

# BONALE'

*E' colorita espressione bolognese che Maurizio Zamboni, capogruppo di Rifondazione Comunista in Consiglio Comunale, usa volentieri quando chiede di dire "basta!" all'espansione edilizia di Bologna città, alla costruzione di nuove strade, alla distruzione di risorse ambientali.*

## 1. Problema

A Bologna, in ripetute occasioni, in sedi pubbliche e sui giornali, a partire dagli anni '90 e con maggior vigore dopo la svolta del secolo si è manifestata la esigenza di un diverso modello di vita urbana che limiti l'espansione dei consumi e dei traffici.

Questa domanda si esprime in modi diversi:

- insofferenza per il degrado della convivenza civile, delle strutture sociali, degli spazi pubblici.
- denuncia dell'insostenibilità del traffico, che malgrado la continua proposta di nuove infrastrutture, non ha soluzioni a breve o a medio termine;
- constatazione del deperimento e lo sperpero delle risorse naturali, dei beni e delle memorie storiche e artistiche e dei valori culturali degli ambienti urbani e periurbani;
- aumento della fatica urbana per l'erosione della qualità dei servizi e degli spazi;
- confronto, perdente, con altri ambiti europei e recentemente anche con altre realtà italiane che conseguono buoni risultati nella sostenibilità locale e nell'equilibrio con l'ambiente.

Da queste denunce possono scaturire decisioni urbanistiche, piani e politiche, capaci di influire sull'assetto e il destino dei luoghi. Purtroppo, a Bologna e dintorni, il carisma di una urbanistica nata con le amministrazioni rosse del dopoguerra, si è stemperato in una prassi autorizzatoria consensuale che cede a ogni rendita e a ogni potere forte interno ed esterno.

Il Comune di Bologna, la Provincia e i Comuni del territorio, ad onta delle solenni dichiarazioni programmatiche (e dei bipolari schieramenti politici), non riescono a proporre altro che onerosi e improbabili investimenti per il mantenimento delle linee di "sviluppo" del sistema urbano spesso condotti con esasperante lentezza e indecisione, a volte gravati da storture e pregiudizi.

Questo fa del territorio bolognese un sistema "senza futuro", sostenuto solo dalla accumulata congestione di interessi e traffici sulla quale i governi locali puntano, come esclusiva fonte di sopravvivenza.

Bisogna invece rispondere alla domanda sociale di "una città diversa e possibile".

## 2. Crisi ambientale

Il degrado dell'ambiente è sentito ormai come una tangibile minaccia alla qualità delle vita quotidiana. L'attacco alle vie respiratorie da parte delle polveri fini causate dal traffico e gli sconvolgimenti climatici causati dalla sovrapproduzione di anidride carbonica sono percepiti da tutti. Seguono, come minacce diffuse, i timori per l'elettrosmog, il rumore, i cibi manipolati ma è presente in molti gruppi sociali anche la necessità di una conversione di molti processi che fino a pochi anni fa sembravano un ovvio sottoprodotto di uno sviluppo comunque positivo.

Ci si rende conto che Bologna e l'Emilia, viste per tanti anni come un'isola felice di benessere equilibrato, sono solo un tassello, e anche piuttosto ingombrante, del disastro ambientale planetario.

Benché gli amministratori delle due parti che si contendono l'elettorato siano consensualmente restii a svolte ambientaliste, si amplia l'area della protesta e ogni iniziativa politica, per quanto timida e contraddittoria, che tenda a rimediare a qualche magagna dello sviluppo, trova opposizioni sempre più flebili.

Di iniziative "ambientalmente e localmente sostenibili" ne vengono proposte da Regione, Provincia e Comuni: manutenzione e sviluppo dei parchi, reti ecologiche, piste ciclabili, ampliamento della rete del trasporto pubblico, piani energetici e contenimento delle emissioni. Ma risultano provvedimenti marginali occasionali mentre invece dovrebbero costituire i principi "strutturali" di piano.

### 3. Insediamenti

La quantità di popolazione residente nella conurbazione bolognese è statica. Tende ad invecchiare come e più di quanto avvenga in Italia e in altri paesi europei. Il Comune capoluogo, da decenni, si svuota di residenti a favore, prima dei comuni dell'immediata cintura e via via verso aree e centri più periferici, generando una "città diffusa", con smagliature irregolari causate dalla barriera e strozzature della mobilità.

Escono dal capoluogo, in maggioranza, giovani famiglie a medio-basso reddito ma emergenti, attratte dal minor peso della rendita e dalla accessibilità ai luoghi di lavoro, ma escono anche anziani in cerca della migliore qualità di vita vantata dai piccoli centri.

Le strutture urbane liberate sono in gran parte occupate da un massa di "residenti temporanei" richiamati da studi o da lavori; il degrado genera anche spazi per nuovi immigrati e marginali.

Il processo di decentramento industriale, dapprima debolmente ostacolato, poi agevolato con le cosiddette "riqualificazioni" produce nuovo terziario e quote di residenza densa e costosa. Inoltre, la residenza esistente, in parte non più rispondente per qualità e tagli alla domanda, è occupata da attività terziarie e professionali i cui addetti fanno spesso parte del contingente di abitanti che si è spostato fuori dal capoluogo.

Gli insediamenti industriali si sono organizzati in passato (sotto la guida e l'indirizzo di potenti associazioni di categoria) soprattutto su un arco che corrisponde alle fasce marginali in cui i comuni della cintura li hanno attratti, sfruttando soprattutto le radiali (strade e ferrovie) e le infrastrutture tangenziali. Esistono poi aggregazioni spontanee o promosse lungo tutte le radiali di pianura e di fondovalle, caratterizzate anche da legami di "distretto" o di "filiera".

Gli insediamenti produttivi della fascia periurbana sono accessibili dalle direttrici di traffico nazionali e drenano addetti soprattutto dai comuni esterni. Sono però assediati dalle espansioni delle grandi infrastrutture urbane (aeroporto - commercio all'ingrosso - logistica - cave e discariche - collegamenti stradali).

