce un passaggio ad una scala nettamente superiore per concorrere con pari dignità nelle borse internazionali della congressistica.

A tal fine, Caab ha commissionato al professor Stefano Sandri, ordinario di Macroeconomia alla Luiss di Roma, un progetto di pre-fattibilità economico finanziaria sull'iniziativa, tenuto conto che lo stesso, insieme alla Società Progetti Industriali e Finanziari, aveva già svolto studi analoghi sia per il Centro Palacongressi Italia di Roma (progetto Calatrava), sia per il Palacongressi di Fiuggi (progetto Fuksas).

Studio, questo, consegnato ai Soci pubblici fin dalla primavera scorsa, dal quale emerge che l'investimento in oggetto è remunerativo e genera valore oltre il costo del capitale, arricchendo l'economica bolognese pure nei settori indirettamente coinvolti, anche in termini di *surplus* sociale (producendo un incremento occupazionale di circa millecinquecento unità), con un consistente gettito di

imposte dirette ed indirette. In tal modo, Bologna si collocherebbe a cavaliere tra l'offerta di Milano e le realizzazioni in corso a Roma ed a Fiuggi, sfruttando una serie di suoi *plus* anche troppo noti per essere citati estesamente: posizione geografica, trasporti, università, vicinanza alle città d'arte, ecc.

E, sempre sotto il profilo delle idee innovative, quanto detto per il *Centro Congressi* vale anche per la promozione, a Bologna, di un *Polo Multimediale*, sulla scia delle esperienze maturate da quelli già realizzati, con grande lungimiranza, col Centro Multimediale di Terni, col *Virtual Reality & Multimedia Park* di Torino, con *La Belle de Mai* di Barcellona, ecc..

In questo modo, anche in relazione alla prefigurata trasformazione in senso federale della RAI, che comporterà un ulteriore rafforzamento del Nord nel settore multimediale (peraltro già forte per la presenza di Mediaset), Bologna, anche grazie ai punti di eccellenza già presenti (DAMS), oltre ad impresari di livello internazionale nel campo dello spettacolo (Gigi Ballandi, Michele Torpedine, ecc.) ed ad artisti di analogo spessore che potrebbero essere coinvolti (Luciano Pavarotti, Lucio Dalla, Vasco Rossi, Andrea Bocelli, ecc.), potrebbe sicuramente giocare un ruolo importante. Discorso, questo, che sicuramente richiamerebbe tutte le realtà di settore accessorie (fornitori di tecnologie, *servers*, per non parlare dell'indotto in termini di manutenzioni).

Più in generale, tenuto conto che la nostra zona, una volta terminata la Lungosavena ed il casello di Granarolo col nuovo anello tangenziale, sarà per lungo tempo l'unica del territorio provinciale allineata agli *standard* di traffico europei, si può comprendere come questi ragionamenti ci aiutino a cogliere il significato più autentico di concetti espressi nel PTCP quando si parla di *obiettivi di eccellenza* e di *Poli funzionali*.

In ultima analisi, emerge che sussistono condizioni per la promozione di questi importanti anche se complessi progetti, offrendo un contributo alla *cultura dello sviluppo*, alla *dimensione economica* ed alla *vocazione internazionale* di Bologna. Giova ricordare che tali esigenze, essendo molto sentite e di carattere generale, rappresentano opportunità irripetibili e singolari per il Centro Italia. Evidentemente, qualora esse venissero soddisfatte in regioni contermini, si concretizzerebbe l'adagio: "chi prima arriva meglio alloggia", vanificando - in quanto lo "spazio vitale" di queste iniziative necessita di grandi quote territoriali, spesso addirittura sovranazionali- la possibilità di ripeterle sul territorio bolognese, con evidente irreversibile danno per il nostro sistema economico complessivo.

Ora, tornando alle considerazioni che stavo svolgendo prima delle specificazioni relative a Palacongressi e Multimediale, giova riprendere il ragionamento in ordine alle sedi direzionali in una logica insediativa di alto profilo ambientale. Questi sono i passi di cui parlavo per la costruzione di una identità forte del Polo CAAB, a cui la

società ha dato il proprio apporto attraverso un ruolo attivo, di analisi delle opportunità e della fattibilità, di promozione a livello internazionale, di proposte e programmi rivolti agli operatori in grado di cogliere il valore delle ipotesi formulate. L'impegno tecnico organizzativo e di investimento sostenuto fino ad oggi da CAAB ha consentito di realizzare un sistema infrastrutturale che non ha paragoni nel contesto dell'area metropolitana bolognese (e dunque pochi rivali anche nell'area geografica del Nord Italia), e che è destinato ad accentuare la propria *qualità* in termini di accessibilità territoriale nel quadro di altre scelte in corso di attuazione e di definizione: l'asse Lungosavena, il passante autostradale a nord, il casello di Granarolo, il collegamento ferroviario con caratteristiche di connessione urbana con le aree del Navile, Università, CNR, della Fiera, del Lazzaretto, Facoltà di Ingegneria e con la stazione centrale.

In sintesi, possiamo affermare che l'ambito territoriale CAAB, considerato a partire dalle funzioni già presenti, è in corso di attuazione; ma, a maggior ragione, in rapporto alle prospettive di sviluppo delle opportunità insediative e dei servizi offerti, e della centralità che acquisisce nelle politiche di area metropolitana, possiede tutti i requisiti per essere considerato uno dei più importanti *Poli funzionali* del *sistema territoriale ed economico* bolognese. La peculiarità del *Polo funzionale* (diverso in questo da numerosi altri poli specializzati nel settore fieristico ospedaliero, dei trasporti, della giustizia e del commercio) è costituita proprio dalla sua articolazione funzionale. Esso oggi già associa *funzioni* della *logistica avanzata* e della *distribuzione* a funzioni universitarie, come dicevo, commerciali, direzionali, tutte improntate al massimo livello di qualità nelle dotazioni di servizi offerti e nel *layout* insediativo e tecnologico.

E' ora necessario individuare, da parte degli Enti che ne ha la competenza (la Provincia ed il Comune in primis) una modalità di completamento che favorisca l'incremento di qualità e complessità urbana secondo modalità tali da trasformare l'area in un vero e proprio ambito strategico integrato, con una sua identità complessiva, che gli derivi dall'appartenenza alla città di Bologna e dalla capacità di esercitare un ruolo chiave nel cuore della città metropolitana. Tale *identità* va considerata come un *fattore di successo* dell'area e delle iniziative economiche presenti e future.

In questa direzione, un'opportunità significativa è quella di ripensare il ruolo delle aree tuttora non utilizzate (parte delle Aree CAAB Annesse Sud, aree a Sud di via Santa Caterina di Quarto, oltre al sistema delle aree a Nord) ed, in coerenza con questo disegno, è auspicabile che nell'area ex macello comunale si perseguano gli stessi obiettivi.

E' fondamentale che un *sistema territoriale* di queste dimensioni, di questo pregio, sia tenuto nella debita considerazione per lo sviluppo di funzioni rare e qualificate

che completino e rafforzino il ruolo del *Polo funzionale* al servizio dello sviluppo economico della città: ci riferiamo, come si è detto sopra, alle strutture per la congressualità di livello internazionale (managerialmente concepite), alla produzione dei servizi multimediali ed alla logistica avanzata. Infatti, oltre ad evitare il rischio di banalizzare delle opportunità urbanistiche, scelte di questo profilo hanno la capacità di *generare risorse pubbliche e private* che sono necessarie a concorrere all'ulteriore *qualificazione dell'infrastrutturazione dell'area*. Lo strumento più adeguato per definire queste scelte è l'*accordo territoriale*, attraverso il quale sono concordate tra Provincia e Comuni obiettivi e scelte strategiche e può essere coordinata l'attuazione dei piani urbanistici. In particolare, il caso specifico è quello di cui all'articolo 15 della legge urbanistica regionale, il quale prevede che la Provincia, per l'attuazione del PTCP, possa promuovere *accordi territoriali* diretti a definire gli interventi di livello sovra comunale da realizzare in un arco temporale definito.

Mi avvio alle conclusioni, rilevando due cose.

Una: in parallelo alla definizione di questo accordo territoriale quadro, a cui CAAB potrà partecipare in relazione al ruolo di Ente proprietario ed eventualmente per le funzioni operative che gli potranno essere assegnate dai propri soci pubblici, il programma degli interventi promossi da CAAB dovrà proseguire nel quadro delle decisioni già assunte sia attraverso accordi previsti dal piano vigente per l'utilizzo delle *capacità edificatorie* oggi "congelate", da reimmettere progressivamente entro il disegno attuativo complessivo, sia attraverso un *Accordo di Programma* con Provincia e Comune, relativo al completamento dell'assetto funzionale delle aree di cerniera tra sistema CAAB, gli insediamenti universitari ed il Pilastro (residenze e servizi).

Seconda ed ultima cosa. Va rilevato che in una logica di stretta cooperazione tra istituzioni ed enti economici, finalizzate ad attuare politiche di sviluppo territoriale, l'esperienza di CAAB può costituire per l'area metropolitana bolognese un esempio concreto di *concezione strategica della pianificazione e della programmazione degli interventi*. Entro le linee di tali strategie ciascun soggetto, anche esterno, potrà riconoscere il proprio apporto e contribuire ad una risposta integrata di alto profilo all'esigenza di sviluppo dei settori economici più dinamici della nostra società, che devono essere in grado di competere su scala internazionale anche attraverso l'accesso, a condizione di *qualità insediativa, infrastrutturale ed organizzativa* di livello adeguato agli obiettivi assunti. Grazie.

