

BOLOGNA 2021: PER UNA CITTÀ PUBBLICA

Abbiamo deciso di chiamare la nostra proposta **“Bologna città pubblica”** perché vogliamo che finalmente questa città venga governata dal popolo, nell’interesse e con la partecipazione di chi la abita, delle classi popolari, delle periferie. Noi vogliamo costruire una “città popolare” mentre oggi i partiti che si alternano al governo – Pd/5S/Destra – intendono il governo come esecuzione degli interessi dei privati. Può essere il risultato della corruzione o della convinzione sincera che solo gli interessi del capitale possono dare un futuro. Il risultato cambia poco: è una competizione tra le città per aggiudicarsi le poche risorse e i favori di questa o quelle grande filiera industriale.

I costi ricadono su cittadine e cittadini, trattati come variabili dipendenti della competizione. Noi proponiamo un’idea di “città futura” completamente diversa. Un’idea in cui l’alto delle istituzioni è compensato dal basso del controllo popolare e abbandona i progetti delle vetrine scintillanti ma senza futuro, lavorando alla pianificazione di una reale prospettiva per chi ha un impiego nel retrobottega di quelle stesse vetrine. Lo “sviluppatismo” del PD sta arrancando da anni, escludendo fasce di popolazione sempre più larghe dalle ricadute positive della gestione della città e generando ricadute negative sempre più pesanti, tramite il rilancio di progetti sempre più deboli. La crisi pandemica si è abbattuta su tutte queste contraddizioni esasperandole e dimostrando il fiato corto di questo sistema. Pensiamo che un “progetto di gestione” *con* chi è stato escluso, sfruttato e marginalizzato possa dare un futuro a questa città.

La città in competizione

Chi comanda a Bologna – col PD in testa – è convinto da decenni che questa città possa avere un futuro solo emergendo come vincitrice nella competizione tra le grandi città per ritagliarsi uno spazio nelle catene internazionali del valore, rendendosi più attraente per il capitale e fornendo occasioni di profitto per le filiere amiche.

Uno dei mercati su cui si gioca questa competizione è la turistificazione in stile Ryanair-Airbnb, su cui il PD ha basato una parte importante del suo “progetto” e che è saltata per l’emergenza sanitaria.

Nel corso dell’amministrazione Merola l’intera città è stata ristrutturata in questa direzione. Le classi popolari hanno continuato a essere espulse verso i quartieri periferici e la provincia e i quartieri a vocazione popolare appena fuori dalla cerchia dei viali – Bolognina in primis – sono stati investiti da questo movimento centrifugo. L’amministrazione ha lasciato il via libera a interventi di speculazione edilizia (“valorizzazione” e “riqualificazione”, nel suo linguaggio) che spingono in alto gli affitti fino a livelli insostenibili per i lavoratori, ancor di più per precari e disoccupati. Sul mercato degli affitti l’amministrazione non ha operato nessuna regolazione

sugli affitti brevi (lo stesso Lepore ha dichiarato candidamente che i proprietari degli affitti votano, mentre gli studenti no...). Col crollo del turismo, le migliaia di appartamenti destinati ai turisti restano vuoti, mentre, insieme ad ACER, il Comune di Bologna è stato protagonista di migliaia di sgomberi dalle case popolari e/o dalle occupazioni abitative.

Le amministrazioni comunali degli ultimi 30 anni, culminate nel decennio di Merola, hanno smantellato la logica di pianificazione urbana che un tempo governava questa città. Il Piano Strutturale Comunale elaborato tra il 2005 e il 2008 dalla giunta Cofferati è stato un punto di passaggio in cui all'analisi di come era fatta la città non è più seguita la progettazione di come cambiarla. Da lì in poi l'urbanistica di Bologna è definitivamente passata dalla logica della pianificazione a quella dei "progetti" contenuti nei Piani Operativi Comunali. Questi si trovano sempre più lontani da qualunque forma di controllo popolare e sempre più vicini agli interessi dei proprietari immobiliari e del mondo delle imprese edili che nella nostra regione portano ancora il nome di "cooperative", ma di rosso hanno solo il cappello da indossare sotto elezioni. All'interno di questi "progetti" stanno opere più o meno grandi, dal FICO di Farinetti ai nuovi progetti sui Prati di Caprara, passando letteralmente sul tracciato della nuova "linea rossa" del tram – una linea che unisce due aree verdi e tende a "valorizzare" tutto il percorso, da Via Emilia Ponente alla Bolognina e San Donato.

