

Il Mosaico n. 25

UN'ALTRA CITTÀ E' POSSIBILE

*Marco Polo descrive un ponte, pietra per pietra:
"Ma qual'è la pietra che sostiene il ponte? – chiede Kubilai Kan.
"Il ponte non è sostenuto da questa o quella pietra" - risponde
Marco –ma dalla linea dell'arco che esse formano". Kubilai Kan
rimane silenzioso riflettendo, poi soggiunge: "Perché mi parli
di pietre? E' solo dell'arco che m'importa" Marco Polo risponde
"Senza pietre non c'è arco".
Da "Le città invisibili" di Italo Calvino*

PREAMBOLO.

La **città** ideale per cui vogliamo impegnarci dovrà essere **accogliente**, costruita **a misura e in funzione di chi vi abita**, un luogo dove l'aria sia respirabile, le vie percorribili senza rischio, gli spostamenti agevoli, i servizi efficienti e a misura dei destinatari ed utenti.

Sappiamo che essa non si realizza con un programma, ma sappiamo anche che senza sognare alti obiettivi non cambierà nulla.

La città per cui vogliamo impegnarci deve essere, allora, effettivamente di tutti i cittadini e non solamente di alcune categorie economiche e classi sociali privilegiate; pensiamo, in particolare, ai cittadini più deboli, a quelli, cioè, che hanno minori possibilità di essere rappresentati e, a maggior ragione, di essere protagonisti. **La città infatti non deve creare estraneità, diffidenza ed insicurezza, né rispondere innanzi tutto a logiche di profitto. Per questi motivi intendiamo contribuire a rendere Bologna dapprima vivibile e poi bella e ospitale, per sentirla un po' più nostra.**

Questo richiede la definizione di condizioni, modalità e strutture che consentano di realizzare una effettiva partecipazione alla vita della comunità urbana; un metodo di governo che riconosca tutti gli interessi in campo e garantisca la possibilità di operare scelte che si basino su regole generali pre-stabilite e sulla redistribuzione delle opportunità e delle risorse per la giustizia sociale e per la cura della città e delle persone.

Le nostre associazioni e i nostri movimenti, pur con sensibilità anche molto differenti fra loro, si sono uniti in questo progetto per un "Grande Piano di Piccole Opere" adottando l'idea originalmente proposta da Rodolfo Lewanski, **per dare risposta ad alcune esigenze quotidiane che, se soddisfatte rapidamente, potrebbero cambiare in modo tangibile la qualità della vita urbana.**

Queste piccole proposte, infatti, riguardano la quotidianità : non sconvolgono gli assetti sociali, ma rivoluzionano la città con piccoli atti funzionali alla qualità della vita della comunità urbana.

Forse, non avranno gli effetti propagandistici delle grandi opere, ma richiedono amministratori capaci di immaginare una città diversa e pronti ad **attuare** anche **tante piccole scelte radicali** per cambiare profondamente Bologna.

Chi vuole cimentarsi in questa sfida prosegua la lettura e troverà:

- A) un quadro di riferimento generale delineato molto sinteticamente;
- B) un elenco di possibili "piccole opere" in vari settori presentato quale esempio, senza pretesa di completezza;
- C) un progetto concreto di partecipazione diretta dei cittadini tramite un censimento delle "piccole opere".

La realizzazione di queste proposte crediamo debba essere un punto qualificante del programma predisposto per il prossimo mandato amministrativo. **Non mancheremo di verificare gli impegni assunti** al riguardo e, successivamente, il grado di attuazione.

A. UNA CITTA' PER I CITTADINI

1. L'INNOVAZIONE AL SERVIZIO DELLA SOLIDARIETA'.

Crediamo che uno degli obiettivi da raggiungere sia coniugare efficienza e solidarietà.

Crediamo che la nostra città debba e possa essere gelosa custode del diritto all'uguaglianza di tutti i cittadini, consapevole che il grado di benessere non può essere basato sulle statistiche, ma sulle reali condizioni di vita di quanti vivono del proprio lavoro, degli anziani, dei minori, dei portatori di handicap, degli immigrati, degli emarginati.

L'innovazione ed il progresso devono servire ad aprire nuovi spazi di democrazia, giustizia sociale e dignità per tutti. Serve perciò un avanzamento dello stato sociale ove la dimensione del servizio non soggiaccia alla logica del profitto.

2. UNA VITA A DIMENSIONE UMANA

Occorre **mettere al centro la persona**, i ritmi di vita, l'attenzione alla famiglia comunque intesa, la socialità di vicinato, la fruizione della città, i luoghi dell'abitare, l'attenzione all'ambiente e al recupero dei valori della natura, con un **atteggiamento di cura e non di rapina**, che pensi anche alle generazioni future ed ai popoli più poveri.

E' necessario dimostrare con progetti e opere credibili che la tutela dei diritti e degli interessi diffusi prevalgono sull'utile di categorie economiche forti ma minoritarie.

I cittadini hanno diritto ad una mobilità che garantisca la salute e la sicurezza; un traffico insensatamente caotico danneggia entrambe. Crediamo che si debba non solo lottare contro il rumore e l'inquinamento dell'aria, ma anche pensare alla qualità dell'acqua, ad educare noi ed i nostri figli al recupero degli odori, dei sapori, che fanno parte della nostra cultura e al riutilizzo di ciò che scartiamo.

E' anche doveroso impedire che giovani coppie, anziani, disabili e migranti siano costretti a vivere lontano dalla città per i prezzi esorbitanti delle abitazioni, e combattere il fenomeno dei contratti d'affitto in nero.