STEFANO ALDROVANDI⁶

Buongiorno e grazie a tutti, in particolare alla Provincia, per avere organizzato questo momento di incontro e di confronto su questi temi. Effettivamente, nei nostri territori, credo che si possa rilevare una particolare coincidenza favorevole per affrontare questi tipi di temi. Questo perché? Perché i soggetti pubblici, che sono coinvolti in queste tematiche, che sono tutti oggi presenti in questa sala, hanno tutti e tre i ruoli indispensabili per potere agire in termini concreti. I tre ruoli sono, da una parte, essere i sensori dei bisogni, in secondo luogo essere coloro i quali hanno responsabilità amministrative per pianificare e decidere le regole per eseguire questi tipi di bisogni e, in terzo luogo, anche, essendo aziende, come il caso di HERA ma come sicuramente il caso della Fiera, degli aeroporti, Università, anche di dare attuazione a questi tipi di bisogni. Quindi credo che si possa, in questo luogo, trovare riuniti tutti coloro i quali debbano trovare la risposta compiuta ai temi che sono in trattazione e che quindi si debba ricercare quasi solo al nostro interno la capacità di portare a buon fine, in termini concreti, le linee che noi abbiamo esaminato, che il piano regionale ha trattato e che noi siamo quindi chiamati ad eseguire.

Io, dei temi trattati oggi, toccherò essenzialmente quelli che riguardano HERA, prima Seabo; anche se credo che almeno un elemento di carattere generale valga la pena essere sottoposto all'attenzione di tutti. Credo che un piano che debba essere predisposto e che collochi una applicazione in un territorio così vasto debba fare attenzione non solo a elementi di sviluppo qualitativo ma anche ad elementi di sviluppo quantitativo. Non è accettabile quindi che un'area che si confronta con aree europee, che si pone come sistema competitivo in confronto con "sistemi più evoluti", non si ponga anche un problema di crescita dimensionale per mantenere gli standard di competitività che noi oggi abbiamo e che dobbiamo darci ancora di più nel futuro. Per questo dovremo accogliere più persone, più abitanti di quelli che noi oggi abbiamo. Se questo non viene previsto, temo che questa posizione di supremazia possa in qualche maniera essere messa a rischio. Con queste premesse illustro brevemente il contenuto di quell'accordo di programma che è in via di stipulazione, che è stato però approvato dai relativi Consigli, che riguarda l'area ex Seabo. Questo progetto è partito grosso modo un anno e mezzo fa, in parallelo con le idee di sviluppo di quella che si è concretata il 4 novembre, cioè la nascita di questo nuovo soggetto, HERA, una nuova società multiutility nata dalla fusione di undici aziende locali che occupano, come area di interesse primario, quattro Province, quella di Bologna, quella di Ravenna, quella

⁶ Amministratore Delegato HERA

di Forlì - Cesena e quella di Rimini. Si è pensato, quindi, già da un anno e mezzo, ad una ristrutturazione dell'area attuale Seabo e ad una diversa ricollocazione nei termini che andrò poi, successivamente, ad illustrare, delle parti produttive dell'azienda, proprio sullo spirito di questo progetto HERA, che vedeva collocarsi in Bologna un ruolo forte di holding industriale del settore, mentre vedeva ricollocarsi in tutti i territori, fra cui anche Bologna, il ruolo di società di servizi a disposizione del territorio per dare esecuzione e per erogare i servizi previsti.

Quindi, in questa maniera, si è immaginato di collocare l'area organizzativa della holding industriale nell'area ex Seabo di viale Berti Pichat, e di trasferire invece la parte industriale e produttiva, in una nuova area che venisse ricollocata a ridosso del polo energetico Seabo, nell'area di Castenaso e Granarolo. Le motivazioni erano semplici. Il ruolo di holding era indispensabile che venisse collocato in un luogo dove fosse facile lo spostamento delle persone e che quindi fosse facile da raggiungere da parte di persone che avessero un riferimento iniziale nelle aree che vi ho indicato. Ricordo, in ogni caso, che HERA è un sistema aperto anche ad altri territori: si pensava ad un triangolo Piacenza, Venezia, Ancona, come sistema iniziale di riferimento del nostro progetto. Castenaso, invece, è stato scelto in quanto è un luogo nel quale il sistema di produzione aziendale, cioè la capacità di muoversi con mezzi di lavoro, la capacità di partire e servire non più un'area urbana ma un'area provinciale, ha una capacità più alta di interconnettersi con il sistema viario complessivo, in maniera da ridurre l'impatto sul territorio ed i costi dell'azienda, la possibilità quindi di servire in maniera migliore un territorio non solo cittadino ma provinciale.

Da qui il progetto che prevede che vengano collocati, nell'area in capo alla holding, gli uffici e le direzioni delle varie attività, nonché i centri tecnologici di maggiore eccellenza e che la restante parte dell'area venga adibita ad altri due scopi: una parte ad usi pubblici, e qui c'è un'idea che viene proposta, quella di pensare ad un centro di eccellenza dell'innovazione inserito all'interno di luoghi adatti al quartiere per le attività ricreative e sportive, ottenendo così un polo dell'eccellenza tecnologica da una parte, ed uno di accoglienza alle persone che fanno riferimento al quartiere stesso dall'altra. Una terza parte, invece, verrebbe organizzata per un polo direzionale e abitativo in una zona che, attrezzata per le esigenze direzionali di HERA, possa essere adatta ad esigenze direzionali di altri poli simili a quello di HERA. Il tutto in un contesto urbano completamente riqualificato. Oggi l'area è un'area completamente cementificata, un'area nella quale sono alloggiate parecchie centinaia di mezzi aziendali sia dei dipendenti ma soprattutto operativi, un'area quindi che, riqualificandosi, possa offrire quegli standard di verde, di qualità dell'abitare necessari in una zona così vicina al centro storico di una città che ha certamente necessità di nuovi spazi verdi.

La seconda area industriale verrebbe collocata invece a ridosso del quartiere del polo energetico del Frullo, dove abbiamo in costruzione il "revamping" del termovalorizzatore, circa 20.000 metri quadri di edifici industriali moderni che, come ho detto prima, usufruendo di una pianificata interconnessione a un sistema che, come prima il Vice Presidente ha ricordato, è uno di quelli più favoriti per una viabilità provinciale, possa favorire l'erogazione di servizi a tutto il territorio provinciale. Quali sono, come ha ricordato prima chi mi ha proceduto, le problematiche che HERA dovrà affrontare nella soluzione di questi problemi? Al contrario, per esempio, dell'Università, nel binomio tempi e denaro, HERA non ha bisogno di denaro ma ha bisogno di tempi; e perché proprio l'equivalenza tempo/denaro, comunque, è l'equivalenza che costruisce l'equilibrio delle varie questioni, in un progetto industriale forte, come quello che HERA ha attivato, l'elemento tempo diventa elemento per noi squisitamente fondamentale. E questo per almeno due ordini di motivi. Il primo ordine sono i processi organizzativi. HERA ha tempi di organizzazione che devono essere decisamente veloci; già oggi abbiamo dovuto compiere una scelta estremamente dolorosa, che è stata quella di pianificare un decentramento su Imola, di un'area tecnologica che noi ritenevamo essenziale, che era l'area delle telecomunicazioni, proprio perché già nell'area attuale non ci sta più. Quindi noi oggi stiamo già procedendo a ricollocare in altre aree cose che erano pianificate che rimanessero all'interno della holding; e questo per una oggettiva indisponibilità di spazi.

In secondo luogo il piano di investimento. HERA ha pianificato, con l'accordo dei soci, un piano di investimento che nel quadriennio 2003 - 2006 prevede circa 560 milioni di euro di investimenti in attività tradizionali, essenzialmente nel revamping e nell'ammodernamento del sistema di reti e potenzialmente altri 500 milioni di euro in investimenti specifici da finanziare con l'efficientamento dell'azienda. Questa seconda area di investimenti riguarda l'energia, le grandi infrastrutture idriche; investimenti che, secondo la pianificazione di HERA, possono essere finanziati attraverso strumenti di finanza di progetto, quindi mettendo a buon frutto la migliore efficienza che l'investimento dà, senza quindi incrementi di tariffe ma semplicemente attraverso una riduzione di costi caratteristici dell'azienda e attraverso le risorse che vengono generate da questo efficientamento per fare investimenti. La prime cose spero che si attivino di qui a pochi giorni; siamo alla conclusione della gara per la (Terza Genco), nella quale HERA ha una partecipazione. Significherebbe proprio l'avvio di una serie di investimenti nel settore dell'energia che sono essenziali e strategici per un territorio che ha forte carenza energetica e che potrebbe vedere, quindi, in HERA un essenziale costruttore.

Però, ecco, dal momento che tutti questi investimenti devono essere realizzati senza richiedere soldi al pubblico e senza gravare sulle tasche dei cittadini, devono essere pianificati attraverso un'attenta gestione dei flussi per così dire aziendali, flussi che quindi vengono generati dalle attività caratteristiche dell'azienda. E' chiaro che quindi lo spostamento in avanti di alcuni investimenti o la loro non attuazione porterebbe alle grosse difficoltà nell'attuazione di questo piano complessivo, proprio perché ci dobbiamo muovere, come un'azienda, sulle nostre capacità e sulle nostre finanze. Quindi la nostra richiesta è una piena attuazione di quell'accordo, che noi condividiamo e che riteniamo possa essere estremamente importante non solo per HERA ma anche per tutto i territori che sono coinvolti, con una grande attenzione ai tempi, perché, per i motivi che ho cercato di illustrare prima, sono essenziali per una buona riuscita del progetto stesso.

Un grazie alla Provincia ancora per averci sostenuto e per l'impegno che metterà nel condividere la nostra fatica.

NAZARENO VENTOLA⁷

Buongiorno a tutti. Ringrazio la Provincia per averci invitato a esprimere la nostra posizione. Vorrei iniziare il mio intervento da un dato di fatto, sul quale credo che possiamo essere tutti d'accordo. Il sistema dei trasporti, sia a livello globale che locale, è caratterizzato da una situazione di conflitto crescente. Da un lato abbiamo la crescente domanda di mobilità, collegata allo sviluppo economico e sociale del nostro territorio e del sistema Europea nel suo complesso, dall'altro una maggiore congestione dei sistemi di trasporto, associata a una inferiore qualità del servizio, a conseguenze negative per l'ambiente e la qualità della vita dei cittadini e a dubbi sulla capacità del sistema di salvaguardare standard di sicurezza messi sempre più a dura prova.

