



CATTIVI PENSIERI PEDONALIZZARE SENZA UN PROGETTO NON BASTA

di CESARE SUGHI

DEVESSERE colpa di Kant. Non perché agli amministratori di una città si debba chiedere di perder tempo leggendo libri ardui come quelli del filosofo tedesco vissuto dal 1724 al 1804. Ma per una ragione più sottile.

Continua a pagina 29

Pedonalizzare senza un progetto non basta a risollevare la zona

Nessuna strategia di recupero dell'area universitaria

di CESARE SUGHI

[DALLA PRIMA]

(...) Il grande pensatore, infatti, scovato magari su un qualche Bignami o sulla pittoresca biografia di un magazine, può condannare chi sia in altre faccende affaccendato a errori fatali. Prendiamo un pezzo fondamentale dell'opera di Kant, 'La critica della ragion pratica'. Che cos'è la morale, secondo questa limpida teorizzazione? Semplice: la legge morale, che si chiama imperativo categorico, 'non è condizionata da nulla' e 'vale per tutti gli uomini in tutte le condizioni'

Una moralità razionale, dunque, pura, slegata da qualsiasi interesse. Un fine in se stesso. Punto e basta. Dove sta il pericolo, quando si va dal principio all'applicazione pratica? La trappola è dimenticarsi che quando Kant, che non aveva la testa fra le nuvole, passa dal principio al comportamento, il primo precetto che egli formula è questo: 'Agisci in modo che tu possa volere che la massima delle tue azioni divenga universale', cioè tieni come regola (questo significa 'massima', qui) di chiederti sempre se quello

che stai per fare possa essere condiviso da tutti. Se ti suicidi, per esempio, farai il bene di qualcuno? Se non è così, non ucciderti.

RICONOSCO che più ripercorro le nozioni kantiane apprese a scuola, più mi convinco che, dietro all'avanzare di questa chiusura della città al traffico senza un progetto purchessia, ci dev'essere proprio qualche lettura raffazzonata, così per fare i figli, dell'opera del filosofo di Königsberg. Perché io vedo un punto di cui, se non si cita Kant, si capisce e si parla poco: siamo all'eliminazione delle auto dall'area urbana come Bene in Sé, come Imperativo Categorico, come Meta Purificatrice, come Catarsi, come Virtù. Il che (parla uno che non è certo amico delle città piene di auto e motorini) potrebbe anche portar risultati. Ma a patto di completare la lettura kantiana, e di non dimenticare che la purezza della teoria è tale solo se, calata dentro alla comunità ne esce ravvivata dalla compartecipazione: 'Agisci in modo che tu possa volere...' ecc. ecc. E invece, non accade nulla di tutto ciò.

Il guaio è già in atto, e procede.

Quando, tra il '67 e il '68, l'allora giunta Fanti giunse alla chiusura alle auto di via D'Azeglio e Piazza

Maggiore (e dei cortili di Palazzo d'Accursio), il disegno era chiaro e strategico, ma per almeno un anno e mezzo fu messo alla prova del confronto, del dibattito, delle obiezioni scientifiche. Nasceva, proprio allora, la grande stagione della tutela, della conservazione dei centri storici. Bologna era all'avanguardia e la scelta della chiusura, tutt'al contrario che un fine in sé, esprimeva una scelta al tempo stesso politica, sociale, civile,

diffusa (che poi quella strada e quella piazza siano ancora così, quarant'anni dopo, e nessuno voglia lontanamente cambiarle, significherà pur qualcosa). Quella 'ragion pratica', insomma, funzionò anche per il suo essere dialogo, discussione, scontro, ma prima di tutto ascolto delle voci altrui. Adesso, invece, rabbrivisco, se penso che si va a una chiusura dell'area universitaria senza nessun progetto urbanistico, senza nessuna strategia commerciale, culturale, di investimento turistico ed economico,



con una visione puramente operativa, funzionalistica (forse); e nemmeno, sotto le pezze che si attaccano qua e là e che non reggeranno ai prossimi anni, c'è traccia del recupero di un'area tra le più sofferenti della città. Il padrone di una grande casa, terrà chiusa e protetta la sala più bella per salvarla dal disordine causato dai troppi ospiti, e non il ripostiglio, dove non cambia niente se anche entra un po' di polvere. Così si difenderà dalle auto ciò che si vuole proteggere, o che si lavorerà per salvaguardare. E una volta che in via Zamboni, ridotta com'è, non passeranno le auto, che cosa pensiamo di salvare? In quale cassetto del Comune è finito il progetto

lanciato dell'università ('Acropoli', crederci) per valorizzare la strada come quell'impareggiabile percorso storico-artistico che è (Palazzo Malvezzi, Palazzo Magnani con i Carracci, il Conservatorio, San Giacomo Maggiore, il Comunale, palazzo Poggi, i musei universitari, la Pinacoteca Nazionale)?

E LA CAMPAGNA per nuovi insediamenti commerciali in una via desertificata dall'ammasso asfissiante degli edifici universitari, vuota di abitanti e che la notte e il pomeriggio diventa terra di nessuno?

E' solo un esempio, visto che il discorso gira su questa parte della città. Ma lo stesso sarà per via Belmeloro, un

budello spaventoso al mattino con l'afflusso delle macchine destinate all'università, un pauroso vuoto la sera, con pochi passanti e molta paura. Ci si deve ripetere. Manca un'idea di città, e soprattutto di città nell'era dell'auto. Mi toglie la macchina, e che cosa mi dai?, si chiede la gente. Rispondere che, così, avremo meno inquinamento e meno rumore e non è né del tutto vero né soddisfacente per i cittadini. Come voleva Kant, l'applicazione pratica vale come il principio che la muove, anzi è una infallibile cartina tornasole. Cattiva la pratica, cattiva la teoria. I filosofi letti male, o non letti affatto, non perdonano.

