

PROGRAMMA ELETTORALE COMUNALE

IMOLA, 12-13 GIUGNO 2004



CAMBIAMO IMOLA

Presentato dal candidato Sindaco

ANGELA LABANCA

Sostenuta da:

FORZA ITALIA-NUOVOPSI-INDIPENDENTI

Forzaitalia-Imola, via XX settembre 25

ELEZIONI AMMINISTRATIVE COMUNALI DEL 12-13-GIUGNO 2004: FORZA ITALIA COSTRUISCE IL CAMBIAMENTO

Cari Concittadini, Amici, Elettori, le elezioni amministrative ci richiedono di anticipare **CONQUESTO PROGRAMMA** quale sarà **il nostro impegno per il futuro** .

Forza Italia in consiglio comunale nello scorso mandato amministrativo non si è piegata al disegno di chi voleva **oscurarla** nella massa a volte indistinta delle minoranze e delle opposizioni, di destra e di sinistra.

Sempre, con coerenza con i principi e i valori di Forza Italia, che non è un partito né di destra, né di sinistra, ma è **il partito, il Movimento del cambiamento**, abbiamo incentrato la nostra azione politica **sul fare** e sulla difesa dei diritti dei cittadini.

Abbiamo preso posizione sulle principali questioni che riguardavano e che riguardano il nostro territorio; abbiamo presentato e richiesto la realizzazione di un **"bilancio ambientale"**, mai discusso dal consiglio comunale, per dimostrare che quando saremo forza di governo a Imola e lo saremo presto, **saremo in grado di conciliare tutela dell'ambiente e della salute con lo sviluppo economico** .

Presentiamo, quindi, giustamente orgogliosi in questa sede **la nostra proposta politica** per

CAMBIARE IMOLA

Indichiamo gli otto punti, **che costituiscono e costituiranno anche per il futuro la nostra proposta alla Città e ai cittadini, sulla quale chiediamo la convergenza di quanti vogliono realmente l'alternanza** .

Essa è in sintesi:

- 1) Affermazione, riconoscimento e tutela dell'identità politico-culturale ed economica imolese **nella futura Regione Romagna, mediante la creazione della Provincia di Imola realizzata attraverso la Regione Romagna**. Contestazione istituzionale e giuridica del Circondario, quale ente di secondo grado non eletto dai cittadini;
- 2) Risoluzione dei principali problemi infrastrutturali e viari della città, **mediante la realizzazione della complanare, della tangenziale e lo spostamento della "bretella" fuori Imola;**
- 3) **Ridefinizione dell'impianto urbanistico e abitativo, mediante il rilancio del mercato immobiliare "di qualità"** , favorendo uno sviluppo

residenziale “amisura d’uomo”. Nel settore pubblico, tutela del diritto alla casa con un effettivo controllo dell’operatività di ACER e Unicoop;

- 4) **Tutela della famiglia come società naturale e fondamento della società, sostegno alla vita nascente e alla maternità, mediante la creazione di un punto di ascolto ed aiuti per le madri** ;
- 5) **Introduzione, a fianco e in contemporanea al bilancio di previsione, del bilancio ambientale** , abbandono dell’industria del “rifiuto”, destinazione della discarica Tre Monti ad esclusivo servizio del territorio imolese;
- 6) Freno all’uscita delle imprese dal territorio imolese. Ci impegnamo a favorire e a sostenere il rilancio delle attività produttive, imprenditoriali, commerciali ed agricole, attraverso interventi specifici sia sulla fiscalità locale, sia attraverso la ridefinizione degli investimenti, che dovranno privilegiare la creazione di opere infrastrutturali che aumentino la competitività delle imprese imolesi;
- 7) In ambito sanitario, assistenziale e sociale, tutela del diritto alla salute e alla qualità della vita; superamento delle inefficienze provocate dalla dicotomia sanità-assistenza, **mediante la creazione di una Fondazione che affianchi e supplisca alle prestazioni e l’attività, sia dell’AUSL di Imola, sia del Consorzio Servizi Sociali** , nei settori dell’assistenza domiciliare, delle lungo-degenze e delle patologie invalidanti non reversibili. **Introduzione del “buono” nei settori della scuola e dell’assistenza, garantendo ai cittadini vera libertà di scelta tra le strutture pubbliche e private;**
- 8) **Ricostruzione del rapporto Città-Autodromo** , avuto riguardo anche alla qualità della vita di coloro che vi risiedono vicino.

Questi otto punti costituiscono

“il contratto con gli imolesi”

che il candidato sindaco di Forza Italia e tutti i trenta candidati della lista si impegnano a sostenere, sul loro onore, una volta eletti

Forza Italia,
Forza Imola!!!

TESI PROGRAMMATICHE

DICIAMO NO AL CIRCONDARIO E VOGLIAMO LA PROVINCIA DI IMOLA

Il passo avanti della Commissione Senato verso la consultazione referendaria sulla Regione Romagna dimostra che anche il percorso verso la Provincia di Imola è possibile e **isoli avversari tenaci di questo sviluppo sono i DSei loro Alleati** .

La costruzione del Circondario è null'altro che **il tentativo di togliere o sminuire l'identità romagnola di Imola e del suo territorio** , attraverso il trapianto forzoso di realtà, Medicina, Castel Guelfo e Castel San Pietro, che con Imola e il suo territorio, nonché con la cultura e la tradizione della Romagna, non hanno a che vedere.

Il Circondario, che è bene ricordarlo esisteva già da una decina d'anni, dopo un lungo stato comatoso, dove è servito solo come area di parcheggio per politici del centro-sinistra in cerca e/o in attesa di collocazione, è stato rimesso in vita a fine legislatura, proprio per ostacolare il percorso parallelo Regione Romagna–Provincia di Imola.

Con una serie di acrobazie istituzionali, il Circondario è diventato il principale soggetto attuatore delle politiche provinciali per l'Imolese, ancora una volta a solo svantaggio della Città di Imola e delle zone di cultura romagnola e strettamente imolesi.

Così, oggi i maggiori servizi infrastrutturali si fermano a Castel San Pietro e a Medicina, dove sull'asse con la S. Carlo e sulla "nuova" San Vitale" sono state previste **le porte per l'Europa delle nostre imprese** , verso l'Aeroporto di Bologna e verso il Porto di Ravenna, a beneficio e vantaggio pressoché esclusivo dei comuni di Medicina e di Castel San Pietro Terme, che, altrimenti, non avrebbero aderito al Circondario.

Proprio Medicina, ad esempio, avrà la posizione strategica per lo sviluppo produttivo, con facilitazioni d'accesso al Porto, all'Aeroporto e all'Interporto, **mentre Imola e la Vallata del Santerno avranno servizi infrastrutturali solo secondari e di manutenzione dell'esistente, con un notevole rischio all'isolamento produttivo.**

Non stupisce, quindi, che l'uscente sindaco di Imola, fedele attuatore della politica anti-Romagna di Vasco Errani, si sia impegnato a "cedere" il peso istituzionale di Imola all'interno del Circondario, nonostante il numero di abitanti, nonostante il costo per la città di Imola per il funzionamento di questa struttura.

Imola non è e non sarà la "capitale" del Circondario, struttura burocratica inutile che per sopravvivere, deve e dovrà continuare pagare prezzi istituzionali altissimi ai comuni di tradizione bolognese (Medicina, Castel Guelfo e Castel San Pietro); Mordano e la Vallata del Santerno resteranno zone di sviluppo secondarie, utilizzate soprattutto per iniziative "vetrina".

Per questi motivi noi ribadiamo il nostro impegno per la realizzazione della Provincia di Imola all'interno della regione Romagna, in modo da dare un futuro reale alla nostra Città.

La Romagna, quindi, è parte essenziale della nostra formazione culturale e sentimentale. Poiché la politica si fa con la testa e con il cuore, ci impegnamo ad dare un piccolo-grande contributo all'istituzione della Regione Romagna. Se, come credo, sarà il primo Sindaco non di essa della Città di Imola, il mio primo impegno per la Romagna sarà quello di far pronunciare, **senza se e senza ma**, il Consiglio Comunale di Imola a favore dell'istituzione di quella che ritengo la nostra Regione, **uscendo** da tutte le strutture amministrative (Conferenza Metropolitana di Bologna, Circondario ecc. Associazioni Comunali) che in questi anni sono state utilizzate dal Centro-Sinistra per annacquare il "sangueromagnolo" e il senso dell'identità romagnola, che solo pochi anni fa erano radicate in maniera fortissima nel sentimento dei cittadini imolesi.

La Listachemis sostiene (che comprende sotto il simbolo di Forza Italia anche il Nuovo PSI e Indipendenti) ha individuato, già da molti mesi, tra i punti salienti del programma l'adesione alla Regione Romagna e la creazione della Provincia di Imola. Noi crediamo che sia indispensabile costruire una reale autonomia dall'Emilia, per ridare a Imola e alla Romagna **prospettive di sviluppo e benessere.**

La Listachemis sostiene (che comprende sotto il simbolo di Forza Italia anche il Nuovo PSI e Indipendenti) si caratterizza e si distingue da tutte le altre perché ha posto **IL FARE** al centro della propria strategia.

Per noi, la Romagna e la provincia di Imola non sono scoperte "dell'ultimo minuto" o dell'avvicinarsi delle elezioni.

Per noi "la causa" si sostiene con un programma amministrativo **concreto**, che faccia della Romagna e in questo anche di Imola un punto cruciale di infrastrutture e di interscambio tra la Toscana e il nord d'Europa.

Imola ha il distretto industriale più sviluppato della Provincia di Bologna, ma non ha infrastrutture adeguate e la porta di transito tra l'Est - Romagna e il Nord-Ovest, è stata individuata dalla Provincia di Bologna sull'asse della San Vitale, da Medicina (che non è Romagna) a Ravenna.