Insieme alla retorica della riqualificazione viaggia la retorica della "sicurezza", giocata dallo "sceriffo" Aitini sui quartieri popolari dipingendoli come inferni in terra bisognosi solo di maggior controllo poliziesco e della mano pesante dello stato. Le sceneggiate vigliacche di Salvini al campanello al Pilastro o al campo rom in via Erbosa sono indegne, ma stanno nello stesso quadro dipinto dal PD locale.

Anche il piano occupazionale ha mostrato tutti i suoi limiti già prima della pandemia. Lungi dal creare una crescita in termini di qualità e quantità dei posti di lavoro nel settore terziario, la turistificazione della città ha spostato la quasi totalità delle attività dei servizi all'interno della cerchia muraria, lasciando un saldo occupazionale praticamente a zero: per un ristorante che chiudeva in qualunque luogo della città, se ne apriva uno in centro, con condizioni peggiori per i lavoratori. A fronte di centinaia di migliaia di turisti in più ogni anno, la crescita nel settore servizi è molto contenuta e su tipologie contrattuali precarie. Dall'inizio dell'amministrazione Merola fino a prima della pandemia si è passati da un numero assoluto di circa 15mila disoccupati a 25mila, passando per un picco di 39mila.

Lavoro e appalti

Il Comune di Bologna è stato tra gli entusiasti firmatari del Patto per il Lavoro sponsorizzato dal presidente della regione Bonaccini e sottoscritto da tutte le parti padronali e dai sindacati concertativi. Anche in questo Patto vediamo il pubblico abbandonare la programmazione e

inserirsi nella competizione tra città per aggiudicarsi i progetti di “innovazione” dei privati, spesso offrendosi di sostenerne i costi in infrastrutture, ricerca e formazione.

Nonostante i toni altisonanti del Patto, la realtà è fatta di un progressivo peggioramento delle condizioni di lavoro e di un numero crescente di crisi industriali nel territorio della Città Metropolitana, in cui le istituzioni locali sono in gran parte intervenute con ampio ritardo e solo dopo le mobilitazioni dei lavoratori. Il Patto di Bonaccini e Merola non è quindi in grado di costruire davvero un nuovo modello di sviluppo, piuttosto cerca di amministrare le ultime eredità dei decenni passati e scaricare i costi su nuove categorie e nuovi settori.

Il sistema principale con cui questi costi vengono scaricati è quello delle “cooperative”, diventate ormai sinonimo di sfruttamento dei lavoratori. Sia nel pubblico che nel privato, l'appalto a cooperative esterne viene usato per peggiorare le condizioni di lavoro, abbassare il salario e dividere i lavoratori. Così in fabbriche ad alta specializzazione in cui lavorano operaie ed operai da decenni con stipendi consistenti e sicurezza del lavoro, si affiancano dipendenti di cooperative esterne che spesso eseguono lo stesso lavoro ma con salario ridotto e contratti a termine. Nel settore della logistica, che ormai mette Bologna e la pianura al centro della competizione per i flussi di merci mondiali, le cooperative vengono usate per controllare la forza lavoro in un settore ad altissima intensità di lavoro e altissima incidenza di incidenti anche mortali. Contro questo vero e proprio sistema mafioso di sfruttamento della forza lavoro si sviluppano lotte lunghe e dure che partono dai sindacati conflittuali mentre i sindacati concertativi sono troppo spesso invischiati nella gestione di questo sistema. Sono lotte in cui spesso la prima linea è tenuta dalla componente migrante, che però al tempo stesso è esclusa dal sistema della rappresentanza politica perché priva del diritto di voto e viene evocata solo quando è utile a mostrare i *buoni sentimenti* della sinistra di governo. Nel pubblico il sistema delle cooperative viene usato per gestire a basso prezzo tutto il comparto dei servizi sociali e dell'assistenza personale, sempre più importante in una società in cui si alza l'età media e in cui la precarietà impedisce di prendersi cura dei propri cari.

Tutto questo è un sistema di potere costruito nell'arco di decenni dal PD e dai suoi predecessori, che è in grado di cooptare gli oppositori di destra nel momento in cui riescono a conquistare alcune delle posizioni amministrative un tempo monopolizzate dallo stesso PD. Il sistema di clientela oggi non è più politico, bensì affaristico, e come tale va affrontato.

