

Verso il Duemila



Le aree colpite dall'abusivismo e dall'edilizia legale selvaggia

Piano poliennale dell'edilizia abitativa

L'intervento pubblico nell'edilizia di abitazione è giunto ad un bivio cruciale. La legge 457, nella quale si concretò nel 1977 il primo piano decennale dell'edilizia, è giunta ad esaurimento, seppure con risultati insoddisfacenti: assai limitati sotto il profilo della quantità, realizzando solo un terzo degli alloggi previsti, e ancor più ridotti sotto il profilo della qualità. Questi limiti fanno da contrappunto all'impetuoso sviluppo dell'abusivismo o dell'edilizia legale selvaggia.

Ma è mutato altresì lo scenario demografico, è cambiata la condizione urbana. La popolazione ha smesso di crescere, decresce nelle città maggiori, è statica nelle grandi aree metropolitane; lo stock del patrimonio edilizio è cresciuto a dismisura, e in teoria, nelle cifre globali nazionali, satura il fabbisogno. Naturalmente non è così, perché le seconde e terze case al mare e ai monti, le abitazioni sovrabbondano nelle aree spopolate, non possono essere usate nelle aree di alta concentrazione, ove sussiste un deficit di abitazioni, anche in

presenza di una rigorosa moltiplicazione di nuclei familiari (a parità di popolazione). Ma, certamente, il bisogno di nuove abitazioni è divenuto assai ridotto, e concentrato in alcune zone.

La necessità di un nuovo piano poliennale dell'edilizia si pone dunque in relazione ad obiettivi in parte nuovi: il recupero di un patrimonio edilizio, spesso in pessime condizioni e a volte da ricostruire nelle fondamenta, e nel recupero e risanamento dei sistemi urbani; la riduzione dei costi della costruzione e del recupero.

Su questo tema la discussione è aperta tra le forze politiche, e ciò apre questioni di finanziamenti e di investimenti. Un programma serio di intervento ha una necessità minima di 5000 miliardi all'anno, che tuttavia non è facile spendere nelle attuali condizioni. Tutto ciò implica interventi assai complessi che riguardano sia il recupero di grandi centri storici sia la risanamento di squallide periferie. Naturalmente interventi complessi di recupero devono essere collegati con altri interventi.

Vastissime aree del nostro paese, concentrate essenzialmente nel Mezzogiorno e nel Lazio, sono state letteralmente devastate dall'abusivismo massiccio e da edilizia legale ma selvaggia. Ciò ha provocato spreco del territorio, danni paesaggistici, cementificazione delle coste, ma dà luogo ad un patrimonio edilizio spesso degradato, e ad aree popolate prive delle più elementari condizioni di vita civile: acqua, reti fognan-

ti, depuratori, servizi primari, strade. Costruire queste condizioni primarie, recuperare il patrimonio edilizio, organizzare il territorio, demolire costruzioni abusive e offrire abitazioni alternative è un'opera immensa, che richiede risorse massicce e determina una vasta e diffusa occupazione, a partire dall'edilizia ma anche in molti altri settori.

La leva per questa grande operazione possono essere i piani di recupero comunali, e

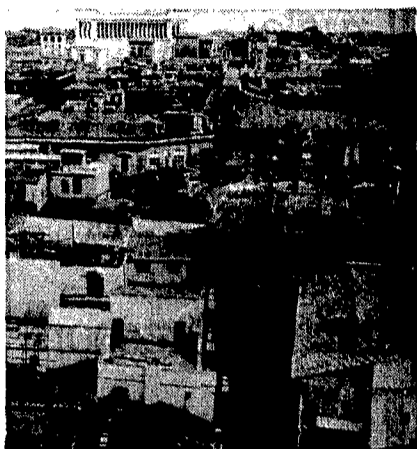
uno speciale Fondo nazionale per il recupero del territorio e dell'ambiente. Un primo finanziamento può essere assicurato attraverso la restituzione a questi fini dei preventivi del condono edilizio (circa 8000 miliardi), che potrebbero essere integrati dalle leggi regionali - la Sicilia ne ha già una, la legge 37 - e da contributi statali ulteriori. Ma è difficile stimare al di sotto dei 50.000 miliardi una prima risolutiva

fase del risanamento. Si deve considerare che per il Mezzogiorno non vi è altra maggiore e più immediata possibilità di sviluppo e di occupazione difusi.