Peraltro, l'importanza economica del settore è fuori discussione. Con oltre 10 milioni di occupati e un giro d'affari di circa mille miliardi di euro, genera il settore il 10 per cento del PIL dell'Unione Europea. Il problema della congestione dei servizi si sta rivelando sempre più ai nostri occhi. Il 10 per cento della rete stradale europea e il 20 per cento della rete ferroviaria sono congestionate; così come il 30 per cento dei voli in transito dai principali aeroporti del continente viaggiano con un ritardo superiore ai 15 minuti. La congestione dei servizi di trasporto impatta negativamente sia le aree urbane che le reti di collegamenti transnazionali, con conseguenze negative sulla competitività dell'intero sistema. Il solo costo della congestione delle reti stradali è stimato oggi allo 0,5 per cento del PIL dell'Unione Europea ed è previsto raggiungere l'1 per cento nel 2010. Faccio notare che lo 0,5 del PIL vuol dire oggi 50 miliardi di euro, che è una cifra tre volte il PIL di un Paese come il Lussemburgo o quasi la metà del PIL di un Paese come l'Irlanda.

Tra le cause di questo fenomeno va sicuramente richiamata la mancanza di un coordinamento nello sviluppo di un sistema di trasporto integrato; caratterizzato quest'ultimo da diverse modalità: strade, ferrovie, aeroporti e porti. La crescita disarmonica dei diversi sistemi di trasporto ha portato, a livello europeo, alla prevalenza del trasporto su strada sulle altre modalità. Basti pensare che nel trasporto delle merci la quota su strada supera il 44 per cento, contro il 41 di quella transitata attraverso i porti e l'8 attraverso le ferrovie. Nel trasporto passeggeri tale prevalenza è ancora più marcata; la quota del trasporto su gomma è del 79 per cento, contro il 6 per cento delle ferrovie e il 5 per cento del trasporto aereo. E con lo sviluppo economico la situazione attuale è prevista peggiorare. Senza interventi correttivi, ad esempio, il trasporto pesante su gomma crescerà del 50 per cento nel 2010 rispetto ai valori di oggi.

⁷ Responsabile Analisi e Pianificazione Aeroporto G. Marconi di Bologna

Risulta quindi necessario definire e implementare, sia a livello europeo che locale, una strategia di attacco che ridefinisca il panorama e le quote di mercato delle diverse modalità di trasporto, agendo sul sistema tariffario, promuovendo modalità alternative al trasporto su gomma ed effettuando investimenti mirati nelle infrastrutture di trasporto, a tutti i livelli, dal transnazionale al locale. Per contro, occorre promuovere questo riassetto attraverso azioni di politica economica e pianificazione territoriale, sia a livello continentale che nazionale e locale. Misure di politica economica che tengano conto di quali fattori sono correlati all'incremento di domanda di servizi di trasporto. Politiche di pianificazione del territorio che tengano conto delle distanze tra i luoghi di residenza e di lavoro, affinché queste non comportino ulteriori livelli di congestione del sistema. Politiche di informazione ed educazione ai cittadini sulle diverse modalità di trasporto, i loro costi e benefici e l'organizzazione del tempo e degli spostamenti, sulla base di diverse modalità. Politiche di sviluppo del trasporto urbano a livello locale, che coniughino il rilancio del mezzo pubblico con un utilizzo più razionale del mezzo privato. Politiche di apertura del mercato che favoriscano la competizione e l'ingresso di nuovi operatori, preservando la qualità del servizio agli utenti.

Ora, nel quadro appena presentato, ci possiamo chiedere quale ruolo può svolgere una infrastruttura come l'aeroporto. In linea di principio, va ricordato innanzitutto che gli aeroporti richiedono per il loro sviluppo ingenti investimenti. Alcune cifre. A livello mondiale, nel 2000, gli investimenti in sviluppo aeroportuale, esclusi quelli nuovi aeroporti, hanno superato i 30 miliardi di euro, dei quali quasi 8 miliardi nella sola Europa. Peraltro le risorse pubbliche a disposizione non sono più sufficienti a far fronte a queste necessità; per cui il ricorso ai privati e al mercato appare quanto mai necessario. Va poi considerato come il ruolo degli aeroporti sia in costante trasformazione; l'aeroporto del terzo millennio deve sempre più essere il baricentro di una rete nella quale esso si ponga come punto di ingresso e motore di sviluppo. E da questo punto di vista il suo confine con il territorio tende a diventare sempre più labile.

Quindi non è più una stazione di arrivi e partenze in senso tradizionale ma diventa un luogo di scambio di informazioni, cultura e conoscenza, con l'obiettivo primario di creare valore per i suoi *stakeholder*, siano essi clienti finali, cittadini, le imprese e i lavoratori che vi operano. Alcuni dati per inquadrare il settore a livello nazionale. In Italia sono transitati nel 2001 oltre 90 milioni di passeggeri, un arretramento di poco superiore al 2 per cento rispetto all'anno precedente, conseguente alla crisi dell'11 settembre. Le sole società di gestione aeroportuale hanno impiegato e impiegano circa 15.000 addetti, con un fatturato complessivo di un miliardo e mezzo di euro e un valore aggiunto di quasi un miliardo di euro. L'impatto economico e occupazionale dell'intero settore è stimabile in oltre 10

miliardi di euro e 200.000 addetti, che diventano 17 miliardi e oltre 350.000 addetti se si considera l'effetto catalitico in termini di sviluppo dell'attività economica di un aeroporto sul territorio; questo a livello nazionale.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Bologna, l'impatto diretto e indiretto e indotto è stimato in oltre 200 milioni di euro e, se consideriamo anche l'impatto catalitico, quindi generativo di nuove attività economiche e imprenditoriali, arriviamo a 500 milioni di euro. Riflettere su un altro aspetto. Una recente analisi del settore mette al primo posto, quindi insieme all'offerta di collegamenti, che sembra essere naturalmente la chiave più logica per individuare il successo di un aeroporto, la logistica di accesso. Quindi la logistica di accesso è a parimerito con l'offerta di collegamenti come fattore critico di successo per un aeroporto. Quindi questo sta a indicare come i due elementi, sia in un'ottica di clienti diretti, che sono le compagnie aeree, sia di utenti finali, che sono i passeggeri, i cittadini nel suo complesso, siano sempre più tra loro interconnessi; quindi non è sufficiente investire in sviluppo di capacità aeroportuale, se non si adeguano parimenti le infrastrutture di accesso terrestre.

Pertanto, la qualità del servizio offerto da un aeroporto si gioca sull'accessibilità fisica via superficie; per i viaggiatori è fondamentale potere contare su un accesso il più possibile facile, comodo e sicuro all'aeroporto. Per dotare gli aeroporti di modalità e infrastrutture di accesso in linea con un'elevata qualità del servizio è necessario investire; questi investimenti, per la loro natura, si caratterizzano per gli elevati importi e per una redditività differita nel tempo. A questo punto la domanda più naturale è: chi si deve fare carico di questi investimenti? Noi diciamo che il problema non può riguardare la sole società di gestione aeroportuale; riteniamo che, mentre sul versante del coordinamento dei processi autorizzativi i soggetti pubblici possano e debbano fare la loro parte, soggetti privati che siano interessati a entrare nel settore debbano considerare questi investimenti in accessibilità come parte integrante del loro eventuale interesse e impegno negli aeroporti.

Sarebbe infatti troppo facile privatizzare business come i parcheggi, che hanno un ritorno notoriamente molto appetibile, lasciando alla società di gestione e agli azionisti pubblici l'onere di sostenere investimenti in accessibilità, che per loro natura risultano essere forse meno attraenti dal punto di vista del ritorno finanziario a breve termine. Riteniamo pertanto che la serietà dell'interesse di soggetti privati a entrare nella gestione si misuri anche sulla disponibilità finanziaria a tali progetti di accessibilità. Proprio da esse dipende infatti, in larga parte, la competitività futura dell'aeroporto che essi si propongono di concorrere a gestire. Per quanto riguarda l'aeroporto di Bologna, esso è direttamente impegnato nella promozione e sviluppo del proprio servizio ai passeggeri e al territorio nel suo complesso.

Lo sforzo di SAB è diretto a migliorare l'offerta complessiva, cosciente di gestire una sorta di portale strategico per l'accessibilità del sistema economico territoriale ai mercati internazionali in termini di flussi commerciali, di conoscenze e di protezione delle nostre imprese. Ricordo a tale proposito che il piano investimenti 2002 - 2006 dell'aeroporto di Bologna supera i 200 milioni di euro. Pertanto, la competitività di un territorio si gioca sempre più nella stretta integrazione tra i diversi soggetti istituzionali e le infrastrutture di servizio, tra le quali l'aeroporto svolge un ruolo fondamentale. Va ricordato, per l'aeroporto di Bologna, che, a fronte del quasi triplicarsi del traffico passeggeri nell'ultimo decennio, non abbia fatto seguito un adeguamento significativo delle infrastrutture di mobilità viaria e ferroviaria, con conseguente aumento della congestione delle vie d'accesso, arrivato ormai a livelli di criticità.

Voglio fare un inciso, a questo punto; ricordando che due giorni fa abbiamo raggiunto la soglia psicologica dei 3 milioni di passeggeri. Contiamo di arrivare alla fine dell'anno con un livello di traffico comparabile a quello dell'anno precedente. Questo è, in qualche modo, di buon auspicio, se pensiamo che solamente undici mesi fa si ipotizzava addirittura di non riuscire ad arrivare a questi 3 milioni di passeggeri entro tutto il 2002; quindi il settore ha ripreso e sta riprendendo con una rapidità superiore a quanto precedentemente pronosticato. Questo naturalmente non fa che porre maggiore pressione su queste scelte e queste necessità che ho appena evidenziato.