Occorre creare nei quartieri spazi di socialità per i giovani, luoghi di produzione culturale e artistica, un diffuso tessuto di luoghi di fruizione culturale, quali biblioteche, centri sociali, cinema e teatri.

3. ACCOGLIERE PER RINNOVARCI E COSTRUIRE LA PACE PARTENDO DA VICINO.

La pace comincia da quanto riusciamo a realizzare vicino a noi, nella nostra città, un clima serio di cooperazione tra le persone a prescindere dalle differenze sociali, culturali, generazionali o di altra natura. Anzi, le diversità non devono costituire un ostacolo, un muro invalicabile, ma un motivo di arricchimento ed una fonte di innovazione personale e culturale.

Il fenomeno migratorio, di conseguenza, va visto come una risorsa: lo straniero che viene a Bologna per vivere e lavorare è una persona che abita con noi, contribuisce al benessere di tutta la comunità col proprio lavoro e con la propria creatività ed all'arricchimento culturale e sociale di una città pericolosamente ripiegata su sé stessa. La presenza di migliaia di giovani figli di stranieri, nati in Italia, contribuisce ulteriormente a creare un ponte tra noi e i nuovi arrivati.

4. RISORSE E BENI COMUNI DA REGOLARE E TUTELARE

Tutto rischia di essere mercificato.

Il territorio è sempre meno agricolo e sempre più "spazio di attesa" (sembra che si coltivino case invece che patate!)

Biodiversità, territorio, beni artistici e ambientali, aria, acqua, spazio, silenzio sono risorse di tutti, "beni comuni" **il cui uso va regolato e tutelato**, al di là della proprietà, secondo finalità decise dalle assemblee elettive e dalle leggi. Là dove la proprietà è ancora pubblica si dovrà evitare ogni ulteriore privatizzazione, mentre andrebbero ampliati i "beni comuni" di proprietà pubblica.

Bologna ha il merito di aver conservato un ricco patrimonio di verde urbano. Parchi e giardini rappresentano una preziosa risorsa per la comunità: forniscono luoghi meno inquinati, spazi per le relazioni, per i giochi, per rilassarsi dallo stress della città. Per questi motivi vanno mantenuti in condizioni (pulizia, sicurezza, strutture, illuminazione) che ne assicurino l'effettività accessibilità e fruibilità per tutti gli abitanti e protetti da usi impropri che mettono a rischio altri utenti (veicoli, animali liberi).

Le leggi, nazionali e regionali, devono da un lato indicare i beni indisponibili, i limiti allo sviluppo ed assicurare la loro tutela e, dall'altro, favorire la riproduzione delle risorse finite e fissare le regole per finalizzare il loro uso a beneficio della collettività, riducendo al massimo ogni spreco.

5. VEDERE LA CITTA' NON SOLO DAL CENTRO.

Occorre **considerare la città non solo vedendola dal centro e dalle sue funzioni gerarchiche, ma anche dalla periferia, non solo territoriale, ma anche metaforica, intesa sia come periferia urbana e metropolitana, sia culturale e sociale.**

La città di tutti i giorni è più ampia e più giovane di quella formata dai residenti: la mobilità interna all'area metropolitana è molto accentuata anche dalla presenza di studenti universitari fuori sede e da pendolari di altre province.

In sostanza la città reale non corrisponde alla "città burocratica" per cui l'esigenza di un governo di area vasta rimane uno dei temi di fondo per il governo di Bologna, tema su cui emergono crescenti difficoltà e resistenze.

E' sotto gli occhi di tutti l'accresciuta complessità nell'amministrazione di Bologna. **Emerge quindi la necessità di un piano di sviluppo civile della città, capace di tenere assieme pubblico, mercato, socialità e terzo settore.**

6. BOLOGNA A RISCHIO DI DECLINO.

Lo sviluppo e l'equilibrio nell'uso del territorio bolognese nei decenni passati sono stati resi possibili da un tessuto economico e sociale che è stato capace di grande vitalità. Pur in una situazione legislativa poco favorevole, la realtà bolognese è riuscita a realizzare uno stato sociale avanzato, qualificato, e in grado di fornire un benessere diffuso, riducendo i disagi delle popolazioni più povere ed emarginate. Le regole che la città si è data, gli obiettivi sociali e la partecipazione dei cittadini, il confronto tra idealità diverse e tra le forze al governo e quelle di opposizione hanno fatto il "miracolo": una città più povera era capace di maggiore solidarietà della città ricca di oggi.

Ma oggi sono evidenti i segni di appannamento civile e di rallentamento economico, produttivo e creativo.

I processi economici e finanziari hanno dimensioni globali, ma gli effetti sono ampliati da una carenza di socialità.

Le amministrazioni locali di questi ultimi anni non sono riuscite a fronteggiare a sufficienza questi fenomeni pur evidenti e così si è giunti all'attuale situazione.

Ora troviamo una città chiusa in se stessa, ripiegata nello sfruttamento delle rendite urbane e di posizione, soffocata dall'inquinamento e da un traffico caotico, a rischio di invivibilità, anche per la riduzione degli spazi non edificati e per il timore dei fenomeni legati ai campi magnetici di cui è piena la città. La gente si sente meno sicura e trova un ambiente meno accogliente.

La risposta va ricercata in una crescita forte della capacità di governo dei processi e della loro finalità sociale : c'è bisogno di una nuova primavera civile in città.

