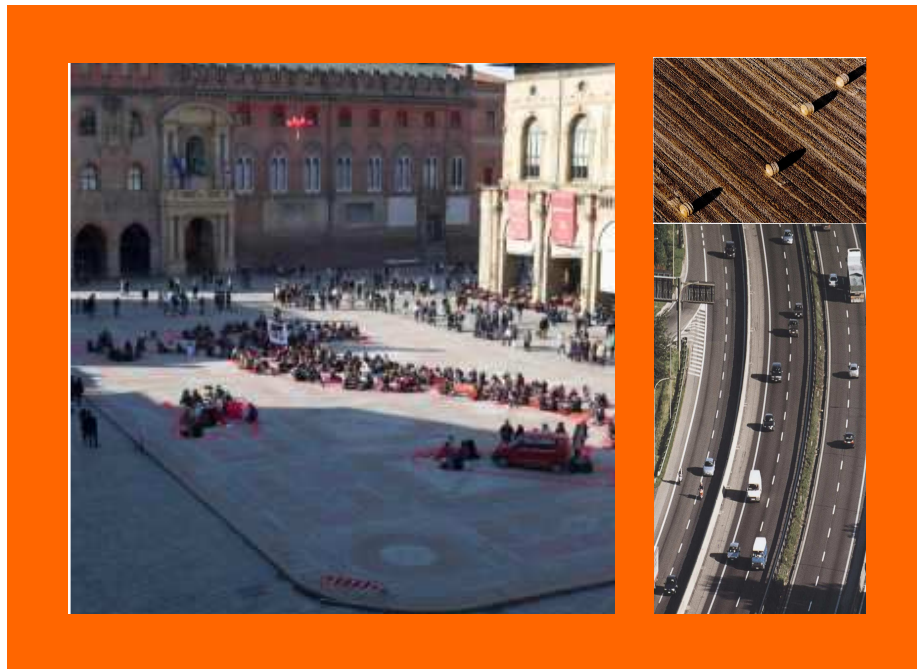


Un futuro per Bologna



SINTESI

La convivenza tra città compatta e città diffusa: criticità e opportunità a Bologna e nel suo territorio

Ricerca dell'Istituto De Gasperi

*Conclusioni, proposte
e interrogativi*

3

CONCLUSIONI. PROPOSTE E INTERROGATIVI

*Di seguito riportiamo una sintesi del Cap. 4, in cui si sono esposte le **conclusioni della ricerca**, che tentano di applicare l'ottica integrata, intersettoriale, con cui abbiamo esaminato i problemi, mettendoli in relazione e formulando alcune proposte e, soprattutto, molti interrogativi.*

Una prima domanda a cui questa ricerca cerca di rispondere riguarda la dimensione e le caratteristiche della città e gli obiettivi che, di conseguenza, si può proporre per il futuro.

Abbiamo constatato che Bologna oggi è una grande area urbana (o, se si vuole, una medio-piccola area metropolitana), con popolazione invecchiata e in modesta crescita, in cui si registra, come dichiara il titolo della ricerca, la convivenza fra città compatta e città diffusa, convivenza che pone problemi ed offre opportunità.

Questa situazione è un dato di fatto, che deve impedire qualunque nostalgia per la forte identità del passato, ma anche attese di sviluppi oggi improponibili.

In altri termini, soprattutto in un periodo di crisi economica - e insieme energetica ed ambientale – **riteniamo che per Bologna non si possano immaginare nuovi scenari di crescita “fisica”, di case e infrastrutture, e si debba invece puntare sulla qualità e sulla messa in rete dei suoi punti di forza.**

Mettere in rete significa non solo consolidare e rilanciare le relazioni con l'esterno, ma prima di tutto ricostruire i collegamenti fra le iniziative all'interno della città.

Cosa significa questo nei diversi settori? E, soprattutto, quali nuovi rapporti sono necessari fra le diverse politiche di settore?

Senza nessuna pretesa di dare risposte esaurienti, tentiamo di vedere in questa ottica integrata alcuni dei temi più rilevanti.

Attività produttive, innovazione e ricerca, politiche per i giovani

Da diversi anni assistiamo alla continua chiusura di vecchie attività produttive, e al riuso delle loro aree soprattutto per residenza, anche per effetto di una normativa che anni fa ha consentito di decentrare o chiudere fabbriche e di ottenere rendite fondiari, senza una strategia pubblica che cercasse di usare almeno in parte quelle aree - spesso strategiche - per servizi, o che si preoccupasse dell'effetto di blocchi di nuove abitazioni distribuite in modo relativamente casuale.

Gli esempi potrebbero essere innumerevoli; valga per tutti la trasformazione dell'area su cui sorgevano le Officine Rizzoli, o, di recente, il forte gioco immobiliare della Ducati, un'altra azienda simbolo. Ora, forse, si vuole seguire una via diversa per le più recenti aree dismesse; si cerca di aumentare la densità abitativa di zone troppo disperse, per usare meglio i servizi pubblici (sociali e di trasporto) e per realizzare nuove centralità anche in queste periferie. (*Nota: questo è quanto prevede, giustamente, il Piano Strutturale Comunale*)

Nel riuso delle vecchie aree industriali e artigianali non si dà però tutto lo spazio che sarebbe necessario alle produzioni innovative, o a servizi urbani strategici: l'elemento dominante sembra ancora quello della realizzazione di nuove case. Per chi?

