Il destino ecologico della collina veneta e friulana

Raimondo Strassoldo

IL CONCETTO DI SUBURBANIZZAZIONE

In questo studio con il termine suburbanizzazione *si indica il processo mediante il quale gli* insediamenti minori (*generalmente i villaggi agricoli*) perdono ogni residuo di autosufficienza ([1]) economica e, investiti dal fenomeno del pendolarismo, si trasformano in centri residenziali funzionalmente inseriti in una struttura urbana estesa su un vasto territorio.

Diverso, per quanto affine, è il significato del termine quando è usato ad indicare a) *il fenomeno di diffusione dei classici* suburbs *di tipo anglo sassone;* b) *l'acquisizione dei modelli culturali supposti tipici di tali insediamenti. Nel primo caso infatti si indica un fenomeno di ordine* fisico, *quale la proliferazione di insediamenti architettonicamente ed urbanisticamente caratterizzati da edifici residenziali unifamiliari e da abbondanza di spazio; nel secondo caso si allude ad un complesso quanto vago (e discutibile) fenomeno puramente* culturale *e ideologico* ([2]).

Nel presente contesto invece, per suburbanizzazione si intende un fenomeno di ordine squisitamente sociologico, in quanto riguarda alcuni mutamenti nella struttura e nelle funzioni di quei particolari raggruppamenti sociali che sono le comunità rurali. Si ipotizza infatti che una costellazione di fattori, tra i quali fondamentali sembrano i progressi tecnici nella produzione, nella comunicazione e nel trasporto, abbia concorso nel tempo ad erodere l'autonomia (politico-normativa, culturale, economica) di tali organismi sociali, fino al punto da costringere i loro membri ad una netta separazione tra la località di residenza e la località di lavoro, e l'inserimento, per buona parte della giornata, in strutture sociali diverse da quella di residenza. Questa separazione e questo inserimento

([1]) Se per autosufficienza si intende la non dipendenza dal contesto, per quanto riguarda le funzioni economiche, evidentemente essa è esistita solo per la quota di prodotti locali consumati sul posto (economia di sussistenza). Con il coinvolgimento del villaggio nell'economia di mercato, i prezzi dei prodotti vengono determinati dal contesto sociale cioè, in senso lato, dalla città. Anche in questo senso quindi la nozione del *continuum* urbano rurale, che presuppone una diade di poli simmetrici, « eguali » ed indipendenti, risulta inadeguata. Cfr. M. Mottura, « Considerazioni sulla genesi e sulla crisi del concetto di "rural-urban continuum" », *Quaderni di Sociologia,* n. 2, 1967. La crisi dell'agricoltura e l'esodo rurale si spiegano in buona parte con l'imposizione, da parte del contesto urbano dominante, di rapporti tra i prezzi del tutto svantaggiosi per l'agricoltura.

([2]) La letteratura statunitense sui suburbi è molto ampia; si è perfino detto che i suburbi hanno preso nella letteratura sociologico-urbana del secondo dopoguerra, quel posto centrale che nel primo dopoguerra era occupato dagli « slums »: cfr. Maurice Stein, *Suburbia: Dream or Nightmare,* Princeton 1960. Questo autore è con Fromm e Lewis Mumford, uno dei principali *Kulturkritiker* che si sono occupati dei suburbi, secondo la linea di pensiero che ha in David Riesman (*The Lonely Crowd,* Yale 1950), William H. Whyte (*The Organization Man*), John Seeley et al. (*Crestwood Heights,* New York 1956) le sue classiche espressioni sociologiche. Per aggiornate trattazioni dell'argomento, e relative bibliografie, si veda Robert C. Wood, *Suburbia, its people and politics,* Boston 1958; S. D. Clark, *The Suburban Society,* Univ. of Toronto Press, 1966;

implicano lo sviluppo di una rete di interazione in un'ambito molto più vasto di quello della comunità tradizionale, e danno luogo all'emergenza di una nuova struttura socio-spaziale, variamente denominata come « città regione » « regione urbanizzata » « città-territorio » « regione urbana » o « sistema metropolitano » ([3]).

In questo generale processo di ristrutturazione degli insediamenti — processo largamente imputabile al fattore tecnologico che sembra agire in senso favorevole alle organizzazioni di grandi dimensioni, (a) *facilitando la* comunicazione *di beni, persone e informazioni,* (b) *promuovendo le economie di scala nella* produzione ([4]) *— la suburbanizzazione costituisce un caso particolare. Sembra necessario distinguere preliminarmente tale concetto da quelli di* « urbanizzazione » *e di* « rurbanizzazione ».

Con urbanizzazione ([5]) *si denotano almeno tre diversi fenomeni. L'accezione che più si presta ad essere confusa con il significato di « suburbanizzazione » è quella che compare, ad es., nell'espressione « urbanizzazione della campagna ». In questo caso sembra volersi dire, in sintesi, che il villaggio diventa città e il rurale diventa cittadino. Il quadro di riferimento sembra soprattutto culturale; ma nella letteratura urbanistico-tecnica con tale termine si intende la trasformazione dell'ambiente fisico mediante introduzione dei servizi di tipo urbano. Il fatto poi che spesso si assimila l'*« urbanizzazione *della campagna » con l'*industrializzazione *della campagna rende il concetto di urbanizzazione straordinariamente complesso, aggiungendovi un'ulteriore importantissima dimensione economico-produttiva. E' proprio a questo livello che emerge più netta la distinzione: schematicamente (ma con scarsa precisione) si può dire che nell'urbanizzazione si ha una* trasformazione *delle strutture di mantenimento (economiche e produttive) della comunità, passandosi generalmente dal settore primario agli altri: il borgo agricolo diventa centro industriale o terziario, dotato di una « completa » gamma di servizi.* Con la suburbanizzazione invece il villaggio diventa zona specializzata nella funzione residenziale; è dotato solo delle strutture di servizio alla residenza; in particolare è privo di quella particolare attrezzatura di servizio che è il « posto-di-lavoro » ([6]).