Vorrei concludere ricordando come sia fondamentale che ogni soggetto, pubblico o privato, mantenga piena coscienza del proprio ruolo e i propri compiti. Le istituzioni devono garantire processi autorizzativi rapidi ed efficaci, promuovendo, se del caso, l'integrazione tra tutti i soggetti interessati allo sviluppo di una rete integrata di impresa, servizi ai cittadini, che favorisca lo sviluppo economico e sociale del territorio. Realtà come l'aeroporto, così come gli altri poli funzionali dalla duplice valenza economica e infrastrutturale, hanno il compito di pianificare il loro sviluppo, tenendo conto delle esigenze di tutti gli *stakeholder*. Per finanziare lo sviluppo sono necessari investimenti non solo sul versante dell'ampliamento della capacità dei servizi offerti ma anche delle infrastrutture di accesso, che le colleghino in rete con il sistema economico territoriale dei cittadini e delle imprese. I privati devono apportare a questo sviluppo il loro know how specialistico imprenditoriale e i loro capitali, con la consapevolezza che il ritorno degli investimenti si misura su un arco temporale ampio, rispetto al quale ogni intervento puramente speculativo risulta privo di significato. Occorre pertanto superare una visione, forse po' tradizionalmente superata, di contrapposizione pubblico/privato, nella consapevolezza che la competitività e lo sviluppo di un

territorio si fondano sulla capacità di fare sistema di tutti i soggetti indistintamente, siano essi pubblici e privati. Vi ringrazio.

CARLO MONACO⁸

Cercherò di sintetizzare in pochi punti fondamentali alcune valutazioni di tipo generale, che sono emerse dal dibattito. Con una premessa non rituale, di ringraziamento al Vice Presidente della Provincia per avere organizzato questo incontro, per avere invitato il Comune, per avere presentato gli argomenti oggetto di discussione con molta efficacia, molto realismo e molta puntualità. Ciò mi consente anche di evitare di ripetere cose che sono state già dette. La prima considerazione che vorrei fare è questa: che c'è in città un nascosto partito di piagnoni e di decadenti che lamentano che la città è in crisi, la città è allo sfascio, la città muore; ogni tanto questo partito si rifà vivo. Spero che i ragionamenti di questa mattina abbiano convinto i dubbiosi. I dati che sono stati forniti sull'Università, sullo sviluppo aeroportuale, sulla Fiera e tanti altri che potrebbero essere adottati, dovrebbero indurre questi pessimisti ad oltranza ad essere un po' più cauti nel loro scenario. Ciò non significa che non ci siano difficoltà, però siamo davanti ad una città, ad un suo sistema economico e sociale che è in buona salute e di sviluppo e che è in grado di affrontare il suo futuro con una buona capacità previsionale.

C'è un'altra mitologia, che circola un po' in questa città da qualche tempo: che gli Enti pubblici avrebbero una scarsa incisività nella loro azione amministrativa, rispetto ai temi dello sviluppo della città, a causa appunto dello shock elettorale del '99, delle presunte divisioni strategiche sul modo di intendere lo sviluppo della città. Credo di poter dire che un'onesta valutazione di quanto è stato proposto questa mattina documenti invece che nelle amministrazioni pubbliche, in particolare nel rapporto tra Comune e Provincia, ci sia stato in questi anni un costante rapporto di verifica, di collaborazione e mi pare anche di sufficiente condivisione delle scelte.

Non vorrei che gli opinion's leader o coloro che hanno responsabilità notevoli nella gestione delle cose pubbliche si lasciassero condizionare da vulgate prevalentemente giornalistiche che hanno tutto l'interesse - diciamo - a presentare a scopi di far notizia le relazioni pubbliche tra istituzioni in termini un po' caricaturali.

Il terzo elemento che vorrei dire è che tra i programmi che Rabboni ha presentato e le scelte che il Comune è andato facendo c'è piena condivisione della necessità dello sviluppo della città dal punto di vista strategico. Ciò che è stato di ostacolo in passato all'assunzione di questo concetto è un certo chiacchierare su presunte ed enfatizzate contrapposizioni tra sviluppo e ambiente, tra sviluppo e mobilità, tra

⁸ Assessore all'Urbanistica e alle Politiche della Casa del Comune di Bologna

quantitativo e qualitativo, insomma una lettura dello sviluppo come elemento devastante, un ragionamento da no global generalizzato che ha impedito di assumere il tema dello sviluppo dal punto di vista propositivo. Il clima che è emerso dalla verifica di questa mattina, mi sembra che collochi realisticamente l'arte dell'amministrare, non voglio dire il riformismo, su un terreno in cui la verifica dei fatti e dei risultati, è molto di più che non la contrapposizione legata a grandi schemi di lettura.

E ancora, che ne è di quella discussione, che ogni tanto si ripete sui giornali, secondo cui ci divideremmo tra autarchici e metropolitani? Noi avremmo una visione chiusa del Comune di Bologna, mentre invece altri avrebbero una visione proiettata sul territorio. Avete sentito che cosa ha detto il Magnifico Rettore stamattina del rapporto con la Romagna; il decentramento dell'Università altro non è che ciò che è stato largamente progettato, in termini strategici, sul territorio; oppure le dimensioni dell'aeroporto e della Fiera, SEABO, con i suoi programmi sul territorio.

Tutti i nodi fondamentali dello sviluppo sono di per sé oggettivamente metropolitani. E' esercizio un po' retorico l'uso sistematico della parola "metropolitana"; non sono le parole, in questo caso, che costituiscono la sostanza. Abbiamo detto come Comune di Bologna, ed è il punto su cui abbiamo in questi anni lavorato di più, che Bologna è una città ingessata dalla strozzatura dei sistemi di mobilità.

Ora, si è arrivati alla condivisione di un percorso strategico. Ricordo quando, tre - quattro anni fa, noi avanzavamo l'idea di risolvere il problema della tangenziale in modo strategico. Era un'idea che faceva fatica ad entrare nel linguaggio stesso degli amministratori e della politica. Entrò per la prima volta, se non ricordo male, in un atto del Governo D'Alema, il quale scrisse che bisognava pensare, per il tema della tangenziale di Bologna, a una soluzione strategica di lungo periodo. Ognuno ben vedeva che la soluzione in atto, quella di allargare l'autostrada nella sede attuale, avrebbe aggravato la situazione. La città, si sarebbe trovava con lo spazio della tangenziale, che è quello più sofferente, ulteriormente ridotto.

Essere arrivati ad una scelta attuale, condivisa, ancora da perfezionare, e sulla quale bisogna vigilare in termini di attuazione, è sicuramente un risultato che deriva dalla capacità di assumere tutti il tema dello sviluppo nella sua reale portata e dimensione. Direi, e non me ne abbia Rabboni, che continua a rimanere una roccaforte di resistenza, rispetto ai temi dello sviluppo, sul progetto del metrò. Facciamo pure una valutazione ulteriormente realistica di questo aspetto. Credo che il collegamento dell'aeroporto di Bologna direttamente mediante la metropolitana, con la stazione ferroviaria, sia una soluzione più efficace, di maggiore prospettiva per il futuro, che non il collegamento - soprattutto per via

ferroviaria - con il cambio a Prati di Caprara o Borgo Panigale. L'ipotesi alternativa qui prospettata appare più arretrata rispetto a quella su cui stiamo lavorando e su cui abbiamo ottenuto un finanziamento.

Ci sono altre piccole differenze che vanno rimarcate. Il fatto che la Provincia, per il suo ruolo istituzionale, enfatizzi i legami con tutti i Comuni è un elemento importante. Ma già il Rettore ha sufficientemente detto che un conto è decentrare alcune attività, altra cosa è pensare di potere decentrare sul territorio aspetti strutturali e sistematici dell'organizzazione universitaria. La stessa cosa vale per quanto riguarda il sistema ospedaliero, e gli altri aspetti strutturali della città. Dunque, anche in questo caso, è un po' di maniera contrapporsi tra chi vuole decentrare e chi vuole accentrare; è una rappresentazione della realtà che sicuramente radicalizza il dibattito.

L'ultima considerazione è, anch'essa, di carattere generale. Da parte dell'amministrazione che rappresento è stata fatta una sorta di critica, talvolta, al carattere astratto e generalistico di alcuni documenti programmatori che preferiscono parlare di "idea di città" piuttosto che di problemi concreti. Noi abbiamo preferito sempre una dimensione pragmatica, operativa, di raggiungimento degli obiettivi, piuttosto che un'assunzione del problema sotto il profilo della descrizione generale. Sui temi della Fiera, del Sant'Orsola, dell'Università, del CAAB, tutti quelli che sono stati qui discussi, sulla grande viabilità, non ci siamo limitati a scrivere un pezzo di carta, cioè un piano territoriale provinciale o un piano strutturale Comunale. Ma abbiamo firmato protocolli, abbiamo fatto progetti, stiamo ottenendo finanziamenti. E dunque, quando dovremo scrivere il piano strutturale, non è che dobbiamo inventarci chissà quali altri grandi studi rispetto ai quali dovremo stare quasi in religiosa attesa per cominciare a lavorare dopo. No, noi abbiamo fatto maturare l'idea che l'azione amministrativa non sia solo gestione urbanistica di piccole varianti ma soprattutto assunzione di trasformazione di parti rilevanti della città, delle sue strutture della mobilità e dello sviluppo; è assunzione dei punti di eccellenza come settori trainanti dello sviluppo stesso. E tutto questo ora vogliamo portarlo dal un piccolo cabotaggio apparente della gestione quotidiana a una idea abbastanza complessiva e organica.