Non c'è il rischio che la città – viste anche le tendenze demografiche – si riempia di case non utilizzate?

Pensiamo di poter vivere solo contando sulle attività terziarie esistenti o invece sono necessario nuove attività economiche, compatibili con la qualità urbana, che attirino e trattengano nuove forze lavorative, dagli immigrati ai giovani laureati? Quali possono essere e come si possono promuovere queste attività? Quali operatori pubblici e privati si possono coinvolgere?

A queste domande vengono ancora date poche risposte. Fanno eccezione due proposte, quella del "Tecnopolo" dell'innovazione e della ricerca programmato nel complesso della Manifattura Tabacchi e quella del distretto della creatività giovanile previsto al Parco Nord; ma forse non basta.... Se è vero - e speriamo che lo sia - che alcuni indicatori (ad esempio la crescita dei brevetti) mostrano che la città ha ancora forti possibilità di sviluppare attività innovative, è altrettanto vero che non sfrutta ancora, se non in piccola parte, il grande potenziale costituito dalla sua Università e dai tanti centri di ricerca presenti (*Nota: nel Cap.2 abbiamo osservato che la città si comporta spesso come un affittacamere, che sfrutta i suoi inquilini, offre i servizi indispensabili, preferisce non intromettersi nelle loro attività, ma è pronto a lamentarsi di ogni possibile fastidio*).

Per consolidare e sviluppare ulteriormente i settori di innovazione produttiva occorre certo una maggiore apertura del mondo della ricerca, anche se è stato giustamente osservato che nel sistema globale già in atto non è detto che le industrie bolognesi non possano collegarsi con altri atenei del mondo, ad esempio col mitico MIT, così come è anche vero che la ricerca di settori innovativi non deve penalizzare lo sviluppo di attività già consolidate, in particolare nel settore della meccanica, a Bologna ancora forte.

Tutto questo richiede che l'attività del Tecnopolo sia colta come occasione per riflettere insieme sul futuro, per chiedersi quali saranno le tecnologie in uso fra 20 anni, per valutare l'evoluzione dei settori produttivi tradizionali e il peso (in termini di occupazione e di fatturato annuo) che avranno le aziende dedicate alla componentistica più sofisticata e all'ICT. (*Nota: questo comporta una più stretta relazione fra città e Ateneo, superando difficoltà burocratiche e frammentazione di iniziative*)

Ma anche la città deve fare la sua parte. Cosa offre oggi ai giovani ricercatori e neolaureati? **Esiste una politica per i giovani?**

Pensiamo ad esempio alla difficoltà di trovare casa. Qualche anno fa, la giunta Guazzaloca propose un interessante meccanismo per la realizzazione di alloggi per studenti fuori sede, offerti in acquisto alle famiglie con possibilità di rivenderli alla fine del periodo di studi, o di mantenerli se il giovane laureato fosse interessato a rimanere a Bologna per specializzarsi o avendo trovato lavoro. A sua volta, la Fondazione Carisbo propose di realizzare alloggi da assegnare a canone calmierato a giovani “eccellenti” impegnati in attività professionali o di ricerca. Si tratta di iniziative che potrebbero essere determinanti per garantire alla città le nuove energie che servono per il futuro.

In particolare, a queste iniziative potrebbero essere prioritariamente destinate le aree produttive dismesse.

Anche le aziende sarebbero interessate ad offrire casa ai loro dipendenti neolaureati o immigrati, ma, come abbiamo potuto constatare in uno studio di alcuni anni fa, la normativa vigente non solo non promuove, ma anzi disincentiva eventuali iniziative in questo campo

Per lo sviluppo di nuove attività produttive sarebbe anche necessario – e lo abbiamo già accennato - che si riaprissero canali di finanziamento preferenziali per la città, come erano un tempo le sezioni locali del Mediocredito e dell’IMI e i maggiori istituti di credito.

Infine, è evidente l’urgenza di migliorare la mobilità e l’accessibilità: se non si riuscirà a dare risposte efficaci, le nuove attività produttive eviteranno Bologna (come sta già avvenendo), considerandola troppo congestionata e poco accessibile.

Traffico, trasporto pubblico, qualità della vita

Bologna è ormai sfiancata dalla difficoltà di trovare risorse per le infrastrutture per la mobilità, pubbliche e private: non sarebbe il caso di compiere finalmente un serio sforzo selettivo tra i progetti sin qui proposti? La congestione della mobilità bolognese da dove nasce?

Per rispondere a queste domande, o anche solo per formularle in modo più preciso, è necessario distinguere diversi livelli di mobilità.

- Innanzitutto, il rapporto fra la città e i grandi flussi di traffico, nazionali ed internazionali.

Per il movimento delle persone, la ferrovia ad alta velocità sta cambiando la geografia del nostro paese, e su Bologna si avranno effetti positivi e negativi ancora in parte da valutare. Rimarrà cerniera fra nord e sud, fra il Tirreno e l’asse adriatico, ma subirà maggiormente l’influenza di Milano e potrà proporsi una collaborazione bipolare con Firenze.

