



Comune di Modena

# UN “PATTO PER LA CITTÀ”



***Una riflessione sul futuro di Modena,  
per un progetto condiviso di sviluppo sostenibile***

***Marzo 1998***

***Documento per la discussione approvato dalla  
Giunta Comunale nella seduta del 4 marzo 1998***

---

## **PARTE PRIMA**

### **UNA RIFLESSIONE SUL FUTURO DI MODENA**

## ***Premessa***

Modena è in una fase cruciale del suo sviluppo. Le imprese affrontano l'impatto con la concorrenza su mercati sempre più estesi, contraddistinti dalla diffusione delle tecnologie informatiche e dal peso crescente degli strumenti finanziari, alla vigilia dell'introduzione della Moneta Unica. I cambiamenti nello scenario economico sono intrecciati strettamente con quelli culturali e sociali, e pongono in termini nuovi la ricerca del benessere e della qualità della vita della popolazione. La transizione verso le nuove forme di organizzazione economica non offre le stesse opportunità e gli stessi rischi a tutti gli strati sociali, autonomi o dipendenti, giovani e anziani. Gli interessi sono differenti e ciò spiega a volte la varietà degli accenti, che si tratti della sicurezza in città, o del timore che il sistema Modena perda terreno rispetto ad altre realtà locali.

Modena deve sostenere lo sviluppo e l'innovazione dei servizi, evitando che la razionalizzazione economica diventi l'unico criterio di regolazione della vita sociale. In questo contesto, acquistano rilievo le occasioni di riqualificazione di parti estese della città, quali la Fascia Ferroviaria e il completamento del Quartiere Affari della Bruciata. Tali occasioni non devono penalizzare le funzioni tradizionali del commercio e la salvaguardia del Centro Storico, né l'accessibilità e la dotazione di servizi degli altri quartieri.

Questa iniziativa si propone di mantenere elevato il confronto delle idee su questi temi. L'auspicio è che nella città, nei luoghi di dibattito e di lavoro, nella stampa, si accentui la competizione tra le idee sul destino di Modena. E' vero che non esistono ricette facili per problemi complessi, ma raggiungere una consapevolezza comune dei problemi è sicuramente la migliore premessa per la loro soluzione.

La recente proposta di un *Patto per lo sviluppo di Modena* ha per obiettivo l'individuazione di un terreno comune di ricerca. La definizione dell'*identità* di Modena è compito di tutti, e non è necessario che in questo processo ci debba essere unanimità su tutte le cose da fare. Queste note intendono

Obiettivo della  
convention

fornire una base oggettiva per la discussione, piuttosto che un blocco di soluzioni definitive. E, soprattutto puntano a individuare, all'interno di un orizzonte di strategie e scelte condivise o accettate come termine di riferimento, terreni concreti di impegno coordinato e convergente del pubblico e dei diversi attori sociali per contribuire a rafforzare il peso economico e la qualità urbana e sociale di Modena.

### ***L'agenda europea delle città secondo la UE***

In tutta Europa si concentrano nelle città - dove vive l'80% della popolazione - molti problemi essenziali di fine secolo: emarginazione sociale, degrado ambientale, diminuzione della qualità della vita. *Le città hanno il compito di riconciliare la competitività economica, la coesione sociale e lo sviluppo sostenibile.* Le grandi città esercitano un forte influsso culturale ed economico, ma sono anche quelle che soffrono dei maggiori problemi di degrado ambientale, di criminalità, di emarginazione sociale. Le città di medie dimensioni sembrano poter conciliare meglio modernità e benessere, innovazione e tradizione. Ma difficilmente attraggono istituzioni e imprese di portata internazionale.

Le città in Europa

*Le città sono poli di crescita e catalizzatori dello sviluppo economico,* e i Comuni sono operatori economici di primo piano. Le città sono anche un mercato e rivaleggiano sul terreno dei servizi offerti, del personale qualificato, delle infrastrutture efficienti per le imprese.

Poli dello sviluppo

L'ambiente urbano deve essere un luogo in cui è piacevole respirare, circolare, vivere. E' importante perciò *abbassare il rumore e l'inquinamento* che dipende dal consumo energetico. Anziché aumentare la mobilità dei cittadini, le automobili non fanno che rallentare le possibilità di spostamento.

Le città inoltre sono cultura: *centri di sapere e di apprendimento*, di innovazione e creatività, luoghi di svago, di elaborazione della memoria collettiva, di integrazione. Sono un *organismo vivente, unico e irripetibile*, e devono ricercare la coesione sociale. L'emarginazione oltre che un dramma umano è uno spreco di risorse e di competenze per la società.

Le politiche urbane dell'Unione riguardano da un lato il reinserimento nel mercato del lavoro come *lotta all'emarginazione*, il rispetto dei diritti umani, l'integrazione degli immigrati. In secondo luogo, il *sostegno dell'economia*: la competitività, l'innovazione e la produzione di ricchezze, il sostegno alla ricerca e alle nuove tecnologie, il miglioramento delle reti di informazione e di comunicazione.

### ***La posizione del sistema locale di Modena***

Il benessere di una comunità è il risultato complesso del dinamico combinarsi di una molteplicità di fattori. Per questo la sua misurazione può avvenire solamente basandosi su un sistema di indicatori significativi della struttura economica e sociale, nonché su comparazioni omogenee con altre città e altri territori. Accanto a descrittori di natura economica, quali il livello e la distribuzione del reddito, la dinamica delle esportazioni, il volume dei depositi e della ricchezza finanziaria va considerato il capitale sociale accumulato negli anni: il livello scolastico ed educativo, l'infrastrutturazione urbana e la qualità delle abitazioni, la qualità dell'assistenza sanitaria e agli anziani, l'ambiente, la disoccupazione e l'emarginazione. Anche per inquadrare correttamente le percezioni soggettive dei cittadini, è opportuno partire dai dati di fatto, in base agli ultimi dati disponibili forniti dalle fonti più autorevoli.

Il capitale sociale  
accumulato

Nel nostro territorio il *reddito pro-capite* è maggiore del 25% della media dell'Unione Europea, vicino a quello delle regioni più ricche. Nonostante il calo nell'industria manifatturiera dovuto alla ristrutturazione e all'aumento della produttività (fenomeno comune a tutte le realtà industriali avanzate), l'*occupazione* complessiva si è mantenuta o è cresciuta, soprattutto per la crescita dei servizi. Il tasso di attività è in media con le grandi regioni europee, è tra i più alti d'Italia, quello femminile è al 40%. Il *tasso di disoccupazione* è la metà di quello europeo medio, il tasso di occupazione è attorno al 95%, tra i più alti d'Europa. Si tratta di una economia in cui l'elevata domanda di beni mantiene alto il livello di utilizzo della *capacità produttiva* e stimola nuovi investimenti, i quali a loro volta rendono le

Indicatori positivi

imprese più efficienti e aumentano la produttività: il che migliora la competitività e di nuovo fa crescere la domanda.

Un'economia locale caratterizzata dalla forte presenza di piccole e medie imprese non ostacola, ma anzi favorisce la crescita: non c'è relazione tra la dimensione delle imprese e l'andamento dell'occupazione. *L'occupazione dipendente* tiene nell'industria e cresce nei servizi nei primi anni '90. L'alta mobilità del lavoro assicura flessibilità alle imprese, ma al tempo stesso costituisce, prevalendo la mobilità volontaria, una fonte di maggiori opportunità per i lavoratori, oltre che per le imprese stesse. La creazione di posti di lavoro è in gran parte dovuta a nuove imprese che affrontano il mercato del lavoro con impostazioni innovative, in grado di regolare qualità e volumi occupazionali in relazione alle prospettive di crescita del mercato. Tale flessibilità, assieme al livello tecnologico e alla qualità dei saperi, rende il sistema capace di interpretare il cambiamento della domanda.

Della trasformazione economica tra industria e terziario ha risentito anche il livello delle esportazioni. Il calo relativo registrato negli ultimi anni è spiegato dalla ristrutturazione del settore trattori e maglieria. *Modena rimane una delle più forti realtà esportatrici d'Italia.*

Di fronte a *paure irrazionali di arretramento* della posizione di Modena basterebbe quindi citare gli ultimi studi internazionali comparati, secondo i quali Modena è un *esempio a livello europeo di sviluppo elevato e equilibrato*. Ma non sarebbe saggio fermarsi soddisfatti a rimirare cosa si è fatto in passato. Bisogna saper *leggere anche i segnali deboli*, per comprendere se non siano in atto tendenze ancora non significative ma pericolose di inversione di tendenza.

Un esempio a livello europeo

### ***La dotazione infrastrutturale di Modena e la posizione del sistema urbano***

Un recente studio della Commissione Europea-DG16 fa il punto della situazione a livello dei sistemi urbani locali. Modena è classificata come *un sistema urbano para-metropolitano*. Dopo il gruppo dei sistemi

Modena città para-

metropolitani, che comprendono le grandi città, Modena è nel gruppo dei **metropolitana** nove grandi poli che reggono l'armatura reticolare veneta ed emiliana. Pur avendo dimensioni inferiori, presenta un grado di *integrazione a rete* (misurato dalla dimensione del sistema urbano, dalla struttura della base economica, dalla internazionalizzazione) e di *coesione regionale* (misurato dalla appartenenza a reti multipolari, da relazioni di dipendenza o complementarità con gli altri sistemi urbani; da dinamiche diffusive) pari alle città maggiori. E' una *struttura evoluta dal punto di vista economico e della intensità delle connessioni internazionali*. Non può pretendere di svolgere la funzione di città come Milano o Roma, ma avendo buone connessioni con Bologna e il sistema regionale è capace di sviluppo autonomo.