Le carenze del trasporto pubblico e la incontrollata espansione del traffico su gomma di merci e persone peggiorano le condizioni igieniche e generano nuove storture nelle scelte insediative (centri commerciali periferici che producono decadenza dei centri commerciali storici - decentramenti non più pianificati di attività produttive e terziarie - nascita di inconsulti sobborghi e conseguente domanda di duplicazione di servizi)

La situazione economica in atto, con la contrazione dei consumi, degli investimenti produttivi e di quelli finanziari e l'aumento della domanda di case, produce una effervescenza del mercato immobiliare che cerca nuovi interstizi aggravando l'inefficienza degli insediamenti, dei loro servizi e collegamenti. Si aggrava la difficoltà di dare case a canoni sopportabili ai gruppi sociali svantaggiati e agli indispensabili immigrati extraeuropei.

Da ciò la richiesta di nuovi piani urbanistici, per il Comune di Bologna e tutti gli altri che contrastino la rendita sui suoli e garantiscano buone abitazioni (soprattutto in affitto) ben collegate al lavoro e ai servizi.

Da ciò la necessità di inquadrare in una disciplina condivisa il Comune di Bologna, che continua, contro ogni logica, a promuovere l'addensamento di alloggi e terziario entro i suoi confini a spese delle poche aree libere rimaste (spesso inadatte, come il malaugurato Lazzaretto); ma anche i Comuni periferici nei quali si sta sviluppando un'altrettanto incontrollata attrazione insediativa.

### 4. Mobilità

La mobilità, il traffico congestionato e aggressivo sono sentiti come il "male" del territorio e la speranza di escogitare dei rimedi invade il dibattito cittadino sulla pianificazione.

Il traffico stradale del Bolognese può essere schematizzato in:

- flussi nazionali e, limitatamente, internazionali di merci su gomma;
- flussi turistici e di lavoro di persone su gomma;
- flussi di merci e persone verso i poli di trasporto e le infrastrutture specializzate (aeroporto, stazione e scali ferroviari, centri agroalimentari, fiere, grandi cantieri, ospedali, Università);
- spostamenti quotidiani o occasionali casa-lavoro-servizi a scala regionale e urbana;
- spostamenti di merci e persone per il funzionamento della produzione e dei servizi.

Si è tentato di suddividere le correnti di traffico con la gerarchizzazione: autostrade chiuse, tangenziale e grande viabilità, rete minore. La pressione del traffico, che gli esperti stimano in crescita anche per il futuro, rende inefficienti le singole tratte e compromette la ripartizione mentre gli interventi razionalizzatori, condizionati anche dai lenti cantieri ferroviari, sono tardivi e inefficaci.

La speranza di trasferire sostanziali quote di traffico da gomma a ferrovia è stata finora frustrata non solo dalle lungaggini dei cantieri ma anche dalla richiesta di mobilità, drogata dagli automatismi del mercato allargato.

Dal traffico dipendono anche due delle principali contraddizioni del territorio: il peggioramento della salute a scala locale e l'eccesso di emissioni di CO<sub>2</sub> che compromettono l'ecosistema.

Recentemente Provincia e Comune di Bologna, col plauso della Regione e del Ministero e l'approvazione dei

Comuni dei dintorni hanno rispolverato la vecchia proposta di una bretella autostradale a nord, che riserverebbe al traffico locale tutta la piattaforma della Tangenziale. Una proposta rovinosa per l'ambiente e le finanze pubbliche, ma anche inefficace per la ripartizione dei traffici e comunque a medio-lungo termine (Figura 1).

Tale scelta va di pari passo con le decisioni del Comune di Bologna su un costoso e quasi inutile sistema di maxi-parcheggi e mini-metrò che non serve i Bolognesi ma le utenze occasionali esterne. Decisioni che la città dovrà revocare appena possibile. Come dovrà essere, se possibile, riprogettato il tram su gomme da Borgo Panigale a San Lazzaro, sostituendolo con un mezzo efficiente e integrabile con il SFM

Per ristabilire condizioni di efficienza e vivibilità è invece indispensabile contrastare la tendenza all'aumento dell'uso dell'automobile e condizionare quello del trasporto merci su gomme al rispetto di precise condizioni e alla capacità di carico delle infrastrutture e del territorio, come avviene oggi in alcuni paesi, ad esempio Svizzera e Austria. Non si deve più scialare denaro pubblico in nuove strade, se non in modesti interventi localmente indispensabili, ma ristrutturare e gestire unitariamente e razionalmente la rete viaria esistente.

Per mantenere la mobilità ai livelli attuali, convertendola a mezzi sostenibili è necessario utilizzare i punti critici, le barriere fisiche e gli orari di congestione come stimoli al cambiamento (parcheggi scambiatori per passare al mezzo pubblico, divieti di transito negli orari scolastici, pedonalizzazioni temporanee, passerelle solo pedonali e ciclabili sul Reno e altri ostacoli naturali, corsie energeticamente protette per i mezzi pubblici)

Bisogna indirizzare adeguati investimenti alla messa in funzione del Servizio Ferroviario Metropolitano, diffondendo sue propaggini tranviarie nel tessuto urbano in modo da ridurre sostanzialmente il traffico automobilistico locale che va anche limitato con la chiusura dei centri storici e rigorose limitazioni negli abitati. Va quindi diffusa una rete pedonale e ciclabile protetta, affiancata a efficienti trasporti collettivi.

Allego uno schema possibile di pianificazione del trasporto urbano nel Comune di Bologna (Figura 2) che prevede la piena utilizzazione della "Piattaforma Tangenziale" governata in modo unitario e a pedaggio e di tramvia connessa al SFM con il sistema di Tram-Zug o treno-tram ispirato a quelli in uso a Karlsruhe e Basilea.

Tale schema va integrato con la limitazione del traffico nel centro entro i viali e analoghe "isole" in altri insediamenti della città in cui il traffico deva essere limitato mediante i sistemi attuabili con barriere elettroniche (permessi di accesso totale, temporaneo, occasionale o condizionato alla quantità, gratuito, di diritto o eventualmente a pedaggio).

La necessità di far fronte a sostanziosi e tempestivi investimenti nella mobilità con mezzi pubblici può essere affrontata sia con i suddetti pedaggi che con un ragionato sovrapprezzo regionale sui carburanti per autotrazione (inconsultamente soppresso negli scorsi anni).

La pianificazione, gestione e vigilanza sul traffico possono essere realizzate mediante organismi misti fra Regione, Provincia, Comuni, ATC, ANAS, Società autostrade e FS da costituire celermente per superare i conflitti e perequare oneri e compiti.

