



ANCEBOLOGNA

Collegio Costruttori Edili

ASSEMBLEA GENERALE 2015
PARTE PUBBLICA

***CITTÀ METROPOLITANA, RIFORME ISTITUZIONALI,
TERRITORIO, INFRASTRUTTURE: QUALI SCELTE PER LA
SOSTENIBILITÀ E LA COMPETITIVITÀ DI BOLOGNA***



**DICHIARAZIONI DEL PRESIDENTE
LUIGI AMEDEO MELEGARI**

BOLOGNA, 27 NOVEMBRE 2015

Caro Ministro, caro Sindaco, Autorità, cari imprenditori e imprenditrici, gentili relatori ed ospiti, colleghi tutti, Vi ringrazio per essere qui con noi all'appuntamento annuale dell'Assemblea Generale della nostra Associazione.

LA CRISI, GLI IMPRENDITORI “EROI”, L'ATTIVITÀ EDILIZIA

Il disagio che Vi comunicai lo scorso anno, legato al crollo della capacità produttiva e della redditività della filiera edile, è ancora presente: meno imprese, meno fatturati, prospettive difficili per il futuro.

Sono intervenute numerose liquidazioni e procedure concorsuali di piccole, medie e grandi imprese, private e cooperative.

Stiamo perdendo un patrimonio di competenze e di professionalità che sarà difficile ricostruire.

Gli imprenditori che resistono sono degli “eroi” che continuano a gestire l'impresa nella convinzione di riuscire ad intercettare la svolta, il cambio di passo.

“Eroi” che operano quotidianamente per adattare le imprese ad un mercato profondamente cambiato e selettivo.

Abbiamo condiviso questo cambiamento con tutti i nostri partner ma la relazione con il mondo del credito è faticosa e talvolta impossibile da condividere.

La struttura economico/patrimoniale delle nostre imprese è differente da quella degli altri settori rispetto al rapporto tra costi e ricavi, ed è valutabile soltanto in un'ottica pluriennale che con il sistema del credito non riusciamo a condividere.

La crisi ci ha imposto di chiedere più tempo alle banche, ma il dialogo con il mondo del credito non ha trovato un punto di equilibrio soddisfacente.

Spesso ci è parso più interessato alla riduzione degli affidamenti alle imprese piuttosto che alla ricerca di soluzioni per tenerle in attività, per riuscire ad intercettare la ripresa.

Alle nostre imprese serve più tempo per ricostruire patrimoni, attivi e portafogli ordini, per ridefinire business plan nati in altri contesti di domanda.

Oggi parleremo d'altro; l'Assemblea 2015 è dedicata ai temi dell'urbanistica, delle infrastrutture e dell'assetto istituzionale "metropolitano" che in questi mesi hanno manifestato numerose criticità che condizionano lo sviluppo delle nostre imprese.

Dopo oltre sette anni di crisi del mercato caratterizzati da un calo degli investimenti in costruzioni di circa il 50%, dovuto ad un crollo contemporaneo della domanda pubblica e privata, **si stanno manifestando timidi segnali di ripresa e di fiducia.**

In realtà il mercato interno è ripartito lentamente e non dobbiamo illuderci.

Proprio la BCE lo spiega con i numeri, nel suo ultimo rapporto sulla situazione delle famiglie, pubblicato nei giorni scorsi e riferito al secondo trimestre del 2015.

Il reddito disponibile nell'eurozona è cresciuto del 2,3% e quello reale dell' 1,8% rispetto allo stesso trimestre del 2014. **In Italia, dell'1,4 e dell'1,1%.**

Se si guarda ai quattro anni precedenti, siamo però ancora in negativo, cioè **con meno reddito, di quasi il 4%**; peggio di noi hanno fatto solo Grecia e Cipro.

I consumi reali dell'area euro sono invece saliti dell'1,6%, anno su anno: **da noi dello 0,6%.**

Se si fa cento il consumo medio dei 19 partner dell'euro, **l'Italia si ferma a 96,5.**

Negli scorsi quattro anni siamo stati il Paese che ha visto calare maggiormente i consumi.

