

La svolta-Fico per le costruzioni

«Via a settembre, sarà un corsa»

Parla il presidente dell'azienda capofila della cordata vincitrice:
«Segnale importante, pronti ai doppi turni per finire in un anno»

Nella cordata guidata dal Ccc, il Consorzio cooperative costruttori, che si è aggiudicata la gara (da 40 milioni di euro) per la realizzazione di Fico, la «cittadella» del cibo di Eataly al Caab, una «fetta» del 40% la rappresenta la Coop Costruzioni, che ha fatto parlare di sé negli ultimi mesi per la crisi che l'ha costretta ad applicare i contratti di solidarietà a 380 dipendenti, dopo anni di cassa integrazione e lo spettro di decine di esuberanti. Cosa può rappresentare il nuovo maxi-appalto per la salute della stessa cooperativa e per l'edilizia bolognese lo spiega il presidente di Coop Costruzioni Luigi Passuti, che, pur se ancora cautamente («L'aggiudicazione ufficiale non c'è ancora stata», ci tiene a sottolineare), tira un sospiro di sollievo per l'esito della gara.

Presidente Passuti, vincere un bando di questa importanza in questo momento cosa significa per le aziende edili bolognesi?

«È un segnale molto importante per le aziende del territorio in un contesto molto povero di bandi e di lavoro, ci voleva proprio, perché oggi il lavoro nel settore delle costruzioni è davvero povero di opportunità, a parte qualche piccolo investimento del pubblico. E poi tra, 12 o 13 mesi, a lavori finiti, Fico sarà anche una grossa opportunità di sviluppo per Bologna e per la Città metropolitana, proprio a ridosso dell'Expo 2015».

E cosa significa per Coop Costruzioni? Sarete in grado a questo punto di sbloccare i contratti di solidarietà?

«È prematuro adesso capire se e quante maestranze potranno lavorare dentro questa commessa. Quando inizie-

ranno i cantieri si potrà capire, intanto siamo già partiti con le fasi progettuali che dureranno circa 60 giorni».

Parliamo dei tempi, presidente. Quando partiranno i cantieri?

«Nei prossimi giorni ci riuniremo e a inizio settembre, dopo le ferie, saremo in grado di definire l'organizzazione della commessa e di procedere con l'inizio dei lavori».

Il bando prevede un anno di tempo per la realizzazione di Fico. Tempi decisamente stretti? Come pensate di farcela?

«Bisogna che ci rimbocchiamo decisamente le maniche, lavoreremo sodo. A seconda dell'organizzazione che decideremo di darci, poi, se sarà necessario lavoreremo con doppi turni. Ancora non sappiamo quante persone impiegheremo, ma quando ci riuniremo metteremo in piedi l'organizzazione tecnica per capire di quante maestranze, di quanti tecnici, di quanti ingegneri avremo bisogno. Il progetto è fattibile, ma bisogna senz'altro lavorare sodo per ottimizzare i tempi molto stretti».

Ci sono già tutti i permessi per partire, Passuti?

«Certamente intanto siamo in grado di partire già con l'accantieramento, ma poi pian piano si affineranno anche tutti i dettagli dal punto di vista urbanistico. Non sono in grado di dire adesso se manca qualche permesso da parte del Comune».

E poi, presidente, c'è anche il People Mover. Solo qualche settimana fa le banche si sono dette disponibili a finanziare la prima tratta dalla stazione all'aeroporto, ma anche a ragionare sul prolungamento della mono-

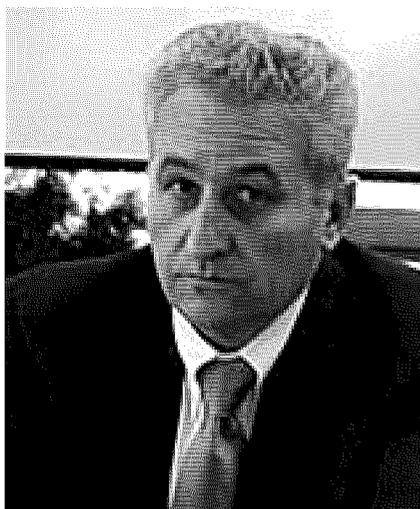
rotaia fino alla Fiera e a Fico. Un'altra opportunità da cogliere?

«Sicuramente è un'opportunità importante, molto dipende dal sistema creditizio, ma se ci sono le risorse si può certo iniziare a parlare del prolungamento del tragitto. Non è una cosa prioritaria adesso, nel senso che Fico si fa comunque, ma se saranno stanziati le risorse, ci metteremo anche su quello, di mestiere facciamo i costruttori».

