

complessa trattativa in cui anche le autorità locali hanno un peso; alcuni anzi lamentano che si rischia il ricatto o addirittura il blocco di ogni grande iniziativa.

Indubbiamente questi rischi esistono, ma se vogliamo vedere la questione in termini disciplinari, possiamo notare che in passato l'attuazione di un progetto (autostradale, ferroviario, etc.) definito alla grande scala prevaleva sempre sui problemi fisici ed ambientali di carattere locale, secondo una logica di tipo gerarchico, assai discutibile.

Oggi questo non viene più accettato, e i processi decisionali debbono adottare una logica nuova, riconoscendo che ogni grande opera ed ogni schema generale di assetto territoriale deve confrontarsi con il sistema territoriale ed ambientale nella sua integrità e complessità.

Affermava Giuseppe Samonà, in uno dei suoi ultimi scritti, che ogni grande opera è fatta di tante parti, ognuna delle quali modifica uno «spazio-luogo». Essa quindi - lo diceva quasi venti anni fa, quando non era di moda parlare di impatto ambientale - va verificata come somma di quelle parti, ognuna delle quali deve essere resa compatibile con i luoghi interessati.

Il problema del rapporto fra piani e progetti a grande scala e piano di dettaglio può sembrare ormai avviato a soluzione, con l'introduzione sistematica delle procedure di VIA, che comporta indubbiamente importanti novità in termini tecnici e normativi. Ma questa nuova impostazione comporta anche un necessario cambiamento delle metodologie di piano, per effetto degli aumentati spazi di partecipazione, conflittuale e contrattuale, che entrano concretamente nel processo decisionale

3. Un'altra antinomia ormai superata è quella fra centro e periferia, fra urbano e non urbano.

Bastano poche parole per constatare che questa contrapposizione, o meglio questa comoda semplificazione adottata fino a tempi assai recenti nella prassi urbanistica, oggi non è più giustificabile. Centro e periferia, città e campagna sono da un lato un unico sistema urbano, dall'altro un unico sistema ambientale.

Sotto il profilo disciplinare questo significa arricchire fortemente il contenuto degli strumenti di pianificazione: da un lato studiare i modi per garantire accessibilità, diffondere funzioni «centrali» e «inventare» qualità urbana nelle zone che finora non ne avevano, dall'altro parte garantire qualità ambientale - non solo standards per servizi, ma basso inquinamento e migliore vivibilità - ai nostri insediamenti urbani, antichi e recenti. Le norme urbanistiche semplificate, che si limitavano a regolare la densità di edificazione nelle campagne e le quantità di spazi pubblici nelle città debbono essere integrate per garantire un complesso di prestazioni e promuovere iniziative.