

# Un futuro per Bologna

## *Tracce*



Carlo Monti a pag. 2

Giuseppe Campos Venuti a pag. 10

*Materiali per l'incontro di presentazione della ricerca  
"La convivenza tra città compatta e città diffusa:  
criticità e opportunità a Bologna e nel suo territorio"  
Bologna, 19 maggio 2010, Sala Assemblee  
della Fondazione Cassa di Risparmio in Bologna*

■ Fotografia in bianco e nero: è il 26 ottobre 1966, il Sindaco di Bologna Guido Fanti conferisce la cittadinanza onoraria al Card. Giacomo Lercaro. Si riconoscono tra gli altri Angelo Salizzoni e Giovanni Elkan, il Vescovo Ausiliare Luigi Bettazzi e Giuseppe Dossetti.

**Carlo Monti**

**La città di Bologna negli anni '50. Il Piano Regolatore e i nuovi quartieri della periferia**

*(Testo tratto dagli Atti in corso di pubblicazione del Convegno "La città di Lercaro: centralità urbane, quartieri e luoghi culto per la città contemporanea", Bologna 5-6 Marzo 2010 organizzato dal Centro Studi "Dies Domini" - Fondazione "Cardinale Giacomo Lercaro")*

Nel programma di questa parte del convegno il mio contributo ha una collocazione naturale come quadro di sfondo, rispetto alle relazioni che approfondiscono diversi aspetti dell'attività del Card. Lercaro come Arcivescovo di Bologna. Si propone quindi di ricostruire, attraverso dati ed avvenimenti significativi, le caratteristiche della città in cui egli entrò nel 1952, le trasformazioni degli anni successivi cui partecipò in modo diretto e indiretto, con impegno pastorale ma anche con passione civica, e l'eredità che ci hanno lasciato gli anni della "stagione Lercariana" di Bologna .

**I primi anni del dopoguerra**

Nel 1945 Bologna uscì dalla guerra con problemi gravissimi: la stazione ferroviaria era da ripristinare, come molti grandi impianti e attrezzature produttive; la carenza di abitazioni era drammatica. Su 280.000 vani esistenti al 1940, 45.000 erano stati distrutti e 80.000 danneggiati; intere vie, soprattutto quelle a nord vicine alla stazione, allo scalo merci e all'ospedale militare erano state praticamente rase al suolo. Molte famiglie abitavano in condizioni precarie: il Comune aveva messo a disposizione palestre ed aule scolastiche, e perfino i portici dello Stadio e di Via Albertoni; erano molto diffuse le coabitazioni.

Le alterne vicende della guerra avevano investito la città con ondate di sfollati, prima in uscita, dopo i grandi bombardamenti del 1943/44, poi in entrata negli ultimi periodi del conflitto, e nel complesso la popolazione non era calata; superava i 300.000 abitanti, e per effetto dell'immigrazione dalla provincia sarebbe arrivata a 340.000 nel 1951.

L'amministrazione comunale cercò di rispondere rapidamente a questi problemi. Come in molte altre città scartò l'idea di un Piano regolatore organico, e adottò invece un Piano di ricostruzione (1946/48) che avrebbe dovuto riguardare solo le zone distrutte; in realtà qui come altrove si voleva avviare anche un'operazione di "ammodernamento", approfittando delle distruzioni per allargare le strade e trasformare radicalmente le zone più colpite. In particolare, si iniziò la ricostruzione - con indici fondiari elevatissimi - del quadrante urbano che comprende Via Marconi, Via Lame e Via Riva Reno e della zona di Via del Borgo. Nella stessa logica si avviava la copertura dei canali: prima l'Aposa (1950), seguiranno poi il Canale di Reno (1956) e quello delle Moline. Cominciavano ad estendersi le periferie, senza un disegno organico.

Si ha intanto una forte ripresa produttiva, sostenuta dalla pronta riattivazione delle rete ferroviaria e favorita dalla collocazione geografica della città, al centro delle reti stradali nazionali: il trasporto merci cresce rapidamente, usando all'inizio una grande quantità di autocarri lasciati dagli eserciti alleati. Per quanto riguarda i trasporti pubblici, entrano in funzione le prime linee di autobus, e si riattiva il collegamento tranviario con San Lazzaro. Molte industrie riprendono la loro attività nella sede precedente, nascono molte attività artigianali spesso in sedi improprie, e, soprattutto, vengono fondate o riconvertite industrie che diverranno poi famose: nel 1946, ad esempio, la GD, l'Alcisa, la Ducati che produce il Cucciolo, piccolo motore ausiliario per le biciclette; nel 1947 i fratelli Maserati aprono a S.Lazzaro la loro prima fabbrica; in provincia Lamborghini avvia la costruzione di trattori col riuso di residuati bellici; nel 1948 nascono l'Alfa Wassermann e la Pasta Corticella, nel 1951 la Bonfiglioli Riduttori, nel 1952 la Marposs.

