



Parla l'urbanista che ha disegnato il volto attuale di Bologna

«Ma la pianificazione manca»

di Giulia Gentile / Bologna

«Il problema non è solo "porfido sì o porfido no" per il manto stradale di via Lama. È da molti anni, ormai, che non si parla più di pianificazione urbana. Si continua a sviluppare la periferia, attraverso l'edilizia, e per lo sviluppo della città non si fa nulla».

Solo un mese fa l'architetto Pier Luigi Cervellati, docente di Recupero e riqualificazione urbana e territoriale alla facoltà di Architettura dell'Università di Venezia, uno degli uomini che più hanno contribuito alla definizione dell'attuale volto di Bologna, aveva lanciato - assieme ad altri esperti - un appello a Romano Prodi perché la cura dei beni culturali fosse un pilastro di un futuro governo di Centro-sinistra. Oggi, l'urbanista bolognese si dice molto critico rispetto ad una politica locale che, «mettendo l'asfalto là dove c'era il porfido, non fa che portare la periferia in città».

Architetto, come giudica la decisione dell'Amministrazione comunale di sostituire con l'asfalto i sanpietrini, nella seconda tratta di via Lama?

«Prima di tutto c'è una questione estetica e di tutela delle radici: i cubetti sono quelli che si avvicinano di più al selciato delle strade bolognesi prima della motorizzazione, intorno agli anni Sessanta. E poi, credo che possano essere tutti concordi sul fatto che, anche dal punto di vista del decoro urbano, il porfido è più bello».

E dal punto di vista meramente pratico ed economico? L'asfalto avrebbe dei vantaggi?

«Certo, nell'immediato l'asfaltatura di una strada costa meno. Ma, se si guarda al medio periodo, non mi sembra una scelta lungimirante: il logorio delle gomme sull'asfalto produce maggiore inquinamento rispetto ai sanpietrini. In più, l'asfalto va rifatto più spesso, ed è più soggetto a "rattoppi". Mentre il selciato va rifatto tutto, e quindi è meno facile che si creino buche o dislivelli per interventi di ripristino eseguiti in diversi momenti. Ma la cosa che più mi indigna di queste scelte non sta tanto nei presunti vantaggi economici per l'amministrazione. Se si parla tanto di pedonalizzazione del centro, perché asfaltare le strade così da agevolare il transito di auto e motorini? Invece di asfaltare, piuttosto si decida di non fare più passare le auto».

Quindi, secondo Lei, la scelta giusta sarebbe chiudere completamente l'accesso ad auto e moto?

«Io dico solo che quello del traffico è un problema urbanistico, di scelta di usi del centro storico. E come tale va trattato. In questo senso, il centro di Bologna andrebbe trattato più come città storica che come mera parte di un hinterland, dove il transito di mezzi pesantissimi fa traballare le fragili fondamenta dei palazzi storici, e dove non abita più nessuno perché solo le grandi catene di abbigliamento possono permettersi di pagare un affitto in via Rizzoli o in via Indipendenza».

Insomma, il problema non è via Lama. O non solo.

«Il problema non è l'asfalto in via Lama, e non sono nemmeno le politiche per il traffico dell'attuale giunta. La questione è molto più datata. Sarebbe ora che si discutesse di un disegno più ampio di riorganizzazione del centro. E non di un luogo usato e poi abbandonato: il progressivo e vero degrado del centro non è quello di via Zamboni, ma l'omologazione delle insegne luminose. Il pieno trionfo della globalizzazione, che fa assomigliare sempre di più il centro di una città a tutti gli altri. Ormai siamo arrivati ad un punto di non ritorno: si tratta solo di decidere se vogliamo che anche il centro di Bologna diventi una Manhattan disneyana, oppure no».