

XXX CONFERENZA DEL TRAFFICO
E DELLA CIRCOLAZIONE

L'AUTOMOBILE NELLA SOCIETÀ
Traffico e ambiente

archiviocederna.it

dott. ANTONIO CEDERNA

STRESA 27 - 30 SETTEMBRE 1973

L'AUTOMOBILE NELLA SOCIETA'
Traffico e ambiente

relatore:
dott. ANTONIO CEDERNA

Quando anche si riuscisse a ridurre o ad eliminare gli scarichi inquinanti delle automobili, non sarebbe eliminata che una minima parte del danno che il traffico motorizzato reca all'ambiente dell'uomo, alle città, al paesaggio, alla natura, alla qualità stessa della nostra vita.

L'ipotesi di tre miliardi e mezzo di automobili circolanti tra qualche decennio sulla superficie terrestre e l'asfaltatura dello spazio necessario per farle circolare (come si legge nel volume di B. Ward e R. Dubos, « Una sola terra », edito in occasione della Conferenza di Stoccolma) rappresenta una prospettiva di autentica catastrofe.

L'automobile (è scritto nel « Progetto sopravvivenza » degli scienziati inglesi) « non è più assolutamente il mezzo migliore per aumentare la facilità dei movimenti ». Presto ci troveremo di fronte a questa alternativa: « O far sì che città e campagne siano ancora in condizioni che valga la pena di viverci e andarci, condannando quindi l'automobilista a star fermo, oppure lasciare che esso si muova su spazi sempre più estesi di cemento e di asfalto, sacrificando ogni pregio delle cose che meriterebbero di essere viste e vissute ».

La linea di demarcazione tra il successo e il fallimento dell'automobile — scrive lo scienziato americano Barry Commoner — è la porta della fabbrica. Finché essa è in via di costruzione, la tecnologia celebra i suoi trionfi: quando esce dalla fabbrica ed entra nell'ambiente essa, coi suoi veleni e le sue vittime, diventa un misfatto tecnologico. « Il valore umano dell'automobile — conclude — è annientato dal suo fallimento ambientale ».

In realtà, è venuto il tempo dell'autocritica, degli esami di coscienza, del ripensamento culturale e politico circa il modo in cui abbiamo usato e abusato dell'automobile e delle strade. Sta infatti succedendo che i due fini principali della motorizzazione, mobilità e accessibilità territoriale, sono sempre più difficili da raggiungere: nelle città la mobilità ha già ceduto al suo contrario, alla stasi e alla congestione insopportabile, mentre in nome dell'accessibilità abbiamo investito così brutalmente il territorio, scatenando un così incivile groviglio di infrastrutture e insediamenti, che tra poco asfalto e cemento avranno riprodotto in ogni angolo del Paese gli inconvenienti dell'ambiente urbano. A questo riguardo la situazione italiana è esemplare, addirittura anomala nella sua gravità.

A differenza di ogni altro Paese avanzato, scontiamo una lunga imprevidenza e una tenace inerzia politica. Il nostro ordinamento giuridico è

arretrato di decenni: non abbiamo una legge urbanistica moderna, non abbiamo leggi moderne di tutela ambientale, non sappiamo attuare una qualsiasi politica di piano che consenta di programmare insediamenti e infrastrutture nell'effettivo interesse pubblico.

Se i problemi ambientali del traffico sono pressanti in tutti i Paesi a forte sviluppo industriale, nel nostro sono patologici e senza alternative. Se il cittadino americano può ricrearsi dal disordine urbano nei più grandi e meglio gestiti parchi statali e nazionali del mondo; se i figli degli operai della superindustrializzata Ruhr hanno a disposizione i più efficienti parchi attrezzati per ogni genere di attività ricreativa; se la sovrappopolata Olanda sa realizzare, nel quadro di piani territoriali rigorosi, la produzione di edilizia economica a più alto livello ambientale, e via dicendo, l'enorme maggioranza degli italiani è senza scampo murata negli indecenti quartieri costruiti in questo dopoguerra, che sono la nostra vergogna di fronte al mondo civile, con incalcolabili effetti sulla salute psico-fisica di bambini, giovani, donne, anziani; e quando si fugge dalle città si ritrova una natura degradata, privatizzata, artefatta, il caos cittadino trasferito nei luoghi della vacanza e del tempo libero.

La situazione del traffico nelle nostre città è esperienza quotidiana di tutti e non ha bisogno di particolari illustrazioni: caos e paralisi sono il risultato diretto dell'ossessivo alla speculazione sulle aree fabbricabili, la quale, conniventi i comuni, ha agito, ignorando semplicemente il problema. Il dilagare della motorizzazione privata sta cancellando il prestigio ambientale dei centri storici, li rende pressoché inagibili ai pedoni e quindi non più godibili come dei beni culturali collettivi, offende e scompagina gli stessi rapporti sociali di vita comunitaria.

Una tipica distorsione mentale (che ha le sue origini nel ritardo con cui siamo giunti alla rivoluzione industriale) ci ha indotto nei decenni passati a scambiare l'invidenza del motore a scoppio per espressione, come si usava dire, di «vita pulsante», l'inalzamento di gas di scarico per raggiungimento di vitalità latina, il caos dei movimenti per mezzo necessario a «rivitalizzare» (così si diceva ancora) il troppo tranquillo ambiente dei centri storici, a loro volta definiti volentieri dalla sottocultura di giornalisti, ingegneri e architetti, «freddi musei».