Per quanto riguarda gli alloggi, nel 1949 l'INA-Casa assegna a Bologna, nell'ambito del Piano Casa Fanfani, un importante finanziamento che avvia la costruzione di quartieri di edilizia popolare (Due Madonne, Cavedone, S.Donnino, Borgo Panigale, ecc.), collocati nell'estrema periferia. Era una scelta obbligata per avere aree edificabili a basso costo, ma rispondeva anche all'idea di realizzare "villaggi autonomi" che ricostruissero i rapporti sociali tipici delle comunità rurali da cui provenivano la maggior parte dei nuovi cittadini. I progettisti, spesso di grande valore (come Benevolo, Gorio, Vaccaro..), realizzarono edifici e spazi urbani che oggi sono riconoscibili per la loro buona qualità nella periferia che nel frattempo li ha inglobati, ma che allora e per molto tempo rimasero isolati e mal collegati col centro.

In conclusione, Bologna è in quegli anni una città con forti problemi ma piena di iniziative, che cresce rapidamente, assorbendo in media 10.000 nuovi abitanti all'anno (si prevedeva di superare i 500.000 abitanti entro il 1965), e dove altrettanto rapidamente si perdono antichi equilibri. Agli immigrati che vengono dalla pianura e dalla montagna si aggiungono in numero crescente quelli che arrivano dal sud, e le periferie crescono impetuosamente: nel centro storico vivono nel 1951 più di un terzo degli abitanti del comune (131.000), mentre nel 1961 saranno solo 93.000, un quinto del totale. E' in questa città che il 19 aprile 1952 fa ingresso il Card. Lercaro.

### **Gli anni '50, il programma delle nuove Chiese e il nuovo Piano regolatore**

Il programma pastorale del nuovo Arcivescovo entra subito in sintonia con i problemi della città; nel 1954 istituisce l'Ufficio Nuove Chiese, mentre nel frattempo una cappella mobile consente di celebrare la Messa davanti ai luoghi di lavoro e nei nuovi insediamenti; sempre nel 1954 i frati dell'Antoniano inaugurano il loro primo edificio; nel 1956 Padre Marella insedia la sua Città dei Ragazzi alla Cicogna. Nel 1955 si tiene il primo Congresso nazionale di Architettura sacra, presieduto dal Cardinale, e vengono costruite le prime chiese, come quella della Sacra Famiglia al Meloncello (progetto degli Ingg. Bettazzi) e quella del Cuore Immacolato di Maria, progettata da Vaccaro e Nervi a Borgo Panigale, al centro del nuovo quartiere autonomo.

Come testimoniano le relazioni di alcuni dei protagonisti di quegli anni, prende corpo un grande programma pastorale e culturale: ogni nuovo quartiere deve avere una parrocchia (molte inizialmente trovarono sedi di fortuna in negozi, magazzini, case private..) e la nuova chiesa deve essere pienamente inserita nel contesto, divenendo il centro della vita di una nuova comunità.

Intanto il Comune adotta dopo un lungo iter il nuovo Piano Regolatore (1955), che recepisce il Piano di ricostruzione e ripropone sostanzialmente l'impianto urbanistico che era stato delineato prima della guerra, quando si era tenuto un concorso nazionale per la redazione del piano.

Il Piano (che sarà approvato nel 1958) asseconda la tendenza spontanea allo sviluppo lungo l'asse della Via Emilia, e privilegia il traffico automobilistico, con un grande asse di scorrimento veloce a nord, al di là della cintura ferroviaria (la futura tangenziale) e una strada panoramica lungo la collina; nel centro storico la ricostruzione è abbinata a sventramenti e rettifiche di strade - soprattutto lungo la cerchia delle mura del Mille - per favorire la circolazione, scelta che oggi fa sorridere, di fronte alla grande diffusione dell'auto che si realizzò negli anni successivi; si prevede un'espansione della periferia, fino a raggiungere i nuovi quartieri di edilizia popolare. Come è accaduto in altre città, questi quartieri fungeranno da avamposto all'iniziativa privata, che riempirà le aree intermedie usufruendo delle reti di collegamento e dei servizi realizzati per allacciarli al centro.

Da notare che nel 1957 Bologna si collocò al primo posto fra la città italiane per la percentuale di nuove costruzioni; negli anni successivi, come vedremo, questa crescita edilizia quasi senza limiti sarà oggetto di forti critiche, ma allora veniva considerata, a Bologna come altrove, uno strumento importante per rilanciare rapidamente l'economia. A questo proposito è significativo sottolineare che il già ricordato Piano Casa del 1948/49 era stato proposto da Fanfani come Ministro del Lavoro e la legge che lo istituiva si intitolava "Provvedimenti per incrementare l'occupazione operaia".