Si tratta di provvedimenti complessi e che richiedono forte impegno tecnico e politico ma che hanno il vantaggio del breve termine e della flessibilità, rispetto agli investimenti rovinosi finora proposti. Va inoltre soppressa una proposta che da decenni inquina la pianificazione della mobilità interna, la "intermedia di pianura", rovinosa perché scavalcherebbe il Reno nel punto di massima ampiezza della golena e di maggiore importanza naturalistica e pericolosa perché costituirebbe un insostenibile asse di insediamento. Il parco fluviale del Reno (con Lavino e Samoggia), come quelli dell'Idice e del Savena, va invece mantenuto integro e ampliato, favorendone la funzione di selezione del traffico scavalcandolo solo con passerelle pedonali e ciclabili nei punti nodali degli originari guadi, in corrispondenza con nodi di interscambio con il trasporto pubblico (Figura 3).

Per far funzionare il sistema Tangenziale e grande viabilità locale deve essere completato l' "Asse dell' 89" per i collegamenti interni. Oneroso ma certo più valido della enorme bretella nord. Il completamento dell'Asse deve tener conto della compatibilità con gli insediamenti attraversati e può costituire anche, come era nelle previsioni originarie, un viale urbano adatto a un nuovo asse di trasporto pubblico di superficie, come il treno-tram in sede protetta.

#### 4. Piano di Coordinamento Territoriale

Al capezzale del Territorio Bolognese si avvicina un consulto di esperti, di cattedratici, di sapienti dottori. Purtroppo dalle ricerche e dalle diagnosi, a volte ricche e precise, sgorga solo qualche suggerimento ovvio o difficilmente praticabile.

Il classico "balletto a contrasto" fra insediamenti concentrati e diffusi, che ora porterebbe a privilegiare addensamenti attorno alle stazioni del SFM che non c'è ancora, si svolge mentre da San Giacomo al Martignone, a Padulle, a Fossatone, spuntano nuovi sobborghi abitativi o produttivi fuor di ogni logica e di ogni utilità che non siano quelle della rendita sui suoli.

Per sostenere l'idea della "bretella autostradale" si sono rispolverate vecchie tesi sul "decentramento". Proprio

quello che diffondendo a vanvera gli insediamenti di funzioni urbane ha già causato la congestione delle comunicazioni e gli sperperi che ci attanagliano. Qualche sindaco, qualche politico di paese ci sono già cascati e hanno ricominciato a sognare il vecchio "sviluppo" che arricchisce i mediatori e rimpingua i bilanci dei comuni, con I.C.I. e oneri (che poi si dileguano rapidamente in servizi pubblici e manutenzioni stradali).

Al vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, del quale non si può dire altro che ha fallito, non essendo riuscito né a recuperare l'ambiente né a coordinare i PRG e le politiche comunali o le grandi infrastrutture, si va affannosamente sostituendo la somma delle vecchie intenzioni con i nuovi, mutevoli e incerti interventi settoriali. Nessun futuro in vista.

Bisognerebbe invece, ripartire da una "minima previsione" che rappresenti lo stato di fatto e i pochi progetti attendibili e realizzabili a breve, cancellando le ipotesi cosiddette "strategiche", e filtrando le previsioni con una energica salvaguardia ambientale orientata alla conservazione dei beni comuni per il futuro. Qualcosa di simile, o poco più, allo schema allegato (Figura 4).

In esse si distinguono, schematicamente/

- area collinare appenninica nella quale va investito in boschi e natura,
- area di pianura agricola, da salvaguardare e investire con energici interventi di rinaturalizzazione.
- parchi fluviali e corridoi ecologici di Reno-Lavino-Samoggia e di Idice-Savona da mantenere ampiamente indisturbati e rinaturalizzati
- fascia periurbana della quale occorre arrestare il degrado, senza nuove intrusioni ma con accurata progettazione di recupero ambientale. Fermare l'esportazione di ingombri urbani, cave, impianti tecnologici, logistica e l'espansione di insediamenti residenziali, commerciali e produttivi oltre a quelli esistenti. Riquilibrare i centri abitati anche attraverso le associazioni intercomunali esistenti. Estendere la rete della mobilità moderata, alternativa e collettiva.
- due fasce pedecollinari della via Emilia e della Bazzanese, con cautele analoghe a quelle della fascia periurbana, di cui vanno salvaguardati i caratteri paesaggistici ma pienamente utilizzato il fascio di servizi anche di scala interprovinciale e regionale,
- il nodo infrastrutturale dell'interporto con gli abitati di Argelato-San Giorgio di Piano - Bentivoglio che richiede una pianificazione di dettaglio, analoga alla fascia periurbana, sviluppandone le potenzialità di riequilibrio dei trasporti.
- i centri urbani periferici, collegati dal SFM, che possono crescere fino al limite di qualità dei servizi attraverso l'organizzazione delle esistenti associazioni intercomunali. Quelli posti nelle comunità montane hanno grandi possibilità di equilibrio ambientale e di qualità connessa alla presenza di importanti fasce infrastrutturali.
- nucleo centrale dei territori comunali di Bologna - Casalecchio - San Lazzaro che non deve essere incrementato ma richiede solo razionalizzazione della mobilità e delle infrastrutture. Lo strumento è la articolazione amministrativa e partecipativa dei quartieri e dei Comuni.

Il completamento dell'arco costituito dalla "circonvallazione" di San Giovanni in Persiceto proveniente dal casello della Muffa, della trasversale di Pianura parzialmente ristrutturata e attrezzata fino al ricongiungimento con l'autostrada per il mare a Ozzano o a Castel San Pietro, può sopperire alle fasi di congestione autostradali, soprattutto estive, gestite e moderate per adattarle alle sezioni stradali e alle condizioni ambientali. Da salvaguardare come corridoio infrastrutturale, attrezzato anche come corridoio ecologico (green-belt, parkway ecc.) e perché no, come futura sede per altra ferrovia!

Abbiamo capacità previsionali, informatica, elettronica, mezzi di comunicazione distribuiti, unità di governo attorno alla Provincia (e alle sue nuove competenze) vogliamo usarli intelligentemente o accontentarci di sussurrare "quanto mi ami?" al telefonino?

## 5. Beni e spazi pubblici

Impazzano le privatizzazioni di servizi pubblici. Originare dalla necessità di convertire diritti quasi gratuiti in merci da pagare quando se ne abbia la necessità, sono diventate un sistema per cercare di far su soldi per Stato ed enti locali sempre più voraci e spendaccioni. Così si è passati a cercare di vendere perfino i beni comuni essenziali, quelli pubblici da sempre: il demanio di aree ed edifici, le acque (l'aria è già stata catturata dai petrolieri inquinatori).