Per riscaldarli, si mise mano al piccone e fu l'epoca degli sventramenti, che ebbe l'apogeo negli anni trenta a Roma, ed effetti ritardati a Milano nel dopoguerra. L'insulso e melodrammatico stradone che si chiamò via dell'impero, ha fatto piazza pulita di un immenso patrimonio storico recuperabile, ha spaccato in due la più illustre zona archeologica del mondo per poi ricoprirlo per metà di asfalto, ha isolato i monumenti in un'atmosfera artificiale e stralunata. Li ha degradati a semplice fondale scenografico di smisurate correnti veicolari, ha rovesciato tutto il traffico dei quartieri meridionali di Roma sul Corso cioè sulla via Flaminia di duemila anni prima, concorrendo alla paralisi odierna e al soffocamento a macchia d'olio della città. Colosseo e Arco di Costantino sono stati ridotti a spartitraffico e, da qualche tempo, scossi dal rotolo di milioni di auto, hanno cominciato a vacillare, destando periodici allarmi e ricorrenti impegni a provvedere.

Il dilagare del traffico è dunque causa diretta, oltre che della irreparabile degradazione ambientale dei centri storici, della distruzione fisica degli stessi maggiori monumenti.

L'evidenza dei fatti non può tuttavia restare a lungo senza effetti. Da un decennio almeno si è capito che ogni sventramento nel delicato, antico tessuto delle città, fatto per i pedoni, ha effetti esattamente opposti a quelli sperati (più ossessivo aumento della congestione anziché suo alligierimento); e di norma i piani regolatori bandiscono ormai ogni massiccio intervento demolitorio. E' un innegabile progresso, che ha avuto come corollario un inizio di inversione di marcia nell'uso che dei centri storici vogliamo fare: contro la marcia montante della motorizzazione privata, da alcuni anni le amministrazioni comunali hanno cominciato a istituire zone pedonali e zone a traffico limitato.

Secondo la «Prima relazione sulla situazione ambientale del Paese», curata dalla Tecneo, risulta che al marzo 1973 in almeno 46 centri urbani erano in vigore, «sia pure con diverse estensioni, modalità e regolamentazioni, e specialmente nelle aree centrali della città, discipline del traffico miranti a restituire all'uso pedonale particolari zone», nella maggior parte dei casi adottate negli ultimi due anni. I provvedimenti sono per lo più insufficienti e approssimativi: al divieto di traffico nelle poche isole veramente pedonali non si è aggiunto nessun provvedimento atto a riscattare e riqualificare l'ambiente, come invece è dato vedere in qualunque zona pedonale all'estero,

ramente sono stati aboliti i marciapiedi, con il che si abolirebbe anche «la residua remora psicologica alla libera praticabilità pedonale», né si è provveduto al necessario arredo; senza dire che le necessità di servizio (carico e scarico delle merci) impediscono che queste aree pedonali assumano dimensioni notevoli. Quanto alle zone verdi, alla chiusura al traffico privato di Villa Borghese a Roma non è seguito nessun piano di autentico, differenziato e irreversibile uso pedonale, mentre a Milano non si riesce a trovare una soluzione per il parco.

Le difficoltà che incontrano questi provvedimenti limitativi sono note: è consueta, quasi rituale, l'opposizione ostusa dei commercianti, che poi invece, come si è rilevato, aumentano la loro attività; inoltre, come ancora osserva la Relazione sull'ambiente, le amministrazioni comunali, per vecchi timori e consuetudini, fanno in modo che l'uso pedonale venga strettamente legato alle attività commerciali, «così che vie e strade sono restituite quasi esclusivamente al pedone che consueta, e risultano aree commerciali piuttosto che pedonali» in senso completo (come a Roma, ad esempio, via Borgognona e via dei Coronari).

Va da sé che simili limitati interventi, svincolati da coraggiose politiche che diano la priorità al mezzo di trasporto pubblico e inseriti in situazioni urbanistiche disastrose come quelle delle città italiane, possono ingovernarsi, primo fra tutti la congestione nelle zone immediatamente adiacenti il centro. In più, si procede senza un piano globale del traffico (ovvero, quando esso viene redatto da esperti resta lettera morta, o il comune non ha i soldi per pagarlo, come è successo a Roma). Ma un piano del traffico è ovviamente una pura astrazione se non è il risultato di un piano regolatore generale che eviti la concentrazione delle funzioni terziarie e direzionali nei centri storici e localizzi residenze, uffici, servizi, impianti produttivi e infrastrutture secondo l'interesse generale anziché quello della speculazione sulle aree fabbricabili.

Sono innumerevoli gli esempi stranieri, scandinavi, olandesi, inglesi, tedeschi ecc. da cui imparare come fare le città nuove e come sistemare il traffico nelle vecchie: come, in particolare, separare traffico motorizzato da traffico pedonale, come collegare con ininterrotti percorsi pedonali casa e lavoro, casa e scuola, casa e centri commerciali. Ma sono esempi che non sembrano interessarci troppo, poiché urtano contro un'antica, radicata boria italiana. Che almeno si cominci anche

da noi, pur con i precari strumenti a disposizione, a realizzare sistematicamente aree e percorsi pedonali non più soltanto nelle zone centrali ma anche in periferia, dove abitano i quattro quinti dei cittadini; per rendere meno inumane le loro condizioni abitative. Unici al mondo, infatti, noi italiani abbiamo saputo costruire sterminati quartieri nuovi che, oltre ad essere incivili per sovraffollamento e mancanza di attrezzature collettive, sono anche più inadatti alla vita moderna dei quartieri rinascimentali e barocchi.

Perché le cose cambino, si impone una drastica inversione delle tendenze urbanistiche in atto. Occorre bloccare il gigantismo urbano, i ciechi sviluppi radiocentrici, opporsi a ogni ulteriore proliferazione dell'edilizia abitativa privata; occorre recuperare tutti gli spazi liberi ancora disponibili e destinarli ai servizi e alle infrastrutture mancanti, al verde, alle scuole, alle aree pedonali, alle attrezzature ricreative e culturali: il tutto in una visione ad ampio raggio territoriale, che agevoli decentramento, coordinamento, respiro, secondo una politica fondaria che favorisca il formarsi di ampi demani pubblici a tutti i livelli amministrativi (comunale, provinciale, comprensoriale, regionale). Molto può essere fatto applicando con coraggio la legge sulla casa n. 863, per quanto riguarda espropri e urbanizzazione pubblica.