Naturalmente questa grande operazione presenta numerose difficoltà. Perché i piani di recupero decollino è necessario che sia definita legalmente la condizione delle aree abusive, chiudendo una volta per sempre la confusa e

sciagurata vicenda del condono edilizio; occorre definire le fonti di finanziamento sufficientemente fluide e scorrevoli; devono essere elaborati i piani di recupero secondo criteri adeguati; occorre superare le difficoltà procedurali e burocratiche che sono numerose. Solo se il recupero di tali territori viene considerato una grande e straordinaria impresa nazionale, sulla quale concentrare risorse, tecnica, capacità.

Progetto Roma e nuovi sistemi di trasporti



La riforma e la riorganizzazione dei sistemi di trasporto nelle città, e in particolare nelle maggiori aree metropolitane, è una grande priorità nazionale. Solo così si può uscire dalla congestione, dall'inquinamento, dai costi economici ed energetici assai pesanti, a determinare una diversa e più elevata qualità della vita. Senza questi sistemi la stessa chiusura dei maggiori centri storici rimarrà poco più di una velleità.

Dar luogo a questa riorganizzazione vuol dire costruire sistemi integrati e intermodali che siano dominati dal trasporto pubblico, ma in particolare dal trasporto in ferro e a guida vincolata. Il trasporto pubblico deve superare il 70% del trasporto, e il trasporto su ferro almeno il 35%; deve esserci una stretta interconnessione infrastrutturale, di orari e tariffaria; un sistema di parcheggi deve collegarsi ai principali nodi del trasporto pubblico, non già per agevolare l'afflusso delle auto al centro ma per disincentivarlo; piste ciclabili e itinerari riservati alle due ruote devono far parte dell'organizzazione del traffico; una profonda riorganizzazione del trasporto merci nelle aree urbane (Centri di distribuzione, transiti, fasce orarie) è una condizione vitale per il funzionamento dell'intero sistema.

Tutto ciò esige grandi opere, massicci investimenti in base a precise scelte strategiche.

Un'idea dell'entità dell'impegno può essere fornita dall'ampio progetto elaborato dai comunisti per Roma, e che ha trovato i più disparati ambienti tecnici. Esso prevede un impianto ferroviario con due circonvallazioni, una interna all'area urbana (già in parte esistente, in parte in costruzione), l'altra esterna e a dimensione regionale; la costruzione di due ulteriori linee di metrò; l'utilizzo delle due ferrovie in concessione Roma-Viterbo e Roma-Fregene come due grandi assi metropolitani su ferro; la costruzione di tranvi veloci la riorganizzazione del trasporto su gomma con percorsi riservati e l'uso di bus elettrici nel centro; un vasto programma di parcheggio, fortemente ancorati al sistema intermodale; la riorganizzazione degli insediamenti e dei centri direzionali, con un nuovo equilibrio dell'area. È un progetto alternativo a quelli avanzati partendo dall'attuale modello dei trasporti: alternativo, per esempio, all'idea del cosiddetto tunnel dei sottocolli, che dovrebbe consentire la circolazione delle auto in tutta l'area urbana. Ma è diverso, in parte, anche dal progetto dell'Intermetro, che punta troppo su una rete di metri che si adatta all'attuale struttura monocentrica nelle città ed esclude il riequilibrio territoriale.

Questo progetto ha tentato anche una quantificazione dei suoi costi, che è risultata assai elevata.

