

Giuseppe Campos Venuti, *Quando il Comune di Bologna scelse l'urbanistica riformista*

La prima domanda è la più ovvia, ma forse è quella decisiva per capire il suo rapporto con la città, un legame che resiste nel tempo e che si rivela molto importante sotto il profilo personale. Come ha deciso di venire a Bologna e cosa la spinge a lasciare Roma?

Io ho partecipato alla Resistenza a soli diciassette anni ed anche in maniera abbastanza avventurosa; sono finito nell'OSS - i Servizi strategici della Quinta Armata americana - facendo perfino il paracadutista. Alla fine della guerra, tornato a Roma, mi sono iscritto alla facoltà di architettura; laureato, ho scelto di fare l'urbanista, ho cominciato l'insegnamento ed ho iniziato le prime esperienze professionali fino a quando nel 1960, Mario Alicata - che nel Partito comunista si occupava della cultura - dovendo indicare un urbanista richiesto dai comunisti bolognesi, invitò tre giovani compagni, che in seguito si sono dimostrati all'altezza delle sue aspettative: Carlo Aymonino, che è diventato rettore a Venezia, Carlo Melograni che è stato preside della Facoltà di Architettura di Roma Tre, mentre io ho sospeso per qualche anno la carriera universitaria, accettando di affrontare l'esperienza di Bologna. Infatti, già allora amavo gli impegni difficili; l'operazione bolognese mi ha affascinato e quindi l'ho accettata subito.

Lei è stato assessore all'urbanistica del Comune di Bologna dal 1960 al 1966; quali sono le considerazioni di pubblico amministratore riguardo le scelte di politica municipale in tema di sviluppo della città? Quali sono le linee di sviluppo maturate in quegli anni?

E' necessario fare un piccolo passo indietro, perché quelle scelte sono state certamente influenzate dal nuovo orientamento comunista per l'amministrazione comunale, allora gestita insieme ai socialisti. Nel 1959 il partito comunista aveva infatti concluso un'importante conferenza regionale, decidendo di innovare fortemente il modello amministrativo con il quale la sinistra, dalla fine della guerra, governava quasi tutti i comuni e le province della regione. Naturalmente Bologna fu al centro di questa svolta ed il compito di rappresentare la continuità politica andò al sindaco Giuseppe Dozza. Il suo ruolo fu quello di garantire con la sua personalità, l'opinione pubblica, i compagni, i partigiani, che queste innovazioni non esprimevano l'abbandono dell'antifascismo, della Resistenza, dell'impegno sociale che le amministrazioni comunali a Bologna e nella regione avevano assicurato fino a quel momento. Fu sicuramente un'operazione di grande cambiamento, che in quei giorni non avevamo il coraggio di definire riformista, perché questo aggettivo nel partito comunista del 1960 era severamente rifiutato, però si trattava in effetti di una svolta di tipo riformista che non riguardava solo l'urbanistica, per la quale ero stato chiamato da Roma come esperto. Sono stato eletto in consiglio comunale e poi assessore, ma in primo luogo il cambiamento riguardava la politica generale degli investimenti che il comune aveva centellinato fino ad allora, per distinguersi dagli sperperi dei podestà fascisti. La nuova concezione politico-economica non poteva richiamare apertamente il keynesiano *deficit spending*, ma realizzava nei fatti una redistribuzione del reddito a favore dei lavoratori, con la moltiplicazione dei servizi pubblici e degli investimenti sociali e questa era certamente capita e considerata dai cittadini bolognesi come una politica di sinistra. Un'altra operazione di importanza nazionale fu quella del decentramento rappresentativo nei quartieri, diventata poi addirittura legge dello Stato, che vide Bologna, dove era stata inventata, protagonista con un ruolo certamente non localistico, né provinciale. Per quanto riguarda la politica scolastica, la riforma della scuola media unica fu in larga misura opera della Commissione nazionale Visalberghi che lavorò in stretto contatto con le innovative iniziative bolognesi. Ricordo che il comune promosse addirittura un concorso nazionale per il modello architettonico della prima scuola media unica in Italia; lo giudicammo a Bologna ed in seguito fu utilizzato un po' ovunque.

Giuseppe "Pino" Beltrame, che era stato il medico partigiano della battaglia di Porta Lama, allora assessore all'assistenza e alla sanità, inaugurò una nuova politica per l'infanzia e per gli anziani, che pian piano si estese a tutta la regione e poi in altre parti del paese. A me toccò gestire l'innovazione urbanistica che, anche in questo caso, passò da Bologna agli altri comuni dell'Emilia-Romagna e diventò poi la linea nazionale della nuova politica urbanistica della sinistra. Insieme a Giuseppe Dozza, che rappresentava la continuità, gli assessori erano tutti giovani: Renato Zangheri inventore della politica culturale dei comuni, che poi diventò sindaco; Umbro Lorenzini protagonista della nuova politica finanziaria; Giuseppe Beltrame innovatore nel campo dell'assistenza e della sanità; Athos Bollettini attento ad inserire il comune nelle strutture dell'economia cittadina; Ettore Tarozzi animatore della svolta per la pubblica istruzione; Pietro Crocioni che ha diretto l'operazione del decentramento nei quartieri ed Armando Sarti, che ha lavorato con me per la politica del piano regolatore, fino a prendere il mio posto e gestire il piano alla fine degli anni Sessanta. Ma voglio ricordare due operai che hanno avuto un ruolo importante in quella giunta: Antonio Panieri e Arcangelo Caparrini, che è ancora vivo. Purtroppo, invece, gran parte di questi compagni non ci sono più, ma ricordo sempre con grandissimo affetto quelli che furono i miei primi amici bolognesi.