Per quanto riguarda il *profilo internazionale della città*, lo studio confronta la presenza delle funzioni produttive, finanziarie, scientifiche, tecnologiche e di formazione; inoltre delle comunicazioni, delle funzioni ricettive e di diplomazia internazionale. Subito dopo il primo gruppo di città metropolitane, il sistema urbano di Modena è nel gruppo dei sistemi non metropolitani articolati. Ciò in quanto risulta priva di funzioni politico diplomatiche, ovvero di istituzioni estere e internazionali, e non partecipa in modo sistematico a reti di città.

I *punti di forza e di debolezza* di Modena sono quindi noti, attengono all'identità di questo territorio e ai problemi della sua crescita. Si tratta di problemi di *congestione*: il traffico e la mobilità urbana ed extraurbana; il rallentamento demografico; la mancanza di figure specializzate sul mercato del lavoro. Ed è noto che tutto ciò che frena la mobilità sociale (scarsa disponibilità di abitazioni a costi ragionevoli, tempi di percorrenza commerciali non competitivi) mantiene elevata la rendita dei suoli, ma innalza anche i costi di produzione.

I punti di forza e di  
debolezza

L'elevata presenza di lavoro autonomo e di lavoro femminile è senz'altro consentita dalla buona dotazione di servizi sociali, ma comporta un regime di vita che costringe a scontare l'incertezza sul reddito futuro. Anche chi ha un lavoro dipendente, per mantenerlo soprattutto nel terziario, deve essere flessibile, e disposto a trovare nuove soluzioni. I posti di lavoro stabili

saranno sempre meno, e quindi si devono individuare nuovi regimi di orario, nuove forme contrattuali.

Un secondo ordine di problemi consiste nel fatto che i confini amministrativi sono un freno alle soluzioni ottimali di infrastrutturazione, per le quali si richiede una logica metropolitana. Si pone la questione del *coordinamento tra enti locali e pubblici*, affinché la ristrutturazione delle reti di servizi pubblici e delle grandi opere venga perseguita senza scatenare la competizione tra centri simili su risorse scarse.

Infine, benché non sia vero che le imprese organizzate in distretti industriali siano più svantaggiate, problemi di crescita si pongono anche a livello delle capacità delle imprese. Essi riguardano l'insufficiente separazione tra proprietà e controllo, che consenta anche nelle fasi di difficile ricambio generazionale nella famiglia dell'imprenditore, la continuazione della vita dell'impresa. Occorre allora *più managerialità, più capitalizzazione* per bilanciare l'eccessivo ricorso del credito a breve e per fronteggiare gli investimenti a medio e lungo termine; e anche più partecipazione al capitale da parte dei dipendenti, per mantenere elevato il trasferimento di conoscenze tecniche, gestionali, commerciali e la spinta imprenditoriale.

I problemi di crescita

Per rafforzare il processo di integrazione europea dell'area modenese, si tratta di muoversi lungo due direzioni: *valorizzare le risorse esistenti e adeguare le infrastrutture, le connessioni aeree, telematiche, ferroviarie e stradali*. La pianificazione deve intervenire sui due livelli che generano il cambiamento: il *livello locale* (la *connessione interna*: ovvero il *milieu*, le competenze, le specializzazioni, le vocazioni) e il *livello globale* (l'*interconnessione*, cioè i flussi di beni, di persone, di scambi, di informazioni sovra-locali).

Come rafforzare l'integrazione europea

### ***Come evolveranno la popolazione e il mercato del lavoro***

La stima aggiornata dello sviluppo della popolazione consente di mettere a fuoco le tendenze strutturali dell'evoluzione demografica. Adottando l'ipotesi di un tasso migratorio costante, *la previsione è di una popolazione in calo nei primi 10 anni*, all'inizio lievemente, poi sempre più velocemente.

Il pur consistente saldo migratorio non compensa la negatività del saldo naturale. Il calo della popolazione di Modena è compensato dalla crescita nei comuni della cintura, nei primi anni, il che comporta una certa stazionarietà.

*Senza immigrazione, quindi, Modena ha una prospettiva di declino demografico*, le cui conseguenze non sono ancora percepite appieno. Si deve infatti guardare non solo al numero assoluto delle persone, ma alla struttura per classe di età. *Tra soli 10 anni avremo due anziani per ogni bambino*. Già oggi le persone sopra i 65 anni costituiscono oltre un quinto di tutta la popolazione. Modena è all'interno di un trend demografico tra i più bassi a livello europeo. Questo trend sta intaccando le capacità di sostituzione tra le generazioni anziane e quelle giovani.

Immigrazione freno al declino demografico

Quali conseguenze si avranno per il mercato del lavoro, in termini di popolazione attiva? Anche qui i dati devono far riflettere. La popolazione 0-14 anni tiene per effetto della migrazione, ma *la popolazione scolastica cala vistosamente*: tra dieci anni avremo 2500 ragazzi in meno. Crescono gli anziani, calano gli inattivi in età da lavoro. Anche supponendo un tasso di attività costante (anche se sarebbe più realistico ipotizzarlo crescente), il valore assoluto della popolazione attiva cala.

Cala la popolazione attiva

Si evidenzia allora da queste prime cifre che *la riduzione della forza lavoro attiva rappresenterà la principale strozzatura allo sviluppo e alla crescita economica della nostra comunità*, se i posti di lavoro rimangono costanti o crescenti. C'è una forbice nascosta in questo che avrà effetti grossissimi sul mercato del lavoro. L'andamento della popolazione tra i 50 e 65 anni mostra una crescita, quello della popolazione tra i 15 e i 29 anni un declino: *le nuove generazioni non riescono a rimpiazzare quelle che stanno per uscire dal mercato del lavoro*.

Sarà la mancanza di ricambio di forza lavoro qualificata a creare tensioni sulle imprese, al punto da disincentivare gli investimenti. Anche ammesso che la domanda non cresca e rimanga stabile - il che è molto pessimistico - *la popolazione attiva non riesce a far fronte alla domanda di lavoro*. Nel giro di 10 anni potrebbero esserci 4-5000 addetti in meno.

Che la domanda di posti di lavoro si mantenga costante o tenda a crescere è confermato dalle previsioni a medio termine di *fabbisogno di aree produttive* degli imprenditori: una recente indagine ha rilevato che il 15% delle imprese chiede di poter ampliare la superficie coperta, denotando una forte propensione all'investimento in capitale fisso murario, al quale deve essere aggiunto quello nei relativi impianti. La percentuale di richieste di acquisto di spazi è molto più forte di quelle di vendita. Pur interpretando con cautela i "desideri" delle aziende, è ragionevole pensare che ai capannoni seguano investimenti in macchine o attrezzature. La risposta, naturalmente, deve partire da una attenta valutazione dello spazio disponibile non utilizzato.

La domanda di lavoro resta costante

Quali le principali implicazioni che si possono trarre da queste previsioni?

Cruciale è mantenere e migliorare il livello dei *servizi per l'infanzia e per gli anziani*, per aiutare il ruolo della famiglia e per non far uscire donne dal mercato del lavoro. Creare condizioni di vita quotidiana e di lavoro che permetta alla donna di compiere in tutta libertà la scelta della maternità. Il conto di tutto ciò deve essere equamente suddiviso sull'intera società, non solo sulla donna o sul pubblico. Ma non si pone solo un problema di impatto economico e quantitativo per i servizi: una società con meno giovani e molti anziani richiede una revisione anche delle politiche di questi servizi, per riorientare la dotazione sociale alle necessità e per controbilanciare i fenomeni di esclusione e emarginazione.

Revisione politiche sociali

In secondo luogo *o aumenta il tasso di immigrazione, o si delocalizza la produzione*. Se si aumenta l'immigrazione controllata la società sopporta un costo per l'istruzione, l'inserimento, la casa, i servizi; ma ottiene il beneficio di mantenere e crescere nel reddito, e di non disperdere il sapere pratico, le competenze. Se non si accetta questa prospettiva, la delocalizzazione di posti di lavoro comporterà forse non una diminuzione del reddito assoluto ma di quello relativo. Alcuni ceti sociali, occupati nei servizi alle persone e nel commercio, subiranno maggiormente il peso della situazione: quando la popolazione cala, non c'è politica dell'arredo urbano che possa far affluire clienti inesistenti.

Immigrazione o delocalizzazione?

## ***Le famiglie e il fabbisogno abitativo***

Al fenomeno di declino della popolazione si accompagna quello *della crescita del numero delle famiglie*, e del calo della loro composizione media. La crescita dei nuclei di anziani soli o in coppia e di famiglie di una sola persona supera il calo di famiglie giovani, dovuto al ritardato ingresso dei giovani sul mercato del lavoro. Questo manterrà per il futuro una certa pressione sul mercato della residenza. Tra i due censimenti lo stock abitativo è cresciuto del 6,5% mentre la popolazione è calata del 2%, ma le famiglie sono cresciute di ben il 14%. Ciò ha portato a una forte *tensione sul fronte degli alloggi*, che si è tradotta in prezzi elevati. Tali aspettative sono ancora presenti sul mercato, che tarda a realizzare il riequilibrio sul fronte dell'offerta che si sta avendo negli ultimi anni con il riavvio dei piani PEEP. Il numero di case non utilizzate necessario per assicurare la fluidità d'uso del patrimonio edilizio è basso rispetto alla domanda di mobilità interna, alle esigenze di ristrutturazione e alla presenza di nuclei familiari non residenti, ma domiciliati. La quota di fabbisogno futuro è stimata in *4500-5000 alloggi nei prossimi 10 anni*.

