

I mercoledì del Cestello

L'URBANISTICA A BOLOGNA

traccia per l'incontro del 23 gennaio 2002

1) Urbanistica e Qualità di vita

Una relazione strettissima ma poco presente alla coscienza dei cittadini

Passeggiata in città.

1.1 - Via Mengoli: marciapiede largo, sempre libero da auto parcheggiate. Fila di alberi a destra e a sinistra della carreggiata. Il parcheggio è a pettine, restano spazi tra le auto. Rari motorini. Attraversamenti protetti con le penisole e i paletti. Semafori. Scivoli per carrozzine. Molte vetrine e negozi che si aprono sulla strada, alcuni con espositori (cassette di frutta, bottiglie di vino) sul marciapiede.

Cammini tranquillo, se sei in compagnia procedi fianco a fianco, non ti preoccupi di proteggerti (sei già protetto) né di attraversare (aspetti il verde). Se hai un bambino o un anziano non hai barriere. Anche di sera il percorso è ben illuminato, ben frequentato. Se incontri qualcuno c'è lo spazio per salutare e scambiare due parole. Sensazione di "città viva", di sicurezza, di spazio.

1.2 - Svolta in via Vizzani: marciapiede stretto, ingombro di pali della luce e cartelli pubblicitari. Biciclette parcheggiate lungo la recinzione ti costringono a strisciare contro le auto parcheggiate. Non si può camminare affiancati, se incroci un pedone uno dei due deve dare strada. Le auto sono parcheggiate in fila, quasi a contatto, se devi attraversare faticosi a passare. Non ci sono semafori, né penisole. La strada è buia, i rari negozi sono chiusi, in alcuni devi suonare per farti aprire.

Cammini con un senso di ristrettezza, di scomodità, di fatica. Se sei in compagnia devi metterti in fila indiana. Non puoi portare carrozzine. Strada buia, hai la sensazione di poter essere scippato (è successo a 2 persone nell'ultimo anno). Se incontri qualcuno saluti rapidamente perché non c'è spazio dove fermarsi.

1.3 - Proseguì in via Manfredi. Qui manca proprio il marciapiede: ci sono due file di auto parcheggiate lungo i muri delle case, nessun negozio. Si cammina in mezzo alla strada, fermandosi e cercando rifugio tra due auto parcheggiate quando sopravviene un veicolo.

Cammini con ansia, preoccupato che arrivino macchine. E che le auto in sosta che sfiorano non stiano partendo. Rimpiangi di non essere uscito in macchina, anche se non sapresti dove parcheggiare. Ideale per rapine e scippi (uno l'ho visto di persona, chiamai io la polizia).

Variabile tra le 3 situazioni: **lo spazio tra gli isolati**. Ti cambia l'umore, la serenità, il piacere di muoverti in città. Ci sono altre variabili urbanistiche (senza parlare di servizi, come giardini, parcheggi, zone sportive, centri civici, spazi pubblici per giovani e anziani...) capaci di influenzare la qualità di vita (o, all'opposto, la fatica urbana):

- il rapporto tra altezza e distanza tra edifici (città stretta, senso di oppressione, case buie, odori dell'appartamento accanto, scarsa riservatezza). *Cirenaica e Santa Rita. Saragozza e Andrea Costa.*
- la presenza di esercizi commerciali di vicinato, che crea traffico pedonale, vita, socialità e controllo del territorio. *D'Azeglio e Nosadella.*
- la presenza di spazi di sosta e ristoro per pedoni (panchine, giardinetti, bar e gelaterie, dehors), che consentono di fermarsi, leggere, socializzare. *Castiglione prima e dopo via Farini.*
- l'accesso con mezzi pubblici o con la bicicletta; i parcheggi. *Ospedale S. Orsola e Maggiore*
- banalità o meno dei luoghi. *Piazza Maggiore e VIII Agosto. Ordine e disordine nel paesaggio urbano* (insegne, cassonetti, discontinuità dei percorsi pedonali...).

Questa diversa percezione dei luoghi, il diverso stato d'animo che ne consegue, in una parola **la "felicità" o "infelicità" urbana dipende da scelte di progettazione del territorio**. Oppure, come nel caso delle strade citate, di trasformazioni nello stile di vita (automobile di massa) che hanno reso inadeguata una progettazione urbanistica per un diverso stile di vita e di mobilità.

