

*Giuseppe Campos Venuti*

## **Una nuova idea di città metropolitana per Bologna**

---

*Due alternative per il futuro di Bologna: un capoluogo sempre più terziario e spopolato, sempre più congestionato e inquinato, al centro di un territorio popolato da pendolari – o invece l'ancora possibile inversione delle tendenze in atto, favorendo la crescita di una metropoli realmente policentrica, che decentri al di fuori della città funzioni rare e di eccellenza, e allo stesso tempo renda nuovamente abitabile, in termini di possibilità di accesso, l'area urbana centrale. Il Piano territoriale di coordinamento come strumento di governo dello squilibrio ormai insostenibile della metropoli bolognese.*

---

### ***1. La necessità di un'idea forte di città metropolitana***

Da almeno un anno a Bologna sono in molti a dire che è necessaria “una nuova idea di città”. Ed anche a me è capitato di rilanciare questo slogan quando, discutendo con gli amici della “Sveglia”, dissi che alla assopita coalizione dell'Ulivo serviva non solo una sveglia, ma anche una robusta prima colazione: cioè “un'idea forte di città, di città metropolitana”. Lo slogan, comunque, ha avuto successo, lo hanno rilanciato i partiti, i movimenti, i sindacati e oggi è al primo posto nella discussione sul programma elettorale per Bologna.

A Bologna serve oggi un'idea che abbia la stessa forza di quella che, quaranta anni orsono, permise di rinnovare la città. Realizzando i nuovi quartieri popolari pieni di verde e di servizi nelle aree disponibili più vicine al centro; e insieme spostando in periferia le nuove grandi attrezzature terziarie, la Fiera, le Borse, il Palaffari, il Palacongressi, la Galleria d'Arte Moderna. E poi salvando il centro storico dalle demolizioni, proteggendo la collina dalla cementificazione, e offrendo agli industriali aree attrezzate a basso costo. Con la Tangenziale Complanare e i grandi assi attrezzati, sostenemmo questo impianto urbano policentrico: ma purtroppo ci mancò il coraggio di realizzare allora la tramvia veloce moderna, un errore che pagammo caro.

Con gli anni '90 questo processo di sviluppo policentrico bolognese ha progressivamente rallentato, a dispetto delle intenzioni dichiarate dal nuovo piano regolatore. Fino al recente rilancio esasperato, da parte dell'Amministrazione di destra, dell'accentramento urbanistico all'insegna di una pretesa modernità. La ricaduta micidiale della congestione terziaria ha prodotto un pesante spopolamento del centro storico, e poi dell'intero comune di Bologna. Così la migrazione dei bolognesi negli altri comuni della provincia – per altro cresciuti bene dal punto di vista urbanistico – ha assunto un andamento precipitoso. Mentre la mancanza di un efficiente trasporto collettivo ha moltiplicato il traffico indi-

viduale, creando nel centro storico e in tutta la città una drammatica congestione circolatoria e un insopportabile inquinamento atmosferico.

Il forte calo dei residenti ha messo fuori mercato una parte del piccolo commercio. Così, caduto il presidio prevalente degli abitanti e dei commercianti, abbandonate le strade alla congestione e all'inquinamento, nel centro storico e nella città avanzano a grandi passi il degrado ambientale e l'insicurezza sociale. L'Amministrazione della destra in Comune ha poi rappresentato un vero e proprio salto di qualità negativo; il permissivismo dissennato nei confronti del traffico individuale, il disimpegno sul versante della solidarietà e l'illusione di affrontare la sicurezza soltanto con interventi autoritari, una politica urbanistica che stimola la tendenza alla terziarizzazione e alla residenza di costo elevato, hanno rovesciato completamente la politica riformista per la gestione della città. Creando una spirale perversa, che spinge i residenti ad abbandonare Bologna e la qualità della vita nella città a peggiorare sempre di più. Non aver tentato seriamente di fronteggiare questa deriva migratoria e non considerarla gravemente penalizzante per la città, è stato e ancora più sarebbe oggi un grave errore politico e culturale.