Noi intendiamo ridare a Imola il suo ruolo di porta **da e per l'Europa** e in questo, riteniamo che le sinergie con le altre "capitali della Romagna" possano essere davvero straordinarie. A prescindere dal "Polo della ceramica" che unisce **Imola a Faenza**, vi è il pari importante settore dell'ortofrutta (**Imola-Cesena**) per arrivare alla realizzazione di sinergie tra le capitali del divertimento (**Ravenna-Rimini**) e la capitale dell'automobilismo (**Imola**). Da tempo si ipotizza la realizzazione di un parco "divertimenti" che consenta di conciliare l'utilizzazione della struttura dell'autodromo nel circuito culturale delle vacanze. A fianco a questo si potrebbe realizzare un percorso culturale e gastronomico, che potrebbe comprendere anche le zone dell'Appennino, a tutt'oggi sottovalutate e non adeguatamente valorizzate.

Imola risente pesantemente delle problematiche di "dominio" bolognesi, che operano in maniera trasversale in Città. Non a caso proprio per queste ambiguità di fondo, che nel consiglio comunale appena cessato sono emerse più volte anche per quanto concerne la questione Hera, abbiamo ritenuto che il nostro programma fosse più qualificato e più coerente, anche rispetto alle altre forze del centro-destra, che, ad esempio, abbiamo visto molto tiepide sulla questione Circondario, che è stato un regalo al Centro-Sinistra. Il punto cruciale dell'azione politica, infatti, non era solo quello di votare no, ma di impegnarsi a costruire in Imola un movimento di opinione che spiegasse perché il Circondario era ed è una sconfitta per il nostro territorio. L'istituzione della Città Metropolitana è stata subdolamente mediata nel concetto di "Area Metropolitana" portata avanti dalla Provincia di Bologna in pieno accordo con il Presidente della Regione, Vasco Errani e in quella finta autonomia che è il Circondario, per la quale Marchignoli è stato pronto a svendere Imola.

Negli incontri bilaterali intercorsi tra alcuni consiglieri di minoranza di alcuni comuni, classificati come del "territorio imolese", ma che con l'identità imolese non hanno nulla a che vedere (Castel San Pietro Terme, Medicina, Castel Guelfo) e i "signori" del Circondario (Massimo Marchignoli e Bruno Solaroli) è emersa la disponibilità, poi attuata, di questi ultimi a far "pesare" meno la Città di Imola.

E' stata così operata sostanziale "svendita" della Città di Imola, per la realizzazione di un progetto di potere e di governo del territorio tutto interno al Centro Sinistra, con il quale il Presidente del Circondario può operare come una sorta di super-sindaco, senza nessun vaglio elettorale (né prima, né dopo). Questi fatti, politicamente gravissimi, sono stati ciuti banalizzati.

Noi, invece, siamo pronti a fare dell'opposizione al Circondario e all'Area Metropolitana il punto strategico per la rivendicazione ad Imola dell'autonomia decisionale per il proprio territorio.

A IMOLA MANCANO LE INFRASTRUTTURE PER LO SVILUPPO

Sulla necessità di realizzare la “complanare” fino a Imola si è formato un consenso insolito e bipartisan, essendo uno dei pochissimi ordini del giorno votati all’unanimità dall’uscente consiglio comunale di Imola su temi concreti.

Rivendichiamo con forza la primogenitura di questo importante risultato, specificando che siamo stati disponibili a questa convergenza, perché volevamo riaprire e ci siamo riusciti **il tema dei collegamenti e dei servizi infrastrutturali, che dovrebbero costituire l’oggetto principale dell’azione politica amministrativa.**

L’uscente sindaco Marchignoli, il Circondario e la Provincia di Bologna si erano, infatti, totalmente dimenticati di Imola e della “complanare”, attuata fino a Osteria Grande e prevista nel PTCP solo fino a Castel San Pietro.

Ci sembra giusto esporre che per noi il tema della complanare è importante, perché l’assenza di alternative alla A14 e alla via Emilia, pone ogni anno la nostra realtà comunale **di fronte a un costo di vite umane, a un costo ambientale per l’inquinamento, a un costo umano sulla qualità della vita, per l’impossibilità di prevedere il tempo che può occorrere da Bologna per arrivare ad Imola e viceversa** .

Gli unici a pagare queste disfunzioni, che riguardano sia il traffico stradale, sia il percorso ferroviario, sono i cittadini; il tratto dell’autostrada da Castel San Pietro a Imola ha un elevatissimo numero di incidenti mortali, tutti attribuiti alla fatalità, **maiall’eccessivo carico di traffico** .

Il Servizio ferroviario metropolitano è previsto sulla carta del PTCP con riferimento alla stazione di Dozza, mentre il pendolarismo Imola-Bologna o Imola-Ravenna, che riguarda oltre 5000 persone al giorno, è un fenomeno **praticamente ignorato dalla politica** .

I servizi infrastrutturali sembrano fermarsi all’uscita del casello autostradale tra Castel San Pietro Terme e l’incrocio sulla S. Carlo, mentre, ed è un dato di fatto, Imola e i Comuni della Vallata del Santerno **oggi sono più lontani di ieri dal Capoluogo regionale e dalle altre Città.**

Il cittadino imolese che vuole prendere un intercity per Bari, deve recarsi a Bologna, perdendo un tempo medio di un’ora; uguale è la sorte dei trasporti per le imprese; in un’epoca di globalizzazione, dove il tempo è il fattore primario della concorrenza, raggiungere l’aeroporto di Bologna prevede un tempo variabile, di alcune ore, assolutamente non preventivabile.

Non parliamo poi dei momenti da aprile a settembre dove gli spostamenti da e verso in mare bloccano totalmente il traffico sulla A14.

In un momento amministrativo dove la Regione Emilia-Romagna, la città di Bologna e la Provincia di Bologna hanno dato assoluta priorità alla realizzazione **di un gruppo di grandi opere infrastrutturali**, come quelle che riguardano **il sistema tangenziale di Bologna, il passante nord e la metropolitana, Imola e il suo territorio sono rimaste ... alla finestra, perdendo forse importanti occasioni per entrare in un ambito di sviluppo che sembra privilegiare il versante ovest della provincia di Bologna.**

Noi costruiremo il futuro di Imola e del suo territorio, nella consapevolezza che **sololapresenzadiopereinfrastrutturalirendepossibilelosviluppo eilsuperamentodellasfidadellaglobalizzazioneeconomica.**

LAVIABILITÀNELTERRITORIOIMOLESE 5IDEEFORTI

- 1. SIALLACOMPLANARE**
- 2. SIALLATANGENZIALEDIIMOLA**
- 3. NOALLABRETELLA**
- 4. PIÙFERMATEDITRENIADIMOLA**
- 5. SCALOMERCILEDINTERPORTO**

Lacittàingessata

La questione della viabilità, e più in generale della mobilità, è un argomento col quale dobbiamo confrontarci pressoché quotidianamente nei nostri piccoli –grandi spostamenti.

La corretta soluzione del problema diventa un fattore critico per le future possibilità di sviluppo della città e per la qualità dell'ambiente, non potendo prescindere tale soluzione dall'obiettivo di migliorare le condizioni dell'ambiente nel quale viviamo.

Esistono da tempo, e sono sottogiocchiditutti, alcune direttrici percorribili in tempi inaccettabili in particolari orari: il quartiere Pedagna e la querelle "bretella" sono solo la punta dell'iceberg, ma è critica anche la Via Selice, **unico accesso alla città per chi proviene dall'autostrada**, qualora non voglia impelagarsi nel budello di via Primo Maggio o nella rotonda Via Di Vittorio–ViadellaCooperazione.

Altre direttrici invece sono coinvolte da flussi di traffico sostenuti e pressoché costanti per molte ore del giorno, con l'aggravante di essere percorsi quasi obbligati, vale a dire senza alternative accettabili.

È il caso della Via Emilia che peraltro, come la Montanara, non ha praticamente alternative dignitose nella viabilità ordinaria per coloro che “transitano” solamente per Imola, inquinando e senza apportare apprezzabili benefici all’economia della città . Tali utenti sono peraltro penalizzati nei giorni di targhe alterne: obbligati ad attraversare la città, rischiano la sanzione.

Anche se limitato a poche periodi dell’anno, non è da sottovalutare neanche la quasi paralisi del traffico attorno e dentro Imola, autostrada compresa, in occasione di manifestazioni (sportive e musicali) che crediamo sia auspicabile non solo che non cessino, ma che addirittura aumentino di numero, interesse e coinvolgimento. Anche di questo si dovrà tenere conto per il futuro sviluppo viario della città.

In linea con le direttive del PRIT 98, deve essere scoraggiato l’attraversamento dell’abitato da parte di chi non ha come meta il centro o le zone immediatamente limitrofe: si dovranno invece realizzare percorsi esterni agli insediamenti, favorire l’accesso (o l’allontanamento) radiale che consentirebbe una distribuzione del traffico lungo numerose arterie diversificate a seconda della provenienza e della destinazione. Tale distribuzione potrà essere opportunamente guidata ed assistita con segnaletica fissa integrata da segnaletica luminosa.

Sotto tale ottica quelle che seguono sono alcune importanti ipotesi di lavoro da approfondire, anche con gli strumenti previsti dal PRIT 98, attraverso la valutazione analitica dei flussi di traffico attuali, lo studio della mobilità urbana (origine e destinazione dei flussi) e dunque identificazione dei punti (e periodi) di maggiore concentrazione; quantificazione dei volumi di traffico in solo transito per il centro abitato.

Ragionando quindi sotto l’ottica della “prevenzione” si potranno individuare le soluzioni alternative utili a ridurre l’uso del mezzo privato e favorire, ad esempio, l’utilizzo di mezzi pubblici (resi efficienti e capillari), oltre a soluzioni che prevedano il decentramento e la redistribuzione uniforme di utilities nei vari quartieri al fine di limitare la necessità di ricorrere a lunghi tragitti per qualsiasi attività quotidiana.

Quale premessa essenziale, occorrerà fare ragionamenti ad ampio respiro e quindi mirati non solo a risolvere i problemi del presente, o peggio del passato qualora si faccia riferimento a studi e statistiche datati: ma anche a prevenire, nei limiti del possibile, quelli che potranno derivare da sviluppi urbanistici futuri ponendo però la massima attenzione a non correre il rischio di realizzare cattedrali nel deserto. **Ad esempio, nuove arterie destinate a convogliare grossi flussi di traffico sarà bene realizzarle ad adeguata**

distanza dall'abitato affinché non siano coinvolte aree da espansione urbane.