Lei pensa che il piano per Bologna del 1970, sia anche il suo piano regolatore per una città diversa, pur se firmato da Armando Sarti. Quel progetto segna infatti un momento fondamentale nella storia dell'urbanistica riformista in Italia, di cui lei è stato indubbiamente il protagonista. Come si arriva a questo risultato?

Nel 1966, quando lascio la giunta, non abbandono Bologna, ma resto in consiglio comunale e lavoro con Armando Sarti da semplice consigliere. Infatti Sarti mi ha lasciato collaborare anche in prima persona con i suoi uffici, con i nuovi urbanisti giovanissimi che avevo raccolto intorno all'operazione del piano, che lui ha poi portato fino alla conclusione come assessore. Il punto di partenza del nuovo piano regolatore del 1970 era uno strumento urbanistico incredibilmente vecchio: un piano partito nel 1952, a pochi anni dalla Liberazione, quando alla sinistra italiana mancava completamente

la cultura urbanistica e la quantità veniva considerata qualità. Un piano di cui Dozza vantava l'obiettivo di progettare una città per "un milione di abitanti"; quando l'intera provincia ne contava solo 840.000. Bisognava partire da questo per cambiare tutto. Un piano per un milione di abitanti significava infatti un milione di stanze; un numero che rappresentava un premio colossale alla proprietà fondiaria urbana, creato inconsapevolmente proprio dalle scelte dell'amministrazione socialista e comunista. Infatti, molte aree edificabili in un piano regolatore non servono ad abbassare i prezzi del mercato immobiliare perché il mercato delle aree edificabili è un mercato oligopolistico dove non c'è concorrenza, ma pochi, grandi proprietari fanno i prezzi più alti possibili e tutti gli altri, ben felici, si adeguano. Nel piano bolognese - all'epoca era così per tutti i piani italiani - le aree edificabili erano tante, però la rendita garantita su queste aree non rappresentava un fattore di produzione, ma un fattore speculativo e parassitario, perché formato a spese della comunità e suo danno goduto, senza alcun merito, da una minoranza inattiva. Bisognava quindi cambiare tutta l'operazione; ridurre drasticamente il peso della rendita sulle categorie produttive della città; scegliere un'operazione di livello intercomunale di "Area vasta" ed una strategia urbanistica innovativa da mettere in atto gradualmente. Cominciai io pezzo dopo pezzo e Sarti continuò fino all'adozione del piano nel 1970 chiudendo l'operazione, ma io credo di poterla considerare anche mia e ad essa sono rimasto legato in seguito, culturalmente e politicamente. Devo aggiungere che questo piano fu un po' l'emblema della nuova politica urbanistica riformista della sinistra ed un mio libro, pubblicato nel 1967 subito dopo aver lasciato la giunta, *Amministrare l'urbanistica*, fu un considerato il manifesto dell'urbanistica di sinistra, non solo a Bologna, ma in Italia e in altri paesi. Questo libro è stato tradotto anche all'estero e ho dovuto parlarne anche quando sono andato ad insegnare a Berkeley tanti anni dopo, all'Università di California, nel 1984.

Un punto fondamentale della sua concezione di una città migliore per tutti i cittadini, è il modello delle periferie, "la qualità che cambia la città", se così possiamo definirla: più verde, più servizi, più vivibilità. Quartieri "eleganti", dove si insedia una popolazione prima allontanata dalla città, operai e insieme ceti medi, dotati di servizi e di uffici decentrati. Può esporre più dettagliatamente le fasi dell'operazione?