Se nella considerazione del traffico urbano abbiamo potuto osservare un qualche timido progresso, questo progresso noi ci rifiutiamo di estenderlo al resto del territorio, al patrimonio, non certo inascuribile, dei nostri beni paesistici e naturali: verso i quali continuiamo a comportarci da autentici irresponsabili sventratori. In effetti, si tratti di costruire case o strade, noi continuiamo a considerare il territorio come *res nullius*, anzi, come terra di conquista da sfrattare e razzare impunemente, guidati dal misero tornaconto particolare, dal culto della mappa catastale, dall'interesse della rendita fondiaria.

La costruzione delle strade in Italia ha ubbidito finora alle stesse leggi che hanno guidato gli sviluppi edilizi e ogni altro intervento sul territorio: settorialità di scelte, fretta e grossolanità di soluzioni tecniche, ignoranza delle caratteristiche fisiche e ambientali, disprezzo di paesaggio e natura, e quindi dell'uomo, prevalenza di interessi economici che nulla hanno a che fare col bene pubblico.

Ora, non sarà mai possibile cambiare rotta se

non siamo disposti a riconoscere fino in fondo gli errori commessi. Non si tratta, come più volte ci viene rimproverato, di piangere sul latte versato: non con latte infatti abbiamo a che fare ma con asfalto e cemento, permanenti, inalterabili, ineliminabili, che hanno semidistrutto il « bel Paese » e la denuncia del male compiuto appare come un primo, elementare, essenziale atto di conoscenza della situazione.

In una sommaria esposizione delle conseguenze negative che il traffico ha sull'ambiente che ci circonda, non può mancare un accenno all'ambiente stradale stesso, ovvero alla nostra incapacità di offrire a chi va in macchina condizioni ambientali per quanto possibile confortevoli e sicure. A questo riguardo due fatti soprattutto ci mostrano l'arretratezza tecnica dell'ingegneria stradale italiana: il trattamento che hanno subito le vecchie strade statali e il modo in cui sono state costruite le nostre autostrade.

Verso la fine degli anni cinquanta, prolungando lungo le strade la moda degli svitramenti che andava man mano decedendo nelle città, l'AN.A.S. mise mano alla più ingloriosa delle sue operazioni: l'abbattimento degli alberi che senza colpa ne peccato sorgevano lungo le strade statali della penisola. Fu orchestrata una grande campagna, organizzata dai settimanali, promosse inchieste di opinione. Il vano da mille partiti si fece presente che innumerevoli esempi stranieri mostrano la funzione essenziale che gli alberi esercitano agli effetti della sicurezza, poiché favoriscono la guida ottica, annunciano a distanza l'andamento della strada, assicurano un ambiente riposante e vario, fanno da antidoto alla sonnolenza e all'intorpidimento, proteggono dall'abbagliamento del sole, tengono desta l'attenzione, invitano alla prudenza, ecc.

Invano si cercò di far capire all'AN.A.S. che nessun albero aveva mai attraversato la strada a nessuno; che si potevano sistemare guard-rails e che, quand'era necessario, ampliare la capacità delle strade, bastava costruire una nuova carreggiata ai lati dei filari lasciati intatti; e che soprattutto era ridicolo prendersela con gli alberi, quando contemporaneamente si tollerava che il disordine urbanistico addensasse immediatamente ai lati della strada edifici di ogni genere, case, palazzi, fabbriche, negozi e quindi muri, fossati, pali, recinti, spigoli, pilastri, chioschi e via dicendo, trasformando in corridoi e moltiplicando all'infinito le cause di disastri.

Niente da fare. Si calcolano in 150-200.000 gli alberi che vennero segati (tra l'altro, una bella quantità di legna che non si sa bene dove sia finita). È un fatto che rimane esemplare: ignorando completamente le nuove, differenziate funzioni che, con la contemporanea costruzione delle autostrade, le vecchie statali avrebbero potuto assumere, si era preteso di risolvere il problema della modernizzazione di queste ultime rubacchiando a spese degli alberi mezzo metro di qua e mezzo metro di là della sede stradale; il che la dice lunga sulla lungimiranza dei criteri e sull'ampiezza di vedute dell'Azienda autonoma strade.

L'altra considerazione da fare riguarda le nostre autostrade, che cominciano a essere sottoposte a processo da parte degli automobilisti che si sobbarcano alle fatiche degli esodi e dei rientri estivi, e sono ormai oggetto di ineccepibile critica da parte della grande stampa d'informazione.

Concepito al di fuori di ogni programmazione economica e territoriale e realizzato in base a norme vecchie, anche sul piano strettamente tecnico esse sono venute meno a elementi critici di sicurezza. Basta osservare i tracciati rigidi e rettilinei finalizzati soltanto alla massima velocità: le scarpate laterali, i viadotti con pilastri a spigoli vivi sul filo delle carreggiate, lo spartitraffico più stretto del mondo (giustamente definito da qualcuno « delinquenziale ») con conseguente micidiale salto di corsia. Mentre l'esperienza straniera insegna che la qualità estetica e paesistica è il principale fattore di sicurezza, da noi sembra che si sia fatto di tutto per evitare di rendere il percorso vario, piacevole e attraente.

A un accorto adeguamento all'ambiente e inserimento nel paesaggio si è preferita la piatta monotonia o la violenta contrapposizione per via di gigantesche e spesso superflue cosiddette « opere d'arte » (immanicabilmente definite « ardite » e tali soprattutto nel costo, basti pensare alla Roma-Avezzano): in ogni caso ci si è rifiutati di creare l'indispensabile cornice naturale, si è ignorato ogni accorgimento per alleggerire la fatica e la noia, si è stati incapaci di realizzare gli spazi per la sosta, la ricreazione, il riposo. Come nei contemporanei piani regolatori delle città, sacrificate al profitto privato, anche nella costruzione delle autostrade ogni traccia di verde è stata abolita, sacrificata alla fretta di fare e al disprezzo per le complesse esigenze dell'uomo a cavallo del suo servo-ídolo meccanico.