La qualità della vita per alcuni aspetti è, invece, migliorata nei centri della provincia, dove si è trasferita una parte della popolazione con minori possibilità economiche – giovani, operai, artigiani, piccoli commercianti, piccoli imprenditori –, e dove si è spostato quasi tutto il potenziale industriale, ma dove i comuni hanno realizzato un buono standard di servizi primari. La cattiva qualità dei trasporti collettivi e della viabilità, compromettono però la mobilità fra i diversi comuni, che, così isolati, non possono interagire come entità urbana complessiva, ma anche le relazioni con il capoluogo, verso il quale tutta l'area provinciale resta debitrice per il terziario di eccellenza, culturale, finanziario, sanitario, commerciale, ricreativo e per buona parte del terziario diffuso. Riproponendo così per questi comuni il rischio di abbandonarsi ad una condizione di isolamento soddisfatto e di una nuova marginalità tollerata.

## ***2. Le due alternative per il futuro di Bologna***

Bisogna allora avere il coraggio di guardare in faccia alle alternative reali che il futuro prospetta per Bologna e per tutta la provincia. Da un lato il quadro è quello di una ulteriore, accentuata terziarizzazione del capoluogo, di una nuova caduta demografica relativa alle giovani generazioni e ai cittadini meno abbienti; con il risultato di aumentare in città la congestione e l'inquinamento, il degrado e l'insicurezza sociale. Mentre fuori Bologna il processo evolutivo si arresta, bloccando i centri dell'area in una condizione di periferia industriale e popolare, tranquilla, ma sterile, isolata e subalterna.

Dall'altro lato, invece, c'è la prospettiva futura di un policentrismo programmato nel tempo per il terziario di eccellenza, che decongestioni le sedi bolo-

gnesi e ne razionalizzi il funzionamento, migliorandone la qualità; al quale corrisponda nuovamente la capacità del capoluogo di dare una casa ai lavoratori e ai giovani, arrestando l'emorragia della popolazione che è il presidio indispensabile della qualità urbana. Sconfiggendo così in città, la congestione e l'inquinamento, il degrado e l'insicurezza sociale. Mentre in tutta l'area metropolitana saranno in questo modo riequilibrata le funzioni produttive anche più qualificate, le categorie sociali e gli strati generazionali più diversi.

La prima delle due alternative, quella controriformista, non è uno spauracchio inconsistente, un incubo urbanistico evocato per demagogia; è una prospettiva possibile, che rischia di realizzarsi se le trasformazioni in corso nell'area metropolitana non invertono decisamente la tendenza già in atto, che si è molto accentuata negli ultimissimi anni.

Mentre la seconda delle due alternative, quella riformista, è indubbiamente realizzabile, ma richiede piena consapevolezza e scelte coraggiose da parte delle forze politiche e culturali, produttive e sociali, nella città capoluogo e nelle altre città dell'area metropolitana.

Perché, come ha messo in luce il Piano territoriale di coordinamento della Provincia, ormai stanno emergendo vere e proprie nuove realtà urbane potenziali, nella pianura a nord, ad ovest e ad est del capoluogo. La città della pianura conta a nord più di 200.000 abitanti, ad est e ad ovest arriva a 135.000 abitanti; insieme dunque, poco meno che Bologna, ma più posti di lavoro di quanti ne abbia Bologna. Nelle città esterne gli addetti all'industria sono oltre il doppio di quelli presenti nella città centrale, ma anche quelli del commercio sono ormai più all'esterno che al centro; dunque lo squilibrio riguarda soltanto i servizi rari; il terziario di eccellenza, che a Bologna continua a crescere in misura congestionante.