MASSIMILIANO STAGNI⁹

Sig. Vice Presidente, penso che dopo la conclusione della fase preliminare della Conferenza di pianificazione lo sforzo di stamani è quello di accompagnare il processo che porterà alla redazione del PTCP attraverso una discussione ed un confronto, su un terreno che è certamente il banco di prova del PTCP: il tema dei poli funzionali. I poli funzionali sono il banco di prova rispetto al policentrismo che il piano dice di volere realizzare ed è il banco di prova sul tema dell'allocazione delle funzioni strategiche di carattere provinciale rispetto all'esigenza di aprire una fase nuova che sappia coniugare il rischio di soffocamento del capoluogo, da un lato, e dall'altro la capacità attrattiva dei poli subprovinciali che si candidano a costruire nel proprio territorio quelle funzioni di eccellenza.

Vorrei pertanto cercare di dare un contributo a questa discussione, delineando in che modo la città di Imola può contribuire a questa nuova fase del policentrismo provinciale evidenziando i tre temi che a noi paiono fondamentali in questa discussione soffermandomi sul come la città di Imola può contribuire all'individuazione di poli funzionali di eccellenza che possono essere utili all'intero sistema provinciale di fronte alla sfida della competitività.

Innanzitutto, già il Vice Presidente lo individuava, l'autodromo. L'autodromo è una risorsa che fa riconoscere Imola come città dei motori a livello internazionale; sull'autodromo in questi anni è stato fatto perno per costruire un sistema aperto per la realizzazione di grandi eventi, di grandi manifestazioni che sono andate al di là dell'ambito motoristico. L'autodromo è dunque una risorsa provinciale e regionale. La proposta che il Vice Presidente ha fatto in questi giorni e che opportunamente questa mattina ha ripreso, precisandola, e cioè non di puntare ad una mera ipotesi di delocalizzazione del Motorshow domani mattina da Bologna a Imola (che del resto non sarebbe ipotizzabile in quanto ci sarebbe un deficit strutturale nell'accoglimento di una iniziativa di questo rango) quanto invece l'idea di aprire una riflessione, che forse attiene forse di più agli aspetti gestionali pensando al Motorshow come ad un evento che si può snodare non solo a Bologna ma che può trovare nell'autodromo di Imola un partner nella costruzione di una manifestazione così importante che è connessa, appunto, all'idea della città dei motori che Imola rappresenta nel mondo. Su questo c'è un lavoro da fare, all'interno del PTCP, rispetto all'enucleazione di ciò che può significare e determinare per tutto il sistema provinciale il polo funzionale dell'autodromo di Imola.

⁹ Assessore all'Urbanistica del Comune di Imola

Il secondo elemento riguarda il parco dell'innovazione dell'area ex manicomiale Osservanza, che Imola candida a realizzare un incontro tra sistema delle imprese ed Enti che promuovono la formazione nel nostro territorio e in particolare l'Università. Incontro che può determinarsi in modo nuovo, raccogliendo il grido di dolore del Magnifico Rettore, che stamani ha confermato posizioni e argomentazioni già note che puntano il dito su come la crisi della finanza pubblica è nel nostro Paese una crisi della finanza, in particolare, universitaria e delle risorse per la formazione e la ricerca. Un Parco dell'innovazione che può realizzare un incontro nuovo tra imprese e ricerca sviluppando un ragionamento che non è quello del decentramento ma è quello della costruzione di iniziative molto puntuali e precise, che dialogano con il nostro sistema territoriale, che riguardano la ricerca cardiovascolare, in collaborazione con la Facoltà di Medicina, la specializzazione musicale, raccogliendo le esperienze dell'Accademica pianistica di Imola, con la Facoltà di Lettere e Filosofia, e affrontando l'innovazione del settore dell'information technology, quindi sull'automazione, la domotica, e le telecomunicazioni, come giustamente diceva questa mattina l'ingegnere Aldrovandi, di HERA, sui quali stiamo lavorando.

In questi termini innovativi ed inediti intendiamo proporre una relazione con l'Alma mater delineando in che modo Imola può attaccare la spina all'Università attraverso la realizzazione del parco dell'innovazione, che è depositaria di finanziamenti regionali all'interno dei programmi speciali d'area regionali, cioè di quei progetti sui quali la Regione riconosce una valenza sulla quale fare sviluppare e crescere la competitività del sistema regionale.

Il terzo ed ultimo elemento riguarda la logistica. Con la proposta del nuovo scalo merci, anch'esso all'interno di programmi speciali d'area, previsto all'interno del programma regionale dei trasporti, e che, in questi giorni, ha visto la ricapitalizzazione della società Imola Scalo (passando da una centralità pubblica ad una centralità delle imprese, con un importantissimo ingresso di Interporto nella gestione del nuovo scalo di Imola) si corrisponde pienamente ad una esigenza di delocalizzazione di questa infrastruttura che incide profondamente sulla competitività del sistema imolese e che pone in termini nuovi il tema della intermodalità, spostando flussi di traffico veicolare dalla gomma al ferro. Il nuovo scalo di Imola si pone in una logica di integrazione tra i terminal esistenti, cioè Lugo e Faenza, con i quali non vogliamo costruire una competizione al massimo ribasso dei prezzi ma intendiamo invece lavorare nella logica dell'integrazione delle funzioni. Infine la delocalizzazione dello scalo imolese può aprire per la nostra città una vera e propria riqualificazione urbana a nord della ferrovia e dispiegare l'opportunità di costruire un sistema dell'intermodalità che tenga insieme l'autostazione e la stazione FS.

Proponiamo dunque l'autodromo, il parco dell'innovazione e lo scalo merci quali poli funzionali esistenti e di progetto del nuovo PTCP.

Queste sono le proposte imolesi che vogliamo sottolineare ed evidenziare che possono determinare quel contributo alla costruzione di un nuovo policentrismo, che è uno degli obiettivi che stamattina il Vice Presidente individuava sui quali vogliamo interloquire positivamente.

GIUSEPPE CAMPOS VENUTI¹⁰

Ringrazio il Vice Presidente Rabboni per avermi dato la parola, anche se non ho titoli per parlare in questa sede, se non quello di essere il più vecchio urbanista bolognese in servizio attivo. Le cose che voglio dire sono poche e rappresentano un contributo ottimistico alla operazione che la Provincia sta gestendo nel quadro del Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento; perché finalmente stiamo toccando con mano come le istituzioni bolognesi, da un lato, e le forze economiche, sociali e intellettuali, dall'altro, stanno finalmente accogliendo la prospettiva metropolitana, quale destino necessario per l'assetto territoriale del nostro futuro.

Io sono stato testimone del tentativo della pianificazione intercomunale, 40 anni fa; allora forse si trattava più di uno stimolo politico-culturale che di un atto di governo. Anche allora l'alternativa era fra il decentramento e l'accentramento; che non sono distinzioni di maniera, sono la vecchia ineludibile scelta per l'evoluzione dei territori, fra guardare lontano o rimirarsi l'ombelico, per essere brutali. E se la scelta è quella di guardare lontano, la prospettiva è di successo, di evoluzione; quando non si fa così, la prospettiva è di insuccesso, di involuzione, di blocco per ogni potenzialità. Allora, il Piano Intercomunale fu il corollario a scala extraurbana delle spinte al decentramento pienamente realizzate a scala urbana; e quelle spinte realizzate a scala comunale hanno influenzato positivamente il destino di Bologna, in senso economico, sociale, culturale.

Nel territorio extra-urbano le spinte al decentramento che furono raccolte, furono quelle della qualificazione dei servizi primari nei Comuni della provincia, che infatti oggi registrano il più alto standard fra i Comuni minori di una provincia italiana. Livello di servizio che crea in quei comuni le condizioni di vita che, insieme al minor costo dell'insediamento, rappresentano le ragioni di un decentramento prevalentemente coltivato fino ad ora, in senso residenziale. I poli di eccellenza di cui si è parlato questa mattina rappresentano l'altra faccia del decentramento.

Evidentemente, tutte le istituzioni, pubbliche e private, gestiscono con una comprensibile fatica i propri processi evolutivi. L'Università, di cui il Rettore Calzolari vantava, giustamente, le prospettive di decentramento, ricordando anche la proposta del Bellaria (che trovo assai positiva) e quella di Budrio, che peraltro coincide con le ipotesi avanzate dalla Provincia. Mentre concordo col Rettore sul fatto che l'Università, oltre a rappresentare un indotto economico, rappresenta un grandissimo indotto culturale e umano per la qualità della vita nella città.

¹⁰ Presidente onorario INU nazionale

Anche Gianni Martini ricordava come la stessa Fiera rappresenti un enorme indotto economico e insieme un connotato emblematico per la immagine della città.

Non si può, comunque, negare che in questi casi, come negli altri, si manifesti una certa difficoltà ad affrontare il processo evolutivo di razionalizzazione e di parziale crescita decentrata; operazione difficile in una gestione giorno per giorno, che talvolta impedisce di pensare al domani mentre gestiamo l'oggi. Per quanto riguarda la Fiera - e mi dispiace che Martini sia andato via - io non posso dimenticare che, avendo contribuito alla nascita di questa Fiera, sono preoccupato del fatto che, da troppo tempo ormai, la Fiera di Bologna non opera la scelta già fatta a Milano (l'unica Fiera che la sopravanza per importanza in Italia): realizzare un polo di parziale decentramento, in primo luogo per la razionalità gestionale della Fiera stessa, ma anche per le ricadute che questo decentramento provocherebbe sul sistema urbano bolognese e sul sistema metropolitano.

Diverso il discorso sull'Università che, come testimoniava il Rettore Calzolari, il decentramento lo pratica da vecchia data a scala regionale; mentre per il decentramento a scala comunale, assistiamo ai primi passi importanti proprio in questi giorni.

La qualificazione dei poli di eccellenza è comunque l'elemento chiave della qualificazione generale per la struttura urbana e metropolitana dell'area bolognese. Perché i Comuni della provincia sono finalmente consapevoli di essere i protagonisti del futuro riequilibrio territoriale; per non essere più soltanto dormitori di qualità, ma per ricoprire un ruolo meno marginale nel sistema metropolitano. E perché questo riequilibrio riguarda anche la sopravvivenza qualitativa della città di Bologna al centro dell'area. Infatti io non sono certo fra quelli che l'Assessore Monaco ha chiamato i «piagnoni» sul destino economico dell'area bolognese, ma sono certamente preoccupato per il livello di congestione del capoluogo, una congestione che ritengo sbagliato rifiutarsi di affrontare.