1. Sialla Complanare

Entrando nel dettaglio delle problematiche da risolvere e delle possibili soluzioni, il primo e forse principale argomento è la realizzazione della **complanare, lungo un percorso attiguo all'autostrada A14, da San Lazzaro di Savena fino al raccordo per Ravenna**.

Non condividiamo e contestiamo la soluzione prevista nel PTCP licenziato recentemente dalla provincia di Bologna: secondo tale piano la complanare si fermerà all'altezza del casello di Castel San Pietro: il proseguimento fino ad Imola ed al relativo casello dell'autostrada avverrà "migliorando" la viabilità esistente mediante una arteria che dalla fine della complanare riconduca alla via Emilia quasi in uscita da Toscanella.

Da qui fino ad Imola la novità sarà costituita dalla caravacca vecchia Via Emilia per andare in fine a realizzare un collegamento in parte nuovo che si diramerà dalla via Emilia all'altezza del centro Leonardo fino a via Lasie ed al casello. Non è così che Imola si avvicina a Bologna.

Non è così che si fa tesoro delle felici intuizioni del recente passato e dei costi già sostenuti quando si sono predisposti i cavalcavia con campate tali da poter ospitare anche le carreggiate della complanare e quando è stata imposta una doppia fascia di rispetto ai lati dell'autostrada A14!

La complanare dovrà avere anche la funzione di costituire un polmone per l'uscita dal casello di Imola: l'immissione sulla Selice è oggi troppo vicina alle barriere del casello con la conseguenza che in condizioni di traffico intenso bastano un paio di tir di troppo fermi allo stop per creare una colonna fino allo svincolo in uscita dall'autostrada. E la rotonda sulla Via Selice, per poter realizzare la quale l'amministrazione uscente ha rilevato dalla Provincia la stessa via Selice dall'altezza del casello fino in città, non è certamente "LA" soluzione, ma solo un surrogato di soluzione, accettabile solo in condizioni di traffico normale.

Il traffico in uscita dall'autostrada dovrà essere invece convogliato su diverse direttrici, e non solamente verso la Selice, tramite la complanare, parte della quale in tal modo verrà a costituire un settore di quell'anello che potremo chiamare tangenziale di Imola.

Detta complanare dovrebbe avere immissioni e uscite nelle principali località e strade (Toscanella, Piratello, Via Correcchio – Montanara - Vallata del Santerno, Via Lughese).

La complanare, realizzata parallela all'autostrada (così come già avviene oggi

nel tratto da Bologna a San Lazzaro), non comporta nessun IMPATTO AMBIANTALE e frammentazione della magliapoderale.

2. Stalla Tangenziale di Imola

La Tangenziale d'altronde, quanto meno in linea di principio, è già prevista nel PRIT 98, ma per Imola ne è stata dimenticata la programmazione sia da parte della Provincia di Bologna e sia dall'Amministrazione Comunale di Imola che anzi, nel nuovo piano regolatore, ha dato un colpo di spugna sul proseguimento di via della Cooperazione, previsto nel precedente PRG, dalla rotonda di via Primo Maggio fino a quella di via Lughese, attraverso le, via Turati-via Patarini.

Le motivazioni che inducono ad essere fautori di una tangenziale sono ovvie, non solo per motivi ambientali, e sono egregiamente illustrate nel PRIT 98. Infatti la tangenziale consentirebbe di realizzare agevolmente quella distribuzione radiale del traffico in entrata ed in uscita sia dal centro abitato che dalla zona industriale, diluendo su varie arterie il traffico in entrata/uscita dall'abitato ed alla zona industriale.

Il tracciato ed i collegamenti dovranno essere attentamente valutati, ma in linea di massima a causa della presenza di due direttrici di traffico perpendicolari tra loro (Via Emilia e Selice - Montanara) in realtà è lecito pensare di chiudere ad anello una tangenziale che potrebbe avere uno sviluppo a 360 gradi.

Si potrebbe già ipotizzare di collocare la tangenziale sfruttando il tratto della auspicata complanare tra Via Correcchio e la SP54 via Lughese per deviare ad intersecare la via Emilia ad ovest all'altezza di via Piratello – via Montecatone e ad est indicativamente all'altezza di via Zoppa – via Colunga. A sud l'anello dovrebbe chiudersi con il collegamento della Via Punta con la via Codrignano, attraverso la via Sbago.

In sintesi la proposta della TANGENZIALE DI IMOLA prevede:

Collegamenti NORD-SUD

- 1) Da Ponticelli all'autostrada, allargamento e rettifica di Via Punta – via Montericco – via Correcchio.**
- 2) Da Ponticelli alla Via Emilia a EST, allargamento e rettifica della via Sbago (ponte sul Santerno) – via Codrignano – nuovo tratto parallelo al circuito – nuovo ponte già previsto sul Santerno – via Lughese.**

Collegamenti EST-OVEST

- 1. Complanare affianco dell'Autostrada**
- 2. Collegamento Via Punta con via Codrignano attraverso la via Sbago.**

**Intalmodolatangenzialepotràessereingradodiaccogliereesmistare
ivariflussiditrafficoovunque diretti,intransitoomeno,edadovunque
provenienti.**

**In particolare la bretella del quartiere Pedagna diventerebbe così
un'operasuperflua.**

**Una siffatta configurazione comporterebbe uno sviluppo della
tangenziale di circa 12-13 km.**

**Occorrerà ovviamente valutare attentamente quali saranno le strade che
dovranno permettere l'avvicinamento e l'ingresso in città: tali strade,
dovranno essere messe in sicurezza ed adeguatamente potenziate
anche con infrastrutture e servizi mirati a non rendere indispensabile
l'ingresso in città col mezzo privato.**

**Quale intervento prioritario, però, si dovrà programmare il
miglioramento della viabilità urbana attraverso interventi comunque
necessari, ad esempio miglioramento della via Tiro a Segno quale
collegamento della futura tangenziale con la via Pirandello.**

**In sintesi, quale alternativa alla Montanara potrebbero essere potenziate
e messe in sicurezza, ad iniziare da Ponticelli, sia la Via Punta e sia la
via Codrignano.**

**La prima dovrebbe costituire una direttrice preferenziale da e per
Montanara – Complanare direzione Bologna passando per Ospedale
Nuovo, Via Emilia Ovest, Centro Leonardo, Centro (COMET), HERA via
Casalegno (via Montericco, via San Benedetto – via della Solidarietà, via
Correcchio)**

**La seconda, attraverso un collegamento, all'altezza di Ponticelli, ... (via
Sbago, nuovo ponte Santerno, via Codrignano (SP 14 Valsanterno),
nuovo tratto parallelo al circuito, via Graziadei, via Lughese.**

**Questo nuovo tratto parallelo al circuito, come segmento della
Tangenziale, avrebbe un ruolo strategico per smistare i flussi di pubblico
delle manifestazioni all'interno del circuito (Formula 1, concerti,
manifestazioni, ecc..)**

3. NO alla Bretella

**Lo smistamento del traffico pesante da e per la Vallata del Santerno
attraverso la via Punta e la via Codrignano, come in precedenza illustrato,
darebbe alla attuale Montanara la funzione di strada urbana di quartiere.**

**Questo comporterebbe una radicale riduzione del traffico sulla stessa
Montanara e Via D'Agostino; inoltre favorirebbe l'integrazione tra
Pedagna EST e OVEST.**

E' evidente l'inutilità della prevista Bretella che se realizzata creerebbe una nuova spaccatura del Quartiere Pedagna, con problemi d'inquinamento acustico e atmosferico in mezzo alle case già realizzate. L'argomento Bretella della Pedagna è inoltre palesemente difforme dai dettati del PRIT 98, è stato affrontato con competenza dal comitato Imola Viva, le cui considerazioni e proposte, pur discutibili in alcuni punti, troviamo per la maggior parte condivisibili. È infatti condivisibile l'impostazione data alla soluzione del problema e l'indirizzo di privilegiare il superamento dei problemi oggettivi del quartiere Pedagna, a monte di qualsiasi intervento (bretella) che potrebbe anche non risolvere nessun dei problemi attuali.

Riepilogando, si ritiene assurdo ipotizzare di incanalare grossi flussi di traffico in percorsi di penetrazione in zone residenziali, e lo stesso PRIT 98 esclude tassativamente una siffatta ipotesi. Occorre invece convogliare detti flussi verso percorsi periferici che rimangano altresì al di fuori dagli sviluppi urbanistici prevedibili a medio - lungo termine e che, al momento in cui dovessero risultare inglobati dall'urbanizzazione futura, potranno costituire la spina dorsale della futura viabilità urbana.

Questo dimostra la validità della proposta sulla "TANGENZIALE DI IMOLA".

La proposta della "Tangenziale di Imola", che allontana il traffico pesante dal centro abitato, costituirebbe uno strumento sufficiente per ottenere un'efficace riduzione dell'inquinamento.

Nel quadro della mobilità e della tutela dell'ambiente dovranno essere adottati tutti i provvedimenti idonei a ridurre la rumorosità delle strade consentendo al contempo una fluida percorribilità in grado di limitare le emissioni inquinanti da parte dei veicoli, così come non si possono trascurare i servizi di trasporto collettivo, sia locale che a lungo raggio: dall'ottimizzazione dei collegamenti urbani, all'incentivazione nell'utilizzo di linee extraurbane che non siano penalizzate da tempi di percorrenza inaccettabili a causa del sistema viario inadeguato.

4. Più fermate di treni ad Imola

Quanto ai collegamenti ferroviari, sembra assurdo ma è la realtà: ad Imola, che pure ha la giusta ambizione di essere proclamata provincia, ormai non ferma nessun intercity e nessun treno a lunga percorrenza con direzione/provenienza Puglia. Non è l'Amministrazione Comunale a fare gli orari ferroviari, ma chi se non l'Amministrazione può avere l'autorità e l'autorevolezza di richiedere una maggior considerazione delle esigenze della città?

Ricordiamo che ad Imola ogni giorno ci sono oltre 5000/7000 pendolari.

5. ScalomerciedInterporto

Infine, **scalo merci ed interporto** sono un ulteriore esempio di altre due opportunità di sviluppo che l'Amministrazione Marchignoli ha già regalato ad altri comuni limitrofi.