Daniela Corneo

daniela.corneo@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Leader

Luigi Passuti è presidente di Coop Costruzioni, la cooperativa che, nella cordata di imprese che ha vinto il bando per Fico e che è guidata dal Ccc, si è aggiudicata il 40%



Progetto fattibile, però i tempi sono molto stretti. L'allungamento del People mover? Disponibili, ma dipende dalle risorse

Bologna riparte: gli altri cantieri

Il People mover

1 Con il finanziamento promesso delle banche (Imi in primis) non dovrebbero esserci più ostacoli per il finanziamento della navetta che punta a collegare la stazione all'aeroporto (ed eventualmente estendersi verso Fico) sotto la gestione di Marconi express, composta da Ccc e Tper. I lavori dovrebbero partire nel 2015. La navetta dovrebbero entrare in funzione nel 2018

Il nuovo stabilimento Philip Morris

2 Sono già partiti gli scavi a Crespellano per la costruzione della nuova fabbrica targata Philip Morris per la produzione della sigaretta a potenziale rischio ridotto, che dovrebbe essere lanciata sul mercato a partire dalla fine dell'anno. Creerà qui 600 posti di lavoro. Il primo appalto è andato alla Colombo di Lecco, che però si appoggerà anche ad aziende locali per i lavori

Il nodo di Rastignano

3 È stata l'azienda Baraldini Quirino di Mirandola ad aggiudicarsi il primo lotto dei lavori (appaltati da Rfi) per la costruzione della nuova strada che collegherà Rastignano alla rotonda Mafalda di Savoia vicino a via Corelli a Bologna. Contemporaneamente verrà realizzata una bretella di collegamento con via Toscana

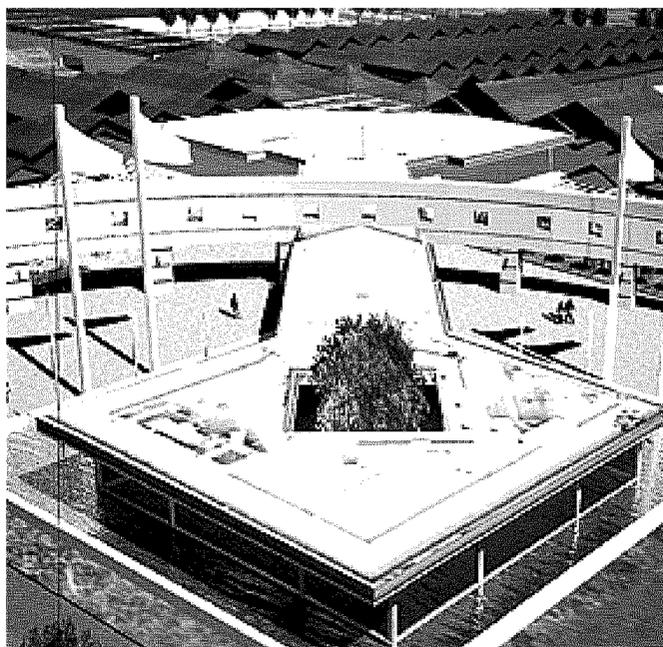
Lavori Crealis

4 È sempre Coop costruzioni ad effettuare (proprio in queste settimane) i lavori di adeguamento delle strade bolognesi in vista del passaggio del Crealis, il bus che ha sostituito il progetto del Civis. I cantieri di Strada maggiore dovrebbero concludersi a inizio dicembre, poi toccherà a via Rizzoli e via Ugo Bassi



La «Disneyland» del cibo

Fico sorgerà al Caab su una superficie di 80 mila metri quadrati e accoglierà, secondo le stime, 5 milioni di visitatori all'anno. Il parco agroalimentare sarà dedicato alla valorizzazione delle filiere agro-alimentari italiane: dalla produzione orticola e frutticola all'olio d'oliva, riso e cereali, dagli allevamenti a vino, birra e grappe. Oltre alla vendita diretta e alla ristorazione, ci saranno spazi per laboratori e visite didattiche.



COME 55 ANNI FA

La grande alleanza coop-privati che riabilita il «consociativismo»

Le opportunità (e i rischi) di una parola che non piace

di MARCO MAROZZI

Basta con il consociativismo. Lo dice Virginio Merola, lo dice Fabio Roversi Monaco e dietro di loro tutti a ruota. Poi ecco Fico, la sognata città del cibo, il più grande esempio di consociativismo da oltre cinquant'anni. Nel progetto ci sono dentro tutti, proprio tutti. Roversi Monaco con la Banca Imi è link finanziario, Merola il referente amministrativo. Nella realizzazione c'è il pieno di re del mattone: i colossi coop Ccc, gli artigiani di Unifica, i costruttori Luigi Melegari e Francesco Montanari.

In nome del consociativismo, Bologna vive un'occasione unica. Decisivo è che non sia un pastrocchio. Consociativismo non è una parolaccia: nel 1968 l'inventore del termine, Arend Lijphart, lo definì è un modello di democrazia rappresentativa, nel quale la stabilità politica è il prodotto di un sistema di accomodamenti e compromessi. Fico di Segrè-Farinetti si dilata a un progetto culturale-economico-politico di città, territorio, regione su cui gli amministratori devono avere le idee ben chiare. Quindi è molto, molto preoccupante che non ce ne sia traccia nel Piano Strategico Metropolitano, come è grave che nel Piano Urbano non si parli della Philip Morris a Crespellano. Fico è un colossale piano per Bologna, come l'andata in Borsa dell'Aeroporto, come la Fiera: per questo non si possono ammettere balbettii sul People mover che deve collegare le zone strategiche. Serve un legame vero, di testa e attività, culture e professionalità. Un consociativismo serio e giu-

sto, cosciente. Non solo di affari e affaristi.