Ambiente e mobilità

La crisi ambientale è stato uno degli aspetti conseguenti al modello di sviluppo emiliano-romagnolo. L'inquinamento è alimentato da un tessuto industriale molto diffuso e dall'espansione fuori controllo della logistica, dall'espulsione dei cittadini dai centri delle città – costretti per questo a usare i mezzi privati – e da un mercato immobiliare che da decenni non

spinge a ristrutturare nel senso dell'efficienza energetica. Questi stessi fenomeni pesano, letteralmente, sul comune di Bologna e sulla Città Metropolitana, la quale, soprattutto nella zona nord, soffre della subsidenza e in generale del dissesto idrogeologico che si manifesta nel caso di piogge persistenti.

Di fronte a questi problemi strutturali, l'amministrazione di Bologna – sempre allineata a quella regionale – vive di propaganda. La rinuncia alla pianificazione urbana da parte del Comune è stata l'apripista per la pessima legge urbanistica regionale, che dietro allo slogan del "consumo zero" in realtà prevede un sistema di deroghe al 3% attraverso il mero accordo tra le autorità politiche comunali e regionali. Queste deroghe al consumo di suolo si verificano in una città e in una regione già pesantemente cementificate e trovano un'unanimità di vedute tra il PD e la Lega.

Le "deroghe" in realtà sono la regola, come dimostrano, per esempio, i grandi progetti di cementificazione dell'Area CAAB trasformata in FICO, i Prati di Caprara o il nuovo *hub* della logistica ad Altedo, che cancella gli ultimi territori a risaia facendo finta che siano incolti.

Con una mano il Comune di Bologna dichiara l'emergenza climatica, con l'altra garantisce gli interessi di un settore edilizio e speculativo che nel sistema di potere del Partito Democratico gioca tutto il suo peso con le cosiddette "cooperative". Tutto questo ha un nome preciso: *green washing*, cioè dare una mano di vernice verde sopra alle solite politiche anti-ambientali. Il brusco rallentamento del traffico dei mesi di lockdown ha dimostrato che non è sufficiente cambiare le abitudini personali, perché l'inquinamento è un problema strutturale che deve essere affrontato al medesimo livello. Non è accettabile scaricare addosso ai singoli le responsabilità che sono in grandissima parte del sistema produttivo.

Tutta la questione ambientale è intimamente connessa al trasporto pubblico locale. Il giudizio sullo stato del TPL lo lasciamo alle parole della stessa assessora regionale all'ambiente Irene Priolo: a Bologna "l'ultima opera è stata fatta 30 anni fa". Questo argomento viene usato per giustificare le nuove grandi opere (tra cui la linea rossa del tram, il passante di mezzo, il people mover già realizzato), non certo per fare mea culpa su 30 anni di inazione ed errori.

Bologna ha per la verità ereditato dal passato un sistema di trasporti concepito davvero come pubblico, che era arrivato ad attuare la gratuità per grandi fasce degli utenti: studenti, anziani e lavoratori negli orari di pendolarismo. Questo però è il passato: la città nel frattempo si è espansa e sono cambiati i bisogni della cittadinanza. Zone che erano campagna, dove passano pochi bus al giorno, ora sono residenziali. Le linee sui grandi assi viari devono sostenere molti più passeggeri e sono praticamente assenti i collegamenti tra i quartieri periferici. Insomma, il trasporto pubblico locale non ha davvero vissuto nessun miglioramento. L'unica cosa che evolve è il prezzo del biglietto che – nonostante gli utili di TPER – è stato elevato a 1,5 euro per la corsa singola e 2 euro per l'acquisto sul mezzo.

Il trasporto pubblico è uno dei settori dove si realizza il modello emiliano-romagnolo di privatizzazione, da un lato rendendo privatistiche le logiche del pubblico, dall'altro spalancando a investitori privati i grandi progetti.

L'azienda TPER è al 100% di proprietà pubblica, con Comune e Città Metropolitana di Bologna che insieme detengono poco meno del 49%. Eppure, TPER agisce come se fosse già un'azienda privata: non investe nel servizio nonostante gli utili, aumenta il costo dei biglietti e utilizza appalti e sub appalti per spezzettare la forza lavoro e aumentare la distanza tra l'azienda, i lavoratori e gli utenti. Allo stesso modo nella pandemia non si è voluto adeguare il TPL alle necessità dell'emergenza. TPER sta scaricando i costi della sicurezza sui lavoratori e non si assume la responsabilità di un'azienda pubblica che opera per il bene pubblico di fronte a un'emergenza. L'aumento delle corse è stato del tutto insufficiente a coprire le nuove necessità dettate dal distanziamento fisico. L'azionista di maggioranza di TPER, la Regione, al tempo stesso spinge per riportare le capienze al 100%, nel totale silenzio dell'amministrazione comunale.