I compensi reali dei lavoratori sono saliti in media dello 0,9% nell'Eurozona e **dello 0,8% in Italia**: ma anche qui, nel quadriennio, le cose sono andate **peggio solo a Cipro e in Grecia**.

Il tasso di risparmio, cioè quanto si accumula rispetto al reddito disponibile, un tempo era un vanto dell'Italia: **oggi siamo all'11% contro una media dell'Eurozona del 12,8%**.

Su un piano più strutturale, rimaniamo, dopo la Grecia, il Paese con il peggiore tasso di occupazione, cioè con la più bassa percentuale di persone tra i 15 e i 64 anni che lavorano: **siamo al 56,3%, in calo rispetto a quattro anni fa**.

La Grecia è al 51% e al capo opposto della scala c'è l'Olanda, al 74,2%.

In Germania siamo al 73,6%, in Francia al 64%.

La grande crisi pare alle nostre spalle ma ha lasciato segni non indifferenti nelle famiglie, in termini di reddito, di capacità di spesa e di risparmio.

Solo da poco è iniziato un leggero, incerto, miglioramento.

I limiti strutturali, a cominciare dalla bassa partecipazione al mercato del lavoro, restano e sono peggiorati.

Perché il miglioramento sia consistente e visibile non può mancare la ripresa del settore costruzioni attraverso la ripresa della produzione edilizia.

Una domanda aggiuntiva di **1.000 milioni di euro nelle costruzioni genera sul sistema economico una ricaduta pari a 3.374 milioni di euro** di cui:

- 1.000 milioni nel comparto delle costruzioni;
- 1.013 milioni nei settori direttamente ed indirettamente collegati all'edilizia (beni e servizi necessari al processo produttivo delle costruzioni che a loro volta attivano altri settori in modo indiretto);
- 1.361 milioni nei settori attivati via moltiplicatore della spesa delle famiglie: le produzioni dirette ed indirette remunerano il fattore lavoro con redditi che alimentano una spesa in consumi finali che a sua volta richiede maggiori produzioni - effetto indotto;
- un incremento di 17.000 unità di lavoro, di cui il 64% direttamente nel settore delle costruzioni.

Nessun altro settore economico ha questi effetti sulla domanda interna.

Da tempo chiediamo un vero e proprio piano di rilancio dell'attività edilizia che si basi sulla riduzione dell'imposizione fiscale sulla casa, la stabilizzazione e l'estensione degli incentivi fiscali alla rigenerazione urbana ed alla sostituzione degli immobili obsoleti, il superamento del Patto di Stabilità e l'avvio di investimenti pubblici in manutenzione e sviluppo del territorio e delle infrastrutture.

Il Governo Nazionale ci pare consapevole di ciò e sta operando per l'eliminazione della TASI sulla prima casa, per il superamento del Patto di Stabilità, che ha ridotto la possibilità degli Enti locali di programmare investimenti in manutenzioni ed infrastrutture, per la ripresa degli investimenti pubblici sulla tenuta idrogeologica del territorio, l'edilizia scolastica, le infrastrutture, la vivibilità delle città.

I nuovi investimenti pubblici però, per riattivarsi e produrre benefici alle imprese, avranno un ciclo lungo di almeno due anni. **Gli effetti si vedranno a partire dal 2017.**

Con i limiti strutturali descritti, **anche il mercato immobiliare avrà una ripresa lenta**, pur in presenza degli sgravi fiscali previsti dal Governo sulla prima casa, perché **le carenze nelle dinamiche dei redditi si ripercuotono sulla domanda di un bene costoso come la casa.**

Per rianimare il mercato della casa dovremo operare sulla riduzione dei costi di costruzione e di urbanizzazione delle aree e sulla costruzione di abitazioni più confortevoli ed efficienti.

Stiamo dialogando con le Amministrazioni Comunali per ridurre i costi di urbanizzazione e per individuare nuove modalità attuative più aderenti ad un nuovo mercato ridimensionato in quantità e valori.