Alcune imprese imolesi, vista l'impossibilità e visti i tempi biblici di realizzazione di uno scalo merci ad Imola, si sono trasferite a Lugo, dove gli Amministratori Comunali sono stati ben lieti di accoglierle ed hanno costituito uno scalo merci denominato Lugo Terminal.

Lo Scalo Merci attuato a fine mandato ad Imola è nato, dunque, fuori tempo massimo e presenta una situazione deficitaria, determinata anche dall'assenza di prospettive concrete.

L'unica possibilità di rimettere in piedi uno "Scalo Merci" effettivo su Imola è strettamente collegata alla possibilità di realizzare **quelle basilari infrastrutture** in grado di consentire collegamenti veloci e sicuri; solo tali strumenti potrebbero ancora rendere Imola una valida e vantaggiosa alternativa al nodo di Bologna, **facendo divenire la nostra città davvero una sorta di fulcro tra il porto di Ravenna, la Toscana e la pianura Padana.**

Tali collegamenti potrebbero costituire il trampolino di lancio per i prodotti delle nostre terre e delle attività industriali ed artigianali del nostro circondario.

RIDEFINIZIONE DELL'IMPIANTO URBANISTICO, ABITATIVO E PRODUTTIVO

E' necessario rivedere l'impianto urbanistico e abitativo, individuando gli interventi all'interno di un sistema flessibile, soggetto a poche regole generali precise, in grado di favorire l'insediamento abitativo di qualità, produttivo e di servizio, in un' logica di integrazione sinergica e di valorizzazione delle aree interne ed esterne alla città.

Vogliamo superare le tradizionali divisioni tra centro, quartieri residenziali e dormitorio e zona industriale, riportando ad unità l'intera Città.

Questo presuppone la definizione e realizzazione di un Piano di riqualificazione del centro storico, che dovrà avere una precisa funzione

economica, il recupero delle aree industriali e l'urbanizzazione delle nuove, **valorizzando l'intero tessuto territoriale, dotandolo di infrastrutture viarie e di collegamento e di efficaci servizi. Perseguendo l'obiettivo di costruire comparti tematici, coerenti con la domanda di insediamento dei cittadini e delle imprese** .

Non possiamo comunque tacere che attualmente Imola si ritrova con il peggiore Piano Regolatore Generale (P.R.G.) dal dopoguerra.

Dopo aver caparbiamente respinto 5 anni fa, in sede di adozione del PRG e poi in sede di approvazione, gli emendamenti che proponevano, in ossequio al PRIT regionale del 1998, la realizzazione di una tangenziale che consentisse anche ad Imola di risolvere, **fuori dalla città** i problemi dell'attraversamento est-ovest e nord sud, la Giunta Marchignoli, sommersa dalle critiche di fine mandato, ha cominciato a promettere per l'attraversamento est-ovest uno "studio di fattibilità".

Come per il problema "complanare", anche "l'anello" in tangenziale comincia a trovare un primo spazio e non è più giudicato un'eresia, ma abbiamo perso 15 anni di tempo e 15 anni in cui potevano essere reperite risorse importanti per la realizzazione e non solo lo studio di queste opere.

La politica urbanistica della Sinistra, anche ad Imola, è sempre stata caratterizzata da un'intonazione punitiva che, spesso, si è concretata in atti e iniziative finalizzate non a regolamentare correttamente lo sviluppo, ma a volte a intralciare e ostacolare l'attività edilizia.

Invece gli Amministratori Locali non dovrebbero mai dimenticare che il Piano Regolatore di una città è fatto per i suoi abitanti e non contro di essi. Il Piano Regolatore dovrebbe saper raccogliere ogni corretta esigenza e ogni giusta aspettativa dei singoli cittadini. E anche nel corso della sua attuazione dovrebbe attenersi a questo principio.

Troppo a lungo l'urbanistica è stata informata da spirito punitivo.

La cultura urbanistica dominante ad Imola è sostanzialmente elitaria e, in fondo, è convinta che se si fa un Piano Regolatore tenendo conto dei problemi delle singole persone si commette una sorta di delitto di interesse privato in atto pubblico.

Da questa convinzione sono derivati dispositivi come il "diritto di superficie", la "proprietà indivisa" ecc. fatti apposta per togliere al cittadino **il piacere di avere un'acasa tutta per sé.**

Così sono nate anche ad Imola le zone dormitorio, a imitazione dell'urbanistica dei paesi satelliti della cintura bolognese, dove l'abitazione è considerata soltanto un "standard", un anonimo "servizio".

Il risultato è evidente: ripetizione di squallidi caseggiati che sono l'immagine della casa intesa come agglomerato di celle in cui si assemblano le persone. Ma le persone vogliono qualcosa di diverso, rifiutano l'uniformità, l'astrattezza, la modularità meccanica, il paesaggio interamente artificiale, ricercano un'identità, un'individualità, vogliono un rapporto con il terreno, vogliono vivere in alloggi con caratteri propri, inseriti nella città, con il verde, nei negozi, il luogo del lavoro e dell'incontro.

Si finisce così per contrapporre le istituzioni alla società civile, l'interesse pubblico alla sintesi degli interessi dei singoli e per togliere alla comunità il contributo dell'esposizione e delle capacità locali.

I documenti del P.R.G. dovrebbero prevedere regolamenti e norme con poche e chiare indicazioni, in un'ottica di "deregulation". Non pretendere di regolamentare tutto, ma regolamentare solo i punti cruciali.

Non aggiungere alla norma la spiegazione dei termini della norma, ma sostituire alla norma che necessiti di una spiegazione.

Eliminare norme e procedure che non contengono implicazioni di sostanza. La validità di un articolo normativo è inversamente proporzionale al numero degli articoli e alla loro lunghezza.

Una metastasi normativa, che caratterizza la legislazione statale e regionale, si protrae ora nella normativa comunale in un allucinante e inestricabile viluppo di procedure, commi, contro-commi, richiami di richiami, che rendono impraticabile il rapporto tra cittadini e il Comune.

Un immane apparato normativo, che costituisce il vero problema della nuova variante, innalzerà una spessa e opaca barriera, estenuando la professione tecnica e la società civile nel confronto con leggi, regolamenti, procedure e adempimenti formali, invece di trovarsi nel confronto con il mondo reale. In questa situazione, i tecnici sono ormai divenuti intermediari tra i cittadini e le istituzioni, piuttosto che tra i cittadini e la realtà fisica. La norma, e non la realtà, è divenuta il punto di arrivo di ogni progetto. Aspetti inerenti la qualità bioclimatica, i requisiti igienico-sanitari. Il livello antisismico ecc. potevano essere meglio affidati ad incentivazioni fiscali anziché alla variante al piano regolatore.

Le Norme di Attuazione sono molto opinabili e interpretabili; questo costringe già due anni fa circa 300 professionisti del settore a rivolgersi alla Amministrazione Comunale affinché intervenisse con chi aveva in mano la gestione dell'Ufficio Tecnico, senza nessun risultato.

Questo è l'adempimento che recepiamo nel nostro programma come impegno a

porrefineadunasituazionegiustamentenutainsostenibile:

"Nonc'èNormachiara,edorganicoadeguato,chepossanooriginareuna lettura"talebana"deltestodinormativaedunagestione"borbonica"del sistema,confenomenidi"elasticità"e"variabilità"delpensierotraunandare evienidiresponsabilitàecompetenze.

L'apparato Tecnico del Comune deve dare un servizio ai cittadini e alla Amministrazione Comunale basandosi sulla norma ed usando la abilitazione tecniche che gli è stata chiesta.

Oggi il primo obiettivo della istruzione è quello di "trovare la strada per impedire" al cittadino di realizzare il suo intento, cercando con la lente nella normalavirgolachepotrebbe far".....capire"che".....forse"....."nonsipuò fare".

Daquestosistemaderivaunacontinuaepersistenteedesplicitaminaccia(e concreta possibilità) di procedimenti penali, amministrativi, sospensioni dei lavori ed altre amenità simili dovute a fatti "non fondati" e soprattutto "urbanisticamenteinfluenti".

Un tempo l'Ufficio Tecnico era percepito dai cittadini, dalle imprese, dagli operatori come un supporto che consigliava e aiutava chi aveva problemi da risolvere, al contrario di oggi.

Attualmente le Aziende che devono espandersi sono costrette ad aspettare anni, prima che si arrivi al "benedetto" permesso, che, molte volte arriva solo quando ormai non serve più.

Non viene data la possibilità di adottare norme che snelliscano le procedure, mentre l'accentramento del potere porta solo all'allungamento dei tempi, come ad esempio l'adozione di Piani di Lottizzazione di Iniziativa Pubblica, anziché Privata.

Oggi anche per la pratica più elementare vengono richiesti tempi e procedure insostenibili, rispetto a tutti gli altri Comuni della zona.

Centro Storico

Ci sembra opportuno evidenziare alcune considerazioni che riteniamo debbano essere alla base di ogni intervento nel centro storico:

RIAPRIRE LA "RISERVA"

Non vi è dubbio alcuno che il centro di Imola assomigli ogni giorno di più ad una "**RISERVA**" dove è difficile entrare, difficile uscire e soprattutto dove è sempre più difficile vivere.

Le scelte che hanno determinato questo stato di cose, previste e preannunciate da tempo, hanno la loro origine in una concezione di rigido del territorio urbano, dove il centro è stato ingessato da inutili rigidità (ad esempio

in materia di destinazioni d'uso o vietando o regolamentando ferocemente ristrutturazioni edilizie su immobili di nessun pregio storico) che ne ha progressivamente quantode liberatamente ridotto l'utilizzazione economica. L'incapacità progettuale della Giunta Marchignoli è sottogiocchiditutti ed è **significativo** nel riconoscere il fallimento di una intera stagione politica, gli anni Novanta, che hanno prodotto gli attuali choc urbanistici, rendendo la viabilità un'emergenza primaria, con effetti paralizzanti sul territorio e sull'economia del centro storico.

La situazione che si è creata è troppo grave per pensare di affrontarla con iniziative tardive, limitate sul breve periodo, da sole non idonee a favorire una reale inversione di rotta, restituendo al Centro **la sua piena e completa funzione economica** .

