

Oggi è già ieri

Mai come in questi ultimi tempi è stato così chiaramente avvertito dalla coscienza comune il senso di accentuata accelerazione impresso in tutti i processi dinamici della vita economico-sociale dalle applicazioni delle ricerche scientifiche e dalle conseguenti riduzioni dei tempi di produzione e di trasporto.

Le conseguenze urbanistiche non sono invece avvertite con sufficiente chiarezza dagli amministratori responsabili e dalla coscienza comune, eppure sono altrettanto evidenti. La crescente mobilità interna della popolazione per effetto della deruralizzazione e delle correlative immigrazioni spontanee nelle aree di attrazione, ha costellato di nuovi insediamenti il territorio attorno alle grandi città.

Il flusso sempre più grande, esteso ed intenso di persone e di cose, effetto dell'incrementata attività economica e di scambio, ha portato al logoramento integrale ed al limite di rottura le anacronistiche reti stradali esistenti e già intacca quelle stesse che troppo spesso con insufficiente tecnica sono state or ora rinnovate.

Città e infrastrutture risultano ovunque inadeguate all'accelerato ritmo di vita: i quartieri di espansione restano a lungo privi delle attrezzature essenziali¹, le lottizzazioni spoglie di servizi, autorizzate ed abusive, proliferano insensatamente nelle aree suburbane e dilagano sul territorio; i quartieri storico-ambientali continuano a deperire nell'incuria; in ogni centro grande e piccolo mancano scuole e giardini e le aree disponibili scarseggiano per l'imprevidenza delle amministrazioni; non v'è città oltre i 50.000 abitanti in cui il problema dei parcheggi e della circolazione interna non sia stato denunciato come critico.

E non è tutto perché non vi è centro rurale anche minimo, per cui non si pongano problemi indilazionabili di adeguamento alle nuove tendenze in atto di distribuzione demografica ed economica

Ed i piani?

Quelli di città, o sono approvati ma assolutamente inefficienti, perché non contengono alcun criterio di soluzione dei problemi elencati, e quindi è come o peggio che non esistessero, o sono approvati ma non sono seguiti, come nella maggior parte dei casi, per assente volontà di una politica urbanistica o per deliberata rinuncia a contrastare con chiari programmi alle pressioni tumultuanti; o sono, o si tengono deliberatamente per anni, in fase di approntamento per gli stessi motivi, o giacciono, ancora per anni, in attesa di approvazione, in modo da uscirne massacrati; o, infine, quando esistono e sono tecnicamente accettabili e l'Amministrazione è decisa ad attuarli, intervengono altri fattori, come carenza di leggi e di mezzi finanziari, a bloccare le buone intenzioni o a ritardarne la tempestiva attuazione.

Dei piani territoriali di coordinamento per ora nulla di fatto; i piani di sviluppo economico sono nati sulla carta da troppo poco tempo per essere di qualche efficacia, anche se promettono bene per l'impegno dei giovani economisti.

La situazione è semplicemente paurosa, perché in questo palleggiamento fra centro ed autorità locali, in questa mancanza di coraggio di veder grande e lontano, in questo sottrarsi alle responsabilità incom-

benti per seguire una politica di piccolo cabotaggio, in questo dar attuazione a programmi e piani sbagliati, in questo lasciarsi rimorchiare dalle iniziative dettate dal solo tornaconto individuale, ciò che si gioca incoscientemente è il futuro, prossimo e lontano, delle nostre città e dei nostri territori, dell'ambiente cioè della nostra vita e delle nostre attività.

¹ Il caso del quartiere INA-Casa di Acilia a Roma, tra l'EUR e Fiumicino, finito di costruire da due anni e non ancora consegnato agli assegnatari per l'assenza delle opere di urbanizzazione primaria rappresenta un caso clamoroso, ma non infrequente, nell'edilizia sovvenzionata. L'edilizia privata che invece normalmente si preoccupa della fornitura e dello smaltimento dell'acqua, quasi mai procede alle strade; non parliamo dei posteggi, dei giardini, degli asili, dei campi di gioco, cose tutte ritenute superflue dagli imprenditori privati.

Il moto accelerato impresso dal livello della tecnica, anziché trovare predisposti e proporzionati canali, andrà sempre più ingolfandosi nelle anguste maglie esistenti ed in quelle quotidianamente create da stolte e miopi scelte, con crescente disagio per tutti, con costi sociali sempre più elevati e con rendimento generale non proporzionato agli sforzi.

I rimedi sono noti: piani regionali e piani locali seriamente studiati e tra loro coordinati, programmi di attuazione deliberati e rispettati, istituti di ricerche attrezzati e leggi aggiornate alle mutate esigenze.

Perché non si provvede?

La nuova legge generale urbanistica è in corso di approntamento: la commissione interministeriale² ha predisposto un testo che, raccolte eventuali osservazioni e dopo una messa a punto formale, potrà essere presentato al Parlamento.