Nei nuovi progetti i privati entrano sia come interessi da garantire sia come veri e propri partner commerciali.

Nel primo caso rientra la linea rossa del Tram, già finanziata per più mezzo miliardo di euro dal Ministero dei Trasporti. Dovrebbe unire l'Area CAAB ai Prati di Caprara, facendo passare una pesantissima linea tramviaria lungo gli assi di Via Emilia Ponente-Via dell'Indipendenza-Via Ferrarese-Via San Donato. L'amministrazione, specialmente tramite la Fondazione Innovazione Urbana, vende questo progetto come *green* e in funzione dell'unione delle due periferie. In realtà, è un progetto disegnato per mettere a valore due aree su cui aleggiavano gli interessi della speculazione edilizia e per dare in pasto alle clientele politiche un progetto faraonico finanziato coi soldi pubblici. I benefici di impatto ambientale, peraltro, sono tutti da dimostrare. Le proiezioni più ottimiste parlano infatti di una riduzione del traffico privato di pochissimi punti percentuali (3%), a fronte di un cantiere probabilmente decennale e di un'opera che ha dimostrato in altre città di essere impattante anche a pieno regime. Bologna ha però già un'infrastruttura sottoutilizzata: il Servizio Ferroviario Metropolitano su cui ora circolano solo i treni regionali in arrivo da fuori città. Col suo peso in TPER il Comune potrebbe sviluppare un vero servizio metropolitano, aumentando il volume delle corse, completando l'elettrificazione delle linee, collegando i quartieri periferici e offrendo finalmente ai cittadini un'alternativa reale all'uso dei mezzi privati.

Il secondo caso è il People Mover che ora unisce – in maniera pessima – l'aeroporto Marconi alla Stazione Centrale. La linea di bus urbani è stata sostituita dalla linea BLQ, che ha quintuplicato il prezzo della corsa. Ora, la stessa linea BLQ verrà sostituita da una linea a monorotaia, costata 130 milioni di cui 27 forniti direttamente dalla Regione a fondo perduto ai soci finto-privati (tra cui Tper). In questo caso sono gli utenti stessi a garantire ai privati il livello

atteso di profitto tramite un meccanismo di aggiustamento dei biglietti. Oltre a questo meccanismo perverso è prevista la copertura dei costi – in caso di mancato raggiungimento del pareggio d'esercizio – direttamente dal bilancio del Comune.

Sanità

Tramite la Città Metropolitana il sindaco Virginio Merola e il presidente della Regione Bonaccini hanno voluto formalizzare la partecipazione del comune al governo del settore della Sanità Pubblica, istituendo la Conferenza Territoriale Sociale e Sanitaria. Questa scelta compiuta dai capi della filiera locale del Partito Democratico conferma la totale coincidenza strategica dei vari livelli di governo, smentendo chi pensa di starci dentro a livello regionale e non a quello comunale, o viceversa. Inoltre, conferma la tendenza del PD a portare pezzo dopo pezzo le decisioni in istituzioni di secondo o terzo livello, il più lontano possibile dall'influenza del voto dei cittadini.

In tempi recenti il Comune di Merola e il quartiere Navile di Ara, sono stati in prima fila nell'introduzione delle "case delle salute". Il Partito Democratico, non potendo negare tagli, chiusure e riconversioni richieste dai livelli nazionali e regionali, ha cercato di rifarsi un volto nei territori proprio grazie al modello della Casa della Salute, presentata come "sanità che si avvicina alle persone" e "punti visibili che garantiscono la facilità di accesso ai servizi". In realtà stiamo parlando dell'ennesimo strumento per garantire un contenimento dei ricoveri ad alto costo per i pazienti cronici e per insinuare ulteriormente il soggetto privato tra le maglie della sanità pubblica. Si tratta, nei fatti, di strutture miste pubblico privato, votate al risparmio del pubblico e al lucro del privato.

Nel quartiere Navile, l'istituzione della prima Casa della Salute comunale ha portato alla diminuzione dei servizi, a differenza di quanto offerto dai vecchi poliambulatori. In zona Barca – una di quelle con più case popolari – allo stesso modo abbiamo assistito nel 2014 alla rapida diminuzione dei servizi offerti dal poliambulatorio Colombi.

Questa tendenza alla ritirata del pubblico è stata accentuata dalla crisi pandemica. Nell'immediato abbiamo assistito alla chiusura temporanea di alcuni servizi come i CUP di zona e sul medio periodo si determinerà un processo accelerato di ri-organizzazione delle strutture ospedaliere. Il Sant'Orsola contemporaneamente si trasforma in IRCS e con l'argomento dell'emergenza trasferisce posti letto e reparti in altre strutture e/o ai privati. In più, l'Ospedale Maggiore continua ad assumere sempre più competenze all'interno dell'AUSL senza ottenere le risorse necessarie.