Certo fra pochi mesi, quando entreranno in esercizio le prime tratte del Servizio ferroviario metropolitano, che nel territorio della provincia copriranno quasi 300 chilometri di linee serviti da oltre 80 stazioni; quando, dai quartieri-municipio che formano queste città, si arriverà al centro di Bologna in un quarto d'ora; quando i bus, oggi inadeguati sui percorsi radiali, saranno trasferiti in collegamenti interni fra i diversi quartieri-municipio; e quando la Tangenziale Autostradale di pianura cancellerà per Bologna l'insopportabile inquinamento e la micidiale congestione provocati da almeno 80.000 autoveicoli al giorno non interessati alla città, e sposterà verso la pianura il baricentro del traffico su gomma di tutta l'area; ebbene a quel punto, la realtà nuova delle città dell'area metropolitana sarà una presenza concreta, offrendo al capoluogo una potenzialità di dialogo e di integrazione fino ad oggi inimmaginabile, ma piena di straordinarie prospettive.

Il nuovo sistema infrastrutturale su ferro e su gomma sarà la condizione essenziale per integrare organicamente fra loro le diverse città dell'area metropolitana; garantendo la condizione indispensabile per rilanciare a grande scala la po-

litica del policentrismo per il terziario di eccellenza, cioè quella della rapida accessibilità specialmente con il trasporto di massa.

Sia chiaro che l'interesse ad un policentrismo decongestionante è una necessità primaria proprio per le sovraffollate sedi del terziario di eccellenza a Bologna; la cui efficienza è sempre più compromessa dalla politica di accentramento praticata dall'Amministrazione Comunale e da una concezione miope, pigra e talvolta debole finanziariamente, delle singole politiche aziendali. Perché mentre l'Università, dopo il Polo del Lazzaretto, sarebbe disponibile a nuovi sviluppi decentrati, ma si scontra con i tagli finanziari governativi per la scienza e la cultura, abbiamo una Fiera che invece resiste a qualsiasi idea di decongestione; non è possibile che la Fiera di Milano stia decentrando nel territorio provinciale una parte notevole delle sue nuove attrezzature e quella di Bologna si ostini a programmare i suoi sviluppi ultradecennali sulla attuale sede, ormai da anni congestionata.

Certo, i nuovi poli di eccellenza decentrati faranno decollare le città dell'area metropolitana, che dovranno aprirsi e attrezzarsi per misurarsi con le nuove realtà funzionali, e reagire contro l'attitudine di chiusura alla novità e alla trasformazione, che già a volte si manifesta nel territorio dell'area vasta, da parte degli intolleranti comitati di sostenitori dello stato di fatto. Ma è certamente da irresponsabili la reazione dei fautori dell'accentramento, che dipingono la strategia del policentrismo come la calata dei barbari, che vengono a depredare Bologna dei suoi gioielli, mettendone a rischio la secolare qualità urbana. E vittimizzano il Comune capoluogo, indicando la Provincia come il mandante del misfatto.

### ***3. La riconquista di Bologna come "città da abitare"***

Se la decongestione del terziario bolognese è una condizione necessaria per il riequilibrio metropolitano e il recupero della qualità urbana del capoluogo, non è però certamente una condizione sufficiente. Perché l'essenza della nuova strategia urbanistica nella città, ha come primo obiettivo "la riconquista di Bologna come città da abitare" e quindi la principale funzione da recuperare è quella residenziale.

Ma ancora non basta chiedere semplicemente di arrestare la caduta demografica, né pretendere "meno uffici e più abitazioni". Perché la popolazione e le abitazioni che servono sono proprio quelle che il processo di sviluppo dominato dalla rendita immobiliare ostacola: cioè le abitazioni economiche e popolari, quelle per lavoratori, giovani coppie, immigrati, studenti universitari, insomma tutti quei ceti e quelle abitazioni che oggi non vengono trattenuti a Bologna, la cui mancanza svuota il capoluogo e riempie i centri della provincia.

La qualità ambientale sarà, comunque, la caratteristica obbligata dei nuovi insediamenti. Quale che sia la quantità di abitazioni da realizzare a Bologna nei

prossimi dieci anni, è possibile decidere che i due terzi delle aree trasformate siano utilizzati per il verde alberato, pubblico e anche privato condominiale, garantendone tra l'altro una più facile collocazione sul mercato. Ciò significa in concreto introdurre nell'atmosfera bolognese centinaia di milioni di tonnellate di ossigeno all'anno e assorbire una quantità equivalente di anidride carbonica prodotta dalla città, dando così un contributo decisivo alla rigenerazione ambientale del capoluogo.