L'aeroporto, circondato da altri scali che limitano il suo bacino d'utenza, potrà ottenere vantaggi dalla connessione - sempre più urgente - con la nuova rete ferroviaria. *(Nota: anche in vista della necessaria costruzione di una rete regionale di trasporto aereo, di cui tratta la Scheda specifica, nel Cap.3 di questa ricerca).*

Per il movimento delle merci, nonostante il miglioramento del traffico aereo e la possibilità di aumentare quello ferroviario, utilizzando i binari che saranno liberati dall'Alta velocità, non si può sperare in una forte riduzione del trasporto autostradale. Nessun paese in Europa ha, come noi, il 90% di trasporto merci su strada; in Germania il 30% delle merci usa il treno, in Francia oltre 20% ed è anche forte la quota di trasporto fluviale. La geografia e la storia di questi paesi è però diversa dalla nostra, e non possiamo pensare a cambiamenti radicali in tempi brevi.

L'allargamento limitato della Tangenziale ha dato buoni risultati, dovrebbero risolversi a breve i problemi dei nodi di Casalecchio e di Rastignano, mentre il progetto del Passante Nord, che è stato proposto come soluzione di più ampio respiro, è sostanzialmente fermo. Ma, prescindendo dalle critiche sul tracciato, sul costo e sull'impatto ambientale, quali obiettivi si propone questo progetto? Quelli dichiarati sono essenzialmente due: allontanare il più possibile dalla città il traffico pesante di transito, consentendo un aumento dell'uso urbano della tangenziale, e servire da supporto per i nuovi insediamenti produttivi, in aree ecologicamente attrezzate, da insediare nella pianura; il corollario, non dichiarato, è la realizzazione di nuove urbanizzazioni, nuove città dello sport e annesse attività immobiliari, grandi cantieri che diano lavoro. Senza assumere atteggiamenti di pregiudizio ideologico, dobbiamo chiederci se questi obiettivi, che richiedono forti risorse, statali ma anche locali, siano coerenti con le prospettive di crescita nei settori produttivi più innovativi che abbiamo prima indicato.

E' interesse di Bologna che aumentino le merci che passano per il suo territorio, o non sarebbe utile piuttosto il rafforzamento di altri assi (ad esempio l'Adriatica) che drenino flussi che sono solo di transito? Le nuove attività produttive e innovative che vorremmo sviluppare avranno bisogno di nuove grandi aree attrezzate o potranno invece essere anche di piccole dimensioni, inserite nel tessuto urbano? E la città, diffusa ormai fino ai comuni della seconda cintura, ha necessità di estendersi ulteriormente intorno a un nuovo asse che, per inciso, sarà di tipo autostradale, e quindi servirà il territorio attraversato solo intorno ai suoi caselli di entrata e uscita?

- Passiamo ora ai rapporti interni all'area metropolitana.

Abbiamo constatato che una delle cause della congestione del traffico è certamente la diffusione urbana: la popolazione si è distribuita lungo gli assi stradali della pianura e della montagna, e ogni giorno entrano quasi centomila city users ed escono molte migliaia di residenti, mentre l'infrastruttura necessaria per rispondere al problema, cioè il Sistema Ferroviario Metropolitano, languisce, anche se si sono già spese notevoli risorse.

Come abbiamo visto nel Capitolo 2, il SFM non potrà davvero dare i suoi effetti finché non sarà completato l'interramento della linea ad alta velocità, e quindi saranno usabili per il trasporto metropolitano i binari così liberati, e la Stazione diventerà il punto di interscambio di tutte le linee usate dai pendolari. Si potrà allora impostare su basi nuove il trasporto pubblico, garantendo coincidenze, biglietto unico, facilità di passaggio da un mezzo all'altro.

Già ora, però si potrebbero fare molte cose e non si fanno: ad esempio, alcune stazioni del SFM funzionano, ma non sono collegate con la rete degli autobus (è il caso di Rastignano); da molto tempo esiste un orario cadenzato sulla ferrovia Porrettana, ma non c'è nessuna integrazione con gli autobus extraurbani dell'Azienda Trasporti Comunali (ATC). A questo proposito già 15 anni fa si propose di eliminare le linee di autobus che percorrono la statale, usando i mezzi come navetta – in coincidenza con i treni – dalle stazioni ferroviarie ai centri interni (ad esempio, Vergato-Tolé, Porretta-Lizzano, ecc.), col doppio beneficio di ridurre il traffico sulla statale e di aumentare l'accessibilità dei centri minori. Era una soluzione quasi ovvia, adottata in tanti paesi europei, ma non se ne fece nulla, per inerzia aziendale e sindacale; oggi potrebbe essere ripresa ed applicata anche alla linea per Vignola e a quella per Budrio-Portomaggiore.