7. VARIE FORME DI PARTECIPAZIONE E COME DECIDERE

Le amministrazioni pubbliche tendono spesso a vedere i cittadini e le loro richieste come un intralcio, un sovraccarico se non un vero e proprio fastidio. **Per quanto si dichiara un omaggio simbolico alla "partecipazione"**, la sensazione è che in realtà le amministrazioni pensino di sapere sempre che cosa occorre fare e come farlo.

Noi crediamo nell'intelligenza sociale: un salto di qualità nel contenuto delle decisioni che riguardano la comunità locale e nei modi con cui vengono adottate implica che i cittadini siano percepiti come una risorsa nell'indicare sia i bisogni, sia le possibili soluzioni.

Questo richiede la definizione di condizioni, modalità e strutture che consentano di rendere concreto un effettivo coinvolgimento dei cittadini nella vita della città. Per questo **crediamo nel bilancio partecipato:** una quota del bilancio comunale dovrebbe essere speso secondo le indicazioni dei cittadini, sentiti nel corso di riunioni di quartiere, proprio per realizzare gli interventi di cui gli abitanti avvertono l'esigenza.

Ma non solo. Partendo dal bilancio partecipato, **vogliamo proporre nuovi istituti di decisione popolare,** che affianchino permanentemente gli istituti di democrazia delegata (Consiglio Comunale, Consiglio Provinciale, Consigli di Quartiere): "ateliers" di decisioni, che da un lato possono essere costituiti da rappresentanti dei vari settori economici, culturali, sociali, territoriali o, al contrario, che possono essere formati anche da semplici cittadini estratti a sorte che si siano resi disponibili. Entrambe le modalità, dove sono state sperimentate, hanno dato buoni risultati. Pensiamo sia auspicabile, inoltre, riservare una quota delle risorse finanziarie a disposizione della collettività per il bilancio di genere, al fine di garantire una reale parità di condizioni e di opportunità ad entrambi i sessi.

Ci sono **cittadini che si aggregano perché vogliono avere un luogo di socialità per partecipare alla vita collettiva**, quelli che intendono auto-organizzare una risposta ad un bisogno che il territorio esprime e che altrimenti resterebbe insoddisfatto, quelli che vogliono attraverso il coinvolgimento dei più deboli prevenire fenomeni di disagio e di esclusione che renderebbero peggiore la nostra città e quindi la nostra vita.

Tutto questo deve essere riconosciuto dal Comune aumentando le risorse e gli spazi messi a disposizione dell'associazionismo. Quindi è necessario cancellare le delibere che introducono riferimenti al mercato per quanto riguarda le sedi: **l'associazionismo dei cittadini deve essere riconosciuto e promosso come una scelta strategica per governare in maniera efficace e partecipata.**

Parlare di **partecipazione e cittadinanza** vuol anche dire (sostenendo la rivendicazione per il voto amministrativo per gli immigrati) definire idonei metodi di rappresentanza nelle istituzioni locali (Consiglio Comunale e Consiglio di quartiere), **per i cittadini stranieri che operino con continuità in città.** Analogamente deve essere **valorizzata l'intelligenza diffusa e l'apporto di esperienze e di creatività** (a partire dai Centri Sociali autogestiti) **degli studenti** che studiano e vivono abitualmente in città.

B. UN "GRANDE PIANO DI PICCOLE OPERE"

UNA NUOVA BOLOGNA NON SOLO E' POSSIBILE, MA E' NECESSARIA.

Noi che sottoscriviamo questo documento ***ci permettiamo di avanzare alcune proposte a tutto il variegato mondo che si muove in questa città, a quanti ne compongono il tessuto sociale e culturale e a coloro che, esprimendo un giudizio critico sul governo di Bologna, si candidano ad un cambiamento.***

Aldilà dei grandi progetti, pensiamo che si possano **individuare una serie di interventi che**, pur a livelli molto diversi fra loro, **hanno in comune la caratteristica di andare tutti nella direzione di soddisfare esigenze** magari piccole, ma **dirette e quotidiane dei cittadini**, con un impatto concreto e tangibile sulla vita del singolo, specialmente se appartenente alla categoria "debole".

Il "Grande Piano di PICCOLE OPERE" nasce proprio per sviluppare un "progetto di qualità" capace di coordinare e finalizzare le risorse, umane, materiali e finanziarie alla cura della città e al rapporto diretto con le attese dei cittadini, come anche al loro coinvolgimento operativo.

Le possibili iniziative concrete che elenchiamo nascono naturalmente dalle diverse sensibilità ed esperienze delle associazioni e movimenti che sottoscrivono il documento. Ci auguriamo che esse possano essere di **stimolo per ulteriori contributi e approfondimenti.**

Alcune parti specifiche sono trattate più dettagliatamente in documenti (cui si fa riferimento) predisposti da associazioni, gruppi e comitati che hanno già fatto un grande lavoro di studio ed analisi dei problemi. Per questo li ringraziamo e chiediamo ad altri di farci avere il loro materiale.