La strategia era tutto sommato semplice. Allora era possibile che il comune acquisisse i terreni agricoli che si volevano urbanizzare espropriandoli ad un prezzo di mercato non troppo superiore a quello agricolo originario; oppure proponendo un esproprio soggetto a compenso consensuale leggermente maggiorato, per fare presto ed evitare lunghi contenziosi, metodo pragmatico che poi diventò legge. Il comune poteva realizzare la politica urbanistica del nuovo piano, a vantaggio di tutti i cittadini che finalmente avevano a disposizione i servizi pubblici prima mancanti, ma anche di tutti gli utilizzatori, che costruivano abitazioni, uffici, fabbriche su terreni ben urbanizzati, ottenuti a prezzi non speculativi. Questa politica si spiega facilmente con un esempio emblematico: durante gli anni Sessanta e Settanta, quindi nel corso di vent'anni, 2.000 ettari di terreni (per capirsi 20 milioni di metri quadrati, pari al 15% del territorio comunale) passarono materialmente dalla condizione agricola a quella urbana. Di questi: 1.700 ettari, cioè l'85 per cento, passarono per le mani del comune con il meccanismo antispeculativo che ho ricordato quindi il controllo della trasformazione urbanistica fu in larghissima misura sottoposto alle scelte dell'amministrazione. Gran parte dei suoli, quelli degli uffici, delle fabbriche e delle abitazioni non riservate all'edilizia economica e popolare, tornavano in seguito ai privati a prezzi non speculativi mentre restavano al comune e ad altri enti pubblici le aree dei servizi e del verde, in misura enorme rispetto al passato, e quelle delle abitazioni popolari ed economiche. La storia del piano delle aree per l'edilizia economica e popolare ha rappresentato il primo passo di questa politica urbanistica bolognese. L'operazione "riformista" - ricordata a Bologna con l'esempio più noto del quartiere Fossolo - ha fatto nascere i nuovi quartieri popolari ed economici nelle aree inedificate più vicine al centro invece che all'estrema periferia, come era successo fino allora qui e in tutte le città italiane, utilizzando l'edilizia popolare ed economica come elemento determinante dello sviluppo urbano, rovesciando cioè il tipico modello di espansione speculativa delle città. Abbiamo iniziato così a realizzare il grande cambiamento a cui accennavo; prima iniziando i nuovi insediamenti residenziali a carattere sociale, poi affrontando l'operazione di salvaguardia del centro storico e quella della collina; il decentramento direzionale; la realizzazione di una rete diffusa e capillare di servizi; la cessione di aree industriali a basso costo agli operatori; la grande viabilità a sostegno del nuovo sistema urbano che stava crescendo. Tutto questo è stato possibile nel quadro di un disegno strategico concepito inizialmente e realizzato gradualmente. Naturalmente la rendita urbana ne è uscita penalizzata, ma tutti i capitali che non sono stati investiti si sono resi liberi per i settori produttivi. Questo ha creato infatti nell'area bolognese una capacità di finanziamento privato, nell'industria e nel terziario, che è andata a larghissimo beneficio della città, di tutti gli strati sociali, da quelli del capitale a quelli del lavoro. Il Piano dell'edilizia economica e popolare - Peep, acronimo poco gradevole dal punto di vista fonetico - fu istituito nel 1962 con una legge approvata in parlamento anche dalle sinistre, ed era appunto destinato a procurare a basso costo le aree per gli insediamenti di edilizia economica e popolare. A Bologna decidemmo di non farne soltanto un provvedimento di tipo assistenziale, ma piuttosto un volano di crescita programmata per l'espansione. Questi nuovi insediamenti diedero il segno di una vera e propria rivoluzione nella modalità della crescita urbana anticipando così la riforma urbanistica generale, che il ministro democristiano Fiorentino Sullo stava presentando al parlamento con l'appoggio delle sinistre. Devo ricordare a questo proposito, il rammarico per non aver avuto l'appoggio della sinistra democristiana nella medesima operazione in consiglio comunale a Bologna, mentre a Roma lavoravamo fianco a fianco per la riforma urbanistica nazionale.

In questo senso Bologna è stata un'esperienza pilota, un modello da seguire per il paese? Credo di poter dare una risposta affermativa, visto il successo che ha avuto il suo lavoro anche in altre città italiane e all'estero.

Come dicevo, fino ad allora i quartieri più poveri erano stati relegati nella periferia mentre quelli a maggior reddito erano più vicini al centro. Con il Peep, noi vincolammo e poi acquisimmo i terreni più centrali fra quelli ancora disponibili e su questi costruimmo i quartieri dell'edilizia economica e popolare, dotandoli di una grande quantità di servizi che furono naturalmente assai graditi dagli inquilini, ma il connotato più emblematico di questi quartieri fu il verde. In quegli anni infatti mancava completamente nelle città italiane egemonizzate dalla speculazione; questi nuovi quartieri erano letteralmente sommersi dal verde. Torno a ricordare il caso del Fossolo, ormai vecchio di quaranta anni, dove oggi quasi non si vedono le case perché sono circondate da alberi di grande bellezza che arricchiscono non solo la qualità estetica, ma anche quella ambientale ed ecologica dell'insediamento. Il quartiere Fossolo, cominciato a metà degli anni Sessanta, è nato più vicino al centro di quasi tre chilometri rispetto all'ultimo insediamento popolare realizzato in precedenza, quello delle Due Madonne, posto al confine con il Comune di San Lazzaro di Savena; questo rende subito l'idea di come venne rovesciato il processo di sviluppo urbano. Il Peep ebbe comunque il merito di anticipare la nuova qualità che doveva caratterizzare il piano regolatore in via di costruzione. Voglio ricordare l'esempio di un'area pubblica, la Lunetta Gamberini, dove sorgeva un vecchio forte ottocentesco poi demolito; un vuoto prezioso ai confini orientali della città, sul quale si affacciavano gli ultimi palazzoni alti trenta metri, frutto della speculazione della fine degli anni Cinquanta. Con il pretesto di costruire ai suoi margini alcuni piccoli edifici di edilizia economica, l'area fu inserita nel Peep e trasformata in un grande parco, nel quale sono collocati anche una scuola per l'infanzia, una scuola media ed un campo sportivo per i giovani. Quel quartiere rischiava altrimenti di continuare a crescere, palazzone dopo palazzone, fino ai confini comunali e invece fu dotato così di un grande e insperato polmone di verde. Questo processo di crescita, che rovesciava il vecchio modello di sviluppo urbano speculativo, esteso a tutta la città per circa vent'anni, fu molto apprezzato da un mio amico americano, Allan Jacobs, autore del piano di San Francisco, che venne in visita a Bologna per studiarlo personalmente. Volle visitare la città da solo e al ritorno dal suo giro mi disse che non riusciva a capire quali erano i quartieri per ricchi, quelli per ceti medi e quelli popolari. Infatti sbagliò completamente ogni valutazione e scoprì che i quartieri che aveva giudicato più ricchi erano invece quelli dell'edilizia economica e popolare. Allora se ne uscì con una frase che ho spesso riportato e che è rimasta famosa anche all'Università di Berkeley, dove Allan Jacobs insegnava: "It's an incredible mixture". Cioè un'incredibile mescolanza, per dirlo all'italiana "un vero casino", e ciò dal punto di vista del modello tradizionale di crescita della città dominato dalla rendita urbana e dalla selezione di classe, a cui era abituato per la sue esperienze negli Stati Uniti.

