

**Carlo Monti**

*Per un futuro della città coordinato e condiviso \**

Nella primavera del 2010 l'Istituto "De Gasperi" presentò uno studio, di cui ero coordinatore, sul futuro di Bologna ([http://www.istitutodegasperi-emilia-romagna.it/pdf/ricerca\\_bologna\\_idg.pdf](http://www.istitutodegasperi-emilia-romagna.it/pdf/ricerca_bologna_idg.pdf)). Lo studio, finanziato dalla Fondazione Carisbo, applicava il classico modello SWOT, individuando i punti di forza della città (Università, Fiera, Aeroporto, Sanità, ...), i punti di debolezza (problemi della mobilità, popolazione invecchiata, chiusura di attività produttive, scarso peso del sistema finanziario locale ...), i rischi e le opportunità.

Fra i rischi si teneva già conto dei probabili effetti della crisi economica, anche se molti, a partire dal Governo, sostenevano che non avrebbe colpito più di tanto il nostro Paese.

La ricerca si concludeva con indicazioni sostanzialmente positive. Da quello studio sono passati meno di quattro anni, ma sembra che sia finita un'epoca. I punti di forza si sono in qualche modo indeboliti, i punti di debolezza sono peggiorati, sono ovviamente aumentati i rischi e ridotte le opportunità.

Il sistema bolognese però resiste; se allora era sbagliato sottovalutare la crisi imminente, oggi sarebbe sbagliato un atteggiamento del tutto negativo: si sono ridimensionate tante attività, ma altre sono solide e c'è ancora spazio per innovazione e crescita, a patto che si superi il vero punto di debolezza che ha impacciato e fatto regredire questa città negli ultimi decenni, che riguarda la cultura politica e amministrativa.

Essa è, infatti, profondamente cambiata rispetto agli anni della grande crescita di Bologna, caratterizzati da decisioni lungimiranti e in genere non settoriali, perseguite nel tempo con coerenza e condivise da un arco di forze politiche, economiche e sociali il più ampio possibile.

Sarebbe interessante esaminare le condizioni che resero possibile quella eccezionale stagione amministrativa; mi limito a sottolineare l'intelligenza e la capacità delle parti in gioco, da un lato i dirigenti di un partito comunista forte e compatto, dall'altro i politici bolognesi di area governativa, gli imprenditori, gli uomini di cultura, la Chiesa di Lercaro. Intelligenza, ma anche e forse prima di tutto, l'idea che si doveva collaborare per il bene comune.

A questo proposito nei decenni successivi si è parlato spesso di "consociativismo", spartizione del potere con rinuncia al confronto politico, e si è messo in pratica il metodo opposto, fondato sulla contrapposizione, il decisionismo e la ricerca di risultati a breve termine, e quindi, quasi inevitabilmente, decisioni settoriali e non lungimiranti, imposte senza ricerca di consenso.

Di questo nuovo metodo, dominante da anni a livello nazionale e locale, sono evidenti i risultati; in particolare la nostra città, che era un caso esemplare positivo, è divenuta oggi esemplare anche in negativo. È emblematica la complessa vicenda della mobilità urbana.

Negli anni '60 la città si era dotata di grandi infrastrutture (tangenziale, aeroporto, ecc.) e aveva privilegiato lo sviluppo periferico a bassa densità, con la sciagurata e festosa rinuncia ai tram a favore di auto e autobus. La metropolitana che venne proposta a metà degli anni '80 era quindi al limite

fattibilità economica, e non a caso era inserita in un quadro complessivo, con un forte programma di pedonalizzazione e un disegno di sviluppo urbano che concentrava i nuovi insediamenti sulle linee ferroviarie (prima idea di un sistema ferroviario, *SFM*), in collegamento con il decentramento produttivo già avvenuto.

Era una proposta organica, ma molto impegnativa, e venne accantonata.

Negli anni successivi si passò alla metro-tranvia, meno costosa e impattante, mentre si consolida il progetto del sistema ferroviario metropolitano *SFM*. Col cambio di maggioranza del 1999, ricompare il metrò, stavolta semiautomatico, insieme al CIVS e passa il secondo piano il *SFM*; con la Giunta successiva scompare il metrò, non si può cancellare il *CIVIS*, si propone il *People Mover*, e si arriva alla situazione attuale.