Tutta l'autostrada del Sole è stata costruita senza l'apporto di un paesaggista (né tanto meno di un urbanista, di un esperto in comportamento, ecc.). Anche le minime opere di arredo sembrano fallite: tranne che in qualche tratto, dopo molti tentativi si è rinunciato a far crescere la siepe anti-abbagliante di arbusti sullo striminzito spartitraffico; stanno miseramente seccando perfino gli stentati cipressi piantati all'imbocco delle gallerie per renderne un po' meno frigidò e crudo il taglio; le aree di sosta parcheggio e riposo sono sulci ritagli di terra bruciata (mentre si trova lo spazio per la terza corsia).

Le migliaia di miliardi investiti sono serviti solo alla realizzazione, già in sé inadeguata, del puro nastro d'asfalto, quando bastava impiegarne una minima percentuale per la sistemazione di decenti spazi e attrezzature complementari: come contemporaneamente capitava cogli impianti industriali nel Mezzogiorno, dove una minima percentuale delle migliaia di miliardi investiti sarebbe bastata a soddisfare le esigenze e a ovviare agli effetti indotti, inquinamento, mobilità dei lavoratori, risanamento edilizio, verde pubblico, scuole, ecc. Ma, si sa, i costi necessari per aumentare la sicurezza hanno, secondo la « similitudine aziendale », una redditività nulla, come leggiamo nell'ultimo fascicolo (n. 61) della rivista « Urbanistica » (tutto dedicato alla mancata politica dei trasporti in Italia): la sicurezza non poteva entrare nelle finalità di un sistema autostradale, che aveva come premessa fondamentale di favorire solo le lunghe percorrenze e le massime velocità, di stimolare la motorizzazione privata e di assicurare minimi costi e massimi profitti ai costruttori.

La conclusione è che se non abbiamo saputo, in quella che è la più grande opera pubblica di questo secolo, creare un ambiente di guida confortevole e sicuro a salvaguardia dell'incolumità dell'uomo, tanto più si spiega il disprezzo che i costruttori di strade in Italia hanno mostrato e continuano a mostrare per paesaggio, natura, vegetazione, territorio e ambiente in generale.

Il punto più recente sull'argomento è stato fatto, il giugno scorso a Urbino, nella già citata relazione ambientale del Paese. I danni che la costruzione di strade e autostrade hanno arrecato e arrecano all'ambiente vengono ricondotti a due serie di cause fondamentali:

a) l'inadeguatezza delle prescrizioni richieste per la redazione dei progetti stradali che sono

rimaste fino a tempi recenti quelle del 1895, modificate nel 1947, norme non certo concepite, dati i tempi, per la salvaguardia dell'ambiente, « ma solo per fornire più ampie garanzie progettuali nei riguardi dei preventivi di spesa da iscriverne a bilancio ». Solo nel 1968 sono state emanate dal Ministero dei lavori pubblici istruzioni per la redazione dei progetti, che prescrivono indagini sugli aspetti orografici, sulle caratteristiche socio-economiche del territorio, indicazioni sulle giustificazioni del tracciato prescelto e possibili alternative, ecc. Sono indagini preliminari da effettuare in sede di progetto di massima, per le quali per altro non sono previsti rimborsi, e come tali restano prive di applicazione;

b) la scarsa consapevolezza degli effetti sull'ambiente di un asse stradale (sotto il profilo geologico, urbanistico, paesistico), considerato come un'infrastruttura da realizzare con il minimo costo di costruzione e la massima velocità di percorrenza per l'utente, « senza tenere in alcun conto l'alto valore sociale del territorio da attraversare con il minimo disturbo, e quindi la necessità di ottimizzare, insieme al tracciato, anche le altre funzioni che il territorio deve svolgere ».

I guasti maggiori di un simile arretrato modo di procedere sono i seguenti:

— la divisione dell'habitat naturale, nociva per la flora e per la fauna (gli esperti stimano che le due parti di una foresta tagliata da un'autostrada risultano separate, agli effetti ecologici, da una barriera equivalente a 100 chilometri di distanza);

— i movimenti di terra nella fase di costruzione;

— l'alterazione del deflusso delle acque;

— la creazione di zone di discarica dei rifiuti.

In particolare, « la costruzione di gallerie e viadotti, il salto di gole con opere che richiedono profonde fondazioni e lunghi rilevati può portare a modificazioni del regime idrologico di vaste aree; lo scavo di gallerie può incidere sul livello di falda con ripercussioni sia sull'approvvigionamento idrico sia sulla stabilità dei terreni sovrastanti; eccessivi mutamenti di terra possono deturpare il paesaggio e provocare danni alla vegetazione e alla stabilità dei pendii; la costruzione di ripidi tagli nelle scarpate può compromettere la stabilità dei terreni ». Infine per non parlare degli squarci e offese al paesaggio che arrecano i percorsi rettilinei, il tracciato di un asse stradale

(in un Paese come il nostro in cui le strade servono soprattutto a valorizzare e lottizzare i terreni, e non sono di regola inserite in nessun piano urbanistico) scatenano immediatamente fenomeni di speculazione edilizia concentrazione e congestione insediativa, turistica, residenziale, industriale, con i noti, deleteri effetti sul territorio e sulla stessa vita degli uomini.

Sembra superfluo (ma sarebbe ora che qualcuno provettesse a un'informazione e illustrazione sistematica in materia) ricordare, a confronto, l'esperienza straniera: ad esempio, l'obbligo negli Stati Uniti per gli enti costruttori di strade di redigere rapporti sugli effetti ambientali, la verifica effettuata in Giappone nel 1971 di tutti i progetti stradali, le disposizioni tedesche per la salvaguardia delle zone forestali e agricole, le convenzioni con cui in Belgio i privati sono tenuti a mantenere il verde e gli alberi ai lati delle strade; e ancora, negli Stati Uniti, la presenza di decine e decine di esperti per la sistemazione delle fasce laterali (il *roadside development*) nell'organico che presiede al piano autostradale interstatale.