Il servizio Ferroviario Metropolitano e la rete capillare degli autobus non possono però risolvere tutti i problemi; occorre una forte rete intermedia, rappresentata in questo momento dai progetti del Civis e della Metrotranvia. Abbiamo affermato all'inizio di questa ricerca, ed è ormai evidente a tutti, che negli ultimi anni la soluzione del problema è stata impedita dal continuo cambio di progetti, per l'eccesso di polemiche e l'incapacità delle forze in campo di cercare soluzioni condivise. **Il declino di Bologna rispetto ad altre città europee di media dimensione è legato probabilmente soprattutto a questa mancanza di un dibattito costruttivo sui problemi strategici.**

Un altro aspetto negativo – del resto comune a quasi tutte le città italiane – è che non si è mai applicato un criterio usato normalmente nelle aree urbane europee, e cioè l'uso del trasporto pubblico come strumento per ridisegnare la città, i suoi centri, le densità, le gerarchie. Bologna è cresciuta in tutte le direzioni (salvo che nella collina tutelata) con bassa densità, dando per scontato l'uso prevalente dell'automobile privata. Non sono proponibili perciò linee metropolitane come quelle di Milano o Roma, perché non raggiungerebbero il minimo di utenza necessario; ma anche mezzi più "leggeri" come il Civis e la Metrotranvia possono dare risultati solo se accompagnati da una politica di potenziamento degli insediamenti e dei poli di attrazione sul loro tracciato (*Nota: come già ricordato, Il PSC si propone anche questo obiettivo*), e di radicale riordino della rete degli autobus, per eliminare sovrapposizioni e connetterla con le loro fermate. Non ha senso, ad esempio, discutere sul tracciato del Civis in certe strade del centro senza, contestualmente, prevedere la soppressione delle linee di autobus che intasano le stesse strade.

Per inciso, non ha neppure senso immaginare – come è stato proposto in campagna elettorale – una grande rete metropolitana “automatica”, finanziata con l’apporto dei privati, se non si prevede anche una drastica limitazione del traffico privato, pedonalizzando di fatto quasi tutto il centro storico, unico modo per “costringere” gli utenti ad usare il nuovo trasporto pubblico.

Si deve anche impostare in modo più razionale la programmazione dei parcheggi e la riorganizzazione del traffico merci nelle zone centrali. Periodicamente si parla di realizzare centri di smistamento delle merci (**transit point**), per ridurre l’ingresso dei furgoni che oggi svolgono servizi porta a porta, intasando il centro storico e la prima periferia. Esistono progetti, accordi fra categorie, ma non si vedono ancora risultati. Ci sono certamente interessi legittimi da tutelare, ma c’è anche un forte ritardo culturale di tanti operatori: nell’intera area metropolitana poche imprese si affidano a servizi logistici efficienti, e preferiscono ancora gestire le proprie esigenze di trasporto in modo tradizionale, e con la stessa logica i negozianti del centro non rinunciano alla pretesa di ricevere o spedire anche un solo oggetto senza sottostare a nessun coordinamento.

Un forte riordino e una maggiore coerenza delle reti di trasporto pubblico (anche con l’uso di autobus meno ingombranti ed elettrici), una razionalizzazione del trasporto merci e ulteriori interventi sul traffico privato sarebbero infine importanti per restituire qualità alle zone centrali, in primo luogo al centro storico.

Il centro storico: residenti e studenti, traffico e inquinamento, commercio e turismo

Che futuro si può proporre per il centro storico?

Oggi è **utopico immaginare che il centro storico ridiventi una grande zona residenziale.**

Gli abitanti residenti nel centro storico sono attualmente circa 53.000, e sono quasi una minoranza rispetto agli immigrati e agli studenti fuori sede.

E’ necessario e possibile, però, consolidare la popolazione stabile del centro, ed integrare i nuovi residenti; per ottenere questo risultato è necessario garantire i servizi diffusi che stanno scomparendo, e, soprattutto, debbono essere rivitalizzate tutte le attività che fanno di questa zona il centro dell’area metropolitana: servizi rari, attività culturali, nuove attività produttive compatibili.

La qualità urbana è in calo, per la percezione di problemi di sicurezza e la diminuzione del commercio diffuso (*Nota: e questo ha anche già prodotto un calo dei valori immobiliari in certe zone*), il traffico è congestionato per la presenza dell’Università e la permanenza di grandi attrezzature terziarie, a partire dal Tribunale, il patrimonio immobiliare ha forti esigenze di riabilitazione per risparmio energetico e rischio sismico.

Esaminiamo più specificamente i problemi.

Per quanto riguarda **il rapporto fra studenti e residenti**, possiamo dire che si tratta di un conflitto ormai dichiarato. E' il conflitto tra un grande ateneo e una piccola-media città. E' difficile pensare che tanti universitari rimangano chiusi nelle loro stanze, tanto più che l'attrattività della nostra università è alimentata anche dalla fama gaudente della città. Indubbi i benefici del grande Ateneo, come gli svantaggi. Questi ultimi, possono essere realisticamente governati? O si deve invece scegliere con decisione fra due alternative: i bolognesi accettano – e continuano a sfruttare – la presenza di tanti studenti con tutto ciò che questo comporta, oppure si chiede all'ateneo di “dimagrire”?

Come spesso accade, le soluzioni estreme non sono praticabili.

Non fare nulla aumenterebbe il degrado della città e il disagio dei residenti, e, paradossalmente, potrebbe anche ridurre il numero degli studenti, dato che anche altre città offrono buone università e attraggono i giovani (pensiamo alla vicina Ferrara) e, soprattutto, offrono minori costi della vita.