L'intero territorio fra la collina e la nuova circonvallazione nord viene così inserito nell'area urbana, e questo comporta un aumento della popolazione teoricamente insediabile fino a un milione di abitanti, da raggiungere nell'arco di trenta anni. In coerenza con questa estensione della città a macchia d'olio si sviluppano intanto le linee di autobus e filobus, che sostituiscono la rete tranviaria. Una scelta comune a molte città italiane, che a Bologna si completerà negli anni '60, e privilegia il trasporto su gomma con effetti negativi che tuttora si risentono.

### **Un nuova politica comunale e i nuovi programmi urbanistici**

Nel 1959 una Conferenza regionale avvia un forte rinnovamento del Partito Comunista: si afferma la linea riformista (poi definita "modello emiliano"), che prevede l'avvicinamento al mondo cattolico e il confronto con le associazioni economiche e sociali, e che individua nell'amministrazione locale il campo principale di impegno del partito.

Con Guido Fanti fanno parte del nuovo gruppo dirigente personalità come Umbro Lorenzini, Renato Zangheri, Mario Soldati; per affrontare i problemi dello sviluppo urbano viene chiamato a Bologna Giuseppe Campos Venuti, che si circonda di un gruppo di giovani tecnici (Cervellati, Zaffagnini, Mattioli, Carrieri...) e promuove subito una serie di studi di settore (centri direzionali, edilizia popolare, centro storico, verde, scuole, trasporti), chiamando a collaborare importanti consulenti esterni come Benevolo, Insolera, Aymonino.

Si ha così una svolta radicale nella politica urbanistica. Mentre a livello nazionale si sta preparando la nuova legislazione per l'edilizia popolare (la legge 167 del 1962, che istituirà i PEEP) nel 1961 il Comune anticipa la nuova impostazione in alcune zone. E' il caso del quartiere sulla Via Emilia Levante, nell'estrema periferia orientale, che propone nuovi criteri per l'intervento pubblico e costituisce un'occasione di sperimentazione e formazione dei quadri tecnici delle cooperative e delle imprese di costruzione. Da piccole imprese autogestite e artigianali le cooperative di costruzione diventano imprese a carattere industriale. Negli oltre 400 alloggi costruiti sono messe a punto nuove tecniche costruttive, basate anche sulla prefabbricazione. Il Piano PEEP del 1963 avrà dimensioni imponenti e segnerà nei decenni successivi la riqualificazione delle periferie bolognese, destinando aree migliori e meno periferiche all'edilizia pubblica.

Si anticipano anche le norme che verranno poi stabilite dalla Legge Ponte del 1967, imponendo all'iniziativa privata - con accordi bilaterali - di contribuire alla realizzazione di servizi sociali ed aree verdi nelle nuove periferie; si realizzano nuovi modelli di edifici scolastici, poi adottati in molte altre realtà italiane, rispondenti ai più moderni criteri pedagogici (arch. Merlo e Arch. Gualdi); si analizzano e si classificano tutti gli edifici del Centro storico di Bologna (Benevolo, Cervellati, Andina); si censisce il verde collinare, ponendo le basi delle Varianti per il Centro Storico e per la Collina, che stabiliranno definitivamente la tutela di queste due realtà fondamentali.

Nel 1969, quando Campos Venuti avrà già lasciato l'Assessorato all'urbanistica, sostituito da Armando Sarti, questo imponente lavoro di riqualificazione sarà ricomposto in una Variante Generale, che sancirà un drastico ridimensionamento delle previsioni insediative (da un milione di abitanti a 500-600.000), la tutela del centro storico e della collina, un forte aumento degli spazi per servizi in tutte le nuove periferie.

Intanto il clima di collaborazione con le istituzioni nazionali, con le forze economiche e con la società civile stava dando molti frutti.

Nel 1961/62 "decolla" l'Aeroporto, con una Società che vede insieme Comune, Provincia e Camera di Commercio, e nel 1963 iniziano i primi collegamenti regolari con Roma; instancabile promotore dello sviluppo è Ernesto Stagni, trasportista di fama internazionale, Presidente della Camera di Commercio di Bologna e poi dell'Unione nazionale.

Si bandisce il concorso nazionale per il nuovo quartiere fieristico; nel 1964 il Card Lercaro posa la prima pietra del nuovo complesso (progettato da Benevolo, Giura Longo e Melograni con soluzioni innovative) in cui si terrà la prima edizione del SAIE, il più importante evento fieristico nel settore delle costruzioni edilizie.

Nel 1963 era stato inaugurato il Laboratorio nucleare di Montecuccolino, centro di ricerche allora fra le più avanzate d'Italia.

Il Comune aveva intanto varato un'importante riforma amministrativa, passando da un bilancio in pareggio - vanto degli anni '50 - ad un'impostazione di tipo keynesiano che puntava a moltiplicare gli investimenti pubblici, mediante mutui contratti con le banche che producevano un indebitamento finanziario controllato. Nel 1963 questa impostazione venne codificata nel "Programma di sviluppo della città e del comprensorio", che ampliava gli orizzonti della città al suo hinterland, ponendo le basi per l'organizzazione di un nuovo sistema urbano.