Un altro fondamentale intervento in città è rappresentato dalla politica di salvaguardia del centro storico. Vorrebbe raccontare come ha proposto l'operazione e come abbia realizzato l'alleanza politica con gli operai delle maggiori fabbriche bolognesi proprio su questa tematica?

Oggi è difficile capire come è nata l'innovativa scelta bolognese per la salvaguardia del centro storico perché sono passati tanti anni e il valore della storicità a Bologna e fuori non viene messo neppure in discussione. Allora invece era un tema quasi marginale e direi che l'opinione pubblica considerava i centri storici un fastidio da eliminare, infatti il vecchio piano bolognese ne faceva scempio. Sull'argomento impegnammo per primi gli intellettuali più avanzati, l'Istituto nazionale di urbanistica, Italia nostra, la parte più colta della città e anche della cultura nazionale. Chiamai il mio amico Antonio Cederna, autore di pezzi fulminanti su "Il Mondo" e lui scrisse un articolo rimasto famoso, "Il turco a Bologna", a proposito di una chiesa del Seicento, la chiesa di San Giorgio, che la Curia voleva demolire per costruire al suo posto un supermercato. Alla fine fu l'amministrazione di sinistra a prendere le difese dell'edificio storico; il fatto che fossero i comunisti a difendere una chiesa, fece scalpore a livello nazionale e aiutò a lanciare l'operazione della salvaguardia di tutto il centro storico. Nella Bologna d'inizio anni Sessanta, quando la città contava 70.000 addetti all'industria, l'opinione pubblica era fortemente influenzata dalla valutazione che la classe operaia bolognese dava sulle scelte comunali. Io mi proposi di trovare proprio tra gli operai gli alleati decisivi nella battaglia per la salvaguardia del centro storico così entrai in contatto con i gruppi dirigenti di alcune fabbriche storiche della città. Insieme ai compagni operai facemmo diverse passeggiate serali per le strade del centro, che naturalmente finivano allegramente in trattoria. Durante quelle camminate io posi l'interrogativo se la classe operaia bolognese avesse la statura culturale per diventare protagonista della salvezza di questi valori storici, oppure se dovesse sacrificarli come sue eredità sgradite. Molto spesso, infatti, quegli operai erano cresciuti proprio in quelle case malridotte e ricordavano "i topacci che camminavano sotto il letto di notte, quando si spegneva la luce", non nutrendo alcun affetto per quelle architetture vecchie e cadenti. Alla fine invece si convinsero che era proprio la classe operaia che doveva interpretare e raccogliere i valori culturali della città, schierandosi per la difesa del centro storico. Fecero pesare il parere degli operai comunisti su questa operazione che altrimenti sarebbe nata soltanto dalla consapevolezza di una minoranza elitaria; la politica di salvaguardia del centro storico diventò così una grande scelta maggioritaria dell'amministrazione popolare bolognese.

Come assessore all'urbanistica le va anche riconosciuto il merito di un'altra delle decisioni storiche dello sviluppo qualitativo della città: la conservazione del verde collinare. In questo senso Bologna rappresenta un esempio unico in Italia. Come si arriva a questo risultato?

All'inizio degli anni Sessanta, la collina bolognese era stata intaccata solo marginalmente, lungo i viali di circonvallazione sud, dove pochi edifici avevano risalito i primi rilievi appenninici, per il resto Bologna aveva, senza merito salvato la propria collina. Il piano regolatore prescriveva però che la collina andasse edificata, sia pure in maniera contenuta, con villini e palazzine di qualità e naturalmente di alto costo. C'erano quindi numerose proposte di lottizzazione in atto, proprio in attuazione del piano vigente e addirittura un grande architetto non bolognese, di cui non