In breve dunque con il concetto di urbanizzazione si intende un fenomeno complesso e generico, di passaggio dal polo *socio-culturale ed economico « comunità rurale » al* polo *« città ». Con il termine suburbanizzazione invece si passa ad un livello più analitico e limitato, facendo attenzione ai rapporti interni al polo « città », alla particolare posizione e ruolo che la comunità in via di suburbanizzazione occupa nel contesto urbano.*

Meno diffusa, ma parimenti passibile di confusione con il concetto in esame è la voce « rurbanizzazione », *utilizzata per accentuare la* reciprocità *delle interazioni e degli influssi tra il polo urbano e il polo rurale* ([7]). *Se ne parla sia riguardo alla* forma *degli insediamenti — ad esempio, l'abbondanza di verde e spazio e il tipo di architettura che caratterizza certi progetti urbanistici moderni, sia riguardo allo* stile di vita. *Data l'evidente prevalenza della forza espansiva del polo urbano, il termine vuole soprattutto mettere in evidenza che la « campagna » non si limita a lasciarsi assorbire, ma contribuisce attivamente alla formazione di una cultura nuova, diversa sia dalla classica cultura urbana sia da quella rurale tradizionale; gli abitanti della città, e soprattutto gli abitanti di un certo tipo di quartieri urbani sembrano assumere valori, ideologie e modelli di comportamento che possono essere ricondotti ad origini rurali, od almeno ad essi assimilati. Il concetto di rurbanizzazione si avvicina a quello di suburbanizzazione, specialmente nell'uso pratico in quanto è solitamente usato in riferimento ai quartieri suburbani* ([8]); *ma se ne distingue in primo luogo perché (come l'urbanizzazione) denota un insieme di fenomeni molto generali, di cui la suburbanizzazione è un caso particolare; in secondo luogo per l'enfasi sulla reciprocità del processo.*

RAGIONI DELL'INTRODUZIONE DEL CONCETTO « SUBURBANIZZAZIONE »

*L'introduzione di un nuovo termine e di un nuovo concetto è giustificabile se anche il fenomeno denotato è veramente nuovo, cioè se l'*insieme di fatti e processi indicati con il termine « suburbanizzazione » è dotato di una unità che lo ren-

e recentissima l'analisi di Peter Hall, « The Urban Culture and the Suburban Culture », in *Man in the City of Future,* a cura di R. Eells e C. Walton, Mc Millan 1968. Quanto alla teoria dei suburbi dal punto di vista più strettamente urbanistico, si vedano, oltre i classici lavori di Howard, Lloyd Wright, Mumford, le recenti analisi (favorevoli) della « scuola americana occidentale » rappresentata soprattutto da Melvin Webber: di cui, cfr. « order in Diversity: Community without Propiquity », in *Cities and Space, the Future use of Urban Form,* a cura di Lowdon Wingo, Baltimora 1963; e « Luoghi urbani e sfera urbana non locale » in VV.AA., *Indagini sulla Struttura urbana,* Il Saggiatore, Milano 1968. In italiano sui suburbi si veda anche *Metropoli e Sottocomunità,* a cura L. Balbo e G. Martinotti, Padova 1968. In tedesco, penetrante ed ampia l'analisi che della problematica compie Hans Oswald, *Die Überschätzte Stadt,* Walter Verlag, Olten in Freibug, 1966.

([3]) Le incertezze terminologiche sono notevoli: per A. Ardigò (bozza di stampa, senza data) p. 7, area metropolitana, agglomerazione, città regione, galassia urbana sono termini sinonimi, « nazionali e disciplinari »; dello stesso parere è F. Compagna, in *La politica delle città,* Bari 1967, p. 115, dove si aggiunge alla serie pressoché sinonima anche i termini di conurbazione e di fascia urbanizzata. Numerosi sono i tentativi di caratterizzare e precisare i riferimenti empirici di ognuno di questi termini. La dizione di « sistema metropolitano » e « sistema di città » è adottato dai redattori del « Progetto 80 ». La letteratura su questi fenomeni è immensa, a datare almeno dalla « Carta d'Atene » (1934). Nel 1962 si teneva a Stresa un convegno di studi dedicata alla città-regione. I testi che si son tenuti maggiormente in considerazione sulla problematica della città-regione sono principalmente U. Toschi, *La Città,* Torino 1966; Derek Senior, *The Regional City,* Londra 1966; Alvin Boskoff, *The Sociology of Urban Regions,* New York 1962; *Problemi delle nuove realtà territoriali,* a cura di Giulio de Luca, Padova 1966; *Polis und Regio,* a cura di E. Salin e altri, Tubingen 1967; J. Gottman, *Megalopolis,* New York 1961. Gran parte della letteratura urbanistica e sociologico-urbano contemporanea tratta il problema, che costituisce, secondo il Benevolo la « mutazione » di più grande portata che sia avvenuta nella storia dell'insediamento, dopo la nascita della città in età sumerica (Cfr. Leonardo Benevolo, in « Atti della tavola rotonda di studi urbanistici su Vita e nuove forme della città », cit., p. 9.

([4]) Non sembra il caso di tentare di fornire una bibliografia su questo argomento, di portata estremamente generale e complessa; per le conseguenze dei processi accennati sul piano della sociologia urbana, cfr., per tutti, Scott Greer, *The Emerging City,* New York 1962.

([5]) Per una rassegna dei molteplici significati del termine, cfr. F. Demarchi, *Società e Spazio,* Trento 1969, p. 361.

([6]) La possibilità di considerare anche il « posto di lavoro » alla stessa stregua di qualsiasi altro servizio, è prospettata da Giancarlo De Carlo, in *Problemi delle nuove realtà territoriali,* cit., p. 145: « si può dire che tutto diventa servizio — anche la residenza e la produzione — e tutto diventa canale di comunicazione »; la nozione sembra discendere dalla concezione assistenziale dello stato e della società, visti come strutture la cui unica funzione è il soddisfacimento dei bisogni dei singoli. Questo sembra essere il quadro concettuale in cui si muove l'urbanistica moderna.

([7]) Il termine è stato introdotto da C. J. Galpin, in *Rural Life,* New York 1918; cfr. Anche E. E. Bergel, *Urban Sociology,* New York Toronto London, 1955, p 135; A. Bertrand, *Rural Socioloy,* New York Toronto London, 1958, p. 414; Il concetto di ruralizzazione, introdotto da P. Sorokin e C.G. Zimmermann, in *Principles of Urban-Rural Sociology,* New York 1929, non si scosta sostanzialmente da quello di rurbanizzazione.

([8]) Ad es., cfr. J.B. Charrier, *Citadins et Ruraux,* Paris, p. 39.

da qualitativamente diverso dalla somma dei componenti, *in modo che lo studio dei singoli fattori possa essere illuminato dal riferimento al loro effetto combinato.*

L'adozione del concetto inoltre, permette la costruzione di un modello o « tipo ideale », profittando degli studi che su fenomeni analoghi o simili son stati svolti in ambiti culturali diversi da quello italiano. Il confronto sistematico tra i fenomeni di (ancora ipotetica) suburbanizzazione rilevati in Italia e il modello ideale, può permetterne la spiegazione ed interpretazione secondo una teoria, *facilitare l'individuazione delle tendenze, e quindi rendere possibile la previsione e l'intervento operativo, qualora si reputi — a livello politico-necessario — il blocco, la correzione o l'agevolazione dell'evoluzione spontanea del fenomeno.*

Nel presente studio, sostanzialmente dedicato all'esame di alcuni aspetti sociologici delle zone collinari del Veneto e del Friuli, l'opportunità dell'adozione del concetto di suburbanizzazione e del relativo quadro di riferimento teorico è stata suggerita dalla rilevazione di due fenomeni:

a) *esistenza di comunità rurali la cui popolazione attiva deve, sempre in misura cospicua e talvolta nella sua quasi totalità, assoggettarsi ad un quotidiano pendolarismo verso centri (poli d'attrazione o di gravitazione industriale) diversi da quello di residenza;*

b) *emergenza della moda della « seconda casa », del turismo stanziale o itinerante di fine settimana, e in genere tutti i fenomeni di « fuga » dalla città.*

Particolarmente interessate a questi processi sembrano alcune zone collinari situate in prossimità di poli produttivi della pianura: e sembra già possibile indicare, per quanto riguarda il Veneto e il Friuli, le zone a particolare vocazione suburbana-residenziale. Esse si caratterizzano attualmente per: 1) *attrattiva paesaggistica,* 2) *prossimità a poli di sviluppo,* 3) *alta densità demografica,* 4) *depressione economica, esodo e pendolarismo,* 5) *vocazione turistica,* 6) *scarsa vocazione ad attività produttive competitive.*

La rilevazione di queste macroscopiche caratteristiche legittima l'ipotesi che nelle zone rilevate sia già in corso un processo di suburbanizzazione, secondo la definizione data e che può essere precisata nei seguenti tratti:

a) *aumento della distanza tra luogo di residenza e luogo di vari servizi;*

b) *in particolare, aumento della distanza tra luogo delle residenze e dei servizi per i residenti non attivi e meno mobili, luogo di lavoro e dei servizi non quotidiani per i membri attivi e mobili;*

c) *formazione di insediamenti puramente o prevalentemente residenziali, dell'ordine di migliaia di individui, privi o quasi di attività produttive in loco;*

d) *fitta rete di collegamenti (trasporti e comunicazioni) tra suburbio e il resto della struttura territoriale;*

e) *fitta interazione che rende possibile la specializzazione funzionale del suburbio ma stretta la* dipendenza;

f) *localizzazione del suburbio in zona « alta », salubre e amena, ai margini dell'area d'attrazione dei centri produttivi;*

g) *aspetto fisico del suburbio, caratterizzato da edificazione estensiva, a case unifamiliari e abbondanza di verde;*

h) *cultura e ideologia del suburbio, di tipo « rurbano » con mescolanza di tratti di tipo « rurale » e tratti di tipo « urbano ».*

Un'altro aspetto tipico del modello di suburbio, che si ricava dall'esperienza di paesi dove il fenomeno è già avanzato, potrebbe essere denominato « artificialità », in contrasto con la « naturalità ».

Con tale termine si vuole solo alludere al fatto che mentre gli insediamenti rurali ed urbani sono il risultato di processi secolari (e millenari) di accrescimento e sedimentazione assimilabili agli analoghi processi biologici, i suburbi sono un fenomeno nuovo, *strettamente legato all'esplosione tecnologica degli ultimi decenni* ([9]). *Inoltre, mentre di solito la crescita dei villaggi e delle città avviene per processi che, nella loro totalità, non sono percepiti né voluti, la caratteristica del suburbio è di* essere programmato, *nel suo insieme o in larghe sezioni, da un centro di pianificazione pubblico, o privato, o misto.*

Non si ritiene tuttavia opportuno inserire tale caratteristica nel modello, perché ciò che interessa in questo lavoro è l'individuazione di quei processi che sembrano portare alla creazione di suburbi per mezzo di trasformazioni non programmate.