Occorre ricordare a questo proposito che già nel 1959 il Comune di Bologna ed altri 15 Comuni della cintura avevano chiesto al Ministero competente la formazione di un Piano Intercomunale unico, ed avevano avviato l'elaborazione di strumenti urbanistici fra loro coordinati. Nel 1967 questa iniziativa si tradusse in uno Schema Direttore di Piano Intercomunale che prevedeva il decentramento delle grandi attrezzature e di molte attività produttive, una nuova rete infrastrutturale e il potenziamento dei centri minori della cintura, per regolare la crescita del sistema, decongestionando l'area centrale e diffondendo condizioni di vita tipiche della città nelle aree esterne, ancora prevalentemente rurali.

La maggior parte delle previsioni di quel documento si sono poi realizzate: il potenziamento dell'aeroporto, la creazione dell'Interporto e del CenterGross, il Centro Alimentare, la grande viabilità (sussidiaria Ovest alla Via Emilia, Lungo Reno e Lungo Savena, Trasversale di pianura...), i parchi fluviali del Reno e del Savena, i parchi collinari..., e hanno dato respiro alla città fin quasi all'epoca attuale; non si è attuato invece - e torneremo sull'argomento - il decentramento dell'Università, che avrebbe dovuto trasferire le Facoltà tecnico-scientifiche ad Ozzano.

## **I Quartieri**

Da un punto di vista sociale e culturale, mentre fiorivano iniziative in campo artistico, museale, teatrale, editoriale (il Mulino, nato nel 1951, si stava affermando come laboratorio nazionale di confronto fra diverse culture politiche) si registra l'avvenimento più significativo di quegli anni, l'istituzione dei Consigli di Quartiere.

Erano stati per la prima volta proposti nel "Libro Bianco" presentato da Giuseppe Dossetti per le elezioni amministrative del 1956, 170 pagine elaborate con la partecipazione delle migliori intelligenze del mondo cattolico bolognese (accanto ai politici, come Tesini, Salizzoni, Marchiani, Felicori, anche molti tecnici, come Giuseppe Coccolini e Osvaldo Piacentini, che avrebbe poi avuto un ruolo rilevante nel rinnovamento della cultura urbanistica nazionale); Achille Ardigò aveva coordinato buona parte del lavoro e redatto la parte riguardante i quartieri.

Scrivendo Dossetti *"...si tratta, anzitutto, di superare ...una coesistenza fra cittadini che non è solidarietà attiva e costruttiva, ma spesso soltanto una tolleranza rassegnata ed inerte; e si tratta di convenire tutto questo in qualche cosa di positivo e di attivo... un vero spirito di consorzio, convinto, energico e creativo, in vista di obiettivi che sono già in qualche modo esistenti nel patrimonio stesso della città"*.

Nonostante la sconfitta elettorale, le nuove idee contenute nel Libro Bianco diventarono patrimonio comune della città.

Notava Ardigò in un suo scritto recente *".... si passò, in Consiglio comunale e poi nella città, in.. poco tempo, dalla netta alternativa dossettiana a Dozza, esposta nel Libro bianco, a quella ricca e vivace prospettiva di coprogettazione per la nuova Bologna, che (...) ritengo di poter definire di concordia discors.... "*. Caddero molte diffidenze reciproche *"... per l'intensità di un acceso confronto in Consiglio comunale, di mesi e mesi, con dibattiti anche fino alle prime ore dell'alba..... Noi scoprimmo alcuni interlocutori ....interessanti tra assessori e consiglieri pur sotto l'egemonia del sindaco. La maggioranza a sua volta dovette riconoscere la ricchezza, anche se la durezza, dei contributi di gran parte dei 17 consiglieri comunali guidati da Dossetti e successivamente da Felicori... "*.

Partendo da una prima delibera del 1960 si giunse finalmente nel giugno del 1964 all'istituzione - per la prima volta in Italia - di 14 Consigli di Quartiere - presieduti da un "Aggiunto del Sindaco", con delega dell'Amministrazione comunale per la gestione di problemi locali, concepiti come strumenti per avvicinare il Comune ai cittadini, decentrando servizi e promovendo la loro partecipazione con consulte ed assemblee. Iniziò così un periodo ricco di iniziative e di collaborazione, soprattutto per l'integrazione degli immigrati ed il miglioramento dei servizi urbani, promossi da organismi molto più vivaci di quanto poi sarebbero stati i Quartieri istituiti in applicazione della legge nazionale del 1976.

Il nuovo clima della città risulta evidente nel dicembre del 1964 quando il Sindaco Dozza accoglie in stazione il Card. Lercaro al suo rientro dal Concilio Vaticano II: dai fatti di Ungheria del 1956 si erano interrotti i loro rapporti formali (anche se si erano sempre mantenuti canali discreti di comunicazione) ed ora quell'incontro testimoniava la volontà di instaurare nuovi rapporti.