E certamente, per realizzare questa politica, non sarà sufficiente l'investimento pubblico, che pure dovrà essere richiesto prioritariamente per sostenere la riqualificazione sociale del capoluogo regionale; chiamando in campo anche le cooperative di abitazione, che anni fa ebbero una parte notevole per la nuova politica urbanistica bolognese. Sarà allora indispensabile coinvolgere largamente in questa politica il sistema imprenditoriale e proprietario privato, favorendo anche fiscalmente sia la trasformazione di uffici in abitazioni, sia il frazionamento degli alloggi di grande dimensione, che sono largamente prevalenti, allo scopo di moltiplicare le abitazioni esistenti; ma anche condizionando, con precise regole generalizzate, tutti i tipi di interventi oggi previsti dalla legge e dalle norme, alla realizzazione di quote consistenti di abitazioni a prezzi convenzionati, accessibili dagli strati sociali e generazionali che vogliamo recuperare alla città. Per capirsi, una soluzione come quella proposta dal presidente dei costruttori romani, che ha detto al Comune: "Dateci un'area edificabile, gratis e senza oneri e noi siamo pronti a regalare un alloggio costruito, per ogni due che possiamo vendere sul mercato". Il sindaco di Roma non ha ancora preso in considerazione la proposta, io l'accoglierei con entusiasmo.

Il recupero della residenzialità è legato strettamente alla crisi del piccolo commercio: ed è assai strano che la questione non sia stata colta da un Sindaco esponente storico dei commercianti. Infatti a Bologna, come in tutte le città fortemente terziarizzate, il piccolo commercio è entrato in crisi perché, con i residenti che si allontanano, ha perso la clientela naturale, e perché gli altissimi costi pagati per gli affitti dai grandi marchi non possono essere sopportati da una normale azienda commerciale; e infine perché le strade in cui operano i commercianti sono rese invivibili dall'inquinamento atmosferico, dal degrado ambientale e dall'insicurezza sociale. Sembra più chiaro oggi che la forte riduzione del traffico congestionante per le strade di Bologna e un sistema diffuso di pedonalizzazioni – politiche che ieri molti commercianti ritenevano contrarie ai loro interessi – sono invece una scelta decisiva, sia per la qualità di tutta la città, sia per la sopravvivenza e il rilancio del piccolo commercio; esattamente il contrario di quanto dice e fa l'Amministrazione di destra.

Dunque, per fare nuovamente di Bologna una città da abitare, bisogna contrastare la congestione del terziario, ma anche quella della motorizzazione esasperata, alla quale bisogna dare concrete alternative, perché ignorarla con astratte motivazioni ideologiche, massimaliste, condannerebbe Bologna all'inquina-

mento e alla congestione. Le linee del Servizio ferroviario metropolitano saranno indispensabili a collegare saldamente le diverse città dell'Area Metropolitana e assieme alla nuova Tangenziale Autostradale di pianura, da realizzare con un innovativo progetto ambientalizzato, primo esempio italiano di una infrastruttura inserita nel paesaggio agricolo, daranno un contributo decisivo al riequilibrio territoriale; ma le soluzioni avviate dall'Amministrazione di destra non risolveranno in alcun modo il traffico nel capoluogo. La metropolitana sotterranea ha costi insostenibili per il Comune, una portata artificialmente sopradimensionata, una rete troppo breve e pensata per moltiplicare la terziarizzazione del centro storico e cementificare la collina; mentre il cosiddetto tram su gomma, è solo un terzo tipo di trasporto collettivo urbano, difficile da integrare con il metrò e la rete dei bus.

La soluzione naturale è, invece, quella di un solo sistema urbano di trasporto di massa, che sia adeguato alle reali portate di passeggeri che la città richiede, con una larghissima prevalenza di linee superficiali; che eviti gli inconvenienti generati dal precedente, controverso esperimento tranviario; e che, a costi sostenibili per il Comune, realizzi una rete veloce sufficientemente ampia e si integri con la rete attuale di trasporti pubblici, da riqualificare su tutto il territorio del capoluogo.