Tutto questo viene subito dai cittadini in modo inconsapevole: quando se ne accorgono (vedi Comitati) è sempre troppo tardi.

La scarsa informazione (oltre alla naturale complessità della materia) impedisce ai cittadini di attribuire responsabilità in tema urbanistico, quindi di modificare il loro consenso ed esercitare la loro sovranità elettorale di conseguenza. Ma chi dirige lo sviluppo del territorio? Quali forze lo influenzano?

2) Urbanistica tra Imprenditori, Politici e Tecnici

Dove si decide la pianificazione del territorio e lo sviluppo di una città?

Le scelte urbanistiche sono sempre, almeno nelle conseguenze, **scelte politiche**. Estremizzando, una città fatta di "vie Manfredi" premia le porte blindate, la vigilanza privata, la terza auto, le parabole e i decoder, e finisce per polverizzare il tessuto sociale. Una città di "vie Mengoli" (con l'aggiunta però di piste ciclabili, giardini, palestre, teatri, spazi per giovani) premia le biciclette, lo sport, lo stare insieme, l'associazionismo, e finisce per rafforzare il tessuto sociale.

Purtroppo, nonostante che a valle delle scelte urbanistiche ci siano sempre effetti sociali e politici, a monte manca questa coscienza e questa lucidità da parte della politica. Che latita. O meglio, accetta di **utilizzare il territorio come merce di scambio**.

Un giardino costa (di impianto, di manutenzione, di mantenimento di condizioni di sicurezza); un palazzo rende (di oneri, di ICI, ecc.)

Allora ecco la stagione dell'urbanistica "contrattata", o "concertata": il comune dice al privato: "Cosa mi dai in cambio del permesso di costruire?"

L'approccio negoziale in sé non sarebbe scandaloso. Il problema diventa **la valutazione delle ragioni di scambio**: la crescita degli alloggi è in sé un bene oppure va compensata con dell'altro per essere un guadagno della collettività? Il rifacimento di un marciapiede ci ripaga del consumo (irreversibile!) di una fetta di territorio? Abbiamo più bisogno di una palestra o di un giardino? O di lasciare spazi vuoti a mitigare l'eccesso di pieni?

Sarebbe assolutamente necessario un forte controllo da parte di tutti i livelli amministrativi, e un continuo confronto con i cittadini. Ma qui interviene **la tecnicità della materia**. Che mette in buca non solo i cittadini, ma a volte anche i politici, che "si fidano" di quelli (pochissimi) che "se ne intendono". E che vengono lasciati "gestire" il territorio. In maniera normalmente silenziosa, coperta, sotterranea.

La bocciatura della nuova Stazione sembra un fatto estetico, ma invece la sostanza è fondiaria: i proprietari e i costruttori hanno scongiurato un notevole abbassamento delle rendite. Il cambio di unità di misura dell'edificato, passato da Superficie Lorda a Superficie Utile, è fondamentale per cambiare l'impatto del PRG. La caduta di un comma o di una frase in una legge o in una variante possono determinare conseguenze enormi. L'arcipelago e la monetizzazione sono istituti di flessibilità micidiali se lasciati in mano a tecnici senza una precisa strategia politica.

Davanti all'iniziativa privata (nella quale occorre però distinguere il piccolo proprietario, contro il quale il comune sa essere virtuoso, dal grande costruttore, verso cui è più che morbido...), i tecnici si trovano sprovvisti di direttive politiche che facciano da contropinta rispetto alla pressione (naturale) dei proprietari e dei costruttori.

Si assiste così al rimbalzo di responsabilità tra politici e tecnici: gli uni si riparano dietro le parole degli altri, e i palazzi vanno avanti.

I tecnici non hanno (ovviamente) ragioni o interessi propri per opporsi: il vento tira da quella parte, allinearsi è comodo (se non utile), andare contro è faticoso (o a volte dannoso).

Ma così facendo, dove finiscono gli interessi dei cittadini? Che senso ha la politica se diventa uno dei tanti luoghi negoziali, se finisce per "registrare" (come un Catasto) pressioni e proposte determinate dagli interessi privati, disegnando una città frutto di iniziative private e trattative di mercato non governate da alcuna strategia mirata all'interesse pubblico?