Cresce il numero delle famiglie

Aumentano il fabbisogno abitativo e i prezzi

In sintesi, per il mercato edilizio si va verso una relativa saturazione. Ma nei prossimi anni il calo della popolazione sarà compensato dalla crescita delle famiglie, e il fabbisogno complessivo di alloggi non calerà. Si tratta però di tenere conto che anche mantenere adeguata l'offerta di alloggi non farà calare i prezzi dell'affitto, i quali si formano in ragione delle aspettative di valorizzazione del capitale investito. Se non si adotta una esplicita politica di incentivi fiscali per affitti a prezzi calmierati, è difficile che si formi una offerta di alloggi a prezzi sostenibili per l'ingresso o il mantenimento della parte di popolazione a reddito basso.

Occorrono incentivi fiscali per l'affitto

Lo spostamento della popolazione verso la cintura non si è tradotto in uno spostamento - se non in parte - dei posti di lavoro. Per cui dai dati del censimento 1991 emerge che 14.000 modenesi escono dalla città per recarsi al lavoro nella cintura, nel resto della provincia o fuori provincia. Contemporaneamente 18.000 non modenesi entrano in città per

raggiungere il loro posto di lavoro dalla cintura, dalla provincia o da fuori provincia. Il grosso dei posti di lavoro rimane qui, anche se la loro composizione sta cambiando da industria a terziario, e la politica di piano e dei trasporti deve tenerne conto.

### ***Quale identità per Modena***

La possibile mancanza di 4-5000 addetti tra dieci anni ha enormi implicazioni di ordine non solo economico, ma sociale, etico e politico, il cui esame deve essere affrontato con piena consapevolezza dal più vasto numero di cittadini. Per dirla in poche parole, si può lasciare o no che l'economia modenese prosegua lentamente o rallenti a causa del razionamento previsto di lavoro? Si deve accettare la scelta implicita della popolazione modenese, espressa da una limitata disponibilità a ricostituire le risorse umane, o piuttosto contrastarla con una politica di accoglienza e di integrazione?

Nella decisione deve pesare la considerazione che la nostra capacità economica e imprenditoriale si è formata lentamente nella storia, non è facilmente esportabile e non diventerà, una volta persa, disponibile per quando sarà eventualmente necessaria una nuova accelerazione. D'altra parte, anche escludendo obiettivi di forte crescita - non sostenibili in un'area già fortemente urbanizzata- l'obiettivo minimo di "mantenere il passo" comporta di prevedere le politiche di accoglienza, necessarie nel medio periodo al mantenimento della risorsa lavoro.

Come mantenere il passo?

Un obiettivo equilibrato è allora quello di *puntare non alla crescita, ma all'arresto del declino, creando le condizioni per un ordinato flusso di immigrazione (extra comunitaria e/o dal Mezzogiorno) volenterosa di inserirsi, di qualificarsi e di lavorare*. Le politiche dei servizi e degli alloggi dovranno evitare la creazione di ghetti, essere improntate ad una società aperta culturalmente, tollerante. La politica della formazione deve favorire l'integrazione. Una politica di questo tipo verso chi cerca seriamente lavoro per sé e per la famiglia, è il miglior antidoto contro il radicamento di forme di inserimento malavitoso, contro le quali le autorità civili e morali devono

Un ordinato flusso di immigrazione

mantenere un atteggiamento di lotta inflessibile.

I disagi di breve periodo saranno compensati dalla ricerca dell'equilibrio di lungo periodo. All'obbiettivo devono poter concorrere, inoltre, una politica dei servizi tesa a sostenere una elevata occupazione femminile, e azioni volte a determinare il miglior incontro tra domanda e offerta di lavoro qualificato per i giovani.

Ciò ha implicazioni anche sul rapporto tra sviluppo di Modena e quello dei centri vicini. Si può pensare a una crescita in termini di competizione, di risorse da sottrarre ad altri centri? Modena deve diventare più grande? L'esplicitazione della domanda aiuta a rispondere che la crescita va impostata in base ad un criterio di *sviluppo sostenibile* e di relazioni equilibrate con i nodi regionali e nazionali e quelli dei distretti specializzati.

Dal punto di vista della pianificazione, il Comune deve rafforzare la sua *interconnessione* con i nodi delle reti sovraordinate (alta velocità, aeroporto, fiera, borsa), mentre deve puntare al *rafforzamento delle competenze* e all'integrazione con i nodi sottordinati (i distretti specializzati: l'accessibilità, le reti tecnologiche e informatiche, i servizi universitari e di ricerca, i trasporti).

Sul primo aspetto, il collegamento del nodo Bologna alle grandi reti della mobilità transeuropea, e la specializzazione di alcune sue funzioni eccellenti quali la Fiera, è di grande beneficio anche a Modena. Si pone semmai il problema di un efficace e rapido collegamento dei nodi della provincia con l'aeroporto, anche con terminal dedicati, e il potenziamento dei percorsi ferroviari di Carpi e Sassuolo. Ma, in riferimento alla *pianificazione regionale*, occorre sapere che le ricadute benefiche di "Bologna capitale" sul territorio regionale non sono automatiche, e che la concentrazione su nodi di reti internazionali può portare alla polarizzazione dello sviluppo, a nuove gerarchie ed esclusioni. Tale impostazione regionale deve quindi essere accompagnata contemporaneamente dalla soluzione dei problemi di accessibilità alle reti dell'intero sistema dei distretti.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, vanno potenziate le funzioni di

eccellenza regionali sul piano della politica industriale e formativa, per un rilancio dei centri esistenti (Citer, Democenter, Promo, Laboratorio Analisi Tessile) e per l'ampliamento delle loro funzioni alle attività di trasferimento tecnologico, innovazione, ricerca e certificazione.

### ***Per uno sviluppo urbano sostenibile***

Il concetto di sviluppo urbano sostenibile si basa sul rispetto di tre principi. Il primo afferma che *l'ambiente è una risorsa e non un vincolo* per il sistema economico: le scelte devono puntare alla migliore efficienza energetica, evitando un consumo delle risorse naturali rinnovabili ad un ritmo più rapido di quello necessario alla rigenerazione del sistema naturale. Il secondo, che la città si fonda su una vasta *coesione sociale*, che non esclude le risorse umane e che si basa sul principio della partecipazione e dell'appartenenza del sistema sociale. Il terzo, infine, consiste nel perseguire *l'accessibilità* ai benefici ambientali. L'ingiusta distribuzione della ricchezza, infatti, è la causa di comportamenti di consumo non sostenibili per il sistema fisico-ambientale.

Ambiente come  
risorsa

La coesione sociale

L'accessibilità ai  
benefici ambientali

In termini di pianificazione urbana ed economica, cosa significa puntare ad uno sviluppo sostenibile?

A) *Limitare la crescita estensiva e puntare ad una città compatta.* Il che significa contenere il consumo delle risorse, del suolo, ridurre i consumi di energia. Ciò naturalmente senza tornare a densità che favoriscano la rendita proprietaria delle aree centrali. La pianificazione urbanistica deve puntare ad un uso intensivo di porzioni libere e riutilizzabili del tessuto urbano; alla diversificazione funzionale; al controllo del suolo non urbanizzato e dei vuoti urbani; alla riduzione dei lotti di edilizia residenziale o uso di tipologie residenziali più intensive. Contemporaneamente vanno estesi gli spazi verdi, che consentono una migliore regolazione del clima, e un habitat idoneo per le piante, gli animali, l'acqua, per percorsi per bici e pedoni. Si deve puntare al rafforzamento della funzione residenziale del capoluogo, anche tramite il ricorso a tipologie residenziali in altezza, al

Contenere il  
consumo di risorse

riuso di spazi terziari e commerciali. Va contestualmente contenuta la spinta a nuove urbanizzazioni, anche per quelle già previste.

B) *Favorire l'organizzazione a rete.* Le attività generatrici di traffico devono essere concentrate in alcuni punti raggiungibili dal trasporto pubblico. La città è un luogo in cui la gente si deve riconoscere. La stazione è il centro intermodale delle relazioni e delle persone, il raccordo con l'alta velocità e l'aeroporto, le linee ferroviarie minori e le autocorriere. Invece lo snodo della Bruciata deve essere la Città Nuova del 2000, il cancello di ingresso a Modena, vicino al quale stanno le grandi funzioni generatrici di traffico: ipermercato, fiera, grandi eventi, *show-room*, servizi di alta qualificazione, magazzini, logistica e scalo merci.

Città organizzata a rete

C) Definire meglio *il confine della città e il rapporto tra spazi urbani e spazi aperti, tra città e campagna.* Creare un polmone verde attorno alla tangenziale, con la perennità di vasti territori verdi e rurali e con la realizzazione del progetto di forestazione urbana. Nelle aree rurali, puntare alla formazione di parchi urbani ed extra urbani utilizzando la bellezza dei due fiumi e dei loro affluenti: il parco fluviale del Secchia, del Naviglio e del Panaro, l'oasi naturalistica e sportiva di Campogalliano.

Rapporto città campagna

D) La politica del commercio in città deve *contrastare le tendenze deleterie della scomparsa dei piccoli negozi al dettaglio.* La scomparsa dei negozi di quartiere crea la perdita di posti di lavoro, la necessità di lunghi spostamenti in automobile per raggiungere i centri commerciali alle porte della città. A questo deve rispondere una riqualificazione dei *Centri di Vicinato* e una politica urbanistica capace di favorire il mantenimento nelle aree pregiate delle vecchie botteghe. La risposta alla congestione del traffico consiste nella funzionalità dei trasporti pubblici, nella intermodalità e nella costruzione della *città digitale*, orientando in tal senso la ristrutturazione della Pubblica Amministrazione.

Commercio e artigianato

E) *Integrare le politiche di uso dei suoli coi trasporti.* Una delle fonti di costi, di congestione e di inquinamento è data dall'incremento esponenziale degli spostamenti in auto. A ciò si aggiunge la maggior circolazione delle merci, dovuta all'organizzazione snella che riduce le necessità di

Ridurre il traffico automobilistico

immagazzinamento delle merci. Si deve puntare a ridurre il traffico automobilistico attraverso il riavvicinamento tra casa e lavoro. Insomma, bisogna fare in modo che le attività che generano bisogni di mobilità siano coerenti con le politiche dell'accessibilità, in modo da evitare che per qualsiasi bisogno si generino flussi enormi di cittadini che si spostano da una parte all'altra della città.