In questo ambito **la funzione mercatale** è senza dubbio fondamentale, ma non è esclusiva e soprattutto non può essere essa sola risolutiva di tutte le problematiche.

A prescindere dalle problematiche legate al piano parcheggi, rispetto al quale vale sempre il brocardo " **no parking, no business** " (liberamente tradotto: no parcheggi, no passeggiata in centro) occorre favorire la naturale complementarità delle varie utilizzazioni del Centro (residenziale, mercatale, artigianale, terziaria) con l'accesso dall'esterno.

Un centro godibile per i residenti e attraente per tutti coloro che vengono da "fuori", traduzione della volontà di considerare la Città e il Centro come la casa di tutti.

Una casa nella quale si pensa agli investimenti futuri (i grandi interventi) ma dove non si trascurano o si ritardano gli interventi quotidiani dell'ordinaria manutenzione e della sicurezza, ritenuti, quali debbono essere, attività non rinviabili e non secondarie.

Le risorse della Città, **compresi investimenti importanti che possono pervenire anche dal settore privato** , potrebbero consentire una "riqualificazione" degli interventi ipotizzati non fondata sul muro contro muro delle contrapposizioni ideologiche, dietro le quali si è ancora una volta trincerata l'Amministrazione Comunale, ma sulla disponibilità anche a valutare **provvedimenti straordinari** a fronte del bene comune.

L'intervento sull'Area del Modernissimo , nel cuore del centro storico, che vede la luce dopo una lunghissima gestazione, dovrebbe essere il primo di numerosi investimenti privati che potrebbero ridare al centro la funzione di punto d'incontro di tutta la comunità imolese; per fare questo, tuttavia, occorre che l'Amministrazione Comunale abbia la capacità di accogliere le sollecitazioni che vengono in primo luogo da coloro che operano e vivono nel

centro e sappia impostare una politica innovatrice, capace di utilizzare, quali leve dello sviluppo, tutti gli strumenti di disposizione, compresi interventi sull'assetto tributario e fiscale locale.

Elenchiamo alcuni punti cardine della nostra proposta politica:

- 1) Non è pavimentando le strade che si porta gente in centro e si fa rivivere il cuore della città.
- 2) Oggi la "vita" del centro è limitata al passeggio sotto i portici di Via Emilia, in modo lineare (avanti e dietro), per cui la frequentazione del centro è limitata ad una zona molto ristretta.
- 3) Sarebbe necessario organizzare un percorso a quadrilatero composto da Portico di Via Emilia, Portico di Palazzo Sersanti, Via Aldrovandi (opportunosamente arredata con percorso coperto, Centro Cittadino). In questo modo si valorizzerebbero e collegherebbero con un percorso ideale le tre Piazze del centro; da ciò ne trarrebbero vantaggio tutte le attività attorno a questo percorso.
- 4) Un altro obiettivo è la rivitalizzazione delle attività a servizi del pubblico mediante la collocazione di padiglioni attrezzati per la sosta – lettura – consumazione pasti – conversazione – gioco, oltre la collocazione di arredi da Piazza.
- 5) Promozione di attività culturali da svolgersi nelle Piazze quali, concerti, spettacoli, esposizioni, mostre, concorsi ecc. volte a portare visitatori nel centro.
- 6) Promozione turistica della città di Imola, con visita ai monumenti e attività di intrattenimento (ristoranti, alberghi, bar, ecc.) del centro.

Più generale:

Siamo contrari, in particolare, alla formazione di nuove zone mono-funzionali, solo abitative o solo produttive, destinate inevitabilmente ad incidere in maniera significativa anche sulle problematiche del degrado e della sicurezza, oltre che della viabilità interna.

Imola, come si è già detto, necessita di una rete di collegamenti autostradali e stradali, di connessioni ferroviarie che la integrino nel sistema della viabilità regionale e nazionale, da cui è sostanzialmente esclusa.

Infrastrutturazione che deve trovare coerenza nella viabilità a scala provinciale e comunale.

Gli interventi da ultimare o promuovere riguardano il sistema della viabilità di circonvallazione (su gomma e su rotaia) e quella di penetrazione (assi stradali e trasporto pubblico) abbinata ad un sistema della sosta e dei parcheggi, che favorisca la rivitalizzazione del centro storico e il collegamento funzionale tra le varie parti della città.

In questo ambito andrà completamente rivisto il sistema del trasporto pubblico, oggi assolutamente inadeguato e per questo anche scarsamente utilizzabile dai cittadini.

Ci impegnamo, inoltre, a rivedere completamente la politica comunale per quanto concerne l'edilizia residenziale pubblica; favorendo la presenza sul territorio comunale anche di altri operatori e soprattutto rendendo effettivo l'attività di controllo su ACER e UNICOOP.

IMPEGNO PER LA NATALITÀ, PER L'INFANZIA, PER LA FAMIGLIA, PER LE GIOVANI COPPIE

Ci sembra giusto ricordare che per tutto l'anno 2004 ogni secondo (o successivo al primo) figlio (nato o adottato) avrà un piccolo regalo di benvenuto di €1000,00.=.

L'iniziativa del Governo Berlusconi, partita nel dicembre dell'anno appena trascorso, durerà per tutto l'anno 2004 e, auspichiamo, venga proseguita anche per gli anni successivi.

Su questa piccola somma messa a disposizione delle famiglie si sono sprecati solo commenti negativi; la somma è modesta a fronte della necessità di un bambino; non risolve i problemi delle difficoltà delle coppie, giovani o no, ad avere bambini; ne possono beneficiare solo tutti quelli che hanno un secondo bimbo in questo periodo di tempo e non solo i meno abbienti (o non chi è nato il 30 novembre 2003) ... **però è innegabilmente un segno importante e fortemente innovatore a sostegno della natalità** .

La somma pur modesta a livello individuale, è sicuramente meglio del niente dei cinquant'anni di governo precedenti; è meglio del niente dell'Amministrazione Marchignoli e a livello nazionale comincia ad inventare un intervento economicamente considerevole; anzi è la dimostrazione che il nostro Governo, il nostro Paese, considera la nascita di un nuovo bimbo, in particolare del secondo figlio, come un fatto importante.

Questi bambini non nascono solo con il debito pubblico (e locale) che ogni italiano riceve in dotazione simbolica fin dalla nascita, ricevono per la prima volta nella storia della Repubblica un assegno straordinario solo perché sono nati.

L'assegno, pur stabilito a livello nazionale, prevede specifici obblighi a livello di Amministrazione Comunale. Riteniamo importante ricordare tali obblighi, perché non vorremmo che un'iniziativa così importante, fosse nella pratica poi boicottata o anche solo ostacolata a livello locale da quelle Amministrazioni, come quella imolese, che sono direttamente antagoniste del Governo Nazionale.

L'assegno spetta alle madri, residenti, cittadine italiane o comunitarie, per ogni figlio successivo al primo nato nel periodo dal 01.12.2003 al 31.12.2004.

L'assegno è concesso da i comuni di residenza, che sono tenuti ad informare gli interessati, invitandoli a certificare il possesso dei requisiti all'atto dell'iscrizione all'anagrafe di nuovi nati.

L'assegno viene poi erogato dall'INPS sulla base dei dati forniti dai comuni medesimi.

I Comuni sono, quindi, tenuti ad assolvere ad obblighi ben precisi; informare gli interessati, non, dunque, aspettare che siano gli aventi diritto a "farsi vivi" per avere informazioni e poi fornire i dati all'INPS per l'erogazione.

Come rappresentanti di Forza Italia, che è il partito di governo che ha fortemente voluto questa iniziativa, ci sembra importante richiamare l'attenzione sugli obblighi delle Amministrazioni Locali.

Sarà nostra cura informare i cittadini su come si stia dando adempimento a questa iniziativa del nostro Governo; ci impegnamo ad effettuare ogni trimestre un piccolo riepilogo di come tale assegno ha ricevuto attuazione, quanti famiglie lo hanno ottenuto ecc.

A fianco a questo, il nostro progetto di governo per la Città di Imola si propone di riconoscere una forte tutela della famiglia quale società naturale. In particolare prevediamo di introdurre, con l'aiuto e il sostegno delle forze economiche imolesi, **forme di prestiti sull'onore e locazioni ad uso temporaneo per le giovani coppie imolesi, nonché interventi mirati di aiuto e sostegno sia alla vita nascente, sia più in generale alla maternità**, prevedendo uno sportello specifico (fuori dall'ambito del consultorio) a sostegno ed aiuto per le donne e le madri.

Ci proponiamo di riportare all'interno dell'Amministrazione Comunale, dunque fuori dal Consorzio Servizi Sociali, **le competenze relative alle politiche per l'infanzia**, svolgendo un'opera di monitoraggio e di prevenzione sui maltrattamenti sui minori, sugli studenti in difficoltà, creando strutture di supporto e prevenzione al "disagio giovanile" oggi totalmente trascurato nella nostra Città.

PERCHE' PROPONIAMO IL BILANCIO AMBIENTALE

L'introduzione di un sistema di contabilità ambientale avrebbe risolto gran parte delle problematiche e delle tensioni tra cittadini e Amministrazione Comunale che si sono verificate su Centrale e Bretella.

Il 6 maggio 2000 il Gruppo Consiliare Forza Italia ha proposto per la prima volta l'introduzione nel territorio imolese di un sistema di contabilità ambientale.

In quei giorni, infatti, la Provincia di Bologna aveva previsto per alcune zone l'introduzione della sperimentazione di un piano ambientale su scala intercomunale.

Scopo e obiettivo del piano era giungere ad una verifica della consistenza reale delle risorse naturali, intese non più in senso astratto, ma come risorse finite, ovvero a termine, non suscettibili di uno sfruttamento illimitato per l'attività economica di produzione e consumo.

In tale modo si era inteso determinare un quadro completo dell'influenza esercitata sull'ambiente da parte delle attività antropiche svolte sul territorio, dello stato dell'ambiente nelle sue diverse componenti strutturali (aria, acqua, suolo, sottosuolo) ed di alcune misure adottate per il controllo, la gestione e il risanamento dello stesso.

