

L'arrembaggio dell'asfalto e l'alternativa ferrovie

Il trenino della Val Brembana

Preoccupazioni più che legittime nel momento della emergenza, ma anche spunti, accenti, riferimenti che fanno correre qualche brivido nella schiena se si pensa al futuro. Perché un dubbio si insinua: che a trarre vantaggio, domani, da tanto lamentarsi per gli scarsi collegamenti in Valtellina o in Val Brembana, possa essere ancora una volta la progettazione di nuove - quante? quanto larghe? - strade per auto e camion.

Esisteva un «trenino della Val Brembana» cui questo giornale soltanto, ci pare, ha dedicato un'attenzione particolare, nei giorni scorsi, rievocando le ragioni della sua soppressione: inflessibile la società di autolinee del padrone feudale del circondario, Pesenti. Fu chiusa, quella via ferrata, negli anni Sessanta. Ma nella Valtellina una linea Milano-Sondrio-Tirano-Pontresina-St. Moritz esiste, e sarebbe un perfetto treno della neve, turistico, da potenziare in mille possibili modi: purtroppo però è nella lista di quelle «reti integrative» che proprio il Goria ministro del Tesoro, poche settimane fa, aveva già deciso di sopprimere con un bel tratto di matita blu. Questo è del resto il destino di tutta (o quasi) la rete alpina e prealpina che invece altrove - dalla Svizzera all'Austria, alla Savoia francese - viene potenziata, attrezzata con ristoranti, restaurata in stile d'epoca e diventa attivissima e remunerativa.

Del resto, per trasportare quelle tonnellate di bottiglie d'acqua e aranciate San Felgrino fuori dalla Val Brembana, non ci starebbe meglio una sequela di vagoni - con risparmio evidente - invece delle lunghe file di camion con rimorchio in perenne ingorgo?

Ma è inutile illudersi. Sappiamo bene che a ogni sciagura - siano i morti per il traffico, siano le alluvioni, i terremoti o le eruzioni vulcaniche - si mettono automaticamente in moto gli oculti eserciti degli uomini onnipresenti e onnipotenti della «viabilità intensiva»: e sfornano progetti di doppi di autostrade, di nuove strade, di camionabili. Sarà così anche questa volta? Sono già al lavoro, nelle cento e cento stanze dove si cucina instancabilmente l'asfalto di domani? Naturalmente fra la viabilità automobilistica e le alluvioni non ci sono nessi diretti di cause ed effetto. Ma indubbiamente il modo di approccio alla natura nella costruzione di manufatti dell'uomo per rendere vivibile o utilizzabile il mondo circostante, non è indifferente e l'adozione di un sistema o di un altro cambia qualcosa. Nell'uso del territorio il modello della mobilità vale in effetti quanto quello abitativo (cioè il modello dinamico vale quanto quello statico). Nella condizione moderna in particolare, fatta di scambi e relazioni intensi nel tempo, il fenomeno dinamico è anzi sicuramente il più rilevante.

L'Italia è un paese che fra il '50 e l'85 ha portato la cementificazione e asfaltazione del suolo da 700 mila ettari a 2 milioni e 100 mila ettari. Nello stesso lasso di tempo la popolazione è aumentata del 22 per cento. Non c'è proporzione. E anche se si può discutere a lungo su che si intenda veramente per «copertura» del suolo, è comunque indubbio che il nostro paese ha la palma per l'invadenza di manufatti sul territorio.

Rispetto a questo dato di fondo, va collocato il fenomeno specifico dell'uso del suolo per i trasporti. Intanto va detto che il rapporto fra strada e binario - come spazio occupato - è tutto a favore di quest'ultimo. Un binario con il suo stradello, occupa 5,50 metri che è la larghezza di una piccola strada comunale. Un doppio binario, che ha una capacità di portata incomensurabilmente superiore rispetto al trasporto su gomma, occupa lo spazio di una strada provinciale stretta a due corsie, cioè 14 metri compresi i due stradelli e l'intervia. Per occupare lo spazio che occupa una superstrada o una doppia autostrada come la A1, ad esempio, ci vorrebbe un fascio di binari più o meno pari a quello della stazione di Bologna.