1. MANUTENZIONE E SICUREZZA STRADALE: "Piccole azioni: anche i dettagli sono importanti"

Un primo esempio concreto è la tutela delle persone dal traffico: nel 2000 su 30 morti sulle strade di Bologna 15 erano pedoni (Vedi "Il manifesto del pedone" approvato all'unanimità dal consiglio comunale di Bologna nel 1998). L'obiettivo di ridurre drasticamente i feriti e i morti per incidenti stradali "in città" dovrebbe essere uno dei primi progetti, fatto di tanti piccoli, ma cruciali, interventi:

- dotare ogni strada di marciapiedi, almeno su un lato;
- manutenzione dei marciapiedi eliminando via via le barriere e realizzando segnalazioni a terra per non vedenti;
- segnaletica orizzontale e strisce pedonali ben visibili e ridipinte con maggior frequenza;
- attraversamenti pedonali illuminati di notte e sicuri con sistemi di rallentamento dei veicoli (ad es. tramite dossi anti-velocità), "golfi" agli incroci che agevolino l'attraversamento e restringano la sede stradale, isole centrali di sicurezza nelle strade larghe di periferia;
- mettere in sicurezza le fermate dei mezzi pubblici per facilitare la salita e la discesa alle persone con difficoltà motorie come gli anziani, i disabili, le persone con carichi, sia con "banchine" sporgenti, sia con isole centrali, anche per consentire ai bus di accostare riducendo i tempi di fermata e favorendo il trasporto collettivo;

- creazione di isole e percorsi pedonali in sicurezza che consentano di raggiungere luoghi di lavoro, servizi pubblici e privati di vicinato o di incontro come centri anziani, scuole, parchi e giardini;
- rete di piste ciclabili – possibilmente in sede propria, evitando cioè i marciapiedi - con posteggi antifurto per bici nei luoghi pubblici e privati, anche in periferia, con possibilità di noleggio, affermando il diritto alla mobilità sicura anche per chi sceglie mezzi di locomozione meno inquinanti;
- estensione a tutta la rete del trasporto pubblico dell'avvertimento acustico relativo alle fermate successive, ciò andrebbe a vantaggio non solo dei non vedenti, ma anche delle persone anziane;
- adozione di un "angolo di città" da parte di diverse categorie o gruppi di cittadini (sul modello di Napoli, durante l'amministrazione Bassolino),. I comitati - ad esempio - potrebbero adottare ufficialmente una strada o un giardino (come in alcuni casi già fanno); gli alunni di una scuola l'area verde che li circonda (se c'è), o il loro percorso casa-scuola più frequentato o il meno agibile; i centri anziani o gruppi di commercianti tratti di portici, e così via. Con questo progetto si potrebbe coinvolgere l'attenzione e l'impegno sia dei bolognesi "veraci" (----> portici = uno dei simboli della città), che di studenti fuori sede o immigrati che vorrebbero pulita e vivibile la zona in cui abitano. Inoltre il principio sotteso è quello dell'educazione alla legalità.

In generale, crediamo che sia **importantissimo far percepire a ciascuno che il proprio contributo concorre veramente a migliorare (o peggiorare se negativo) la vita della città**. Per questo motivo il fatto di non sporcare, danneggiare o distruggere non dovrebbe essere conseguenza di una imposizione o del timore della sanzione, quanto piuttosto discendere dal sentimento di compartecipazione della cosa pubblica, che nel nostro caso è Bologna.

2. VERDE/AMBIENTE: " La città finalmente respira con noi"

Il verde urbano è uno dei patrimoni più importanti per una città: occorrono decine di anni per dare alla città un albero che dia ombra e bellezza. Gli alberi assorbono l'anidride carbonica e ci aiutano a raggiungere gli obiettivi di Kyoto e producono l'ossigeno di cui abbiamo bisogno in una città fortemente inquinata.

L'aumento degli alberi e la loro cura è un obiettivo che caratterizza il senso civico di amministratori e cittadini.

Ecco una "grande opera" che avrebbe il nostro totale appoggio: realizzare il verde previsto nel PRG; ma oltre questo vorremmo anche piccole opere di cura degli alberi che già abbiamo:

- accrescere la conoscenza del patrimonio di alberi, piante, fiori, insetti e piccoli animali nei parchi e nei giardini pubblici, ad esempio affidando alle scuole adiacenti il compito di classificare e catalogare gli alberi etc., costruendo e mantenendo una specie di archivio locale del verde pubblico;
- affidare ai cittadini la cura di giardini di vicinato, anche con supporti tecnici e assicurativi;
- proteggere gli alberi nelle sedi stradali urbane con apposite strutture per evitare i danni da parcheggio;
- tutelare e accrescere il verde sia pubblico che privato per aumentare non solo la vivibilità, ma anche la bellezza dei luoghi, regolando in modo rigoroso e trasparente la potatura e il frequente abbattimento di alberi, ed evitare raggiri finalizzati ad aumentare il valore dei lotti edificabili;
- realizzare la "fascia boscata" lungo la tangenziale per dare un confine visibile alla città per incrementare anche il senso di appartenenza dei cittadini alla loro città, oltre che per mitigare l'inquinamento e il rumore;
- realizzazione di parchi fluviali (forse non "piccola opera", ma qualitativamente inseribile nello stesso contesto) con piste ciclabili e camminamenti pedonali sia per il tempo libero, sia per migliorare la qualità ambientale.