Da una rapida rilevazione empirica nell'ambiente della collina veneta e friulana risulta che tutti questi aspetti sono presenti. E tuttavia parlar di suburbi è ancora molto prematuro, perché la misura *delle singole dimensioni non è ancora sufficientemente elevata; siamo ancora in presenza di* comunità rurali *investite dalle* prime *fasi di quel particolare tipo di processi urbanizzanti che abbiamo convenuto di chiamare suburbanizzazione.*

Si pone quindi il problema di stabilire delle soglie, *fuori delle quali le singole componenti del modello non si fondono in qualcosa di nuovo e di diverso; si tratta di individuare, per ogni caratteristica, i limiti inferiori e superiori (gradi massimi e minimi d'intensità) all'interno dei quali si può parlare di suburbio; e si tratta di trovare dei criteri comuni alle varie dimensioni. In altre parole si deve individuare le* condizioni, *i* prerequisiti *del suburbio inteso come unità d'analisi.*

Poiché il suburbio è concepito come « quartiere specializzato in funzione residenziale, inserito in un sistema metropolitano » il prerequisito fondamentale è l'esistenza di un contesto adeguato, *cioè del sistema metropolitano (città, regione, ecc.). I prerequisiti di tale entità sono quindi anche i prerequisiti del suburbio:*

a) alto livello economico e tecnologico,

b) *in particolare,* fluidità dei mezzi di trasporto e di comunicazione ([10]).

Sinteticamente questi due prerequisiti si possono esprimere con il concetto della mobilità. *Si ha una città-regione quando l'intensità, la frequenza e il raggio degli spostamenti dei singoli, per la fruizione dei vari servizi, è tanto elevato da dar luogo ad una rete d'interazioni paragonabile, per struttura, a quelle che si svolgevano nella città tradizionale (pedonale)*

([9]) Cfr. William F. Ogburn, « Inventions of local transportation and the pattern of cities », in VV.AA., *Cities and Societies,* a cura di Hatt e Reiss, New York 1964; R.C. Wood, Suburbia, op. cit., p. 3.

([10]) Su questo carattere fondante della città-regione, cfr. Giancarlo de Carlo, in « Op. cit. », maggio 1966, n. 6, p. 28, e P. Smailes, ibid. Si veda anche la relazione conclusiva di De Carlo al Convegno di Stresa sulla città regione. Cfr. poi Kenzo Tange, secondo cui « la città-territorio non è altro che il tentativo di cogliere architettonicamente il vero protagonista della vita sociale d'oggi: il movimento » (cit. da Pier Luigi Spadolini [bozza di stampa, senza data] p. 7). Sulla città-regione come *fattore* di mobilizzazione, cfr. A. Detragiache, *L'analisi del fatto urbano,* Torino 1965, p. 268. Peter Self, (in Derek Senior, *The Regional City,* London 1966, p. 9), afferma che « *L'emergenza della regione urbana è dovuta a tendenze quale l'accresciuta mobilità personale, la fertilità, l'abbondanza, il tempo libero, il progresso tecnologico nell'industria, nell'agricoltura, nei trasporti e nelle comunicazioni, e dal conseguente sviluppo della cultura di massa* »; avverte però che se si deve distinguere una regione urbana a livello sub-nazionale, come « entità citica per la pianificazione e la strategia dello sviluppo, bisogna definirla in termini diversi dalla mobilità ».

ma la cui estensione spaziale è proporzionale all'aumento della velocità delle comunicazioni.

Accertata l'esistenza del contesto adeguato, si può parlare di suburbio quando concorrano i seguenti elementi:

c) dimensioni *tali di permettere l'*efficiente *funzionamento di una serie di* servizi *di alto livello qualitativo, in modo da assicurare un* alto tenore di vita *ai singoli e la* vitalità *dell'insediamento;*

d) omogeneità *del complesso insediativo, in riferimento alla organica eterogeneità del sistema metropolitano;*

e) proporzionalità *tra le dimensioni del suburbio e quelle del sistema metropolitano di appartenenza.*

È impossibile, allo stato attuale delle conoscenze sui fenomeni socio-territoriali, precisare quantitativamente *le* soglie *e i* criteri *del modello suburbano. Possibile e auspicabile, ma fuori degli scopi del presente studio, è un'approfondimento analitico dei fattori, dei prerequisiti e dei criteri sopra menzionati. Tutti i concetti adoperati infatti, sono complessi e multi-dimensionali; i loro correlati empirici sono variamente connessi tra loro, sia per l'intreccio dei fattori (input) che degli effetti (output); l'isolamento delle singole variabili, la catalogazione dei fenomeni secondo diverse dimensioni, lo stabilimento di relazioni tra di esse, la costruzione di un modello matematico, e in genere le consuete operazioni dell'analisi scientifica, si presentano estremamente complesse (e costose) se applicate alla realtà socio-territoriale. L'investimento di ricchezza sociale in questo lavoro di ricerca è possibile e giustificabile solo se si prevede che i risultati saranno utili e accettabili, alla luce di certi valori e di certe ideologie.*

Decisioni in questo senso tuttavia non possono essere prese razionalmente *senza un minimo di informazione,* a) *sulle caratteristiche del modello suburbano e del processo di suburbanizzazione,* b) *sulla realtà empirica dei fenomeni di ipotetica suburbanizzazione già in atto.*

A questo livello minimo, di primo approccio al problema, sembra dunque che l'impiego del concetto e l'introduzione del termine suburbanizzazione *possa essere giustificabile.*

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E SUBURBANIZZAZIONE DELLA COLLINA VENETA E FRIULANA

Come già accennato, l'adozione di questo quadro di riferimento è stata suggerita dall'osservazione di alcuni macroscopici fenomeni propri di certe zone collinari del Veneto e del Friuli, quali l'attuale depressione economica (in contrasto con la floridezza relativa d'un tempo) e la vocazione al turismo di fine settimana, itinerante o stanziale.

