Scritto da Red.
Martedì 26 Novembre 2019 20:35



AVELLINO – Cambia l’urbanistica. Addio all’edificazione ad oltranza con il massimo consumo dei suoli nel segno della più deleteria speculazione edilizia che ha segnato la storia della nostra città come in molte realtà del Mezzogiorno, spazio invece alla questione ambientale come elemento guida della pianificazione urbana. Questo, in sostanza, il monito venuto fuori dall’incontro-dibattito svoltosi questa sera al circolo della stampa promosso dall’associazione Controvento sul tema “Avellino: identità e futuro. Quale visione sostenibile” e su cui, dopo un’introduzione di Generoso Picone, ha relazionato Antonio Gengaro, già vice sindaco ai tempi dell’amministrazione Di Nunno.

A farsi portavoce di questa linea l’urbanista Carlo Gasparrini, docente presso l’università Federico II di Napoli, cui è stato consegnato, al termine dei lavori, il premio di urbanistica e architettura 2019 intitolato a Franco D’Onofrio.

“Bisogna eliminare le aree edificatorie che non servono più e – ha sottolineato Gasparrini – concentrarsi sulla rigenerazione dell’esistente. Lavorare sulle reti verdi e far diventare Avellino città al centro delle connessioni come l’Alta velocità e l’elettrificazione Salerno-Avellino-Benevento, riscoprendo il rapporto con il territorio irpino per uno sviluppo green e dell’agroalimentare, della manifattura di qualità”.

Sulla stessa lunghezza d’onda si è espressa, dopo un intervento di Erminio Petecca, presidente dell’Ordine degli architetti di Avellino, l’assessore all’Urbanistica del Comune di Avellino, Emma Buondonno, che ha parlato della necessità per Avellino di acquistare un ruolo fondamentale di equilibrio nella regione Campania, al centro della pianificazione legata all’Alta velocità, valorizzando al massimo il ruolo di terra di mezzo, a metà strada tra il Tirreno e

l’Adriatico.

* * *

Qui di seguito il documento di Controvento sull'urbanistica - *Avellino 2020-2030*

Ricalibrare le azioni in urbanistica per la città del prossimo decennio impone alcune acquisizioni preliminari:

1) gli indicatori statistici che misurano per i residenti i fenomeni demografici e quelli relativi ai redditi indicano una evidente fase di recessione. Il quadro coinvolge l’intera provincia, per fermarci al solo territorio di riferimento, tanto da indurre ad utilizzare i termini di desertificazione sociale. Non si registrano elementi concreti che possano in futuro attenuare tali dinamiche.

2) È pressoché terminata la lunga stagione della ricostruzione post-sisma. L’afflusso di danaro e il concorso delle risorse detenute dai privati cittadini non ha innescato processi virtuosi, di altra imprenditoria, di espansione del tessuto economico cittadino, di migliore qualità del vivere. Sul bilancio del Comune, dunque sulla comunità avellinese, sono gravati i numerosi contenziosi per gli espropri di suoli.

3) È pressoché terminato il ruolo di città capoluogo di provincia. In conformità con quanto accadeva in tante altre realtà meridionali ed italiane, i decenni post-bellici hanno visto anche ad Avellino la crescita del numero di uffici statali e non ed ivi dell’occupazione. Con modelli gerarchici da manifattura fordista e con il primato della città sul territorio provinciale, Avellino ha conosciuto l’espansione di un diffuso ceto medio-basso, con una parallela espansione dei consumi, senza che quest’ultima innervasse una nuova imprenditoria del commercio e della distribuzione. La rivoluzione digitale ed il ridimensionamento di funzioni e strutture del welfare hanno largamente inciso sulle condizioni del presente, ed azzerato potenzialità e speranze per le classi più giovani di trovare ad Avellino occasioni di lavoro e di vita.

