

Dalla casa-ricovero alla casa-servizio

Piu' che un tetto

● Come abiteremo nei prossimi anni: tutto dipende dal modo in cui affronteremo alcuni problemi chiave ● Dall'esperienza dell'Ina-case alla piccola riforma della Ge-scal: ma la speculazione continua a distruggere le città ● Proprietà indivisa, servizi in comune, gestione democratica assembleare ● Le esperienze di Torino, Milano, Bologna e Reggio Emilia ● Diverso intervento dello Stato e degli enti pubblici

ABITEREMO meglio o peggio di oggi nell'arco del prossimo decennio? Malgrado tanto ottimismo e tante visioni di fiaba che cominciano proprio in questi giorni sui maggiori giornali borghesi, non c'è da farsi troppe illusioni. Continuando l'attuale ritmo di inurbamento e insieme l'attuale regime urbanistico e proprietario, fra dieci anni — anzi entro questi prossimi dieci anni — saremo alle estreme conseguenze del caos che già oggi infuria nelle nostre città.

Solo alcune cifre per capire la dimensione dei fenomeni che dovremo affrontare: nel 1961 (sono dati SIVIMEZ) il territorio urbanizzato di superficie urbana sarà l'undici per cento dell'intero territorio italiano rispetto al 4,4 per cento del 1951 e al 5,8 per cento del 1961. Questo dato permette due considerazioni: la prima è che il ritmo di accrescimento delle aree urbane si quadruplicherà nel decennio prossimo — rispetto a quello — alla seconda è che una fetta di territorio dell'undici per cento occupata da città sarà enorme per un paese prevalentemente fatto di montagne (bunni laghi e smugge come il nostro). Ciò la densità della popolazione sarà elevatissima e infatti nel Nord d'Italia vivranno in città (praticamente un solo complesso Milano - Torino - Genova con le «code» della via Emilia e dell'asse Milano-Brescia) 20-25 milioni di italiani. In tutta Italia il 60 per cento della popolazione (cioè circa 35 milioni di italiani) sarà concentrato in poche, gemmatissime aree urbane: quelle che vengono già definite «megalopoli».

Lasciamo perdere in questa sede — ce ne occupiamo a parte — i problemi che in questo momento vengono quanto riguarda la questione del rapporto fra città e territorio, quella degli insediamenti industriali, quella dei trasporti o dell'agricoltura. Vediamo invece più dettagliatamente il problema vero e proprio della «casa», dell'abitazione dell'italiano che avrà ormai non più uno o due ma cinque, sei, otto milioni di «concittadini» o «paesani» o «roman-napoletani» o «milanesi».

Tipi di casa, tipo di uso della casa, tipo di proprietà, «sistema» della casa: e soprattutto, la scelta fra casa come «rifugio» individuale o casa come «vero» e «proprio» servizio pubblico. Dal modo in cui si risolveranno tali questioni dipende appunto la risposta: abiteremo meglio o peggio?

Per capire come vanno le cose e come possono continuare a andare se non si interverrà con riforme radicali, diamo un'occhiata al «sistema» attuale. È in quelle zone nascono i drammatici «quartieri INA» che costellano ormai tutte le città italiane e che si caratterizzano per l'assenza assoluta alla quantità di qualunque servizio non solo sociale ma alimentare. Ci sono voluti anni in molti casi perché in quei quartieri arrivasse almeno l'acqua, arrivarono la luce o un autobus solitario.

La spinta all'urbanizzazione e una serie crescente di lotte, giunsero a un certo punto a sposarsi con un tipo di speculazione edilizia più moderno e avanzato. A Napoli se ne ebbe l'esempio più classico: riflesso anche in un evidente mutamento della classe politica dirigente, dal la speculazione cominciò a insieme paralizzarla, corrotta oltre ogni limite di legge e insieme artigianale, come si vede dall'«affaire» di Achille Lauro (e con lui di Ottavio di Firenze) con alla partecipazione dei successivi anni '60 legata alla DC al capitale finanziario alla società «Risarcimento» allo stesso centro sinistra.