Ridurre drasticamente gli iscritti a Bologna (con una forte estensione di corsi a numero chiuso) metterebbe in crisi un'economia fiorente di affittacamere e piccoli negozianti, creando vuoti che non sarebbero riempiti certo da famiglie desiderose di rientrare nel centro; si accentuerebbe la situazione di marginalità ed estraneità del centro storico rispetto all'area urbana.

L'unica via da percorrere sembra quella di una graduale riduzione del numero degli studenti, programmata e legata ad obiettivi di qualità dei corsi, e, insieme, una crescita (anche questa graduale e programmata) di alloggi offerti agli studenti, usando tutte le diverse forme di intervento pubblico e privata già ricordate, e utilizzando a questo fine con priorità le aree e gli immobili che oggi sono vuoti o saranno dismessi (come alcune aree militari) per offrire abitazioni in vendita/affitto a prezzo calmierato.

Fra le altre iniziative necessarie per migliorare la qualità urbana, segnaliamo la necessità di decentrare alcune grandi attività terziarie (come si è già fatto con gli uffici comunali), anche per migliorare la sicurezza di zone che vivono solo in certe ore del giorno; si potrebbero anche organizzare accordi fra Comune e condomini privati per offrire spazi a prezzi accettabili ai piccoli negozi diffusi, che garantiscono servizi e sicurezza.

Come si può notare, le proposte che suggeriamo non sono traumatiche, e, soprattutto, non sono demagogiche, non prevedono un'immediata soluzione dei problemi, ma richiedono un lavoro paziente e costante nel tempo, con una serie di interventi anche modesti ma coerenti con l'obiettivo finale. Un famoso sindaco di una città del Brasile, Curitiba, usò per definire questo tipo di politica il termine suggestivo di “agopuntura”: iniziative anche piccole, ma in grado di suscitare una reazione positiva dell'organismo urbano, avviando processi anche spontanei di riqualificazione.

Per quanto riguarda **il traffico e l'inquinamento** del centro storico gli interventi dovrebbero invece essere più forti, anche nel modo di comunicarli.

Fra i tanti suggerimenti possibili, segnaliamo in particolare:

- la valorizzazione dei portici, per cui Bologna è nota in tutto il mondo (è nel Guinness dei primati) e che stanno per essere inseriti nell'elenco dei "patrimoni dell'umanità";
- la realizzazione di nuove isole pedonali, collegate in rete soprattutto lungo i percorsi di maggiore interesse turistico;
- la promozione di parcheggi interrati, e, soprattutto, la necessità di concordare con la Soprintendenza un programma di uso degli spazi interni agli isolati del centro in cui si possano realizzare parcheggi privati, con tempi (e quindi con costi) meno proibitivi di quelli affrontati nelle rare esperienze finora tentate;
- un accordo programmatico con l'ATC per la riorganizzazione delle linee: abbiamo già osservato che il transito del Civis per le vie del centro, qualunque sia il tracciato che alla fine verrà scelto, non può "aggiungersi" banalmente al passaggio di tutti i grandi autobus che oggi percorrono le stesse strade. Il sistema complessivo delle linee di autobus deve essere ripensato, usando nel centro storico, ovunque possibile, mezzi più piccoli e meno inquinanti.

Oggi le principali linee "diametrali" dell'ATC attraversano il centro storico come se fosse una qualunque parte della periferia urbana, con tutti i problemi di vibrazioni trasmesse agli edifici, inquinamento, congestione del traffico e, di conseguenza ritardi degli stessi mezzi pubblici. Come da tempo tanti segnalano (e come si fa anche in altre città), l'uso di "navette" fra il centro storico e i punti di interscambio delle linee maggiori consentirebbe un forte miglioramento della qualità della vita urbana. Peggiorerebbero, certo, i conti economici dell'ATC: molti autobus piccoli costano di più di un numero minore di autobus grandi, sia per l'acquisto che soprattutto per la gestione, ma nel tempo queste maggiori spese si possono ammortizzare, perché un servizio più efficiente può riconquistare un maggior numero di utenti. E questo vale, naturalmente, se nel frattempo si persegue l'aumento della rete pedonale, il mantenimento delle attività attrattive, in sintesi tutte le altre iniziative di valorizzazione del centro che abbiamo ricordato.

Notavamo prima che questo tipo di interventi richiedono una **forte comunicazione**: è necessario infatti coinvolgere – e innanzitutto convincere della loro utilità – i cittadini, sia i potenziali utenti del mezzo pubblico, sia i privati proprietari di case o gestori di attività.

Come dimostrano esempi concreti – ad esempio Via D'Azeglio, una delle prime strade commerciali pedonalizzate in Italia, più di quaranta anni fa – le attività commerciali possono trarre grandi vantaggi dalla pedonalizzazione.

Naturalmente, ogni strada ha caratteristiche diverse, ogni tipo di negozio o attività artigianale ha diverse esigenze e, soprattutto, le “isole” pedonali non possono essere distribuite in modo casuale, ma debbono far parte di un programma complessivo di rivitalizzazione di una parte del tessuto antico. In questi programmi potrebbe anche entrare un’attenta classificazione delle strade, che consenta di individuare alcune vie del tessuto più antico non adatte al transito, da riservare ai soli residenti, per l’accesso e il parcheggio, riconoscendo che di fatto sono quasi strade “condominiali”, e studiando convenzioni che garantiscano un corretto rapporto pubblico/privato.