Nel 1966 Guido Fanti, nuovo Sindaco, annuncia in ottobre il conferimento solenne della cittadinanza onoraria di Bologna al Card. Lercaro; in dicembre il Cardinale consegna al Sindaco il messaggio del Papa Paolo VI che istituisce la Giornata mondiale della Pace.

### **La città attuale e l'eredità di quegli anni**

Nel 1968 si conclude il mandato pastorale del Cardinale. Anche nell'Amministrazione comunale si hanno importanti cambiamenti: nel 1970 Renato Zangheri succede a Guido Fanti eletto Presidente della nuova Regione, e Campos Venuti diviene Presidente della Commissione urbanistica del Consiglio regionale .

Nei primi tempi continua l'attuazione dei programmi elaborati nella precedente stagione di confronti e di collaborazione, in particolare per quanto riguarda i problemi della pianificazione urbana. Così, nel 1969, come abbiamo già ricordato, viene adottata la Variante Generale al Piano Regolatore, e nel 1970 Kenzo Tange presenta il progetto per il Centro Direzionale, che avrebbe dovuto proiettare lo sviluppo urbano oltre la tangenziale, per costruire un sistema urbano di grandi dimensioni, fondato su un "bipolo" costituito dal nuovo distretto e dal centro antico, liberato da molte funzioni amministrative e direzionali che già lo stavano congestionando. Si continua anche a lavorare su altri programmi di decentramento previsti dallo Schema del Piano Intercomunale del 1967, come il già citato progetto del polo tecnologico universitario ad Ozzano.

Ma interviene rapidamente una nuova svolta della politica comunale: si impone la scelta del recupero, di cui è protagonista Pier Luigi Cervellati. Il progetto di Tange viene ridimensionato e ridotto all'attuale Fiera District; l'Università viene contrastata nei suoi programmi di decentramento (con l'entusiastico assenso di tanti docenti che temono di essere "deportati" in un luogo distante ben 12 chilometri dalle loro comode e vecchie sedi) e viene gradualmente indotta a diventare il più forte alleato del Comune nel recupero del centro storico, in cui si avvia (1972/74) il piano PEEP di intervento pubblico.

Questo piano ha avuto il merito di consacrare definitivamente la politica di tutela dei centri antichi, dimostrando la sua concreta fattibilità, ed ha proposto Bologna come laboratorio esemplare, premiato ed imitato a livello internazionale, ma ha anche segnato la fine di una politica di grandi ambizioni, aperta al futuro. Con gli occhi di oggi, si potrebbe affermare che la città è divenuta sempre più "introvertita", attenta a valorizzare e celebrare l'esistente più che a cercare l'innovazione.

Da allora, si sono rallentati o interrotti i progetti di decentramento, e sono rimasti nel cuore della città molti grandi uffici, il tribunale, le principali strutture ospedaliere, la maggior parte delle sedi universitarie; l'Aeroporto e la Fiera, inglobati nella periferia urbana, hanno dovuto limitare il loro sviluppo; la tangenziale (che al suo apparire fu criticata da alcuni come un'opera sovradimensionata!) è diventata congestionata e insufficiente, il trasferimento di tante vecchie fabbriche ha lasciato nel tessuto urbano spazi vuoti non utilizzati per costruire nuove centralità nelle periferie, ma rapidamente riempiti da case ed uffici realizzati senza valutare gli effetti complessivi in termini di qualità e funzionalità urbana.

I problemi del traffico e dell'inquinamento sono divenuti sempre più pesanti e difficili da risolvere, anche per effetto delle eredità del passato: come si è già notato, la grande crescita delle periferie promossa negli anni '50, e la decisione - positiva - di limitarne la densità edilizia per aumentare gli spazi pubblici, rendono oggi dominante il traffico automobilistico, essendo antieconomica la costruzione di una metropolitana di tipo tradizionale, come quella, ad esempio, di Milano; il decentramento non completato ha favorito la diffusione urbana in tutti i comuni minori, senza una forte idea di riorganizzazione dell'area urbana così dilatata.



Per quanto riguarda il centro antico, è stato completato il suo recupero fisico, anche per effetto delle leggi nazionali e regionali che hanno promosso l'iniziativa privata, ma non si è raggiunto l'altro obiettivo del Piano PEEP, quello economico e sociale, di recuperare pienamente il suo uso residenziale. Per un certo periodo gli abitanti dei comparti interessati dall'intervento comunale e dagli interventi privati hanno continuato a vivere nel centro, poi in gran parte si sono trasferiti nei comuni esterni, per avere una casa nuova, collocata nel verde, meno costosa e senza limitazioni di traffico. Le case del centro antico si sono progressivamente riempite di uffici e attività terziarie, di studenti e di immigrati. Si potrebbe affermare che in molti casi gli antichi poveri oggi arrotondano le loro entrate sfruttando i nuovi poveri.