La Provincia di Bologna aveva identificato nel seguente modo le aree soggette a sperimentazione:

- presenza di un parco regionale;
- forte presenza agricola;
- presenza di aree industriali ed artigianali;
- presenza di un adempimento di rifiuti;
- presenza di alcune aree a vocazione turistica;
- presenza di bacini idrici ad uso plurimo;
- dissesto idrogeologico intenso ed diffuso;
- concentrazione di viabilità pendolare;
- presenza di una Comunità Montana.

Nonostante il territorio imolese presentasse **tutte** queste caratteristiche ed avesse una situazione ambientale di una diffusa criticità, non era stato scelto per la sperimentazione, che, come al solito, aveva favorito il versante **"bolognese"** della collina.

Nella sua iniziativa il Gruppo Consiliare di Forza Italia evidenziò che il territorio imolese presentava criticità di medio-alta rilevanza:

- **nel dissesto idrogeologico (che caratterizzava in maniera grave e rilevante quasi tutti i comuni della Vallata del Santerno);**
- **il crescente consumo del suolo, dovuto all'espansione residenziale non sempre calibrata nelle zone di sviluppo, che ha determinato una rilevante riduzione della capacità di ricarica delle falde e di assorbimento delle piogge;**

- **la particolare fragilità del reticolo idraulico in pianura a rischio di esondazione;**
- **forme di inquinamento aerea diffuse.**

La criticità delle risorse idriche, con particolare riferimento alla situazione del Santerno, era stata sottaciuta e sottovalutata.

La presenza dei cantieri TAV in territorio toscano aveva determinato un impatto qualitativo e quantitativo molto consistente per ammissione della stessa AUSL di Imola.

La creazione dei bacini di Rioveggio da parte di Amint nel territorio del Comune di Borgo Tossignano aveva rimesso a quest'ultimo ogni verifica sia sulla valutazione di stabilità del suolo, sia sulle conseguenze, mantenendo in questo modo ampi margini di indeterminatezza. Sono note le problematiche inerenti l'instabilità del suolo di quel comune.

Egual problematicità emergeva per il settore di smaltimento dei reflui, ampiamente insoddisfacente in generale per tutte le frazioni del forese.

A fianco a queste tematiche, fino ad oggi colpevolmente sottovalutate, giacché le risorse idriche e il loro smaltimento costituiscono il punto centrale del sistema di contabilità ambientale, **si pone il capitolo, parimenti rilevante, delle compatibilità tra attività agricola e attività industriale e tra attività industriale e insediamenti residenziali.**

Nella nuova programmazione territoriale si assiste ad una crescente limitazione dell'attività agricola – si considerino le previsioni dei singoli PRG, del PTCP e i divieti che vengono posti in prossimità di aree destinate all'istituendo parco della vena del gesso – **nello stesso tempo non c'è e manca una tutela della attività agricola dall'esercizio di attività economiche e/o industriali.**

In questi anni è stata altrettanto insoddisfacente la verifica dell'inquinamento acustico e atmosferico collegati alla circolazione e ad attività produttiva.

La criticità di alcuni collegamenti viari interessati ad un intenso traffico pendolare (si consideri la situazione via Emilia, A14 e Selice – Montanara) è ampiamente disattesa, non ultimo a causa dei rilevatori di inquinamento posti in zone "**non a rischio**" della città.

Ultima, ma non per importanza, la gestione della Discarica dei Tre Monti e, più, in generale, quella degli impianti di smaltimento e/o stoccaggio dei rifiuti, che solo in un quadro di contabilità ambientale possono dare concrete garanzie sul rapporto rischi – benefici e sull'incidenza dei costi sociali e su forme di risarcimento spettanti ai cittadini che vivono vicino a tali impianti.

Per questo motivo, Forza Italia fa' ora del bilancio ambientale un punto qualificante e centrale del proprio programma elettorale. Solo un sistema di contabilità ambientale può rendere trasparente il percorso amministrativo per la realizzazione di opere destinate ad incidere sulla vita della Città, consentendo, nel contempo, di individuare le aree di migliore e/o più opportuna collocazione, consentendo per tempo ai cittadini una valutazione del rapporto costi benefici e prevedendo forme di risarcimento per tutti coloro che si trovano ad essere danneggiati da tali opere .

FINE DELL'INDUSTRIA DEL RIFIUTO

Il rischio perenne dell'arrivo dei rifiuti campani ad Imola riapre la questione dell'industria del rifiuto su cui si fonda gran parte del potere economico del governo di centro-Sinistra che grava da anni sulla nostra Città.

Da sempre l'industria del rifiuto è stata giustificata con esigenze di "bilancio", tanto è vero che già nel maggio del 2000, l'allora Presidente del Consorzio AMI, tra il faceto e il minaccioso (**“ Quando i rifiuti esterni cesseranno le tariffe dovranno adeguarsi...”**) qualificava l'apparente vantaggio prodotto dall'importazione di rifiuti nel nostro territorio.

L'industria del rifiuto, dunque, in questi anni ad Imola ha marciato a pieno ritmo.

Lo sfruttamento intensivo della Discarica dei Tre Monti, la cui "vita" è stata ridotta a 7/8 anni a venire è destinato a riaprire vecchi problemi e vecchi progetti, accantonati, ma non dimenticati.

INCENERITORE

Nel '99 il Comune di Imola e il Consorzio AMI sono stati costretti ad ammettere che l'inceneritore ipotizzato nella Campanella non è una necessità della comunità imolese, che, anzi vedeva calare in maniera considerevole la produzione locale dei rifiuti.

La vita della Discarica dei Tre Monti, all'epoca ritenuta possibile fino al 2014/1015 non giustificava, se non limitatamente, l'installazione sul nostro territorio di un impianto di incenerimento dei rifiuti.

La politica dell'industria del rifiuto AMI ha fatto sì che per tre anni la discarica dei Tre Monti risolvesse le emergenze di tutta la Regione Emilia Romagna e di gran parte del territorio nazionale.

La solidarietà è certo una bella parola, ma resta da chiarire, perché **anche i prezzi praticati agli esterni** dal Consorzio AMI siano stati i più bassi di tutti gli altri impianti della Regione, con la conseguenza che tanti esportatori di rifiuti "fuori regione" avevano più convenienza a conferire i rifiuti ad Imola

(trasporto compreso) anziché procedere un po' più celermente all'apertura di discariche sull'oroterritorio.

Resta da chiarire perché nel 2000 si è deciso che Faenza non avrebbe costruito una nuova discarica, né un termovalorizzatore, pur essendo giunto a termine l'impianto al quale prima conferiva e potesse smaltire i propri rifiuti ad Imola ad un costo appena un po' superiore a quello praticato ai cittadini imolesi.

DISCARICA dei TREMONTI

L'utilizzazione della Discarica dei Tre Monti e soprattutto il conferimento annuo è ben al di sopra della quota di sicurezza prevista per 100.000 tonnellate annue.

A un decennio dall'apertura della discarica, il Consorzio Ami non ha mai pubblicato studi, né diffuso dati sull'asestamento dei rifiuti all'interno del corpo della discarica, sulle verifiche della stabilità e sulle analisi dei cedimenti di fondo della discarica, né una relazione geologica e geotecnica aggiornata, se si esclude un documento fatto approvare in tutta fretta al consiglio comunale in prossimità alla fine del mandato.

Manca relazione esaustiva sull'impatto ambientale nella zona limitrofa. È probabile che queste analisi siano state fatte dal Consorzio Ami; è un po' meno normale ed opportuno che il Comune di Imola e il Sindaco, responsabile della sicurezza e della salute dei cittadini, non abbia mai ritenuto di diffondere questi dati o, meglio, incaricare un soggetto **esterno ed indipendente** rispetto al Consorzio AMI per la verifica dei parametri che ho menzionato in precedenza.

Resta da chiarire perché, a suo tempo, il Consorzio AMI abbia investito e sia parte in iniziative in merito al smaltimento rifiuti anche nella Regione Campania e in Sardegna, rispondendo ad una logica ben lontana da ogni giustificazione territoriale e forse più corrispondente ad un "soccorso rosso".

Il problema non è poi circoscritto ad Imola, ma riguarda anche la Vallata del Santerno dove vi è un'altra discarica in territorio toscano, sempre a targ del Consorzio Ami, proprio a breve distanza dal Santerno, che con un ampliamento della capacità smaltitoria ha risolto i problemi dell'emergenza rifiuti in Toscana.

Resta, al pari, certo, che chi governerà Imola dal 2004 al 2009 dovrà porsi il problema della realizzazione di un nuovo impianto di smaltimento dei RSU, che, data anche la legislazione vigente, quasi certamente dovrà essere un termovalorizzatore; il che si sposa curiosamente assai bene con il piano

dell'energia dell'Assessore all'Ambiente, Forte Clò che al molanonsi è voluto discutere.

Se i cittadini daranno fiducia a Forza Italia, l'industria del rifiuto cesserà immediatamente e si valuterà come porre rimedio ad una gestione dissennata del nostro territorio, che ha trasformato una bella porzione di collina nella più grande discarica d'Italia.

POLITICHE PER LO SVILUPPO ECONOMICO

Imola, città dell'impresa a valore aggiunto

Dobbiamo frenare l'uscita, che da oltre undecenni caratterizza in negativo la nostra realtà, **delle imprese del territorio imolese**.

Le imprese agricole, artigianali, industriali, commerciali e del terziario tradizionale e avanzato, **devono poter migliorare la loro efficacia**, condizione indispensabile per aumentare la produzione lorda vendibile del territorio e, di conseguenza, accrescere l'occupazione, il risparmio e gli investimenti.

A questo scopo, riteniamo indispensabile favorire l'azione imprenditoriale orientata verso produzioni ad alto valore aggiunto (alti livelli di professionalità) e ad alto tasso di innovazione (alti investimenti in ricerca e sviluppo) sulle quali la competizione è meno aggressiva e più sostenibile.

E', perciò, necessario puntare sulla specificità del prodotto, valorizzandolo attraverso marchi e consorzi di tutela e promovendolo attraverso filiere produttive intersettoriali.