Le nuove abitazioni che realizziamo hanno un costo di gestione molto basso ed un più alto confort abitativo.

L'atteggiamento delle imprese nello sviluppo delle aree acquisite è particolarmente riflessivo in considerazione della minore capacità di assorbimento da parte della domanda, ridotta del 50% ma ancora presente.

Le Amministrazioni Comunali, in alcuni casi, stentano a comprendere che questa è una priorità da affrontare e risolvere con la revisione temporale dell'attuazione dei progetti, non con il loro azzeramento.

Il rischio che stiamo correndo è quello di vedere azzerata l'industria edilizia-immobiliare del territorio, con perdita di ricchezza, di competenze e di occupazione.

Il vero problema del nostro territorio non è tanto l'invenduto, che è presente in termini fisiologici rispetto alle situazioni di mercato, e l'andamento delle vendite di abitazioni è tornato positivo nel 2014, ma il **“non costruito”**, ovvero l'insieme delle **previsioni inserite nella pianificazione vigente ma non ancora attuate.**

Non si è mai costruito così poco; i permessi di costruire rilasciati sono al livello del 1936!

In sintesi i “costruttori” non vogliono costruire per cementificare, le imprese costruiscono per rispondere alle esigenze reali delle persone, delle famiglie e delle imprese, diluendo nel tempo le realizzazioni in rapporto alle esigenze della domanda che effettivamente si esprime.

CONSUMO DEL SUOLO E NUOVA STRATEGIA URBANISTICA

In questo quadro di profonda modificazione del mercato residenziale, caratterizzato da volumi produttivi fortemente ridimensionati e da assenza “reale” di consumo del suolo è esplosa la concezione ideologica del “consumo del suolo zero”.

Questa definizione va, secondo noi, superata a favore di quella di “uso del suolo sostenibile”; si deve inoltre parlare di “consumo del suolo netto” risultante dal bilancio fra aree soggette a nuova impermeabilizzazione ed aree in precedenza impermeabilizzate e ristrutturata a verde, perciò divenute permeabili.

Sull’argomento, il nostro territorio vede un’accesa e costante dialettica alimentata in modo eccessivo da alcune componenti politiche che valutano ogni iniziativa edilizia, urbanistica ed infrastrutturale, con la lente del “consumo del suolo zero” e non del contributo che può portare allo sviluppo economico, alla qualità della vita, all’attrazione insediativa ed alla crescita occupazionale.

Alla luce della nuova sensibilità e della necessaria revisione delle modalità di attuazione dell’urbanistica, imposta anche dal nuovo mercato più riflessivo e selettivo, condividiamo pienamente il superamento dell’impostazione classica dello sviluppo urbanistico ed edilizio che ha governato la fase dello sviluppo urbano diffuso e continuo del passato.

Riteniamo perciò assolutamente necessario il passaggio della strategia dello sviluppo urbano da una impostazione incentrata sulla espansione edilizia tout court, ad una concezione più attenta ai servizi esistenti, basata sui nuovi e più sfidanti temi del perseguimento dello **sviluppo urbano**, avendo a riferimento prioritariamente i temi del **recupero** e della **rigenerazione urbana**, della **green economy**, della **sostenibilità ambientale**, della **mobilità sostenibile**, e del **marketing territoriale**, **del rapporto fra sviluppo delle nuove costruzioni e rigenerazione dell'esistente**.

In tale rinnovata logica, infatti, il “territorio” si trasforma da mero riferimento fisico/geografico ad un sistema complesso che **richiede di un forte coordinamento e di una visione d'insieme capace di contemperare tutti gli aspetti e le spinte, a volte anche contrapposte, che lo caratterizzano**.

Non a caso, anche la **Commissione Europea**, nel promuovere le azioni e le politiche di sviluppo economico, ha chiarito espressamente che **“l'uso della terra è quasi sempre un compromesso tra varie esigenze sociali, economiche e ambientali”**.