Far vivere l'Adriatico

Sono tali e tante le connessioni fisiche, geologiche e storiche che legano fra loro il Po e l'Alto-Adriatico che, con un termine moderno, diciamo che essi costituiscono un unico sistema ambientale. L'eutrofizzazione dell'Adriatico ha evidenziato i rapporti profondi che, ad esempio, legano insieme storia, geologia e storia economica di quest'area, i bassi fondali della East-Coast della penisola e il 40% delle attività produttive dell'Italia, concentrate in Pianura Padana per effetto di quello stesso meccanismo che ha condannato all'arretratezza il Mezzogiorno. Dunque la questione dell'Adriatico è una delle grandi questioni nazionali perché è lo specchio a cui dobbiamo guardarci se vo-

gliamo vincere quella sfida del Duemila che si giocherà in gran parte sul tema del governo dell'ambiente e dello sviluppo. L'eutrofizzazione è un fenomeno relativamente semplice: la sua causa è un eccesso di vita, cioè uno squilibrio biologico che determina altissime concentrazioni di microrganismi in presenza di quantità anomale di sostanze nutritive (soprattutto fosforo e azoto).

Al termine del loro ciclo vitale, le alghe in decomposizione bruciano l'ossigeno disciolto in acqua e uccidono per soffocamento pesci e molluschi.

Le ricerche condotte dalla Regione Emilia-Romagna hanno indicato la via pratica percorribile: interventi sulle molteplici fonti di im-

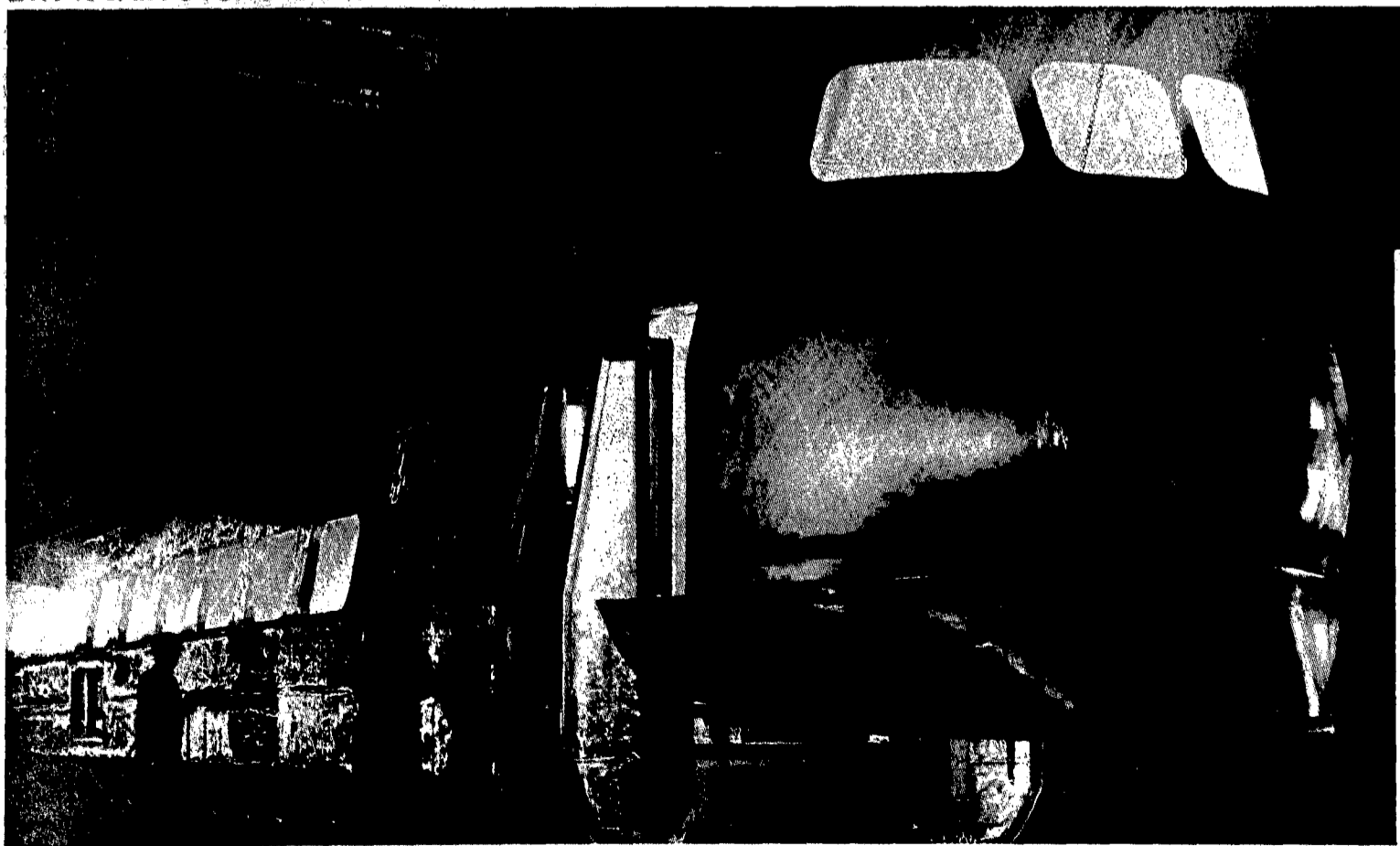
missione del fosforo per ridurre drasticamente le quantità che arrivano in mare attraverso i fiumi. La cosa appare in tutta la sua complessità se si pensa alla molteplicità delle azioni umane che concorrono alla immissione nelle acque di fosforati: dall'attività agricola e industriale al metabolismo umano e animale. A questo obiettivo si è ispirata la battaglia per la riduzione del contenuto di fosforo nei detersivi che con la legge n. 7 dell'86 ha realizzato una prima significativa vittoria portando dal 6 al 2,5 per cento la percentuale di fosforo.