All'interno di questa dinamica, la sanità è uno dei settori in cui una generazione di giovani formati all'interno delle strutture bolognesi resta nella città solo a costo di lunghissimi periodi di precarietà e sfruttamento.

Università e giovani

L'Alma Mater è uno dei grandi centri di potere della città, è una delle più grandi aziende della regione e con la sua capacità di attrarre dall'esterno decine di migliaia di studenti è sempre stata al centro di molte delle scelte politiche della città.

Almeno dall'ultimo decennio UNIBO è al centro del processo di ristrutturazione dell'intero sistema universitario italiano, avendo guadagnato lo status di università "di eccellenza". Questo modello elitista ha cambiato non solo volto e anima dell'ateneo, ma impatta direttamente su città e regione, con alcuni cambiamenti notevoli come la "delocalizzazione" di poli universitari al Navile, all'area CAAB e nei campus in Romagna. La didattica a distanza ha dato un colpo importante alla dinamica di speculazione edilizia (o di valorizzazione immobiliare, per usare le parole fintamente neutrali dell'amministrazione).

L'altro effetto dello sviluppo di UNIBO è stata la creazione di una fascia di popolazione che arriva nella nostra città e si forma ad alti livelli, ma non viene assorbita dal sistema produttivo, sempre meno in grado di replicare il "modello emiliano-romagnolo". Si produce così una generazione precaria, senza i mezzi per poter vivere nella città plasmata dalla rincorsa dei prezzi verso l'alto.

Questa generazione precaria è in gran parte la forza lavoro che sta dietro alle vetrine della Bologna scintillante e ne paga il peso in termini di sfruttamento. Si è creato invece un esercito di figure nuove: i rider, i manovali degli eventi culturali, gli inservienti nelle filiere della *city of food*, i comunicatori o gli educatori delle "cooperative". Queste sono alcune delle figure di questa generazione precaria, che si collegano all'altro blocco che, spesso vive fuori dai confini del Comune, porta avanti questo modello con il lavoro ultra-sfruttato in agricoltura, logistica o produzione industriale frammentata e diffusa.

In conclusione

L'amministrazione di Bologna ha accettato, assecondato, accelerato tutti i processi sopra descritti, nella convinzione che vincere nella competizione tra città per ricevere le ultime briciole disponibili nella lunga crisi del capitalismo occidentale possa dare un futuro.

Ma Bologna può avere un ruolo diverso, può diventare una città che si mette al centro di un territorio complesso tra l'Appennino e la Pianura, ribaltando l'ordine delle priorità e mettendo prima chi a Bologna vive, lavora e studia. Serve la pianificazione, il controllo popolare sulle grandi scelte di indirizzo dell'urbanistica e dei trasporti, e quindi della questione ambientale. Serve che Bologna agisca direttamente sulla selva di appalti e sub appalti del pubblico, sul sistema di scatole cinesi delle "cooperative". Serve che da

Bologna parta la ricostruzione di quella sanità pubblica smantellata per 30 anni, a partire dalle nuove esigenze di prossimità.

Per cominciare a fare tutto questo, dobbiamo e vogliamo portare a Bologna una proposta fuori e contro il sistema politico-economico che abbiamo analizzato. Le elezioni amministrative sono un passaggio importante nell'articolazione di questa proposta. Per questo, in vista delle prossime elezioni comunali, **Potere al Popolo** propone questo ragionamento alle forze sociali, sindacali e politiche che sono disposte al confronto. Troppo spesso le elezioni sono state occasione per improvvisare liste che esauriscono la loro funzione alla chiusura delle urne o mirano più a rappresentare ciò che resta del ceto politico figlio di decenni passati, invece che a rappresentare le classi popolari.

Per questo pensiamo che prima di discutere di candidature e nomi si debba discutere il merito e il metodo della proposta politica.

Pensiamo di dover essere chiari per non rimanere incastrati nella solita coa(li)zione a ripetere. È necessario affermare e praticare in modo univoco e deciso l'indipendenza da quel centrosinistra che è da sempre classe dirigente di questa città. La nostra è una proposta che non può essere ricondotta ad alchimie di sostegni esterni o a strumentalizzazioni delle istanze popolari per portare qualche rappresentante di movimento in posti di governo o sotto governo.