Concludiamo questa riflessione sul centro storico ricordando un tema ancora poco affrontato, ma sempre più urgente, quello del **mantenimento del patrimonio edilizio**.

Non basta aver compiuto, trenta anni fa, una grande operazione di recupero divenuta esempio a livello europeo; oggi esiste un problema urgente di rigenerazione degli edifici, sotto il profilo del rischio sismico e del risparmio energetico. E’ possibile immaginare una collaborazione fra ente pubblico, istituti di credito e privati (cooperative, condomini di cittadini...) per diffuse operazioni di adeguamento di singoli edifici e di complessi? Non sarebbe utile approfittare a questo fine dei vari incentivi per l’edilizia previsti da norme statali e regionali, e cogliere anche l’occasione per promuovere anche gli interventi relativi ai parcheggi, ai negozi diffusi, alla pedonalizzazione?

Università, cultura, turismo

Abbiamo già accennato nei punti precedenti al rapporto fra studenti e città e alle relazioni fra ricerca universitaria e strutture produttive; c’è un altro aspetto della presenza universitaria a Bologna che deve essere “messo in rete”, e riguarda **l’Università come produttrice di cultura**, organizzatrice di eventi, deposito di grandi archivi scientifici e artistici. Negli ultimi venti anni, a partire dalla celebrazione del nono centenario, l’Ateneo ha investito risorse per valorizzare i suoi musei ed ha moltiplicato iniziative di “apertura” alla città ed ai suoi visitatori (basta ricordare il “Festival della storia”, realizzato con notevole successo nonostante i mezzi modesti messi a disposizione, i festival delle scienze, le celebrazioni di grandi personaggi come Aldrovandi); ha contribuito a consolidare attività di eccellenza internazionale come la Cineteca, ha acquisito l’Archivio Zeri; tutte queste iniziative hanno anche comportato il recupero di tanti spazi urbani, a partire da S. Lucia, S. Giovanni in Monte e S. Cristina.

Tanti centri europei hanno attuato la stessa politica, valorizzando un patrimonio storico e culturale in genere ben più modesto del nostro, costruendovi intorno una nuova immagine della città.

Nel nostro caso, salvo che nell’occasione dell’anno in cui Bologna era “capitale europea della cultura”, è sembrato quasi che la città per prima volesse ignorare questa sua potenzialità, sopportando l’università, i suoi insediamenti e le sue iniziative come qualcosa di estraneo e spesso fastidioso. Alberghi, ristoratori, commercianti hanno tratto qualche utile, ma non hanno sostanzialmente cercato di proporre strategie per attrarre e “fidelizzare” nuovi turisti.

Altri enti hanno nel frattempo avviato importanti iniziative (ricordiamo in particolare il “Museo di città” avviato dalla Fondazione Carisbo), mentre il Comune è riuscito, superando una serie di difficoltà, a consolidare l’offerta di nuovi spazi come la Sala Borsa.

Ci sono quindi tesori da valorizzare, spazi, iniziative; ma manca qualcosa. Tempo fa Ezio Raimondi affermò che probabilmente i bolognesi **non gradivano lo sviluppo del turismo**, e forse è proprio questa la risposta di fondo, soprattutto se pensiamo al passato, ad una città che non sentiva la necessità di crescita del turismo, avendo altri settori economici che le garantivano il benessere. Se sommiamo questa inerzia di fondo alla crescente frammentazione di gruppi ed iniziative, ed alla scarsa propensione al rischio che, come abbiamo già notato, è il segno più forte dell’invecchiamento di questa città, comprendiamo come sia possibile che tante energie non riescano a mettersi in rete. Non a caso, la presenza dell’università nei poli romagnoli ha fatto fiorire negli ultimi anni una serie di attività culturali molto più vivaci, in proporzione, di quelle bolognesi, per la maggiore facilità delle città minori di far convergere iniziative su obiettivi comuni.

Ma quale turismo?

A Bologna non interessa certamente il turismo “usa e getta” tipico di altre città, come Firenze o Venezia; ma, come ha scritto di recente un acuto osservatore della realtà bolognese (Cesare Sughì, sul “Resto del Carlino”) Bologna non è neppure una città adatta a grandi eventi effimeri. Non lo è, notiamo, per il carattere della sua gente, per le caratteristiche del suo centro, un insieme di tessuti storici ben conservati e non di grandi oggetti isolati come Firenze o Roma.

Dice Sughì “:... Quello che serve e che abbiamo disimparato è solo un pacchetto di avvenimenti culturali e artistici stabili, di appuntamento annuali, che creino abitudine nel pubblico e non storpino la vocazione del posto.”. Attività che “... si attuano in tempi lunghi e pazienti, nella valorizzazione e nell’aggiornamento del patrimonio, nell’ascolto delle creatività giovanili, nel lento deposito di basi solide su cui costruire ciò che è nuovo.... Da noi si continua guardare a Parigi e a Barcellona, dimenticando che hanno lavorato su scadenze lontane, decennali; il ritorno del turista anziché la toccata e fuga, le date da ricordare e attendere tutto l’anno. Prima la cultura, e poi l’ordine e la sicurezza seguiranno.... . La febbre degli eventi non guarisce.”

