

«Buchi nei monti, buchi nei tubi, buchi nei conti», scriveva l'ingegnere, parlando di grandiosi lavori di dubbia utilità. Un libro a cura di Armando Barp e Maria Rosa Vittadini

Alberto Ziparo

«L'infrastruttura è tale solo se risponde a una domanda sociale: altrimenti diventa sottostuttura, inutile e spesso grave ingombro per società e territorio»: così Guglielmo Zambrini, ingegnere dei trasporti su cui si sono formate generazioni di urbanisti (era ordinario di Infrastrutture e Pianificazione dei Trasporti presso la scuola di Urbanistica dello Iuav), esprimeva così - all'apertura dei suoi corsi - il proprio costruttivismo ironico verso le attrezzature di trasformazione del territorio, accettabili appunto «se rispondenti ad una domanda» e - più tardi - «se ecologicamente sostenibili».

Un ironico understatement

Armando Barp e Maria Rosa Vittadini, dapprima giovani e quindi autorevoli colleghi di Guglielmo Zambrini, hanno di recente raccolto e curato in un meritorio volume edito da Marsilio una prima serie di saggi del «trasportista - urbanista» (Questioni di Trasporti e Infrastrutture. Teorie, concetti e ragionamenti per una buona politica dei trasporti) e promettono di rivisitare altre porzioni della vasta produzione di Zambrini: «Un patrimonio - scrivono nell'introduzione - ad oggi conosciuto solo quasi attraverso articoli di riviste, resoconti di convegni o testi fotocopiati, ma mai raccolto in modo organico e pubblicato in forma di libro». Il pragmatismo (quello sì, profondamente ingegneristico e declinato in una forma di ironico understatement) informava infatti le produzioni di Zambrini, anche a livelli più «ampi e astratti» di quello progettuale, ovvero nell'ambito delle politiche di piano, ciò che lo aveva spinto forse «alla preferenza verso strumenti agili e tempestivi, piuttosto che della forma libro, fatalmente più lenta e più paludata».

La produzione editoriale e scientifica di Zambrini è stata peraltro notevole, con la lunga direzione della rivista «Strade e Traffico», la pluriennale collaborazione con «Casabella», gli interventi su riviste e quotidiani, soprattutto «Il Giorno», «aperto e impegnato» nel sostegno della Programmazione riformista degli anni Sessanta e dei primi Settanta, condotta da quel socialismo progressista che informava il profilo



culturale e professionale della borghesia milanese, di cui Guglielmo Zambrini era espressione. La tensione politica corroborava costantemente il bagaglio professionale dell'ingegnere, chiamato a redigere - spesso a dirigere - i piani dei trasporti di città e regioni, e poi il Piano Generale Nazionale dei Trasporti.

Il volume curato da Vittadini e Barp tocca temi forse meno affascinanti delle interpretazioni programmatiche e del dibattito sulle politiche dei trasporti, più note nel regesto di Zambrini. Le «questioni di trasporti e infrastrutture», di cui si parla nel libro, sono più vicine ai manuali di ingegneria del traffico e tuttavia costituiscono una base tecnica necessaria per chi - come l'urbanista-pianificatore - deve occuparsi di materie «assai più vaste e complesse» della costruzione di manufatti o attrezzature, riguardanti i sistemi socio-ambientali e territoriali. «Non ci si può occupare di politiche dei trasporti se non si conoscono le caratteristiche geometriche delle infrastrutture», si legge nelle note di Zambrini: concetto che si ritrova in tanta expertise operante in circoscrizioni disciplinari «miste» tra scienze tecniche e umane, come l'urbanistica, e che serve anche alla più attenta militanza. Il monito di Zambrini richiama le analoghe posizioni di un altro grande scienziato, molto presente in quegli anni nella cultura politica non solo italiana e che influenzerà anche la «nuova» scuola di Urbanistica dello Iuav: Giulio Maccacaro, direttore di Medicina Democratica, che soleva ripetere ai più appassionati operatori militanti della sanità e dell'ambiente: «Non perdetevi mai la copertura scientifica».

Le piaghe del paesaggio

Gli aspetti tecnici di base della pianificazione territoriale sono trattati articolatamente nei cinque capitoli del libro intitolati «Alcune questioni di cinematica e dinamica; di meccanica della locomozione; di portata e potenzialità; di geometria delle vie; di unità di misura e dimensioni», ma ogni formalismo nella trattazione degli argomenti viene abbandonato per lasciare spazio a un testo «teso al disvelamento del significato politico delle scelte tecniche in base all'assunto che la pretesa neutralità del tecnico rispetto al politico non esiste».

In una serie di volumi curati negli anni Settanta e Ottanta per Marsilio da studiosi e docenti del Dipartimento di Analisi Economica e Sociale del Territorio dello Iuav (tra gli altri Ada Becchi Collià, Paolo Ceccarelli, Francesco Indovina, Bernardo Secchi) i saggi di Zambrini interpretavano le correlazioni tra il peso degli interessi monopolistici dell'industria dell'auto nel nostro paese, le politiche infrastrutturali e territoriali e la propensione a quella che Bernardo Secchi ha definito «crescita insediativa incrementale» italiana, esplosa più tardi nella «blobbizzazione», a elevato consumo di suolo, della città diffusa (ormai un macro filone nella letteratura urbanistica, oltre che una piaga nel paesaggio di quello che era il Bel Paese).