In questa zona sono state compiute, entro un certo periodo di tempo, alcune ricerche sociologiche, nel corso delle quali si venivano evidenziando degli interrogativi fondamentali: quale è il destino della collina, nella ristrutturazione dell'articolazione territoriale della società italiana? Quale il suo ruolo e il suo contributo? Quali i mezzi di valorizzazione delle sue potenzialità? Quali sono le sue risorse da sviluppare? Quali devono essere le direttrici di un piano di sviluppo economico, sociale e culturale della collina?

La forza con cui questi interrogativi si presentano alla coscienza dell'osservatore, dipende dalla generale insoddisfazione con l'attuale stato di cose, e dall'assunzione di alcuni giudizi di valori, ideologie « weltanschauung » favorevoli al « progresso », all'elevamento e livellamento degli standards di vita materiale e spirituale, ecc.; in questa prospettiva, rilevanti *e quindi prioritari sono i problemi connessi allo* sviluppo. *Infine, poiché progresso e sviluppo non sono tendenze automatiche, ma risultano da un complesso intreccio di meccanismi dei quali solo alcuni agiscono in senso progressivo, mentre altri sono neutri o addirittura involutivi, (spirali della miseria, del sottosviluppo, ecc.) l'accettazione della meta « progresso » implica l'accettazione dello strumento « pianificazione ».*

Con questo termine si intende l'adozione di procedure razionali, scientifiche e matematiche nelle scelte operative (nel processo decisionale), a qualsiasi livello.

Il centro d'interesse della ricerca si sposta allora dalla osservazione della realtà attuale alla prefigurazione della realtà futura distinguendo due casi:

a) *sviluppo spontaneo, secondo le linee di tendenza estrapolate dal passato al futuro,*

b) *sviluppo guidato, verso mete coscientemente perseguite.*

Ciò che in realtà interessa è il secondo caso, anche perché lo studio del passato è sempre, in qualche misura sul piano individuale o su quello collettivo, una fase preliminare del passaggio alla prassi; la conoscenza della storia, quando non è pura e sterile curiosità intellettuale, è un prerequisito per la razionalità dell'azione.

In sintesi, il processo di pianificazione si compone di tre momenti:

a) *rilevazione della* realtà,

b) *costruzione di un* modello,

c) *indicazione dei* mezzi *per adeguare la realtà al modello.*

Data la generale scarsità e imperfezione dei mezzi, di solito ci si propone dei modelli che non siano troppo diversi dalla realtà empiricamente rilevata; i modelli sono costruiti sulla base della realtà, con le modificazioni suggerite dall'inserimento dei valori da realizzare.

Le scienze storiche e logico-empiriche sono protagoniste assolute del primo momento; negli altri due invece collaborano con le scienze morali e normative o, in pratica, con i valori e le ideologie ([11]).

A) LA REALTA'

1) I trend principali: fuga dalla campagna e fuga dalla città

La rilevazione della realtà sociologica dell'ambiente collinare esaminato, ha soprattutto evidenziato il fenomeno della depressione *economica, sociale e culturale, imponendo così la necessità di un piano di sviluppo; ed ha anche fornito alcuni elementi, come il pendolarismo e il turismo, che possono essere considerati come le* linee di tendenza *più significati-*

([11]) I testi principali cui ci si riferisce per questa impostazione della problematica sulla pianificazione e le scienze sono: K. Mannheim, *Freedom, Power and Democratic Planning,* Londra 1950; H. Perloff, *Planning and the Urban Community,* Pittsburgh 1961; Giovanni Astengo, voce « Urbanistica » in *Enciclopedia universale dell'arte,* Venezia-Roma 1967; S. Lombardini, *La Programmazione, idee, esperienze, problemi,* Torino 1967; G. Samonà, *L'Urbanistica e l'avvenire delle città negli stati Europei;* VV.AA., *Polis und Regio,* a cura di E. Salin e altri, Tubingen 1967; M.M. Hufschmidt, *Regional Planning, Challenge and Prospects,* New York Washington London 1969.

ve. Si è ipotizzato così che il pendolarismo sia un sintomo di mobilitazione *degli insediamenti rurali, di* inserimento *delle comunità tradizionali in strutture socio-territoriali estese, di* urbanizzazione *dell'ambiente collinare. Reciprocamente, si è ipotizzato che il turismo di fine settimana fosse sintomo di una* insoddisfazione *dei cittadini per l'ambiente urbano, e che la « seconda casa » la « villetta per il week-end », il « turismo stanziale » siano prodromi di una* fuga in massa *dagli alveari cittadini, e di uno stanziamento nelle campagne.*

Questa interpretazione dei fenomeni osservati è ancora in larga misura ipotetica. L'evidenza empirica è ancora modesta. Tuttavia gli studi comparativi sembrano indicare che in Italia è presente una ragione di fondo che ha provocato, nei paesi più avanzati, la corsa ai suburbi: la congestione dei centri urbani-industriali. *Inoltre si va diffondendo, anche in Italia, la seconda condizione di fondo: la* possibilità tecnico-economica *di abitare in zone ad edificazione estensiva, lontane dai congestionati ed inquinati centri delle città.*

2) La residenza

Un'approfondimento della « corsa ai suburbi », in contesti diversi da quello italiano, sembra indicarne le ragioni di fondo nelle aumentate esigenze di confort residenziale, relativamente ai mezzi finanziari disponibili ([12]). *Nel nord-America, la diffusione dei suburbi residenziali viene comunemente spiegata con il desiderio, da parte delle classi medie, di possedere una propria casa, con spazio sufficiente all'allevamento della prole e all'esplicazione di varie attività da tempo libero. Tali esigenze di spazio devono essere conciliate con modeste disponibilità economiche, e ciò è possibile, in regime di proprietà privata delle aree edificabili, solo in zone lontane dal centro urbano* ([13]).

Altri motivi importanti sembrano essere il desiderio di risiedere in zone socioculturalmente, economicamente ed etnicamente omogenee, per sfuggire dalla promiscuità dei centri urbani; o il desiderio di fare della zona di residenza un simbolo di status.