farò il nome, entrò in polemica con me perché era convinto che le sue belle architetture di ville in collina valessero più del verde per il quale io invece mi battevo. Devo dire che sul fronte opposto c'era inizialmente una visione populista dell'edificabilità collinare. Alcuni a sinistra sostenevano infatti: "Fino ad oggi in collina si sono fatti la casa i signori, adesso devono farsela gli operai, quindi portiamo l'edilizia economica e popolare in collina". Ricordo che in quell'occasione feci una scelta tattica evitando la battaglia ideologica di principio e accettando in prima battuta che nel Peep ci fosse un insediamento collinare. In seguito però mi accordai con il direttore generale dell'urbanistica del Ministero dei lavori Pubblici, un *gran commis*, abile ed intelligente, perché fosse il ministero, nella revisione del piano - allora i piani delle grandi città venivano tutti approvati a Roma, a chiedere al comune di ripensare alla scelta troppo costosa e difficile di realizzare un quartiere popolare in collina. L'amministrazione non ebbe difficoltà ad accettare le buone ragioni del ministero e la previsione inopportuna fu così cancellata senza traumi. Il principio che sosteneva la mia scelta, che diventò poi operativa, era molto semplice: la collina era un bene comune e quindi non doveva essere goduta solo da una minoranza, che fossero signori oppure operai, ma un privilegio da riservare a tutti i cittadini, bolognesi e non, che a Bologna potessero godere del paesaggio e dell'uso di questo territorio mantenuto e conservato a verde. Praticamente la collina di Bologna è oggi l'unica collina urbana in Italia rimasta totalmente verde con la quale è impossibile confrontare gli orribili misfatti ambientali e speculativi perpetrati sulle colline di Napoli, Genova, Roma e Palermo.

Altri importanti interventi integrati sono stati fatti per il terziario, per l'industria e per i servizi. Può parlarci più dettagliatamente di questo suo "mix" di strategie urbanistiche?

Hai detto bene integrati, perché la politica riformista per la quale mi sono battuto con esiti spesso positivi è certamente una politica unitaria, che non deve essere considerata per parti separate perché nasce da una condizione generale culturalmente arretrata, assai diversa da quella odierna e che va, dunque, ricordata. Ad esempio, quella che è oggi la maggiore attrezzatura terziaria della città, la Fiera, veniva allora organizzata tutti gli anni nei giardini della Montagnola, cioè in pieno centro e poi smontata alla fine della manifestazione. Un'altra importante attrezzatura direzionale, la borsa valori e merci, aveva sede in quella che ancora oggi si chiama Sala borsa, all'interno di Palazzo d'Accursio in Piazza Maggiore. La soluzione che si pensava allora era di "decentrarla", insieme ad un palazzo degli affari da erigere *ex novo*, niente di meno che in ... Piazza dei Martiri, cioè di nuovo in pieno centro! La scelta urbanistica che oggi possiamo tranquillamente definire "riformista", fu quella di decentrare tutto questo complesso terziario nella periferia di allora, in fondo a via Stalingrado, mentre i preoccupati conservatori dell'epoca lamentavano che la nuova sede fosse quasi più vicina a Ferrara che a Bologna! Per la nuova Fiera fu bandito un concorso e intorno ad essa si decise di collocare le borse, il palazzo degli affari ed altri edifici terziari, in quello che allora fu chiamato il "Fiera District" nel quale trovarono posto successivamente gli edifici della regione, delle cooperative, della centrale degli artigiani, dell'Unipol, di alcune banche e uffici di notevole dimensione e perfino la nuova Galleria d'arte moderna, a testimonianza che anche la periferia aveva diritto alla cultura. Sono passati oltre quarant'anni ed anche quella è diventata oggi una zona molto centrale, ma allora servì ad impedire che il centro storico fosse totalmente terziarizzato e ci consentì inizialmente di operarne la salvaguardia che era nelle nostre intenzioni. I settori produttivi che ci interessavano non erano però soltanto quelli del terziario. Ci batteavamo per mantenere le industrie a Bologna che se ne stavano allontanando proprio a causa dei valori di mercato già raggiunti dalle aree industriali. Il comune fece allora una scelta coraggiosa: espropriò i terreni agricoli in periferia e li trasformò in aree industriali attrezzate da vendere a basso costo, facendo un'efficace concorrenza ai prezzi speculativi del mercato. Decine di nuove industrie sorsero allora in città negli anni Sessanta e Settanta, mentre dalle grandi città italiane già fuggivano nelle cinture intercomunali, o più lontano; così evitammo a Bologna un troppo rapido decentramento industriale. Il sistema di acquisire delle aree a costi non troppo lontani da quelli agricoli aprì la strada ad una politica che poi risultò decisiva per maturare nella città una nuova condizione sociale e conquistare anche il consenso dell'opinione pubblica: la diffusione capillare dei servizi. Cominciando dalla scuola; ci eravamo accorti, infatti, che fuori dal centro storico nel Comune di Bologna c'era una sola scuola media, il che per un'amministrazione di sinistra era una lacuna certamente grave. I lavoratori che abitavano in periferia avevano a disposizione soltanto le scuole elementari e ciò rifletteva una concezione della classe operaia di tipo retrogrado e non certo emancipatrice. L'acquisizione di terreni a costi praticabili ci permise di diffondere le scuole di ogni ordine e grado in tutto il territorio comunale così il primo intervento pubblico che si operava in un nuovo quartiere, era quello di realizzare i servizi scolastici. Dopo le scuole seguiva la realizzazione di tutti gli altri servizi. La diffusione capillare dei servizi, prima concentrati in poche zone della città, insieme alla collocazione non più periferica dei quartieri popolari ed economici, fu il segno che meglio fece capire ai cittadini bolognesi la novità dell'urbanistica riformista. I cittadini compresero così che questa politica, quando si occupava del centro storico e della collina da salvaguardare, del terziario da decentrare e dell'industria da non espellere, riguardava una strategia che investiva complessivamente tutta la città, come i quartieri popolari ed economici da non emarginare, destinati ai lavoratori e come i servizi pubblici da diffondere capillarmente, che riguardavano l'insieme della popolazione. Questa strategia riuscì a convincere l'opinione pubblica che la nuova politica urbanistica, che io già allora chiamavo riformista, andava a beneficio dell'intera città e di tutti i cittadini. Così il nuovo piano regolatore generale che venne adottato nel 1970 ebbe il consenso dell'opinione pubblica e della comunità. Vorrei aggiungere che oggi il sistema immobiliare è radicalmente cambiato perché durante l'iniziale crescita delle città era possibile applicare la scelta riformista bolognese espropriando a prezzi relativamente bassi le aree di espansione. Oggi invece prevale il problema di vaste aree che è necessario riqualificare nelle città esistenti e il costo degli espropri, cresciuto a dismisura, è diventato impraticabile per governare la trasformazione. I riformisti - partendo