Il rischio è l'ordine sparso, la casualità delle iniziative, la mancanza di una mano amministrativa decisa, il pressapochismo. Il discorso riguarda anche i potenziali candidati alla presidenza della Regione, con i due più forti — Bonaccini e Richetti — che devono uscire dalla storia di politici *politicien*, senza grandi visioni amministrative. Fico non è solo la Fabbrica italiana contadini; è la fabbrica, una delle portanti, della Bologna del domani. In cui l'alleanza materiale si fa politica concretamente consociativa. Come per l'Aeroporto, la Fiera. La dorsale Nord verso il futuro per uscire da decenni di stagnazioni. Con il Caab non più cattedrale nel deserto, centro ortofrutticolo creato inutilmente immenso quando si credeva che il pubblico potesse permettersi tutto.

Le coop hanno un ruolo strategico, nella città dell'Unipol, della presenza infinita nel centro e in tutte le periferie, della Porta d'Europa e del Mercato di Mezzo, dei rapporti d'affari con i privati. Loro, Merola, il suo sodale Matteo Lepore, che dalla cooperazione «rossa» proviene, devono mostrare che è la politica a gestire la città. Come avvenne giusto 55 anni fa. Quando lo sviluppo da quantitativo divenne (anche) qualitativo. Nel 1959 il congresso regionale del Pci cambiò tutto. Addio al comunismo stalinista, Guido Fanti segretario di Bologna e della regione, in preparazione di diventare sindaco e poi primo presidente dell'Emilia-Romagna. Dozza, comunista autodidatta, guidò Bologna verso la Fiera, l'Aeroporto, il futuro. Chiese a Togliatti di mandargli da Roma un «urbanista, perché noi non ci

capiamo niente e stiamo facendo dei pasticci». Arrivò Giuseppe Campos Venuti. Con lui e Pier Luigi Cervellati, fu un altro mondo. Il Bologna F.C. vinceva lo scudetto. Poi con Fanti vennero il Fiera District, Kenzo Tange, la tangenziale. Il prolungamento di Bologna verso Nord, riponendo il modulo delle torri. Come adesso, con la Torre Unipol in Massarenti. Sperando che le cose non finiscano come negli anni 70. Bloccate a metà strada.

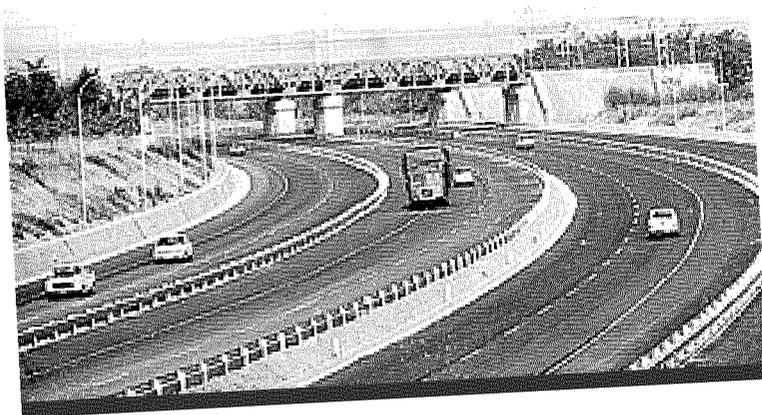
Non c'era paura per i termini. Campos, con i giovani Felicia Bottino e Aldo Bacchiocchi, lanciò il Piano intercomunale... di minima previsione. Pci e Dc uniti per Bologna anche se divisi dappertutto. Gente come Umbro Lorenzini, Armando Sarti (anche lui proveniente dalle coop) da una parte; dall'altra Fernando Felicori, il padre della Fiera, il cooperatore bianco Giovanni Bersani, Giancarlo Lenzi, i politici Tesini, Marabini, Rubbi,

tutti moderati, a progettare insieme. I rossi a squadernare Bologna, i bianchi a far arrivare soldi da Roma e dalle banche. Il cardinal Lercaro costruiva le chiese di quartiere, pendant dei quartieri laici, idea del dc Dossetti, realizzati dal Pci. Il vicesindaco socialista Pietro Crocioni era anche il legale di Attilio Monti (e il *Carlino* si trasferì a Villanova e in via Gramsci sorse il *Carlton*) e di Angelo Moratti. Quando fallì la tipografia del Pci, la Steb, il terreno fuori Mascarella fu acquistato dal costruttore Luciano Marchesini che vi innalzò le sue torri. Fu grande consociativismo. Anche se il termine non esisteva ancora.

Le «imprese» del passato



Le torri di Kenzo Il progetto dell'architetto giapponese affonda le sue radici alla fine degli anni 60, venne realizzato tra il 1978 e la fine del decennio successivo



La tangenziale Realizzata nel corso degli anni 60, la complanare di Bologna, lunga 22,2 chilometri, è stata inaugurata nel 1967 sotto il sindaco Guido Fanti