Con giusto allarme Giorgio Oldrini scriveva sull'«Unità»: «...A parte il turismo, la grande industria della valle è la sorgente di acqua minerale San Pellegrino. Centinaia di camion con rimorchio ogni giorno su e giù. Di dove passeranno ora? Come comincerà la San Pellegrino?...».

UGO BADUEL

Ma non è solo, e anzi di tempo che la motorizzazione privata (con le sue particolari infrastrutture) ha un effetto «destrutturante della superficie del territorio». Questo ha già prodotto i guai che sappiamo nelle città. Ma guai non minori ne produce nelle valli, nei territori soprattutto in qualche modo «chiusi». Infatti residenze, fabbriche, impianti turistici, alberghi, rifugi vengono disseminati non in base a un modello ordinato e vincolato di traffico, ma a un modello diffusivo, che può arrivare ovunque, a ragnatela, a macchia d'olio; inducendo un criterio di sfrenato consumo del territorio.

Ecco dunque che si fa più chiaro quale danno comporta - al di là anche dei faraonici sbancamenti di pezzi di montagna, dei disboscamenti molto più estesi che per una ferrovia - l'insistere sul modello della motorizzazione soprattutto in zone come le valli alpine o appenniniche, prealpine o preappenniniche e cioè in mezza Italia.

Contro questo uso dei territori disseminati e del tutto irrazionale, per quanto riguarda i trasporti, esistono molti modelli alternativi possibili e tutti molto più ragionevoli. In particolare per quanto riguarda proprio le famose valli alpine e prealpine (e appenniniche) ci sarebbero possibilità di attrezzature intermodali utilissime, già sperimentate in Svizzera, Austria e Canada; i vecchi «rami secchi» delle ferrovie, comprese quelle minerarie abbandonate, vengono utilizzati nel quadro di itinerari turistici che prevedono pezzi di percorso in treno, pezzi in auto, pezzi in teleferica, pezzi a piedi e via immaginando fino a compiere gite di ampiezza e tipologia le più diverse.

C'è poi quello che in Francia è stato battezzato «gemellaggio». Cioè - per risparmiare territorio - unificare e, appunto, gemellare le infrastrutture ovunque sia possibile. Per esempio in una valle prevedere il coordinamento di strada, ferrovia, condotte, metanodotto, fasci di fili tutti su un unico punto di passaggio attraverso fiumi o dirupi. Per capire che cosa significhi, si

pensi a enti come Anas, Fs, Sip, Italgas che progettano ognuno per conto suo il superamento di un torrente in punti diversi.

Altri progetti riguardano la pedonalizzazione di interi pezzi di territorio, al di là dei limiti sempre angusti di un parco, ma proprio secondo i criteri dei centri storici, impedendo cioè l'ingresso alle auto in zone intere, magari sopra certe altezze, e ammettendo solo mezzi come biciclette o sci.

Tante possibilità. Tutto meglio, tutto più sicuro, tutto più ordinato di quelle disseminate conglomerazioni abitative o industriali o turistiche che chiunque circoli per zone alpine, prealpine o appenniniche vede a centinaia; dove spuntano come funghi, fuori da ogni geometria spaziale, alberghi, condomini, villette, perfino grattacieli civettuoli, nel mezzo di prati e boschi. Non sorgerebbero il, si raccoglirebbero più compatte e ordinatamente, se non fosse sempre e comunque possibile arrivare dove si vuole con una bella strada asfaltata e una devastante «piazza» di parcheggio in fondo.



Nel novembre del 1966, la tragedia di Firenze e di Venezia. Nel capoluogo toscano, l'Arno trascina e invade la città con metri e metri di fanghiglia. È un disastro terribile. I paesi invasi dall'acqua sono centinaia e sotto la pioggia battente vengono portati a termine, nelle campagne, salvataggi incredibili di intere famiglie che hanno trovato rifugio sui tetti. In città, il dramma è sconosciuto. L'acqua dell'Arno invade migliaia di piccoli negozi artigiani, la Biblioteca nazionale centrale, i grandi musei e i «depositi» delle opere d'arte. Piazza Santa Croce è sommersa da due metri di acqua e sulla fanghiglia galleggia il grande crocifisso dei Cimabue e altri capolavori dei grandi maestri del Rinascimento. Immensa, la commovente nel mondo. Migliaia di volontari partono da tutta Europa e dall'America: sono i giovani che vogliono salvare la città della cultura e le grandi opere d'arte. Ma per almeno tre giorni, Firenze è irraggiungibile e i fiorentini devono «arrangiarsi» da soli. Manca l'acqua potabile, manca il pane e le grandi arterie per arrivare alla città sono tutte sommerse. Ecco, in piazza Santa Croce, un autobus dai servizi urbani utilizzato dai soldati per la distribuzione del pane.