Su questi temi Bologna può e deve fare la sua parte, sia attraverso progettazioni innovative ed un ruolo esemplare degli investimenti privati e pubblici, sia attraverso il rapido avvio di una nuova strategia urbanistica coordinata dalla Città Metropolitana.

Per interpretare questo nuovo ruolo che tiene insieme edilizia, ambiente, efficienza energetica e vivibilità delle nostre città, penso allo sviluppo delle aree Navile e Lazzaretto, delle aree dismesse, dei nuovi ambiti del PSC di Bologna, da troppo tempo frenati dalla mancanza di scelte coraggiose in grado di collegarli con la riqualificazione delle periferie di Bologna, ed alla progettazione di nuovi insediamenti universitari (Lazzaretto, Staveco) con edifici ZEB (Zero Energy Building) ad impatto energetico neutro o positivo.

La stessa impostazione dei Global Service, illuminazione ed edilizia del Comune di Bologna, tutta incentrata sulla riqualificazione energetica del patrimonio pubblico, dimostra la capacità del nostro territorio di raccogliere le sfide della rigenerazione urbana e dell'uso sostenibile del territorio.

Sul piano urbanistico, per dare una cornice alle politiche di contenimento del consumo del suolo e sollevarle dagli episodi “negativi” che hanno caratterizzato le vicende di San Lazzaro di Savena ed Imola, **proponiamo alla Regione ed alla Città Metropolitana di operare in fretta per consentire alla Città Metropolitana di definire il nuovo Piano Strutturale Metropolitano.**

Senza la piena gestione del territorio, delle infrastrutture e dell'ambiente, la Città Metropolitana non potrà decollare e svolgere una funzione propulsiva di guida del sistema territoriale locale.

La Città Metropolitana, a sua volta, deve procedere, d'intesa con i Comuni, a definire un **“PSC Mosaico Metropolitano”** in grado di conseguire quattro importanti obiettivi:

- la realizzazione di un'unica tavola riportante tutti i vincoli e le tutele sul territorio;
- il confronto tra le definizioni degli strumenti urbanistici comunali con le corrispondenti normative al fine di favorire la creazione di un linguaggio condiviso dai Comuni;
- la definizione di obiettivi coerenti con le nuove strategie pianificatorie, individuando, fra l'altro, modalità per promuovere il contenimento del consumo del suolo, laddove si riscontrino evidenti contraddizioni di pianificazione relative al dimensionamento delle previsioni insediative nell'arco dei prossimi 5-10-15-20 anni, contenute nei PSC, senza perciò costituire un pretesto generalizzato di blocco delle attuazioni;

- rapportare gli sviluppi futuri alla capacità di tenuta dei servizi presenti nel territorio.

Il Piano Strutturale metropolitano Mosaico dovrebbe, da un lato, **recepire i contenuti dei PSC vigenti** e, dall'altro, **potrebbe rivederne alcune scelte**, prevedendo la possibilità che alcune aree possano essere retrocesse da aree pianificate a terreno nuovamente agricolo, sulla base delle indicazioni provenienti dai diretti interessati, attraverso il coinvolgimento volontario di tutti i soggetti privati, proprietari delle porzioni di territorio inserite all'interno degli strumenti di pianificazione.

Tale percorso, in prima battuta, dovrebbe coinvolgere, nell'ambito di una fase di concertazione, i soggetti privati interessati ed i Comuni (o le Associazioni dei Comuni) che fanno parte dell'area metropolitana.

I soggetti privati potrebbero, così, confermare o rinunciare alla vocazione edificatoria delle loro rispettive proprietà, non pagando l'IMU sulle aree non più edificabili.

La pianificazione è per noi un patto fiduciario e duraturo fra operatori economici, istituzioni e cittadini, patto che non può essere violato in modo unilaterale, "durante la partita", ovvero con il succedersi dei mandati amministrativi.

Le modifiche degli strumenti urbanistici vigenti debbono contenere previsioni transitorie e compensative per non penalizzare le imprese che hanno **effettuato investimenti coerenti con la pianificazione urbanistica vigente**.

