

Carlo Monaco

## **Riqualificazione urbana, mobilità, nuovi alloggi: qual'è la giusta dimensione della pianificazione per Bologna**

---

*La metropoli vista dal suo centro. Il problema della mobilità e della congestione urbana, e quello dell'accesso all'abitazione come problemi cruciali dell'urbanistica bolognese, ed il ruolo e le potenzialità, nell'affrontarli e risolverli, da un lato di un deciso intervento infrastrutturale che serva il core urbano – il metrò –, dall'altro delle politiche di riqualificazione. Un complesso di strategie che non hanno bisogno, per definirsi ed essere perseguite, del coinvolgimento dell'intero territorio provinciale, ma della cooperazione e condivisione dei Comuni della cosiddetta "prima cintura": la proposta-provocazione di un nuovo piano intercomunale.*

---

### ***A proposito del presunto degrado di Bologna***

Negli anni '90 è stato distrutto a Bologna, con un provvedimento amministrativo, ciò che restava dell'esperienza dei quartieri. La decisione di stravolgere l'assetto territoriale disegnato pazientemente nei primi anni '70, che rispondeva a una qualche realtà comunitaria, è stata totalmente finalizzata ad un calcolo di convenienza elettorale. I quartieri da allora non rappresentano alcun elemento di vita comunitaria. Se qualcuno vuole dimostrare che può definirsi quartiere un tratto di città che va dalle Due Torri al Resto del Carlino, sotto la sigla San Vitale, sono pronto ad affrontare la discussione. Di questo tema, non ho sentito parlare.

Vogliamo provare a reinventare la dimensione comunitaria della nostra città? Lo so che è difficile, che non è di moda, che siamo in una società di individualismi esasperati e di alta mobilità, però nel dibattito sulla riqualificazione non ho sentito dire assolutamente nulla su che cosa significhi riqualificare la città sotto il profilo del modo in cui le famiglie si aggregano tra di loro in dimensioni suburbane di vita comunitaria.

Al contrario, nel dibattito di questo periodo si devono registrare gravi inesattezze. La prima, fondamentale, inesattezza è la descrizione secondo la quale il processo di deterioramento urbano di questa città sarebbe avvenuto in modo palese negli ultimi anni. Questo lo voglio dire, perchè tutte le volte che evidenzio quest'incongruenza c'è una parte di coloro di volta in volta presenti al tavolo o di altri interlocutori che mi rispondono "ma noi non stavamo criticando l'amministrazione della Giunta Guazzaloca; noi stavamo dicendo che è dal Piano regolatore dell'85 che le cose vanno male". Allora, vorrei chiedere un con-

*Carlo Monaco*

fronto nel quale si risponda a queste domande, da parte di coloro che danno una lettura così decadente e critica della realtà bolognese: quando è finita la mitica diversità positiva di Bologna, e quali sono, dal '99 in poi, da quando noi siamo alla guida dell'amministrazione, i provvedimenti urbanistici che sono stati la causa del degrado di questa città.

Si dice: "Voi non avete un'idea di città, una strategia per la città". Ma chi l'ha detto?

Bologna non è una città monoculturale. Bologna è una città di equilibri sociali avanzati. Ha dei punti di eccellenza straordinari che sono la nostra Università, l'Aeroporto e la Fiera, elemento strategico della ricchezza della città. Bologna è una città che, rispetto a tutti gli altri luoghi d'Italia, ha una capacità di incontro e di attrazione senza pari. Non si viene a Bologna, come si va a Venezia o a Firenze, per vedere le opere d'arte. Non si viene a Bologna per vedere, come si va a Milano e in altre città industriali, i modelli della ricerca tecnologica avanzata. Ma si viene a Bologna per tutte queste ragioni messe assieme.