F) *Trasparenza e visibilità delle decisioni*. L'identità non è costruita solo dalle élites economiche e professionali, ma con l'aggregazione volontaria e partecipe del più vasto numero di cittadini. A volte l'insufficiente circolazione sullo stato di avanzamento delle varie iniziative genera sottovalutazioni o resistenze che ostacolano l'azione generale degli enti locali. E in questo c'è un grande spazio per l'informazione di servizio e la comunicazione con i cittadini.

Comunicazione coi cittadini

### ***Azioni e strumenti per le priorità strategiche***

Le singole misure o progetti devono essere all'interno di un disegno strategico ampiamente condiviso, che consenta alla città di costruire relazioni non destabilizzanti con il proprio contesto territoriale e con la provincia. Sulla base dei principi fin qui illustrati (società aperta, interconnessione con le reti infrastrutturali e valorizzazione delle competenze locali, sviluppo sostenibile), che definiscono un campo strutturato di premesse, le strategie dovranno costituire un *mix* di azioni capace di coinvolgere e di rafforzare il ruolo di tutti i soggetti della vita sociale: le istituzioni, le imprese, le famiglie, gli individui. In particolare la famiglia rappresenta uno snodo decisivo non solo nell'ambito della rigenerazione e della cura della popolazione, ma in quello della trasmissione delle competenze, della cultura e della capacità imprenditoriale. Tali azioni si articoleranno su quattro linee direttrici:

Un disegno condiviso

- Infrastrutture
- Servizi di sostegno all'economia
- Occupazione e qualità di vita
- Riqualificazione urbana e promozione della città.

## **Conclusioni**

Solo all'interno di uno sviluppo sostenibile si può far crescere contemporaneamente la qualità ambientale e l'eccellenza economica. Le infrastrutture devono consentire, senza ricercare inutili duplicazioni, l'accesso ai nodi superiori (alta velocità e aeroporto), in un'ottica di cooperazione e di connessione con i distretti specializzati. Contemporaneamente, la vocazione di Modena deve essere valorizzata dalla Regione, rafforzando i centri di servizio reali, e decentrando o sostenendo le funzioni di formazione e di ricerca.

*La rete telematica dovrà essere l'occasione per la costituzione, con l'ingresso di privati, di servizi avanzati alle imprese, che riducano la mobilità per gli affari e consentano un flusso di informazioni utili e di accesso e rafforzamento alle relazioni internazionali. Inoltre è l'occasione per una ristrutturazione dei servizi pubblici che diminuisca le necessità di spostamento e aumenti il tempo e le opportunità a favore della libertà dei cittadini, attraverso l'insieme di tecniche e strumenti noti come "città digitale".*

Una città digitale

*La nostra deve essere una città di brevi percorsi, di armonizzazione insediativa, fattore di equità ma anche di efficienza insediativa. In cui tutti trovano occasioni per crescere liberamente, per apprendere, per realizzarsi. Una città aperta allo scambio e all'integrazione tra culture diverse, che sia pur regolamentate, sono necessarie e non devono suscitare paura. Una città in cui i più deboli si sentono aiutati, e in questo modo migliora la convivenza e il clima di sicurezza per tutti.*

Una città solidale

Tutti questi argomenti hanno una caratteristica comune: affrontano aspetti di medio e lungo periodo, e richiedono investimenti nella progettazione. Gli aspetti che riguardano la dotazione di capitale sociale, culturale, economico di un territorio evolvono molto lentamente nel tempo. Non bastano le idee, ci vogliono i progetti, ci vuole una città che creda in sé stessa e sia disposta ad investire, anche se le ricadute sono a medio-lungo termine.

Quello che forse manca oggi non è la ricchezza dei mezzi e delle idee, ma un accordo sull'identità e le priorità da perseguire. Il Comune non vuole imporre, ma ascoltare e proporsi come partner con chi all'interno o all'esterno di Modena ha idee di sviluppo, le confronta, e si impegna per contribuire a realizzarle.

Con lo stesso spirito, è opportuno ipotizzare uno strumento, quale potrebbe essere la Conferenza dei Sindaci dei Comuni "capi-comprendorio", presieduta dalla Provincia, per un raccordo dei piani distrettuali, per evitare che lo sviluppo di un'area vada a danno delle altre, per azioni raccordate sulle iniziative comuni, per una agenda comune delle priorità da presentare in ambito regionale e nazionale.

Conferenza dei  
Sindaci

Questa è, del resto, la logica con cui va intesa la nuova stagione che si apre, con la prospettiva di una riforma dell'assetto istituzionale in chiave federalista.

L'autonomia che questo comporta deve significare anzitutto capacità di relazione, capacità di sviluppare le proprie risorse, di mettere a frutto le proprie forze, in contesti nazionali e internazionali sempre più difficili, competitivi, dinamici.

Il federalismo va inteso come un mezzo per realizzare quell'efficienza, quella funzionalità, quella riforma della Pubblica Amministrazione, quell'avvicinamento del meccanismo decisionale alla domanda sociale, alle istanze dei cittadini, senza cui sarà impossibile non solo competere sul mercato globale, ma anche governare politicamente i problemi sociali di straordinaria complessità che la globalizzazione va necessariamente producendo.

Autonomia e  
federalismo

Ma, oltre a tutto ciò, il federalismo va interpretato, e fatto vivere, come una occasione che può aprire un'epoca in cui forme di autogoverno da parte di comunità, gruppi organismi possono trovare uno sviluppo fino ad oggi impensabile. E in cui può trovare spazio di cittadinanza, contro le tendenze alle chiusure corporative e agli egoismi individualistici, un più ampio e forte

esercizio della libertà responsabile, per i singoli, i gruppi, la comunità. Perché la “ricchezza” di ciascuno, in quanto persona o gruppo consiste nella “ricchezza” delle sue relazioni, dei suoi “accordi” con gli altri e il diverso da sé. Ognuno ha diritti inalienabili di autonomia, ma questi significano doveri e responsabilità. Questa concezione del federalismo coniuga il pieno risarcimento della personalità di ciascuno, individuo o gruppo che sia, ad una concezione per la quale ciascuno non è se non “in relazione”, e tanto più è veramente autonomo quanto più sa rispondere alle istanze, ai bisogni, alle domande di ciò che è distinto, e magari lontano, da sé. E trova anche in questo contesto le ragioni del suo essere solidale. Perché è l’interdipendenza a imporre la solidarietà; ogni chiusura egoistica, ogni difesa miope del proprio “particolare”, va contro se stessa, genera conflitti che alla fine travolgeranno le stesse oasi del benessere.

E’ in questa logica che ha senso impegnarsi in un **“Patto” sulle cose da fare per la città**, avendo cura di definire, nel rispetto delle autonomie, le azioni e il contributo di ciascuno al conseguimento degli obiettivi condivisi. E assumendo un metodo, coerente con la cultura del fare e col pragmatismo intelligente che caratterizza i modenesi, di sottoporre periodicamente a verifica, aggiornamento e integrazione lo schema di analisi e le strategie di lavoro, che sono state assunte a riferimento per lo sviluppo di azioni coordinate e iniziative convergenti, nell’interesse di tutta la comunità modenese.

## **PARTE SECONDA**

### **Schede**

#### **AZIONI E STRUMENTI PER LE PRIORITA' STRATEGICHE**

- **Infrastrutture**
- **Servizi di sostegno all'economia**
- **Occupazione e qualità di vita**
- **Riqualificazione urbana e promozione della città**

## **INFRASTRUTTURE**

La capacità di mantenere il sistema delle infrastrutture al passo con la crescita della domanda di mobilità nell'ultimo decennio ha segnato il passo, complice una complessiva situazione di stallo del sistema nazionale degli appalti. Inoltre gli indirizzi di programmazione nazionale e regionale nel settore trasporti e mobilità non sempre hanno colto l'obiettivo di orientare il mercato verso forme di mobilità più efficienti e sostenibili.

Negli ultimi due anni a queste carenze il Comune ha cercato di rispondere definendo, in una logica di sistema, il quadro complessivo delle infrastrutture e concordando con gli altri enti locali, con la Regione e con il Governo, i punti cardine dello sviluppo infrastrutturale della Modena del 2000.

**Una logica di sistema**

Le grandi infrastrutture, come noto, necessitano di forti investimenti e coinvolgono principalmente soggetti estranei alla realtà modenese (Anas, Società Autostrade, Autobrennero, FFSS, Telecom, ecc.). Per questo è necessaria una intensa azione di vigilanza e monitoraggio, nonché di proposta, affinché sia garantito l'indispensabile supporto logistico al sistema delle relazioni economiche e sociali della nostra sviluppata realtà. Tale azione richiede un coinvolgimento forte dei soggetti privati a fianco degli Enti Locali.

### **1) LE INFRASTRUTTURE ELETTRONICHE**

Per quanto riguarda le autostrade informatiche Modena è entrata nel

circolo delle città interessate al cablaggio con fibra ottica e con tecnologia ADSL, che interesserà 70.000 unità immobiliari, sia residenziali che ad uso ufficio, nei prossimi due anni. I lavori sono in corso e permetteranno alle imprese di accedere con costi agevolati a servizi ad elevata banda passante capaci di supportare la circolazione di informazioni e di immagini in modo efficiente.

Cablaggio

## **2) IL TRASPORTO PUBBLICO DI PERSONE**

Il nuovo sistema di trasporto urbano ha interrotto la perdita di utenti avviando una fase di rilancio del mezzo pubblico che sarà sostenuta dagli investimenti già programmati (filobus, preferenziamento semaforico, tessera magnetica, ecc.).

