

Gli architetti dell'inquinamento

di ANTONIO CEDERNA

È STRANO che nel gran dibattito sull'avvelenamento dell'aria nelle nostre città quasi nessuno abbia ricordato una cosa fin troppo ovvia, e cioè che la causa prima della congestione del traffico e quindi del livello intollerabile di inquinamento è la malformazione urbanistica, il modo distorto con cui le città si sono sviluppate e sono state costruite negli ultimi decenni (quale sia stato il colore politico delle giunte), in omaggio a interessi che nulla hanno a che fare con l'interesse generale. La prevista, scontata, straordinaria «emergenza» è dunque frutto di istituzioni ordinarie, l'inquinamento atmosferico è il risultato diretto dell'inquinamento urbanistico, del fallimento di ogni attività di ragionevole pianificazione del territorio.

Non solo non si è voluto ridurre drasticamente il traffico privato a vantaggio del trasporto pubblico, nonostante i referendum, né provvedere con la necessaria decisione alle misure tecniche di prevenzione: ma si è stati incapaci, a Milano come altrove, di attuare un'efficace politica di decentramento degli sviluppi; non si sono realizzati gli elementari standard di spazio; si sono costruiti quartieri che di moderno hanno solo la data, con densità fino a 20 metri cubi per metro quadrato, con strade crepacchio e senza la minima dotazione di verde; si sono accerchiati i centri storici; si è autorizzata l'indiscriminata modificazione delle destinazioni d'uso degli immobili, si è incoraggiata la spietata terziarizzazione, cioè la sostituzione delle residenze con uffici pubblici e privati scacciando gli abitanti (il centro storico di Roma ha perso più della metà della sua popolazione), allargando all'infinito l'area della paralisi circolatoria e quindi dell'inquinamento.

Milano è da sempre l'esempio classico della città che si è autosoffocata grazie a una sistematica espansione radiale, a macchia d'olio. Adesso, un quadro allarmante della situazione ci è offerto dal Dipartimento di scienze territoriali del Politecnico. Innumerevoli varianti parziali hanno stravolto il piano regolatore (che è del '53, Milano fu la prima città a provvedere), che però non controllava l'uso del centro storico e ammetteva densità spropositate.

LA VARIANTE generale del '76 fu presto disattesa, e negli anni Ottanta la capitale del triangolo industriale ha subito un radicale processo di «neocentralizzazione terziaria» e di concentrazione alla quale hanno contribuito le stesse innovazioni nella politica dei trasporti di massa (terza linea della metropolitana e Passante Ferroviario), mentre saltavano gli indirizzi di decentramento previsti dal piano intercomunale.

Una montagna di metri cubi viene rovesciata sulla città: gli episodi maggiori sono l'area Garibaldi-Repubblica (900.000 metri cubi), l'insensato ampliamento della Fiera (1.250.000), le aree Pirelli della Bicocca (2 milioni), Montecity sull'area Montedison (560.000), in tutto più del doppio di quanto prevedeva la variante generale; a questi vanno aggiunti quelli realizzati o previsti sulle aree industriali dismesse (che si estendono per ben 460 ettari), sempre mediante varianti parziali. In conclusione, negli ultimi dieci anni a Milano sono stati programmati nuovi insediamenti terziari per 10-12 milioni di metri cubi, a cui si aggiungono cubature ingenti quanto imprecisate di nuovi insediamenti residenziali, del tutto incongrui in una città che nell'ultimo ventennio ha perduto 300.000 abitanti.

Assistiamo dunque a un programma convulso di espansione, fino al soffocamento, alla saturazione e alla definitiva irrespirabilità dell'aria, con la prospettiva di fare di Milano (e del suo hinterland, perché allo stesso modo si comportano i comuni limitrofi) un ininterrotto tavoliere di cemento. Un enorme accumulo di metri cubi viene immesso sul mercato, su sollecitazioni speculative, al di fuori di qualsiasi logica economica: si riafferma pesantemente - si legge nel documento del Politecnico - la rendita fondiaria legata alla funzione terziaria, nel rifiuto di ogni programma di pianificazione globale. Il piano regolatore viene relegato sullo sfondo, in posizione marginale e burocratica, la deregulation mutila gli strumenti urbanistici di ogni concreta possibilità operativa: si teorizza la prevalenza del «progetto» rispetto al piano, secondo lo slogan «decidere mentre si discute».

È L'ANTI-PIANO, che in modi più rozzi e manifestazioni più sbrigative si va ormai affermando in tutta Italia. Il ministro dei lavori pubblici confeziona un pacchetto per l'edilizia residenziale che scardina ogni norma urbanistica elementare, a Napoli tornano all'attacco gli sventratori del centro storico, a Roma i più grossi gruppi finanziari pubblici e privati si vanno accaparrando le aree del previsto Sistema direzionale orientale; a Bologna il commissario di governo bocchia l'accurato piano territoriale paesistico dell'Emilia-Romagna, avversato da tutti i nemici della pianificazione (e poi salvato in extremis dal Tar), a Palermo il piano particolareggiato del centro storico rischia di cadere con la caduta della giunta «anomala»; unico lampo di luce, a Firenze, l'accantonamento, ad opera della segreteria nazionale del Pci, dell'operazione Fiat-Fondiaria, coi suoi quattro milioni di metri cubi. Siamo l'unico fra i paesi avanzati a non avere ancora, a dieci anni dal Duemila, la legge fondamentale sul regime dei suoli.