

C'è una città

La Compagnia dei
celestini

Possibile

Proposte (urbanistiche) per ripensare
Bologna

3 Aprile 2004

B**C**A
BOLOGNA

MISC.
B 00
05447

NS2861

La Compagnia dei Celestini

C'È UNA CITTÀ POSSIBILE

Proposte (urbanistiche) per ripensare Bologna

A Bologna oggi si respira male, si muore di cancro e di strada, Bologna inquina l'ambiente che la nutre, non ha più rispetto del proprio territorio. Nell'area urbana (metropolitana) di Bologna tutti si vogliono o si devono muovere ma ognuno con grande fatica, arrivando al paradosso che il movimento (in autobus, a piedi, in auto) è un intervallo fra una lunga fermata e l'altra: a Bologna si sta fermi. Fermi tutti. Bologna è in una lunga fase di arresto nella costruzione di spazi urbani utili alla città: lo spazio pubblico, nei nuovi interventi di trasformazione urbana, diminuisce ed è di scarsa qualità, la cementificazione avanza senza regole e senza benefici, la fatica urbana, la fatica di vivere a Bologna aumenta. Gli spazi per l'abitare e il lavorare perdono qualità e significatività come parti di un organismo collettivo. Il diritto alla casa, la qualità degli ambienti di vita e lavoro, gli spazi pubblici sembrano sempre più a rischio. Bologna ha bisogno di nuovi cittadini e di nuova città.

Per affrontare e risolvere questi problemi servono politiche e responsabilità pubbliche.

SERVE UN NUOVO PROGETTO PER LA CITTÀ

Un nuovo progetto pubblico, cioè un progetto dei cittadini che, con gli strumenti che intendono darsi, ridisegni il futuro della città.

Bologna deve ripensarsi come città pubblica, deve prendersi carico di regolare il rapporto tra pubblico e privato nella costruzione e nella trasformazione della città.

Questo progetto dovrà essere un progetto metropolitano.

Noi Celestini vogliamo dare qualche idea, qualche suggerimento. E saremo molto contenti di potere discutere di queste idee e di tutte le altre con chi desidera una città diversa, una città equa.

DONO DI FRANCESCO EVANGELISTI 2026

SETTE IDEE PER UN NUOVO PIANO URBANISTICO

1. Un piano per la città pubblica. Il nuovo disegno della città e del suo territorio dovrà essere realizzato con un **nuovo piano urbanistico** capace di ammodernare i processi di trasformazione, piccoli e grandi, contingenti e strategici. **Un piano per ottenere quella vivibilità tanto desiderata.** Questo piano dovrà dire con chiarezza cosa si chiede a favore dell'interesse pubblico in cambio delle edificazioni private ammesse, in modo che l'ammodernamento della città fornisca più opportunità di vivere e di abitare. Il piano per la città pubblica dovrà essere preciso, definito, dovrà capire con esattezza ogni parte di essa per stabilirne i bisogni e i deficit di spazi per la vivibilità: quante e quali aree ed edifici pubblici, quanti servizi per la collettività, dove collocare le linee del trasporto pubblico. **Finalmente un piano urbanistico per la città pubblica.** Un progetto politico chiaro che definisce le priorità per la città ed assicura che la realizzazione degli spazi pubblici e delle nuove infrastrutture per la mobilità avvenga contestualmente a quella della città privata, per evitare congestione da traffico e disfunzioni urbane. Un piano per stabilire le regole del gioco. Un piano quindi per vivere meglio Bologna.

2. Il governo della rendita immobiliare come imprescindibile elemento di progettualità urbana. E' arrivato il momento che parta una stagione di perequazione dei privilegi della rendita fondiaria. **Una nuova politica urbanistica per Bologna deve partire dal ridimensionamento delle attese di rendita privata,** minimizzandole e massimizzando invece il recupero di quella rendita in risorse per la collettività. Senza far ciò nessun progetto urbano pubblico potrà compiersi con successo. Nessun deficit di città pubblica potrà essere recuperato. Questa è la base fondativa di ogni proposta di pianificazione urbanistica e di ogni progetto di città. **Un piano quindi che sappia governare la rendita, destinandone una largaparte alla acquisizione di risorse per la collettività:** aree per verde, parchi e servizi per arricchire la città pubblica, ossia il patrimonio della collettività, ma anche aree edificabili per edilizia a costi contenuti, case per i nuovi cittadini, per le giovani coppie.

3. Una nuova stagione di riqualificazione della città esistente. La strategia di pianificazione della città dovrà saper guardare verso quelle consistenti parti di città dismesse, perché sono le principali opportunità di riqualificazione urbana: aree militari, ferroviarie, industriali collocate in contesti urbani e quindi, se trasformate correttamente, possono fornire alla città spazi per la vivibilità. **Non più quindi espansione verso la campagna ma riqualificazione, riutilizzo di aree abbandonate, indirizzata dove sono**

effettive le condizioni di degrado da riqualificare. Una riqualificazione non più motivata dalla rendita fondiaria, ma che ha l'obiettivo di recuperare efficienza e funzionalità, qualità degli spazi pubblici e presenza di servizi alla persona, case per l'affitto e la vendita a prezzi contenuti, qualità ambientale. Riqualificazione anche del **centro storico che deve finalmente avere una vera politica per la pedonalizzazione** di gran parte di esso, e di limitazione del traffico privato nella rimanente parte.

4. Progetti per la mobilità sostenibile. Il piano per Bologna dovrà contenere progetti per una mobilità radicalmente diversa da quella attuale.