E allora la funzione di eccellenza della nostra città è disegnata dai numeri. Negli ultimi tre anni della nostra amministrazione, i flussi turistici sono aumentati del 20 % nel 2000, del 15 % nel 2001, ed altrettanto nel 2002. Non mi riferisco solo al turismo d'affari, ma anche a quello culturale, che ha avuto un impulso eccezionale. E' un dato irrilevante? Si può impunemente parlare di declino della città, dire che ci troviamo davanti ad una città che decade per colpa di alcuni programmi di cosiddetta riqualificazione urbana? Ma questo vuol dire rifurre la complessità e falsificare la realtà.

Vi faccio presente, e nessuno l'ha contestato, che noi operiamo nel rispetto di scelte che sono scritte nel Piano regolatore del 1985. Allora, se si vuole affermare, come alcuni pensano, ma non tutti, che le scelte di Bologna sono andate verso il disastro, si dica con assoluta chiarezza che le responsabilità sono degli autori di quel Piano.

E' singolare che tocchi a me difendere quelle amministrazioni che negli anni '85-'90 hanno progettato lo sviluppo della città. E coloro che ne sono stati i pionieri, pur di trarne un vantaggio politico, ora sono pronti a pontificare sugli errori fondamentali che sono stati fatti, fino al punto di ingenerare, nella confusione, la convinzione che le scelte costruttive residenziali della zona Fiera, o del cosiddetto Borgo Masini, le avessimo fatte noi. Che cosa c'è negli ultimi tre anni che sia stato realizzato in contrasto con le norme di Piano? E quali sono gli accordi di programuna che abbiamo stipulato e che non sono condivisi? E dove mai abbiamo detto che noi vogliamo costruire e basta, costruire più case? Grazie del consiglio che ci dà il vicepresidente della Provincia, secondo cui il "tetto" di capacità edificatoria del Piano regolatore precedente basta e avanza. Io ho detto soltanto che il "tetto" non si può stabilire prima di fare i conti, che un modo di programmare che stabilisce prima i tetti e i limiti, e solo dopo che

cosa si deve fare, è un modo autoritario, burocratico, e inefficace. Non ho mai detto che l'unico problema di Bologna sono le costruzioni. Non si possono fare polemiche di maniera.

### ***La strozzatura della mobilità***

Una cosa, invece, l'abbiamo detta fin dalla campagna elettorale: Bologna entra in difficoltà critica, seria, drammatica se non si risolve la strozzatura della mobilità. E' questa la nostra diagnosi. Su questo tema abbiamo avuto un atteggiamento assolutamente responsabile. Abbiamo pazientato per anni e anni con una Regione Emilia Romagna la quale, sulla materia, non ha mai avanzato una proposta. Quando ha cominciato a parlarne, ha tirato fuori una proposta, anzi, l'ha tenuta nel cassetto e l'ha sussurrata, relativa al progetto di raddoppio della tangenziale nella sede attuale, ma nel momento in cui si doveva decidere, non ha avuto il coraggio di tirare fuori quel progetto, perchè non era cantierabile. Il governo di questa Regione ha fatto ben poco, per progettare e programmare il superamento della strozzatura della mobilità del suo capoluogo.

La Provincia di Bologna, da ultimo, ha scelto di presentare una proposta di spostamento dell'autostrada in pianura. In tutte le sedi ho dichiarato che se questa era la soluzione condivisa il Comune di Bologna non si sarebbe opposto. Ci stupisce, detto tra parentesi, che solo ora la Provincia cominci ad accorgersi che avere un'autostrada che attraversa il proprio territorio non è propriamente qualcosa per cui fare i salti di gioia. Comunque non voglio appropriarmi degli argomenti altrui, dico che se quella è la scelta condivisa noi abbiamo dimostrato di volere andare avanti in questa direzione.