Piano Husler

La realizzazione della ferrovia Carpi-Modena-Sassuolo darà la possibilità di accedere alla stazione ferroviaria di Modena da Carpi o da Sassuolo in tempi compresi tra i 13 e 25 minuti.

L'istituzione del servizio ferroviario regionale cadenzato permetterà inoltre di raggiungere comodamente Bologna e i servizi del capoluogo di Regione.

Sistema ferroviario

La fermata in stazione F.S. dei treni Eurostar, tramite le interconnessioni previste con la linea ad Alta Velocità, favorirà l'integrazione con la rete di mobilità collettiva nazionale ed europea.

L'acquisizione infine da parte del Comune di Modena dell'area a nord della stazione e dell'attuale scalo merci consentirà di realizzare nella stazione FS la principale porta di accesso alla città prevedendo l'interscambio con le linee di trasporto urbano, l'accesso da nord alla stazione, un'area a parcheggi, la nuova stazione autocorriere, un sistema di viabilità urbana a nord della stazione per collegare il nuovo cavalcavia Minutara con il cavalcavia di via Cialdini.

Centro intermodale

## **3) IL SISTEMA DELLE MERCI**

La realizzazione del nuovo scalo merci fra Cittanova e Marzaglia collegato tramite una bretella ferroviaria con lo scalo merci di Dinazzano definirà la logistica di base per la mobilità di materie prime e prodotti finiti. In questo quadro è prevista la specializzazione dello scalo di Dinazzano per i prodotti

ceramici e le materie prime, e dello scalo merci di Marzaglia per le produzioni meccaniche e manifatturiere del bacino di Modena e Carpi.

La zona degli spedizionieri di Modena Nord sarà collegata tramite il viadotto della nuova linea ferroviaria con la ferrovia Modena-Carpi e con lo scalo merci di Marzaglia.

La viabilità di servizio alle merci è collegata direttamente con la tangenziale di Modena e con il sistema autostradale.

#### **4) IL SISTEMA DELLE TANGENZIALI**

Gli impegni formalmente assunti dall'ANAS consentiranno (finalmente!) il completamento del cavalcavia della Nonantolana (entro il 1998 - primi mesi del '99) e del II° Stralcio della Modena-Sassuolo urbana (entro settembre '98)

Si è sbloccata la realizzazione delle complanari all'autostrada tra la Modena-Sassuolo e la Nuova Estense grazie all'avvenuta revisione dei prezzi degli inerti. Il tempo di cantiere previsto dall'ANAS è di due anni e, per rendere più celere il completamento dell'opera, il Comune di Modena si è reso disponibile a studiare il progetto e a realizzare, tramite convenzione, gli svincoli sulla via Giardini e sulla Nuova Estense.

E' in corso infine lo studio per la sistemazione della tangenziale fra l'incrocio con la via Emilia, l'incrocio con la via Vignolese e l'incrocio tra Nuova Estense e le complanari.

Sarà terminata entro l'anno la nuova uscita dal casello di Modena Nord, progetto finanziato e in corso di aggiudicazione a cura del Comune di Modena.

#### **5) LA RETE AUTOSTRADALE**

Benché le analisi dimostrino che l'aumento della mobilità in autostrada è generato soprattutto dalle relazioni fra città vicine, dove l'utilizzo del treno e del mezzo pubblico è potenzialmente competitivo, le carenze del sistema di trasporto collettivo hanno prodotto la proposta di realizzare, entro il 2002, la quarta corsia tra Modena e Bologna.

L'impegno del Comune sarà teso a conseguire la più ampia tutela dal

rumore, e, d'intesa con la Provincia, punterà a conseguire interventi, a carico della Società Autostrade, per migliorare l'accesso al casello di Modena Sud, e tra la tangenziale e il nuovo scalo merci.

Quarta corsia A1

L'Autobrennero è impegnata a definire, entro giugno 98, un piano finanziario "pesante" che, specialmente se correlato ad un prolungamento della concessione ministeriale, potrà garantire la realizzazione delle intese intervenute con il Ministero dei Lavori Pubblici e la Regione (unitamente alla Provincia di Modena e al Comune e alla Provincia di Reggio Emilia) per il collegamento Modena- Area delle ceramiche.

Modena-Sassuolo

## SERVIZI DI SOSTEGNO ALL'ECONOMIA

### 1) CITTANOVA 2000

Per conseguire un risultato di alta qualità e per esplorare i mercati internazionali utilizzando anche le esperienze maturate nel campo del "project financing", la società per Cittanova 2000 ha selezionato due partners di alto profilo. Si tratta di Nomisma e di Paribas che hanno anche acquisito una partecipazione di rischio nella società stessa e che si avvarranno della collaborazione di Mediocredito Centrale. Esse, entro l'anno, si faranno carico della progettazione complessiva dell'area e della ricerca di mercato che condurrà all'individuazione dei potenziali investitori sia nazionali che internazionali.

Agli attori locali dello sviluppo si chiede di contribuire al percorso operativo in atto per definire al meglio **le esigenze prioritarie e strategiche** per il sistema economico modenese che potrebbero trovare risposta nell'area.

**Un primo piano di lavoro** comune potrebbe essere quello di individuare gli interventi e le strutture più idonee a: valorizzare e far conoscere la tradizione industriale e le eccellenze produttive modenesi; affinare le modalità di diffusione dell'innovazione nelle PMI; sviluppare le funzioni dei Centri Servizi già operanti; sviluppare e consolidare una rete di relazioni globali; favorire l'internazionalizzazione e l'inserimento della città nel circuito economico internazionale.

Il progetto e la  
ricerca di mercato  
entro il 1998

La localizzazione dell'area, all'intersezione di due fondamentali arterie autostradali e del nuovo tracciato ferroviario, consente di ragionare su funzioni di valenza nazionale ed internazionale: ipotesi come il "Museo-Centro - Laboratorio della tecnologia dei motori e dell'auto da corsa", l'appuntamento fieristico "Modena produce" e proposte come quella del "Centro Congressi", dell'"Information Technology Center" o del "Teleporto" debbono celermente essere valutate e precisate fino alle possibili modalità attuativo/gestionali.

In questo contesto di approfondimento e verifica si pone anche il tema della **diffusione dell'innovazione nelle PMI**, un tema che potrebbe essere sviluppato riprendendo e migliorando il Progetto Modena Ricerche. Si tratta di individuare le soluzioni più idonee per lo sviluppo del potenziale innovativo delle PMI, garantendo l'accessibilità e le informazioni sulle nuove tecnologie oltre che i percorsi finanziari, organizzativi e gestionali per implementarle.

Funzioni

Inoltre, è opportuno non trascurare la predisposizione di insediamenti artigiani e di piccola impresa anche in ambito urbano, sull'esempio della Casa dell'Artigiano (*Gewerbehoef*) di Monaco.

## **2) SPORTELLO UNICO PER LE IMPRESE**

Molto spesso le imprese si debbono addentrare in labirinti di iter lunghi e costosi. Secondo Assolombarda, ogni anno l'azienda media italiana, ha 190 contatti con enti locali, previdenziali, USL e deve impegnare, in media, 194 giornate di lavoro-uomo. Ecco perché la Pubblica Amministrazione diviene un fattore di competitività che può avere una grande influenza sulle performances delle imprese e sulla loro capacità di confrontarsi sul mercato. E le piccole aziende sono certamente quelle che subiscono maggiormente questi costi.

La semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi con le attività imprenditoriali deve perciò costituire un nuovo terreno di collaborazione tra il Comune di Modena e le rappresentanze economico/sociali locali.

Si propone pertanto di pervenire ad un accordo frutto della comune volontà

di lavorare insieme per cogliere le opportunità apertesi con la forte evoluzione normativa conseguente alle cosiddette *leggi Bassanini*, condividendo la scelta strategica di fare di Modena una esperienza-pilota in materia di snellimento delle pratiche burocratiche relative alle attività imprenditoriali.

Pubblica  
Amministrazione  
come fattore di  
competitività dei  
territori

In questo contesto, il Comune di Modena è impegnato ad attivare entro il 31 dicembre 1998 lo *sportello unico per le attività produttive*, in materia di realizzazione, ampliamento, cessazione, riattivazione, localizzazione, rilocalizzazione di impianti produttivi, ivi incluso il rilascio delle concessioni o autorizzazioni edilizie.

In particolare, lo *sportello* informerà la propria attività al principio che il procedimento amministrativo in materia di autorizzazione all'insediamento di attività produttive è unico, garantendo con ciò l'unicità dell'istruttoria, e ispirandosi ai principi di trasparenza delle procedure, alla facoltà per l'interessato di ricorrere all'autocertificazione e di procedere in conformità alle autocertificazioni prodotte una volta decorsi inutilmente i termini del procedimento.

Modena città-pilota

In coerenza con la volontà di fare di Modena un'esperienza innovativa sul fronte della semplificazione amministrativa, il Comune si impegna entro lo stesso termine del 31 dicembre 1998 ad elaborare un progetto di massima per verificare la possibilità di ampliare le competenze dello *sportello unico* oltre i confini tracciati dalla normativa vigente, al fine di concentrare su di esso tutte le pratiche burocratiche connesse con le attività imprenditoriali.

Le rappresentanze economico/sociali che vorranno aderire all'accordo sono impegnate a loro volta a sostenere il progetto qui delineato in tutte le sedi istituzionali e negli organismi in cui sono rappresentate, oltre che con opportune iniziative formative al fine di facilitarne la realizzazione.