Dotando, inoltre, il territorio comunale delle infrastrutture di collegamento, viabilità, sosta e comunicazione, che, favorendo la mobilità e l'informazione, sappiano contenere i costi di approvvigionamento e di distribuzione, rendendoci così più competitivi l'azione d'impresa.

Favorendo, inoltre, l'allargamento della base produttiva attraverso la creazione di incubatori d'impresa (connessi con il sistema universitario tecnico-scientifico) e la predisposizione di Piani per lo sviluppo che, attraverso agevolazioni e incentivi finanziari e fiscali, favoriscano la nascita di nuove imprese.

Sostenendo, infine, la nascita e la crescita delle imprese produttive e di servizio, creando opportunità nell'ambito della fornitura di opere e servizi pubblici, attraverso concessioni, appalti e convenzioni, che danno vita a società di trasformazione urbana (STU) e utilizzano forme di project-financing.

Per quanto riguarda il settore commerciale, notevolmente trascurato dalla Giunta Marchignoli, il primo obiettivo primario sarà quello di **ricostruire l'integrazione e la correlazione** tra le attività commerciali e i mercati ambulanti, in secondo luogo si procederà ad **introdurre iniziative mirate di valorizzazione delle singole aree, integrate con forme di "animazione commerciale"**.

A fianco degli interventi più tradizionali di sostegno dell'attività commerciale mercatale, sgravii fiscali ecc. prevediamo che le piazze e gli spazi della Città del Centro come dei quartieri saranno in alcune fasce orarie "affidate" agli esercizi commerciali, che potranno, senza aggravii, svolgere attività integrative e di promozione del proprio esercizio.

Sarà rivisto e adeguato il sistema degli orari, in modo da rendere competitive e sostenibili le attività commerciali a tipologia familiare rispetto ai grandi centri commerciali.

Saranno, inoltre, previsti "buoni sosta" per coloro che in alcune fasce orarie e nel fine settimana si recheranno nelle zone a vocazione commerciale della città.

SERVIZI ALLA PERSONA: SANITA' E ASSISTENZA

Il dibattito sulla crisi della sanità imolese è da tempo chiuso all'interno di un circolo vizioso, che si autoalimenta.

Il famoso **"buco"** di bilancio viene utilizzato per giustificare contrazioni nei posti letto e nella spesa per il personale, soprattutto medico e paramedico, generando una crisi del sistema di tutela del diritto alla salute, che contrappone cittadini e operatori che costringe troppo spesso chi è in prima linea a che ha bisogno a soluzioni insoddisfacenti.

In questo ambito anche la politica stenta a trovare soluzioni credibili, che vadano oltre mere affermazioni di principio, come il richiamo a un sistema qualificato di controllo di gestione e dalla formazione di nuclei di valutazione.

Questo mentre la gente è sempre più stanca delle **"carte dei diritti"**, che contengono affermazioni di principio che in sostanza non tutelano nessuno, come è stanco di frasi fatte (ad esempio, rilevazione dei bisogni) che servono solo ad avere la copertura politico-istituzionale alla negazione dei diritti che si vorrebbero garantire.

E' evidente nelle scelte dell'ultimo PAL il tentativo **di mediare** tra le richieste sempre più pressanti del territorio (miglioramento dei servizi dell'emergenza, dimissioni "protette", incremento dell'assistenza specialistica ambulatoriale) e

i meccanismi purtroppo rigidi determinati **dal governo regionale della sanità.**

E' altrettanto evidente che il PAL, ovvero il piano attuativo locale dell'Azienda USL di Imola **è un piano totalmente derivato dalla programmazione regionale**, rispetto al quale la Conferenza dei Sindaci del territorio imolese ha scarsa, per non dire nessuna, capacità di condizionamento.

Le scelte della sanità imolese sono prese altrove e la Conferenza dei Sindaci non è altro che il luogo dove i sindaci ratificano quello che l'Assessore Regionale alla Sanità ha stabilito, in maniera del tutto avulsa dalle esigenze del territorio. La consultazione che è stata effettuata con grande risalto non ha dunque valore concreto, anche perché le scelte contenute nel piano sono state già presentate come definitive in ambito regionale e discusse anche in ambito provinciale.

E' evidente il tentativo di disinnescare, almeno nel breve periodo, l'emergenza sanità e il malcontento che sempre più si manifesta tra i cittadini. Si vuole dare un'apparenza di risposta, ma se si guarda bene dentro il piano, ci si accorge che tale documento altro non è che una sommatoria di buone intenzioni e di lodevoli propositi, senza incidere effettivamente sulle criticità del nostro sistema di servizi sanitari.

Soprattutto **è un piano che parte già vecchio**, perché programma il prossimo biennio, tarandolo sulle esigenze e sui dati del biennio 2000-2001.

Non a caso la parte più rilevante e concreta del piano è costituita dagli allegati 1, 2 e 3 che riguardano, il primo, la ridefinizione dell'offerta di posti letto, il secondo, il miglioramento dell'assistenza al paziente di pronto soccorso, e l'ultimo il miglioramento dell'assistenza al paziente neoplastico in fase avanzata.

Questi argomenti che sono sicuramente tra i più sentiti dalla gente e dai cittadini sono però trattati superficialmente; si parla ad esempio di aumentare l'assistenza domiciliare, **ma le risorse umane sono sempre le stesse** : dai medici di medicina generale ai medici della continuità assistenziale. Anche il ricorso al volontariato, pure importante, è poco più che un richiamo. Nulla è detto su come incrementare la presenza del volontariato nei vari settori.

Uguali risorse umane, già sfruttate, già insufficienti, che vengono sono ripartite in modo diverso, probabilmente riducendo ancora la qualità del servizio reso.

Una analisi uguale riguarda i servizi di pronto soccorso; anche qui si parla di "governo della domanda" e di un eccesso di richiesta di servizio da parte dei Comuni di Fontanelice, Borgo Tossignano, Casalfiumanese ma non si cerca di comprendere le motivazioni e le eventuali carenze dell'organizzazione del servizio sanitario sul territorio, che determinano questo presunto eccesso di domanda.

Soprattutto il piano **pecca di astrattezza e sottovaluta le necessità di Imola,avantaggi delle politiche di "area vasta" circondariale** ; si parladi Comuni specifici, ma non si offrono, né indicano soluzioni concrete per i problemi della gente, di quel comune, in generale il costo del non funzionamento della sanità è addossato principalmente ai cittadini ed ai cittadini di Imola.

In questo percorso l'aggregazione **quasi forzosa del Comune di Medicina** all'Azienda USL di Imola ha comportato un aumento dei problemi e un aumento più che proporzionale delle inefficienze. E' stato un intervento di vertice, deciso in ambito regionale, con finalità esclusivamente finanziarie, che però ha comportato un deciso aumento delle problematiche esistenti sul territorio.

Riteniamo prioritaria la riorganizzazione del 118 e la creazione della centrale imolese, per non veder ripetersi errori gravi di funzionamento legati alle dimensioni della Provincia di Bologna. Chiediamo che i servizi di assistenza domiciliare e di dimissioni protette vengano discussi prioritariamente con gli operatori medici e sanitari del nostro territorio, in modo da effettuare per il futuro una programmazione reale non già superata dallo struttamento intensivo delle stesse risorse umane.

Siamo convinti, in ogni caso, che la soluzione **alla crisi della sanità imolese** , non vada ricercata né a Bologna, tramite la USL unica, che sommerebbe inefficienza a inefficienza, né alla gestione regionale (che di fatto ha fallito imponendo una gestione finto-economica a scapito dei livelli di servizio) **ma nella comunità imolese.**

Appare evidente che il sistema pubblico, per come si è andato delineando nei decenni scorsi non è in grado di assicurare uno standard di assistenza sanitaria soddisfacente; i tetti di spesa, infatti, stabiliti nella Conferenza Stato-Regioni rispondono a criteri antecedenti l'odierno Governo (come virtuale è il sistema di quantificazione dei costi nella spesa sanitaria).

Imola, la Città di Imola, tuttavia, ha la forza economica, ha le risorse, ha gli uomini, ha quanto occorre per dare corso ad una gestione autonoma della propria sanità, fondata sul modello delle Fondazioni, in modo da assicurare uno standard di servizio sanitario ai cittadini residenti del territorio e che riesca anche a porsi sul mercato, fornendo servizi sanitari in regime di concorrenza, reperendo risorse per la tutela della salute della Comunità.

Questo modello costituisce l'unica soluzione possibile per evitare che logiche di bilancio e di controllo della spesa pubblica, possano condizionare, riducendone l'ampiezza, l'assistenza sanitaria occorrente ai cittadini.

Sono consapevole che questa proposta si scontrerà con logiche trasversali, volte al mantenimento in mano esclusivamente pubblica della sanità; tuttavia, è necessario prendere atto che questa forma organizzativa della sanità è l'unica destinata a garantire in pieno il territorio imolese, e soprattutto è l'unica che consente al cosiddetto **"Terzo settore"**, il **No-profit** di diventare una presenza importante, fondamentale nella società.

Si ha l'impressione che questo ruolo del Terzo settore, tipico delle economie occidentali e capace di collegarsi idealmente agli aspetti più nobili della storia imolese, che della Sanità aveva fatto già all'inizio del secolo scorso una importante risorsa economica, sia sgradito soprattutto al modo politico di governo della Città.

La ragione è semplice; in questo modo si creerebbe nella Città una forza autonoma, non condizionata o non condizionabile da logiche di schieramento, capace di spostare equilibri apparentemente intoccabili... e forse creare le premesse per il cambiamento.

Forza Italia procederà al superamento del Consorzio Servizi Sociali e avocherà all'interno della struttura comunale solo **la verifica dell'accreditamento, che sarà lo strumento principe attraverso il quale saranno assicurati i servizi alla persona**.

La discussione accesa degli ultimi anni sulle politiche sociali del Comune di Imola dimostra la grande necessità di "servizi alle persone" e il sostanziale fallimento del progetto di "pronto soccorso sociale" portato avanti tramite il Consorzio dei Servizi Sociali.