Per tutelare le prospettive dell'industria edilizia-immobiliare del territorio, proponiamo di **sviluppare una particolare azione compensativa** nei confronti dei soggetti imprenditoriali interessati da revisione delle previsioni urbanistiche relative ad investimenti effettuati successivamente all'adozione degli strumenti generali di pianificazione (PSC).

Le previsioni dei POC potranno essere riviste in riduzione soltanto previa definizione di un nuovo accordo fra le parti interessate ex articolo 18, Legge Regionale 20/2000 s.m.i.

Al Sindaco Merola ed all'Assessore Donini chiediamo di valutare le nostre proposte e di renderle operative da subito per consentire alla Città Metropolitana di coordinare lo sviluppo territoriale interpretando la nuova sensibilità sul consumo del suolo ed i nuovi equilibri dell'urbanistica, ma superando approcci ideologici, poco o nulla razionali.

CONSUMO DEL SUOLO E SOLUZIONE DEL NODO TANGENZIALE/AUTOSTRADALE DI BOLOGNA

Anche la recente valutazione negativa del progetto preliminare del Passante Autostradale a Nord ha avuto come pretesto principale, agitato dai comitati e da componenti sociali ed economiche, il forte impatto sul consumo del suolo agricolo, trascurando le ragioni profonde della scelta che si prese nel 2002/2004, su iniziativa dell'allora Provincia di Bologna, scelta che trovò il suo recepimento con l'inserimento del progetto nel PTCP adottato nel 2002 ed approvato definitivamente nel 2004: dotare l'area nord del territorio bolognese di un'efficiente struttura di trasporto e contribuire a risolvere insieme il nodo tangenziale/autostradale di Bologna che, già allora, non era più in grado di reggere i flussi di traffico con intasamenti quotidiani nelle ore di punta e periodici nei momenti stagionali di incremento del traffico.

Dopo aver parlato a lungo di tracciati, solo a distanza di 13 anni dalla prima idea, abbiamo esaminato l'elaborazione di un progetto preliminare dell'infrastruttura.

Nell'arco di un mese il progetto è stato sorprendentemente valutato in modo talmente negativo da suggerire sia alla Città Metropolitana che ai Sindaci interessati

dall'attraversamento del Passante Autostradale a Nord, di accantonare la realizzazione dell'infrastruttura per studiare diverse ipotesi di potenziamento dell'attuale tratto tangenziale/autostradale.

Il **Dott. Tomasi** di Autostrade per l'Italia S.p.A. approfondirà il rilievo del nodo di Bologna nella rete di Autostrade per l'Italia S.p.A. ed i passaggi che hanno caratterizzato le diverse ipotesi di sviluppo dell'infrastruttura autostradale.

Siamo vicini al lavoro dei Sindaci e, di solito, ne apprezziamo la capacità di sintesi fra esigenze dei territori e visione globale di inserimento del proprio Comune nelle dinamiche regionali, nazionali ed internazionali.

In questo caso ci pare però che siano stati frettolosi e che, per ragioni legate alla ricerca del consenso e di compromessi nell'immediato, abbiano assunto una scelta conservativa priva di una visione lungimirante sul futuro.

Per mantenere accessibile il nostro territorio, inteso in senso ampio (non solo la città di Bologna), e percorribile il nodo tangenziale/autostradale di Bologna, crediamo si debba assolutamente perseguire la soluzione in tempi certi e rapidi.

Chiediamo agli Amministratori locali interessati di assumere scelte responsabili, coerenti, coraggiose non limitate ad una visione di breve periodo.

Non vorremmo entrare nel merito di tracciati, di alternative fra allargamento in sede e Passante Autostradale a Nord, di ulteriori decisioni che rinviando la definizione di scelte definitive.

Richiamiamo il Ministero, la Regione, la Città Metropolitana ed i Sindaci dei territori interessati al senso di responsabilità, alla coerenza ed al coraggio di assumere la scelta definitiva, non limitata ad una visione di breve periodo.

Nei primi anni '90 il Comune di Bologna negò la possibilità dell'ampliamento in sede; oggi intende rivedere quella scelta?

In seguito a conflitti istituzionali, veti, incomprensioni, abbiamo già rinunciato a dotare Bologna di un sistema di trasporto sotterraneo ed innovativo, la metropolitana, che avrebbe rivitalizzato il nostro unico e bellissimo centro storico e ridotto l'inquinamento dovuto al trasporto pubblico.

Non vorremmo rischiare con il Passante Autostradale a Nord il medesimo esito.

La ricerca del consenso non può penalizzare la connessione di Bologna con il resto del Paese e la stessa accessibilità del nostro territorio.

Costruire autostrade nell'ambito di una concessione autostradale a pedaggio non è un'attività semplice ed intuitiva, ci sono problematiche tecnologiche, trasportistiche, gestionali e di sicurezza che forse la Regione, la Città Metropolitana ed i Sindaci, senza un supporto tecnico adeguato, non sono stati in grado di affrontare e risolvere.

Per questo riteniamo che il dialogo sul Passante Autostradale a Nord debba procedere con il supporto tecnico di ANAS S.p.A. e del Ministero delle Infrastrutture alla Regione, alla Città Metropolitana ed ai Comuni interessati dall'infrastruttura.

In tal senso auspichiamo che operi il **Ministro delle Infrastrutture** e che Autostrade per l'Italia S.p.A. confermi la disponibilità al dialogo, con la Città Metropolitana di Bologna e con i Sindaci dei Comuni interessati.

Se non dovessimo mantenere questa prospettiva operativa aperta, ci ritroveremmo presto con **quattro** corsie autostradali che arrivano da Milano, **quattro** corsie autostradali che arrivano da Firenze, **quattro** corsie autostradali che arrivano dalla

Romagna, **tre corsie** autostradali che arriveranno dal Veneto (**per un totale di quindici corsie**) ed il **nodo di Bologna, con al massimo tre corsie autostradali e due/tre tangenziali, strangolerà i flussi di traffico con interminabili e continue code.**

Bologna rischia di diventare un inferno trasportistico, un territorio da evitare, perché la congestione caratterizzerà gran parte dell'attraversamento e dell'ingresso in città; la stessa funzione di Bologna come cerniera fra nord e centro Italia rischia di essere messa in discussione perché i flussi di traffico cercheranno alternative per non perdere tempo e risorse nell'attraversamento del nostro territorio.

Vorrei inoltre chiarire che il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) potrà costituire una valida alternativa per il trasporto delle persone interno alla Città Metropolitana, mentre non potrà dare alcun contributo alla mobilità di persone e merci che debbono attraversare Bologna, ed alle migliaia di aziende diffuse nella pianura del nostro territorio che richiedono un sistema efficace di trasporto per restare competitive.

Il Presidente di Confindustria Emilia Romagna, **Maurizio Marchesini**, ci porterà il Suo contributo sulle aspettative dell'industria verso la possibilità di avere infrastrutture di trasporto efficienti nel nodo bolognese ed in Emilia Romagna.

Per rendere più efficiente il trasporto interno al nostro territorio dobbiamo operare anche per completare il terzo lotto della Lungo Savena, indispensabile per l'accesso alla Fabbrica Italiana COntadina (F.I.CO.), completare l'intermedia di Pianura ed il rinnovo delle radiali storiche, insieme con i Nodi di Rastignano e Casalecchio di Reno, che potranno contribuire ad alleggerire il traffico sul nodo tangenziale/autostradale di Bologna.

Alcuni di questi interventi potranno rientrare fra le opere compensative che potranno essere realizzate da Autostrade per l'Italia S.p.A. per alleggerire il traffico nel nodo tangenziale/autostradale di Bologna nell'ambito delle intese per la realizzazione del Passante Autostradale a Nord o della soluzione alternativa del nodo tangenziale/autostradale di Bologna.

La soluzione del nodo di Bologna, ci tengo a sottolinearlo, non riguarda interessi diretti della nostra Associazione, riguarda l'attrattività di Bologna e l'efficienza del sistema autostradale nazionale.

Su questi temi ci porteranno il loro contributo tutti i relatori che seguiranno. Li ringrazio per la disponibilità ad intervenire su scelte essenziali per il futuro del nostro territorio, da troppo tempo in discussione.

LE PROSPETTIVE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

Nel 2015 è intervenuta la nascita della Città Metropolitana di Bologna, attesa da oltre 20 anni, e si è sviluppato un intenso lavoro di riordino costituzionale ed istituzionale avviato dallo Stato, che avrà importanti ricadute sul livello locale.

Il lungo periodo di crisi economica che abbiamo attraversato e dal quale stiamo uscendo, ha dato a tutti la consapevolezza che il nostro assetto politico-amministrativo-istituzionale è troppo complesso, troppi passaggi, troppi poteri di veto e di freno che rischiano di farci perdere opportunità di sviluppo ed investimento.

Serve più capacità di decidere in tempi brevi, nelle sedi istituzionali e negli organi della Città Metropolitana.

Nello stesso tempo vediamo che cresce la volontà di partecipare alle decisioni, di valutare attentamente l'impatto delle decisioni sugli equilibri ambientali del territorio in cui si vive.

È necessario prestare attenzione allo sviluppo del “dibattito pubblico” sulle scelte territoriali ed infrastrutturali, senza che la partecipazione si trasformi in un esercizio sterile e demagogico di contrapposizioni fini a se stesse o con la finalità prevalente di visibilità politica e di condizionamento delle decisioni.

Così sta purtroppo avvenendo nel nostro territorio su tutte le scelte urbanistiche ed infrastrutturali più significative da assumere.

Le vicende urbanistiche ed infrastrutturali che abbiamo sopra delineato sono lo specchio di queste contraddizioni; la Città Metropolitana di Bologna ha dimostrato, ad oggi, di non saperle o poterle governare con efficacia ed equilibrio.

Il confronto politico ed amministrativo sulle scelte territoriali ed infrastrutturali ha sempre più spesso lo sbocco in esposti all’Unione Europea, alla Corte dei Conti e/o alla Magistratura, esito che mortifica il confronto sul merito dei problemi e la mediazione politica, intervenuta o da definire, sulle scelte da assumere.

Ci rassegheremo ad una conflittualità che intimidisce chi ha voglia di fare e di investire? Gli investitori eviteranno Bologna per la conflittualità “eccessiva” che la caratterizza?

Non può e non deve essere così e la straordinaria velocità procedurale, sviluppata intorno agli insediamenti Philip Morris e F.I.CO., ne è la dimostrazione evidente, da estendere a tutti gli investimenti che porteranno ricchezza ed opportunità al territorio.

Il sistema delle imprese ha ben chiaro che deve declinare insieme efficienza, efficacia, sostenibilità ambientale e condivisione delle scelte di insediamento con le istituzioni che rappresentano ed interpretano le popolazioni ed i territori coinvolti negli interventi.

La scelta di costituire Città Metropolitane a “trazione comunale”, guidate dal Comune capoluogo, ha però evidenziato in questo primo anno di vita della Città Metropolitana i rischi di:

- decisioni frammentate che inseguono gli episodi al di fuori di scelte condivise;
- conflittualità esasperata fra Comuni minori ed il Comune capoluogo;
- debolezza nella dialettica con la Regione sull’attribuzione delle funzioni e sulla capacità di assumere decisioni.

Questi rischi si sono evidenziati nonostante una forte omogeneità politica all’interno degli organi della nostra istituzione metropolitana.

Altre Città Metropolitane meno omogenee non sono neppure riuscite a condividere le regole di funzionamento della nuova istituzione.

Non abbiamo soluzioni “semplici” da proporre e forse non spetta ad una forza economica e sociale invocare elezioni dirette piuttosto che indirette per dare maggiore autonomia alla Città Metropolitana.

Abbiamo compreso che dall’elezione indiretta passa una scelta di semplificazione dei livelli istituzionali che ci pare essenziale sia a livello nazionale che locale.