Il primo ordine di motivi si impernia sui « bisogni residenziali ». In che misura l'esperienza nord-americana e anglosassone è ripetibile nel contesto italiano?

Per rispondere a questo interrogativo, e quindi suffragare o demolire l'ipotesi di fondo (che pendolarismo e turismo di fine settimana siano i primi sintomi di un processo di suburbanizzazione) è necessario approfondire il problema sociologico della residenza *e dell'abitazione.*

I principali nodi da risolvere sono:

A) *come distinguere i veri* bisogni *in ordine alla residenza dai* desideri *influenzati dalle mode, dalla manipolazione interessata, ecc.?*

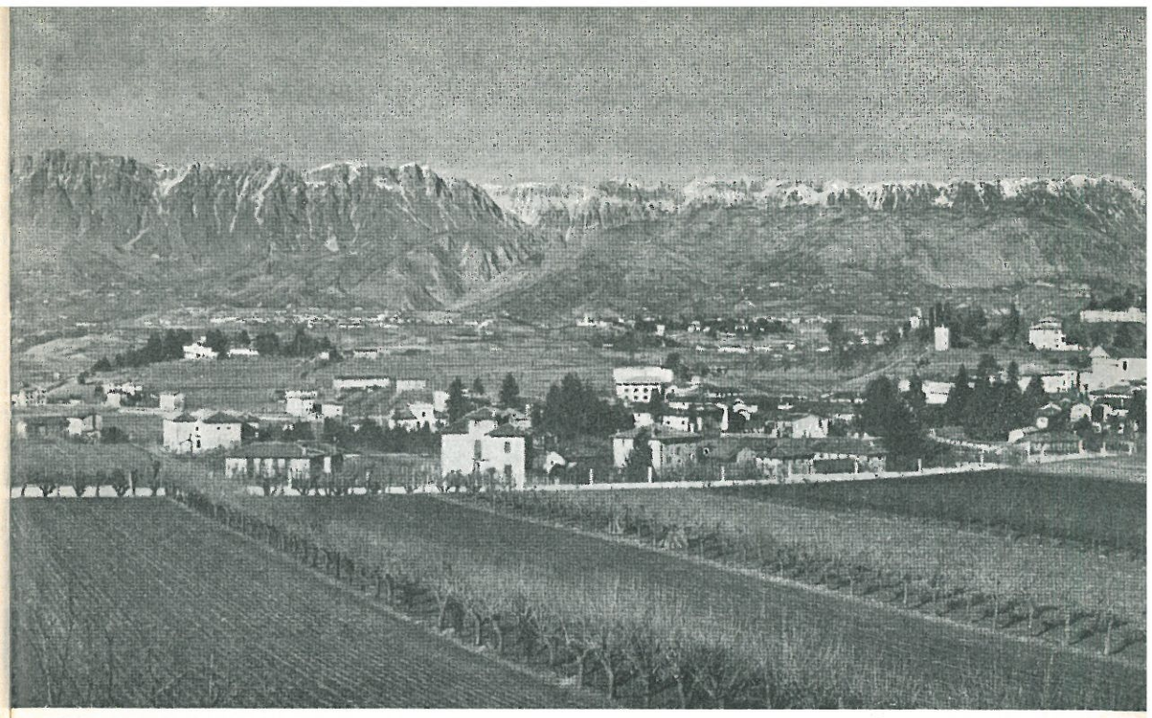
B) *Quali sono i rapporti tra le forme di residenza e il contesto sociale; ovvero, quali modificazioni dell'una provocano quali modificazioni dell'altra?*

C) *Quali sono in particolare i rapporti tra forme e funzioni della famiglia e forme e funzioni dell'alloggio?*

D) *Quali e quanti sono, nella nostra e in altre società, le funzioni dell'abitazione?*

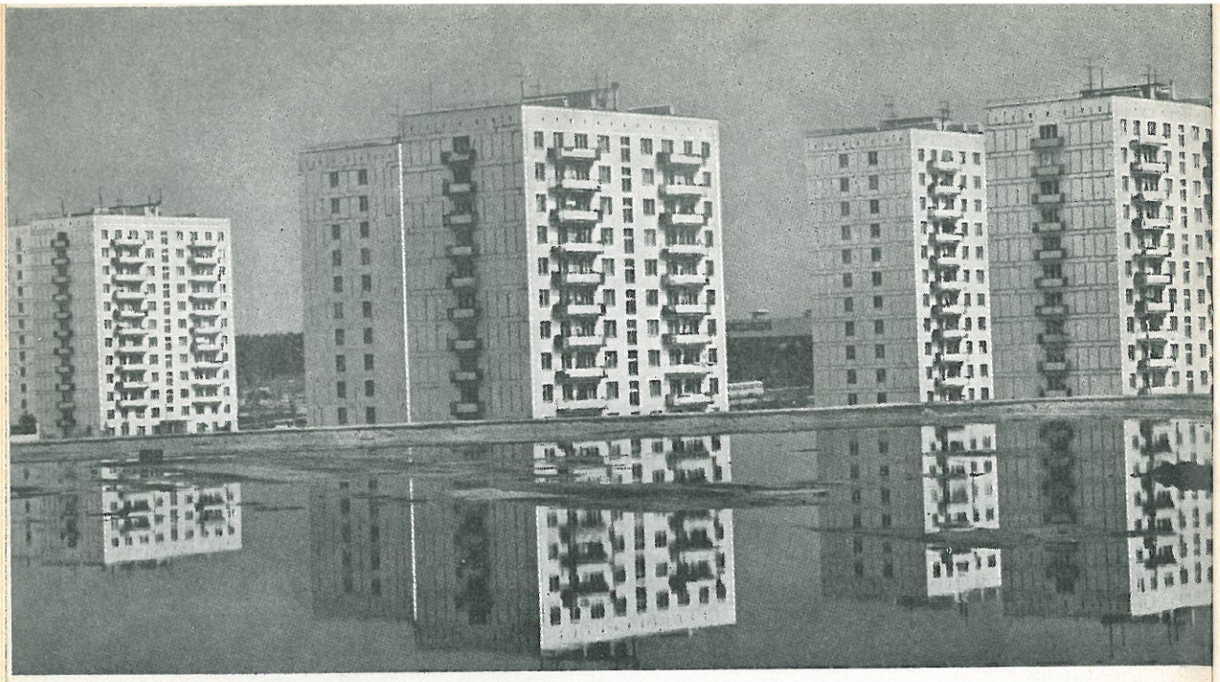
([12]) Sulla rilevanza dei bisogni in ordine alla residenza, come fattore condizionante la morfologia urbana, cfr. R. Hillebrecht, « Das Whonen als Sinn des Bauens », in *Der Mensch in der Grossstadt,* Stuttgart 1960 e *Polis und Regio,* cit., passim.