Intervista all'urbanista Vezio De Lucia

Il Bronx prossimo venturo

Nell'Italia del dissesto, queste cifre nascondono dentro di sé corpi feroci di recente assunti all'onore delle cronache, «emersi» con la prepotenza dei comportamenti di massa: l'abusivismo (il Cresme valuta che solo nell'84 furono innalzati abusivamente oltre 200.000 alloggi), la seconda casa, che i dati dei nostri conazionali, quelli Bankitalia dell'83 al 14,3 per cento della popolazione. Calate nell'esperienza quotidiana, le cifre si traducono nello scenario ben noto della metastasi urbana, priva di servizi e lontana dalla riqualificazione, di molti centri medi e grandi della Penisola, ma incorporano anche fatti meno visibili, come il condominio di Tartano travolto in Valtellina dalla piena e che - si scopre oggi - era costruito in spregio di ogni cautela idrologica e di ogni vincolo territoriale. Parliamo della casa «da abitare», aspirazione e rifugio di tanti italiani, bisogno generale nel tentativo di mettere in piedi

un'esistenza ordinaria, non d'arrembaggio. Al professor Vezio De Lucia, urbanista, nei primi anni ottanta supervisore a Napoli del cosiddetto «piano straordinario del 20mila alloggi», oggi direttore generale del ministero dei Lavori pubblici, abbiamo chiesto di tracciare un sintetico quadro della normativa che regola il settore.

«Oggi - sostiene De Lucia - paghiamo le conseguenze dell'aver smarrito una «cultura della pianificazione». In anni recenti, era stato avviato in Italia un processo di riforma che toccava le questioni legate all'ambiente, al territorio, all'urbanistica, al modo stesso di costruire le case. Ci sono stati almeno 15 anni, dal 1962 al 1978, in cui un arco vasto di forze politiche ha sviluppato questo processo con una sufficiente coerenza riformatrice. Citerei qui almeno i ministri Sullo e Mancini, nomi legati a due leggi ancora oggi decisive ai fini dello sviluppo e della pianificazione territoriale: la legge 167 del 1962, e

la legge del '67, venuta dopo la trana di Agrigento. A queste si aggiunsero la legge sulla casa del '71, frutto in parte (vedi la Torino dell'autunno caldo) di una diffusa sensibilità di massa, e poi la Bucalossi del '77, il piano decennale per la casa. L'equo canone, vale a dire le leggi della solidarietà nazionale. Ottenemmo un quadro legislativo in sostanza completo (a parte le carenze che dirò), ed equivalente a quello dell'Europa più avanzata».

Cosa è cambiato rispetto a quegli anni?

È accaduto che allo «spirito delle riforme» si è sostituito un fenomeno dei mille nomi, che qui chiamerò «grande illusione neoliberalista». L'idea cioè che il mercato regoli tutto, persino l'equilibrio ambientale e territoriale. È caduta la cultura della programmazione. Un simbolo, se vogliamo, ne è la sentenza della Corte costituzionale dell'80, con la quale si dichiarò illegittima la legge Bucalossi. L'azione di

Nel 1951 ogni italiano disponeva di 0,79 stanze in cui abitare; trent'anni dopo, ce ne spettavano, nell'empireo delle statistiche, 1,54 a testa. Contando solo i vani davvero utilizzati, ogni 100 abitanti erano distribuiti su 130 stanze. D'altra parte, nel decennio '71-'81 in Italia sono state costruite