Per salvare l'Adriatico occorre dunque un'azione complessa che insieme alle necessarie infrastrutture depurative attivi processi normativi che

versano in grave ritardo (ad esempio la legislazione sugli scarichi civili che è di competenza regionale e che solo in Emilia, fra le regioni padane, è stata attuata con la L. R. n. 7 dell'83; ciò è importante soprattutto per regolamentare gli scarichi degli allevamenti zootecnici) e interventi per ridurre l'uso di concimi e di erbicidi che avvelenano le falde acquifere sotterranee (le risposte tecniche ci sono già, manca ancora la volontà politica di metterle fra le priorità degli investimenti in agricoltura. Dopo la vicenda dell'atrazina pareva che su proposta delle Regioni il Piano agricolo nazionale avvisasse un progetto da 400 miliardi per la lotta integrata; nel frattempo siamo scesi a 50, ammesso che si faccia.

Si tratta, come si vede, di una grande opera che implica scelte forti anche sul terreno dell'innovazione istituzionale; come superare infatti la frammentazione istituzionale fra Stato e Regioni dentro un sistema ambientale che funziona unitariamente? Non servono le risposte tecnocratiche, sul modello delle Water Authority inglesi; la complessità istituzionale può anche essere un valore quando si devono governare anche i microcomportamenti diffusi sul territorio. È sufficiente produrre il massimo di coordinamento attorno alla definizione di obiettivi e strumenti chiari; ecco perché abbiamo proposto la convocazione immediata della Conferenza permanente interregionale prevista dall'art. 2 della legge Merli.

ETR 450. IL FUTURO E' IN ARRIVO.



Fiat Ferroviaria ha iniziato a produrre nelle officine di Savigliano 14 elettrotreni ETR 450 ad Alta Velocità per un totale di 130 elementi. Derivato dal famoso Pendolino, l'ETR 450 ad assetto variabile rappresenta la sintesi dei risultati della ricerca che, a partire dai primi anni '70, ha caratterizzato l'impegno Fiat nel miglioramento di tutte le prestazioni sui tracciati esistenti, con particolare riguardo alla velocità, al confort di marcia e alla sicurezza. La tecnologia altamente innovativa adottata costituisce un significativo punto di forza nel programma di rinnovamento, di ricerca e di efficienza in cui è impegnato il nuovo ente FS. La consegna degli elettrotreni è prevista tra la seconda metà dell'87 e la fine dell'89.

Principali caratteristiche. 14 elettrotreni di cui 10 composti da 11 elementi ciascuno e 4 da 5 elementi. Velocità di punta 250 km/h - 20% di incremento della velocità in curva grazie al dispositivo di inclinazione automatica delle casse - Aria condizionata - Servizio di bar e di ristorazione al posto - Telefono.



FIAT FERROVIARIA Savigliano
VIAGGIO NELL'EVOLUZIONE.