([13]) S. D. Clark, *The Suburban Society,* cit., spec. pp. 47 segg.



Tricesimo (Udine)

S. Daniele (Udine)



Quartiere residenziale alle periferia di Mosca

Civita (Viterbo)

E) *Quali strutture e funzioni bisogna attribuire all'abitazione, in ordine al raggiungimento degli scopi ultimi generali socialmente determinati?*

F) *Quali e quante caratteristiche dell'abitazione e della residenza nella nostra società sono in contrasto con la realizzazione dei valori sopra citati?* ([14]).

Il problema della abitazione, essendo strettamento collegato a quello della famiglia, sembra rivestire la massima importanza. Infatti, qualora tra le mete sociali vi sia anche la conservazione della famiglia come cellula fondamentale, in cui avvengono i processi di riproduzione e socializzazione della prole e di espressione della vita affettiva si deve logicamente predisporre le condizioni materiali per lo svolgimento di una sana vita familiare. La progressiva perdita di funzioni della famiglia, che la sta rendendo particolarmente instabile, può infatti essere vista non solo come risultato del generale processo di divisione del lavoro, ma anche dell'angustia dello spazio che la speculazione edilizia assegna a ciascun nucleo familiare. Una casa ampia e comoda, dotata di una varietà di attrezzature di servizio, probabilmente favorisce la vita in comune, l'interazione tra i membri e il mantenimento della solidità della struttura ([15]).

In ogni caso una razionale politica dell'abitazione non può prescindere dall'analisi scientifica di queste questioni, la cui complessità richiede una varietà di approcci.

L'aspetto di particolare interesse nel presente contesto è quello sociologico-territoriale ed urbanistico.

L'ipotesi di lavoro è che le differenze tra le abitudini residenziali italiane e quelle di altri contesti sono dovute in parte a fattori economico-istituzionali (sfrenatezza della speculazione edilizia) e in parte a generali fattori culturali (arretratezza economico-tecnologica, tipi di socialità) alcuni dei quali connessi a fattori climatici.

In altre parole, la frequente asserzione che « agli italiani piace vivere in ambienti densamente popolati in edifici plurifamiliari, ecc. » perché hanno bisogno di una interazione sociale intensa rappresenta, oltre che un'impropria generalizzazione di casi limitati, una spiegazione ex post *di una situazione storicamente determinata da una certa costellazione di fattori. Il progresso economico e tecnologico che ha investito l'Italia degli ultimi lustri, sembra alterare radicalmente i tratti tradizionali della cultura italiana, e non c'è ragione per cui anche la pretesa ostilità alle villette unifamiliari, al giardinaggio, ai quartieri estesi, alla lontananza dai centri della città, all'isolamento relativo ecc. non possa cedere il luogo ad una vasta accettazione.*

In effetti è già possibile indicare una

([14]) Su questi problemi, cfr. P. Chombart de Lauwe, *Famille et Habitation,* 2 voll., Paris 1960; idem, *Uomini e città,* Padova 1967; R. Glass e F. D. Davidson, « Household structure and Housing Needs »; in *Population Studies,* vol. IV, 4, 1951. Per alcune ricerche empiriche europee sui problemi dell'abitazione, cfr. M. Irle, *Gemeindesoziologische Untersuchungen zur Ballung Stuttgart, Bad Godesberg,* 1960; VV.AA., *Daseinsformen der Grossstadt,* Tubingen 1959; tuttavia occorre avvertire che mentre la letteratura sulla politica dell'abitazione (« Housing ») è ampia, non altrettanto si può dire delle conoscenze sociologiche scientifico-critiche sui bisogni abitativi.

([15]) Coerentemente, ad es., coloro che non credono alla validità dell'attuale tipo di struttura familiare, basata sulla differenziazione dei compiti tra marito e moglie, ecc.; auspicano un tipo di abitazione che riduca al minimo i compiti della massaia mediante la pubblicizzazione del lavoro domestico. Così ad esempio il Salzano (Edoardo Salzano, *Urbanistica e società opulenta,* Bari 1969) auspica la collettivizzazione dei servizi di cucina, di lavanderia, di manutenzione, di allevamento della prole, secondo la più ortodossa linea marxista; criticamente critica quindi la tendenza dell'abilitazione unifamiliare e la corsa ai suburbi.

ISTITUTO DI SOCIOLOGIA INTERNAZIONALE
ISIG
BIBLIOTECA
GORIZIA

serie di evidenze di fatto a conforto di quest'ultima tesi.