### **3) APPALTI**

I numerosi esempi nazionali ed in parte anche locali di ribassi eccessivi negli appalti pubblici di lavori, servizi e forniture e il conseguente profilo di concorrenza "sleale" che, in tempi di crisi congiunturale, conseguono

all'utilizzo del sistema di aggiudicazione del massimo ribasso testimoniano, contrariamente alle aspettative di risanamento e moralizzazione, peraltro volute anche dalla Legge quadro sui lavori pubblici n.109/94, l'inadeguatezza di tale criterio di aggiudicazione, tra l'altro unico sistema ammesso dalla vigente legislazione in materia di lavori pubblici.

Questa circostanza, insieme alla constatata inefficacia di requisiti dei concorrenti e di controlli meramente formali, che rendono assai improbabile una selezione delle imprese sulla base di requisiti di effettiva capacità, qualità e regolarità, requisiti anch'essi comunque imposti dalle norme vigenti, ha fatto più volte registrare, in fase di esecuzione dei relativi contratti, bassa qualità delle prestazioni e blocchi di opere appena iniziate, o comunque defatiganti e costose operazioni di risoluzione o rescissione dei contratti, tra l'altro con esiti incerti e fonti certe, invece, di ritardi, aumenti di costi e contenziosi, con un danno enorme per la Pubblica Amministrazione e per gli interessi della collettività.

Il processo di riforma della citata Legge Quadro sui lavori pubblici, attualmente in corso di ultimazione in Parlamento, nonché alcune normative connesse (riforma Albo Nazionale Costruttori, riforma bando-tipo, regolamento applicativo della legge quadro) sembrano introdurre alcuni miglioramenti, che potrebbero in ogni caso essere intensificati raccordandoli con la normativa in materia di obblighi previdenziali e prevenzionali, e in particolare in materia di sicurezza del lavoro (D.Lgs. n.626/94 e D.Lgs.494/96), nonché lasciando spazio all'autonomia regionale e locale, offrendo conseguentemente strumenti idonei a "dissuadere" gli imprenditori non affidabili dal partecipare alle gare pubbliche.

Inadeguatezza  
dell'attuale  
normativa

E' quindi di assoluta importanza, per cercare di coniugare trasparenza e regolarità con efficienza e rapidità e per dare risposte concrete:

- dare operatività all'Osservatorio degli Appalti di lavori pubblici in Provincia di Modena, sulla base dell'accordo definito tra Istituzioni, Imprese, Sindacati, partendo comunque da subito con una potenzialità di estensione, peraltro voluta da tutte le forze coinvolte, anche al mercato

degli appalti pubblici di servizi e forniture, che per certi versi hanno problematiche e obiettivi qualitativi comuni (a tale proposito vale la pena di ricordare, quale esempio di possibile risultato concreto, il meritorio documento “Linee Guida per gli appalti di pulizia ed affini” elaborato nell’Ottobre 1997 dall’ Osservatorio provinciale degli appalti pubblici di pulizie, a cui partecipano tutti i soggetti pubblici e privati interessati sul territorio - Prefettura, Provincia, Inps, Inail, Ispettorato del Lavoro, Associazioni di categoria delle Imprese, Sindacati).

- Ridisciplinare un limite congruo esclusivamente economico per l’utilizzo della trattativa privata negli appalti pubblici, eventualmente anche con legge regionale e senza eliminare, ma anzi se possibile rafforzando, in tale ambito modesto, i principi di concorrenza, trasparenza e qualità: questi obiettivi non possono che tradursi nel riconoscimento alle Amministrazioni pubbliche committenti, e conseguentemente ai loro dirigenti o responsabili dei servizi, di una discrezionalità responsabile, del resto loro già assegnata dalle nuove normative in materia di pubblico impiego, ma di fatto peraltro particolarmente compressa, per non dire inesistente, nella materia specialistica degli appalti pubblici.
- Giungere alla firma di un Protocollo d’intesa tra le Istituzioni, gli Enti Appaltanti, le Imprese, i Sindacati, tendente a prevenire in particolare il lavoro nero e l’evasione contributiva, sintomi innegabili di scarsa qualità, oltre che fonti certe di danni diretti ed indiretti per il sistema pubblico e per quello delle imprese locali, introducendo inoltre, se possibile, qualche pur timido analogo obiettivo di qualità anche negli appalti di lavori edili privati, notoriamente ambiente di ancor maggiore proliferazione del lavoro nero e dell’evasione contributiva.

Osservatorio

Discrezionalità  
responsabile

#### **4) SERVIZI ENERGETICO-AMBIENTALI**

La costituzione di Meta S.p.A. può dare una grande spinta a una gestione più razionale delle risorse ambientali, alla gestione completa del ciclo delle acque, e alla applicazione di sistemi di cogenerazione termica ed elettrica.

Entro questo orizzonte, esistono, a livello locale, concrete possibilità per la costituzione di società a capitale misto pubblico/privato, viste non come forme gestionali alternative a quelle completamente pubbliche, ma come opportunità per produrre sinergie a beneficio del sistema economico modenese. Protocollo d'intesa

Anzi, è proprio la creazione di META S.p.A. che costituisce il presupposto indispensabile perchè possano essere avviate attività imprenditoriali in campo energetico e ambientale: con la costituzione, possibile nell'immediato, di società - anche a prevalente capitale privato - nelle quali Meta S.p.A. sia un partner azionario e portatore di know-how.

Si può pertanto rapidamente procedere ove ve ne sia l'interesse alla definizione di specifici progetti di fattibilità (business plan) nei seguenti termini:

- costituzione di società per lo sviluppo e l'esportazione di know-how in campo energetico e ambientale;
- costituzione di società per la gestione di singole fasi e operazioni dei processi produttivi di Meta S.p.A. e per la produzione di servizi accessori e complementari a quelli erogati dalla S.p.A. pubblica.

## **5) LA FORMAZIONE PROFESSIONALE**

La riforma dei fondi strutturali dell'Unione Europea ed in particolare la modifica dei criteri di accesso al fondo sociale europeo, che finanzia la quasi totalità dell'attività formativa, e il previsto ingresso di nuovi paesi nell'Unione Europea, provocheranno nel giro di pochissimo tempo la riduzione secca delle risorse comunitarie per la formazione destinate alla nostra regione. Società miste

Come sottolineato in modo efficace dall'OCSE, a Modena manca il coordinamento tra i diversi centri di formazione, con conseguente sovrapposizione di iniziative e insufficiente controllo della qualità, ma soprattutto occorre saper cogliere meglio le esigenze del mercato del lavoro.

Razionalizzazione delle risorse, rinnovamento, semplificazione, ricerca

delle sinergie e delle soluzioni possibili per evitare dispersione di mezzi, sono gli strumenti per garantire risposte tempestive e qualificate alle esigenze del mercato del lavoro, per introdurre innovazione nei metodi e nei contenuti, per competere nel migliore dei modi relativamente ai fondi comunitari, per programmare il fabbisogno reale di formazione nell'area modenese.

In questa ottica, Modena-formazione opererà ricercando sinergie e collaborazioni con gli altri enti del sistema formativo. Più in generale **occorre avviare fin da subito una riflessione comune sul fabbisogno formativo della nostra area** (quello attuale e quello strategico) e **costruire di conseguenza un quadro programmatico comune** che, pur lasciando ampi margini di flessibilità e di autonomia ad ognuno, orienti i diversi centri pubblici e privati nelle direzioni concordate.

## **6) L'UNIVERSITÀ**

Lo sviluppo del sistema universitario modenese è imperniato su tre aree ben distinte nel contesto urbano di Modena:

- **il Polo Scientifico e Tecnologico:** dove il Comune è impegnato, con altre Istituzioni pubbliche e soggetti privati, per la promozione e lo sviluppo della Facoltà di Ingegneria (a tutt'oggi con interventi per 10,6 miliardi) e per l'adozione/attuazione del Piano Particolareggiato del Policlinico
- **l'area del Novi Sad:** qui l'Amministrazione comunale ha in corso una trattativa per l'acquisizione dell'ex-Ippodromo, nel quale realizzare aree verdi e parcheggi. Inoltre, al piano terra del Foro Boario, sarà ubicato il Museo di "Scienze Naturali e della Strumentazione Scientifica", per il quale l'Università ha già acquisito i necessari finanziamenti.
- **il Centro Storico:** le scelte di insediamento di funzioni, Dipartimenti e Facoltà universitarie nel Centro Storico costituiscono una straordinaria opportunità di recupero per l'area Sant'Eufemia ed ex Carceri (che comprenderà anche una quota di residenza per studenti) e per il

Occorre maggiore coordinamento

Sinergie

complesso S.Geminiano - San Paolo.

Di particolare importanza, ai fini delle politiche di promozione culturale della città e di valorizzazione del centro storico (ma anche per concorrere a realizzare quell'ambiente per lo sviluppo che attiva investimenti e risorse umane anche perché sa combinare sviluppo economico e qualità umana, professioni e cultura, saperi e relazioni), è l'avvio della nuova **Facoltà Umanistica**, per il cui sostegno finanziario il Comune ha già impegnato un primo contributo di 500 milioni, nel quadro delle convenzioni che anche altri soggetti pubblici, del credito e imprenditoriali, stanno definendo a questo fine con l'Università degli Studi.

Da ultimo, l'Amministrazione comunale, e auspicabilmente le forze economiche, sociali e culturali della città, debbono sentirsi impegnate a sostenere politicamente il progetto di **Ateneo a rete di sedi** (Modena e Reggio Emilia) definito fra l'Università e il competente Ministero.

Articolato su due sedi, il nuovo Ateneo passerà dagli attuali 13.500 studenti a circa 18.000 e contribuirà, con un offerta formativa più diversificata, allo sviluppo del sistema economico-produttivo modenese e reggiano, favorendo i processi di innovazione all'interno delle imprese.