Nessuno ha ancora capito bene cosa fare di queste nuove aziende e come devano funzionare per remunerare i capitali investiti senza creare odiosi monopoli o dannosi consumi. Nel caso dell'acqua non si riesce nemmeno a sapere se si tratti di un bene di tutti, la cui distribuzione è concessa a un'azienda oppure se qualche concentrazione di capitali stia appropriandosi della materia prima e possa farne ciò che vuole, visto che è diventata un bene raro a scala mondiale e vari eserciti se lo disputano perfino a mano armata.

Per garantire il corretto uso di queste risorse, che le istituzioni politiche non sembrano più capaci di governare direttamente, vengono create dal nulla delle "Autorità", cioè degli organi tecnici che dovrebbero stendere piani settoriali e normative e poi farli rispettare dalle aziende private proprietarie delle reti o erogatrici dei servizi e mediare fra gli interessi di queste e i bisogni dell'utenza (della quale si tenta di istituire una credibile rappresentanza sindacale-associativa).

In definitiva nuovi protagonismi, spesso sprovvisti di mezzi e di poteri reali, quasi sempre sprovveduti sulle implicazioni e connessioni fra i loro compiti e gli assetti territoriali ma ben decisi a difendere le peculiarità e i privilegi del proprio settore. Ciò che è avvenuto per anni sul territorio nei conflitti e nelle non collaborazioni dei tradizionali operatori pubblici: diverse titolarità di strade, di elettrodotti e ferrovie, di consorzi di bonifica e soprintendenze, rischia di verificarsi in modo esponenziale con le diverse A.T.O., A.R.P.A., Autorità di Bacino ecc. che presiedono a settori territorialmente importanti e impattanti.

Da ciò emergono nuovi compiti per la pianificazione territoriale e urbanistica che deve "mettere in riga" tutta questa brava gente, distinguendo fra i diritti del capitale da remunerare e le funzioni e proprietà pubbliche da mantenere. Occorre che tale funzione abbia un forte supporto legislativo a scala regionale perché il potere delle concentrazioni aziendali che si vanno creando potrebbe anche prevaricare sulle ragioni del piano e sul governo del territorio sia per gli aspetti ambientali che per quelli funzionali.

Non è un timore peregrino se consideriamo, ad esempio, l'interesse, a volte venato di arroganza, con cui SEABO-HERA o ATC o FS "mettono i piedi nel piatto" delle decisioni urbanistiche a loro favore e a detrimento dell'equilibrio ambientale o d'uso del territorio.

La scelta di fare la "diga e tubone", le centrali di energia ovvero il metrò, sono di Pianificazione Territoriale e tali devono rimanere, anche perché solo i Piani permettono una visione "olistica" dei problemi e l'espressione politica degli interessi comunità locali e dei cittadini.

Si sente, dopo tanti arretramenti del controllo pubblico a favore della spontaneità dell'imprenditoria privata, dopo tante maldestre concertazioni, una esigenza di Programmazione e Pianificazione pubbliche, ma su un nuovo livello di competenza ambientale, scientifica ed economica. Solo in questo quadro i Comuni, la Provincia e le loro associazioni potranno esercitare le loro funzioni su aziende di cui, ancor oggi hanno la piena proprietà, ristabilendo la subalternità delle forniture dei servizi pubblici rispetto alle decisioni collettive.

Anche il suolo pubblico, parallelamente al degrado, è eroso da un continuo processo di privatizzazione da parte del traffico privato, di commerci e ingombri, intrusioni pubblicitarie. Scarseggiano gli spazi indispensabili, aperti o coperti, per la vita di relazione, la sosta, la riunione, la cultura, il tempo libero. Quello che un tempo erano le piazze e le Case del Popolo. Ci sono perfino amministratori pubblici che ci fanno un vanto di tale "sgravio dei bilanci". Attraverso la partecipazione popolare e la pianificazione urbanistica è possibile invertire tali processi.

Una particolare attenzione deve essere posta al mantenimento in mano pubblica di quei beni di interesse ambientale e storico che una sciagurata politica del Governo sta esponendo al rischio di alienazione a privati e successiva incongrua manomissione.

## 6. Di chi è la terra?

Fra tante proposte e previsioni sul territorio della città diffusa non c'è alcun mezzo per declassare un terreno da urbanizzabile ad agricolo o comunque non edificabile.

La decisione estemporanea di un sindaco che, in un'occasione, ha regalato una destinazione di rendita urbana al proprietario di un appezzamento, è diventata eterna. Come eterna sembra essere, per convenzione, la rendita urbana di qualsiasi area non agricola su cui, magari da secoli, insista qualche mattone, un rudere, un degrado urbano, magari solo una inghiaiata o dei rottami.

Giudici, corti supreme, Consigli di Stato e Tribunali amministrativi vigilano arcigni su questi privilegi malgrado ogni interesse collettivo. La loro rigorosa tutela consente che non sia possibile vincolare in Piano un'area per opere essenziali se il Comune non l'espropria con denaro sonante entro cinque anni ovvero riesce a comperarla "bonariamente", a un prezzo che è almeno pari alla rendita che il proprietario avrebbe realizzato se, magari con fatica, vi avesse costruito.

Il risultato è di garantire a ogni terreno la sua fetta di rendita assoluta e differenziale e che non sia più possibile acquisire alla collettività un demanio di aree a basso costo su cui costruire un pezzo di città "equo", per abitarvi, lavorare e godere servizi senza sottostare al gravoso balzello. Le leggi che hanno istituito tasse comunali su queste rendite e le "concertazioni" fra sindaci e proprietari non hanno fatto altro che giustificarle e rendere le finanze comunali complici e partecipi.

Il Piano si scontra quindi con l'antica domanda "di chi è la terra?" su cui la collettività decide di insediarsi e di investire nella costruzione dei servizi.

E' quindi molto difficile ricominciare "a bocce ferme" come si cercò di fare tanti anni fa con le "minime previsioni".

Dovremo probabilmente accontentarci degli strumenti che un reduce dalla stagione aurea dei Piani Regolatori, Stefano Pompei, ha messo a punto con la ricerca, sperimentato con acume e astuzia e va predicando sotto il nome di "Piano Regolatore Perequativo", con i quali l'ente pubblico può sopperire a basso costo alle necessità di aree per edilizia economica e servizi.