Per affrontare queste preoccupazioni credo ci sia una sola risposta: restituire alla residenzialità il primato nella città di Bologna, perché se questa manca, manca anche la qualità della vita. Bologna, da troppo tempo, marginalizza il concetto di residenzialità. Perché la rendita fondiaria urbana premia le funzioni pregiate, che sono quelle del terziario; e il mercato egemonizzato dalla rendita spinge le residenze a trasformarsi in uffici.

Le istituzioni devono, però, avere una visione superiore a quella delle spinte individuali, sollecitate dalla rendita. Perché il discorso sulla sicurezza, il discorso sulla qualità della vita, il discorso sul piccolo commercio che abbandona il centro storico, il discorso sulla congestione terziaria, si affronta soltanto con la riconquista

decisiva, starei per dire ideologica, della residenzialità; un concetto primario per il destino di questa città e della sua area metropolitana.

Il dibattito di questa mattina non esplicitava questi argomenti che io mi sono permesso di aggiungere; ma rappresenta però la chiave di volta per affrontare nei prossimi anni le scelte decisive per il futuro del capoluogo e di tutta l'area metropolitana.

CARLO CASTELLI¹¹

Vorrei dire che apprezzo questa iniziativa e la relazione che l'ha introdotta; anche perché emerge un disegno territoriale, un progetto di valorizzazione delle risorse del nostro territorio, con l'obiettivo di competere, di stare al passo della competizione territoriale. Non sono d'accordo con l'Assessore Carlo Monaco che ha descritto la discussione di questi anni sul futuro di Bologna come una contrapposizione fra gli "sviluppisti" e gli ambientalisti. Non credo che sia stata questa la storia degli ultimi dieci anni e anche degli ultimi due o tre anni.

C'è stata una difficoltà - credo - ad afferrare il bandolo vero della matassa, che io vedo nella qualità dello sviluppo e nelle scelte che possono permettere di affermare concretamente questa qualità. C'è stato un approccio faticoso per giungere ad affermare l'idea che su un'area vasta come quella nostra, metropolitana, occorre fare delle scelte in favore di un decentramento anche dei poli funzionali. Questa fatica non è stata solo dell'Assessore Monaco, è stata anche di altri, anche mia semmai. Ho sentito adesso l'intervento di Campus Venuti che ce lo ha ricordato. Penso che in una certa fase noi abbiamo troppo discusso di ingegneria istituzionale a proposito della città metropolitana, trascurando l'esame delle relazioni economico-sociali e delle funzioni di un'area molto vasta. E mi pare che il PTCP abbia valore anche per una impostazione che mette al centro queste relazioni.

Ragionando sulla qualità dello sviluppo penso l'idea che al primo posto debba esserci il tema delle risorse umane e della formazione e desidero dire che ho apprezzato le parole chiare e forti e per me condivisibili del Rettore, non tanto e solo per il cenno che si è fatto al Comune di Budrio in relazione a un colloquio, ad una interlocuzione, che si è avviata per avere a Budrio alcune attività universitarie. Voglio dire inoltre, Assessore Monaco, che il tema della concertazione, che lei oggi ha richiamato con forza, descrivendo uno scenario nel quale in fondo, poi, le distanze non sarebbero tanto grandi, fu proposto dalla opposizione consiliare, fin dall'inizio dell'esperienza nuova di un governo di centro destra a Bologna, come metodo per affrontare i temi delle infrastrutture della mobilità, che è una delle condizioni per essere efficienti e dare qualità allo sviluppo territoriale. Votammo un ordine del giorno, unanime, in Consiglio comunale, in cui auspicavamo, anzi, decidevamo che fra Comune di Bologna, Provincia e Regione si dava vita a un tavolo di concertazione per dare soluzioni radicali all'intasamento nel tratto tangenziale autostradale bolognese e ci impegnavamo a studiare le soluzioni tecnologiche, organizzative e di rete migliori, in termini di costi e benefici, per

¹¹ Sindaco di Budrio

rispondere ai problemi della mobilità pubblica e privata nell'area bolognese. Nell'ordine del giorno consiliare affrontammo così anche il punto relativo alla proposta di un metrò automatico.

A quell'ordine del giorno cosa corrispose? Il "masterplan", un documento strategico, elaborato in perfetta solitudine dalla Giunta comunale di Bologna evitando qualsiasi interlocuzione con le altre istituzioni locali. E questo ha influito negativamente nei rapporti istituzionali e nella ricerca di soluzioni valide. In uno scenario concertativo per merito di tutti, particolarmente della Provincia e della Regione, si è giunti ad individuare la proposta del passante autostradale a nord; ma non si è voluta la concertazione per studiare altre infrastrutture della mobilità come il metrò. Non è stato possibile, fino ad ora, mettere a confronto più soluzioni possibili per valutarne costi e benefici proprio perché il Master Plan, incentrato su una proposta di metrò, è stato proposto come un prendere o lasciare alla Provincia e alla Regione. In tema di trasporto rapido di massa oggi vengono avanzate nuove proposte dalla Provincia, che utilizzano ciò che esiste, innanzitutto, per mettere in relazione i poli funzionali e i territori ma rimane in sospeso un quadro non condiviso di alcune scelte: ad esempio sulla nuova stazione di Bologna, per la quale si era immaginata una risposta forte, per rispondere alle esigenze di 150.000 passeggeri/giorno, mentre vedo che per il Comune di Bologna è sufficiente fare un restiling. Sarà un intervento bellissimo, immagino, ma non è quel tipo di scenario che si era immaginato; ed anche sul metrò rimangono le differenze. Si possono trovare, di fronte a diversi punti di vista che rimangono inalterati, sul giudizio dell'efficacia di questa infrastruttura, soluzioni che non compromettono il futuro? Poiché per ora e nei prossimi anni non si farà il metrò, si progetta, si studia, si imposta, ma non si costruirà nel corso dei prossimi quattro o cinque anni, il mio suggerimento è evitare di fare scelte che possano compromettere la ricerca, attraverso la concertazione, di soluzioni che possiamo immaginare migliori, attraverso un'analisi dei costi e benefici.

In altre parole, se si debbono fare delle opere, le si faccia senza compromettere il futuro. E su questo, nonostante questa richiesta sia stata avanzata più volte in sedi formali, ufficiali, istituzionali, Assessore Monaco, per raccogliere anche un invito che lei ha fatto alla concertazione: ma c'è questa disponibilità? Perché si è visto che, esaminando il merito delle questioni, scartando ciò che pare meno conveniente, cercando dei punti di sintesi, si giunge a dei buoni risultati. Lo si è fatto sull'autostrada, lo si è fatto sui poli funzionali, perché non riusciamo a farlo su altre infrastrutture della mobilità? Siamo liberi di potere discutere con questo esame ravvicinato di costi e benefici le soluzioni migliori? Questo è il punto che è rimasto in tre anni irrisolto, Assessore. Certo, questo è il mio punto di vista. Perché tutte le volte che si è aperto questo problema si è alzato un muro. Si è detto:

questa è la modernità, chi si oppone a questa idea o comunque la vuol discutere non è moderno.

Così impostato un dibattito non credo che possa portare dei buoni risultati. Io sono fra quelli che vorrebbe un sistema di rete di trasporto pubblico di massa, ha ragione Calzolari, ha ragione da vendere, quando dice che non ammetterà nuovi insediamenti universitari senza avere la garanzia che ci siano infrastrutture di mobilità al loro supporto. Abbiamo sbagliato nel passato? Sì, penso di sì; ma non capisco perché dobbiamo perseverare in questo errore e si debba evitare che con la concertazione si può discutere di tutto tranne di quello che si è deciso di fare a prescindere. Io inviterei chi deve prendere decisioni ad uno sforzo di fantasia a questo riguardo; perché forse non tutto è perduto. Grazie.

TIBERIO RABBONI

Prima di dare la parola all'Assessore regionale Peri, vorrei esprimere brevemente una valutazione sull'incontro di questa mattina. A me sembra che si sia fatto sostanzialmente un passo in avanti nella convergenza tra le istituzioni bolognesi, le forze economiche, le autonomie funzionali. Mi pare di potere anche dire che non si tratta di una convergenza generica, ma di una convergenza verso un impianto innovativo per la città e la provincia. Tale considero quello abbiamo messo a punto nel dibattito di questi mesi, anche grazie ai numerosi suggerimenti pervenuti e che ha portato a sintesi istanze apparentemente contraddittorie e divergenti.

C'era il rischio di una babele di linguaggi, di interessi e di prospettive non coincidenti. Mi pare, invece, che il contributo della Provincia, che vorrei anche modestamente sottolineare, ha avuto il pregio di rendere tra loro complementari e quindi coerenti tre distinte esigenze. La prima: nuove funzioni di eccellenza da aggiungere a quelle esistenti. La seconda: l'integrazione di sistema di Bologna con la provincia e la regione. E infine il tema dell'accessibilità e della mobilità sostenibile, con proposte che puntano molto ai trasporti collettivi e puntano a renderli credibili nel tempo, cioè appoggiati su infrastrutture in parte da realizzare e in parte esistenti da ottimizzare.