Lo slogan "mancano i soldi" degli stanziamenti da parte del Governo" è solo la foglia di fico per mascherare un errore strategico, quale è quello della costituzione del Consorzio dei Servizi Sociali, una struttura **burocratica amministrativa pesante**, il cui costo di funzionamento assorbe proprio quelle risorse che, **senza Consorzio**, i singoli comuni avrebbero potuto meglio destinare proprio al settore dei servizi alle persone.

E' stato dunque sbagliato e continua ad essere sbagliato **l'accentramento in una struttura consortile delle funzioni di programmazione e di gestione dei servizi sociali**, che fanno capo **a precise competenze comunali** e che, di fatto, costringono la realtà comunale imolese a fare fronte in maniera diretta anche alle esigenze di programmazione e di gestione di altri comuni.

Il risultato è una copertura troppo corta, che a seconda delle emergenze viene tirata da un capo all'altro del letto, ovvero da una realtà comunale all'altra, di fatto creando una emergenza nell'emergenza.

Sarebbe stato molto più economico e avrebbe consentito la migliore ottimizzazione delle risorse, se ogni realtà comunale avesse mantenuto la propria autonomia di programmazione e controllo, lasciando e consentendo invece la libera organizzazione di strutture pubbliche e private, anche in concorrenza tra di loro, che, erogando servizi alle persone, avrebbero potuto essere convenzionate a più realtà comunali. In questo modo verrebbe ad essere assicurato da un lato la libertà di scelta per i singoli cittadini, che per i vari servizi sociali potrebbero usufruire di "buoni comunali" ma sarebbero liberi di scegliere il prestatore di servizi di loro gradimento e dall'altro la qualità del servizio che è poi il contenuto dell'attività di controllo che il pubblico deve porre in essere.

E' quindi necessario porre le basi per un ripensamento del "Consorzio" come struttura burocratica amministrativa, **affermando fin d'ora che se Forza Italia dovesse essere maggioranza e/o partito di governo ad Imola, ne porrebbe subito in discussione il mantenimento; il Consorzio, infatti, non garantisce né un'effettiva efficiente programmazione di servizi e risorse, né assicura ai singoli comuni un risparmio** ; non lo fa con Imola, che da sola deve supportare anche le carenze delle altre realtà comunali, non lo consente alle altre realtà comunali, perché spesso si trovano ad assicurare ai propri cittadini risorse e servizi inferiori di qualità peggiore, rispetto a quelli pre-Consorzio.

La creazione di una struttura burocratica per l'intero Circondario ha comportato la necessità di un elevato numero di persone come apparato amministrativo, dal costo elevato, oltre alla creazione di un complesso di figure che vanno dal Presidente del Consorzio, al Consiglio di Amministrazione al Collegio dei Revisori, anche queste ovviamente e prevedibilmente non a costo zero.

Questa struttura burocratica non sarebbe necessaria se l'attività del settore pubblico fosse circoscritta ai soli momenti della programmazione e del controllo, settori che ogni comune è in grado di gestire, anche autonomamente, anche con il personale già esistente.

Il federalismo è anche questo; non accentrare a Imola o altrove, quello che solo ogni singola realtà comunale è in grado di valutare per il proprio territorio. E questa è una delle differenze sostanziali in quanto a principi di buona amministrazione che ci distinguono dalla sinistra.

Noi proponiamo di superare queste inefficienze che incidono duramente sulla qualità della vita dei cittadini più bisognosi, **garantendo qualità, ma assicurando nel contempo il principio della concorrenza tra operatori pubblici e operatori privati e la libertà di scelta per i cittadini.**

L'invecchiamento progressivo della popolazione, abbinato alle caratteristiche ambientali determina le specificità delle patologie mediche del territorio, ad oggi non adeguatamente monitorate, altre tendenzialmente sottovalutate (ad esempio l'osteoporosi nella popolazione femminile)

Imola necessita di strutture ospedaliere e di servizi assistenziali specifici, ma anche di azioni preventive che siano in grado di abbassare la soglia di rischio, intervenendo sugli aspetti d'inquinamento ambientale e, quindi, operando al fine di migliorare la qualità del suolo, dell'aria e dell'acqua.

A questo scopo, è indispensabile procedere al riesame delle fonti inquinanti anche di derivazione industriale e connesse al sistema di smaltimento dei rifiuti, oltre che alla valutazione dell'efficacia del sistema di deflusso e depurazione delle acque, predisponendo – in seguito – un Piano dei rifiuti urbani ad alta tecnologia e integrazione.

Parallelamente, si deve procedere alla revisione del sistema assistenziale e clinico, prevedendo azioni di assistenza medica a domicilio, utilizzando forme d'incentivazione alla permanenza dei malati e degli anziani in famiglia, fornendo loro prevenzione e cura tramite l'utilizzo dei sistemi informatici di monitoraggio e tempestivi interventi d'urgenza.

Tutto questo, tuttavia, non deve essere circoscritto ad una sorta di "libro dei sogni" dove le risorse sono sempre le medesime, pur fronte di un aumento della domanda. Per questo riteniamo che si debba proporre un salto di qualità, dando spazio al terzo settore ed alla costituzione di una Fondazione che sia il motore di un volano virtuoso di attività e risorse, da utilizzarsi sia in ambito sanitario, sia in ambito assistenziale.

L'AMBIENTE STORICO E NATURALISTICO E L'AUTODROMO

Imola, città di trasporto, arte e natura

Nonostante l'enfasi delle amministrazioni comunali che si sono succedute nei decenni, lo slogan "Imola, città d'arte e cultura" è rimasto tale, in quanto difficilmente traducibile in risultati concreti.

Il nostro obiettivo è di dare forma – valorizzando i contenitori storici e l'ambiente – ad un luogo di forte attrazione abitativa e di alto interesse turistico.

Un luogo nel quale si integrino gli aspetti museali e quelli residenziali e produttivi affinché il patrimonio urbanistico, sportivo architettonico e artistico abbia una corretta leggibilità.

Proporremo di operare per specificità della fruizione, definendo poli di uniformità (arte antica e contemporanea; teatro; musica) legati tra loro da percorsi urbanici qualificati.

Ci proponiamo di prendere atto della “fine” dell’amore tra la Città e l’Autodromo e valuteremo in quale modo ricostruire un rapporto virtuoso tra questa struttura e la gran parte dei cittadini, attualmente scettici sulla sua utilità per la città e sul carattere “punitivo” di alcune scelte in passato adottate dall’Amministrazione Comunale.

Ci appare indispensabile comunque evidenziare che l’Autodromo non può e non deve essere solo un costo per la maggior parte dei cittadini imolesi, che devono poter usufruire delle strutture ricreative connesse, in particolare il Parco delle Acque Minerali, con maggiore facilità rispetto al passato.

Riteniamo, infine, indispensabile inserire “il contenitore Autodromo” in una serie di grandi eventi legali o collegabili con la Riviera e con la creazione di struttura stabile e permanente (museo e parco mostra) dedicata agli sport motoristici.

LASICUREZZA, COME ELEMENTO INDISPENSABILE DELLA QUALITÀ DELLA VITA

Il vivere in una città che sia in grado di favorire la convivenza, in una dimensione di opportunità e sicurezza, presuppone – tra l’altro – un riordino urbanistico che sappia dare dimensione e forma a tutti i quartieri, creando in essi valore, attraverso l’integrazione degli aspetti architettonici e ambientali.

Vogliamo una città sensibile ai bisogni dei più deboli e che, perciò, si sentono più minacciati. Cittadini, questi, che vanno assistiti fornendo loro le occasioni di incontro e i servizi adeguati ai bisogni, garantendo libertà di scelta.

Vogliamo una città che ognuno percepisca non solo come ospitale, ma anche come sicura, perché protetta e garantita da una rete di prevenzioni, dissuasioni e controlli, che abbini alla presenza delle autorità di pubblica sicurezza le tecnologie di controllo meno invasive e più efficaci.

Vogliamo una città da vivere in ogni sua componente, dotando i quartieri di punti di informazione, in grado di fornire informazioni e recepire suggerimenti

e consigli che permettano l'aggiornamento dei programmi comunali, in funzione di un costante miglioramento della soddisfazione dei bisogni del cittadino.

Anche in questo ambito, date le limitate competenze dell'Amministrazione Comunale, riteniamo che si debba dare spazio all'iniziativa privata.

Dovranno essere incentivate, pertanto, anche con sgravi tariffari tutte le iniziative anche di carattere consortile che i cittadini, privati ed imprese, potranno essere, anche volontariamente per la tutela del territorio.

ORGANIZZAZIONE COMUNALE E PERSONALE

Iniziamo con il sottolineare gli aspetti metodologici comuni a questi punti sui quali la Giunta Marchignoli **non è intervenuta efficacemente** :

l'attuazione solo parziale delle più recenti normative, nazionali e regionali, sulle autonomie locali, riguardanti la pianificazione territoriale e l'azione di sviluppo dell'economia comunale; l'insufficiente adeguamento dei meccanismi di funzionamento della macchina comunale e la mancata utilizzazione di strumenti finanziari innovativi; la revisione solo parziale dei processi di contabilizzazione; la revisione della politica degli appalti, la creazione di strutture burocratiche di 2° grado, aventi una sostanziale duplicazione delle competenze comunali;

tutti questi elementi sono le cause di una situazione di progressivo aggravamento della situazione finanziaria del Comune, dove l'indebitamento non è stato contenuto ed è stato confermato il peso tendenziale in aumento della spesa corrente (costi di funzionamento) a discapito di quella in conto capitale (investimenti) riconfermando, così, il carattere autoreferenziale, non per colpa del personale, della struttura comunale, nei fatti talvolta poco orientata allo sviluppo e all'azione a sostegno delle necessità dei cittadini.

Intendiamo, quindi, procedere ad un processo di riorganizzazione globale degli uffici comunali, valorizzando e non punendo le risorse professionali esistenti, cercando di assicurare nel contempo maggiore flessibilità e disponibilità verso i cittadini, sia in termini di orario, sia in termini di efficienza.

Particolare attenzione sarà dedicata ai modelli di gestione e di controllo, tenendo conto che il criterio base al quale deve ispirarsi l'azione dell'Amministrazione Comunale deve essere l'attenzione e la disponibilità verso i cittadini.

**Angela Labanca
Candidato Sindaco Lista "Forza Italia"**