Questo metodo, ora applicato solo a Casalecchio di Reno va generalizzato e, per funzionare pienamente, deve trovare chiaro riscontro almeno nella legislazione regionale. Per farlo occorrerà superare le remore di interessi e di opposizioni teoretiche che, come nel caso della "tobin tax", mal digeriscono le innovazioni che giudicano semplicistiche. Senza riuscire però a proporre qualcosa di migliore.

Deve rientrare nella "cultura diffusa" la consapevolezza che la rendita sui terreni, deriva dall'accumulazione collettiva. Se pur qualcuno ci campa comodamente, è un danno e una remora sia per i bisogni della collettività che per l'iniziativa produttiva privata. Il legislatore e il pianificatore hanno quindi il compito di contrastare questa rendita.

Nel lungo periodo (e questo è proprio l'ambito di validità riconosciuto al Piano Territoriale) bisognerà provvedere con altri mezzi all'acquisizione di demani pubblici, al recupero di aree per servizi, al vincolo dei beni ambientali esistenti e delle loro auspicabili espansioni.

## 7. Partecipazione e valutazione

Non c'è urbanistica senza partecipazione. Persino il fascismo ne introdusse spunti nella legge del 1942 con la fase delle osservazioni e delle controdeduzioni.

Malgrado la buona volontà, l'Italia Repubblicana non è riuscita a cavarne molto di più. Le fasi di "osservazioni" dei piani urbanistici e delle Valutazioni di Impatto Ambientale sono troppo spesso squallide imitazioni di processi partecipativi democratici quando non si riducono a occasioni di mercanteggiamento fra poteri e interessi.

Oggi troppe circostanze si oppongono alla "partecipazione democratica":

- la disattenzione di troppi cittadini per la cosa pubblica
- la crisi dei partiti politici tradizionali che dopo le ideologie sembrano avere abbandonato anche le idee e, quando va bene, finiscono con il rappresentare al più degli interessi
- la deriva maggioritaria e presidenzialista che delega a protagonisti incontrollabili ogni funzione ed iniziativa
- l'intrico delle leggi, delle norme, degli enti e degli obblighi a monte di ogni decisione di piano
- la crisi politica e di costume che penalizza assemblee e altre istituzioni partecipate.

Ciò malgrado è essenziale che qualsiasi decisione sul territorio avvenga attraverso processi trasparenti e condivisi, coinvolgendone i soggetti e stimolando non solo la difesa di interessi costituiti e di bisogni ma le forze culturali ed economiche che possono contribuire alla formazione e all'attuazione dei progetti.

Occorre riversare nell'amministrazione urbanistica e ambientale i principi di democrazia diretta che, decollati nella Bologna Rossa degli anni '60, ritornano irrobustiti e perfezionati nel "Bilancio partecipato di Porto Alegre".

Non è un compito facile ma i laboratori di "urbanistica comunicativa e partecipata" realizzati in alcuni comuni (ad esempio Castenaso), le iniziative di associazioni ambientaliste, dei Celestini e dei Social Forum possono insegnare molto. E' certo più agevole nei Comuni minori e nei quartieri periferici ma può essere incentivata, attraverso la libera stampa, i media, i sondaggi, la rivitalizzazione di forum, sedi associative e di quartiere, come già avviene, ad esempio, nei processi locali di "agenda 21", dei "Piani della Salute" e del recente "Piano Energetico Provinciale".

Si tratta di investimenti e di impegni notevoli, per gli Enti Locali, ma che sono ineludibile parte integrante della formazione dei Piani e della loro gestione.

La partecipazione popolare deve essere strettamente integrata con la "valutazione" dei piani da parte degli Enti sovraordinati, superando l'attuale controllo meramente burocratico e tecnico per "gruppi di valutazione" formati da esperti delegati da enti o cooptati.

Perché ciò possa avvenire è necessario che i giudizi di valore siano affiancati dal confronto di modelli e indicatori certi e verificabili.

La valutazione può avvenire solo per confronto di alternative mediante modelli e indicatori del tipo di quelli già in uso denominati "impronta ecologica" e "analisi eMergetica", sperimentati dall'Assessorato Provinciale all'Ambiente.

## 8. Conclusioni

La recente esperienza Bolognese è ricca di decisioni e proposte irresponsabili e impattanti che dimostrano come in assenza di una visione ambientale (o ecologica) dell'insieme del territorio, delle reti di comunicazione, della dinamica degli insediamenti, senza un progetto del futuro, si possano affastellare costosi errori, che rimarranno in eredità, come malattie genetiche, alle future generazioni.

Viene voglia di farne un breve elenco, per esemplificare alcuni dei nodi con cui il Piano deve assolutamente "fare i conti":

- la "variante di valico" che, a prezzo di grave manomissioni delle risorse ambientali, attrae nuovi flussi di traffico sul nodo bolognese, che non é più in grado di sopportare nemmeno quelli attuali;
- l'incremento in loco delle aree fieristiche, aeroportuali e di altri generatori di traffico, che già nell'attuale situazione sono causa di insopportabili ingorghi e che sono in conflitto con insediamenti abitativi;
- la scelta di un sistema di trasporto con mini-metrò e tram su gomma inefficiente e su direttrici poco utili per la mobilità metropolitana;
- la scelta del "Lazzaretto", area fragile geologicamente, difficile da collegare, penalizzata dal traffico aereo, come principale espansione urbana;
- la proposta della costosissima bretella autostradale in aree fragili della cintura che non garantisce la limitazione del traffico nelle zone urbane; con l'inutile triplicazione delle già programmate provinciali Muffa-San Giovanni, Padullese e lungo Savena;
- la lentezza dell'entrata in funzione del Servizio Ferroviario Metropolitano e le scarse garanzie di efficiente funzionamento integrato con gli altri mezzi pubblici;
- la diffusione di centri commerciali e di altri generatori di traffico nella cintura accessibili solo con auto private;
- la scarsa difesa dei cunei verdi e dei parchi fluviali minacciati da contraddittori progetti di "grande viabilità" e da altre infrastrutture, nell'assenza di interventi di rinaturalizzazione e anche di semplice rimboschimento;
- l'incoerenza nel controllo della dispersione degli insediamenti, il loro costo, la loro inadeguatezza ad affrontare la nuova domanda di qualità della vita e del lavoro;
- il continuo, inarrestabile spreco di territorio utile a un'agricoltura di prossimità qualitativa e progredita, alla gestione delle preziose acque e alla fotosintesi.