Naturalmente ci sono sfumature, sensibilità e accentuazioni diverse che permangono e che vanno risolte. Ha fatto bene il Magnifico Rettore a mettere in chiaro la questione del rapporto tra prospettive di nuovi spazi per l'Università di Bologna e la sua presenza nei comuni della provincia. D'altra parte nessuno di noi si è mai illuso di prospettare, a Budrio come a San Giovanni in Persiceto, facoltà universitarie, laboratori, dipartimenti, e cioè la struttura universitaria in senso proprio. Il discorso è un altro: questa provincia è un sistema unitario di relazioni economiche e sociali, nei Comuni dell'hinterland sono collocate gran parte delle imprese bolognesi leader mondiali nei rispettivi settori, le infrastrutture della logistica, aggregati di servizio; c'è una domanda di relazioni che l'Ateneo che viene dal territorio provinciale, dalla periferia, dall'hinterland, dai comuni emergenti in questo contesto, non solo per motivi - diciamo - di gratificazione territoriale (avere una qualche presenza universitaria è un elemento che fa crescere di rango e dà valore a tutto il resto), ma perché la realtà insediata richiede relazioni con i servizi universitari.

Quindi la cosa concreta di cui noi vogliamo parlare è una presenza dell'Università nelle varie forme possibili, che non siano quelle del decentramento delle facoltà o dei dipartimenti o delle strutture hard. Prospettiamo un coinvolgimento delle attività universitarie nel territorio della provincia, laddove il territorio è in grado di offrire

delle opportunità e delle risorse. Sono certo che le cose dette dal Rettore e questa precisazione sulle prospettive alle quali stiamo lavorando, ci consentirà effettivamente di passare dalle parole ai fatti. Così pure quando l'Assessore del Comune Carlo Monaco riconosce che in tutte le nostre discussioni c'è un invitato di pietra che è il metrò leggero automatico e giustamente si dice che bisognerebbe tentare di superare questa situazione, io rispondo confermando la disponibilità della Provincia.

Il problema per la Provincia e per i Comuni con i quali abbiamo interloquito su questo tema, non è «se il metrò», il problema è «come il metrò», nella convinzione che ciò che serve a Bologna è possibilmente una rete vasta di trasporto rapido di massa e perciò necessariamente integrata tra le due strutture a cui si sta lavorando, che sono il tram e il metrò leggero automatico. Noi abbiamo sostenuto la necessità di cercare di fare confluire le due strutture in un unico sistema, prendendo in considerazione anche dal punto di vista tecnologico le scelte conseguenti. Quindi, effettivamente, può essere utile cercare di andare a un chiarimento su questo punto; e noi vorremmo che ci venisse offerta l'occasione per un chiarimento.

Tuttavia, per restare sul concreto, quando parliamo del Lazzaretto, quando parliamo del Navile, ci si dice: ma lì è previsto il collegamento di metrò leggero automatico attraverso la cosiddetta linea 2. Ora, noi abbiamo cercato un approccio, su questa questione dei nuovi insediamenti di tipo pragmatico. Siccome le incertezze sulla effettiva realizzazione della linea 2 sono notevolissime, e la sua realizzazione avverrà non prima del 2014, e giustamente il Magnifico Rettore dice «io finanzia l'insediamento se ho la certezza di una infrastruttura di collegamento», abbiamo formulato una proposta: c'è una linea di metrò su gomma che passa a poche centinaia di metri dal Lazzaretto, perché non collegare la tramvia già prevista con la fermata ferroviaria di Prati di Caprara e con la vicina area del Lazzaretto, in modo tale da potere assicurare da subito un collegamento ferroviario e di trasporto rapido di massa, sia pure nella forma del tram su gomma, ai nuovi insediamenti universitari?

Dopodiché, il collegamento tra i due insediamenti universitari, del Lazzaretto e del Navile, richiederebbe un ulteriore breve tratto di tram su gomma. Proponiamo una riflessione molto pragmatica su questa possibile prospettiva di medio periodo. Così come proponiamo al Comune e agli altri attori una riflessione sulla possibilità di un uso promiscuo dell'altra infrastruttura che c'è, i binari della cintura ferroviaria merci, per un trasporto passeggeri, che naturalmente richiede la disponibilità di RFI e qualche investimento.

Io mi auguro - per concludere - che sia possibile, nei pochi mesi che abbiamo davanti, diciamo prima dell'approvazione del piano territoriale della Provincia e

della adozione del piano strutturale del Comune di Bologna, fare dei passi in avanti e sottoscrivere - con contenuti conseguenti e coerenti con questi punti di partenza, ovviamente aperti a qualsiasi modifica eccetera - gli accordi territoriali per l'Università di Bologna, per il centro agroalimentare, per l'aeroporto di Bologna e credo anche per la stazione di Bologna.

ALFREDO PERI¹² *

Ringrazio la Provincia non solo per l'invito e per l'occasione, ma per il lavoro che si sta compiendo. Vista l'ora e anche le mie funzioni, svolgerò due brevissime considerazioni generali e mi soffermerò sugli aspetti che riguardano più da vicino il mio settore, che peraltro mi sembra abbastanza citato nel dibattito. Io do per acquisito un metodo che si implementa di contenuti via via che procediamo e che mi sembra di grande utilità per tutti. D'altra parte l'impianto legislativo regionale aiuta a fare così. C'è stata una evoluzione storica degli impianti legislativi che ha assorbito una esperienza e un confronto culturale e si sta traducendo in meccanismi che assumono la concertazione non solo come metodo ma come confronto di idee, di contenuti, di progetti, di proposte, di culture di governo e su quelle si cerca di trovare poi sintesi via via più efficaci.

Quindi, in questo contesto, che diamo per acquisito da tutti, anche le posizioni più distanti, su singole questioni, assumono questa logica, questo modo di condurre la politica, le istituzioni, l'amministrazione, come metodo giusto, utile.

Nel dibattito più di merito sulla questione bolognese: è evidente a tutti che c'è un tema forse poco risolto, anche in termini concettuali in tutta l'Emilia Romagna, ma anche da molte altre parti, soprattutto in Italia, che è la frattura storicizzata fra dotazioni infrastrutturali e cultura urbanistica di governo del territorio. Ci sono tempi diversi, magari non nel momento in cui si discute e si delinea uno scenario territoriale urbanistico, ma nella fase attuativa di quei disegni, ammesso che questi avessero una loro coerenza e organicità. Insomma, oggi più che mai è urgente il tema delle infrastrutture della mobilità, forse troppo in virtù della congestione e troppo poco in virtù della consapevolezza di dover riannodare i fili di una cultura di governo del territorio che ha già dentro il tema della infrastrutturazione per la mobilità.

Però, come dire, si fa di necessità virtù e quindi ragioniamo sul fatto che il livello di congestione e di insostenibilità ambientale ci consegna un tema che ormai è assolutamente non più rinviabile. Perché mentre si lavora sull'oggi, bisognerebbe avere almeno una visione prospettica. E' del tutto evidente che ogni volta che si individua in un'area una funzione, un luogo territoriale, un luogo funzionale, un luogo che presuppone un'organizzazione economica, insediativa, sociale, si ha non il problema classico delle relazioni fra quel luogo e il resto, ma un problema enormemente più complesso, perché il sistema di relazioni fra quel luogo e quelle funzioni con il resto del territorio è molto più complicato di prima dalla cultura della

¹² Assessore alla Mobilità della Regione Emilia-Romagna

* Intervento revisionato a cura della Redazione

mobilità, che è uno degli elementi finali di una cultura diffusa del modo in cui noi intendiamo il vivere, l'insediarsi, il lavorare, il relazionarsi e così via.

Quindi il tema della infrastrutturazione della mobilità non ha solamente più una caratteristica di semplice servizio e di sostegno a determinate funzioni, ma è arricchito da elementi estremamente innovativi. Provo a tradurla per spiegarmi meglio.

E' noto che questo Paese è cresciuto sulla viabilità, sulla cultura della gomma, con una serie di contraddizioni e di esasperazioni che ci hanno portato a livelli di quasi ingovernabilità, soprattutto in certe aree del Paese. Per molti anni quella cultura ha significato poderosi investimenti pubblici soprattutto nella costruzione delle strade e delle autostrade, con un rapporto costi/benefici assolutamente sproporzionato, in una certa fase.

Per decenni si sono tralasciati tutti gli altri investimenti; la infrastrutturazione ferroviaria, per esempio, è un classico: per cinquanta-sessant'anni non si è costruito un solo chilometro di ferrovia. Oggi, con l'Alta Capacità, si è rimesso in discussione il tema della ferrovia, ma non ci sono estensioni del sistema ferroviario, non c'è una rifunzionalizzazione - se non con fatica - del sistema ferroviario; così come, con grande difficoltà, si è messo mano a sistemi di trasporto collettivo nei centri urbani che modificassero radicalmente la situazione. Oggi ci troviamo nelle condizioni per le quali il sistema della viabilità - parlo soprattutto del sistema autostradale - richiede meno risorse pubbliche ed è remunerativo, il sistema ferroviario, soprattutto dei trasporti collettivi in area urbana, richiede molte risorse pubbliche ed è poco remunerativo.

Ma c'è un altro tema: i poderosi investimenti pubblici nel trasporto pubblico sono per lo più poco convenienti da un punto di vista del ritorno, anzi c'è quasi sempre un aggravio gestionale; le ferrovie hanno bisogno di contribuzione nella gestione, il trasporto pubblico ha bisogno di contribuzione nella gestione, le metropolitane hanno bisogno di contribuzione pubblica nella gestione. Quindi c'è necessità di poderosi investimenti di risorse pubbliche perché non c'è un privato che fa il project financing per fare una linea metropolitana, ci sono al contrario project financing possibili per fare autostrade.

Quindi, nel momento stesso in cui noi abbiamo più bisogno di spostare l'asse sulla mobilità sostenibile (sulla ferrovia, dalla gomma al ferro, ecc.) dobbiamo prestare molta attenzione perché sta diventando terribilmente conveniente costruire autostrade e continua a essere terribilmente sconveniente costruire infrastrutturazione per il trasporto collettivo. Occorre quindi che le istituzioni pubbliche facciano un salto di qualità nella scelta delle priorità. Non sto mettendoli in alternativa; so bene che dobbiamo pensare anche a interventi consistenti sul fronte autostradale e viario per affrontare una serie di problemi che altrimenti ci

portano ad aumentare la già alta congestione. Però volevo suggerire un fronte di riflessione proprio delle istituzioni pubbliche, in assenza del quale non capiamo in quale nuovo scenario ci troviamo.