3. BELLEZZA URBANA: " Belli non sempre si nasce, ma si diventa"

Molti sorridono quando si parla di bellezza urbana. Eppure è uno dei problemi più importanti per rendere gradevole la città. Perché la bellezza deve fermarsi alla porta di casa? Nessuno vorrebbe che casa propria fosse sporca, disordinata e con tanti oggetti privi di correlazione tra loro come sono i portici, le piazze, i luoghi pubblici, ecc. Tante piccole cose, dai comportamenti alle scelte di arredo o di organizzazione urbana possono migliorare in modo quasi incredibile la piacevolezza nei luoghi dove viviamo:

- coordinare e uniformare la segnaletica stradale e l'arredo urbano per migliorare l'aspetto estetico della città, nel centro e nelle periferie; curare in modo particolare la segnaletica di informazione sulle strade per renderla sintetica efficiente e per ridurre, oltre che uniformare il numero dei cartelli sulle strade e nei parchi;
- definire gli "abachi" quali elenchi di possibili soluzioni di "colori della città", o di "fittoni", o di apparati illuminanti, o di cartelli, o di fioriere tra cui i progettisti e i privati potranno scegliere, zona per zona, quello che meglio si adatta alle loro esigenze, per coniugare le esigenze particolari con il contesto pubblico cercando l'armonia delle soluzioni, la giusta dimensione degli oggetti e l'ordinata collocazione;
- definire e regolare le tipologie dei parcheggi per moto e bici nel centro storico, dotando tutti i luoghi pubblici o privati (di forte attrazione di pubblico o utenti) di porta bici e moto adeguatamente inserite nel contesto;
- eliminare pali, cartelloni, insegne etc. inutili o vecchie e malandate o inadatte al contesto urbano in cui sono inseriti;
- estendere a tutte le chiese, gli edifici e i luoghi storici, i parchi e i giardini, anche in periferia, i "cartigli" già collocati in molti luoghi del centro storico con indicata sinteticamente la loro "storia";
- favorire la costruzione di fontanelle nei parchi e nelle piazze per rendere più gradevole la città;

- dotare i parchi di panchine e giochi, anche per handicappati e per ragazzi, oltre che per i bambini piccoli, sul modello nord-europeo;
- togliere il catrame dalle piazze e dalle strade storiche e ripristinare la pavimentazione caratteristica in lastroni di granito e cubetti di porfido adottando le tecnologie necessarie di sotto-pavimentazione e di separazione dalle fondazioni per ridurre le vibrazioni e il rumore;
- togliere i fili che sovrastano strade e piazze del centro e sostituire le illuminazioni stradali con corpi illuminanti sotto i portici e verso i palazzi a effetto diffuso ma limitato verso l'alto per ridurre la diffusione luminosa che impedisce di apprezzare le stelle;
- definire le modalità dei cantieri edilizi in area urbana per garantire la sicurezza dei pedoni, un arredo rispettoso dei luoghi, con telature con l'effigie dei palazzi per interventi di grandi dimensioni e telature o assiti decenti per i piccoli cantieri.

4. PROGETTAZIONE URBANISTICA E ARCHITETTONICA: "Ridisegnare la città"

*La progettazione della città deve tenere conto dei luoghi e darsi obiettivi e limiti per l'inserimento negli spazi già costruiti o fortemente qualificati, come il centro storico e la collina. Questo non vuol essere un limite alla libertà di progettazione, bensì **definire un giusto rapporto tra la libera progettazione il rispetto del contesto che è patrimonio di tutti.***

C'è una forte carenza di qualità progettuale, particolarmente nelle periferie ed è necessario assumere alcuni orientamenti condivisi per una città vivibile e a misura umana (vedi ad esempio documentazione prodotta dalla Compagnia dei Celestini):

- nella fase di progettazione dovrebbero essere previsti spazi più ampi e maggiore distanza fra le abitazioni e le strade e una dimensione più proporzionata con il contorno per quanto riguarda le altezze degli edifici;
- nella prima e seconda periferia per favorire la vita urbana si deve separare il traffico di attraversamento dal traffico locale, definendo così "zone urbane umanizzate" con limite di velocità di 30Km/h e conformate in modo da rallentare il traffico veicolare per accrescere la sicurezza sulla strada e permettere ai pedoni (in particolare bambini e anziani) di muoversi con diritto di precedenza; questa scelta porterebbe anche alla riduzione delle emissioni inquinanti e del rumore;
- nelle zone centrali si debbono creare altre aree pedonalizzate che concorrano a rivitalizzare il centro della città anche di sera. Fra l'altro tali aree vanno delimitate, avendo particolare riguardo per chi ha difficoltà di movimento, per le carrozzine e i passeggini.
- in tutte queste "zone urbane umanizzate", ma non solo, si dovrà favorire l'aggregazione di una pluralità di servizi commerciali e artigianali di quartiere per ricomporre le relazioni di vicinato e il tessuto sociale locale basato sulla sostanziale autosufficienza per la vita quotidiana;
- in questo quadro generale, si debbono anche realizzare una rete di attraversamenti delle grandi strade, anche con sottopassi o sovrappassi per pedoni e ciclisti per evitare la divisione della città; (vedi "La città tagliata" dei comitati Lunetta Gamberini, Via delle Armi e Via Toscana).
- utilizzare, anche con la partecipazione dei cittadini, interventi edilizi complessi in aree già costruite (in particolare con i progetti di "Riqualificazione Urbana" con finanziamenti pubblici), volti alla realizzazione di servizi anche per la comunità circostante con l'obiettivo di utilizzare parte degli spazi per la costruzione di parcheggi, per togliere le macchine dalla strada, e per parcheggi necessari per le funzioni commerciali o di servizio adeguati ai flussi effettivi;
- favorire insediamenti ecologicamente avanzati e con persone che accettano di non usare l'auto, come in altre città europee, per stimolare nuove riflessioni sulla "città senz'auto";
limitare la realizzazione di nuovi centri commerciali, da programmare correttamente (in termini di collocazione e tipologia) tenendo conto, con adeguati vincoli, dell'inserimento nel territorio in termini di accessibilità, viabilità, impatto commerciale e sociale etc.;