Per la soluzione dei problemi della mobilità, a poco a poco abbiamo trovato le risorse finanziarie, abbiamo trascinato gli indecisi in questa operazione, abbiamo costruito la consapevolezza che questo è il vero nodo da risolvere. Abbiamo inventato un progetto, quello della metropolitana, che non è alternativo nè allo spostamento della tangenziale nè al sistema ferroviario metropolitano, sul quale siamo d'accordo e che non abbiamo mai osteggiato, e neanche rispetto al tram su gomma, del quale avremmo perso il finanziamento se non l'avessimo attuato. E consentitemi di ripetere per l'ennesima volta che non ho udito argomenti seri di contestazione della validità della metropolitana.

Ho letto da qualche parte - talvolta questa opinione mi sembra espressa persino dal Presidente Prodi - che bisognerebbe scavare il tunnel della metropolitana e dentro, invece del metrò leggero, farci passare degli autobus. Qualcun altro dice: ci vuole un sistema unico della mobilità. Ma in quale città del mondo, treni, metrò e autobus usano la stessa tecnologia?

E poi gli argomenti pretestuosi: "il metrò costa troppo!" Costa quello che costa. Se ci avessero pensato prima forse sarebbe costato meno. Il professor Campos Venuti ci aveva pensato prima, su un diverso percorso, una diversa li-

*Carlo Monaco*

nea, però il suo consiglio all'epoca non fu ascoltato. E poi: "è troppo corto". Si comincia con un percorso corto, poi si allunga.

Ma tanta avversità contro un provvedimento la cui efficacia potrà essere inferiore a quella che noi ci attendiamo, ma che sicuramente va nella direzione di potenziare il mezzo pubblico, di accrescere le possibilità di mobilità, ridurre i tempi di percorrenza. che non inquina, tanta avversità nei confronti di questo progetto mi sembra immotivata. Se davvero lo scontro tra Comune di Bologna e Provincia di Bologna dovesse avvenire esclusivamente e principalmente su questo tema -non lo dico per paradosso -io davvero non saprei più qual'è la destra e qual'è la sinistra.

### ***I programmi di riqualificazione urbana***

A proposito dei programmi di riqualificazione in senso stretto, è un altro tema sul quale stiamo lavorando. L'Ordine del giorno del Consiglio comunale n. 70, spesso citato, fu approvato dalle precedenti amministrazioni, e noi ci siamo trovati davanti a delibere del Consiglio comunale che costituivano già atti giuridici impegnativi rispetto ai quali non era assolutamente possibile tornare indietro, se anche lo avessimo voluto. Quindi l'O.d.G. 70, nelle sue luci e nelle sue ombre, non è addebitabile a noi come scelta strategica. Però, ho già detto in altre circostanze che voglio difendere la logica di quel provvedimento, perchè in sede attuativa noi abbiamo proseguito il lavoro di concertazione ed abbiamo introdotto miglioramenti rispetto ai programmi adottati dal Consiglio comunale. Lo fanno i comitati che hanno trattato con noi.

Non è che vengano costruite delle case su aree inedificate, qui si demoliscono strutture abbandonate, qui si interviene su luoghi di degrado e di abbandono. E poi, chi l'ha detto che non vengono realizzati gli standard? Era stato detto e scritto dal Consiglio comunale in quell'Ordine del giorno che si chiedeva a tutti i progettisti il doppio degli standard di legge per il verde e per i parcheggi. Si è forse derogato a quella norma? Allora come si fa a dire che non sono stati applicati gli standard? Si costruiscono barriere antirumore; i progetti vengono analizzati dal Settore Ambiente, dalla A.S.L., sotto tutti i punti di vista e si danno tutte le prescrizioni di qualità che risultano condivisibili. Sfido chiunque in una sede pubblica a dimostrare che interventi, che complessivamente sono modesti, possono avere determinato un imbarbarimento di Bologna. Questa è una rappresentazione caricaturale, non vera.

Se poi andiamo all'Ordine del giorno n. 136, che è quello del quale io, la Giunta e il Consiglio attuali, siamo responsabili, allora vi devo far presenti le caratteristiche di democraticità, di correttezza e di rigore di tutto il percorso. Sono state individuate dal Consiglio comunale le aree, non più di tremila metri quadri per intervento, escludendo le aree agricole, le aree di fascia boscata, le aree di

verde pubblico; erano inseribili le aree produttive abbandonate o le aree non attuate, rimaste abbandonate di fatto.