Negli ultimi venti anni si ribaltano regolarmente le scelte, cercando di mantenere i finanziamenti, non si conclude nessun iter progettuale, si ereditano vincoli e si perde progressivamente una visione organica del problema; basta pensare che le fermate già funzionanti del *SFM* sono per lo più ignorate dalla rete degli autobus. In tutte le città europee più efficienti i cambi di maggioranza non hanno avuto questi effetti, perché in genere le scelte di lungo termine vengono prese con il più largo consenso possibile, e quindi mantenute nel tempo. Le incertezze, le contraddizioni, i rinvii che hanno caratterizzato gli ultimi decenni comportano anche il rischio che i progetti si realizzino tanto in ritardo da non avere più quasi nessuna utilità, salvo creare occasioni di lavoro, che non è detto siano poi colte dalle imprese locali. Penso ad esempio al *Passante Nord*, un'opera proposta quando il traffico pesante era in crescita, la tangenziale era sempre congestionata e molte industrie bolognesi erano interessate a localizzarsi lungo un nuovo anello attrezzato con tecnologie innovative, come prevedeva uno studio dell'API.

Già allora c'era chi sosteneva (anch'io fra gli altri) che il bilancio costi-benefici era negativo: a fronte di un forte impatto ambientale, la nuova arteria avrebbe tolto poco traffico alla tangenziale, che poteva essere razionalizzata e potenziata, mentre c'erano altre infrastrutture, comunque necessarie, (in particolare la nuova Adriatica) che potevano ridurre il traffico di transito su Bologna. La logica della contrapposizione ha finora prevalso, anche se, nel frattempo, il traffico è incrementato molto meno del previsto, le industrie chiudono e comunque sono meno interessate alle condizioni di localizzazione, e si sta finalmente capendo che se in passato essere un nodo centrale di traffico pesante era un fattore di crescita, oggi è forse più un fattore di degrado. **E' importante invece essere un nodo di una rete di innovazione, materiale o immateriale.** Questo è forse il punto su cui occorre concentrare l'attenzione: quali possono essere oggi i fattori di crescita. Certamente occorre un adeguato sistema di infrastrutture e servizi, ma questa è una condizione necessaria, ma non sufficiente. A ben vedere era così anche in passato: negli anni '60 Bologna era al centro delle nuove tendenze nell'arte, nella musica per i giovani, nella sperimentazione politico-culturale (pensiamo ai quartieri, alle iniziative del Mulino, agli studi religiosi e alle nuove chiese). Con gli anni questo patrimonio di idee allora rivoluzionarie si è consolidato, in molti casi si è cristallizzato e rischia di essere impermeabile alle novità, e di contribuire a una situazione in cui tanti presentano proposte anche interessanti ma quasi nessuno ha la forza di imporle e il coraggio di riconoscere i propri limiti e di cercare collaborazioni.

Gli effetti di questa dispersione sono evidenti da molto tempo e con la crisi attuale possono produrre perdite irreversibili. Accanto alla dispersione c'è, ovviamente, l'approccio settoriale. Ad esempi per anni il turismo, le fiere, le manifestazioni artistiche e musicali, la presenza dell'Università, l'ospitalità alberghiera, la gastronomia, la presenza di eccellenze come la Cineteca, i musei, ecc. sono stati oggetto di interventi che non si sono correlati, sia nelle politiche pubbliche che nelle iniziative private. In una situazione di relativa abbondanza ognuno poteva fare per sé. Gli alberghieri riempivano gli alberghi per le fiere con tariffe alte rimborsate dalle aziende in conto spese, i ristoratori non avevano particolare bisogno di attrarre turisti, affittacamere e negozianti spennavano gli studenti fuori sede secondo l'uso secolare, salvo indignarsi per le loro intemperanze notturne.

Tutto ciò come se la città godesse di una rendita di posizione sicura; è quella che chiamo “sindrome veneziana”, tipica di una città che si può permettere di maltrattare i turisti perchè conta su flussi inesauribili. Anche oggi a Venezia, ma certamente anche a Bologna, si debbono fare cose diverse, si debbono conquistare i cittadini e i turisti, mettendo in campo tutte le risorse.

Qualche esempio positivo è finalmente emerso: penso a *ArteFiera*, che da alcuni anni sta invadendo la città e facendola conoscere a un particolare tipo di visitatori; penso al successo della mostra del celebre quadro di *Vermeer*, (e alle discussioni suscitate), penso a certe iniziative dei ristoratori e degli albergatori, e soprattutto al progetto di *FICO*, che sembra nascere proprio come caso di collaborazione ampia e intersettoriale, fra produttori, banche, cultura e Università, operatori del turismo. Un effetto di queste iniziative già si intravede nell’aumento di turisti stranieri. Lo stesso **approccio intersettoriale e collaborativo** dovrebbe essere applicato a tanti altri problemi, ad esempio per l’edilizia cercando nuove formule per recuperare patrimonio pubblico non utilizzato, ed aiutando i costruttori a collocare l’inventuto senza aspettare una nuova stagione dell’oro, ai livelli irraggiungibili – e ingiustificati, del passato, nelle politiche per i giovani, a partire proprio dalla casa per studenti, giovani coppie, giovani ricercatori e professionisti. Si tratta di iniziative che richiedono risorse, ma soprattutto una rinnovata volontà di vedere la città come bene comune.