Il processo di formazione delle decisioni è poco chiaro e poco controllato, o meglio controllato dai costruttori, gli unici in grado di investire risorse in un'attività di pubbliche relazioni e di lobbying verso gli uffici tecnici: in questo modo, nel vuoto di politica, le richieste si trasformano in diritti ufficio dopo ufficio.

L'Urbanistica è un'attività politica tecnicamente assistita. Gli obiettivi (il modello di città, il modello di relazioni di convivenza, di utilizzo del tempo e dello spazio), sono necessariamente politici. I tecnici hanno un ruolo essenziale in 3 momenti: 1) intuire le dinamiche (spesso non evidenti) che producono la trasformazione del territorio e chiarirle ai politici; 2) individuare gli strumenti operativi per conseguire gli obiettivi di cui sopra; 3) aiutare (i politici ma anche i cittadini) a leggere lo sviluppo urbanistico in chiave critica, valutando i risultati (coerenza tra strategie/principi, obiettivi puntuali, strumenti operativi).

Con questo ultimo scopo nasce l'esperienza della Compagnia dei Celestini, gruppo formato da urbanisti e cittadini con passione per la progettazione del territorio, che verrà presentato pubblicamente nelle prossime settimane.

3) Urbanistica e futuro della società

L'Urbanistica come luogo necessariamente pubblico, sociale, solidale.

Le variabili che influenzano la qualità di vita sul territorio sono frutto di progettazione e pianificazione, non di libera iniziativa. La città non è l'economia o l'arte o lo spettacolo, dove un brulicare spontaneo di idee e intraprendenza può produrre risultati buoni. La città, il territorio, per esprimere qualità devono essere governati con una forte assunzione di responsabilità politica. E con una visione di insieme, non parziale.

Esempio della crescita di Bologna e dei comuni limitrofi: la terza cerchia di mura, questa volta fatte di industrie. Casalecchio, Zola, Anzola, Calderara, Castel Maggiore, Cadriano-Granarolo-Quarto, Villanova, San Lazzaro, Pianoro, hanno piazzato le ZAI a ridosso del confine con Bologna.

L'andamento quindi è: centro urbano, periferia, zone agricole... e fabbriche. I comuni ottimizzano il territorio scaricando verso il capoluogo i carichi e realizzando nelle loro aree residenziali i servizi. Il comune di Bologna libera zone industriali e perde posti di lavoro. La metà dei 900.000 bolognesi (provincia compresa) lavora a 20 km da dove dorme, le strade scoppiano e l'inquinamento monta.

Il processo è razionale come singolo comportamento, irrazionale come somma. Così accade tra privati: l'ottimizzazione del proprio fondo di proprietà secondo regole "interne" all'interesse del proprietario, se moltiplicato per tutti i proprietari, non produce qualità urbana, ma sfruttamento e degrado del territorio.

Qui il liberismo fallisce, o regge solo in un quadro di obiettivi politicamente individuati.

Probabilmente gli anni '80, le sentenze della Corte Costituzionale che di fatto resero impossibile l'espropriazione per pubblica utilità e indebolirono i vincoli di utilizzazione del territorio, sono anche spiegabili come reazione ad una stagione nella quale, probabilmente, la politica conobbe un momento di presunzione "dirigista" rispetto all'urbanistica, pensata come attività di pianificazione del territorio calata dall'alto ed esercitata a tavolino, senza un'adeguata considerazione delle dinamiche sociali ed economiche operanti di fatto, e con risultati talvolta imprevedibili.

La qualità del territorio è un obiettivo difficile, sfuggente, imprevedibile, e anche la pianificazione talvolta ha partorito mostri. Ma certamente oggi siamo all'eccesso contrario.

Oggi siamo allo smarrimento della funzione del pubblico come depositario dell'interesse generale, della politica come rappresentanza dei cittadini (non proprietari, non clienti, non investitori: ma abitanti di un territorio).

Per questo ritengo che l'urbanistica rappresenti una sfida e una palestra per il politico, che voglia ritrovare l'identità, l'orgoglio e la missione di riproporre il pubblico come luogo necessario in vista di una maggiore felicità anche individuale.

Andrea De Pasquale