Dall'INA Case alla «Cassa» alla attuale applicazione della 167. Qua le era la nuova idea? Costruzione non più di «volute» case ma di alcuni limitatissimi servizi pubblici di base: acqua, servizi, marciatori di una clinica che a qualcosa di comune che serviva. Servizi che continuano a essere non rispetto alle esigenze e che non intasavano che marginalmente la rendita sulle aree sfruttate. Per abbiamo l'ultimo esempio dei proprietari speculatori (anzi spesso servitori come inventivo del vendere e affittare). Su questa tendenza, diciamo così «spontanea» si è innestato ulteriormente, ora qualche timido tentativo di avviare una regolamentazione della edificazione urbanistica: meccanismi di legge per il finanziamento della 167 che attualmente sono all'esame di

commissioni parlamentari; oppure il decreto ministeriale dell'aprile 1969 che fissa gli «standard» di vita e case in relazione alle zone di verde e ai servizi considerati essenziali e obbligatori.

Una certa progressione, quindi un certo miglioramento. Può fare? Ci sembra che ciò sarebbe assai ingenuo. Rispetto ai ritmi della urbanizzazione (e ne abbiamo viste le cifre), rispetto alle esigenze già oggi pressanti, c'è da escludere che interventi tanto blandi, appena corretti dal bulbone edilizio che ospole alle gestioni delle nostre grandi città, possa incidere sul processo futuro che riserva fenomeni di dimensioni decuplicate rispetto a quelli di questi ultimi venticinque anni.

Qui si pongono — da questo punto di ragionamento anzi si impongono — i criteri nuovi sui quali soltanto si può fondare una «prospettiva» di sviluppo urbano. In effetti attuale Possiamo soltanto ricorrere a alcuni di questi criteri. Intanto il problema della proprietà della casa. Attualmente domina incontrastato il criterio della proprietà individuale della casa: il criterio dell'abitazione «rifugio» che lo Stato finanzia, sempre, in tutto o in parte (sotto mille forme) ma che rimane un bene individuale, anti-economico, di gestione unitaria e in sostanza di spreco. Il concetto di casa come servizio pubblico essenziale, da erogare come la luce o il gas e da usare secondo criteri di economicità collettiva, deve diventare centrale se si vuole realmente che la casa «per tutti» diventi una realtà e se non si vuole che l'obiettivo dell'equo canone resti una utopia o uno slogan demagogico.

Dovrà quindi cominciare lo Stato a offrire le sue case (cioè le case costruite a spesa integrale pubblica) non più a riscatto ma in semplice locazione; e così dovranno fare gli enti pubblici. Anche per quanto riguarda le cooperative (oggi sempre finanziate dallo Stato ma essenzialmente speculative e a impronta privatistica) occorrerà appropria a una concezione nuova: proprietà indivisa e inalienabile; il massimo possibile di servizi in comune (dalla cucina, all'ascia, alla lavanderia, al campo giochi o palestra); gestione democratica, di assemblea, che sia fonte di una effettiva autogestione. È interessante notare che alcune delle più recenti lotte per la casa (a Torino come a Roma) muovono proprio verso simili obiettivi: abolire il «padrone di casa» e creare una effettiva autogestione; liquidare il condominio limitati alla pura manutenzione e creare comunità operanti; singolarmente è anche per questa sola strada che si può realizzare (ed è ora di rendersene conto realisticamente): un prezzo basso della casa; una casa adeguata non ai singoli redditi solamente, ma alle effettive esigenze familiari; dei complessi abitazionali organicamente sistemati nel tessuto della città-territorio, autonomi e facilmente collegati; autogestione di gestione unitaria del corpo urbano, radici della democrazia comunale. Esempi: in tal senso stanno nascendo a Torino, a Milano a Bologna e — più avanzato di tutti — a Reggio Emilia.