## **OCCUPAZIONE E QUALITA' DI VITA**

### ***1) POLITICHE SOCIALI***

La ridefinizione delle politiche inerenti i servizi sociali alla persona rappresenta un aspetto di intervento locale i cui riflessi, nei prossimi mesi ed anni, comporteranno una ricaduta sia in ambito economico - occupazionale che relativamente al modello di welfare conseguente. Tali politiche dovranno inoltre tenere conto in misura rilevante delle connessioni con il sistema sanitario e con le dinamiche demografiche previste.

In primo luogo infatti l'area dei servizi rappresenta una risorsa e un bacino occupazionale di indiscutibile rilevanza, sia per il sistema pubblico che per il privato; a seguito delle dinamiche demografiche crescerà infatti la necessità

di assistenza socio-sanitaria .

In secondo luogo la revisione del modello di Welfare locale comporta un importante impegno per definire l'impianto dei nuovi criteri di accesso ai servizi associando il principio dell'universalismo con quello delle politiche tariffarie improntate alla sostanziale contribuzione da parte dell'utente sulla base del reddito e del patrimonio.

A tale fine sarà necessario avvalersi dei nuovi strumenti di valutazione, relativi all'accertamento e alle prove dei mezzi economici, attualmente in fase di definizione, e meglio noti come "riccometro". **Su quest'ultimo punto l'Amministrazione comunale, nella seconda metà dell'anno produrrà una specifica proposta in merito**, in stretta relazione con quanto si sarà delineato sul piano nazionale.

In terzo luogo, le modificazioni sociali e strutturali conseguenti alle dinamiche demografiche renderanno ulteriormente urgenti puntualizzazioni e aggiornamenti delle politiche specifiche del settore.

Le politiche di promozione e valorizzazione della famiglia devono rappresentare il punto di riferimento per l'insieme delle politiche comunali relative alla casa, alla manovra tariffaria ed impositiva e all'istruzione, oltre che naturalmente per l'area dei servizi sociali. **Entro l'estate il Comune è impegnato a proporre uno specifico "Pacchetto famiglia"**.

Servizi come  
risorse

## **2) POLITICHE PER IL SOSTEGNO AL LAVORO FEMMINILE E ALLA MATERNITÀ'**

Un grande sforzo programmatico e operativo deve essere rivolto alle politiche che permettono di migliorare la qualità di vita e di lavoro delle donne. Ancora oggi esse sostengono infatti la fatica del lavoro esterno e la maggior parte del lavoro di cura.

E' essenziale garantire e qualificare ulteriormente non solo i servizi sociali, pur essenziali ed indispensabili, e fornire risposta ai bisogni delle donne, ma anche affrontare serie politiche sugli orari (part time) e sulla flessibilità,

(in tal senso va anche la proposta di legge del Ministro Turco). Occorre un insieme di politiche ed azioni conseguenti che permettono di eliminare gli ostacoli che oggi impediscono a molte donne e famiglie di compiere in tutta libertà la scelta della maternità. Ed il costo di tutto ciò deve essere equamente suddiviso sull'intera società, non solo sulle donne o sul pubblico.

Accertamenti e  
prova dei mezzi  
economici

### **3) POLITICHE VERSO L'IMMIGRAZIONE**

Un ulteriore sforzo programmatico e operativo può essere profuso a favore delle politiche per l'integrazione, a valenza culturale, residenziale e di inserimento nella comunità locale.

Pacchetto famiglia

Il Comune di Modena ritiene necessario potenziare gli interventi di integrazione che hanno fatto della nostra città un esempio a livello nazionale. In questo ambito dovrà svilupparsi una più stretta collaborazione con gli imprenditori, primi "beneficiari" del lavoro degli immigrati.

Un'attenzione particolare, nel processo di integrazione, va posta - è bene ribadirlo con forza - al contrasto verso ogni forma di devianza, avvalendosi delle possibilità offerte dalla nuova legge sull'immigrazione.

### **4) SICUREZZA URBANA**

La diffusa domanda di sicurezza dei cittadini modenesi è caratterizzata da una forte componente di ordine pubblico in senso proprio, ma è anche riferita, in un'accezione più ampia e conseguente, alla vivibilità, alla libertà di muoversi, lavorare ed usufruire con serenità degli spazi pubblici e privati della città, in una situazione di convivenza civile tra etnie, culture e generazioni differenti.

Flessibilità

Il problema della sicurezza deve essere governato lavorando ad una strategia della prevenzione che veda **coinvolti e responsabilizzati i vari attori** in campo: non solo quindi le istituzioni pubbliche, ma anche le organizzazioni della società civile, le associazioni, il tessuto economico, gli

organi di informazione.

Il **Protocollo di Intesa** firmato dal Comune e dalla Prefettura il 9 febbraio scorso segna un passaggio significativo del percorso di riflessione e azione concreta sul tema del governo della sicurezza locale, che ha caratterizzato l'intervento dell'Amministrazione Comunale in questi ormai tre anni di legislatura.

Infatti indica gli impegni che le due istituzioni assumono, per i prossimi due anni, formalizzando un rapporto di collaborazione già esistente e rendendo visibile ai cittadini competenze e responsabilità. Costituisce così anche un punto di riferimento e un volano per altre iniziative, svolte in collaborazione o autonomamente, dagli altri soggetti della società civile.

## **5) CASA**

Il tema della “casa” è centrale in una discussione sul futuro della nostra città. I dati sull'andamento demografico, e quelli relativi alla struttura dell'economia modenese, inducono a considerare e porre all'attenzione di tutti la possibilità di ricorrere a strumenti diversi da quelli tradizionali sin qui utilizzati dal “pubblico” per soddisfare il crescente bisogno di case in locazione. Strumenti che consentano di “trattenere” quindi quella forza lavoro mobile, motivata all'integrazione, di cui il sistema economico modenese ha bisogno, ma anche di dislocare l'effettività residenziale in funzione del riequilibrio e della riqualificazione di zone significative della città, quali ad esempio il centro storico o la fascia ferroviaria.

Per una convivenza civile

Si pone un tema di rivalorizzazione degli investimenti pubblici, attraverso modelli applicativi di recente cittadinanza nel nostro ordinamento, ma che hanno in sé la possibilità di consentire di affiancare all'edilizia residenziale pubblica (destinata alle fasce sociali deboli) una edilizia residenziale sociale in affitto per le fasce medie non imbrigliata in un regime di vincoli ma capace di garantire redditività e valorizzazione del capitale investito.

**L'ipotesi che poniamo all'attenzione della città è di convogliare risorse finanziarie private in una società a capitale misto pubblico/privato (riconvertendo a tale scopo la Società Partecipazioni Immobiliari del**

Collaborazione e coordinamento

**Comune) per l'acquisizione e costruzione di abitazioni destinate all'affitto con canoni sostenibili, ma tali da garantire la redditività del patrimonio e la valorizzazione del capitale investito.**

## **6) SANITÀ**

Nell'ambito sanitario, il completamento della rete ospedaliera nella provincia, tramite in particolare la messa a regime del nuovo ospedale di Baggiovara, rappresenta un impegno politico e programmatico a cui la Giunta del Comune di Modena attribuisce rilevanza strategica al fine di riqualificare il sistema dei servizi sanitari della città contribuendo anche in prima persona a sostenere l'onere dei finanziamenti per l'edificazione. Per il completamento dell'Ospedale di Baggiovara è previsto, anche avvalendosi di un contributo di L.126 miliardi sui fondi stanziati dall'art.20 della legge 67/88, un investimento complessivo di L. 209 miliardi che è l'investimento più consistente mai realizzato nella realtà modenese in ambito sanitario. A ciò si aggiungano, inoltre, le previsioni per ulteriori 87 miliardi (di cui 43 ex art.20, L.67/88), per l'ammodernamento e la qualificazione del Policlinico. In questo quadro, di fortissimo impegno del pubblico, si possono determinare opportunità e convenienze anche per un coinvolgimento di soggetti e risorse private, sia a livello di *project financing* per la realizzazione di parte degli investimenti previsti, sia sul piano della gestione di funzioni sanitarie e/o parasanitarie.

**Necessità di nuovi strumenti**

## **7) L'AUTONOMIA SCOLASTICA**

Dal prossimo anno i singoli istituti scolastici saranno dotati di autonomia organizzativa didattica e in parte finanziaria. Ciò significa che ogni singolo istituto sarà chiamato a realizzare "localmente" la scuola "nazionale" (non statale!); vale a dire a costruirsi una propria specifica identità educativa fortemente correlata al contesto umano, civile, sociale, economico e culturale nel quale ogni scuola è inserita e col quale deve saper dialogare e interagire.

**Nuove forme di investimento**

Poiché la programmazione di ogni singolo istituto dovrà "inserirsi" in un

**Società mista**

progetto globale di città, l'intera comunità locale dovrà partecipare al processo di realizzazione dell'autonomia didattica, organizzativa, progettuale.

Occorrono risorse, servizi, istituti culturali, conoscenze, strumentazioni per concorrere con la scuola a realizzare esperienze finalizzate al sapere, al saper fare, al saper essere, per una più ricca, completa, moderna formazione dei nostri giovani.

## **RIQUALIFICAZIONE URBANA E PROMOZIONE DELLA CITTA'**

### **1) FASCIA FERROVIARIA**

I programmi di riqualificazione urbana oltre ad interessare realtà assolutamente diffuse e comuni alle città, rappresentano un terreno di sperimentazione straordinaria per una nuova fase della pianificazione del territorio e della sua conseguente trasformazione.