L’urbanistica figlia dei decenni di espansione è stata in larghissima misura un’urbanistica di

devastazione, più che di ordinata e ragionata espansione. La città ha mangiato suoli agricoli, perdendo la possibilità di un’armatura urbana chiara e leggibile. Tanto che un termine in voga nei decenni a cavallo del sisma fu quello di “riammagliare”, ovvero rammendare lacerazioni, collegare ex post tra loro pezzi di città via via edificati. L’imprenditoria edile, ovvero l’offerta del mercato privato, ha anche largamente goduto dello sgravio di fatto delle opere di urbanizzazione, finanziate e ripianate con fondi pubblici. Un aspetto non trascurabile è il conseguente inquinamento dei corsi d’acqua che attraversavano ed attraversano Avellino, ridotti a cloache, un tempo segni distintivi della città, oggi recuperabili con grande fatica.

Il risultato consiste nel vivere una città dalla doppia contraddizione: sempre più vuoti di vita sono quei volumi pieni da tempo costruiti, basti leggere le periodiche analisi sul mercato immobiliare in città, con la penalizzazione di quel ceto medio-basso che aveva investito nell’edilizia; sempre più pieni, talvolta intasati, quegli spazi pubblici dove si dispiega la città in movimento, quali strade e piazze. L’ingolfamento degli spazi pubblici impedisce la lettura della città. Il traffico veicolare privato impone e si scontra con la sua doppia esigenza: circolare e sostare. Debolissimo il trasporto pubblico locale, persino più debole quello urbano rispetto alle linee extra-urbane.

Risulta oggi insostenibile l’urbanistica di pura espansione, altrettanto insostenibili i percorsi politico-amministrativi che l’hanno veicolata: la fase in ombra delle trattative tra personale politico ed interessi proprietari ed imprenditoriali; il disegno del Piano Regolatore di espansione che tutto tiene e contiene della futura offerta; la successiva comunicazione istituzionale del disegno nel Consiglio comunale; l’aggiustamento dei confini tra interessi ed interessi sul disegno del piano; il trionfo finale della mediazione politica.

Riteniamo che, per cominciare, ora vadano semplicemente azzerate alcune previsioni non ancora attuate ed al presente illogiche del piano Gregotti-Cagnardi, a cominciare dalle torri sul confine dell’autostrada e dalle strade-parco, mentre va vigorosamente riproposta la variante di salvaguardia degli ambiti collinari e fluviali, nel tentativo di recuperare ciò che contraddistingueva la città, e dall’opzione di non consumare altro suolo non edificato o asservito, semmai di riqualificare quelli che già lo sono. Recupero e riqualificazione devono essere gli assi portanti del futuro agire.

Il nuovo Puc dovrà orientarsi verso una città di funzioni, di servizi: senza escluderne alcuno, nella sanità con un rinnovato ruolo della città ospedaliera, negli alti studi a partire dalla ancor piccola Università del vino o dal Conservatorio Cimarosa, dalla riqualificazione del centro industriale di Pianodardine, dalla riqualificazione ecologica della coltivazione delle nocciole.

Un piano simile non può essere imposto al di fuori di Avellino, ma democraticamente costruito con il territorio, a cominciare dai Comuni contigui. In tal senso il nuovo piano diviene un piano a tutela di una vallata. Nel mentre il capoluogo decadeva nella presunzione di continuarlo ad essere, pezzi e comunità della provincia provavano o si trovavano nelle condizioni relativa autonomia. Un nuovo piano non può prescindere da interlocutori che già in passato hanno individuato strategie più estese e complesse in cui dover inserire il nostro: fondamentale è il rapporto con la Regione Campania, ovvero con quel Piano territoriale regionale che individuò ed incluse la linea di Alta capacità con il nodo di S. Sofia a Grottaminarda. Né può essere costruito ed imposto, come in passato, all’interno della città; recuperato e potenziato è il criterio della perequazione come metodologia di ascolto, elaborazione ed utilizzo del piano. Possono essere smorzate le tensioni grandi e piccole generate dallo scontro tra culture diverse? Dobbiamo e possiamo recuperare l’ipotesi di Parco centrale, ovvero la scheda NI01.

In questi rapidi cenni, l’urbanistica è collegata, fino a confondersi, con la questione dei trasporti urbani ed extra-urbani: se consideriamo il cambiamento climatico e l’esigenza “eroica” di immaginare una città attrattiva, dove la qualità della vita sia relativamente buona e sia agevole giungervi o partirne, una reale riarticolazione del trasporto pubblico collettivo diviene più importante del costruire.

{gallery}avellinourbanistica{/gallery}