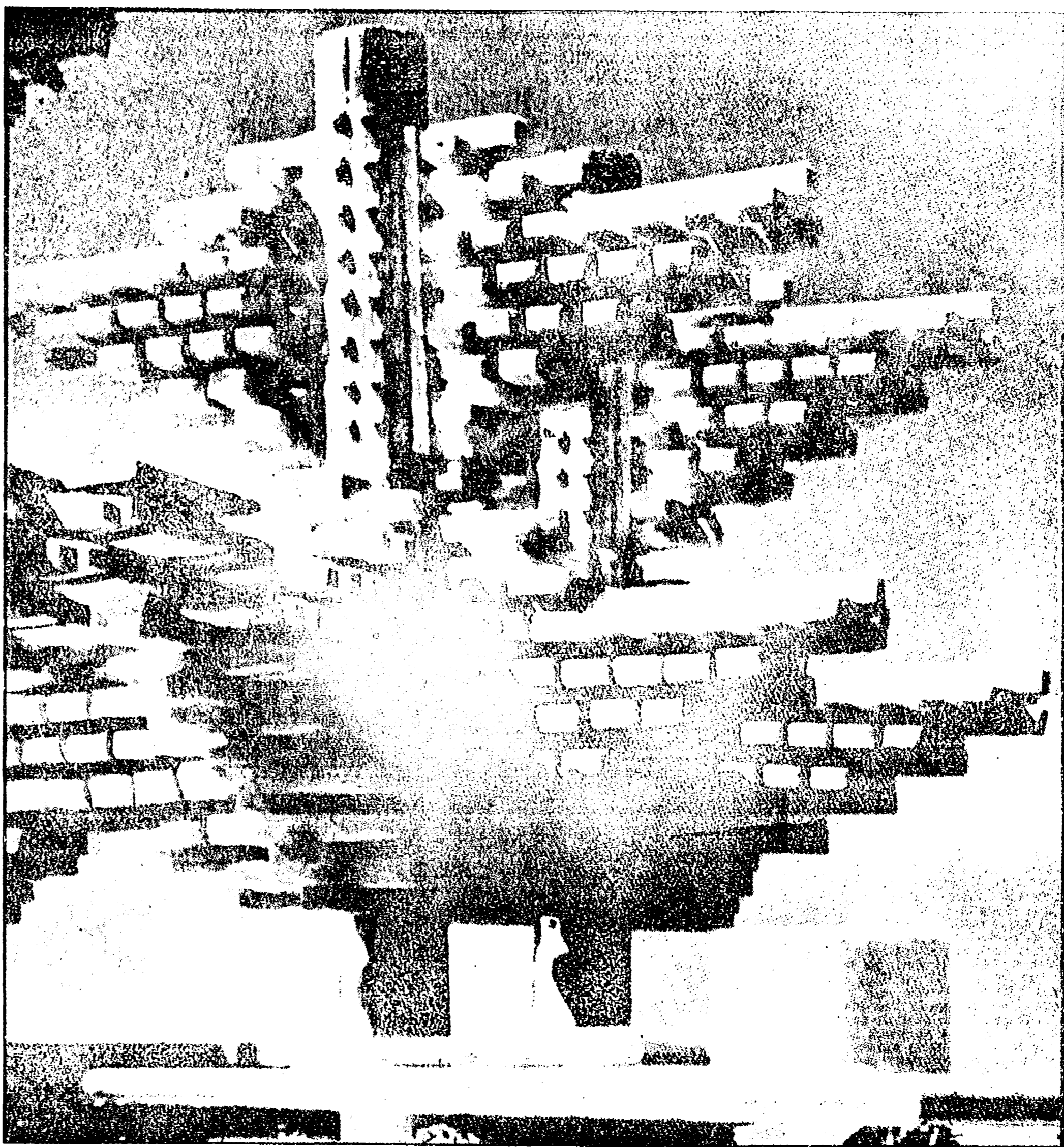
Potremmo continuare citando altri problemi di essenziale importanza per il futuro decennio urbanistico: dalla questione dei centri storici (e qui andrebbe bene studiando l'esperienza che si sta tentando nella sistemazione post aluvione del vecchio rione Santa Croce di Firenze, contrapposto agli sventramenti o agli stravolgimenti sociali in atto e in progetto a Roma, Milano o Napoli) al grosso problema della seconda casa, affidata anch'essa alla più anarchica iniziativa individuale, ai più dispendiose e compromettente — anche dal punto di vista del patrimonio paesaggistico — polverone.

Quello che ci sembra debba essere un punto fermo di fronte all'ondata abbastanza grottesca del «futuribile» fiabesco di questa alba degli anni '70 e che alcuni fenomeni si sviluppano inevitabilmente e che quindi entro pochissimi anni, quasi, cioè qualche anno fa apparivano solo degli «inconvenienti» della organizzazione urbanistica, che oggi sono già realtà drammatiche e allarmanti (si pensi a Torino e a Napoli per dirne due), diverranno vere e irrimediabili catastrofi. Lo spostamento — sopra tutto in un paese come l'Italia dove esiste una povertà e un'arretratezza — di centri abitati — di milioni di cittadini continuerà e la tendenza capitalistica alla concentrazione produttiva aiuterà tale tendenza. Entro pochi anni si vivrà a Napoli abitando di fatto alle porte di quella che oggi è Caserta o si sarà di Torino stando di fatto ad Alessandria: come potranno vivere, allora, le città-

dormitorio che sono le uniche che continueranno a nascere se saremo ancora in mano ai caos della privata iniziativa e speculazione? Se lo Stato non avrà nuovi strumenti per intervenire? Se i comuni non potranno fissare piani organici, espropriare senza indennizzo (parliamo del diritto di superficie), o vanificare servizi?