dal congresso dell'Istituto nazionale di urbanistica, tenutosi non casualmente a Bologna nel 1995 - hanno proposto un nuovo meccanismo per realizzare le strategie urbanistiche che già molte regioni, a cominciare dall'Emilia-Romagna, stanno applicando con nuove leggi regionali.

Forse è necessario fare almeno un accenno al tema a lei caro del decentramento territoriale.

Per farlo devo ricordare un altro aspetto dell'arretrata urbanistica italiana dell'epoca. In Italia per anni ci si era occupati soltanto della pianificazione comunale quando invece il rapporto sempre più stretto dei comuni maggiori con i piccoli comuni circostanti, ci avrebbe dovuto spingere ad una politica di piano di area vasta. I decreti ministeriali che istituivano sul finire degli anni Cinquanta i primi piani intercomunali, riguardavano Roma - per il quale ho lavorato prima ancora di venire a Bologna - Milano, Torino e Bologna. Di fatto, le due sole pianificazioni intercomunali che hanno avuto un valore politico e disciplinare, sono state quelle di Milano e Bologna, ma forse è quest'ultima che ha dato i risultati più positivi. Bologna e i 14 comuni che la circondavano, formando il piano intercomunale del decreto, negli anni Sessanta contavano 560.000 abitanti. Nei 14 comuni che erano allora in larghissima prevalenza agricoli, si stava rapidamente manifestando lo sviluppo industriale e quindi l'operazione di pianificarne la crescita andava affrontata proprio in quel momento. Il piano intercomunale ha governato insieme l'azione dei 15 comuni, con Bologna capoluogo che rifiutò la funzione egemonica offerta dal decreto, programmando alla pari l'assetto territoriale del comune maggiore e quello dei piccoli comuni. Ciò ha permesso una crescita relativamente equilibrata su tutta l'area ed ha evitato le maggiori speculazioni, applicando nella cintura la stessa politica immobiliare iniziata nel capoluogo, offrendo servizi ed una quota di edilizia residenziale sociale anche nei piccoli comuni. Anche in questo caso l'ostacolo maggiore era la rendita urbana, che comprensibilmente, proprio nella prima fase della trasformazione economica ed immobiliare, cercava di mettere le radici nel nuovo sistema territoriale che stava nascendo. Gli effetti positivi della scelta politica riformista fatta al momento giusto, sono apparsi più evidenti successivamente, in tutta la cintura intercomunale bolognese, e direi in tutta la provincia, perché questa politica si è diffusa gradualmente in tutti i 60 comuni del territorio provinciale. Certo il decentramento territoriale si è manifestato anche nel bolognese in modo non positivo, ma seguendo il modello patologico che allontana dal centro le funzioni meno vantaggiose per la rendita urbana; delocalizzando nella cintura prima le industrie e poi le abitazioni popolari e trattenendo nel capoluogo le funzioni di eccellenza, il terziario privato e pubblico e le abitazioni di lusso. Il governo pianificato di questo processo capitalistico tendenziale, ha permesso però nel Bolognese di attenuarne gli effetti traumatici garantendo un'elevata dotazione di servizi pubblici ai nuovi insediamenti e una buona qualità ai quartieri residenziali e alle zone industriali. Ricchezza di servizi e qualità insediativa che ancor oggi rappresentano la caratteristica prevalente dei comuni nella provincia di Bologna. Specialmente negli anni Sessanta e Settanta, la pianificazione intercomunale tentò, invece, di spingere verso il decentramento anche alcune importanti funzioni terziarie; ebbe successo il decentramento nella pianura a nord di Bologna del CenterGross, la grande attrezzatura per il commercio all'ingrosso, che manifesta ancora oggi la sua notevole vitalità e dell'Interporto, che è diventato sempre più importante e ancor più lo sarà negli anni futuri. Non ci fu nulla da fare per il decentramento della cittadella giudiziaria, che allora era abbarbicata al centro storico e ai suoi studi di avvocati e notai e che stranamente proprio oggi mostra segni di gradire una delocalizzazione, contro il parere del Comune. Una delle mie sconfitte storiche come assessore fu quella di non essere riuscito a far realizzare il campus universitario ad Ozzano, per il quale avevo spinto l'università ad acquistare 400 ettari che avrebbero rappresentato la sede per una grande cittadella universitaria moderna, creando così con il polo universitario una forte spinta generale al decentramento delle funzioni di eccellenza. Tanti anni dopo, nel 2004, la Provincia di Bologna ha approvato il piano territoriale di coordinamento che ripropone la strategia di decentrare da Bologna una parte delle funzioni di eccellenza e sviluppa aggiornandola la stessa linea di qualità e di riequilibrio territoriale proposta inizialmente con l'operazione del piano intercomunale negli anni Sessanta. Questo è giusto, perché i comuni dove operò il piano bolognese sono cresciuti in maniera equilibrata e con una notevole qualità urbana, proprio grazie a quella politica innovativa. Per il decentramento delle funzioni di eccellenza il problema è tutt'ora aperto, anche se molto difficile da realizzare.