5. SERVIZI OPERATIVI E CONSEGNA MERCI: "Rifornire ... senza soffocare!"

*Sono tra i problemi irrisolti della nostra città e **hanno un forte impatto sulla qualità dell'aria, sul rumore e sulla mobilità nell'area bolognese e nel centro storico.** Ovviamente non si possono eliminare, ma certamente si possono organizzare in modi del tutto diversi e rispettosi delle altre funzioni urbane, oltre che dei cittadini.*

*In altre città europee, altrettanto ricche come la nostra, i servizi di manutenzione e di consegna merci sono organizzati con limiti molto rigorosi e i negozi sono egualmente pieni di merci e rapidi nella consegna. Bisognerà affrontare il problema con il necessario rispetto per tutti gli operatori, ma con la fermezza necessaria per **regolare il transito dei mezzi operativi e la consegna ai negozi dei prodotti e delle merci:***

- regolare gli orari di circolazione dei mezzi di manutenzione e di servizio distinguendo l'emergenza dal servizio ordinario programmato e gestibile con maggiore attenzione per i tempi della città;

- attrezzare adeguate piazzole e spazi stradali di carico-scarico protette dalla sosta abusiva con semplici sistemi di tutela telecomandati dai mezzi di consegna merci (anche per ottimizzarne l'utilizzo e gestire le urgenze);
- realizzare piattaforme logistiche di raccolta e smaltimento delle merci e concentrare le consegne in aree predefinite, regolando gli orari di consegna per fasce orarie e fuori dagli orari di punta della vita della città;
- eliminare l'attraversamento del centro storico per evitare che questa possibilità venga utilizzata anche da chi non svolge servizi per il centro stesso;

6. INFORMAZIONE AL CITTADINO: "Conoscenza è partecipazione"

Non esiste partecipazione senza una informazione corretta ed essenziale sui problemi e sulle scelte della pubblica amministrazione. L'informazione deve essere diffusa sul territorio e di facile accesso ed è compito di chi governa creare le condizioni per una conoscenza diffusa di quanto succede in città:

- installazione e manutenzione di bacheche pubbliche distribuite in punti di incontro adeguatamente selezionati in ogni quartiere in cui esporre avvisi ed annunci di appuntamenti, scadenze, incontri, per la libera affissione da parte dei proponenti delle iniziative, lasciando alla loro cura e gestione la stessa fruibilità delle bacheche;
- accordo con l'azienda ATC per l'uso delle fermate degli autobus e di bacheche nei bus stessi per la diffusione delle informazioni (certificate da opportuno ufficio comunale) delle associazioni e organizzazioni "no profit";
- sperimentazione di "bacheche telematiche" collegate con il sistema informatizzato dei quartieri per informazioni pubbliche, istituzionali e pubblicitarie di quartiere;
- informazioni dedicate per interessi: "città per i bambini" ecc. da esporre nei quartieri e/o rendere disponibili via rete;

7. HANDICAP: "Per una vera uguaglianza"

Vivere in una città antica e complessa come Bologna (sia come struttura urbana storica, sia come razionalità e fruibilità degli aspetti urbanistici e di servizio) è a volte difficile per tutti i cittadini, ma ancora più difficile e a volte quasi impossibile lo è e lo diventa sempre più per i portatori di handicap. Rendere la città veramente "vivibile" per tutti, senza aggiungere ansie e frustrazioni è un obbligo prioritario. Alcuni interventi immediatamente praticabili:

- Posti auto riservati ad auto al servizio delle persone disabili.
I posti auto per disabili sono segnalati dalla apposita segnaletica verticale (cartello) ed orizzontale (strisce gialle e simbolo handicap), ma a volte risultano scarsamente visibili. Possono essere ideate soluzioni per renderli più evidenti. Ad esempio segnaletica verticale illuminata nelle ore serali nei parcheggi "pubblici" in centro; ulteriore presenza di segnaletica verticale se i posti auto sono più di due; segnaletica orizzontale fatta non con usuale vernice ma tramite strisce non deperibili, ecc.
- Segnalazione accessibilità alternativa ai monumenti
Spesso i monumenti o edifici di interesse turistico e/o pubblico risultano accessibili alle persone disabili (che camminano in autonomia o utilizzano la carrozzina) tramite itinerari alternativi rispetto alla porta di ingresso principale. Il caso più eclatante è la Basilica di San Petronio, di evidente inaccessibilità dagli ingressi di piazza Maggiore, ma comodamente accessibile dall'entrata di Corte Galluzzi. Serve pertanto un censimento dei principali edifici di interesse pubblico e turistico e l'installazione di opportuna segnaletica relativa alla accessibilità alternativa
- Migliore accessibilità a bar e ristoranti,
Spesso l'accessibilità ai locali di ristorazione è ostacolata non tanto dalla presenza di gradini o porte, ma dalla disposizione interna degli arredi (tavoli, sedie, distanze degli stessi) e dalle loro caratteristiche (altezza non sufficiente per avvicinarsi con una carrozzina, piedi dei tavoli). In collaborazione con le associazioni di categoria interessate andrebbe redatto e distribuito un opuscolo che illustra alcune soluzioni possibili.
- piccolo scivolo per accedere al "crescentone" di piazza Maggiore
L'accessibilità di piazza Maggiore, nella parte sopraelevata centrale, è limitata alle persone disabili dalla presenza di un gradino di circa 25 cm. che ovviamente crea forte disagio sia alle persone disabili che camminano autonomamente sia a quelle che utilizzano la carrozzina con o senza accompagnatore. Si propone l'installazione in via definitiva di una o più piccole rampe che rispondano a criteri di sicurezza e di compatibilità architettonica.
- WC accessibile in prossimità di piazza Maggiore e in alcuni altri siti nelle aree centrali
Al di là di quelli presenti presso bar e ristoranti, non sempre accessibili, manca nel centro storico la disponibilità di servizi igienici per persone disabili. Tali servizi sono presenti presso l'URP del Comune in piazza Maggiore ma senza che ve ne sia indicazione. Nemmeno i servizi pubblici posti in via IV novembre (inaccessibili data la presenza di una scala) hanno l'indicazione di WC accessibili per disabili.