La casa come servizio pubblico potrebbe diventare quasi gratuita (insegna in questo campo anche i paesi socialisti) e fra dieci anni potremmo essere molto avanti su questo terreno. Ma si tratta di un complesso di problemi dove, più che in ogni altro campo, si arriva su bito al nocciolo: quello della volontà politica. Il nostro è un paese sovrappopolato e ormai abbiamo poche scelte: il futuro delle nostre città, delle nostre case, potrà essere un inferno dannoso, un «fu turibile» orripilante, orwelliano, dove veramente saremo puri automi persi nei grandi lager dormitorio e collegati soltanto da un canale televisivo; oppure potrà essere un futuro di larga libertà, di autonomia e di originale spirito collettivo di autogestione e di integrazione di autentici e nuove comunità di vita felice e di fantasiosa organizzazione del tempo libero. Non dipende dalla scienza, o dalla tecnica, o dai soldi: dipende da noi e dalla nostra capacità di lottare contro il sistema che organizza in forme irrazionali e disumane l'intera società e il progresso dell'uomo.

Ugo Baduel



La «città aerea» progettata dall'architetto giapponese Arata Isozaki. Solo un'alternativa così fantascientifica al caos del traffico nelle nostre città?

Ipotesi FIAT: entro il 1977 diciotto milioni e mezzo di auto

L'ingorgo del futuro



Secondo le previsioni del «Progetto 90», il 21 per cento della popolazione sarà concentrato in otto aree urbane e precisamente Milano, Napoli, Roma, Torino, Genova, Firenze, Palermo e Bologna che rappresentano meno del 4 per cento della superficie nazionale.

Proiettando nel futuro queste tendenze e da presumere che nel duemila avremo poco meno della metà della popolazione concentrata nelle otto aree menzionate. Come si proporrà e si risolverà — allora — il problema della mobilità, il problema del traffico e dei trasporti? L'allucinante sviluppo della motorizzazione privata e le ipotesi per il futuro sono in queste cifre, che da sole dimostrano come la via d'uscita possa trovarsi solo in un'altra politica dei trasporti:

1960	1.976.000	1965	5.472.000
1961	2.449.000	1966	6.356.000
1962	3.030.000	1967	7.294.000
1963	3.912.000	1968	8.200.000
1964	4.674.000	1969	9.000.000

1977

18.500.000?

ALLA fine di quest'anno toccheremo il tetto di 9 milioni di automobili (con gli altri autoveicoli la cifra sale a 10 milioni). Ma di questi nove milioni di auto un quarto sono concentrate in tre sole aree urbane: Milano, Roma e Torino. Che succederà negli anni '70? La FIAT ha già «apertizzato» che entro il '77 la circolazione in Italia dovrebbe toccare i 18 milioni e mezzo di veicoli, pari a una densità di un autoveicolo ogni tre abitanti. Nelle sole tre zone sovrappopolate avremo quindi qualcosa come 5 milioni circa di autoveicoli. Alla fine del '60 esisteva in Italia un'auto ogni 26 abitanti ed ora una ogni sei circa: nel '77 — ripetiamo — ne avremo, secondo le ipotesi FIAT, una ogni tre abitanti.

Queste poche cifre bastano a dare un'idea del traffico nelle grandi città. Nelle sole tre zone sovrappopolate avremo quindi qualcosa come 5 milioni circa di autoveicoli. Alla fine del '60 esisteva in Italia un'auto ogni 26 abitanti ed ora una ogni sei circa: nel '77 — ripetiamo — ne avremo, secondo le ipotesi FIAT, una ogni tre abitanti.

La congestione galoppa: le città sono ormai alla paralisi. Ogni auto, lo spazio di marciapiede, viene occupato dalle auto: una marea che rischia di sommergerci. Il verde scompare sotto le lamiere. Eppure la pressione del grande metropoli, porta a prevedere (se la tendenza non sarà rovesciata) una esasperazione dell'uso dell'auto. La natura o la decadenza del trasporto pubblico di superficie (dei tram, dei bus e dei filobus), la scarsa presenza di metropolitane fa sì che la maggioranza degli utenti si serva dell'auto nel viaggio casa-lavoro e nel «week end», provocando nel primo caso la congestione urbana, nel secondo la congestione suburbana ed extraurbana. L'auto viene quindi parcheggiata sia di giorno che di notte su un suolo pubblico, provocandone una occupazione improduttiva. Ne è derivata una preoccupante conseguenza di economia generale determinata dai costi di congestione e dalla continua richiesta di nuove costose infrastrutture.