Queste sono solo alcune delle contraddizioni che vanno affrontate, anche aprendo "vertenze", popolari pena ulteriore degrado e stagnazione.

Una città "diversa e possibile" può nascere solo da un accordo politico, con la partecipazione dei cittadini e delle forze culturali e sociali impegnate nel futuro della città e del mondo, che imprima una coraggiosa inversione del processo di piano, recuperando, delle scelte passate, solo ciò che risulta "localmente sostenibile". Innovando anche, attraverso la partecipazione, gli stili di vita, di consumo, di convivenza nel territorio bolognese.

**Realizzate le infrastrutture ora in costruzione e i tram non ne servono di nuove, non ci servono altri "oggetti" o altri consumi ma dobbiamo far funzionare meglio quelli che abbiamo (e sono addirittura troppi!).**

**L'energia, i materiali di cava, l'acqua, le discariche dobbiamo utilizzarli correttamente, con parsimonia e ingegno. Se serve una nuova infrastruttura, una nuova costruzione dobbiamo condizionarla a un risparmio, alla rinaturalizzazione di una corrispondente obsoleta e alla "sostenibilità locale".**

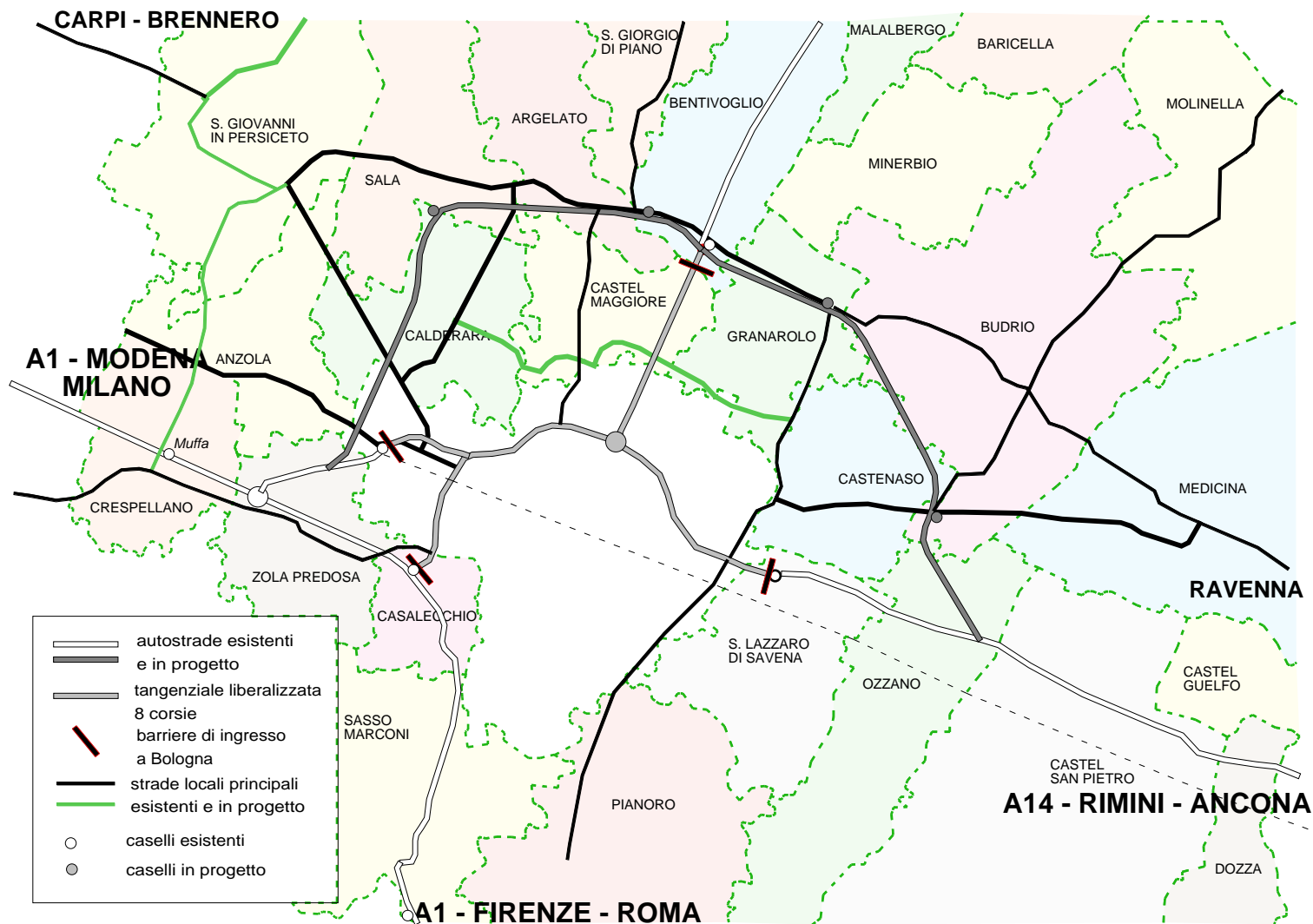
**Non abbiamo bisogno di attrarre abitanti "alla rinfusa" per aumentare i consumi e il prelievo fiscale: basterà mantenere l'equilibrio delle età della popolazione, e fornire ai giovani opportunità di cultura e libertà.**

**Di ricchezza ne abbiamo più di quanta ce ne tocchi equamente, dobbiamo utilizzarla con intelligenza e distribuirla con giustizia all'interno e verso il resto del mondo. E soprattutto restituire risorse per le generazioni future.**