Da noi, da qualche anno, è invalso l'uso di interpellare un architetto paesaggista: ma normalmente esso è chiamato a cose fatte, quando il tracciato è già stato deciso, a mettere delle pezze, e il suo apporto scade a opera tardiva, posticcia, di semplice imbellettamento. Ed è sintomatico, circa l'ignoranza delle condizioni del territorio, quello che ha rilevato l'Ordine dei geologi: nel 1969 la Corte dei conti ha lamentato che in Italia si sono dovuti spendere in un anno ben 80 miliardi per « imprevidi geologici » nella costruzione di opere pubbliche.

Poiché costruzione di strade e insediamenti edilizi si incentivano confusamente a vicenda, il discorso non può che essere unitario, per mettere in evidenza il vizio di fondo che condiziona entrambi i fenomeni, e le prospettive catastrofiche (questa volta tutte italiane) che ci stanno davanti. Il vizio è, sul piano urbanistico generale, la mancanza di una qualunque ragionevole ipotesi di sviluppo e di ogni inquadramento in una politica di piano: la prospettiva è un'insensata proliferazione di strade e di case che porterà alla distruzione irreparabile del nostro territorio.

E' bene sapere che gli strumenti urbanistici dei nostri comuni, piani regolatori e programmi di fabbricazione, moltiplicano per tre, per dieci, per cinquanta l'attuale capacità insediativa: così da ren-

dere potenzialmente edificabile tutto il terreno a disposizione. E' stato calcolato che, se si dovessero realizzare le previsioni di quei « piani », l'Italia alla fine del secolo ospiterebbe circa 250 milioni di abitanti. Per tacere della famigerata sentenza della Corte costituzionale del 1968 che considera « conaturato » alla proprietà del suolo il diritto di edificare: cosa per cui, attribuendo un indice medio di un metro cubo per metro quadrato ai trenta milioni di ettari che costituiscono l'Italia, questa potrebbe tranquillamente ospitare tre miliardi e passa di abitanti, cioè l'intera popolazione del globo.

E' una prospettiva alla quale, a Dio piacendo, non si arriverà: ma il guaio è che costruttori di case e di strade si comportano, giorno dopo giorno, come se ci si dovesse arrivare: e il traguardo è un'Italia ricoperta da un'ininterrotta crosta di cemento e di asfalto, che cancellerà per sempre ogni fisionomia dei luoghi, dalle Alpi al capo Passero. Già procediamo al ritmo di 1.000 chilometri l'anno (di cui 400 di autostrade), già il 5,9 per cento del territorio nazionale è occupato da strade (una delle percentuali più alte tra tutti i Paesi): se qualcuno, come si è fatto per vani edificabili, facesse il calcolo della superficie stradale prevista da quegli sgherri piani urbanistici e dalle lottizzazioni concesse fuori di essi o in assenza di qualsiasi piano, si renderebbe conto delle dimensioni del disastro imminente: forse in sede politica qualcuno comincerebbe a preoccuparsi.

Nessun angolo d'Italia sembra salvarsi dall'aggressione, anzi le vittime designate sono le zone di più alto valore ambientale, quelle costiere di mare e laghi, quelle collinari e montane.

Lungo le fasce costiere le grandi strade sembrano riprodurre gli errori delle vecchie ferrovie. E' appena il caso di citare il tracciato dell'autostrada adriatica, l'esperienza negativa della Catania-Messina, oppure la nuova via Flaeca che ha sfondato le magnifiche insenature tra Terracina e Gaeta aprendo alla lottizzazione l'immediato entroterra e i promontori, i progetti sbagliati lungo la costiera sorrentino-amalfitana. Solo in qualche raro caso una forte presa di coscienza politico-urbanistica è riuscita a sventare il pericolo: si tratta della E. 1, in provincia di Livorno, che sembra debba finalmente essere decisamente allontanata dalla costa, grazie ai piani regolatori coordinati adottati dai cinque comuni attraversati.

All'origine dei tracciati litoranei sta l'antica, ottocentesca fissazione dei lungomare, dura quanto altra mai a morire. Si parla molto con giusta preoccupazione dell'erosione delle spiagge: ma essa, prima che un fenomeno naturale che viene dal mare, è un prodotto artificiale della nostra insipienza che porta ovunque le amministrazioni comunali a costruire strade immediatamente alle spalle delle spiagge. Strade che distruggono vegetazione e dune, mescolano confusamente passaggio, parcheggio, transito e traffico locale, restringendo senza scampo lo spazio destinato alle attività ricreative e balneari. Uno stradone litoraneo è stato tracciato fin sulle rocce di Cala Gonone in Sardegna e si pretende di continuarlo; si parla di strada lungo l'intatta duna della Feniglia presso Monte Argentario: lo scempio esemplare resta tuttavia la strada costruita sopra la magnifica duna in comune di Latina e Sabaudia tra i laghi costieri e il mare, che ha stroncato l'unità ambientale di mare, terra e laghi, e ha portato l'edificazione e quindi la privatizzazione per alcuni chilometri di una parte del parco nazionale del Circeo.

I lungomare sono all'ordine del giorno in tutte le lottizzazioni che investono le superstiti fasce forestali costiere: un reticolo di strade distrugge il sottobosco, abbassa l'umidità fruttifica, rompe l'equilibrio con l'acqua salmastra (provocando l'ingressivo di questa), apre la strada ai venti marini, con danno alla vegetazione e all'agricoltura dell'entroterra.