La Fascia Ferroviaria rappresenta una zona strategica nello sviluppo della città; il suo recupero assume un rilievo culturale, sociale ed economico per:

- la dimensione dell'area, un terzo della città, che introduce un fattore fondamentale per invertire concretamente il processo di espansione della città, assumendo il territorio come elemento finito e pregiato che non può essere sprecato.
- Il rapporto stretto, e la ricerca di equilibrio, con la restante parte della città, in primo luogo il centro storico e l'area della Bruciata,
- la certezza che la qualificazione si gioca sulla qualità e non sulla quantità (qualità del disegno urbano, delle funzioni da insediare, della architettura, dei servizi, dei consumi energetici, ecc.)
- la consapevolezza di un mercato immobiliare ed edilizio oggi in difficoltà, ma che deve essere stimolato e svecchiato da strategie di governo pubbliche.

**Coinvolgimento di risorse private**

La "sfida" del programma di riqualificazione, come uscito dal Consiglio

Comunale del Luglio 97, sta nell'aver costruito un quadro strategico complessivo dove pubblico e privato devono da un lato perseguire il fondamentale obiettivo di costruire un pezzo di città, funzionante e di qualità, ma nel contempo operare con le leggi del mercato, e dove la fattibilità economica e finanziaria è d'obbligo.

Tutto ciò, senza dubbio, è molto complesso: ma l'inserimento del PRU della fascia nei programmi speciali d'area della Regione (con uno stanziamento regionale di 110 miliardi) e la possibilità di accedere ai fondi regionali ERP per il recupero urbano (42 miliardi) sono un'importantissima condizione per concretizzare alcuni obiettivi del quadro strategico generale. Tra questi, **la realizzazione di importanti infrastrutture e la attivazione di alcuni comparti privati, mediante un processo di negoziazione da concludere entro il giugno 1998 con gli accordi di programma.**

Il beneficio per la città è già provato da due importantissime realizzazioni: La nuova Caserma dei Carabinieri (area dismessa ex Corni) e la nuova Questura, dove pubblico e privato hanno risolto problemi decennali concordando "chi fa che cosa", in quali tempi, con quali risorse: ciò che porterà alla conclusione delle opere nell'arco di due, massimo tre anni (per i soli tempi di costruzione, visto che i cantieri sono già partiti).

Zona strategica per  
la città

## **2) CENTRO STORICO**

Sul Centro Storico c'è una progettualità, che ha già portato al quasi completo recupero edilizio ed urbano, e che tenderà a svilupparsi ancora nei prossimi mesi.

Va sottolineata l'importanza di alcune scelte operate con l'obiettivo del recupero e del mantenimento in Centro di importanti funzioni: quella giudiziaria e quella universitaria, per un totale di quasi 18 miliardi di investimenti in tre anni.

Oggi è però necessaria una integrazione massima delle politiche di settore, finalizzata a:

- scoraggiare ulteriori processi di defunzionalizzazione e incentivare la riconversione dei grandi contenitori dismessi (l'acquisto della Caserma

Fanti consentirà di riportare in Centro molti uffici comunali);

- mantenere e rafforzare la presenza in centro storico degli istituti culturali, di importanti funzioni formative, di significative funzioni amministrative a valenza sovracomunale (Provincia, Tribunale, Uffici Statali);
- favorire ed incentivare, anche tramite l'affitto (usando a questo scopo lo strumento della società mista per la gestione di capitali immobiliari), il rientro di residenti nel centro storico, puntando a conseguire un riequilibrio della composizione sociale dei residenti;
- perseguire azioni sempre più efficaci per quanto attiene l'accessibilità, puntando al potenziamento del trasporto pubblico, e sviluppando le azioni in materia di sosta e parcheggi, a partire dal Piano della Sosta (di prossima adozione). Va sottolineato inoltre l'impegno, contenuto nel bilancio 98, per lo studio di fattibilità di un parcheggio sotto i viali;
- riprogettare lo stesso parco cittadino, qualificandolo e facendolo tornare il polmone verde del Centro Storico e cerniera con l'area ex AMCM rigualificata;
- favorire ed incoraggiare il turismo;
- sviluppare un lavoro specifico di progettazione e di pianificazione per rispondere ad alcune problematiche del commercio che si possono riassumere in tre punti:
  - a) individuare e qualificare nuovi assi commerciali;
  - b) contrastare l'abbandono da parte del commercio e dell'artigianato delle strade minori. In questa direzione si opererà per offrire nuove opportunità per insediamenti artigianali (in particolare a carattere artistico), così come si è fatto per Contrada Carteria;
  - c) definire nuove polarità di attrazione commerciale (con riferimento ad una differenziazione delle tipologie commerciali ed una attenzione maggiore ai possibili utenti).

Stretto rapporto tra pubblico e privato

Le intese tra più soggetti

Due esempi positivi

Nel Bilancio 98, infine, il Comune ha destinato 210 milioni per finanziare progetti per il rilancio commerciale del Centro Storico: in questa ottica occorrerà anche valutare l'opportunità di trasformazione di **Modena nel**

**Cuore** in S.r.l., con maggiore autonomia e ruolo operativo.

### **3) CULTURA-TURISMO**

Coordinamento  
politiche settoriali

Tra le azioni intese a rilanciare il “modello modenese” di sviluppo, le politiche culturali e di sostegno al turismo in ingresso giocano un ruolo di primo piano. Un elevato livello di investimenti culturali è esso stesso fattore di sviluppo e, oltre a qualificare l’immagine esterna della città, costituisce un elemento di preferenza nella localizzazione di nuovi insediamenti, in particolare del terziario avanzato.

Il sistema culturale modenese, oltre al rilevante patrimonio di attività dei due teatri pubblici, Storchi e Comunale, della Galleria Civica d’arte contemporanea, dei Musei civici, del sistema bibliotecario modenese (che è stato recentemente giudicato il più efficiente tra gli oltre 100 presi in esame da una ricerca privata), dell’Archivio storico comunale, del Circuito cinema, comprende autentici tesori d’arte quali il Duomo, il Palazzo Ducale, la Galleria e la Biblioteca estense. Il Centro Storico tutto, poi, rappresenta un bene culturale che, opportunamente valorizzato, è in grado di attrarre sulla città presenze e investimenti.

Parcheggi

Il programma di manifestazioni legate al quarto centenario di Modena Capitale, un programma che prevede investimenti ed un calendario di eventi per oltre 30 miliardi di lire, assieme all’inclusione del Duomo, della Torre Civica e di Piazza Grande nell’elenco UNESCO del Patrimonio mondiale dell’Umanità, stanno portando sulla città l’attenzione dei media. Grazie alla collaborazione con MODENATUR, consorzio di associazioni di categoria e imprenditori, nato in stretto rapporto con l’Amministrazione comunale, per la prima volta Modena si è presentata sul mercato turistico con una precisa strategia di marketing.

Le analisi del mercato turistico prevedono per i prossimi anni un lento ma costante aumento del turismo culturale; in particolare crescerà la domanda di pacchetti turistici per visitatori stranieri che già conoscono le principali città d’arte e che richiedono percorsi tematici nell’Italia delle città d’arte “minori”. In tal senso, al fine di intercettare quote crescenti di mercato

Modena ha con altre città fondato il Circuito delle città d'arte della Pianura Padana, circuito che si appresta a dare vita *all'Unione di prodotto* prevista dalla recentissima legge regionale sul turismo.

Per dare un ulteriore impulso allo sviluppo del sistema culturale modenese e affermare definitivamente l'immagine di Modena quale città d'arte, dell'auto sportiva e della Ferrari, è necessario oltre all'impegno del Comune **un più diretto ed ampio coinvolgimento anche di risorse ed energie private su alcuni obiettivi strategici:**

a) promuovere e commercializzare il "prodotto turistico" Modena sulla base delle risorse culturali, artistiche, gastronomiche e naturalistiche del territorio, in coincidenza con il IX centenario della fondazione del Duomo (1999), il Giubileo e Bologna città europea della cultura (2000), e le celebrazioni verdiane (2001);

b) ottenere entro il 1998 il progetto di fattibilità, il piano finanziario e l'adesione di massima di soggetti pubblici e privati a sostegno e per il finanziamento del Museo-Centro-Laboratorio della tecnologia dei motori e dell'Auto sportiva e da competizione, per la cui progettazione l'Amministrazione comunale ha già stanziato 200.000.000. In questa prospettiva, è necessario individuare già da ora, a scadenza annuale ed in collaborazione con il Comune di Maranello e con la Ferrari S.p.A., un programma di eventi che si proponga come "Ferrarifestival" o "Autofestival";

c) trasformare il Teatro comunale in persona giuridica privata (associazione), entro il marzo 1999. Sulla base di precise indicazioni normative e di esperienze già in atto (Milano, Parma), si valuta necessario il coinvolgimento di più soggetti pubblici, di istituti di credito e altri privati nella gestione del più prestigioso istituto musicale della città. Gli obiettivi principali sono quelli di operare più agilmente sul piano della programmazione a media scadenza, di attuare una più incisiva strategia di marketing culturale e di liberare maggiori risorse per la spesa artistica;

d) verificare la possibilità, anche in forza delle disponibilità già manifestate da associazioni imprenditoriali, di programmare con cadenza annuale

Cultura come sviluppo

I nostri tesori d'arte

una manifestazione espositiva di rilievo nazionale nel campo dell'arte moderna e contemporanea in grado di attirare su Modena, a fronte di una mirata campagna promozionale, un elevato numero di visitatori. L'organizzazione potrà essere affidata ad un'apposita società pubblico-privata o direttamente al privato;

- e) sostenere, insieme alla rete diffusa delle attività di base, garantite dall'associazionismo e dalle polisportive, e alla rete degli impianti comunali e privati, che costituiscono un inestimabile valore sociale, lo sforzo per quelle attività agonistiche che possono concorrere a qualificare e promuovere l'immagine della città nelle diverse discipline.

**Crescita del turismo culturale**

**Il circuito delle Città d'Arte**

**Arte e gastronomia**

**Le auto sportive**

**Trasformare il teatro**

**Grandi mostre**

**Pratica e  
manifestazioni  
sportive**