Antonio Bonomi - Gruppo sinistraRENO  
Consigliere comunale a Calderara di Reno

Calderara di Reno, 24/01/2003

## 2003 - LA GRANDE VIABILITA' NEL BOLOGNESE








**IPOTESI DI BRETELLA AUTOSTRADALE SECONDO IL PATTO  
2002 FRA GOVERNO-REGIONE- PROVINCIA E COMUNE DI  
BOLOGNA**



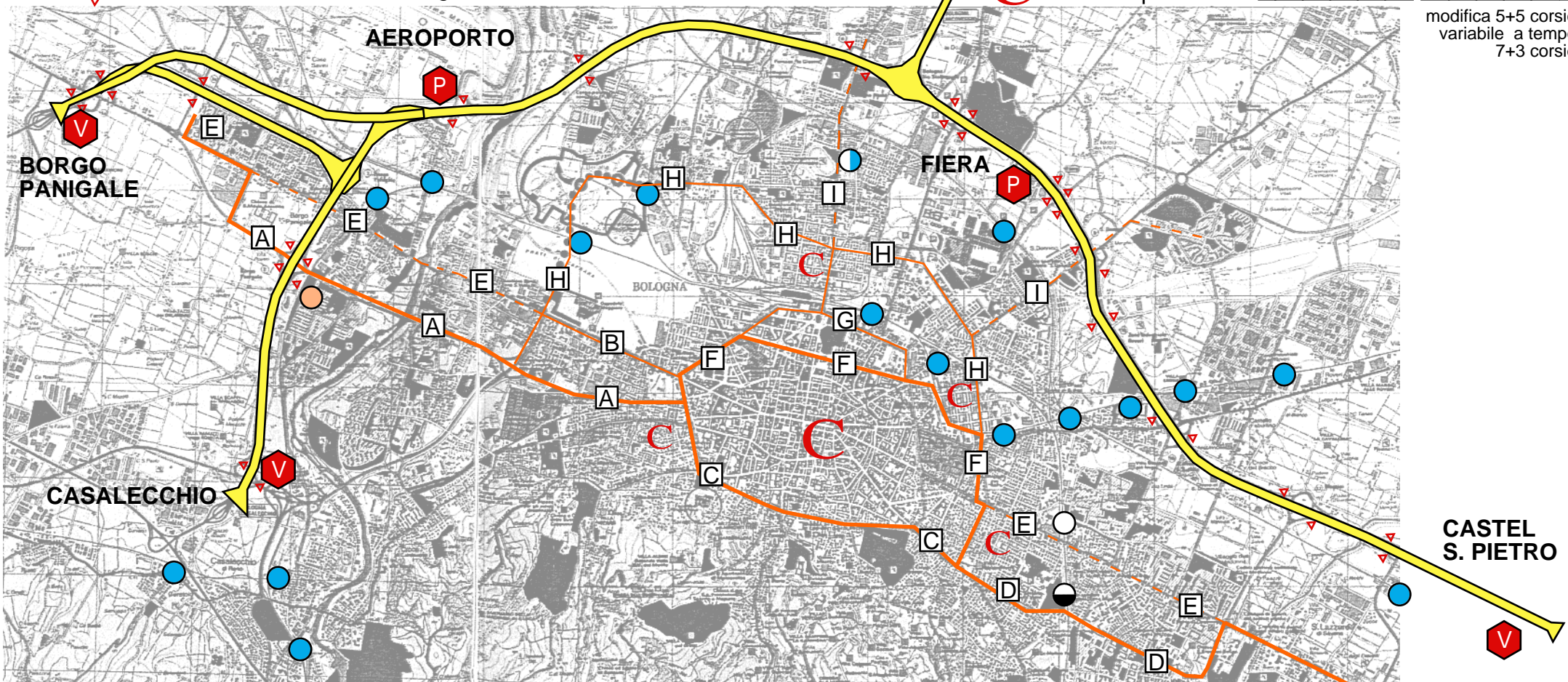
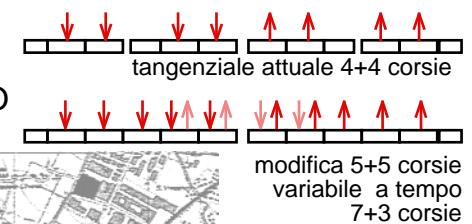
# Un sistema di mobilità per Bologna - il NODO VEICOLARE






## FIGURA 2

-  Distretto Tangenziale a pedaggio
-  Casello autostradale a barriera
-  Controllo automatico vignette