2,2 milioni di abitazioni in più, mentre i nuclei familiari aumentavano di 2,6 milioni. Delle case abitate sei anni fa (circa 17 milioni e mezzo), quasi il 60% erano di proprietà, le altre in affitto o utilizzate in altro modo. Sovraffollamento, rigidità e squilibri del mercato abitativo.

gime dei suoli. Faccia conto che in Italia, in mancanza di norme specifiche, non c'è certezza sulla destinazione d'uso del territorio. Un solo esempio: se un comune destina uno spazio ad usi di utilità pubblica, quel principio vale per soli 5 anni, per un complesso di fattori troppo lungo da spiegare. Dopo cinque anni, il vincolo decade. Di fatto, tutti i piani regolatori delle grandi città italiane sono inefficaci. Resta in paralisi l'abc delle attribuzioni pubbliche.

Dove si esercita, in che forme, un nuovo «primato» urbanistico?

Farò un'affermazione estremizzante: il dramma storico della casa non è più un problema centrale della società italiana. Naturalmente so benissimo che permane una forte tensione sociale. Quello che voglio dire è che, nelle previsioni, gli anni novanta riserveranno il dramma casa, così come storicamente lo abbiamo attraversato, a segmenti

minori della popolazione. Ed è una prospettiva sconvolgente, se pensiamo a cosa ha rappresentato nell'economia nazionale la produzione di case. Fra non molti anni il nostro patrimonio abitativo toccherà la vetta del cento milioni di stanze, quasi due a testa. Il punto vero non sarà più costruire, «dare la casa»: sarà invece scegliere o meno la strada della riqualificazione ambientale ed urbanistica. E allora stiamo ragionando di difesa del suolo, di consolidamento sismico, restauro dei beni culturali, riqualificazione delle città, risanamento degli insediamenti abusivi. Sono queste le cose da fare, e non facili da farsi. Mancano gli interlocutori: mancano imprese preparate, tecnici all'altezza, strutture amministrative efficienti. Eppure, specialmente nel Mezzogiorno, è una condizione senza la quale non scatteranno i meccanismi di uno sviluppo moderno. Anche il professor Saraceno sta riflettendo autenticamente

su questi temi, ed è un contributo da apprezzare.

Quali sono gli altri scenari possibili?

Sono scenari da Bronx. Un vero e proprio sfacelo fisico, un po' come è già avvenuto nel centro storico di Palermo. Facciamo dei conti: ipotizziamo una costruzione moderna abbia un limite di obsolescenza di 50 anni. Su cento milioni di stanze, vuol dire che ogni anno dovremo riqualificarne 2 milioni. Oggi il ritmo è di poche decine di migliaia. Si determina così un paradosso: continuano a crescere cancerosamente città il cui fabbisogno abitativo è di fatto calato. È questo il grande compito, che ci rende obbligati la strada della riqualificazione ambientale; una strada, fra l'altro, che crea occupazione (e magari ricchezza) molto più consistenti che altre, pure ventiliate, come quella che privilegia il rilancio di grandi infrastrutture, per esempio il ponte sullo stretto di Messina.

VITTORIO RAGONE

Come è ipotizzabile una inversione di tendenza nel governo del territorio?

Crede che la legge Galasso sia lo snodo per la ripresa di quell'afflato riformatore. Una legge voluta alla fine con ampia maggioranza, una legge complessa, di cui vorrei individuare i due elementi di fondo. Innanzitutto, il fatto che essa assoggetta interi sistemi territoriali. Affronta cioè le grandi componenti che «disegnano» la fisionomia del paese. Le coste, le Alpi, gli Appennini, i laghi. Tende - richiamo qui un'altra frase efficace - a «preservare l'integrità

fisica e l'identità culturale del paese». Lo fa stabilendo vincoli paesistici e d'uso fino a quando le aree non siano pianificate. Costringe agli adempimenti le strutture centrali e periferiche dello Stato. Torna al primato del piano. Il secondo punto è che la legge Galasso modifica una concezione dell'equilibrio fra tutela e sviluppo. Dice che la tutela è una condizione dello sviluppo.

Basterà la legge Galasso a determinare questa inversione di tendenza?

Bisogna che ad essa seguano la legge di difesa del suolo e quella sull'esproprio ed il re-