Irresponsabilità illimitata

Scrivono ancora Vittadini e Barp: «La critica stringente di Zambrini sulla questione autostradale e sulle distorsioni delle priorità che deriva dal meccanismo della concessione ha fornito un contributo, ancor oggi molto importante di analisi tecnica e consapevolezza politica». In teoria le autostrade si sarebbero dovute ripagare almeno per il 75% con i pedaggi. «Succedeva invece che i costi di investimento assai superiori al previsto», o l'assenza di domanda adeguata mettersero in crisi tale presupposto. Le concessionarie insolventi venivano salvate allora tramite l'intervento «dello Stato (...) e la concreta elargizione di risorse pubbliche, fatalmente sottratte ad altri investimenti». Si introduce «la caustica definizione delle concessionarie come 'società a irresponsabilità illimitata' in Autostrade all'attacco, programmazione alle corde, il fascicolo che raccoglie gli editoriali di «Strade e Traffico» dei primi anni settanta», un concetto quantomai attuale, che ha costituito la base della «concessio-

ne generale» oggi operante nella Tav e nelle Grandi Opere care a Berlusconi e non solo. Le quali spesso usano risorse pubbliche a debito per imporre a territori che non le vogliono «infrastrutture inutili e dannose».

A fronte della dominanza delle politiche di sostegno al trasporto stradale, «Zambrini è tra i primi a sostenere l'uso delle ferrovie per servire la nuova mobilità delle aree metropolitane e più in generale delle aree

dense». Tuttavia le sue proposte per sistematizzare la mobilità ferroviaria «non troveranno vita facile ... anche per le sostanziali resistenze dell'azienda FS rispetto a innovazioni di questo tipo. Un'azienda impegnata invece, con ben altro entusiasmo, nella realizzazione dell'Alta Velocità».

Fin dagli anni Ottanta Zambrini denuncia i pericoli della Tav come sistema «dominante e separato», rispetto alla rete ferroviaria nazionale e opera per riportare, con la Pianificazione Nazionale dei Trasporti, l'Alta Velocità a rapporti organici con l'intero sistema di mobilità alla grande scala. Ma assiste invece allo svilupparsi di meccanismi totalmente differenti, con la AV che addirittura supera e ingigantisce le distorsioni monopolistiche già viste nel sistema di concessioni autostradali; costruendo apparati che - lungi dalle logiche di mercato dichiarate - drenano le risorse pubbliche, sottraendole al resto del sistema, condizionando così le politiche non solo infrastrutturali, ma anche territoriali e urbanistiche.

Lavori di dubbia utilità

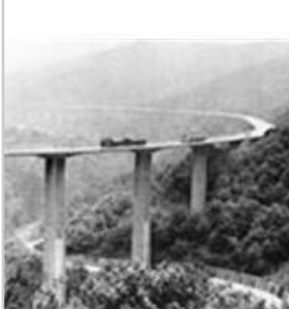
Zambrini aveva dunque prefigurato gli effetti dell'enorme peso assunto da progetti infrastrutturali tendenti a «rendersi singolarmente autonomi», anzi a scardinare le politiche di piano, «finendo per smarrire qualsivoglia utilità non solo trasportistica, ma addirittura sociale». In alcuni passi l'autore sembra partecipare al dibattito odierno: *Buchi nei monti, buchi nei tubi, buchi nei conti* si intitola un pezzo rimasto giustamente famoso nel quale si denuncia - come ricordano ancora Vittadini e Barp - «la propensione alle grandi opere infrastrutturali di dubbia utilità (buchi nei monti), con risultati economicamente disastrosi per il bilancio dello Stato (buchi nei conti), e a scapito di opere per scopi ben più necessari come avere l'acqua (buchi nei tubi)».

Con la ironia che lo caratterizzava, Zambrini sosteneva pervicacemente che la crescente insostenibilità dell'organizzazione del territorio non poteva che favorire un ritorno alle politiche di piano. Strumento che Zambrini intendeva come snello e processuale, fortemente incentrato sull'istanza programmatica di «formalizzazione spaziale di politiche»: strategie che, al di fuori di qualsiasi modellizzazione teorica, erano tese ad attualizzare «l'armatura strutturale del patrimonio urbano e territoriale», mentre rispondevano alle «differenti esigenze di mobilità espresse dalle svariate soggettività emergenti». Forse per questo guardava con interesse a progetti e programmi espressione di tale logica (molte applicazioni del Rapporto Buchanan - applicato nelle città inglesi negli anni Sessanta - appunto quale formalizzazione spaziale di politiche di ottimizzazione dei sistemi di mobilità urbana e metropolitana), mentre mostrava forte scetticismo rispetto alla *problem solving capability* della modellistica di derivazione accademica.

La «politica programmatica» di Zambrini è attuale come le sue analisi, richiamate dagli enormi problemi ambientali e urbanistici, che presenta oggi un territorio iperconsumato, troppo spesso non consolidato e invece aggredito da progetti di infrastrutture «divenute inutili e dannosi ingombri» per ambiente e società.

URBANISTICA • In volume i testi di Guglielmo Zambrini

# Le profetiche parole di un «trasportista»



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato