

Il Mosaico

INVERNO 2011

NUMERO 41

Strategie cercasi, urgente!

La vita di ogni città è scandita dall'esistenza e dalla progressiva attuazione di piani strategici coordinati, partecipati e di lunga durata, capaci di leggere il futuro e, allo stesso tempo, flessibili per consentire adeguamenti in corsa. Da molti anni, troppi, per tante ragioni, Bologna non è stata in grado di crescere muovendosi lungo questo difficile sentiero. In questo numero presentiamo alcuni contributi alla riflessione di tutti. Ma è tempo di agire.

A proposito di scelte sbagliate e di come si dovrebbero cogliere "in positivo" le occasioni che la storia ci presenta....

... Una buona occasione.

Osservava Terzani, all'indomani degli attentati alle Twin Towers di New York, alla vigilia dell'attacco all'Afghanistan, che «Non c'è niente di più pericoloso in una guerra che sottovalutare il proprio avversario, ignorare la sua logica e, tanto per negargli ogni possibile ragione, definirlo un "pazzo"». Dieci anni fa, appunto, ci gettavamo a capofitto in una guerra da cui faticiamo ad uscire, nella convinzione di poter regolare definitivamente conti antichi e moderni, in quell'eterno conflitto che da almeno mille anni oppone l'Occidente "cristiano" all'Oriente "musulmano". di fatto, complice la crisi economica che obbliga a pensar di più a casa propria, che a rigovernar l'altrui, ci stiamo accorgendo d'aver sperperato denaro e vite e d'aver seminato in

quei popoli che ci ostiniamo a non capire, diffidenza ed odio.

In questi anni, noi che diciamo d'esser tolleranti, abbiamo scritto pagine di vera intolleranza; è cresciuta nelle nostre comunità la malapianta del pregiudizio, non distinguendo tra l'Islam e certe sue espressioni estreme; non separando le responsabilità dei leader, spesso nostri ex amici, da quelle dei popoli. Il paradigma del "conflitto di civiltà" si è ritorto contro di noi e, come nel Visconte Dimezzato di Calvino, ha prevalso il Medardo feroce sulla sua metà pacifica.

Ora si presenta la buona occasione di creare una rete di rapporti amichevoli col nuovo mondo arabo che sta emergendo dalle rivoluzioni che stanno interessando diversi Paesi.

Dei leader che si lanciarono nel duplice conflitto in Afghanistan ed Iraq, con l'uscita di scena di Berlusconi, non ne è rimasto in carica nemmeno uno; per di più, la "primavera araba", anche se in modo non sempre lineare, ci ha dimostrato che anche quei popoli possono aspirare alla libertà ed ottenerla senza ricorrere ai bombardieri americani.

Sapremo cogliere la favorevole circostanza o prevarranno tra noi i seminatori di discordia che tanto han caratterizzato l'ultimo decennio?

Pier Luigi Giacomoni

In questo numero:

Città metropolitana: un'Araba Fenice? Sergio Caserta e Matteo Lepore alle pp. 2 e 3

La fatica del PD: il caso dei ticket sanitari regionali, Giuseppe Paruolo a p. 4

A Calderara di Reno: tavoli partecipati per l'economia, Irene Priolo a p. 5

Dossier - SFM vs People Mover: le scelte e gli "stop&go" degli ultimi 20 anni, Ugo Mazza alle pp. 6-10

Legge elettorale, che passione... Roberto Lipparini alle pp. 10 e 11

Il Volontariato: una enorme ricchezza, Giancarlo Funaioli a p. 12

La marea "nera" sull'Europa, Pierluigi Giacomoni a p. 14

Quirico Filopanti: Scienziato, Professore, Politico, Cittadino, Gianluigi Parmeggiani a p. 15

Il Mosaico, 1994-2011: 40 numeri Quale futuro? a p. 16

Sostenere questo giornale significa innanzitutto leggerlo, poi farlo conoscere, inviare contributi, lettere e suggerimenti per e-mail all'indirizzo

redazione@ilmosaico.org

oppure contattandoci telefonicamente
allo 051/492416 (Anna Alberigo)
o allo 051/302489 (Andrea De Pasquale)

Ma significa anche abbonarsi!

INVIA TECI CONTANTE
IN BUSTA CHIUSA ALL'INDIRIZZO:

Associazione Il Mosaico
c/o Andrea De Pasquale
via Spartaco 3
40139 Bologna

Abbiamo bisogno del vostro sostegno economico: abbonatevi!



Sergio Caserta, ex consigliere provinciale del gruppo DS (poi Sinistra Democratica) ci ha inviato questo stimolante contributo su un tema dibattuto da anni, ma sempre senza sbocco concreto, riportato all'urgente attualità anche da una nuova proposta presentata dal sindaco Merola. Abbiamo chiesto all'assessore comunale Matteo Lepore di fornirci un suo parere. Ha cortesemente accettato, perciò li presentiamo affiancati.

Dalla CITTÀ METROPOLITANA al NULLA METROPOLITANO?

Finisce un'amministrazione e ne comincia un'altra, passa il Commissario così come le stagioni si susseguono tutte diverse e tutte uguali, ma a Bologna una questione sta lì a segnare il trascorrere del tempo, come un'Araba "infelice", sogno o progetto, realtà o finzione, l'agognata e sempre proclamata "città metropolitana" muore e rinasce dalle sue ceneri ogni volta.

Eppure come in altri aspetti Bologna era stata l'avanguardia della pubblica amministrazione, negli anni '60, si prospettava un coordinamento degli enti locali del territorio provinciale, mentre s'istituivano, prima città in Italia, i quartieri.

La consapevolezza della necessità di un nuovo assetto politico-istituzionale che superasse i confini municipali era già espresso in forma di progetto nel 1993. Basta leggere alcuni articoli più significativi dell'accordo istituzio-

nale, ancora agli atti nel sito della conferenza metropolitana dei Sindaci:

Progetto Città Metropolitana

Proposta del Comune di Bologna e della Provincia di Bologna, 23 settembre 1993

Premesse, obiettivi e criteri

1. *Premesse: "gli attuali assetti istituzionali si presentano inadeguati rispetto all'esigenza di assicurare all'area bolognese un governo all'altezza delle domande dei cittadini e del contesto regionale, nazionale ed europeo. Il Comune di Bologna, anzitutto, si presenta, rispetto alle attuali dinamiche ed alle istanze della società, troppo piccolo e, al tempo stesso, troppo grande..."*

14. *Ruolo e assetti dei quartieri del Comune di Bologna*

"... si tratta di proseguire un itinerario che, dalle prime esperienze partecipative degli anni '60, vanta

ormai tradizioni importanti; tendendo alla costituzione dei quartieri in comuni metropolitani ..."

15. *Conclusione del processo di costituzione della Città Metropolitana (CM): il superamento del Comune di Bologna*

"Realizzato il disegno di area vasta, il processo potrà così concludersi con una complessiva semplificazione del governo metropolitano; in cui potrà ritenersi superato lo stesso ruolo, nei termini attuali, del Comune di Bologna (e della Provincia)..."

A leggerlo mostra tutta la sua chiara linearità, questo accordo è rimasto, non da solo purtroppo, nei cassetti delle buone intenzioni.

Dopo la rovinosa sconfitta del centrosinistra nel '99 e l'avvento della prima amministrazione civica di centrodestra della storia post-resistenziale di Bologna, il progetto fu accanto-

Un nuovo inizio per la comunità metropolitana

In apertura, vorrei dire che chi non sono appassionato o esperto di ingegneria istituzionale o politica, e ciò non per scarsa considerazione verso il tema, quanto piuttosto per l'abuso che spesso si fa in materia, anche in modo approssimativo.

Se confrontiamo il caso italiano con quello degli altri paesi europei, appare chiaro lo scarto che esiste nel dibattito tra le parole e fatti.

In Francia, per fare un esempio, la legge che riconosce lo status di città metropolitane a Parigi, Lione e Marsiglia è del 1982. Il legislatore francese dotò allora le nuove istituzioni di sindaco, consiglio municipale e giunta quali organi di governo. Nel 2002 furono poi riconosciute dall'ordinamento anche le "comunità urbane" per le grandi città, le quali avevano in realtà avuto origine nel 1990 come ambiti utili per dotare le aree intermedie (metropolitane, diremmo noi) di uno strumento più efficace di consultazione politico-amministrativa. Alle comunità urba-

ne si affiancarono anche le "comunità di agglomerati" e le "comunità di comuni", per le città medie e piccole dotate tutte di consigli di vicinato.

...ad esempio Lione

Mi è capitato personalmente di partecipare a una missione a Lione, e di incontrare una dei quaranta vice-presidenti di "Grand Lyon". Oramai da trent'anni una città di quelle dimensioni agisce e ragiona su livelli istituzionali d'area vasta, raggruppando 58 comuni e governando su un milione e duecentomila francesi nel cuore della ricca regione di Rhône-Alpes. La comunità urbana di Lione ha competenza su un'ampia gamma di materie, che vanno dal sistema della viabilità a quello dell'acqua potabile, dai servizi igienico-sanitari alla raccolta e trattamento dei rifiuti domestici, dalle politiche dei trasporti e dei parcheggi a quelle relative alla pianificazione territoriale e all'edilizia sociale, fino a com-

prendere l'ambito sviluppo economico e quello delle relazioni internazionali. Alcune delle funzioni relative a tali materie sono affidate, a loro volta, ad agenzie esterne (acqua potabile, edilizia sociale, trasporto pubblico, parcheggi, fiere).

Ora, Lione è solamente un caso di comunità urbana: in realtà si potrebbe ragionare di molti altri casi realizzati in Germania o in Olanda, trovando un'ampia gamma di soluzioni, dallo status di città metropolitana a quello di regione metropolitana. Ma ciò che conta è che il comune denominatore di queste istituzioni, il fulcro di queste esperienze, non è mai l'impianto del sistema di governo e della rappresentanza originato da una legge elettorale, bensì il riparto delle funzioni amministrative tra i diversi livelli, metropolitano e sub-metropolitano, basato sulla considerazione della "massa critica" e delle dimensioni territoriali più idonee a gestire le dinamiche economiche e sociali di questi anni.



nato perché assolutamente opposto agli indirizzi dell'amministrazione più municipale che mai, guidata dal Sindaco Giorgio Guazzaloca.

Con la vittoria di Sergio Cofferati, la CM, sembrò risorgere, si formò un "tavolo istituzionale tra Regione, Provincia e Comune di Bologna (supportato da un qualificato team tecnico), per approfondire il percorso e la struttura costitutiva della nuova istituzione metropolitana. Cofferati non se ne interessò punto, e molto condizionò la "sorda" opposizione del potente "Ducato di Imola", il progetto fu messo di nuovo "in sonno".

Durante la breve ed infelice stagione del Sindaco Del Bono, la CM ricomparve nei programmi elettorali e nelle dichiarazioni di principio, ma sempre come un obiettivo sfumato nei tempi ed ancor di più nei modi, anche se tra i sostenitori convinti e decisi di questa scelta c'era e c'è l'ex-Sindaco Guido Fanti, animatore indefesso di un gruppo di esperti e ricercatori di alto livello, urbanisti, amministrativisti, economisti e sociologi, tra gli altri Pierluigi Cervellati, Paola Bonora, i vertici sindacali locali, Luciano Vandelli.

Il team aveva contribuito attraverso una serie di proposte concrete, sintetizzate in un documento d'indirizzo per punti, a costruire l'ossatura complessiva di una possibile nuova istituzione, quasi una città ideale, fondata

sulla partecipazione dei cittadini alle scelte, il decentramento, l'innovazione istituzionale in tutti i campi, per determinare quel salto di qualità che Bologna da tempo aspetta invano. Il documento fu presentato al "Sindaco breve" ed accolto con fredda distrazione; sappiamo com'è finita.

La situazione oggi

La giunta Merola, ha avanzato una nuova proposta, di livello istituzionale diverso, una struttura di coordinamento dei comuni metropolitani che superi la Provincia mantenendo altresì le attuali articolazioni comunali.

Questo progetto manca del respiro programmatico (politico), urbanistico ed infrastrutturale necessario: in primo luogo, la città metropolitana o è un grande processo di cambiamento non solo dei confini di Bologna, ma anche della sua fisionomia, un sistema di "città di città", una nuova istituzione che contemperi unificazione, razionalizzazione e decentramento dell'azione di governo, oppure, senza il contemporaneo formarsi di municipalità veramente dotate di autonomia, sia nel perimetro urbano che nelle unioni comunali, resta una petizione di principio.

Il secondo punto riguarda la collocazione dei principali poli direzionali (aeroporto, Fiera, Policlinico ecc): o, anche se nei tempi necessari e con le risorse oggi mancanti (quante occa-

sioni si sono perse!), si ricollocano nella dimensione più ampia, al di fuori degli attuali confini, oppure Bologna resterà una città assediata e congestionata senza respiro.

In terzo luogo le infrastrutture: c'è una prima fondamentale funzione che connota e inverte una dimensione metropolitana, il suo sistema di trasporti: il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) è l'unica vera infrastruttura già operante che qualifica la CM. Anzi, possiamo dire che la "crea" perché è del tutto coerente con la concezione di una città non come "banale" continuum urbano, ma insieme di realtà connesse.

Come si fa a continuare a relegare questo fondamentale progetto nella scala bassa degli obiettivi di governo, preferendogli, soluzioni trasportistiche di rango e funzionalità inferiore, se non dubbia, come il Civis ed il People Mover?

Si sente parlare di "piano strategico", già sarebbe importante che non restasse un dibattito tra i "soliti poteri" e che si ascoltasse l'opinione dei portatori di diverse culture, soprattutto quelle sensibili ai temi ambientali, per coltivare magari l'utopia concreta di ridurre la sua "impronta ecologica", come concretamente si progetta e si attua in tante città d'Europa, davvero un bel passo avanti!

Sergio Caserta

Non casualmente, la stessa Unione Europea si avvia a ridefinire il quadro normativo per i prossimi fondi strutturali, e i programmi di politiche per il ciclo 2014-2020, dando maggiore importanza alle aree urbane. Si tratta, quindi, di cogliere il ruolo che questi nuovi livelli intermedi possono giocare nel nostro paese, specialmente negli ambiti dello sviluppo e degli assetti produttivi, e della qualità della vita, anche in ragione del fiorire, e del diffondersi, di nuovi bisogni e fenomeni.

... rispondendo a Caserta

Tutto giusto, dunque, quanto afferma Sergio Caserta in merito alla necessità di uno sguardo largo per i poli direzionali, l'urbanistica e le infrastrutture a Bologna. Mi permetterei però di aggiungere che ciò deve riguardare anche le politiche per il welfare e la sanità, o la cultura. E' vero, serve un progetto politico per guidare un salto di qualità nel ragionare sulla città metropolitana: ne sono convinto tanto quanto reputo sia giunto il momento di volgere lo sguardo verso l'orizzonte del futuro, e non solo alle orme di chi ci precede.

Le linee di mandato del Sindaco

Merola da questo punto di vista parlano chiaro e l'avvio stesso del Piano Strategico ci porta nella direzione richiesta da Caserta. Aprendo il percorso del primo Piano Strategico bolognese, la Presidente Draghetti e il Sindaco hanno infatti entrambi parlato di un allargamento del modello di governance territoriale: la politica non viene meno alle proprie responsabilità, ma riconosce che, per affrontare le sfide del futuro, occorre progettare insieme ai soggetti sociali e ai cittadini. E così si intende fare, attraverso il Forum del Piano Strategico e i tavoli di lavoro tematici, dedicati proprio agli argomenti citati da Caserta e da me, mettendo a punto progetti prioritari da finanziare con risorse del pubblico e del privato. E ricordo, a questo proposito, che l'esito del Piano non sarà l'agenda delle cose da fare per il Comune, ma per tutti i protagonisti e gli asset del sistema urbano.

Nello specifico della riforma delle istituzioni metropolitane, affinché il tutto avvenga con efficacia, il mio pensiero è quindi che occorrerà partire dalla sostanza, e cioè dalle funzioni che in capo ad essa vorremo collocare. Pensiamo a un ente che, pur

essendo titolare di competenze significative, operi in fortissima connessione con il livello comunale e associativo, riservandosi un ruolo di regia e di propulsione del sistema locale.

Dunque, pensiamo a cosa migliorerà per i cittadini e non solo a cosa sia ritenuto giusto, in teoria, dagli appassionati dell'ingegneria istituzionale.

In conclusione, mi si consenta una breve commento al riferimento di Caserta al Servizio Ferroviario e People Mover. E' certamente vero che il Servizio Ferroviario rappresenta un'infrastruttura di carattere metropolitano, ancorché incompleta, ma mi permetto di aggiungere nella lista anche il People Mover, che, al contrario di quanto affermano i suoi detrattori, non sarà una "giostra", ma un vettore di collegamento delle due principali porte di accesso al sistema urbano metropolitano e regionale, e cioè l'aeroporto e la stazione Alta velocità.

In conclusione, vorrei dire all'amico Caserta che la storia è ancora tutta da scrivere, ma che questa volta ci "affretteremo lentamente" per realizzare quanto detto in modo risoluto e partecipato.

Matteo Lepore



In un'epoca di crisi generale economica, ma anche sociale e di partecipazione, i partiti non riescono più a svolgere la funzione per cui la Costituzione stessa ne ha definito l'esistenza e l'importanza. Al di là delle parole, è sulle scelte concrete che si costruisce l'identità di un partito e il futuro di un progetto. Discutiamo qui un problema molto specifico che interessa tutti.



PD, meno miopia e più coraggio: il caso dei ticket sanitari regionali

In una fase drammatica per l'Italia e a fronte di una ormai conclamata inadeguatezza della destra al governo, resta alta una certa diffidenza da parte degli elettori nei confronti del PD, che fatica ad intercettare l'emorragia di consensi in uscita da PDL e Lega.

Nel chiedersi perché, spesso assistiamo ad un dibattito in cui ognuno cerca di tirare la coperta dalla propria parte. Per alcuni il tema è: partito leggero o partito pesante; c'è chi incolpa la possibile alleanza con Casini e chi quella con Vendola e Di Pietro, chi punta sul ricambio generazionale e chi difende l'esperienza, chi vede il PD troppo a sinistra e chi non abbastanza, e così via.

Si rischia così di dimenticare che la vocazione del PD è intrinsecamente plurale ed orientata al futuro. O il PD risulterà davvero riformista e plurale oppure sarà percepito come una forza conservatrice e divisa. Essere riformista e plurale non è però questione da definire in qualche assemblea: va conquistato sul campo giorno per giorno, coi fatti. Per questo è un bene quando ci si concentra e si discute di idee e progetti, ed è un peccato quando si perdono buone occasioni per fare passi avanti. Un esempio di occasione (finora) mancata è quella dei ticket sanitari regionali dell'Emilia Romagna.

Va certo ricordato che è stato il governo nazionale ad introdurre i ticket sulla sanità, in forma brutta ed uguale per tutti, e del governo Berlusconi non si può che dire tutto il male possibile. E va ricordato che la Regione Emilia Romagna ha meritoriamente rifiutato di applicare i ticket governativi impegnandosi a renderli più equi, per questo introducendo scaglioni basati su fasce di reddito. Perfetto, se non fosse per un aspetto che è stato purtroppo trascurato: si è preso il reddito familiare complessivo come riferimento.

Per capirci, è un po' come se per entrare a teatro ci fosse un cartello all'ingresso che avvisa: biglietto singolo 10 euro, sconto per famiglie 15 euro (a testa!). Questo è infatti l'effetto del provvedimento: le famiglie

devono sommare i redditi di tutti i componenti, finendo quindi in una fascia di reddito più alta di chi è single oppure convivente ma non sposato, e chi ha figli è trattato esattamente come chi non ne ha. Sulla base di questo reddito ognuno dei membri della famiglia deve pagare un ticket più alto: una cosa senza alcun senso.

Esaminiamo attenuanti ed obiezioni. Si è citato come riferimento un precedente legislativo del 1993, ma la legge 537/1993 era un collegato-omnibus alla finanziaria dell'epoca e non una legge quadro in campo sanitario; poi è vero che nel comma 16 dell'articolo 8 per determinare una quota di esenzione si usava il reddito complessivo familiare, ma nello stesso comma era presente anche una gradualità per tener conto di coniuge o figli a carico; infine, è proprio dagli sbagli del passato che dovremmo liberarci, dunque attenuante respinta.

Si è poi detto che l'ideale sarebbe stato utilizzare l'ISEE, ma che era una cosa complicata e che avrebbe richiesto tempo (e denaro), dunque si è rimandata la sua eventuale adozione ad un momento successivo. Condivido l'osservazione a tal punto che credo che non sia la scelta migliore neanche in un secondo tempo. L'ISEE è una prospettiva di equità importante perché tiene insieme reddito, patrimonio e carico familiare: va affinato, semplificato, verificato (le forme di elusione della parte patrimoniale sono purtroppo agevoli e diffuse) ed utilizzato ogni volta che la contribuzione riguardi le famiglie. Ma nel caso delle prestazioni sanitarie le prestazioni riguardano i singoli cittadini!

Questo passaggio è fondamentale, per due motivi. Primo, è chiaro il limite dell'ISEE quando il contributo riguarda più di un componente della famiglia e non il nucleo familiare nel suo insieme: altrimenti perché nei nidi ci sarebbe lo sconto sul secondo figlio? Secondo, nello specifico sanitario i ticket sono anche un modo per promuovere l'appropriatezza (si ricordi che le esenzioni per patologie sono fatte salve) e sganciare i ticket

da una misura "a persona" vanifica quest'obiettivo o addirittura produce l'effetto contrario.

Proposta: basarsi sul reddito pro-capite

La domanda centrale resta questa: non bastava definire gli scaglioni sul reddito pro-capite? Siamo ancora in tempo: non si può cambiare e fare così? Nelle settimane passate, insieme a diverse altre persone ho promosso un appello che trovate su pdplurale.blogspot.org, e rinnovo in queste righe l'invito alla Regione. Credo davvero che sia un caso in cui il reddito pro-capite (reddito familiare diviso numero di componenti) sia la miglior soluzione: nessun aumento della complicazione, massima equità, un segnale importante che metterebbe a tacere ogni tipo di contestazione. O no?

Nel punto di domanda finale c'è in realtà la ragione della mia preoccupazione. Che emerge non solo dalla scelta fatta, ma anche dalle risposte ufficiali improntate alla prudente promessa di studiare miglioramenti "a partire dall'ISEE" e anzitutto per "le famiglie numerose e più fragili".

Ma qui c'è un problema di equità che riguarda tutte le famiglie, ovvero tutti i cittadini tranne i single senza figli, e sarebbe davvero opportuno maggiore coraggio. Non è detto che il reddito pro-capite (quoziente familiare) vada bene in tutti i casi, ma se c'è un caso in cui è senz'altro equo ed opportuno è quello dei ticket sanitari. Non ho trovato finora nessuno a cui ho proposto questo ragionamento che mi ponesse obiezioni, e sarei grato di conoscere le motivazioni di chi non fosse d'accordo. E se nessuno ha obiezioni, allora perché tanti tentennamenti?

Difficile capire cosa e chi stia frenando, ed è tornando alle fatiche del PD di cui dicevo all'inizio che sollecito il mio partito e la Regione Emilia Romagna ad avere coraggio.

Giuseppe Paruolo



Lo sviluppo economico e l'incremento delle opportunità di lavoro rappresentano il cardine per offrire ai cittadini condizioni di vita migliori (casa, salute, istruzione, dignità, etc.) o, quantomeno, per ridurre l'impatto devastante di una crisi di cui si stenta a vedere i confini ed i rimedi. I sindaci sono in prima linea sul fronte. Che cosa fanno? A Calderara di Reno ad esempio...

Governare ai tempi della crisi

Quando nel giugno 2009 mi insediavo, i primi dati in evidenza furono i cassintegrati del tessuto produttivo calderarese: superavamo anche il Comune di Bologna. Ironicamente pensai: "ho vinto l'appalto ed ora che si fa?".

Iniziava così la mia sfida da amministratore pubblico, nel periodo forse più difficile dal punto di vista economico dal 1929 ad oggi e più difficile dal punto di vista politico, almeno dopo l'ingresso nella seconda repubblica.

E così non rimaneva altro che rimboccare le maniche ed iniziare a costruire un nuovo pensiero di sviluppo economico per il territorio, che non fosse legato a logiche di medio periodo, all'urgenza del singolo imprenditore, al guadagno dell'urbanistica a favore della finanza, ma fosse guidato dall'obiettivo di una crescita futura con assetti nuovi da darsi.

Ecco questo è quello che ancora oggi sto facendo, perché la costruzione, o meglio la ri-costruzione, di un pensiero va contestualizzata e collocata in rapporto strategico con le prospettive di un'area vasta, con la qualità che si vuole dare al proprio paese in funzione dei servizi che eroghiamo, con l'identità che si vuole sviluppare o mantenere, con una logica locale che prescinde da quella globale, ma che allo stesso tempo ne è pervasa.

Tutto questo ha significato tornare a parlare con i singoli imprenditori, con i piccoli artigiani, con le associazioni di categoria, con i lavoratori e con i sindacati, con gli amministratori e persino con le forze dell'ordine, perché l'immediata conseguenza dello spopolamento produttivo è il degrado urbano e l'insorgenza di problemi di sicurezza.

In taluni casi il confronto è stato all'origine di un tavolo di salvaguardia per tutelare posti in esubero, in altri casi è stato il frutto di momenti conviviali a casa di piccoli artigiani che, in altri casi ancora sono state riunioni assai accese finalizzate ad evidenziare carenze o mancate attenzioni dell'amministrazione.

Tutto questo sempre con lo stesso obiettivo: **creare nuove politiche di sviluppo economico del territorio e tornare a portare il lavoro come un**



È nella natura delle grandi idee reggersi sulle spalle dei giganti che le hanno precedute: tutte le innovazioni importanti sono essenzialmente il frutto di una rete.

Steven Johnson

valore al centro degli interventi da mettere in atto.

Attività che hanno richiesto molta energia e che ne richiederanno altrettanta, ma che hanno segnato il solco delle linee programmatiche di mandato della mia amministrazione, anche se di fronte ad una crisi di così grande proporzione gli strumenti in possesso sono assai limitati rispetto a quello che un intervento di politica industriale nazionale può fare.

Quindi siamo partiti con interventi di sostegno al reddito per le famiglie, interventi di reinserimento nel mercato del lavoro attraverso borse e voucher, interventi di sostegno alle imprese con manovre di defiscalizzazione per le imprese in fase di start-up, interventi di accompagnamento alla creazione di nuova impresa, ma direi che soprattutto abbiamo lavorato per l'individuazione di una vision collettiva: condivisione delle strategie e delle piattaforme con le imprese stesse, finalizzata alla comprensione che in momenti di debolezza la coesione è un punto di forza, che aiuta a migliorare ad accrescere la creatività ed i livelli di prestazione.

Per fare questo abbiamo attivato dei veri e propri laboratori partecipati con gli artigiani e gli imprenditori della nostra area industriale più grande e contestualmente più in difficoltà: il Bargellino, ambito produttivo di 2 milioni di mq in cui molte imprese legate alla filiera della meccanica hanno chiuso. L'obiettivo del processo partecipato, affidato ad una "voce fuori campo" un designer pro-

fessionista docente dell'accademia di belle arti, è stato quello di leggere i bisogni dell'ambito, le strategie da attuare, le possibili politiche di sviluppo futuro, legando i workshop all'attività che l'amministrazione comunale attraverso i propri strumenti può mettere in campo.

I risultati ottenuti sono stati importanti sia dal punto di vista contenutistico che metodologico:

- sono emersi gli ingredienti da mettere all'interno di un progetto di riqualificazione urbana da sviluppare attraverso un masterplan che conterrà le indicazioni ottenute come elementi di attuazione. Di conseguenza l'amministrazione ha presentato richiesta di finanziamento, partecipando al bando regionale pubblico sulle riqualificazioni urbane che hanno come obiettivo la creazione di "smart city" ovvero di città intelligenti, in grado di produrre alta tecnologia, ridurre i consumi energetici degli edifici, promuovere trasporti puliti e migliorare in generale la qualità della vita degli abitanti. Portando così a sintesi il lavoro fatto all'interno dei laboratori, che è stato contestualmente traslato nel bando per il Piano Operativo Comunale, obiettivo: non consumo del suolo, ma rigenerazione dell'esistente.

- il lavoro di gruppo ha incentivato gli imprenditori e gli artigiani a costituirsi in comitato come punto di riferimento organico, di confronto e incontro, per la realizzazione di politiche attive sull'ambito produttivo. Attualmente hanno già aderito in 35.

Quest'ultimo direi è stato sicuramente di gran lunga il risultato più importante, perché in un momento così difficile, il tentativo di ricomporre le differenze di vedute per un bene superiore alle singole specificità, rappresenta il principale valore di una comunità: l'assunzione di responsabilità collettive. Significa tornare alla definizione di una agenda di priorità, facendo scelte difficili, anche di cambiamento, ma che possono e devono essere condivise, nella considerazione che le grandi invenzioni sono sempre venute alla luce come il risultato di percorsi convergenti e mai come il frutto di un'avventura solitaria.

Irene Priolo

Sindaco di Calderara di Reno



La crescita nella eccellenza di Bologna, dal dopoguerra fino ai primi anni '80, ha iniziato a declinare sempre più anche per l'incapacità, oggi conclamata, di operare scelte strategiche, partecipate, innovative, coordinate e realizzate nel settore delle infrastrutture, specialmente legate alla mobilità. Tanti sono coloro che potrebbero fornire una rivisitazione critica di questi anni, ciascuno ovviamente con pareri anche profondamente diversi. Ci è parso utile offrire come spunto di riflessione il contributo che ci ha cortesemente inviato Ugo Mazza, storico esperto di questi temi avendo ricoperto cariche quali, fra l'altro, di assessore alla mobilità del comune di Bologna e presidente di ATC.

PEOPLE MOVER/SFM

Storia di una strategia mancata

1.

Una scelta che viene da lontano

Di questa questione si cominciò a parlare molti anni fa e in particolare negli anni '90 in occasione della discussione sul Progetto della linea di Alta Velocità Roma-Milano quando emerse l'idea di realizzare la Stazione dell'Alta Velocità all'Aeroporto e del collegamento ferroviario specifico con la Stazione Centrale.

La discussione evidenziò la necessità dello sviluppo della rete ferroviaria con il RADDOPPIO delle linee a binario unico e il QUADRUPLICAMENTO delle linee Milano-Palermo, così si sperava.

Si voleva, in buona sostanza, che ogni soldo speso per potenziare le ferrovie e per la loro qualità e velocità riguardasse l'intera rete, tutti i treni e tutti i viaggiatori, non solo alcuni.

L'ipotesi della Stazione di AV all'Aeroporto fu così scartata per evitare ogni "separazione" tra il sistema ferroviario esistente, compresa la stazione storica, e il nuovo sistema ad alta velocità per cui si decise di concentrare tutte le linee nella Stazione Centrale di Bologna, punto forte della rete nazionale e di integrazione con le linee locali, anche per rinnovarla profondamente.

2.

La discussione nelle assemblee con i cittadini sull'Alta Velocità (AV)

Quando arrivò il mare di carte progettuali dalle FFSS i tecnici comunali cominciarono uno studio approfondito, dimostrandosi all'altezza di un compito non certo facile e di una autonomia culturale e tecnica che fece onore al Comune di Bologna.

Sulla base degli studi FFS si avviarono le prime assemblee: ricordo ancora la sorpresa dei tecnici delle Ferrovie di fronte a interventi argomentati e fondati dei cittadini.

Il loro "project financing" non convinceva (anche grazie ai libri di Ivan Cicconi sulla TAV oggi si apprezza meglio il "buon senso" di allora) e in assemblea si decise di cambiare il progetto per ridurre gli impatti sul territorio e per l'uso delle ferrovie esistenti per la mobilità locale.

Emerse con chiarezza che "quel progetto" non era sostenibile per cui in Giunta decidemmo di respingere il progetto AV e di chiedere una nuova progettazione e un impegno di FFSS per:

- l'arrivo in galleria e la stazione sotterranea per la nuova linea veloce;

- utilizzare i binari in superficie per i treni locali e regionali;

- concordare un progetto di SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO con l'utilizzo di tutte le linee che convergono in Stazione e con nuove fermate dentro e fuori Bologna;

- il collegamento con Fiera e Aeroporto tramite le linee ferroviarie esistenti.

3.

La scelta del Servizio Ferroviario Regionale (SFM)

Nel corso di quel dibattito era creata anche una visione alternativa che, anche sulla base delle esperienze europee, puntava sulla "ALTA CAPACITÀ" dimostrando che il vero business per le ferrovie stava nella mobilità delle persone nelle aree metropolitane e regionali.

La Giunta, il Consiglio e i tecnici comunali lavorarono per un progetto che integrasse il Sistema Ferroviario Metropolitano con le linee veloci: fu preparato un Patto da sottoscrivere in modo formale, tale da garantire l'una e l'altra: la mobilità nazionale e quella locale.

I tecnici del Comune lavorarono con grande capacità e prepararono un progetto di massima che via via prese corpo e sulla base del quale fu

elaborata la delibera che fu approvata dal Consiglio Comunale alla fine del mandato 85-90.

Il Progetto del SFM integrava le linee FFS con quelle della Veneta e della Bazzanese per cui otto linee a raggiera convergevano alla Stazione Centrale nel cuore di Bologna; tutta l'area metropolitana era interessata e si prevedevano 13 nuove fermate, di cui 6 a Bologna.

La fase conclusiva era prevista nel 2005, con la realizzazione della fermata sotterranea dell'AV.

Siamo ormai al 2012 e ancora i lavori non sono finiti: è amaro constatarlo ma il progetto mantiene ancora la sua validità, anzi nel tempo se ne è consolidata la forte valenza strategica.

4.

Il TPL e i progetti di mobilità a Bologna, tra evoluzione e involuzione

Le diverse maggioranze politiche, alternatesi al governo della città, dal 1995 al 2009 hanno inciso fortemente sul TPL a Bologna e sulla evoluzione/involuzione dei sistemi infrastrutturali nell'area bolognese.

Mi sento di affermare che la mancanza di un accordo strategico tra le forze politiche maggiori e la frenesia "costruttrice" delle forze economiche non hanno aiutato la mobilità a Bologna.

Il SFM, pur essendo un progetto da "costruire" non ha mai esaltato i costruttori bolognesi.

La Giunta **Vitali** lavorò per integrare il SFM con il **TRAM** un sistema di trasporto urbano per ridurre l'inquinamento e garantire un sistema di mobilità innovativo e a costo sostenibile.

La prima fase del progetto esecutivo riguardava il tratto Corticella-Centro-S. Lazzaro.

Ma il TRAM andò a "sbattere contro le Due Torri".



Mentre in altre città europee il tram circola nelle zone pedonali senza protezione, per cui li hanno dotati di un campanello tanto sono silenziosi, in Italia - grazie alle norme allora esistenti - il tram era parificato ad un treno per cui avrebbe dovuto circolare con barriere e fermate "pesanti", che contrastano con i principi di tutela del centro storico.

Anche per la giusta idea di cogliere l'occasione per rinnovare le fognature sollevò commercianti e abitanti contro i lavori per il TRAM: in particolare l'ASCOM alimentò la protesta.

Inoltre, autorevoli intellettuali impegnati nella tutela del "centro storico" protestarono contro il passaggio del TRAM alle Due Torri per il forte impatto di mezzi moderni e delle fermate.

Il Sindaco Vitali reagì duramente contro queste posizioni e respinse anche la proposta di dare la priorità alla tratta verso Borgo Panigale per poi riflettere con calma sulle Due Torri.

Poi accompagnò questa intransigenza con una scelta più conciliante rinviando l'appalto per il TRAM a dopo le elezioni del '95, anche per un corretto rispetto istituzionale.

Il centro-sinistra perse le elezioni e tutto saltò.

Il Sindaco **Guazzaloca**, con la sua maggioranza Civici/centro destra, cambiò tutte le scelte:

- stracciò i progetti per il TRAM: era stata la sua battaglia come presidente dell'ASCOM;
- dirottò i finanziamenti ottenuti dalla Giunta Vitali dal TRAM al CIVIS;
- fu progettato un METRO automatico (MAB) sull'asse nord-sud, cioè Fiera/Colli-Staveco;
- propose una strada sui colli da Casalecchio a S. Lazzaro: e come si sa le strade portano case;
- il SFM fu sostanzialmente dimenticato e spostarono le risorse finanziarie sulle loro scelte.

Non si deve mai dimenticare, perciò, chi sono i padri del CIVIS e del METRO.

Così come non si può dimenticare che il mondo economico, senza distinzioni, guardava solo al business delle "costruzioni" dimenticando opere più necessarie come il SFM.

La stessa Giunta Regionale fu "costretta" da tali pressioni a stanziare 25 milioni di euro per la tratta del METRO Stazione-Fiera, dimenticando la già attiva stazione FS FIERA-MICHELINO.

Il Sindaco Guazzaloca non ebbe la sensibilità istituzionale del Sindaco Vitali e fece gli appalti pochi mesi prima delle elezioni scaricando sulla nuova Amministrazione i danni delle sue scelte.

5.

Cofferati sottovalutò sempre il SFM e (perciò) partorì il People Mover

Il Sindaco Cofferati non sostenne mai il Servizio Ferroviario Metropolitan:

dimenticò la Stazione della Fiera-Michelino, e il collegamento ferroviario con la Fiera;

non valorizzò mai le fermate del SFM in costruzione o già funzionanti in città;

non parlò mai del potenziamento del SFM e della sua fermata nei pressi dell'Aeroporto.

Questo "vuoto" fu riempito dalle pressioni per tecnologie interventi business.

Quando Cofferati, per moto proprio, o su proposta di altri o del mondo imprenditoriale, parlò di un nuovo collegamento "separato" Stazione-Aeroporto dimostrò la sua lontananza dalla "logica di rete" che motiva ogni scelta per una mobilità ambientalmente e finanziariamente sostenibile, nella costruzione, nella manutenzione e nella gestione annuale: sembrava di essere tornare alle logiche dell'Alta Velocità che il Consiglio Comunale di Bologna bocciò.

In molti si fecero conquistare dalla scelta "modernista" del PM: cosa c'era di più moderno di una linea in sopraelevata in una città che si ostina a tutelare il centro storico, la collina e a voler usare un sistema di rotaie e treni del secolo scorso?

Segno dei tempi o nostra incapacità, non riuscimmo a far comprendere che il SFM e il TPL erano un "bene comune" a cui destinare ogni euro pubblico, per tutti e non solo per chi "vola".

I media bolognesi, attratti più dalla polemica che dal ragionamento, non avviarono mai una loro indagine autonoma mettendo a confronto i dati delle due ipotesi che si scontravano.

La discussione fu molto dura, anche se ristretta per la sua difficoltà tecnica, e fu falsata dalla proposta del Comune di attivare un **project financing** tramite una gara tra privati per cui il vincitore avrebbe dovuto realizzare e gestire l'opera per 35 anni, che poi sarebbe diventata del Comune. Come per l'Alta Velocità si disse: "Senza spendere un euro pubblico".

Non tutti capirono quello che oggi è divenuto trasparente: il "project financing all'italiana" è un nuovo sistema per di privatizzazione dei profitti e di pubblicizzazione delle perdite.

6.

Project financing all'italiana: "a misura dei privati"

Il primo bando, rapidamente pubblicato, ebbe un esito emblematico del futuro: andò deserto.

Perché è successo? Non fu mai data una risposta credibile a questo esito inquietante.

Qualcosa "non tornava": o le imprese avevano deciso un "cartello negativo", e allora il Bando doveva essere ripubblicato senza modifiche, oppure il Bando era sbagliato perché insostenibile per i privati e allora andava rimessa in discussione la scelta del PM.

Invece la Giunta Cofferati, senza dare risposte a queste domande, decise di emanare un secondo bando di gara in cui ridusse le prescrizioni tecniche, costruttive e gestionali al fine di ridurre le spese e aumentare gli utili per l'impresa vincitrice.

Nel maggio 2009 il Consorzio Cooperative Costruzioni vinse la gara per il PM.

L'assenza di imprenditori bolognesi e l'esito della seconda gara aprì una forte discussione.

Perché dopo tante polemiche contro l'intreccio tra il sistema politico locale e le coop rosse i "privati" non hanno partecipato a una gara pensata per loro?

L'interrogativo è ancora senza risposta: pensano che non fosse un "business"?

Anche recentemente, a un dibattito in Regione sul destino del TPL dopo i tagli del 70% al Fondo nazionale ho chiesto perché mai le imprese presenti chiedessero di "privatizzare" quote di TPL su gomma e non denunciassero, in pari tempo, che ATC era entrata in una società per la gestione del PM, pensato come "infrastruttura privatizzata".

La mia impressione per i tanti silenzi e i sorrisini che mi venivano elargiti, è che i privati abbiano fatto i loro conti e ritengano che il rischio economico sia troppo elevato.

7.

Una proposta inascoltata: allungare il PM alla fiera e superare il METRO

Contrari a quel moncherino del PM dalla Stazione Centrale all'Aeroporto, si colse l'occasione del bando andato a "vuoto" per presentare una proposta per l'allungamento del PM dalla Stazione al CAAB, per servire la



Fiera, il Pilastro e la Facoltà di Agraria.

Si sarebbe così dotata l'area Nord di una struttura innovativa per collegare una zona priva di ferrovia con la Stazione e si sarebbero create le condizioni per la sua sostenibilità economica.

Inoltre, questa scelta superava la questione del "tunnel" Fiera-Stazione e del METRO liberando i 25 milioni dati dalla Regione e rendendo possibile la scelta del TRAM di superficie.

La proposta non fu presa in considerazione dalla Giunta Cofferati. Anzi le "male lingue" dissero che per evitare di buttare all'aria il METRO fu modificato l'arrivo in Stazione del PM e con ciò fu reso tecnicamente impossibile il prolungamento alla Fiera.

8.

Il SFM è utile per chi vola e chi no: è meglio del PM

Infatti, come ci spiegano i sostenitori del PM, i viaggiatori della Ryanair e dei voli Low Cost sono in crescita e l'aeroporto dovrebbe attrarre i viaggiatori dell'area toscana.

E' questo il problema: se la Ryanair cambiasse aeroporto e/o Firenze risolvesse i problemi del suo aeroporto cosa succederebbe alla società che gestirà il PM?

E' quindi molto difficile, anche perché la crisi taglia le risorse delle famiglie e i voli di piacere, prevedere quello che potrà succedere nei 35 anni che dovevano essere a gestione privata".

Un forte calo della domanda darebbe problemi a tutti ma una cosa è farvi fronte con una linea "separata" come il PM che rischia il fallimento, altra cosa è il SFM che è ancorato alla domanda del territorio e che non subirebbe tracolli a fronte dell'eventuale ridimensionamento dei voli.

L'argomento usato per sostenere il PM è quello dei tempi per raggiungere l'aeroporto: 7minuti + 3,5 di attesa per il PM contro i 20/25 minuti del SFM, ma non cambiano 15 minuti di scarto in un sistema dove bisogna essere in anticipo di 2 ore e l'ora di arrivo è sempre aleatoria.

Per fare un calcolo esatto bisognerebbe definire campioni simili e studiare la loro "catena della mobilità" per valutare tempi e costi dal momento in cui si esce in strada al momento in cui si arriva al check-in o sull'ultimo mezzo che porta all'aeroporto.

E perché non si valuta il limite strategico del PM che ha l'unico accesso

alla Stazione Centrale, mentre il SFM ha decine di fermate sul territorio e quindi è molto più accessibile?

Si dovrebbe tenere conto che più rotture di carico, con la fatica delle valigie, possono spingere i viaggiatori a scegliere di usare l'auto.

Infine ogni euro speso per il SFM è speso per tutti i cittadini, ogni euro speso per il PM è speso solo per chi vola.

In una fase di risorse pubbliche calanti non ci pare che l'attesa di alcuni minuti in più giustifichi l'impiego di risorse pubbliche per il PM a danno del SFM: già succede, la coperta è corta.

Spero che ci si renda conto che con le risorse pubbliche previste per il PM si rafforzerebbe il SFM, risolvendo così la questione dell'aeroporto e potenziando la mobilità su ferro per tutti i cittadini dell'area metropolitana dando un contributo alla riduzione dell'inquinamento dell'aria e delle emissioni di CO2 in un territorio che è fuori dalle "fuori dai limiti delle norme europee".

9.

Perché nasce la Marconi Express?

Anche la nascita della MARCONI EXPRESS S.p.A, costituita da CCC e ATC, non è naturale.

Il CCC vinta la gara ha cominciato a cercare i possibili soci per affrontare l'avventura del PM e sembra che abbia interpellato anche aziende francesi esperte di trasporto pubblico ricevendo un cortese diniego, con motivazioni diverse.

La disponibilità di ATC appare quindi in controtendenza, seppur con il placet di Comune e Provincia con una quota iniziale del 25% fonda con il CCC alla la Marconi Express S.p.A.

L'assetto societario nella prima fase di progettazione e costruzione prevede il CCC come socio maggioritario - che assegnerà i lavori alla Coop Costruzioni di Bologna, alla CESI e al CIPEA - mentre un anno dopo l'avvio dell'esercizio, la maggioranza assoluta passerà ad ATC.

Nei "Patti para sociali", sconosciuti fino a poco fa, sta scritto infatti:

- ATC dopo un anno dal collaudo acquirerà azioni dal CCC per passare al 75% e per tale quota rimborserà al CCC i capitali investiti e prenderà in carico le obbligazioni finanziarie;

- ATC dopo 4 anni dal collaudo acquirerà una altro 15% arrivando così al 90% della proprietà;

- ATC si impegna entro il 30 dicembre 2020 ad acquistare il restante 10% e a diventare l'unica proprietaria del-

la società "Marconi Express" assumendosi tutti gli impegni e gli oneri finanziari.

Quindi al 2021 il PM sarà totalmente "pubblico", invece che nel 2045 come prevedeva il bando di gara dopo 35 anni dal suo avvio.

Se, come noi pensiamo, il PM faticherà a raggiungere il pareggio dei costi di gestione come farà ATC a fare fronte agli impegni finanziari e dei mutui da pagare?

E tante sono ancora le domande ancora senza risposta "a tono" di Comune e Provincia:

- Perché coinvolgere ATC in una infrastruttura "pensata" su misura per l'intervento dei privati?

- Perché anticipare di oltre 25 anni la sua "pubblicizzazione" facendosi così carico di tutti gli impegni verso le banche e di un bilancio annuale che sarà difficilmente in pareggio?

- Perché assumersi un tale rischio in anni di duri tagli alle risorse pubbliche per il TPL?

E tante domande senza risposte coerenti fanno salire il pessimismo e la contrarietà.

10.

PM, ATC e il finanziamento e le trasformazioni societarie nel TPL

ATC è una SpA pubblica, di proprietà del Comune (60%) e della Provincia (37%), mentre le rimanenti quote sono del Comune e della Provincia di Ferrara, per cui ogni sua esposizione finanziaria per il PM riguarderà i bilanci di questi Enti, già in grave difficoltà finanziaria.

Nei prossimi anni i finanziamenti statali/regionali per ATC saranno tagliati di oltre il 50% per le scelte del Governo, inaccettabili ma obbligate, con effetti drammatici sui servizi del TPL.

Come farà ATC a garantire i servizi sul territorio e in pari tempo a far fronte alle esposizioni finanziarie che gli deriveranno dall'essere unica proprietaria del PM

Per capirci, è bene richiamare le modalità di finanziamento del TPL nella nostra Regione:

Enti Locali e Regione definiscono un "Accordo di Programma per i Servizi Minimi"

Comuni e Provincia, a Bologna tramite la loro Agenzia SRM, definiscono il "Contratto di Servizio" sulla base del quale affidano il servizio tramite gara pubblica;

I Comuni e le Province con proprie risorse possono ampliare i "servizi minimi".

Le tariffe coprono il 35% dei costi; il



SCHEDA SUL PEOPLE MOVER

Dati tratti dal progetto presentato

Il "people mover" è un sistema di trasporto su monorotaia che si snoderà su viadotto, salvo il sottopasso ferroviario e i ponti sull'autostrada e sul fiume Reno.

Tipologia del Progetto:

- lunghezza: 5,1 km;
- due capilinea, "Aeroporto" e "Stazione Centrale";
- una stazione intermedia "Lazzaretto" con i centri di controllo e manutenzione;
- utilizzo di pannelli solari e accumulatori in fase di frenata per la produzione di energia da utilizzare per le ripartenze dei mezzi e, in caso di assenza di coerente;

Tipologia del sistema:

- sistema ad automazione integrale senza conducente;
- controllo automatico dei veicoli, elevati sistemi di sicurezza già sperimentati;
- sistema di automazione controllata a velocità e frenata regolabili;
- controllo e comunicazione terra-bordo con telesorveglianza a circuito chiuso;
- sistema di gestione delle emergenze

- e delle anomalie in tutta sicurezza;
- eventuali anomalie che dovessero verificarsi durante la marcia dei mezzi, come per esempio un'improvvisa sospensione della corrente elettrica;
- mezzi gommati per la riduzione del rumore e delle vibrazioni;

Tipologia dei mezzi:

- veicoli di tipo bi-direzionale della lunghezza di circa 17 metri;
- veicoli con 50 posti;
- capacità di trasporto di 560/570 passeggeri all'ora per direzione;
- tempo di percorrenza Stazione-Aeroporto 7 minuti e mezzo circa;

Investimento complessivo:

- 95,2 milioni di euro;
- 18,7 milioni/Km;

Contributi pubblici:

- 27 Mil/euro (IVA compresa) dalla Regione Emilia-Romagna;
- 2,7 Mil/euro (IVA esclusa) dalla Società Aeroportuale;
- 1,3 Mil/euro dal Comune se non si raggiunge il minimo di passeggeri concordato.

Finanziamenti privati

- 60 Mil/Euro dalla finanza di progetto, cioè investitori e banche.
- Il CCC, vinta la gara nel 2009 ha cercato altre imprese per realizzare e gestire il PM.

zione pubblica avrà evoluzioni complesse e che i problemi del PM e degli equilibri finanziari rischiano di essere occultati in un processo così vasto per cui lo stesso sistema di finanziamento pubblico sarà lontano dalla possibilità di controllo dei cittadini.

Il problema non sarà la dimensione regionale, bensì la mancanza di una "Agenzia Pubblica" che definisca gli obiettivi strategici, garantisca il loro controllo e attivi la partecipazione attiva degli utenti alla definizione delle scelte di qualità del servizio.

Si rischia il modello "HERA", SpA pubblica, in cui il management punta a garantire la redditività delle azioni prima ancora che la qualità e la sostenibilità ambientale dei servizi e del territorio.

Non è cosa di poco conto, e il PM potrebbe essere una occasione per discutere anche di questo.

11.

Fuori ATC dalla MARCONI EXPRESS

Tutte questo ci riporta all'inizio: perché ATC dovrebbe essere coinvolta in questa avventura?

La Giunta Cofferati ha scelto la modalità del "project financing" per la costruzione e la gestione del PM per 35 anni all'impresa privata che vincerà la gara.

Si sosteneva che la città sarebbe stata dotata di un moderno servizio di mobilità, senza spendere un euro pubblico, salvo quanto previsto nel bando, cioè il contributo del Comune di circa un milione di euro se il numero dei passeggeri non sarà quello previsto annualmente, oltre al contributo a fondo perduto deciso dalla Giunta regionale di 27 milioni di euro.

E' la presenza di ATC nella società MARCONI EXPRESS che muta sostanzialmente la natura dello stesso "project financing" perché con i "patti parasociali" i rischi vengono scaricati dal CCC, impresa privata, all'ATC S.p.A., impresa a capitale interamente pubblico.

Si faccia il PM, ma "non con i soldi del TPL", per parafrasare un slogan molto efficace.

La MARCONI EXPRESS trovi partner privati sostitutivi e, se li trova, realizzi pure il PM.

Pur avendo sempre considerato il PM un errore strategico credo che oggi si debba dire con nettezza che ci sono privati disponibili a investire e a gestire il PM per 35 anni si approvi il progetto e si aprano i cantieri: saremo felici di viaggiare su un veicolo moderno.

65% è coperto dai contributi pubblici ora tagliati.

La situazione è talmente grave che si pensa di alzare la quota delle tariffe al 50%.

In passato ATC concorreva da sola poi affidava servizi in sub-concessione.

Quest'anno, invece, ATC ha dato vita al Consorzio "TPB SCRAL" la cui sede e la Presidenza sono in capo ad ATC, formato da ATC, FER e OMNIBUS, società a sua volta formata da ATC e dalle coop Coerbus, Cosepuri e Saca che gestivano in sub-affidamento alcune linee "leggere".

A Bologna nel marzo 2011 la società "TPB SCRAL", dopo aver vinto la gara, ha firmato il contratto per 9 anni con l'impegno di gestire la rete provinciale con 37 400 000 Km-vettura.

Inoltre, OMNIBUS gestiva anche il BLQ, il "BUS per l'aeroporto", senza contributi pubblici.

Ma ora ho appreso che dal 2001, per le scelte della Giunta di centro-destra, anche quella linea è inserita nel "contratto per i servizi minimi" e riceve contributi pubblici.

Questo cambia l'ottica della discussione sul PM: infatti, per l'insistenza sul confronto con il BLQ sorge il dubbio che abbiano pensato/sperato di ricevere per il PM, come il BLQ, un contributo pubblico annuale per il ser-

vizio in sé, oltre alla eventuale penale per il Comune in contratto.

Per cui è bene fare tesoro delle parole dell'Assessore regionale Peri al Convegno sul TPL.

Su mia richiesta, nelle conclusioni pubbliche, l'Assessore ha detto chiaramente: "il People Mover non è tra i "servizi minimi" che saranno finanziati dalla Regione".

Tra le tante cose, la Giunta dovrà ragionare anche su queste parole prima di rendere pubbliche le sue valutazioni sul progetto esecutivo tecnico-finanziario del PM presentato dal CCC.

E le future trasformazioni societarie?

E' previsto che a brevissimo ATC si fonda con FER per dare vita a una unica società per la gestione del TPL, ferro e gomma, nel bacino bolognese e ferrarese.

Poi, più avanti questa nuova società dovrebbe fondersi con la società unica che si sta formando nell'area emiliana, facendo perno su Modena e Reggio Emilia.

Poi ancora dovrebbero arrivare il tempo della fusione con la Aziende della Romagna.

In pochi anni si dovrebbe giungere ad una unica e grande Azienda pubblica regionale per il TPL.

E' del tutto evidente che la situa-



Il Comune la Provincia assumano posizioni chiare:

A. Fare uscire TOTALMENTE ATC dalla società MARCONI EXPRESS.

Sottolineo *totalmente* perché ora si cerca di fare apparire come un successo la riduzione delle quote ATC nella Marconi Express: no, ATC deve uscire del tutto e lasciare lo spazio ai privati.

Non si capisce perché Comune Provincia non debbano prendere una decisione netta e coerente con le dichiarazioni e lo spirito originale del "Project financig".

B. Escludere l'utilizzo di risorse pubbliche per la gestione del PM

Il Comune e la Provincia devono escludere ogni possibile finanziamento alla gestione e alla manutenzione del PM e assumere la dichiarazione dell'assessore regionale Peri come vincolante per il futuro anche per gli Enti Locali, salvo quanto previsto dal bando di gara.

C. Chiarezza finanziaria e societaria

La discussione attuale sul futuro del TPL su ferro e su gomma prevede intricate trasformazioni e fusioni societarie per ridurre i costi del servizio pubblico e per regimi ottimali di gestione.

Comune e Provincia devono assumere l'impegno che questa discussione non riguarderà il PM fino a quando non sanno passati i 35 anni di gestione privata, previsti dal bando di gara.

12.

Nessun timore per il futuro: c'è sempre il SFM

Come si vede non c'è alcuna opposizione alla realizzazione del PM: i privati procedano.

Se i privati non riusciranno nell'impresa, l'Aeroporto non rimarrà isolato perché resterà il BLQ e si potrà utilizzare il SFM completando la stazione che è stata interrotta per fare il PM.

Esiste infatti la stazione del SFM denominata "Aeroporto", in via Benicivenni a cavallo delle due linee, la cui costruzione fu interrotta nel 2007 e che può essere facilmente completata e collegata con l'aeroporto che dista 1200 metri, e ancora meno dal futuro accesso.

Tramite quelle due fermate l'Aeroporto sarebbe collegato direttamente con almeno 16 fermate del SFM i cui passeggeri non dovrebbero passare per la stazione: una diffusione degli accessi sul territorio che farebbe solo bene, all'aeroporto e al SFM stesso, oltre che ai cittadini.

Come si vede, nessuno resterebbe a piedi.

13.

Partecipare per incidere sulle decisioni

Istruttoria pubblica

La vicenda del PM ha attivato una forte attenzione dei cittadini e alcuni Comitati stanno raccogliendo le firme, anche la mia, per attivare una "Istruttoria pubblica" sul PM.

Sarà certamente una importante occasione per conoscere le intenzioni della Giunta dopo la lunga riflessione che sta svolgendo e di cui bisogna darle atto.

La speranza è che quella riflessione non si fermi al PM ma coinvolga l'intero sistema di trasporto pubblico

nell'area metropolitana e urbana per sapere cosa intendano fare Comune e i Provincia di Bologna per fronteggiare i tagli dei finanziamenti e tutelare il TPL anche per ridurre le emissioni di PM10 e di CO2 ed evitare le multe salatissime che dovremo altrimenti pagare.

Costituire il "Comitato provinciale degli utenti" di ATC

La legge regionale n.39/98 prevede un "Comitato degli utenti" in ogni bacino del TPL.

Le Aziende devono convocare la prima riunione degli utenti, a partire dagli abbonati di cui hanno gli elenchi, per la elezione del Comitato.

Il Comitato eletto deve essere autonomo e avere una propria vita democratica basata sulla partecipazione degli utenti alle scelte strategiche dell'azienda e al piano tariffario.

Mentre nel sistema ferroviario i Comitati si sono insediati e funzionano in modo autonomo nel TPL su gomma le Aziende, sulla base di un protocollo concordato tra loro, hanno "scelto" i rappresentanti degli utenti e creato Comitati privi di ogni base rappresentativa.

Questa fase va superata dando vita a un Comitato degli utenti autonomo e rappresentativo.

Ugo Mazza

Bologna, 15 novembre 2011

Se nel prossimo mese di gennaio la Corte Costituzionale riterrà ammissibili i due nuovi quesiti elettorali che verranno sottoposti al suo esame, quella alla quale saremo chiamati in un fine settimana tra il 15 aprile ed il 15 giugno 2012 sarà la settima tornata di referendum in materia elettorale della storia repubblicana.

Il condizionale è però d'obbligo perché quelle che saranno, in rapporto ai due distinti quesiti, le decisioni della Corte sono assolutamente incerte.

I referendum elettorali

La questione dell'ammissibilità dei referendum elettorali è antica, anzi precedente alla loro stessa proposizione. Molto in breve, tra i divieti previsti in Costituzione alla proposizione dei referendum abrogativi, accanto alle leggi tributarie e di bilancio, di amnistia e indulto e a quelle di autorizzazione alla ratifica dei trattati internazionali, sembra che vi fosse stato previsto anche il limite delle leggi elettorali: in Assemblea Costituente, all'atto della votazione finale su quello che sarebbe diventato l'art. 75, era infatti stato approvato

un preciso emendamento, presentato da 10 parlamentari del Partito Comunista, con il quale venivano previste le leggi elettorali tra quelle non abrogabili per via referendaria. Poiché però il processo verbale della seduta omise di far parola dell'emendamento comunque approvato, in sede di coordinamento finale del testo costituzionale la discrepanza tra verbale ed il testo allegato, pur riportante l'esito della votazione, indussero ad escludere dal testo coordinato il limite rappresentato dalle leggi elettorali.



La Corte Costituzionale ha individuato, a fianco dei limiti espliciti, una serie di ulteriori limiti all'ammissibilità dei referendum elettorali, di tipo implicito o logico. Ciò è avvenuto anche in occasione degli stessi referendum elettorali che si sono svolti nel 1991 e nel 1993, dove accanto ai quesiti accolti altri furono respinti. Si ricorda che gli altri referendum elettorali si svolsero invece nel 1995, 1999, 2000 e 2009.

Sono limite implicito allo svolgimento dei referendum abrogativi, in particolare, le c.d. "leggi necessarie", categoria nella quale vengono fatte rientrare (tra le altre) le leggi che devono necessariamente esistere in quanto indispensabili al funzionamento degli organi costituzionali; tra queste certamente vi rientrano le leggi elettorali di Camera e Senato. Con riguardo a tali leggi la Corte Costituzionale ha già ritenuto inammissibile la richiesta di abrogazione totale, che sarebbe stata d'impedimento alla costante operatività dei predetti organi costituzionali. Ammissibili per contro le richieste di referendum elettorale che eliminando solo alcune disposizioni consentono alla legislazione residua di garantire in ogni caso il funzionamento del sistema.

Altro limite implicito individuato nella giurisprudenza è la formulazione del quesito, che deve essere omogeneo, chiaro ed univoco: il quesito deve essere tale da consentire una risposta univoca (SI'/NO) perché solo così il cittadino chiamato ad esprimersi lo potrà fare in modo libero e consapevole; in altre parole il cittadino deve comprendere l'oggetto del referendum, ne deve comprendere conseguenze e finalità. Inammissibile per contro una richiesta referendaria che includesse una molteplicità di domande eterogenee, alle quali il cittadino dovesse dare una risposta unica.

I quesiti potrà per contro abbracciare una pluralità di disposizioni, ma è essenziale che esso esprima un principio abrogativo unitario, quali furono ad esempio quelli della preferenza unica nel 1991 o quelli sulla quota proporzionale per l'elezione di Camera e Senato del 1999 e 2000.

I quesiti attuali

I due quesiti elettorali che la Corte sarà chiamata a decidere riguardano rispettivamente l'abrogazione totale della legge 21 dicembre 2005 n. 270 "Modifiche alle norme per l'elezione della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica" (c.d. Legge Calderoni) ovvero l'abrogazione delle sole disposizioni della stessa legge 270 che hanno sostituito le disposizioni delle leggi 276 e 277 del 4 agosto 1993 riguardanti l'elezione della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica.

La legge 21 dicembre 2005 n. 270, come si ricorderà, venne già sottoposta il 21 e 22 giugno 2009 a tre referendum abrogativi, che avrebbero dovuto svolgersi l'anno prima ma che furono rinviati in considerazione dello scioglimento anticipato della legislatura. Tali referendum, dichiarati invalidi avendovi partecipato solo il 23,32% degli aventi diritto, riguardarono precisamente: 1) l'abrogazione di tutte le norme che prevedono la possibilità, per le liste concorrenti all'elezione della Camera dei Deputati, di collegarsi e di essere di conseguenza attributarie del premio di maggioranza; 2) l'abrogazione di tutte le norme che prevedono la possibilità per le liste concorrenti alla elezione del Senato, di collegarsi e di essere di conseguenza attributarie del premio di maggioranza; 3) l'abrogazione infine della possibilità per uno stesso candidato di presentare la propria candidatura in più circoscrizioni alla Camera dei deputati.

Rispetto a quelli del 2009, i referendum per i quali

Cassazione e Corte Costituzionale dovranno pronunciarsi hanno certamente portata più ampia.

La legge 270/2005, con la quale si è votato nel 2006 e nel 2008, sovvertì il sistema elettorale a prevalenza maggioritaria delineato dalle leggi 4 agosto 1993 n. 276 e n. 277, che erano state il risultato del referendum abrogativo del 18 aprile 1993.

Con la legge del 1993, che gli odierni referendum vorrebbero far rivivere, i $\frac{3}{4}$ dei seggi (238 al Senato, 475 alla Camera) venivano assegnati mediante collegi uninominali, con il criterio della maggioranza relativa; mentre il restante $\frac{1}{4}$ (77 al Senato, 155 alla Camera) veniva assegnato con formula proporzionale. Alla Camera erano previste due schede: con la prima si votava il candidato per il collegio uninominale, con l'altra si votava, senza indicazione di preferenza, per una delle liste presentate (i 155 seggi del proporzionale venivano distribuiti, su base nazionale, tra le liste che aveva riportato il maggior numero di voti, in ogni caso non inferiori al 4% che costituiva soglia di sbarramento, e con scorporo, parziale dei voti con i quali il candidato del gruppo sono risultati eletti nei collegi uninominali). Al Senato l'elettore votava solo per il proprio candidato al collegio uninominale (i 77 seggi assegnati con il proporzionale venivano attribuiti, su base regionale, ai candidati presentati nei collegi uninominali con il medesimo contrassegno, con scorporo dei voti utilizzati per l'assegnazione dei collegi uninominali).

La riforma del 2005 ha abolito i collegi uninominali e sostituito al principio maggioritario corretto il principio proporzionale, con la correzione necessaria a garantire comunque, con un corposo premio di maggioranza, la formazione di una ampia maggioranza parlamentare (alla Camera almeno 340 seggi - al Senato il premio scatta solo nessuna lista ha raggiunto il 55% dei voti; in tal caso, in ciascuna regione, alla lista che ha ricevuto il maggior numero di voti, viene comunque garantito il 55% dei seggi).

Il sistema non prevede candidature individuali ma solo liste di candidati; inoltre sono previste le soglie di seguenti sbarramento: 10% per le coalizioni su base nazionale, 4% per le liste non coalizzate, 2% per le liste coalizzate.

Perché il nuovo referendum?

Scopo dell'iniziativa referendaria è dunque quello di ripristinare la legge elettorale del 1993 mediante abrogazione delle norme del 2005 di modifica della prima legge; si tenga conto che la legge 270/2005 non fu varata infatti come nuova legge organica per l'elezione di Camera e Senato, ma intervenne modificando in alcune parti la disciplina del 1993. Cruciale sarà al riguardo l'orientamento della Corte sul tema della "reviviscenza" della norma abrogata, tenendo conto che la giurisprudenza al riguardo è piuttosto scarsa.

L'unico principio che si può ritenere consolidato nella giurisprudenza della Corte in materia di referendum elettorali è quello dell'autoapplicabilità della normativa residua: il referendum è ammissibile se la legislazione che residua all'esito positivo del medesimo consenta di rinnovare il Parlamento anche il giorno dopo la proclamazione del risultato.

Parrebbe ammesso dalla precedente giurisprudenza di ammissibilità dei referendum elettorali anche il carattere inevitabilmente manipolatorio sulla legislazione dei quesiti proposti.

Roberto Lipparini



Il volontariato è un'enorme ricchezza troppo spesso sottovalutata anche perché a volte si ritiene un'offerta episodica e sconsiderata. Esiste invece una legislazione che prevede, e in molti casi attua, un'opera preziosa di servizio e coordinamento che, se adeguatamente supportata e gestita, può incrementare in modo significativo la funzionalità ed efficacia degli interventi. Abbiamo chiesto a Giancarlo Funaioli, presidente di ASVO Bologna, di illustrarci la situazione.



Il Centro servizi per il volontariato di Bologna

Negli anni '60-'70, quando anche l'Italia fu pervasa da un forte vento di contestazione verso la società civile, si sviluppò anche una vasta riflessione intorno al volontariato, che portò a riconsiderare il valore ed i diritti di ogni singola persona, la nascita di una cultura più solidaristica, la necessità di una politica più rispondente ai bisogni sociali, la convinzione che non è doveroso soltanto risolvere il problema concreto, ma anche intervenire perché le situazioni di difficoltà e/o ingiustizia non si ripetano. Sempre in quegli anni si andarono delineando in modo sempre più chiaro le diverse modalità con cui si interveniva nel risolvere situazioni di disagio, e si andarono definendo i diversi campi di intervento tra cooperazione sociale, associazionismo e volontariato.

Questo processo portò negli anni successivi ad avanzare varie proposte di legge che alla fine confluirono nella Legge 266 del 1991, che definisce il rapporto tra amministrazione dello stato nei suoi vari livelli ed articolazioni e le associazioni di volontariato. All'interno di questa legge (art 15) vengono costituiti i Centri Servizi per il Volontariato (CSV) proprio con lo scopo di favorire la valenza solidaristica e sociale che ormai tutti i raggruppamenti politici riconoscevano alle varie attività svolte dal volontariato. I CSV vengono finanziati con risorse provenienti dagli utili delle Fondazioni bancarie, nella misura di 1/15 degli utili.

Rispetto alla legge quadro nazionale, le varie Regioni andarono a sottolineare le valenze territoriali di queste attività promulgando leggi sulla

materia. In Emilia-Romagna la Legge R n.12 del 2005 svolge questa funzione. Agli articoli 16 e 17 la legge riprende e ridefinisce il ruolo dei CSV presenti in regione.

I Centri Servizi in Emilia Romagna e a Bologna

L'architettura istituzionale è piuttosto articolata: ogni Centro provinciale viene affidato ad una organizzazione di volontariato, o come è il caso di tutti i Centri dell'Emilia-Romagna, ad una associazione di associazioni, che devono però essere tutte di volontariato. Queste associazioni hanno quindi un'Assemblea, un Consiglio Direttivo, un Presidente, che sono titolati a decidere sull'attività del Centro. A questi organismi si affianca però, come previsto dalla legge nazionale, un Comitato di Gestione (composto in maggioranza da membri designati dalle Fondazioni bancarie e in misura ridotta da associazioni di volontariato ed enti locali) che da un lato provvede a ripartire tra le varie province i fondi assegnati in modo unitario alla regione, e dall'altro, svolge una funzione di controllo sulla gestione contabile dei CSV e sull'effettivo svolgimento delle attività a favore delle organizzazioni di volontariato.

In Emilia-Romagna, tuttavia, esiste anche un altro soggetto titolato ad intervenire sull'attività dei CSV, ed è il Comitato Paritetico di ogni provincia (composto appunto in modo paritario tra rappresentanti delle associazioni di volontariato e rappresentanti degli Enti locali) che fissa le priorità per l'azione del Centro di servizio, in

particolare per la progettazione sociale.

A Bologna l'associazione che ha in carico il CSV si chiama ASVO e attualmente annovera 48 associazioni socie. Si è inoltre ritenuto opportuno distinguere tra l'associazione che gestisce il Centro Servizi, ma che può svolgere anche altre attività, dal Centro Servizi in quanto tale, che a Bologna ha preso il nome di Volabo (la cui sigla è giustamente molto più conosciuta di ASVO).

Qualche cifra e molti progetti

Per il futuro le prospettive presentano aspetti preoccupanti. La riduzione dei finanziamenti da parte delle Fondazioni bancarie si possono riassumere in poche cifre: fino al 2009 le risorse erano sempre state consistenti e tendenzialmente crescenti, arrivando alla cifra (per le verità molto rilevante rispetto al trend) di 2.605.645,98 Euro. Nel giro di due anni si sono però più che dimezzate, arrivando nel 2011 ad attestarsi ad un valore leggermente inferiore al milione di Euro. Nel 2010 è inoltre intervenuto un accordo tra Fondazioni bancarie, Co.Ge. Associazioni rappresentative di volontariato e CSV per ridefinire gli importi. In quell'accordo inoltre si modifica sostanzialmente le modalità di definizioni degli importi da assegnare alla progettazione sociale, che viene definita da un commissione regionale costituita ad hoc.

In questa contingenza anche il CSV di Bologna dovrà sicuramente riorganizzare le proprie attività (cosa in parte già attuata) e ridurre gli interventi.

Le attività svolte da Volabo

Negli ultimi anni (maggiori informazioni si trovano sul sito, in cui compaiono anche i bilanci sociali <http://www.volabo.it/>) il Centro ha offerto servizi e consulenze alle organizzazioni di volontariato nell'ambito giuridico-legale, amministrativo-fiscale, previdenziale e del lavoro, assicurativo, organizzativo e a supporto della qualità.

I compiti di un Centro Servizi

sono indicati in modo piuttosto dettagliato nell'articolo 17 comma 1 della legge 12/2005. E si possono così sintetizzare:

- approntare strumenti ed iniziative per la crescita della cultura della solidarietà, la promozione di nuove iniziative di volontariato e il rafforzamento di quelle esistenti;
- offrire consulenza e assistenza qualificata;

- offrire iniziative di formazione a favore degli aderenti a organizzazioni di volontariato
- offrire informazioni, notizie, documentazioni e dati sulle attività di volontariato, su esperienze e processi di sviluppo;
- incentivare il ruolo e l'impegno civico delle organizzazioni di volontariato;
- contribuire all'attuazione di progetti promossi e attuati dalle organizzazioni di volontariato



L'attività di formazione dei volontari delle associazioni ha riguardato nel 2010:

Corsi di Formazione: 20; Corsi di formazione-azione: 2; Pubblicazione di materiali didattici: 4;

Percorsi Consulenza e progettazione formativa: 11; Progetti su Amministratore di sostegno provinciale e interprovinciale; Convenzioni di Volabo con azioni prevalenti nel campo della formazione: 6.

Le azioni per favorire la conoscenza e la promozione del volontariato tra i giovani:

Collaborazioni con 13 scuole di Bologna e provincia per promozione del volontariato giovanile

Orientamento al volontariato per 72 ragazzi (colloqui, ricerca, selezione e contatto con associazioni idonee) in un totale di 17 associazioni per il progetto SAYES. Formazione dei volontari all'accoglienza dei giovani (2 incontri di 2 ore) per il progetto SAYES svolta dagli operatori dell'Area.

Potenziamento del tutoraggio a ragazzi problematici al fine di inserirli nella maniera più adeguata e di evitare abbandoni durante il percorso del progetto SAYES

La progettazione sociale è una modalità peculiare del sistema dei CSV dell'Emilia Romagna. E' una atti-

vità che vuole favorire la capacità delle associazioni di leggere le istanze del territorio e costruire risposte innovative a bisogni emergenti, sviluppando l'autonomia dell'associazione, la collaborazione e la sinergia con gli attori del territorio attraverso il lavoro di rete, la promozione e la visibilità del volontariato quale corpo intermedio tra istituzioni e cittadini. La progettazione si distingue in due grandi categorie: i progetti di rete e i progetti per singole realtà, o progetti di sviluppo. Questi ultimi sono rivolti a realtà associative piccole e nuove, ma anche a quelle associazioni che vogliono innovare la loro attività. Li contraddistinguono tra l'altro il budget limitato.

I progetti di rete sono invece promossi da più associazioni di volontariato che presentano un progetto comune, spesso coinvolgendo nel progetto altri attori del terzo settore, enti locali, scuole. La rete mette in sinergia le risorse umane e materiali delle singole organizzazioni, con lo scopo diretto di produrre benefici - su alcuni obiettivi - per l'intera comunità.

Nel 2009 è stato introdotto in via sperimentale un Progetto Regionale di contrasto alle povertà che, pur avendo tema e obiettivi comuni, è stato declinato in azioni di ordine provinciale.

I progetti realizzati da Volabo nell'ultimo biennio hanno coinvolto:

nel Progetto Regionale Povertà 23 Organizzazioni di volontariato, 2 Associazioni di Promozione Sociale, 3 Altri soggetti di Terzo Settore;

nella Progettazione 2010 (Progetti di Sviluppo, Sociali ed Interprovinciali) 80 Organizzazioni di Volontariato, 11 Associazioni di Promozione Sociale, 6 Enti Locali, 2 Sindacati, 7 Altri soggetti di Terzo Settore;

nella Progettazione 2011 (Progetti di Sviluppo e Sociali) 45 Organizzazioni di Volontariato, 14 Associazioni di Promozione Sociale, 16 Enti Locali, 1 Sindacato, 1 AUSL, 6 Altri soggetti di Terzo Settore.

La promozione del volontariato sul territorio, inoltre, vede da anni l'organizzazione di Volontassiate, con un numero di eventi che quest'anno è arrivato a 19 iniziative, coinvolgendo 17 Comuni della provincia e 2 quartieri, e 531 soggetti che hanno aderito, in massima parte associazioni di volontariato e del terzo settore. Infine, l'attività informativa che ha visto anche la promozione di vari convegni dedicati alle esigenze più attuali delle Associazioni, ma anche a temi di maggior coinvolgimento del volontariato odierno.

Giancarlo Funaioli

CAPIRE, GIUDICARE, AGIRE: per non subire

Incontri su Economia, Finanza, Lavoro dedicati ai giovani (18-30 anni) presso l'auditorium del Villaggio del Fanciullo, in via Scipione dal Ferro 4, alle ore 21

Si sono tenuti i primi due incontri nel 2011. Vi proponiamo quelli del 2012:

12 febbraio

Da Fantozzi a Jobs: vivere un incubo o costruire un sogno?

relatore don Matteo Prodi

12 marzo

Servire la comunità o imboscarsi?

relatrice Adele Mimmi

23 aprile

Stato sociale: madre invadente, padre assente o nonno sordo?

relatrice Elisabetta Gualmini

14 maggio

Il ruolo della politica rispetto agli attuali squilibri

(relatore da definire)

Per info filippocicognani@virgilio.it

IL CONTESTO - INDIGNAZIONE E PROTESTA

In questi mesi ho cercato di seguire, attraverso i giornali, i movimenti di protesta dei ragazzi (Indignati, Insolventi ecc.) scesi in piazza perché spaventati dalla crisi economica, ribelli all'idea di un debito da pagare, preoccupati e incerti per il proprio futuro.

Se da un lato sono rimasto colpito positivamente dal loro essere in maggioranza culturalmente post-ideologici e politicamente svincolati dagli schieramenti (destra, sinistra, centro...), dall'altro sono rimasto un po' allarmato nel rilevare, nei loro slogan e discorsi, una certa confusione sul funzionamento dell'economia, sulla natura e il ruolo delle imprese, sul concetto di lavoro.

Anche per questo, insieme ad alcuni amici impegnati in ambito parrocchiale, abbiamo organizzato **un ciclo di 6 incontri di formazione** su Economia, Finanza, Lavoro, specificamente rivolto a un pubblico di giovani. Si parla di debito, di crisi, di impresa, di welfare, e naturalmente di Politica.

Andrea De Pasquale



La "Marea nera" sull'Europa

Oslo è una città tranquilla: non accade mai nulla che interessi la stampa internazionale, ad eccezione dell'assegnazione del Premio Nobel per la Pace o dei furti a danno dei dipinti di Edward Munch.

Il 22 luglio 2011, però, la quieta Oslo è scossa da due eventi tragici. Alle 3 e mezzo del pomeriggio una forte esplosione devasta il quartiere governativo, più tardi un folto gruppo di giovani, riuniti per un campeggio estivo organizzato dal Partito Laburista, è falciato da raffiche di mitra sparate da un uomo solo.

Bilancio: 77 morti, di cui 69 ragazzi. Diversi di loro sono minorenni.

L'autore della mattanza è Anders Behring Breivik, estremista di destra, per breve tempo iscritto al Partito del Progresso, una formazione politica che in Norvegia prende un sacco di voti. Nei giorni successivi alla strage si scopre che Breivik aveva messo per iscritto le sue idee allucinanti e le aveva caricate sul web.

Nell'assumersi la responsabilità del massacro, chiede che la Norvegia scacci gli immigrati, il re abdichi e s'instauri uno stato etico antimusulmano. Il suo exploit fa emergere all'attenzione generale una "marea nera" che in silenzio, ma inesorabilmente sta guadagnando terreno in tanta parte d'Europa.

Le anime della Destra.

Diversi studiosi hanno identificato tre correnti fondamentali del pensiero di destra che Piero Ignazi identifica così: una destra "legittimista e tradizionalista" che vuole reintegrare i principi dell'*ancien regime* dopo la tempesta rivoluzionaria del 1789; una destra "orleanista, di ispirazione liberale", incubatrice dei diritti politici e del libero mercato; una destra "bonapartista, autoritaria e plebiscitaria", legittimata dalla volontà popolare ma irrispettosa dei diritti e delle libertà. Questi tre percorsi, desunti dall'esperienza francese ma generalizzabili a tutto il contesto europeo, si possono rintracciare ancora oggi sotto le forme del tradizionalismo, del liberalismo e dell'autoritarismo fascista.

IL TRADIZIONALISMO - Questa dottrina - scrive Carlo Galli - «è connotata da una forte valenza monistica, statica e organicista: esiste un solo ordine perfetto, naturalmente centrato su Dio che tuttavia è infinitamente distante dagli uomini così che il mondo appare abbandonato alle leggi ferree della natura». Per i teorici tradizionalisti, l'uomo è corrotto e quindi va governato per evitare che crei danni a sé e agli altri. E questo governo discende direttamente dalla volontà immutabile di Dio e della natura. Da ciò discende un cristianesimo rituale, immutabile nei

Da anni in Europa una nuova destra postmoderna, postindustriale, neoidentitaria sta guadagnando terreno di elezione in elezione. In Ungheria e in Olanda governa, altrove prende voti e cavalca le angosce e le frustrazioni della gente, spesso raggiungendo percentuali da primato nei quartieri operai o nei sobborghi dormitorio dove dilaga la disoccupazione. Quale male oscuro s'aggira nelle società europee?

secoli, da opporre al pluralismo religioso o all'ateismo.

IL TORISMO - In questa corrente coabitano tendenze liberali e conservatrici. Così in questo ambito possono convivere il liberista e l'individualista, come chi rispetta l'autorità, la tradizione, le gerarchie consolidate.

L'AUTORITARISMO - In questo filone si colloca il nazifascismo che ha caratterizzato la prima parte del XX secolo. Osserva Ignazi che «Incasellare il fascismo a destra non è comunque una operazione scontata. Innanzitutto vi è la rivendicazione di una appartenenza alla sinistra da parte di alcune frange del fascismo storico e del neofascismo: la sottolineatura del carattere anticapitalista, socializzatore, rivoluzionario e di sinistra è sostenuta da intellettuali dell'area neofascista italiana. Infatti Renzo de Felice ha distinto il fascismo in due tendenze di fondo, quella del fascismo-movimento (antiborghese, anticapitalista, rivoluzionaria e laica) e quella del fascismo-regime (capitalista, clericale conservatrice). In secondo luogo, alcuni autori hanno disgiunto nettamente i termini fascismo e destra: il fascismo fonde filoni dell'ideologia socialista e anarcosindacalista da un lato e legittimista e nazionalista dall'altro, in modo da farne un unicum nella storia delle idee». Tuttavia il disprezzo per le procedure democratiche, il culto del capo, della vigoria del corpo, della superiorità d'una "razza", predestinata al dominio sulle altre, ne fanno una risposta reazionaria all'uguagliarismo e alle rivendicazioni delle classi emerse con la rivoluzione industriale.

La Destra oggi. Il 21° secolo, però, ha proposto una serie di temi nuovi, in parte ignoti alla destra tradizionale. Se alcuni connotati sono comuni, l'ostilità al multiculturalismo, all'onnipresenza dello Stato, alle procedure parlamentari, nonché il frequente richiamo al popolo ed alla sua capacità di decidere, altri sono specifici delle singole realtà locali. In Scandinavia sono apparsi sulla scena partiti che hanno raccolto voti contro l'eccessiva tassazione imposta dallo Stato per finanziare il generoso welfare; in Olan-

da ci si oppone alla dottrina della "toleranza di Stato" praticata negli ultimi 40 anni; in Belgio si vuole la separazione delle due comunità linguistiche, la fiamminga e la francofona. All'Est, come reazione al crollo del comunismo, è riapparso lo sciovinismo nazionalista, come in Ungheria.

In Svizzera e in Austria invece si è puntato tutto sull'orgogliosa riaffermazione della neutralità, come difesa dall'invasione della U.E.

Ovunque ci si è affidati a leader carismatici dall'eloquenza travolgente e persuasiva, capaci di "bucare lo schermo", di cavalcare i sentimenti d'avversione alla politica, vista come un "teatrino inconcludente".

Questa nuova destra ha preso anche a prestito certe parole d'ordine del movimento no global, poiché, contro la società multietnica e multiculturale, si batte per la difesa d'una specificità nazionale, orgogliosamente attaccata alle tradizioni, di cui anche il cristianesimo farebbe parte.