Le proposte che sono arrivate in variante al P.R.G. sono state esaminate da un gruppo di tecnici, da una Commissione altamente qualificata, senza alcuna interferenza esterna. Ho preso atto dei risultati dei lavori, la Commissione ha escluso i progetti che erano in contrasto con le norme e i vincoli esistenti; ha selezionato sulla base di criteri oggettivi, per esempio che il recupero di un produttivo abbandonato potesse diventare residenziale solo se circondato da residenziale tutto intorno, non quindi una generalizzata costruzione di casc su siti impropri, e via continuando.

Sulla base di questi criteri, alcuni programmi sono stati ammessi a concertazione, e sono tuttora in corso di discussione. Si dimentica non solo, ripeto, di dire che questi interventi avvengono su siti degradati, non solo di ricordare le prescrizioni di qualità che vengono indicate, ma soprattutto si dimentica di aggiungere che l'individuazione di queste scelte comporta da parte dei soggetti proprietari il versamento al Comune di Bologna di una cifra pari al 50 % della rendita immobiliare, se vogliamo ancora chiamarla così, che nasce dall'operazione. Mi si citi un solo esempio in Italia di amministrazione di sinistra che abbia fatto programmi nei quali i proprietari trasparentemente contribuiscono con il 50 % del plusvalore ottenuto dall'area e poi vedremo che cosa sono davvero le politiche perequative.

### ***Nuovi alloggi e progetti di qualità***

E ancora, si è parlato di case: è davvero singolare che da un lato si dica che non bisogna costruire e dall'altro che ci vogliono settemila case. Si dice: "Ma devono essere case a prezzi bassi". Ma come si fanno le case a prezzi bassi? Forse qualcuno ha in mente di costruire villaggi tipo Pilastro, Barca, o gli alloggi del PEEP di Casteldebole? Vogliamo creare per gli extracomunitari in città degli aggregati di bassa qualità urbana? È questa la proposta?

Se no, che altra strada c'è, rispetto a quella che stiamo perseguendo, di prevedere, laddove si fanno interventi urbani di qualità, che una quota di quegli alloggi sia destinata all'affitto basso? Si dimentica di dire che la riqualificazione ha portato a Bologna 27 miliardi di finanziamento regionale per realizzare il recupero di alloggi nella zona San Donato Garavaglia, quello di alloggi in via San Felice o del centro sociale Costa nell'ex Manifattura tabacchi, ma soprattutto per la realizzazione, assieme al soggetto che ha vinto la gara, di oltre 350 alloggi, le cui caratteristiche sono quelle della convenzione con il Comune, sia per l'affitto sia per la vendita, e che non sono case popolari, ma case che avranno gli stessi requisiti degli altri insediamenti residenziali; è o non è questa la strada per realizzare le case a basso prezzo che tutti siamo d'accordo di voler realizzare?

*Carlo Monaco*

Possiamo fare convegni ancora più attenti per valutare l'O.d.G. 136, ne parleremo ancora in Consiglio comunale, perchè non è stato ancora approvato il provvedimento conclusivo. Ma sono sicuro che stiamo dando un contributo a migliorare la città.

Sugli altri temi strategici, grazie dei suggerimenti circa il verde pubblico. Ma chi ha mai detto che noi non vogliamo realizzare il verde? Si dice: "Non bastano i Giardini Margherita". Ma perchè, nel Mercato Ortofrutticolo che andiamo a realizzare non abbiamo previsto una quantità di verde, non c'è un parco? Lo spostamento della sede del Comune dal centro al Mercato Ortofrutticolo non avviene secondo un progetto di qualità? Il programma Seabo di recupero della zona su viale Berti Pichat non contiene verde e il recupero del gasometro? Ha mai avuto fondamento da qualche parte la chiacchiera secondo cui nell'area Staveco qualcuno vorrebbe costruire solo villette?