Ne si può dimenticare il boom della motonautica da diporto (un caso in cui non funziona la retorica del motore come essenziale mezzo di lavoro) e della conseguente corsa alla costruzione di sempre più numerosi approdi turistici. Ben ottanta domande di concessione giacciono al Ministero della marina mercantile, ben trentacinque porti turistici sono stati autorizzati dal C.I.P.E. nel Mezzogiorno. Ogni insenatura, ogni golfo, ogni lago costiero rischia di essere manomesso: porto turistico significa trasformazione delle rive in banchina, distruzione dell'ambiente naturale, inquinamento da petrolio, sottrazione di spazio al bagno libero, urbanizzazione di rapina nell'entroterra e via dicendo. In tutto, sempre in mancanza di un piano ragionevole di localizzazioni, di una legge che preservi l'interesse pubblico: e mentre non si trovano i fondi per attrezzare i nostri maggiori porti con dispositivi per il lavaggio dei serbatoi delle petroliere, previsti dalla convenzione di Londra.

Non sfuggono naturalmente alla mania delle strade litoranee o in cornice, i laghi. Non note a tutti le polemiche suscitata dalla superstrada che squarcia le pendici orientali del lago di Como, investe terreni franosi, sovrappone traffico pesante, veloce e turistico: in dieci anni sono stati costruiti dieci chilometri, a un costo intollerabile. Un'assurda strada veloce ha sfasciato le rive del lago di Caldonazzo, già definito la perla del Trentino: solo i ruderi di un grande edificio romano, providenzialmente scoperti nel corso dei lavori, possono forse impedire il completamento della strada intorno al lago di Bracciano, mentre permangono il pericolo che anche il lago di Bolsena venga strangolato dal solito nodo scorsio stradale.

Rottura di ogni continuità tra acqua e terra, congestione di traffico a pochi metri dalla riva, distruzione di pendii erbosi e di zone a canneto, inquinamento e scarico di rifiuti, incentivo all'edilizia, sono alcune delle conseguenze: senza parlare di quelle della navigazione a motore (prima fra tutte l'erosione delle rive) là dove è ammessa, come nel lago di Seggiano in Brianza. Si è andati a costruire un pezzo di strada fin sulle rive del Lago di Tovel, unico al mondo per il suo attraversamento dovuto a un'alga microscopica: scappamenti delle auto, presenza disordinata della gente, inquinamento causato dagli scarichi di *chalets* e villette: il risultato è, da otto anni, la scomparsa di quel favoloso lume rosso, ossia la distruzione di un monumento naturale che andava difeso e conservato con cura religiosa.

Ancora più evidenti sono i guasti ambientali causati dal traffico e dalla stradomania italiana nelle zone collinari e montane. Gli scipi sbandierati sono i più vari: di bonifica montana, forestali, turistici, spesso ammantati di socialità e in realtà demagogici.

Le strade forestali di bosco diventano strade di lottizzazione, le strade fatte col pretesto di spegnere gli incendi finiscono col favorirli perché aprono i boschi a un sempre maggiore afflusso di gente: le strade invocate allo scopo, come si dice, di « togliere dall'isolamento » vallate e paesi, finiscono invece col servire a chi si è preventivamente accaparrato i terreni a scopo edilizio. I guasti delle strade di montagna eseguite a colpi di ruspa sono ben descritti dalla già citata relazione sullo stato dell'ambiente: sterri e riperti, muri di scarpa e controscarpa alterano profondamente il paesaggio; l'incisione dell'ecosistema provoca un aumen-

to del ruscellamento di superficie e la degradazione dei terreni, con conseguenti pericoli di frane e possibili alluvioni più in basso, con conseguente aumento della portata solida dei fiumi, altra causa di alluvioni.

Le strade portano folle di turisti impreparati e inconsapevoli: ne deriva rumore, inquinamento da gas di scarico, distruzione del sottobosco; trasformazione, in seguito al calpestio, della parte superficiale del suolo in crosta dura, costipata e priva di humus; pericolo di incendi per fuochi e mozziconi di sigarette; asportazione di fiori, funghi e piante, rottura di rami e arbusti, abbandono di immondizie, maggiore accessibilità per i cacciatori e quindi sterminio facilitato della fauna. E ora incombe il flagello dei mezzi fuori strada, per cui il guasto rischia di essere esteso illimitatamente a tutta la montagna italiana.

Altra forma di traffico nocivo sono gli impianti di risalita. Anche in questo campo abbiamo registrato un *boom*, sottratto a ogni controllo e programma urbanistico: in pochi anni l'Italia (che abbonda delle cose superflue e manca di quelle necessarie) è passata in testa alle nazioni europee come numero di impianti. Questi esigono sempre più vasti spazi per strade di accesso e parcheggio, le piste esigono il sacrificio di grandi fasce di foresta, provino specularmente se si pensa che — come scrive un forestale — quasi sempre si opera nei boschi di protezione posti al limite della vegetazione, mentre i mezzi meccanici (per eliminare buchi, sassi e ceppaie) incidono sul terreno provocando alterazione nella cortice erbosa, favorendo l'opera di erosione delle acque.

E' in atto un autentico assalto all'alta montagna, che tra poco sarà interamente meccanizzata e ricoperta da una ragnatela di fili, tralicci e bidoncini semoventi. Qui l'affronto è soprattutto etico e culturale. Viene distrutto il valore educativo e morale dell'alta montagna (cioè le uniche zone del territorio giunte a noi intatte dalle epoche più remote), la cui scoperta presuppone necessariamente impegno individuale, solitudine, silenzio, fatica: viene umiliata e resa impossibile la lenta conquista a passo d'uomo, l'osservazione naturalistica (che dovrebbe essere lo scopo di ogni attività escursionistica e alpinistica non puramente acrobatica), la contemplazione della maestà involata e primigenia della montagna. Si è perfino preteso anni fa (iniziativa poi fortunatamente fallita) di portare folle di giganti svagati con una funivia fin nel cuore del gruppo di Brenta: riducendo paesaggio e natura a una cartolina illustrata

su cui gettare un'occhiata, alla stessa maniera con cui si vogliono spacciare per strade « panoramiche » arterie lungo le coste o le valli alpine, nel momento stesso in cui si demolisce fisicamente e psicologicamente ogni autentico contenuto di panorama, paesaggio e natura.