Il Servizio Ferroviario Metropolitano dovrà non solo essere completato, ma dovrà ottenere più attenzione e risorse di quelle oggi concordate. Le sue 8 linee ferroviarie e le sue 80 stazioni, di cui 16 cittadine, risultano strategiche per assorbire il pendolarismo automobilistico proveniente dai comuni metropolitani. Il trasporto pubblico urbano dovrà essere garantito da una tecnologia di **tramvia di superficie che raddoppi le capacità degli attuali autobus, collocandosi sulle direttrici storiche della via emilia e di via di corticella;** dovrà inoltre essere integrato con le altre forme di trasporto pubblico e privato, in primis con il Servizio Ferroviario Metropolitano. La soluzione del nodo autostradale bolognese dovrà essere occasione per sgravare Bologna dalla morsa del traffico autostradale di attraversamento. Inoltre dovranno essere realizzati **progetti di mobilità urbana sostenibile:** dalle piste ciclabili ai percorsi pedonali sicuri per tutti, dalle aree pedonalizzate al sistema di distribuzione delle merci, dall'incentivazione dell'uso del taxi al car sharing, dalla semaforizzazione con priorità al trasporto pubblico alla realizzazione di parcheggi sotterranei di pertinenza degli edifici. Tutto ciò richiederà uno straordinario sforzo progettuale, finanziario e amministrativo che costituirà **una grande sfida per la nostra città, una sfida da vincere.**

5. Una nuova politica della casa e delle proprietà pubbliche. L'urbanistica è stata capace nel passato di proporre **soluzioni efficaci al problema della casa. Anche oggi questo è possibile, basta volerlo.** Immigrati, giovani coppie, cittadini disagiati e anche di medio reddito hanno bisogno che questo difficile problema sia risolto. Il nuovo piano urbanistico dovrà **riservare larghe quote delle nuove edificazioni per l'offerta di alloggi a costo contenuto,** prevalentemente per l'affitto. Vi sono strumenti non utilizzati in grado di ottenere molto di più di quello che oggi abbiamo: **la perequazione dei privilegi della rendita immobiliare, la tassazione della speculazione sugli affitti, la detassazione dei comportamenti virtuosi** sono solo alcuni esempi. Grande efficacia avranno anche le politiche per **costruire studentati privati,** per ridimensionare la pressione di questa

c ' è u n a c i t t à

parte della domanda sul mercato dell'affitto urbano e restituire così alloggi alla domanda cittadina. Offerta di posti letto a studenti non solo pubblica, quindi, ma anche privata, da parte del libero mercato garantendo loro anche maggiore dignità rispetto all'attuale situazione di sfruttamento. Ma anche **una politica del patrimonio e del demanio pubblico** capace di ridimensionare il peso dell'oligopolio che regola il mercato fondiario e delle costruzioni: **si tratta di ampie disponibilità di aree edificabili di proprietà pubblica previste in PRG** (all'ex-Mercato ortofrutticolo, al Lazzaretto, alla Stazione Veneta...); ma si tratta di indirizzare in questa direzione anche una parte significativa del riuso delle aree ferroviarie e delle aree militari dismettibili. L'immissione sul mercato di un'edilizia a prezzi calmierati in queste aree deve servire a diversificare l'offerta e creare vera concorrenza.

6. Uno sviluppo strategico per l'intera area metropolitana di Bologna. Bologna potrà vivere meglio solo se saprà integrarsi realmente nell'area metropolitana, se vorrà riequilibrare le proprie funzioni a favore di un policentrismo virtuoso e solidale, se saprà innescare con i Comuni della provincia comportamenti cooperativi e non competitivi. Solo così potremo sperare nella riduzione della congestione, dell'inquinamento, dell'insicurezza sociale. **Uno sviluppo centrato sulle 8 linee del Servizio Ferroviario Metropolitano** e su quei centri urbani che offrono servizi e qualità insediativa: **nuove case e servizi solo se strettamente integrate al sistema di trasporto pubblico. Bologna dovrà imparare a fare anche il capoluogo regionale.** E' strategico per tutte le città emiliano-romagnole che il centro funzionale, istituzionale, trasportistico, economico della Regione recuperi efficienza e qualità insediativa.

7. Il diritto alla qualità e la partecipazione dei cittadini. E' nostra convinzione che fra i vari diritti di cittadinanza ve ne sia uno tanto importante quanto trascurato, e cioè la qualità degli spazi della città e delle abitazioni. E' necessario ricostruire la consapevolezza dell'esistenza di questo diritto e creare una cultura cittadina che sappia richiedere a gran voce il rispetto di un bene necessario per la vita civile quale quello della qualità urbana. Ma la qualità non può essere un fattore predeterminato. **La qualità urbana non è un concetto astratto, ma espressione delle esigenze dei cittadini.** Ed è da questi protagonisti della città che è necessario ripartire per fornire qualità ai nostri spazi, alla nostra città, alle nostre abitazioni. Chiedere più vivibilità, più qualità è chiedere un **nuovo umanesimo della città**; è rendere lo spazio urbano più vicino alle nostre esigenze. Per restituire dignità ai progetti urbani, per recuperare la cultura della qualità, è quindi necessario che il governo della città si fornisca di tre "istituti" da relazionare e integrare fra loro e da utilizzare in forma ordinaria per trasformare la nostra città: l'istituto del **concorso di**

architettura (garante di una reale competizione fra le capacità progettuali di "professionisti della città"), l'istituto della **partecipazione cittadina** (garante di confronti, condivisione e efficacia dei progetti urbani), e infine l'istituto del **"Museo della Città"**, luogo che insegni, con la forza delle immagini, ad apprezzare e ad amare la città e il territorio, per aiutarli ad evolversi positivamente; luogo che sappia stimolare la discussione e il confronto, che sappia informare e monitorare i cambiamenti in città.