Il sistema di mobilità urbana legato alla "cura del ferro", di cui lei è sempre stato sostenitore, proponendo in quegli anni a Bologna una "tramvia moderna", perché non si è realizzato?

La strategia della mobilità, con cui allora immaginavo di sostenere il decentramento urbano e territoriale, si basava su una politica di trasporto bimodale equilibrato. Da un lato una viabilità specializzata, per garantire il trasporto su gomma prevalentemente individuale e dall'altro lo sviluppo dei trasporti di massa affidato ad un sistema di tramvie veloci di superficie. La politica per la mobilità su gomma ebbe un successo strepitoso, accolta con grande favore dalla città e sostenuta calorosamente dall'opinione pubblica, specialmente quando inventammo e realizzammo a tempo di record la tangenziale. Quella che allora chiamammo tangenziale-complanare era una doppia autostrada allora marginale alla città, realizzata in modo abbastanza originale. La Società delle autostrade doveva realizzare il raccordo fra le provenienze da Milano, Firenze, Venezia ed Ancona. L'anello con il quale circondare la città avrebbe dovuto scorrere, come si era fatto per Firenze, completamente chiuso, cioè a pedaggio, entrando ed uscendo dalla città con i normali caselli. Il sindaco Dozza era però di parere contrario e dichiarò apertamente: "Chiedo che i bolognesi possano usufruire gratuitamente di questa autostrada che scavalca la città". Così nacque un braccio di ferro fra il sindaco e la società autostradale, che sembrava senza uscita fino a che ci venne l'idea che fu l'uovo di Colombo: soddisfare entrambe le esigenze. Cioè disporre all'interno l'autostrada a pedaggio, per garantire lo scorrimento senza soluzione di continuità del traffico a

pagamento della Società autostradale; posizionando all'esterno, da un lato e dall'altro, le due carreggiate per lo scorrimento gratuito dei bolognesi e degli emiliani. L'operazione costò appena il 25 per cento in più dell'autostrada tradizionale; il Comune di Bologna si accollò gli espropri con grande piacere della Società autostradale, che si assunse l'intero onere della doppia autostrada, quella a pedaggio e quella gratuita. Da quando nel 1967 fu inaugurata la tangenziale, sono passati quarant'anni; il parco auto italiano è cresciuto di otto volte, la superficie della città è quadruplicata; la tangenziale è diventata una secante, ha un traffico quasi paralizzato per molte ore al giorno e sottopone la città ad una spaventosa componente inquinante. Il Comune di Bologna, la Provincia e la Regione chiedono a gran voce il finanziamento di un passante autostradale che risolva i problemi del traffico e quelli dell'inquinamento. La politica del trasporto di massa affidato al "ferro", che io stesso avevo proposto insieme al sistema del trasporto su "gomma", rappresentò invece, la mia maggiore sconfitta come assessore, che fu però anche una grave sconfitta per Bologna. Infatti in tutta Italia l'opinione pubblica considerava il tram una vecchia anticaglia e anche nelle grandi città il metrò non si identificava con la modernità. Con mio grande scorno il consiglio comunale bolognese, all'unanimità, votò nel 1963 la festa cittadina per la soppressione dell'ultimo tram; io uscii dall'aula per non unirmi a questa corale sciocchezza, ma compresi che il "tram moderno", il metrò di superficie che io sostenevo, non sarebbe passato. Tutte le parti politiche, sociali ed economiche erano infatti prigioniere di questa arretratezza culturale, contraria al ferro e favorevole alla gomma. La sinistra poi - anche se schierata per ragioni ideologiche a favore del servizio pubblico - pensava, senza confessarlo apertamente, che l'auto da esclusivo mezzo di trasporto "per ricchi", potesse finalmente diventare il mezzo di trasporto egualitario "per tutti". Mentre il trasporto collettivo su ferro, anche se modernizzato, era pur sempre considerato un segno della subalternità di classe. Se l'auto doveva diventare per tutti, la politica della mobilità doveva puntare sulle autostrade urbane che già si stavano realizzando mentre una rete di trasporti su ferro moderni di superficie, come quella che avevano scelto le altre città europee, sembrava uno spreco di investimenti e una soluzione rivolta al passato, invece che al futuro. Io pensavo, al contrario, al piano urbanistico di Copenaghen che nel 1947 aveva scelto l'espansione della città indirizzata su "cinque dita", tutte sostenute dal trasporto su ferro. Purtroppo il piano urbanistico di Roma, firmato proprio nel 1962 dai migliori urbanisti italiani, aveva invece legato la propria mobilità alla gomma e il suo simbolo era l'asse attrezzato, un'autostrada urbana che non è stata mai realizzata. Almeno la tangenziale e il sistema di grande viabilità bolognese sono stati costruiti rapidamente e per vent'anni hanno egregiamente sostenuto la mobilità cittadina. Però quella scelta sbagliata, anche se analoga a quella delle altre città italiane, impedì a Bologna di risolvere il problema della mobilità urbana e territoriale nel momento della prima grande trasformazione, quando le condizioni finanziarie ed urbanistiche l'avrebbero permesso facilmente. E ancora oggi siamo alle prese con la soluzione di questo problema, che è diventata sempre più difficile.