Nemmeno le poche aree protette vengono risparmiare, nemmeno i parchi nazionali che coprono appena lo 0,6 per cento del territorio nazionale, così che l'Italia si pone anche in questo all'ultimo posto nella graduatoria dei Paesi civili. Abbiamo già accennato allo stradone che distrugge la duna nel parco del Circeo; assalti da strade che ne spaccano l'unità sono il parco del Gran Paradiso (strada del Nivolet), il parco dello Stelvio (dove è in atto e in progetto l'aggressione al massiccio centrale dell'Orles-Cevedale), e il parco d'Abruzzo in cui, a dispetto di ogni elemento rispetto naturalistico sono state realizzate volgari lottizzazioni, sei chilometri di impianti a fune, 25 chilometri di piste, 250 chilometri di strade: ossia quante ce ne sono nel parco americano di Yellowstone, che è trenta volte più grande.

Ancora una volta è stata l'A.N.A.S. a compiere il misfatto: l'allargamento e l'asfaltatura della strada di Forca d'Acero, tra secoli faggetti, i cui effetti sono stati giudicati in una memoria scritta dal direttore del parco, Franco Tassi, per conto del Consiglio d'Europa. E' il primo studio del genere condotto in Italia, e può valere qui come sintesi e ammonimento sui danni che un'ingegneria stradale arretrata arreca all'ambiente naturale in genere:

- frattura dell'integrità ecologica forestale, con alterazione insanabile dell'*habitat* naturale;
- dissesto idrogeologico, con frane, erosione, dilavamento e persino valanghe e slavine (quando la zona è sottoposta a movimenti nevosi);
- canalizzazione delle correnti ventose nel corridoio aperto dalla strada nell'ecosistema vegetale;
- sbancamenti degradanti dal punto di vista paesistico e pericolosi dal punto di vista naturalistico, per l'invasione di una fauna e di una flora ruderali e infestanti;
- scarichi e riporti di materiali, con relativa eliminazione, per vasti tratti, dell'intero mantello vegetale;
- disastroso trabusto, durante i lavori, per la presenza di veicoli di servizio (scavatrici meccaniche, bulldozers, compressori, ecc.) ed

esplosione di mine, il che ha escluso lungamente la possibilità di tana, nidificazione, rifugio, sosta e alimentazione per la fauna più pregiata:

- g) danni alla flora in seguito all'aumento del traffico, oltre che per inquinamento, per la penetrazione di gente impreparata al contatto con la natura, con il relativo saccheggio di fiori, frutta selvatica, muschi e terriccio (senza contare il movimento di pietre, l'accensione di fuochi, la dispersione di rifiuti); ovvio scompaginamento della vita animale, la grossa fauna allontanata, con incidenti agli animali in caso di forzato attraversamento, oltre che agli uomini investitori;
- h) sul piano urbanistico più generale, spaccatura di un ambiente unitario, incentivo alla speculazione edilizia a vasto raggio e all'asfaltatura delle strade secondarie resa all'automobilismo selvaggio, ossia immissione a macchia d'olio del mezzo motorizzato in zone dove solo il pedone e l'escursionista dovrebbe essere ammesso.

C'è da chiedersi fino a quando continueremo a sventrare impunemente il territorio, fino a quando ci rifiuteremo di fare un bilancio degli spaventosi costi economici e sociali che comporta la distruzione di una risorsa per definizione limitata e non riproducibile.

Il mese scorso, uno dei cento superstiti orsi d'Abruzzo è stato, come capita quasi ogni anno, investito e ucciso da un'auto: il che può lasciare indifferenti i nostri tecnici stradali, pronti a sorridere quando qualcuno gli ricorda gli accorgimenti in difesa della fauna che vengono adottati dai tecnici di altri paesi (come le gallerie che in Belgio e in Svizzera vengono praticate sotto le grandi strade per permettere il passaggio a cervi e caprioli). Ma pochi giorni dopo quattro uomini morivano nei lavori di un'altra galleria, quella del Gran Sasso: quasi a emblematica dimostrazione che l'irresponsabile sconvolgimento dell'ambiente naturale, sia esso causato dall'incapacità di attuare una qualsiasi politica in difesa del suolo oppure dalla nostra indiscriminata stradomania, porta per dirottissima alla distruzione dell'uomo.

Di fronte a questa tragedia (causata da un'opera che non serve a niente) i nostri spiriti forti, a differenza che per l'orso, avranno forse avuto un momento di compunzione: che altro pretendere da chi assiste impassibile alla morte di almeno

13.000 persone all'anno sulle nostre strade? L'intollerabile è che questa strage sia dovuta in gran parte all'arretratezza tecnica, all'interesse dei costruttori di auto e di strade, all'incapacità di porre un freno all'arcaico, frivolo mito della velocità, alla debolezza e alla vanità politica, al culto dello spreco, dell'inutile, dello sperpero. Un culto, questo, in cui si persevera con pervicacia, come dimostrano i progetti autostradali in corso, a cominciare dalla Trento-Vicenza-Rovigo, l'autostrada più inutile d'Italia tranne che agli effetti elettorali.

Tenui o inesistenti sono i sintomi di un miglioramento in questa impari lotta tra traffico e natura. Uno spiraglio può essere considerata la decisione di non rinnovare il contratto alla società che gestisce l'autostrada di Monza. L'aver incastrato un autodromo nell'unico grandioso parco storico del milanese, l'aver per tanti anni preteso di adeguarlo alle sempre nuove esigenze del cosiddetto sport automobilistico con ritocchi e varianti, è l'esempio più chiaro della mentalità vecchia con cui abbiamo affrontato le cose nuove del nostro secolo. Ma anche per questa decisione ci sono voluti dei morti.