8. ESCLUSIONE SOCIALE: "Gli ALTRI siamo NOI "

*La realizzazione del sistema locale dei servizi definisce in concreto l'esigibilità di quei diritti che la Costituzione assicura alle persone e alle famiglie ed è la base per la cittadinanza sociale. Per questo è indispensabile riaffermare che la responsabilità **di garantire i diritti dei cittadini in stato di bisogno è compito della comunità organizzata nelle sue istituzioni pubbliche e che questo compito non è delegabile.***

All'interno di questo quadro le politiche di lotta all'esclusione sociale sono terreno di intervento (anche sperimentale) del lavoro di rete del terzo settore e del volontariato, spazio di confine attraversato da percorsi individuali e collettivi di uscita dalla esclusione

Ci limitiamo qui a citare alcune idee e suggerimenti apparsi recentemente e, a quanto ci consta, non totalmente realizzati (vedi anche "18 azioni positive contro la povertà e l'esclusione" e i commenti al "Documento sul Piano di Zona del Comune di Bologna" redatto dalla Consulta Permanente per la Lotta alla Esclusione Sociale).

- Alcune indagini, effettuate soprattutto da associazioni del privato sociale, hanno già effettuato una ricognizione degli stabili e delle aree dismesse in città. Alcune di queste potrebbero essere riconvertite, con un concorso di idee, risorse e forme di gestione anche da parte del terzo settore, realizzando "Alberghi Popolari" per la prima accoglienza di chi viene a lavorare a Bologna.
- Definire alcuni alloggi per ospitare in via transitoria gruppi di convivenza (ad esempio per famiglie ampie comunitarie o extra)
- Aumentare l'esternalizzazione di lavoro a cooperative sociali di "tipo B" – finalizzate all'inserimento lavorativo di soggetti svantaggiati – tramite destinazione di quota parte della spesa per appalti e convenzioni.
- Attuare la proposta dell'Associazione Piazza Grande per realizzare un "Pensionato Sociale" che accolga quelle persone che sono passate attraverso le strutture di prima accoglienza e che ora si trovano in una precaria condizione economica. Il pensionato dovrebbe aiutare la circolarità delle persone, evitando che si cronicizzino nelle strutture di accoglienza anche dopo il superamento della condizione di disagio.
- Attuare il Piano di "Comunicazione contro l'esclusione sociale" predisposto dalla Consulta contro l'esclusione del Comune di Bologna. Questa campagna potrebbe non solo promuovere la coesione sociale e l'accettazione delle differenze, ma anche dare visibilità alle migliaia di persone che ogni giorno, come volontari o come operatori specializzati, lavorano a favore degli emarginati.

9. FAMIGLIA: "La città solidale, comunità di affetti"

*Vogliamo **una città dove i cittadini possano vivere in relazione e in cui le aggregazioni vitali, come le famiglie, le altre comunità di convivenza e le loro associazioni, possano esprimere tutte le proprie potenzialità, trasmettendo alla comunità cittadina capacità di solidarietà, gratuità, accoglienza, accettazione dei diversi e corresponsabilità.***

Alcune "piccole opere" che aiuterebbero un cammino in questa direzione potrebbero essere:

- la promozione e il sostegno alla "custodia" dei piccoli organizzata da famiglie per famiglie (asili nido, baby sitting ...), anche tramite l'applicazione della legge regionale 1/2000 sui servizi all'infanzia, riconoscendo alla famiglia l'accesso agli strumenti di educazione e cura dell'infanzia alternativi al nido quali il "servizio domiciliare" e promuovendo i corsi di qualificazione professionale per i relativi operatori;
- la promozione della solidarietà tra famiglie: banche del tempo, organizzate nei quartieri, nella quali ci si scambia tempo e capacità di servizio;
- la concreta capacità di ascolto attraverso "sportelli per le famiglie" anch'essi a livello di quartiere, capaci di rispondere o di indirizzare alla risposta a tutte le richieste che interessano la vita della famiglia nella città;
- la rifondazione dell'attuale Centro per le famiglie, ripensato come osservatorio della realtà della famiglia nella città e come punto di riferimento per nuove iniziative.

10. L'UNIVERSITA' E BOLOGNA: "Alma Mater ... Studiorum, ma non solo"

L'università è una grande risorsa per la città tanto è vero che in totale ci sono oltre 100.000 iscritti. Di essi solo il 20% è bolognese. Per questo riteniamo che sarebbe opportuno creare una struttura che "risieda" con la funzione di osservare, tenere d'occhio la quotidianità del nostro convivere in Bologna. La struttura dovrebbe essere composta da un gruppo di persone che sviluppino alcuni piccoli progetti di sperimentazione cittadina.