Probabilmente una prospettiva analoga riguarda anche la Fiera.

Finora ha mantenuto una posizione forte (seconda in Italia dopo Milano, quinta in Europa), con manifestazioni di eccellenza a livello internazionale, in particolare Cosmoprof, Motorshow, SAIE; ma, come mostrano segnali sempre più frequenti, è evidente che nella competizione in atto con Milano non può competere ad armi pari, per la dimensione economica e il bacino di utenza della metropoli lombarda, ulteriormente potenziata dall’Expo in preparazione (*Nota: a livello regionale deve fare i conti anche con la crescente concorrenza di Rimini, con la sua nuova sede dotata di ottima accessibilità e di un grande retroterra di attrezzature turistico-alberghiere*).

Inoltre, ha problemi logistici. La sua accessibilità è nettamente migliorata con il nuovo casello autostradale dedicato e il nuovo parcheggio, ma resta urgente il collegamento rapido con la stazione ferroviaria e l'aeroporto; i suoi spazi espositivi, oggetto di continui investimenti e miglioramenti, non possono ulteriormente crescere, essendo ormai circondati dall'espansione urbana. Proprio questo limite può suggerire un nuovo impegno per il futuro.

Il principale patrimonio della nostra Fiera è certamente costituito dalla rete di relazioni con gli espositori, costruita in tanti anni, ma si fonda anche sull'immagine consolidata delle sue manifestazioni, che continuano ad attrarre visitatori di ogni tipo, e non solo gli specialisti del settore; questi, infatti, in un'epoca di comunicazioni a distanza potrebbero conoscere le ultime novità di ogni campo produttivo anche senza incontrarsi ogni anno a Bologna.

Per mantenere questo patrimonio sembra importante una forte integrazione fra la Fiera e la città, così come si è cominciato a fare per le ultime edizioni di Arte Fiera. Certo, il pubblico di questa manifestazione è di tipo particolare, ma anche altre iniziative potrebbero coinvolgere la città ed i suoi operatori economici, a partire dagli albergatori e ristoratori, che sembrano avere nei confronti della Fiera lo stesso atteggiamento che hanno per l'Università: un'ospite da sfruttare, lamentandosi eventualmente dei disagi che può portare, senza preoccuparsi di offrire il sostegno necessario per mantenere alta la sua capacità d'attrazione. E' incomprendibile, ad esempio, che all'ingresso delle manifestazioni fieristiche più frequentate non si trovino autobus ed operatori che offrono a prezzi calmierati escursioni turistiche nel centro città, colazioni di lavoro, visite a musei e mostre, biglietti per concerti di musica classica e moderna, come avviene in tante altre città europee.

Città metropolitana, equilibrio fra città compatta e città diffusa

Nei punti precedenti abbiamo sintetizzato proposte e interrogativi riguardanti settori qualificanti della vita cittadina.

E' restato sullo sfondo - anche se più volte è emerso indirettamente - il tema dell'identità e dell'organizzazione di una città che non è più definita dai suoi confini comunali, ma, come si diceva, è **una grande area urbana, in cui convivono l'antica città compatta e la nuova città diffusa.**

Come regolare le relazioni fra queste due entità?

Una risposta può essere, naturalmente, di tipo istituzionale: la realizzazione della Città metropolitana, con l'abolizione della Provincia e la trasformazione dei comuni in municipalità minori. Il problema è in discussione da tempo, la legislazione relativa è in evoluzione, e non sembra questa la sede per approfondimenti e proposte.

Ci interessa però esaminare alcuni aspetti del problema, quelli che riguardano direttamente la vita dei cittadini. E' stato osservato, non tanto paradossalmente, che oggi è nella provincia che troviamo i veri bolognesi, almeno per quanto riguarda le coppie giovani quasi obbligate dai costi minori, e i tanti proprietari di casa che si sono allontanati dal centro per avere una migliore qualità della vita e lucrare sugli affitti degli alloggi che abitavano in passato.

Questo fenomeno è comune a tante città nel mondo: geografi e sociologi urbani hanno da tempo codificato la sequenza concentrazione, diffusione, riconcentrazione, diffusione concentrata; Bologna è probabilmente alla fine della fase di diffusione e dovrebbe ora passare alla riconcentrazione, ma il passaggio a questa nuova fase coincide nel nostro caso con un forte invecchiamento della popolazione e delle attività, e, per di più, con un periodo di crisi economica generale.

Semberebbe quasi che si stia passando direttamente alla quarta fase, di diffusione concentrata, potenziando i centri minori della grande area urbana, mentre il vecchio centro non riesce a riconcentrare abitanti e servizi di qualità.