Suggeriamo in conclusione alcune modeste misure da prendere per ridurre i guasti ambientali del traffico motorizzato:

- elaborazione di un corpo nazionale di norme unificate per la corretta progettazione delle strade di qualsiasi tipo, in vista della loro razionalità tecnica e del loro inserimento ambientale, alle quali vincolare obbligatoriamente i progetti di tutti gli enti;
- revisione delle norme attuali sulla progettazione, imponendo l'obbligo della presenza di geologi, botanici, naturalisti, idrologi, paesaggisti, urbanisti, esperti in comportamento ecc.: ognuno dei quali tenuto a presentare una relazione per la propria specifica competenza;
- imposizione per legge di una percentuale obbligatoria, sui preventivi di spesa dei progetti stradali, da destinare ad opere di sistemazione paesaggistica e risarcimento ambientale (rimboschimenti, barriere antiscastiche, fasce di rispetto, inerbimento, sottopassaggi forestali ecc.);
- aggiornamento dei decreti in materia di distanza delle costruzioni dal filo stradale, oggi insufficienti, con deciso aumento delle distanze;

- istituzione di fasce di rispetto di idonea profondità, impraticabili ai mezzi motorizzati, lungo tutti i corpi idrici (mare, laghi, fiumi, zone umide);
- istituzione di zone di protezione altitudinale e parchi di quota, inaccessibili a tutti i mezzi di trasporto meccanico e agli impianti di risalita;
- severa regolamentazione, nel quadro di un programma globale di scelte territoriali, dei porti turistici; idem per gli impianti di risalita, da assimilare a strutture urbanistiche, e come tali da assoggettare a controlli, piani e vincoli;
- pianificazione della viabilità turistica, stabilendo una disciplina che limiti l'accessibilità degli spazi naturali di paesi e villaggi, e riadatti e riqualifichi, per la passeggiata e l'escursionismo, la rete dei sentieri pedonali;
- blocco di ogni iniziativa stradale in tutti i comprensori indicati a parco nazionale, parco regionale, riserva naturale o comunque destinati a protezione dai documenti della programmazione nazionale e dagli enti di cultura;
- abolizione della pubblicità stradale;
- previsione di una rete di impianti capillari per il ricupero delle carcasse di automobili;
- nelle aree urbane, istituzione sistematica di aree a traffico limitato e di aree pedonali (che siano tali in modo irreversibile), non solo nei centri ma anche in periferia, loro arredo adeguato per reintegrare l'ambiente e favorire il riposo, il gioco, il passaggio; creazione di itinerari continui nel verde, recuperando le aree disponibili e trasformando, se necessario, la rete stradale esistente; istituzione di una tassa per l'occupazione di suolo pubblico ad uso di parcheggio.

Si tratta di misure modeste che potranno dare i loro frutti solo se sapremo modificare il nostro atteggiamento nei confronti dell'automobile, sul piano psicologico, economico, politico. Dobbiamo convincerci che è assurdo pretendere di « adeguare » città e campagna a un processo senza limiti (e come tale destinato a non trovare mai una soluzione « adeguata ») qual è quello dell'incremento della motorizzazione privata: è il contrario cui dobbiamo tendere, l'adeguamento cioè di auto e strade alle esigenze, ai valori, alle dimensioni, alla qualità del territorio, che è tutto quanto, un « bene » da proteggere e amministrare con la massima cura e cautela.

Dobbiamo esprimere gli opportuni contravveleni alla propaganda delle case costruttrici, respingere le lusinghe che provengono dai saloni dell'automobile (l'auto come amante in grado di fornire determinate « prestazioni », l'auto parcheggiata in un bosco o in riva al mare, l'auto come mezzo di sopraffazione, come ostentazione di benessere, come simbolo di raggiunto prestigio sociale). Dobbiamo batterci per una programmazione economica che dia la preminenza al mezzo di trasporto pubblico a tutti i livelli, che provveda al massimo contenimento delle spese per nuove opere stradali, che ridimensioni gli investimenti nel settore dell'automobile a vantaggio di settori a tecnologia più avanzata e che consenta alle regioni di comportarsi in materia di trasporti in maniera diversa da quella seguita fin qui dallo Stato).

Infine, poiché le forze economiche che spingono alla motorizzazione privata e alla costruzione di strade sono le stesse che spingono all'indiscriminata urbanizzazione, cementificazione e privatizzazione (con la conseguenza di aggravare tutti gli squilibri in atto, grazie a un'attività edilizia in gran parte inutile, tanto che l'Italia presenta oggi l'assurdo di una sovrapproduzione di case di seconda e di terza categoria e la contemporanea macroscopica mancanza di edilizia economica e popolare), dobbiamo batterci per una nuova politica territoriale e urbanistica.

Non è più possibile continuare a considerare il suolo del nostro Paese come una terra di nessuno da arraffare liberamente. Una nuova politica dei trasporti, che consenta un uso finalmente civile dell'automobile, non può che passare attraverso una drastica riforma del nostro vetusto ordinamento in materia urbanistica e fondiaria, che assicuri la possibilità di pianificare gli sviluppi nell'esclusivo interesse dell'intera comunità. E' la riforma delle riforme, per cui in molti ci si batte da anni, più volte promossa e mai mantenuta. Una riforma che ponga fine alla disastrosa presunzione che il territorio sia una merce qualsiasi da barattare e da cui trarre profitti: una riforma che separi diritto di proprietà da diritto di costruire, riducendo questo a una concessione che il privato acquista dall'ente pubblico una volta che sia stata riconosciuta l'utilità sociale del costruire. Così, finalmente, sarà anche possibile la sistematica difesa del paesaggio, della natura, del nostro ambiente di vita: dell'Italia insomma che tutti a parole diciamo di amare.