-  parcheggio distretto Tangenziale
-  volàno distretto Tangenziale

-  TRASVERSALE INTERPORTO
-  centro con SIRIO e aree protette

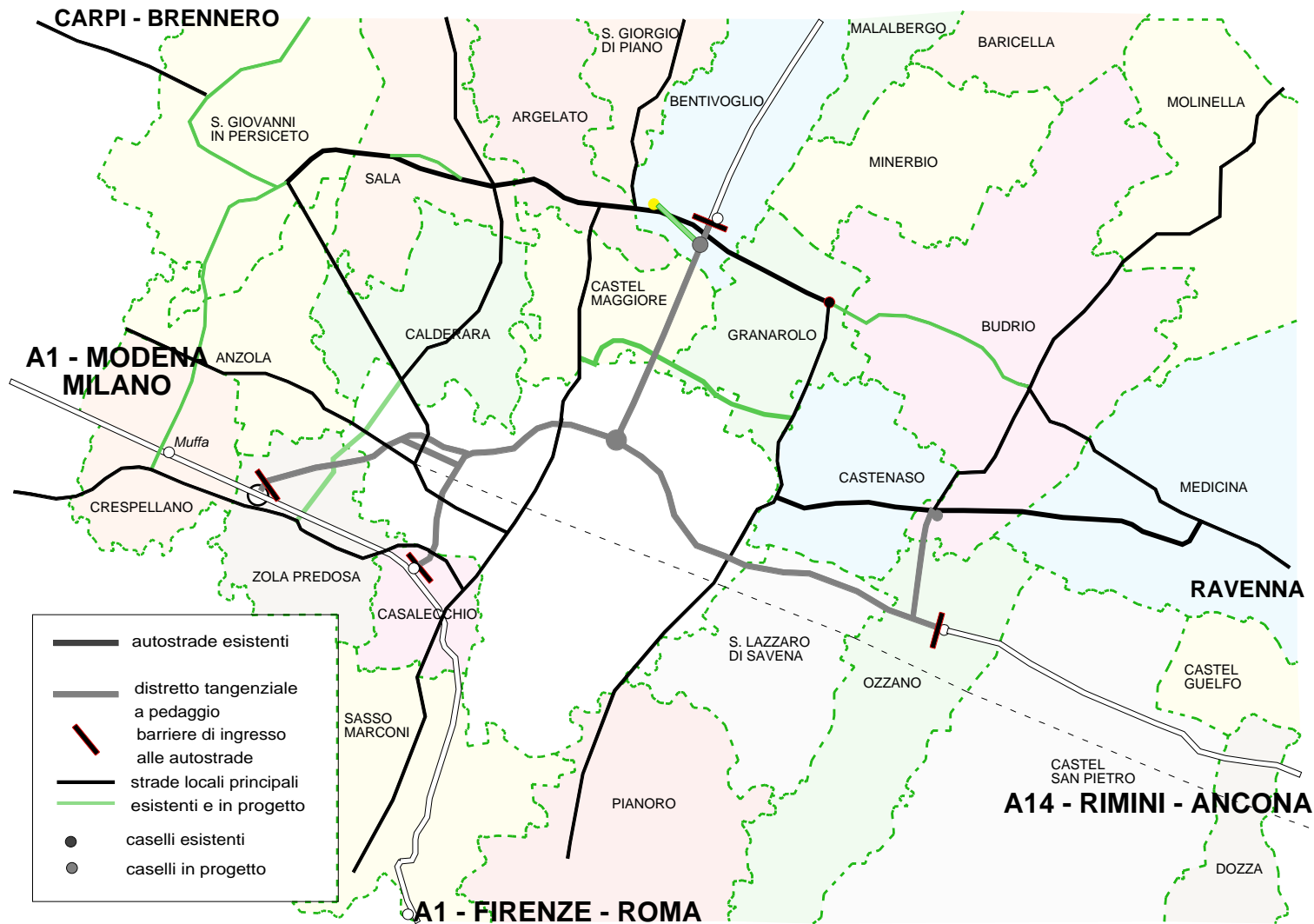


- A - Tratta in sede propria su Viale Togliatti - piu' velocità e innesto SFM Casteldebole
  - B - Possibile variante per l'Ospedale Maggiore
  - C - sui Viali Sud a spese delle corsie auto (senza toccare gli alberi)
  - D - per Murri, Orti e Ortolani alla via Emilia Levante
  - E - Filobus con molte fermate in via Emilia Levante e Ponente
  - F - Per i viali e via dei Mille (vicinissimo a Piazza Maggiore)
  - G - Possibile alternativa Stazione
  - H - Asse dell'89
  - I - Estensioni Corticella e Pilastro
- Stazioni e fermate SFM  Eventuale nuova fermata Arcoveggio in FS Cintura   
 Eventuale spostamento fermata Mazzini a Dagnini   Eventuale spostamento fermata Casteldebole 

## SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E RETE TRAM

A. Bonomi - 30/10/2002  
12/01/2003

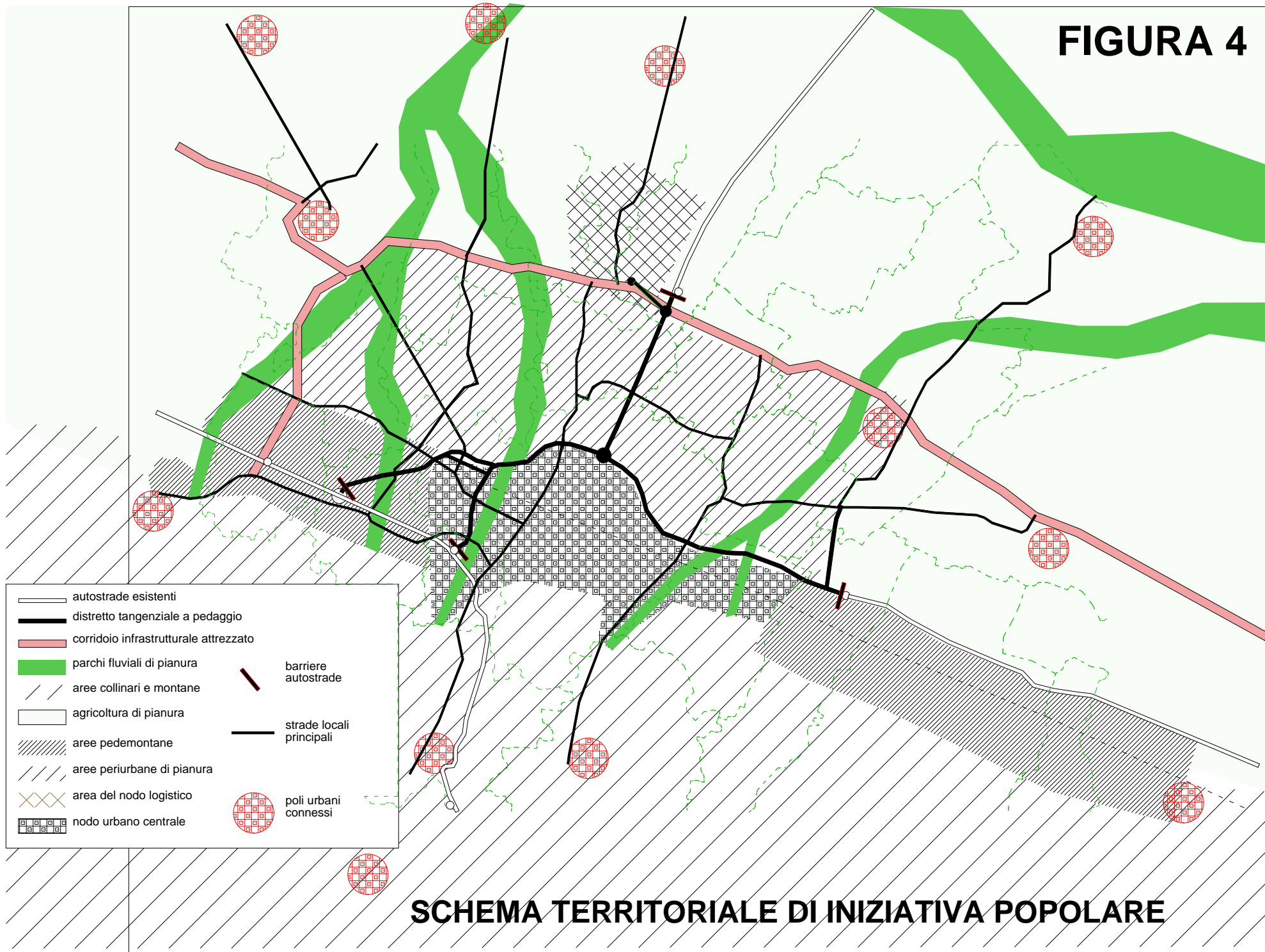
## 2003 - LA GRANDE VIABILITA' NEL BOLOGNESE



**PROPOSTA POPOLARE ALTERNATIVA 2003 DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO CON IL DISTRETTO TANGENZIALE**



**FIGURA 4**



**SCHEMA TERRITORIALE DI INIZIATIVA POPOLARE**