Concludendo, la "stagione lercariana" ha lasciato a Bologna un'importante eredità, ma i suoi effetti si sono gradualmente ridotti, prevalendo una gestione "ordinaria" dell'esistente; si sono intanto affievoliti lo spirito di solidarietà e il rispetto degli avversari che avevano caratterizzato quegli anni e, soprattutto, sembra quasi scomparsa la capacità di affrontare il futuro, cercando di comporre diversi e legittimi interessi e diverse opinioni per costruire obiettivi comuni.

**Giuseppe Campos Venuti**

**Riflessioni sul percorso di costruzione del Piano Strutturale Comunale bolognese**

*(15 dicembre 2005, Forum cittadino, intervento alla conferenza di pianificazione per il Piano Strutturale Comunale "Bologna Città che cambia")*

Nel febbraio di tre anni fa, un nutrito gruppo di elettori di Bologna, elaborò e diffuse un documento con l'intenzione di "dare la sveglia alla assopita coalizione bolognese di centro sinistra". Con quegli amici ero certamente d'accordo, ma ad essi risposi su Repubblica, chiedendo assai di più: "Non credo che basti una sveglia; al centro sinistra di Bologna serve anche una robusta prima colazione. Cioè serve "una idea di città", di una città metropolitana". Questa frase, "una idea di città", diventò subito una parola d'ordine, uno slogan di successo, perché esprimeva in sintesi la reale attesa dei bolognesi.

Con questo titolo la CGIL organizzò tre convegni su temi specifici. E a me toccò, di essere chiamato fra i relatori al convegno conclusivo; che ebbe luogo al Teatro Testoni nel febbraio 2002, con una relazione finale affidata a Sergio Cofferati. Quella mattina io non immaginavo certamente, che due anni dopo avrei votato per lui come Sindaco di Bologna. Sarei proprio curioso, oggi, di scoprire se lui allora già sapeva tutto !

A Cofferati io sono sinceramente riconoscente, per il contributo decisivo che ha dato alla vittoria della sua nuova coalizione di centro sinistra. Non essendo però abituato alle "attese messianiche", ho poi evitato le "delusioni" infantili e talvolta strumentali, che qualcuno mostra oggi verso la sua amministrazione. Preferisco continuare -- come faccio ormai da 50 anni -- ad analizzare le situazioni e le soluzioni, suggerendo le mie e discutendo quelle altrui, apprezzando e criticando, secondo la mia capacità. Offrendo in tal modo il mio personale contributo -- per quel che può valere -- al governo della città.

Sarà per questo, che mi si è offerto generosamente, di "riflettere sulla nuova politica urbanistica a Bologna" in questo Forum cittadino. Ed io -- dopo aver ringraziato per l'occasione -- questo farò nel mio intervento, valutando se e come, il percorso della nuova urbanistica a Bologna, sia diverso e migliore di quello degli ultimi dieci anni. Ho detto dieci anni, perché il percorso involutivo dell'urbanistica a Bologna -- certamente esasperato dalla amministrazione di destra dell'ultimo quinquennio --, era cominciato dieci e forse quindici anni fa.

Cosa è, dunque, che caratterizza il nuovo percorso urbanistico sul quale devo riflettere? Per prima cosa, credo di dover ricordare che si è scelta subito una "idea di città" metropolitana. Proprio quello che io avevo auspicato anni fa con i miei amici della "sveglia".

Si è, dunque, rifiutata la Bologna chiusa in sé stessa sostenuta dalla uscente amministrazione di destra. E si è scelta una visione policentrica, che si appoggia alle proposte del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia, con le quali, invece, la vecchia Giunta polemizzava ad ogni occasione. Attivando, inoltre, istituzioni di coordinamento con tutti i Comuni e con l'Amministrazione Provinciale, ieri ignorate e sfuggite. Lanciando poi la nuova iniziativa del Forum Cittadino, per far uscire l'operazione urbanistica alla luce del sole. Confrontando il Progetto Preliminare per Bologna con i processi analoghi in corso negli altri Comuni del territorio. E cominciando a studiare le funzioni di eccellenza della città, per sapere quali, quante, come e dove, queste possono crescere nell'area vasta bolognese, piuttosto che nel capoluogo.

Si è poi scelta una "idea di città", che tende a "riabitare Bologna". Non è certo questo un obiettivo quantitativo, che punti sul numero dei nuovi edifici, come propose la Giunta di destra con i suoi improbabili 20.000 nuovi alloggi; che non avevano nessun rapporto con il mercato reale della produzione edilizia, ma servivano soltanto a valorizzare altri suoli, a creare nuove rendite di attesa. L'indirizzo della nuova amministrazione scende a soli 8.000 nuovi alloggi; obiettivo realistico per le esigenze del mercato, ma che rifiuta di suscitare nuove rendite. Precisando, però, che fra questi, 3.000 alloggi dovranno essere in affitto sociale. I quali con altri 2000 alloggi da realizzare nell'area vasta, da affittare alle categorie di cittadini più deboli economicamente, contribuiranno a rendere chiara la qualità sociale con la quale si vuole "riabitare Bologna".