Negli ultimi anni, infatti, i centri minori hanno fortemente migliorato la qualità offerta agli abitanti., valorizzando le aree pubbliche ed i servizi, moltiplicando iniziative di ogni tipo: Casalecchio e San Lazzaro sono da tempo “città” come Bologna, ma anche altri centri della prima e seconda cintura hanno ormai caratteristiche simili. Resta, proprio per effetto della diffusione a bassa densità e relativamente poco programmata, l’incubo del pendolarismo sempre più faticoso. Nel frattempo molti comuni hanno anche assorbito grandi quantità di immigrati: se a Bologna i residenti stranieri sono quasi il 10% della popolazione, sono ben più numerosi in centri anche lontani, lungo le principali strade in uscita, come Galliera e Crevalcore, Bazzano, S.Agata, Loiano e Monghidoro, Marzabotto, Vergato e Grizzana Morandi. La Caritas stima che il numero reale sia in molti casi il doppio, e mediamente arrivi al 20% della popolazione.

La città è quindi grande, diffusa e ormai multiethnica; questa è la sua attuale identità, e queste caratteristiche si accentueranno nel futuro. In alcune classi elementari della provincia i figli di immigrati sono ormai in maggioranza. Bologna, da sempre considerata città tollerante ed accogliente, scopre che è ben diverso ospitare studenti, anche stranieri, che prima o poi se ne andranno, o rimarranno per svolgere attività qualificate, o essere invasa da un’ondata migratoria che, a differenza di quella degli anni ’50 e ’60, è composta da gruppi etnici che vogliono quasi sempre mantenere i loro usi e la loro cultura.

La risposta di fondo a molti dei problemi posti da questa situazione sta già nel titolo della nostra ricerca: **la convivenza** fra città compatta e città diffusa. Per costruire questa convivenza come un fatto positivo (e non subirla, come una condizione inevitabile), sono necessarie alcune azioni.

La prima è potenziare le strutture e gli strumenti che garantiscano l’unitarietà, **il funzionamento a rete del sistema urbano:** una politica “metropolitana” non solo per i trasporti pubblici, ma anche per i servizi di scala superiore, l’ambiente, l’energia, i rifiuti, e per tutte le altre questioni che non si possono affrontare nel singolo comune. Si potrebbe obiettare che questo coordinamento metropolitano è già in atto da tempo; ma occorre renderlo più efficace. Ad esempio, fra i servizi da coordinare deve esserci anche la pianificazione urbanistica, perché la diffusione poco controllata di casette e fabbrichette sparse sul territorio riguarda tutti e non solo il singolo comune che le ospita, così come la realizzazione di nuove “città dello sport”, col solito contorno di centinaia di villette che garantiscono il successo immobiliare dell’iniziativa.

È poi altrettanto necessario **valorizzare la specificità di ogni luogo e di ogni “comunità”** se si può usare ancora questo termine, o – almeno – offrire ai cittadini dei diversi luoghi la possibilità di costruire una propria identità di gruppo, un radicamento in uno spazio.

Siamo ben consapevoli che questo può sembrare utopico, nel momento in cui tutto il sistema sociale, culturale e delle comunicazioni sembra distruggere qualunque aggregazione stabile di individui, a partire dalla famiglia. Sappiamo bene che non basta offrire spazi e strutture per fare rinascere usi e valori che un tempo erano legati a quegli spazi. Già trent’anni fa, in una situazione molto meno dispersiva ci fu un esperimento significativo: nelle nuove città inglesi erano stati allestiti spazi ben attrezzati per la vita comunitaria dei cittadini, e proprio quelli erano gli unici spazi in cui la gente non si incontrava. Ha scritto qualche tempo fa uno dei più brillanti progettisti di piazze europee che questi spazi sono quasi sempre un fallimento, perché sono progettati per cittadini che non hanno più interesse a frequentarle, e finiscono per riempirsi di immigrati ed emarginati che non hanno altri posti in cui andare, e quindi finiscono per allontanare ancora di più gli altri cittadini.

Forse le nuove piazze urbane sono le gallerie centrali degli ipermercati e degli outlet, essendo ormai quella dello shopping e del consumo l’unica attività collettiva praticata, e sostenuta concordemente dal pubblico e dal privato. Un tempo i luoghi simbolo di un centro erano la chiesa, il municipio, l’osteria, e in certi paesi la sezione di partito. Può far sorridere rivedere vecchi film tratti dalle storie di Guareschi, ma non si può provare nostalgia per qualcosa che in realtà non è mai esistito in quella forma idillica, e che comunque non potrebbe più esistere.

C’è, infine, **una terza condizione**, probabilmente la più importante, per realizzare nell’area bolognese la convivenza fra città compatta e città diffusa. Qualificare e dare identità ad ogni centro della nuova città metropolitana è l’opposto di una “spalmatura”, significa valorizzare differenze e però metterle in rete, superando l’attuale frammentazione e sovrapposizione casuale di iniziative. Fare un gioco di squadra collegando fortemente tutta la rete: ad esempio, a Porretta si tiene da tanto tempo un festival del jazz; non sarebbe possibile propagandarlo con iniziative complementari a Bologna?

Ma tutto questo può avere successo se si dà il giusto peso alla **rivitalizzazione del centro urbano**. Abbiamo dedicato la maggior parte di queste pagine ai problemi, alle soluzioni, agli interrogativi che riguardano Bologna come centro della sua area metropolitana, e riteniamo che sia necessario, perché è proprio questo centro, che dovrebbe essere il motore di tutto, che rischia di perdere colpi, di “mettersi in pensione”, per riprendere una metafora che abbiamo già usato, mentre deve invece attingere nuova forza dalla nuova dimensione della città..