Vorrei ricordare che a Bologna non si faceva un concorso di progettazione internazionale da anni. Mi dispiace che ad una recente discussione sui temi della riqualificazione urbana non abbia potuto partecipare l'architetto Gregotti, che ha presieduto la Commissione Giudicatrice. Il progetto del Lazzaretto non può essere spacciato come una modesta espansione residenziale. E' un progetto di altissima qualità. Sulla Stazione si farà il concorso, è stato detto dalle Ferrovie dello Stato, nessuno qui vorrà riproporre l'incarico privato a Bofill, per fare qualcosa di gigantesco che abbiamo definitivamente sepolto. Prima di tutto, la funzionalità del sistema ferroviario, poi la ricucitura urbanistica secondo quantità ragionevoli che stiamo concordando.

### ***La giusta dimensione***

Vi pongo ora un problema scientifico rigoroso: la dimensione provinciale dei problemi è l'unica dimensione urbanisticamente significativa e rilevante? La dimensione di Bologna con i 14 Comuni limitrofi è del tutto insignificante nell'ambito della Provincia?

Io dico invece che esistono problemi la cui scala è l'ambito costituito da Bologna e dai Comuni della cintura. Ci sono altri problemi per i quali la scala è Bologna e la Regione. A questo proposito, cito una fonte non sospetta, lo studio che Guido Fanti e i suoi amici hanno elaborato nei mesi scorsi sulle idee per lo sviluppo della nostra città. Leggetelo attentamente, io l'ho letto, e trovo che c'è un rinvio al ruolo regionale. In quel documento la Provincia viene citata addirittura marginalmente, forse in questo caso avrebbe persino qualche ragione di lamentela. Non può essere considerata una diminuzione del ruolo della Provincia, se evidenzio che la natura dei problemi che collegano Bologna con i Comuni limitrofi è diversa da quella delle relazioni che Bologna ha con il restante territorio provinciale, se evidenzio che Modena è ben più vicina a Bologna di Vergato e di Porretta. Bisogna che finalmente la Regione esca da questa evane-

scenza di ruolo, da questa incapacità di pensare sul sistema regionale e la smetta di attribuire alla Provincia semplicemente il ruolo di guardiano di una correttezza formale degli atti. Non ho detto in nessuna sede che la Provincia non debba programmare, però ricordo che la legge regionale 20 del 2000 assegna alla Provincia la competenza su materie sovracomunali. Dice anche, sul tema dei poli funzionali, che la Provincia non può decidere senza l'intesa dei Comuni. Allora, dalla legge 1150 del '42 ad oggi, il compito primario di programmare il proprio territorio spetta ai Comuni, magari associandosi.

Bene hanno fatto i Comuni che si sono associati, ma io rinnovo l'invito ai 14 Comuni limitrofi: perchè non ci associamo con Bologna per fare un Piano assieme?

Associamo i Comuni perchè questa è la dimensione giusta della programmazione, ma facciamo delle associazioni che rispondano alle vere vocazioni del territorio. Con i Comuni di San Lazzaro, di Zola Predosa, di Casalecchio, ci siamo incontrati e abbiamo trovato anche alcuni punti di intesa. Ma vogliamo tutti assieme cercare di ragionare, quando faremo il nostro Piano Strutturale, su una dimensione che tenga conto davvero di Bologna e dell'*hinterland* per definire le scelte strategiche?

Su questi temi, noi abbiamo un anno di tempo per fare delle scelte. Non sono scelte drammatiche, perchè in realtà molte nascono da lavori in corso, e la Provincia sa bene che sulla maggior parte dei lavori in corso c'è accordo. In questo anno di tempo c'è la volontà e la possibilità di accogliere suggerimenti, consigli, ammonizioni, critiche, ma soprattutto proposte.