Offrendo le aree comunali dei due residui piani urbanistici attuativi in corso di approvazione, a prezzi concordati in cambio di cessioni gratuite di alloggi, da parte degli operatori che vinceranno le gare. E anche innescando meccanismi premiali, che scambieranno alloggi in affitto sociale con le migliori offerte degli operatori. Senza dimenticare per l'edilizia sociale, i finanziamenti pubblici regionali che è giusto rivendicare per Bologna capoluogo -- in affitto e non a riscatto, sia chiaro --, né il ruolo "solidaristico" affidato ad un rinnovato impegno delle cooperative. Il tutto da realizzare con regole certe, adottate preventivamente e non con le soluzioni contrattate caso per caso, che purtroppo sono state utilizzate negli ultimi dieci anni.

Si è scelta, inoltre, una "idea di città" che ama l'ambiente. Una scelta che, per prima cosa, vuole salvaguardare e valorizzare gli spazi naturali che circondano la città, spazi che le proposte della destra tendeva, invece, ad urbanizzare.

A cominciare dalla collina bolognese, di cui la vecchia Giunta voleva mercanteggiare ipotetici diritti edificatori. E poi con i parchi fluviali, da ripulire in tutti i sensi, organizzandone la sicurezza idraulica e attrezzandoli per l'uso naturalistico di tutti i cittadini.

Rifiutando, infine, l'appello delle sirene che chiamano dai "cunei verdi" della pianura settentrionale, per inglobarli, più o meno macchinosamente, in operazioni tese ad allargare l'edificabilità sui margini urbani, oltre i confini di quelle che, invece, dovranno essere ben limitate previsioni residenziali.

Concentrando, al contrario, queste previsioni in sedi rigorosamente accessibili al trasporto collettivo, preferibilmente su ferro. Facendo, cioè, proprio tutto l'opposto, di quanto ci avevano prospettato le previsioni urbanistiche avanzate dalla precedente amministrazione di destra

Si è scelta, infine, una nuova "idea di città", da realizzare grazie alla nuova legge urbanistica riformista dell'Emilia Romagna. Scartando subito l'equivoca interpretazione avanzata dalla Giunta di destra, di un "piano strategico strutturale" che voleva confondere la flessibilità regolata del vero piano strutturale, con la contrattazione caso per caso riservata alle singole trasformazioni. E si è scelto, allora, con la nuova legge regionale, di evitare drasticamente la formazione delle rendite di attesa su tutte le previsioni del Piano Strutturale Comunale; che restano esclusivamente programmatiche e non più prescrittive, come per troppi anni ha imposto la superata legge urbanistica del 1942. Previsioni da attuare poi, per la sola parte che gli operatori accetteranno di realizzare in 5 anni, sulla base degli indirizzi forniti dal piano strutturale.

E insieme si è scelto di applicare sistematicamente la Compensazione Perequativa nelle nuove trasformazioni, siano esse su aree libere, siano su aree da ristrutturare. Evitando gli espropri dai costi finanziari insostenibili per i Comuni; e ottenendo, invece, la cessione gratuita di una elevata quantità di aree pubbliche -- ben superiore a quella dovuta per la legge sugli standard --, in cambio dei diritti edificatori privati concessi dal piano strutturale. Diritti che fino ad ora erano, invece, concessi dai piani senza alcuna contropartita per la collettività. Una perequazione che garantirà inoltre, finalmente, l'equità del piano, con il trattamento egualitario di tutte le proprietà investite dalle trasformazioni urbanistiche.

Offrendo, in conclusione, da Bologna, un contributo notevole all'attuazione della nuova legge urbanistica regionale, di cui rifiutiamo ogni snaturamento, che alcuni sembrano, invece, sollecitare. E dando allo stesso tempo un sostegno importante alla battaglia per far prevalere la nuova riforma urbanistica nazionale; che il centro sinistra non fu capace di approvare nei cinque anni del suo mandato, che oggi la destra propone con alcuni principi inaccettabili, mentre il centro sinistra esita nuovamente ad affrontare, ancora diviso fra riformisti e fondamentalisti.

Tutto bene, dunque ? Sinceramente non mi sento di dirlo, perché c'è un tema sul quale sono aperte preoccupanti prospettive. Io non sono abituato a nascondere le critiche dietro ad una cortina fumogena di apprezzamenti. E allora espongo francamente una mia grave preoccupazione: quella che, ancora una volta, si riproponga per Bologna, l'incapacità di coniugare insieme urbanistica e mobilità. Quella incapacità che negli anni '60 ci dette un ottimo piano, il quale però trascurava del tutto il trasporto su ferro; quella che negli anni '80 propose una organica integrazione fra trasformazioni urbane e trasporto su ferro, ma non seppe passare dalla teoria alla pratica realizzazione; quella, infine, che oggi negli anni 2000, rischia di perseguire una "idea di città metropolitana", con un modello di mobilità sostanzialmente ereditato dall'idea monocentrica e chiusa in sé stessa, che ieri era sostenuta dalla destra.