*Pensiamo che sia **importante coinvolgere, ovunque e comunque possibile, i giovani per scambiare e allargare lo spazio di responsabilità.** Si potrebbe:*

- coinvolgere gli studenti attraverso, ad esempio, premi concreti o d'onore per lo svolgimento di tesi di laurea in materia congruente, ovvero di programmare "seminari di osservazione urbana", al fine di produrre proposte utili per gli amministratori e il tessuto sociale.
- istituire una rete di "reciproco interesse" fra giovani ed anziani strutturata in modo abbastanza agile su base di uno o più condomini. In sintesi, in cambio da parte dei giovani studenti che vivono in affitto negli appartamenti di un "prenderci un po' carico" (vedi seguito) degli anziani soli che vivono nello stesso stabile, si potrebbe fornire un contributo per il pagamento dell'affitto. Il "prenderci un po' carico" dovrebbe consistere ad esempio nel garantire una visita al giorno (ovviamente con adeguata rotazione), la disponibilità ad intervenire rapidamente per piccole necessità o problemi, dare istruzioni e seguire piccole pratiche burocratiche o pagamenti, etc.
- aprire i consigli di quartiere e le commissioni a rappresentanti degli studenti "fuori-sede" residenti nel quartiere
- fornire spazi ed opportunità per attività varie ed incontri fra studenti e anche fra studenti e cittadini

C. PICCOLE OPERE PER UNA GRANDE PARTECIPAZIONE

Una idea importante che crediamo debba e possa dare forza e sostanza all'intero piano che proponiamo è quella di fornire uno strumento veramente efficace e diretto per **garantire un grande momento di partecipazione a tutti i cittadini, attivandoli in una iniziativa che tragga linfa dal loro rapporto quotidiano con la città.**

Infatti, pensiamo sia molto importante e qualificante **invitare tutti i cittadini** – singoli o riuniti nelle loro associazioni, comitati, gruppi sportivi, condomini, ecc. – **ad una ACCURATA RICOGNIZIONE delle "piccole opere" da REALIZZARE nella zona in cui abitano o lavorano.**

Pensiamo pertanto che si debba **iniziare da un CENSIMENTO.**

Il censimento dovrebbe essere **promosso da un COMITATO TECNICO** formato da tutte le forze (partiti, associazioni, comitati, ecc.) che si riconoscono nell'iniziativa e realizzato tramite semplici schede che dovrebbero essere distribuite il più capillarmente possibile avvalendosi delle strutture dei promotori, oltre che da una distribuzione "porta a porta" accompagnata da una opportuna campagna di informazione e pubblicità

La scheda dovrebbe contenere POCHE CHIARE INDICAZIONI generali e settori di riferimento, come ad esempio:

- MOBILITA': manutenzione strade, semafori pericolosi o assenti, viabilità e segnaletica; vie e piazze a rischio; fermate ATC pericolose, sbagliate o mancanti, mancanza di porta biciclette, ecc.;
- SERVIZI PUBBLICI E SOCIALI: disservizi pubblici; carenze di servizi sul territorio, ecc.;
- SCUOLA: edifici scolastici troppo o poco affollati; servizi scolastici e di appoggio scolastico carenti, cortili degradati, giochi rotti o mancanti, ecc.;
- PATRIMONIO PUBBLICO: edifici pubblici da ristrutturare o non utilizzati; alloggi ERP sfitti, ecc.;
- VERDE: aiuole abbandonate, alberi malati o non sostituiti, giardini sporchi, ecc.;
- ARREDO URBANO: mancanza di armonia, bruttezze, abbandono, cose inutili, illuminazioni sbagliate, ecc.

In via del tutto indicativa, si allega una bozza che dovrà e potrà essere adeguata e migliorata dal Comitato Tecnico proposto, ma che tuttavia serve a dare una idea concreta di come potrebbe essere strutturato il modulo da distribuire a fare compilare a chiunque si dimostri interessato.

Occorre naturalmente prevedere un trattamento informatico dei dati.

Il costo dell'iniziativa nel suo complesso non dovrebbe essere particolarmente elevato (dipende ovviamente dal grado di partecipazione e sostegno messi in campo da parte del comitato organizzatore) e potrebbe essere in parte sostenuto da "sponsor".

Bologna 28 Maggio 2003

Promosso e Redatto da:

ACLI, Agire Politicamente, Amici dei Popoli, Amici di Libera, Aprile, ARCI, Associazione "Gruppo 2 Febbraio", Associazione Rinnovamento della Sinistra, Consulta Cittadini delle Lame, Il Mosaico, 6.30 La Svegilia, MOVI, Nuova Giustizia e Libertà, Porta Stiera

ALLEGATO: MODELLO ESEMPLIFICATIVO DI SCHEDA

BOZZA

Censimento delle "Piccole Opere" da realizzare:

- dei problemi edilizi, di viabilità – di trasporti – di manutenzione-
delle carenze di sicurezza – di servizi sociali – di servizi scolastici – di servizi sanitari.

*(si prega di evitare denunce generiche o generalizzate, di riferirsi a situazioni specifiche,
di dare indicazioni precise, di riempire il modulo in tutte le sue parti usare UNA scheda
per ogni segnalazione)*

Quartiere

Settore di riferimento :

trasporti	() –
viabilità	() –
manutenzione	() –
edifici pubblici	() –
scuola	() –
sanità	() –
sicurezza/degrado	() –
igiene pubblica	() –

Oggetto della segnalazione

Edificio pubblico – strada – Scuola – servizio ATC – Ausl/Ospedale – servizi Hera –

Descrizione del problema

(descriverlo in poche parole :)

Indirizzo : Via/Piazza..... n .

Descrizione

Riferimenti per ulteriori precisazioni :

ASSOCIAZIONE o Persona fisica –

Indirizzo.....

tel