Registriamo che, così come è avvenuto nel primo anno con le esperienze su territorio, pianificazione e consumo del suolo e sulla soluzione del nodo tangenziale/autostradale di Bologna, se non si troveranno correttivi, **si correrà il rischio di depotenziare, per scarsità di risorse e di competenze ed eccesso di conflitti**, un’istituzione che ha scommesso tanto sulla volontà di collaborazione fra Comuni e deve trovare ancora una propria dimensione istituzionale fra Comuni, Regione e Stato.

Ci permettiamo di suggerire al Sindaco Merola di tentare tutte le strade per recuperare la convinta adesione di Imola alla Città Metropolitana dopo l'incidente di percorso intervenuto.

Oltre alla vicenda specifica, che va risolta utilizzando i criteri che abbiamo proposto, riteniamo che Imola debba far parte in modo convinto della Città Metropolitana di Bologna.

Crediamo che il governo del territorio e delle scelte infrastrutturali possa costituire un buon banco di prova dell'istituzione metropolitana.

Nel governare il territorio, la Città Metropolitana dovrà cogliere tutte le possibilità di velocizzare, armonizzare e semplificare gli strumenti di pianificazione generale ed i Regolamenti Urbanistici Edilizi senza creare discontinuità, sospensioni e rotture con gli strumenti già approvati dai Comuni, dovrà elaborare da subito un Piano Strutturale Metropolitano Mosaico con le caratteristiche che abbiamo delineato.

Il blocco del consumo del suolo non deve diventare un dogma, ma il consumo del suolo deve diventare una variabile da valutare nell'inserimento di ogni nuova iniziativa negli strumenti di pianificazione operativa, per comprendere se ci sono alternative equivalenti praticabili in assenza di nuovo consumo di suolo o con saldo netto positivo.

Il consolidamento della Città Metropolitana di Bologna ed il decollo di un progetto di semplificazione delle procedure amministrative di governo del territorio devono costituire azioni in grado di rafforzare l'attrattività del nostro territorio e di creare una forte identità metropolitana.

Dal 2016 Bologna deve essere Città Metropolitana autorevole, con il convinto sostegno di tutti i Comuni che la costituiscono, delle formazioni economiche e sociali e la partecipazione dei cittadini, senza abdicare ad un ruolo istituzionale

autonomo nello svolgimento di tutte le funzioni proprie, assegnate o delegate dallo Stato, dalla Regione e dagli stessi Comuni.

La Città Metropolitana di Bologna deve essere un luogo in grado di attrarre l'insediamento di imprese, di persone e famiglie, dove l'attività edilizia si sviluppa per favorirlo, senza che il consumo del suolo divenga elemento di ostacolo all'attrattività del territorio.

Su questi temi porterà un contributo importante **Virginio Merola**, primo Sindaco della Città Metropolitana di Bologna.

Sul complesso delle problematiche legate agli equilibri fra attività economiche, suolo, ambiente ed azioni di Governo ci porterà il proprio contributo il Ministro **Gian Luca Galletti**, in procinto di partecipare, per il nostro Paese, alla Conferenza di Parigi 2015 sul cambiamento climatico.

Ringrazio i relatori per aver accolto il nostro invito a portarci il loro contributo sui temi posti al centro della nostra Assemblea; il rilancio del territorio e dell'attività edilizia a servizio del territorio passa attraverso il rilancio dell'economia e delle imprese e non può prescindere dal ruolo delle istituzioni pubbliche che governano il territorio in relazione con le imprese che lo trasformano.

Di questo siamo pienamente consapevoli e per questo continueremo a stimolare le istituzioni locali ad affermare e consolidare la capacità della Città Metropolitana di Bologna di promuovere, attraverso la qualità delle sue scelte amministrative, l'affermazione del brand "Bologna" nel mondo.

È questa poi alla fine la vera priorità che potrà consentire anche all'edilizia di intercettare in un modo sicuro la via della ripresa ed aumentare le opportunità di lavoro ed occupazione in tutta la filiera.