Infatti il Servizio Ferroviario Metropolitano, a parole è ancora la bandiera, ma non è l'infrastruttura portante del sistema, restando di fatto isolato dalla città. Il metro sotterraneo non va più alla collina -- e questo è un indubbio successo --, ma resta la scelta principe, ribattezzato pudicamente "metrotranvia", anche se sappiamo che per realizzarlo -- malgrado le promesse, ogni volta smentite -- mancano e mancheranno in futuro i finanziamenti. Una scelta fatta, da un lato per rispettare i progetti concordati dalla vecchia amministrazione con il Governo centrale e con la Regione e dall'altro perché ritenuta meno impattante con la città; a dispetto dei costi molte volte superiori a quelli della linea di superficie e di una offerta di trasporto assai più grande della domanda realmente esistente. Inoltre il tram su gomma CIVIS, nato da un appalto discutibile, che non si è avuto il coraggio di discutere, finge di sostituire a caro prezzo, un semplice filobus. E a tutto questo si aggiunge un tram sopraelevato per l'aeroporto, che completa un vero e proprio campionario dei mezzi di trasporto, i quali sommati ai bus e ai filobus della rete attuale, saranno quasi impossibili da integrare reciprocamente. Al punto che la Provincia, ha preso a pretesto il rinvio delle gare per il trasporto pubblico locale, per suggerire di "ripartire da capo, visto che dal 2003, il mondo è cambiato parecchio".

Ed io mi auguro allora, che il centrosinistra al governo - riprogrammando interamente le infrastrutture di tutto il Paese -- coinvolga Bologna e le altre città italiane, in un piano nazionale dei trasporti metropolitani, che ci spinga a ristudiare il nostro intero progetto di mobilità, semplificandolo, rendendolo funzionale e specialmente rispondente alla concezione metropolitana della nuova strategia urbanistica bolognese. Del resto a Roma funzionano già da quattro anni con ottimi risultati, tre linee di superficie del Servizio Ferroviario Metropolitano, che utilizzano i binari delle Ferrovie Statali, convivendo perfettamente con gli altri servizi su ferro; e servono contemporaneamente sia i quartieri urbani, che i Comuni vicini. Perché a Bologna non siamo capaci di fare altrettanto? Potremo magari -- senza pregiudicare l'attuale gestione dei progetti in rapporto con il Governo nazionale --, presentare un disegno d'insieme alternativo, che provasse a restituire l'unità alla strategia urbanistica metropolitana e al suo indispensabile supporto infrastrutturale.

E' mia abitudine caratteriale, scegliere per concludere i miei interventi, una nota positiva. E anche oggi non farò eccezione, perché era comunque mia intenzione ricordare il caso dell'ex Mercato Ortofrutticolo. Che è, secondo me, un ottimo esempio di come la partecipazione possa lasciare i lidi a me sgraditi della retorica, per contribuire insieme, sia a risolvere un grosso problema urbanistico, sia a conquistare il consenso delle popolazioni, che a questa soluzione hanno dato un apporto decisivo. Anche se qualcuno, sinistra inclusa, considera questo modello operativo, soltanto un metodo per placare, persuadere e infine raccattare consenso a buon mercato. Io credo, invece, che questo modo di lavorare, se usato in forma sincera e intelligente, come si è fatto per il cosiddetto "Laboratorio dell'ex Mercato", sia in grado di rovesciare completamente una soluzione urbanistica sbagliata.

La vecchia soluzione urbanistica elaborata dalla precedente amministrazione per l'ex Mercato, avrebbe infatti provocato alla Bolognina la rivolta dei cittadini, ma avrebbe anche creato un vulnus pesante nell'assetto urbano della zona e di tutto il centro.

Il Laboratorio, invece, ha permesso di ristudiare tutto, ha messo a nudo i gravi problemi suscitati da quella sbagliata soluzione e infine ha suggerito come affrontarli e risolverli. La mobilitazione di centinaia di cittadini, più che attraverso la protesta negativa, si è sviluppata in positivo, con decine di incontri e di sopralluoghi, di proposte e di verifiche; dunque, non ha "placato la rivolta", ma ha "progettato una valida soluzione urbanistica"

Queste, in conclusione, sono le mie riflessioni sulla prospettiva urbanistica per Bologna. Quella prospettiva che suggerisce una nuova "idea di città" e indirizza la "città che cambia" con le soluzioni riformiste della nuova legge regionale, quella che sceglie una strategia metropolitana e vuole governarne il processo in modo "partecipato", coinvolgendo tutte le istituzioni del territorio, tutti gli ambienti sociali ed economici, tutte le popolazioni che da oggetto, vogliono diventare soggetto della trasformazione urbanistica.

E' questo l'augurio che faccio per il Natale 2005, alla mia città e alla sua gente, ai suoi amministratori e in particolare al Sindaco Cofferati; e a me stesso, sperando di vivere abbastanza per veder realizzato questo augurio.