Sulla rete attuale di trasporti pubblici e insieme sulla rete stradale esistente, con il relativo parco di automezzi circolante, bisogna in ogni caso intervenire a breve termine, mentre si programmano le nuove soluzioni di più lungo periodo. E per cambiare radicalmente le attuali intollerabili condizioni di traffico, è necessario restituire una responsabilità primaria al trasporto pubblico; cominciando a rendere realmente riservate le apposite corsie, per dare ai bus velocità commerciale e puntualità di servizio che siano in grado di offrire una alternativa reale all'uso dell'auto. E poi ridurre effettivamente le auto autorizzate a circolare nelle zone a traffico limitato, rendendo finalmente operativo Sirio, il vigile elettronico, ed affrontando inoltre la disciplina delle ore notturne, durante le quali il centro storico è più congestionato che di giorno.

Infine, va completamente riesaminata la sosta nella zona centrale della città, rapportando gli accessi al numero di posti auto privati e pubblici, gratuiti o a pagamento, realmente disponibili: perché con la situazione di oggi la sosta abusiva è inevitabile e le multe non sono più un deterrente, ma una tassa da pagare *una tantum* in alternativa alla sosta a pagamento. Ed è di conseguenza necessario rilanciare l'iniziativa dei parcheggi dissuasori posti ai margini della città e della zona a traffico limitato, in coincidenza con i nodi di interscambio tra mobilità individuale e trasporti collettivi; ma anche è necessario offrire un sostegno a tutti gli interventi privati, tesi a realizzare parcheggi o garage pertinenti per gli edifici che ne siano sprovvisti, con l'obiettivo finale di eliminare la sosta dalle strade, restituendole allo scopo naturale della mobilità.

Una nuova politica del traffico, che sia decisiva per recuperare a Bologna la

qualità della vita, può sperare di avere successo soltanto se condotta con la partecipazione ed il consenso dei cittadini. A questi, invece, l'Amministrazione di destra ha inviato l'implicito messaggio "nelle strade non ci sono più regole", stimolando gli istinti peggiori del cittadino-automobilista; trasformando così le strade di Bologna in un colossale ingorgo, dove regnano il caos, l'inquinamento e spesso la prepotenza. La nuova politica del traffico proposta dall'Ulivo, dovrà allora rivolgere ai bolognesi un invito completamente diverso: "Rispettiamo tutti le regole nelle strade della nostra città". Ricercando il consenso nel fare leva sugli istinti migliori, responsabilizzando le categorie, dai tassisti agli autisti di bus, dai trasportatori ai commercianti; facendo appello a tutti i cittadini, che individualmente fanno spesso un uso discutibile di auto e motorini, ma sono anch'essi vittime dell'inquinamento, della congestione e del degrado urbano.

In fin dei conti, questo metodo democratico di affrontare una scelta di governo per la città, dovrebbe essere abituale. Ma il fatto di proporla con una enfasi particolare per le regole del traffico avrà un significato emblematico della nuova idea di città per Bologna.

Perché la strada è certamente il luogo dove tutti i cittadini passano e si incontrano ogni giorno; e dove, quindi, potranno ancora una volta sperimentare che il rispetto di regole uguali e necessarie per tutti, rappresenta la base indispensabile per la convivenza di una comunità.

*Nota di Giuseppe Campos Venuti*

*Con questo intervento ho introdotto la discussione del convegno promosso dall'Ulivo, intitolato "Bologna una città da abitare", il 19 febbraio 2003. E', dunque, un testo indubbiamente di parte, anche se credo non fazioso. E per questo non ho esitato ad offrirlo alla rivista "Metronomie", che mi chiedeva un contributo al dibattito in corso sull'Area Metropolitana bolognese. Nella convinzione, comunque, che da "una nuova idea di città metropolitana" si debba in ogni caso partire per le scelte future.*