È da augurare che ciò avvenga al più presto e che il Parlamento riconosca alla discussione sulla proposta della legge generale urbanistica quella priorità che la materia stessa esige, nei confronti di numerose leggi settoriali attualmente in discussione, che da questo inquadramento generale trarrebbero motivi di profonda ristrutturazione³. Tutto un settore legislativo specializzato è da porre in moto; l'occasione è propizia per costituire una Commissione parlamentare urbanistica permanente non solo per la discussione della legge generale, ma perché aggiornamenti ed approfondimenti diventeranno col tempo sempre più numerosi e complessi in questa materia.

Ma, intanto, non si debbono tralasciare i piani. La critica e la coraggiosa revisione dei piani regolatori generali inadeguati può e deve incominciare al più presto. La formazione dei piani particolareggiati esecutivi deve essere messa in cantiere con una chiara visione di scopi da raggiungere, di tempi e di mezzi d'attuazione. La rapida formazione dei piani generali ancora mancanti può essere risolta per le città principali, pur che lo si voglia, e le lunghe procedure di approvazione abbreviate, perché esse dipendono sempre e solo dagli uomini.

Ma ciò che manca, per ora, e per ancora molto tempo mancherà da noi, è la pianificazione territoriale, perché a far ristagnare gli studi per un lungo e decisivo decennio hanno concorso tutte le possibili carenze: di legge, di autorità, di organi, di studi e di mezzi. Esse potranno essere superate solo se si saranno discussi, chiariti e fissati gli scopi e gli strumenti della pianificazione regionale.

Per avviare questo necessario chiarimento pubblichiamo alcuni esperimenti di pianificazione regionale in atto in vari Paesi a differente regime economico: in Polonia, in Jugoslavia, in Olanda ed in Norvegia. Diversissime le situazioni, ma in tutti traspare l'onestà scientifica della ricerca condotta in assoluta aderenza ai fatti e la visione ampia e sicura che emerge da questa stessa base di studi.

Così l'intesa organizzativa sistematica su infrastrutture e servizi che sostanzia il piano regionale di Oslo, o il minuzioso piano di distribuzione infrastrutturale di Krapina o il piano di riforma agraria di Kampereiland, posto in votazione presso gli stessi interessati, o lo sforzo di compenetrazione tra pianificazione economica e pianificazione territoriale alla scala regionale e fra queste e quella urbanistica alla scala locale in Polonia, con le nuove enunciazioni di tipi di piani (prospettivi a medio termine, di fase d'attuazione e direttivi a lunga scadenza), rappresentano altrettante risposte, serie e serene, all'unico problema dell'adeguamento della strutturazione territoriale ed economica all'accelerazione del livello della tecnica.

Altri esempi di altri Paesi ci proponiamo di illustrare nei prossimi numeri, unitamente alle nuove tecniche che si stanno formulando, per ora in sede teorica.

A questo scopo aprono il fascicolo due articoli sulla programmazione lineare applicata ai problemi territoriali: il primo tratto da «Journal of the American Institute of Planners» offre un panorama, sufficientemente ampio, dell'argomento; il secondo, inedito, è il contributo di un economista americano alla soluzione razionale dei centri commerciali.

Anche da noi gli studi economici che hanno attinenza alla pianificazione regionale sono in rapido sviluppo e non mancherà occasione per illustrare i primi contributi. Infine non è inutile ricordare che i risultati nel campo della pianificazione territoriale raggiunti in altri Paesi sono frutto non solo di indirizzo politico, di leggi, di buona volontà degli

² Vedasi *Urbanistica* n. 32 pag. 4.

³ Basti pensare al disegno di legge sull'*acquisizione delle aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare* e quello sull'*istituzione dell'imposta sulle aree fabbricabili*, entrambi da anni in discussione e contenenti errori di fondo, per carente inserimento in un inquadramento generale della materia (vedasi *Urbanistica* n. 21 e n. 26).

amministratori, ma anche, in misura notevole, della presenza di istituti scientifici di ricerca.

Oggi essi si stanno costituendo in campo economico, e ben noti sono l'IRES, l'ILSES, l'IRMOU, rispettivamente a Torino, Milano e Roma, ma nulla di simile è finora avvenuto nel campo delle ricerche urbanistiche.

Forse perché finora si è ritenuto che le ricerche urbanistiche fossero un capitolo dei piani, che si apre e si chiude nel periodo precedente alla formazione dei piani stessi, o che esse potessero essere assorbite in gran parte in ricerche di altra natura, economiche o sociologiche.

Il fatto è certo che l'assenza di istituti di autonoma ricerca urbanistica non ha favorito lo sviluppo degli studi teorici e metodologici, rimasti al livello universitario, informativo ed introduttivo. Anche questo è un campo aperto.

Il distacco tra noi e molti Paesi esteri è dunque, nell'urbanistica, sotto tutti gli aspetti, enorme ma non incolmabile se non si vorrà continuare a tener chiusi gli occhi di fronte alla realtà in movimento.