Poche città si sono salvate dallo scempio provocato dalla corsa alla speculazione edilizia e quindi dalla esigenza di utilizzare le infrastrutture, mediante l'eliminazione del trasporto pubblico, per far fronte

● Già adesso, nelle ore di punta, si raggiunge la velocità dei tram a cavalli: 5 chilometri l'ora ● Nevrosi da traffico, uno dei tanti danni imposti ai cittadini ● Henry Ford prevede l'abbandono delle città ● La via d'uscita è l'inversione di tendenza, puntando tutto sui mezzi pubblici moderni ● Case e automobili come prigione

all'avanzata motorizzazione individuale; col risultato che nelle «ore di punta» la velocità dei mezzi pubblici è tornata quella che era ai tempi del tram a cavalli: 5 chilometri orari.

Per l'uomo della città ne è derivata una perdita secca in tutti i sensi: l'auto fa conoscere la solitudine, l'auto inquina l'atmosfera, tonnellate di idrocarburi volano in aria, aumentano le colture di smog. L'auto ha reso la città rumorosa e nociva alla salute dell'uomo: è nata la nevrosi da traffico; le città si sono disumanizzate. E vi è una perdita secca in economia: sprechiamo centinaia di migliaia di tonnellate di benzina quasi tutta importata; lo smog prodotto da questa primaria fonte di inquinamento sporca e corrode intonaci, lamiere, insegne, biancherie, monumenti. Milardi di danni per inquinamenti. Questo non è un quadro volutamente a tinte fosche: è il quadro delle città motorizzate e avviate alla paralisi.

Che fare? Come affronteremo il problema della circolazione negli anni '70? «La soluzione finale» non è quella indicata da Ford: non da un rovesciamento della tendenza di sviluppare il trasporto privato; occorre, cioè, arrivare a un controllo degli investimenti monopolistici, al rammodernamento e al potenziamento «su vasta scala» dei trasporti urbani e suburbani: di superficie e sotterranei; occorre arrivare presto alla riforma urbanistica fondata sull'esproprio generalizzato dei suoli: prima condizione per frenare la crescita caotica delle città, quindi per regolamentare insediamenti, per pianificare gli sviluppi della città e dell'«interurbano».

Case e auto sono un binomio indissolubile. La congestione del traffico galoppa con la speculazione edilizia. O si impone una inversione di tendenza oppure non potremo più circolare. Questo è il problema delle città degli anni '70: spezzare o ridurre lo «sviluppo» monopolistico, ricondurre le città ad uso e a misura dell'uomo. Lungi dall'essere abbandonate, come proclamava Ford I, le città

sono in continua crescita in Europa come in America.

«La terra dell'auto» per eccellenza, l'America, sta però scoprendo che dopo aver distrutto i mezzi pubblici per far posto all'auto, deve ora ricominciare tutto daccapo, ricostruendo ferrovie metropolitane, istituendo percorsi pedonali per il bus; l'America, insomma, torna al mezzo pubblico. Visto costretto.

Questo «grande ritorno» al mezzo pubblico, dopo averlo «costantemente smantellato» prima con la «carrozza del povero» e poi con l'improduttivo dalla congestione, non basta a farsi strada anche in Italia. Bisogna fare del trasporto pubblico un mezzo all'altezza della tecnologia moderna, capace di competere con l'auto nel senso della agilità, della comodità, del servizio «porta a porta».

Non c'è altra via d'uscita se si vuole circolare nelle grandi città degli anni '70. Le «megalopoli» stanno avanzando a diventare «neopoli». La «soluzione finale» non è quella indicata da Ford: non da un rovesciamento della tendenza di sviluppare il trasporto privato; occorre, cioè, arrivare a un controllo degli investimenti monopolistici, al rammodernamento e al potenziamento «su vasta scala» dei trasporti urbani e suburbani: di superficie e sotterranei; occorre arrivare presto alla riforma urbanistica fondata sull'esproprio generalizzato dei suoli: prima condizione per frenare la crescita caotica delle città, quindi per regolamentare insediamenti, per pianificare gli sviluppi della città e dell'«interurbano».

Case e auto sono un binomio indissolubile. La congestione del traffico galoppa con la speculazione edilizia. O si impone una inversione di tendenza oppure non potremo più circolare. Questo è il problema delle città degli anni '70: spezzare o ridurre lo «sviluppo» monopolistico, ricondurre le città ad uso e a misura dell'uomo.

Romolo Galimberti