Tra i risultati che non è riuscito a raggiungere, lei ricorda la mancata istituzione della Facoltà di architettura dell'Università di Bologna, la considera ancora un'occasione mancata per la città?

Sono cresciuto ed ho cominciato ad insegnare nella facoltà di architettura di Roma, da cui mi sono distaccato per i sei anni in cui ho lavorato nella giunta di Bologna, ma poi sono tornato all'università, scegliendo la facoltà di architettura del Politecnico di Milano, dove ho concluso la mia carriera universitaria colmato di onori e riconoscimenti, superiori ai miei meriti. Io volevo tornare ad insegnare in una facoltà di architettura e Bologna purtroppo era l'unica città importante del paese a non averla, mentre questa facoltà avrebbe rappresentato non soltanto un servizio per i giovani della città e della regione, che potevano iscriversi a Bologna, piuttosto che a Firenze, Venezia o Milano, ma anche un centro di produzione culturale, un centro di elaborazione e di ricerca, di interesse per l'intera città. Quindi ho sempre sperato di vederla nascere anche a Bologna. Questo obiettivo mancato, ha stimolato la formazione di piccole facoltà di architettura, prima a Ferrara, poi a Cesena e adesso anche a Parma. Iniziative rispettabilissime, ma che non hanno quale retroterra una città dalle dimensioni importanti come Bologna; retroterra che, almeno in Italia, rappresenta l'elemento decisivo per la formazione di un'importante facoltà di architettura. Solo da questo punto di vista, non certo per motivazioni soggettive e campanilistiche, ritengo che la città sia stata penalizzata ed insieme a lei l'intera regione, dalla rinuncia a creare anche nell'università bolognese una facoltà di architettura. Ne è stata danneggiata la stessa università che, pur nella sua grande capacità didattica e di ricerca, presenta tuttora la lacuna di una non completa copertura didattica e scientifica.

La sua biografia è anche contrassegnata dalla coerenza ideale e dall'amore per Bologna, che di recente le ha riconosciuto questo merito, conferendole il "Nettuno d'oro". Nel 2006 ha compiuto 80 anni. Come vive questo momento?

E' vero, nell'agosto 2006 ho compiuto 80 anni. Ricordo che qualche anno fa il Museo Morandi tenne un ciclo di conferenze affidando a me il tema dell'urbanistica e poi stampando il testo della mia chiacchierata. I miei amici spagnoli hanno tradotto quel testo, facendone un *Homenaje*, un omaggio molto affettuoso; questo si spiega con il mio forte legame con la Spagna, dove ho lavorato al piano di Madrid, dove hanno tradotti molti miei libri, dove ho ricevuto una laurea honoris causa e da dove infine vennero i miei antenati cinquecento anni fa. Ho citato quel testo perché esordisce ricordando che "nella mia vita ho fatto sempre quello che mi divertiva"; usando un termine un po' romanesco, secondo il quale ho fatto sempre ciò che amavo fare. Volendo dire, quindi, che non ho mai fatto le mie scelte a malincuore, ma sempre per passione: da quella giovanile di partecipare alla Resistenza, a quella di scegliere l'urbanistica come interesse culturale, didattico, professionale, politico ed infine a quella di venire a Bologna a fare l'assessore all'urbanistica e di restarci anche quando non lo ero più, ancora legato al tessuto amministrativo, civile,

politico, culturale ed umano di questa città e di questa regione. Dopo quarantasei anni a Bologna, il mio accento romanesco non è ancora scomparso; mentre ricordo bene che il mio primo intervento in giunta fu quello di chiedere al sindaco Dozza la traduzione di quanto veniva detto, perché allora – parlo del 1960 – non solo gli operai, ma anche i professori universitari, non appena si accaloravano passavano dall'italiano al dialetto. Ma credo di essere diventato bolognese, anche se quel dialetto, oggi purtroppo quasi abbandonato, non l'ho mai imparato. Se ho lasciato qualche traccia in questa città, spero sia una traccia positiva. Volevo sinceramente che fosse così e l'ho espresso chiaramente ringraziando il sindaco Sergio Cofferati quando mi ha consegnato il Nettuno d'oro, il 15 settembre 2006. Perché ho trovato a Bologna e nella sua regione, qualcosa che si confaceva alle mie aspettative e alla mie esigenze: da un lato la tensione ideale, che ha sempre ispirato le mie scelte politiche, culturali e civili e dall'altro il pragmatismo operativo, di cui ho sempre avvertito l'imperiosa necessità, perché non sono mai stato un uomo di astratta teoria e ho sempre cercato di mettere in pratica e di realizzare le cose a cui pensavo. Se questo è il modo con cui ho messo radici in questa città, credo di averle messe nella maniera giusta e ne sono certamente soddisfatto e felice.

Bologna, 4 aprile 2007
Intervista di Paola Furlan