Scritto da Red.
Lunedì 08 Giugno 2020 11:59

AVELLINO – Il documento di indirizzi urbanistici predisposto dall'assessore Emma Buondonno pone alcune questioni che l'associazione "Controvento" giudica importanti e condivisibili. Due in particolare: quando si afferma che "è fondamentale che il riequilibrio proposto non si traduca in un processo amplificatore dell'attuale tendenza di trasferimento di semplici pesi demografici senza che questi rivitalizzino il sistema e l'armatura urbana della provincia di Avellino" e laddove si sottolinea che "è completamente tramontata la stagione dei Piani urbanistici estensivi concepiti esclusivamente per gonfiare le rendite di un'industria del mattone brutale che ha cancellato intere parti di uno dei paesi più belli del mondo e dei suoi paesaggi".

Nel documento compaiono più volte parole come ambiente, sostenibilità, difesa della natura, riuso, recupero, tutto il lessico ambientalista è presente, a giustificare una presunta vocazione turistica della città piuttosto che di altri territori irpini. Logica e diretta conseguenza delle valutazioni esposte sarebbe adottare una variante urbanistica di salvaguardia delle colline, dei corsi d'acqua, del paesaggio, così come "Controvento" ha più volte proposto. Invece, nell'elaborato, di variante di salvaguardia non si fa alcun cenno. Al contrario, nelle previsioni si comprende tutto e il contrario di tutto, dal trasporto su ferro alla riproposizione di strade varianti, a dispetto del consumo zero dei suoli, dove al disegno e al ruolo di Avellino in Campania, subentra la polpa della difesa dei diritti acquisiti.

In sostanza, per non scontentare nessuno, si può continuare a pianificare soltanto in crescita. La contraddizione è evidente e proprio questo punto di incongruenza consente di cogliere la sostanza autentica della filosofia che muove il lavoro dell'assessore. Da un lato, la cristallizzazione delle attese, degli interessi, delle pressioni esercitate sui Puc precedenti le quali lasceranno poco spazio agli urbanisti che volessero cimentarsi con una città in condizioni

sociali, economiche e demografiche ben diverse dal passato. Dall'altro, la conferma dell'urbanistica di fatto che caratterizza l'attuale amministrazione fin dal suo esordio. Ovvero: si passa all'azione prima ancora che il documento di indirizzo sia dibattuto in Consiglio ed approvato.

L'assessore non sembra essersi accorta che ad Avellino si sta praticando una urbanistica di fatto, scollegata dalle previsioni e in spregio delle norme. In tale logica si è spostata l'area di sosta dei bus extraurbani in un sito con destinazione residenziale, senza una variante al Piano; si è avviata la vendita di una parte dell'edificio che ospita gli uffici comunali presupponendo di rientrare in possesso di Palazzo De Peruta ma senza dire dove trasferire i giudici di pace; si è proposto di abbattere il tribunale realizzando una piazza o un parcheggio ma non si è indicato dove sistemare gli uffici giudiziari; si è promesso al proprietario di turno della società di calcio la realizzazione il nuovo stadio ma non si è precisato dove e come; si è consegnata l'area dell'ex Isochimica di rione Ferrovia a vaghi concorsi di idee e a concreti sospetti speculativi; si è continuato a blaterare di diverse destinazioni per l'ospedale "Moscati" in viale Italia senza arrivare a sbrogliare la pratica della titolarità dell'impianto; si è guardato – anche nelle giornate nell'emergenza da Covid 19 – all'ex ospedale "Maffucci" per riaprirlo a scopi di cura e assistenza, in assenza di un confronto istituzionale con la Regione Campania.