Solo la Gran Bretagna e l'Irlanda, per il momento, appaiono immuni all'avanzata dell'estrema destra. In realtà non sono mancati tentativi d'impiantare nel Regno Unito movimenti radicalmente reazionari. Il sistema elettorale rigorosamente maggioritario e la tradizionale divisione della società in conservatori, laburisti e liberaldemocratici ha sostanzialmente lasciato poco spazio agli estremisti che, tutt'al più, sono riusciti ad ottenere qualche isolato consigliere comunale nelle città in cui vivono numerose comunità asiatiche o musulmane. Tuttavia, come dimostra la terribile vampata di violenza che ad agosto ha investito le città britanniche, anche quella società soffre di squilibri che alimentano le frustrazioni giovanili che producono vandalismo. Il passo dalla violenza cieca al radicalismo politico potrebbe esser breve se solo venisse raccolto da un demagogo in grado di ricavarne vantaggi elettorali, scardinando un sistema fin troppo consolidato.

Un mese dopo la strage, nella cattedrale di Oslo, presente il re, si sono piante le vittime della follia di Breivik: In settembre, alle elezioni amministrative il Partito del Progresso ha perso voti e seggi.

Pare sia iniziata, come testimoniano anche le elezioni politiche in Danimarca, Polonia e Svizzera di queste settimane un'interessante inversione di tendenza che segnala una ripresa delle forze democratiche ed un appannamento della destra populista. Occorrerà attendere altri verdetti popolari per capire se il fenomeno è generalizzabile a tutto il continente o solo localizzato qua e là.

Pier Luigi Giacomoni



Filopanti fu patriota, docente universitario, astronomo e politico: una figura dell'Ottocento paragonabile a quella di alcuni scienziati contemporanei, come Umberto Veronesi e Rita Levi Montalcini, capaci di impegnarsi, e spesso con ottimi risultati, anche nel sociale e nella vita politica.

Il suo vero nome era Giuseppe Barilli ed era nato a Riccardina di Budrio da padre falegname nel 1812. Assunse il nome di Quirico Filopanti nel 1837 perché Filopanti significa "voler bene a tutti" e Quirico ricorda la grandezza di Roma.

Il nuovo nome indicava il suo programma di vita: insegnare, fare apprendere, diffondere le conoscenze, inventare, creare. E cominciò molto presto a realizzarlo, nel 1843 inventò un metodo per chiudere le rotte dei fiumi, la "paltelata". Sebbene questa sia la più nota tra le invenzioni e le proposte tecniche di Filopanti, complice ancora Il Mulino del Po, ben altra importanza ebbe la proposta formulata nel 1858 dei fusi orari con il fine di istituire il tempo unico universale a cui l'intero globo si sarebbe dovuto rapportare.

I fusi orari

Un tempo universale che rispondeva a una esigenza pratica perché il mondo stava diventando un villaggio globale per lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie e telegrafiche, ma anche perché "servisse ancora al nobile ed elevato intento di ricordare agli uomini, che, malgrado la necessaria distinzione da città a città, da nazione a nazione, essi non debbono considerarsi come attendati in campi rivali od ostili, ma quali membri di una sola grande famiglia". E oggi il mondo vive con i fusi orari, a tale punto da credere che siano sempre esistiti! Filopanti propose i fusi orari nel suo libro *Miranda!*, il suo capolavoro e forse la sua opera meno conosciuta, scritta negli anni del suo esilio a Londra, dove viveva dei proventi di qualche lezione di italiano e di matematica. Esilio cui fu costretto dopo la breve esperienza della Repubblica romana, dove egli fu segretario dell'Assemblea portandovi proposte di rinnovamento sociale volte "al miglioramento morale e materiale di tutte le classi della società". La parte di *Miranda!* che tratta delle stelle farà poi nascere *L'universo e Le lezioni popolari d'astronomia*. Anche il cielo, "il cosmo formato da tutte le stelle a noi note [che è] soltanto una parte infinitesimale dell'universo", doveva nobilitare ed elevare gli uomini attraverso il mirabile spettacolo delle simmetrie che si trovano nelle posizioni e nei movimenti dei corpi celesti. La divulgazione dell'astronomia mostra forse l'aspetto più importante di Filopanti. Egli era uno scienziato che cercava il contatto con la piazza, con il popolo e disdegnava le meditazioni al tavolo di lavoro nel chiuso di una stanza. Egli si rivolgeva al popolo con una "voce che aveva potente, sonora, di bel timbro e gradevole", come ricorda ancora Bacchelli, e sentiva la piazza come il palcoscenico ideale per un democratico, forse anche ricordando

le vicende della Rivoluzione Francese. Nelle lezioni tenute alla Montagnola, che diventava il centro del sistema solare, Venere e la Terra erano farfalle, Giove e Saturno erano uccelli grossi come un arancio e infine Urano e Nettuno "uccelletti della più piccola specie". Non a caso nel 1905 Michele Rajna, da pochi anni direttore dell'Osservatorio Astronomico di Bologna, scrisse che durante l'Ottocento "l'astronomia rimase rappresentata a Bologna dall'ingegno potente, originale (se non del tutto calmo e ordinato) e dalla vasta dottrina di Quirico Filopanti".

Il mio professore dell'infinito

Che cosa evoca il nome di Quirico Filopanti? Per la maggior parte delle persone il viale della circonvallazione di Bologna che collega Porta S. Vitale con Porta S. Donato. Per altri "il professore più stravagante dello Studio bolognese nell'Ottocento". Garibaldi lo chiamava "il mio professore dell'infinito" e Bacchelli lo definiva nel suo romanzo, Il Mulino del Po, "il pazzo del Risorgimento". Nel secondo centenario della sua nascita (1812) lo ricordiamo attraverso le parole di un suo studioso erudito quanto appassionato

Filopanti "Cittadino attivo"

Egli lottò sempre contro un sapere chiuso, circoscritto, come testimonia non solo le sue lezioni "all'aria aperta", ma anche la vastità dei suoi interessi, sempre volti a migliorare le condizioni di vita del popolo. Ad esempio gli studi di matematica e d'ingegneria, e poi l'insegnamento presso l'Università di Bologna, stimolarono in Filopanti una riflessione sull'importanza delle discipline ingegneristiche per la realizzazione di una società equa e fraterna. Per ottenere questo scopo fece studi per sfruttare l'energia associata alle maree, per applicare la macchina a vapore nell'aratura dei campi e presentò, assieme a Garibaldi, un progetto per la sistemazione del Tevere e il risanamento dell'Agro romano.

Per Filopanti lo sviluppo della scienza e della tecnologia doveva servire per riscattare da una condizione miserabile le "classi pericolose", che erano tali perché schiacciate dal dominio del "privilegio". E non a caso Filopanti era socio, ma ne fu anche Presidente, della Società Operaia, costituita a Bologna nel 1860, dove teneva lezioni pubbliche domenicali, quando i lavoratori potevano avere un poco di tempo, per istruire il popolo, educarlo e portarlo alla conoscenza.

Tutto questo lo faceva mentre aveva un rapporto tormentato con l'Università; partecipava come volontario garibaldino alla terza guerra d'indipendenza, rimanendo ferito nel Trentino; era membro del Consiglio comunale di Bologna.

Per ultimo è importante ricordare che fu anche parlamentare dal 1876 fino alla sua morte, avvenuta nel 1894. Rappresentava i cittadini della sua terra: budriesi, imolesi, ferraresi. Sebbene sopportasse con fatica i vincoli e i rituali della vita parlamentare, sedette nei banchi dell'Estrema sinistra, vicino allo scanno di Garibaldi, ed ebbe sempre grande indipendenza e libertà di giudizio, avendo come solo faro "le moltitudini lavoratrici e sofferenti".

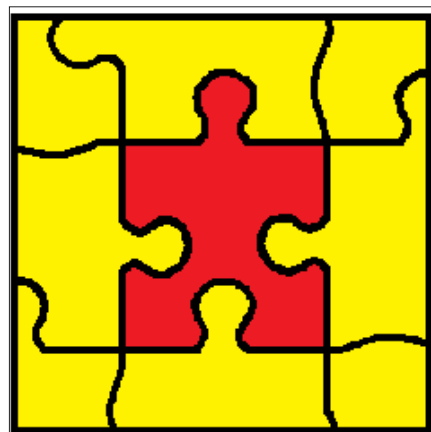
Migliore epitaffio della sua attività politica fu la sua morte in serena povertà in una camera a pagamento dell'Ospedale Maggiore, offerta dai suoi amici. Morì con una battuta: "sono stato fortunato, anche in punto di morte trovo chi mi paga una camera".

La statua dello scultore Golfarelli che lo onora a Budrio è veramente ben meritata, anche se questo "professore all'aria aperta" meriterebbe ben altri onori dalla comunità bolognese e italiana.

Gianluigi Parmeggiani



IL MOSAICO: 17 ANNI, 40 NUMERI... sopravvissuti a Berlusconi?



IL MOSAICO è nato in concomitanza e a motivo della prima vittoria di Berlusconi. Abbiamo resistito fino a vederlo cadere. Per l'ultima volta?

Siamo partiti nel 1994. In questi 17 anni abbiamo discusso, approfondito temi e organizzato incontri con un certo successo, abbiamo conosciuto e frequentato con profitto e piacere tante persone, ci siamo spesso divisi, a volte ricomposti, sempre comunque con una linea guida condivisa: quella di allargare le nostre teste oltre i limiti sempre troppo ristretti dei nostri confini mentali, nel tentativo di vivere la politica come "cittadini attivi e responsabili" che credono e vogliono attuare la vera partecipazione come strumento di crescita per tutta la comunità cittadina.

In questi anni alcuni hanno ritenuto che l'impegno dovesse essere svolto all'interno dei partiti, assumendo anche responsabilità dirette a vari livelli. Altri hanno preferito svolgere un ruolo diverso, dall'esterno, non ritenendo i partiti più in grado di auto-emendarsi e rinascere. Queste scelte non sono state certo indolori per il gruppo. Entrambi gli approcci hanno certamente visto più scon-

fitte e delusioni che successi. Sarebbe lungo, difficile e forse inutile individuarne e valutarne le molteplici cause. Riteniamo tuttavia che, a questo punto, possa valere la pena aprire una riflessione comune e chiedersi se e come procedere in futuro.

Anna Alberigo con grande fatica, ma anche con slancio, ha redatto un indice completo di tutti gli articoli ed interventi riportati nei 40 numeri usciti in questi anni: lo potete trovare sul nostro sito www.ilmosaico.org.

accessibile in rete, grazie come sempre al lavoro di Giuseppe Paruolo

Abbiamo pensato che possa valere la pena di provare a vedersi e parlarsi con i tanti redattori, collaboratori, lettori, amici, conscenti, simpatizzanti/antipatizzanti che in qualche modo hanno avuto occasione di interagire col Mosaico in questi anni.

È un po' come ripensare a chi siamo stati e chi siamo e come nel tempo siamo evoluti e, SOPRATTUTTO, DOVE VORREMMO ANDARE. Comunque, una opportunità un po' naïf per offrire a ciascuno che verrà una nuova occasione per incontrarsi e ragionare insieme.

Il Mosaico

Periodico della
Associazione «Il Mosaico»
Via Venturoli 45, 40138 Bologna
Direttore responsabile
Andrea De Pasquale
Reg. Tribunale di Bologna
n. 6346 del 21/09/1994
con variazione 13.10.2011
Stampa Tipografia Moderna srl, Bologna
Poste Italiane Spa - spedizione
in abbonamento postale 70% -
CN BO Bologna

Numero chiuso in redazione il
15/11/2011

*Anna Alberigo
Laura Biagetti
Sergio Caserta
Sandro Frabetti
Giancarlo Funaioli
Flavio Fusi Pecci
Sandra Fustini
Pierluigi Giacomoni
Matteo Lepore
Roberto Lippardini
Cristina Malvi
Ugo Mazza
Gianluigi Parmeggiani
Giuseppe Paruolo
Irene Priolo*



Proposta di incontro aperto a tutti su:

***Titolo: " IL MOSAICO: 800 pagine in 40 numeri
Un filo che r/esiste dal 1994 "***

Data: da definire nella primavera 2012

CHIUNQUE FOSSE INTERESSATO ALL'INCONTRO E' PREGATO DI INVIARCI IL PROPRIO RECAPITO E-MAIL E/O TELEFONICO IN MODO DA POTERE RICEVERE DIRETTAMENTE L'INVITO A PARTECIPARE (ESTENDIBILE A CHIUNQUE)