Se questa è una estrema sintesi di uno scenario possibile, spesso il dibattito avviene tra chi dice: «Bisogna fare senza modificare la realtà. Cioè dobbiamo infrastrutturare di più perché la mobilità lo richiede. C'è più gente che si muove, in tutti i modi, c'è un ritmo della mobilità molto diverso da prima, quindi quantità e qualità; bisogna fare un sacco di cose perché dobbiamo dare risposte sempre più efficaci, in termini di capacità di trasporto». Io ritengo che questa sia una scelta, ancorché necessaria in una certa misura, assolutamente inadeguata, se la portiamo alle estreme conseguenze. Perché molto spesso dobbiamo pensare ad una nuova infrastrutturazione, che risponde - certo - a quel livello di domanda, quantitativo e qualitativo, ma dobbiamo cominciare a pensare che bisogna mettere in discussione i fondamentali.

Esempio pratico. Quando parliamo di piano urbano della mobilità, io non mi immagino solamente un nuovo strumento di pianificazione che mette insieme, che relaziona vari aspetti urbanistici e viabilistici, ma lo intendo come un luogo della scelta di strategie alternative fra di loro. Cioè deve diventare il luogo, il momento, lo strumento, la condizione per discutere per esempio come circola l'auto privata in città, come si governa la sosta, come si mettono in relazione libertà individuale di circolazione e trasporto collettivo, trasporto pubblico, ecc. Cioè, o le infrastrutture sono una conseguenza di quella scelta strategica, oppure continuiamo a sommare infrastrutture a infrastrutture, trovandoci poi a fare i conti con una domanda che è anche sconcertata dalla risposta che viene fornita, perché non è educativa.

Cioè al cittadino a cui è stato detto per 50 anni «muoviti in macchina perché sei più libero e ti muovi meglio», bisognerà pur proporre qualche indicazione diversa che non siano solamente le targhe alterne, provvedimento necessario ma di emergenza.

Allora, se questa è la premessa nella quale stiamo cercando di «confezionare» i nostri problemi quotidiani, io credo che su Bologna negli ultimi mesi, negli ultimi anni, abbiamo fatto qualche passo avanti sotto questo profilo. Intanto abbiamo capito che non esiste una infrastruttura di destra o di sinistra, ma esistono delle infrastrutture che stanno dentro o meno a quella logica strategica. Poi, magari, le strategie sì che sono di destra, di sinistra, sviluppiste o conservative, ma abbiamo cercato di condurre un lavoro che ci portasse a dire: quella infrastruttura risponde a quella strategia? E su quella abbiamo creato tavoli di concertazione che, quando avevano il presupposto della volontà e della consapevolezza, hanno prodotto un risultato.

Credo che il nodo autostradale e tangenziale di Bologna debba essere guardato nella sua parabola di vent'anni, dal 1982 al 2002. C'è stata una parabola, quasi un cerchio, perché oggi siamo tornati - lo guardo da un punto di vista della politica regionale - al punto delle cose indicate nel Prit dell'82. Ma la storia ha i suoi tempi e una delle cose che mi hanno sempre insegnato è che in politica non bisogna avere ragione, ma bisogna avere ragione nel momento giusto. In questo caso siamo tornati ad una consapevolezza che era già presente, cioè era già sedimentata nel dibattito del territorio. Nel dibattito di questi mesi, cioè nel periodo dall'8 febbraio, firma della convenzione per fare la terza corsia, all'8 agosto, firma della convenzione per fare il passante a nord, vi è stato il coraggio delle istituzioni di prendere atto, di guardare in faccia la realtà e di pensare alle infrastrutture con una prospettiva strategica. Vi è certamente un merito della Provincia che ha prodotto un'elevazione del dibattito strategico, tirandolo fuori da una disputa seccamente infrastrutturale e costringendo tutti quanti a fare i conti su quella questione e a dire se l'attaccamento a quel singolo progetto era frutto di una consapevolezza strategica oppure solamente di una convenienza tattica o contingente.

E abbiamo avuto il coraggio, tutti quanti, di metterci attorno a un tavolo e di trovare un punto di incontro che, tra l'altro, ci ha dato una forza relativamente alta nel confronto con il Governo, con Anas, con Società Autostrade e così via. Perché penso che siamo d'accordo tutti sul fatto che dobbiamo realizzare velocemente il casello della Fiera, che dobbiamo realizzare velocemente lo svincolo dell'aeroporto, che dobbiamo realizzare, con qualche riflessione aggiuntiva, il casello di Crespellano, che è necessaria la messa in sicurezza dell'attuale tangenziale-autostrada, la sua compatibilizzazione con i problemi ambientali, ecc. Qui occorrono risorse e occorre che qualcuno questi lavori li faccia trovando pieno titolo per farli. Ed è il dibattito di questi giorni.

Io credo che lo stesso atteggiamento mentale, politico ed istituzionale è necessario sul tema delle ferrovie e della metropolitana; e le novità sono anche qui rilevanti perché ci sono progetti in corso, ci sono culture progettuali che si stanno sedimentando, si sta producendo innovazione che viene dalla conoscenza e dalla sperimentazione in altre città. Anche su questo abbiamo aperto una riflessione e io sono per raccogliere positivamente tutte le suggestioni e le proposte operative. Anche su questi temi, insomma, il percorso che si sta seguendo dimostra che se c'è convergenza, ci si siede e ci si confronta anche su problematiche che hanno un interesse particolare, che per loro natura non guardano all'interesse generale.

Dobbiamo metterci tutti quanti nelle condizioni di potere offrire alla cittadinanza, a Bologna, un fronte di posizioni che assuma davvero il tema della mobilità con

questa prospettiva, declinando poi le singole soluzioni; e su quelle si apre il confronto serio. Per questo io sono d'accordo con chi dice: «non pregiudichiamo», perché io non vedo nelle proposte in campo un livello di maturazione tale da mettere d'accordo tutti. E quando un progetto non mette d'accordo tutti, vuol dire che è un progetto che ha in sé un qualche limite oggettivo. O che sono diverse le strategie di fondo. Ma non mi pare questo il caso, perché, se così fosse, il tema del dibattito su quel singolo progetto diventerebbe irrilevante essendo molto più rilevante il dibattito sulla strategia.

Allora mettiamoci a discutere e cerchiamo di capire come non pregiudicare. Ad esempio, sul tema della metropolitana mi pare che ci siano i tempi per potere riprendere un tavolo di confronto di merito non essendoci pregiudiziali sulle metropolitane in quanto tali. Dove sta scritto che la metropolitana è una infrastruttura da guardare - come dire - con cattiveria? Magari possiamo cominciare ad avere qualche perplessità sul fatto di fare una quantità esagerata di strade e autostrade e questo ci pone una serie di problemi fra l'etica della convinzione e l'etica della responsabilità. Ma sul tema della metropolitana non ci sono assolutamente pregiudiziali. Il problema, anche qui, è tornare indietro e dire: «le metropolitane hanno bisogno di un'alta contribuzione pubblica e insistono su territori che hanno caratteristiche particolari, di per sé sono strumenti rigidi, perché appunto dedicati: vediamo come si interconnettono, come si mettono in relazione».

C'è un'unica tecnologia che serve per la metropolitana? Mi pare di no; c'è un dibattito europeo aperto su quali sono i mezzi che funzionano di più, meglio, a seconda delle situazioni. L'amministrazione comunale ha fatto delle proprie scelte, l'amministrazione provinciale propone uno scenario più largo; io credo che ci siano spazi per condividere - posta una strategia di fondo che vede molti punti di convergenza e alcuni di distinzione - scelte per non pregiudicare il futuro.

Vogliamo proporre un altro quesito. E' una scommessa utile per tutti non pregiudicare il futuro? Credo che su questo si possa rapidamente dire di sì o di no, legittimamente. Una volta detto sì o no, se è sì, si lavora per creare le condizioni; se è no, ci si confronta in modo più chiaro, limpido e trasparente, alla luce del sole, con situazioni che sono diverse; e la politica farà il suo corso, l'amministrazione pure.

Io credo che questo sia un modo serio di affrontare il problema, di mettere in condizione i cittadini di capirci qualcosa.

Dico un'ultima cosa sulla questione delle ferrovie, perché sono molto d'accordo che occorre lavorare sugli investimenti. Intanto una prima cosa: non pensiamo solamente che il nostro riferimento sia RFI. Abbiamo cominciato a capire che c'è un processo di liberalizzazione in atto nelle ferrovie; è un po' finto ma

concettualmente è vero. Quindi possiamo anche decidere di farci delle tratte ferroviarie, indipendentemente dalla volontà della logica centrale. Perché la logica di RFI, spesso e volentieri, è una logica di tratta nazionale; e allora cominciamo a ragionare in termini anche diversi.

Credo che ci sia da aprire un confronto un po' più coordinato con RFI, Trenitalia e con i soggetti che sono attrattori di domanda, per rimodulare e rifunzionalizzare le vecchie infrastrutture. Il tema della cintura merci è un tipico esempio sul quale si possono fare molti passi avanti, a patto che si sappia fin dall'inizio che cosa significa, in termini di investimenti, non solo sulle infrastrutture, ma anche sul materiale rotabile, cioè su quello che fa la qualità del servizio. In questi giorni abbiamo firmato il contratto di servizio con Trenitalia per i prossimi due anni; è un contratto di servizio pieno, dove mettiamo risorse perché la gestione costa. E bisognerà anche qui aprire dei confronti con gli Enti locali, con tutti quanti, per dire: dove le pigliamo queste risorse qui, posto che a livello nazionale non è che le condizioni siano particolarmente felici?

Questo è l'atteggiamento che metterei in un dibattito che ha poi ovviamente delle questioni molto più di dettaglio, sulle quali il confronto è aperto, ma l'approccio istituzionale e politico è quello che ho cercato sinteticamente di descrivere.