Nel testo di Buondonno non c'è nessuna analisi riguardo a ciò che è avvenuto nella città di Avellino negli ultimi 12 anni. Il Piano urbanistico comunale Gregotti-Cagnardi, ancora in vigore, è il convitato di pietra nel documento di indirizzi. Dalla sua approvazione (15 gennaio 2008) mentre si registrava la più grande crisi dell'edilizia che il Paese ricordi, lo strumento urbanistico, con il "favor aedificandi", è stato attuato prevalentemente nelle zone sature del capoluogo, innescando contenziosi in tutte le sedi legali, con danni irreparabili per la vivibilità, l'estetica e l'architettura della città.

La stagione che consentì la elaborazione del Piano Gregotti-Cagnardi costituì il momento politico in cui emerse una nuova visione della città; sotto la guida di autorevoli urbanisti, innovativa nelle norme (la perequazione ) e nel modellare sul territorio urbano funzioni ed esigenze collettive come i grandi parchi. Quel momento fu seguito da una nuova e lunga stagione in cui le amministrazioni non sorressero più quel Puc, si sottrassero allo spirito innovativo, reinterpretarono le norme e si allearono con quel ceto professionale e imprenditoriale che, fin dalla presentazione, aveva osteggiato il Puc Gregotti-Cagnardi, senza neppure tentare di comprenderne la logica interna. L'attuale esperienza è la prosecuzione di questa seconda stagione, aggravata dalle conseguenze di una pandemia e di una crisi del lavoro.

E le crisi sono i momenti in cui la politica, anche quella che amministra una città, deve accettare la sfida e non limitarsi alle operazioni, ai metodi, alle furbizie che ha già mostrato. Da più parti, in questi tempi, vengono rimessi in discussione il concetto della città, dell'abitare e muoversi in una città, del rapporto tra città e campagne e natura. Oggi, con un capoluogo che non cresce in residenti, fermo da anni sotto quota 55.000, bisognerebbe avere il coraggio di ridurre, ulteriormente, gli indici edificatori. Soltanto impedendo nuova cementificazione si può pensare di cominciare a trasformare il territorio con il riuso dell'esistente attraverso pratiche edilizie innovative a livello energetico e ambientale.

Ma esistono a Piazza del Popolo sensibilità capaci di pronunciare qualche no di fronte al partito del mattone, purtroppo sempre incombente quando si tratta di porre mano ai piani urbanistici? Le recenti polemiche sul ridimensionamento dei comparti in chiave speculativa non fanno ben sperare. La città dei tre grandi parchi - dell'Autostazione, del Fenestrelle, del Q9 - da realizzare con la cessione di aree da parte dei privati, è rimasta un sogno nel cassetto. L'assessore Buondonno immagina lo sviluppo di Avellino, ma ciò che delinea potrebbe essere un modello applicabile in qualsiasi altra realtà del Mezzogiorno, attraverso il verde, il posizionamento in una rete regionale del trasporto su gomma e ferro e una serie di funzioni direzionali.

Quali gli strumenti concreti per realizzare tutto ciò qui e ora, ad Avellino? Si ha il coraggio, per migliorare gli standard e gli indici della qualità della vita, di deliberare, di nuovo, lo stop al cemento, rendendo inedificabili tutte le aree agricole della città e quelle di interesse naturalistico e paesaggistico? Per la viabilità si immagina ancora il vecchio progetto della grande variante Sud, che devasterebbe ettari di territorio vergine con costi ingenti, e non si pensa al possibile ampliamento di quella attuale o al terzo casello di via Annarumma?

Una delle sfide, infatti, sarebbe potuta consistere nel dialogo dalla città con i territori della Campania, attraverso un'equilibrata rete di trasporti intra ed extraurbani, collettiva, ecologica, veloce, il più possibile su ferro. Una rete che potesse regolare i flussi per e dalla città; una città in drastica calo demografico, depauperata dei giovani, dove – forse – funzioni di cura e di studio, opportunamente ripensate, potessero attrarre. Si preferisce prendere un'altra strada. Ma se ciò è, è bene che il tutto avvenga nella chiarezza e senza imbellettare la convenienza con la pianificazione.