A) *Le classi superiori, anche nel passato, non hanno mai dimostrato una tale ostilità.*

B) *Attualmente, la « Villa » è ancora un bene molto ricco di simbolismi di status e molto richiesto.*

C) *Anche presso le classi medie inferiori l'aspirazione alla casetta unifamiliare di proprietà è generale, come si osserva in ambiente rurale dove non operano i meccanismi della speculazione fondiaria.*

D) *L'appartamento in edifici multicellulari è, di solito, preferito solo in base a considerazioni di convenienza economica; esso è considerato come soluzione ottimale con riferimento alla particolare situazione economica della famiglia, del gruppo, della classe o della nazione; ma non la soluzione ottimale in assoluto, che è solitamente rappresentata dalla casetta individuale* ([16]).

A conforto dell'ipotesi si può anche addurre alcune considerazioni di ordine psicologico o addirittura psicanalitico, sulla funzione della casa unifamiliare, e risalire così a fattori a-storici, radicati nell'universale struttura psichica dell'uomo ([17]); *e si può anche arrivare alle ragioni biologiche per cui la casetta immersa nel verde, lontana dagli inquinamenti e dalle varie immissioni, rappresenta la soluzione ottimale in assoluto* ([18]). *La questione tuttavia, è ancora priva di soluzione univoca. La discussione finora si è svolta soprattutto tra architetti, urbanisti ed amministratori pubblici; scarsi sono stati i contributi sistematici delle scienze sociali e psicologiche e alla mancanza di informazioni scientifiche si è supplito con un massiccio ricorso agli apriorismi ideologici.*

Anche questa stessa presentazione del problema è largamente aprioristica, in quanto fondata su un « atto di fede » secondo il quale un insieme sconnesso di fenomeni diversi e di impressioni non controllate viene strutturato in un abbozzo di « teoria della suburbanizzazione imminente »; ma, data la situazione degli studi empirici in argomento, questa procedura è inevitabile; il suo scopo è di richiamare l'attenzione sulla necessità di ulteriori ricerche, e di fornire una prima ipotesi di lavoro, aperta ad ogni possibile sviluppo e revisione.

La conclusione provvisoria è che:

a) *vi sono delle tendenze spontanee verso l'abitazione unifamiliare e il quartiere residenziale esteso (suburbio),*

b) *vi sono dei freni e degli attriti dovuti al permanere di elementi culturali ed istituzionali inadeguati,*

c) *l'evoluzione tecnologica ed economica agisce in senso favorevole alla suburbanizzazione,*

d) *gli orientamenti della politica territoriale (« amenagement du territoire ») non favoriscono la suburbanizzazione.*

Un approfondimento meritano i punti b) *e* d). *Oltre alle generiche inadeguatezze del sistema giuridico-politico-istituzionale italiano rispetto all'evoluzione economica attivata dalla tecnologia, si deve notare in particolare l'efficacia frenante di due fattori*:

a) *politica delle abitazioni che mira a scoraggiare, con le imposte, la casa unifamiliare;*

b) *politica dei trasporti che con l'alto prezzo del carburante scoraggia la mobilità individuale, mentre i servizi pubblici di trasporto sono ancora largamente insufficienti, per quantità e per qualità.*

Questi orientamenti politici erano giustificati nella misura in cui, tanto la casa quanto l'auto privata, erano dei privilegi di classe, e l'imposizione su questi beni costituiva un efficace strumento di redistribuzione della ricchezza. Ma ormai sembra prossimo il punto in cui tali orientamenti risultano anacronistici, e le loro conseguenze negative (disfunzioni latenti) sul piano territoriale superano gli effetti positivi.

B) IL MODELLO

3) La comunità suburbana

Se questo è vero, si può affermare che la tendenza alla suburbanizzazione, essendo connessa allo sviluppo economico e tecnico, è una tendenza di grande rilevanza e significato.

A questo punto si tratta di mettere in chiaro, mediante estrapolazioni, previsioni e comparazioni, i possibili sbocchi di tale tendenza, ed emettere un giudizio di valore sulla sua desiderabilità.

Data la scarsa capacità predittiva delle attuali scienze sociali, è giocoforza ricorrere in larga misura alle comparazioni con gli analoghi fenomeni già realizzati in altri contesti. Di qui la necessità di utilizzare, ma cum Juicio, *l'abbondante letteratura anglo-sassone sui suburbi.*

Le conclusioni cui sembra di poter giungere, è che il suburbio residenziale anglo-sassone costituisce un ambiente sociale non privo di difetti e carenze, ma in complesso superiore, sotto molti aspetti, alla città e al villaggio tradizionali. Non garantisce certo ai suoi abitanti la perfetta felicità, ma permette a grandi masse di di persone di godere un tenore di benessere, per quanto riguarda la residenza, superiore ad ogni altra forma di insediamento finora realizzata su scala così vasta. Per crescenti strati di popolazione, la casetta suburbana rappresenta un notevole miglioramento rispetto alla situazione precedente ([19]). *Per circostanziare queste affermazioni bisognerebbe aver pronta una teoria sociologica e psicologica della residenza, che, come si è detto, è ancora embrionale. I vantaggi dei suburbi si possono così sintetizzare*:

a) *basso costo del terreno,*

b) *abbondanza di spazio e di verde,*

c) *tranquillità,*

d) *sicurezza,*

e) *intimità,*

f) *senso di appartenenza e di radicamento, per il possesso della casa.*

([16]) Non sono ancora disponibili dati obbiettivi a suffragio di queste affermazioni, per quanto alcune ricerche siano in corso, ad es. a Modena e a Bergamo.

([17]) Willy Hellpach, *L'uomo della metropoli,* Milano 1960, p. 208.

([18]) Oeter, « Die Wohnungsituation in der Bundesrepublik und ihre Auswirkungen auf die Gesundheit der Mütter und Kinder », in *Gesundheitsfürsorge-Gesundheitsvorsorge,* 12; 1968.

([19]) Queste sembrano le soluzioni cui è giunta la più recente letteratura sociologica sul fenomeno suburbano, in antitesi alle catastrofiche prospettive dell'impostazione ormai «classica» di Riesman, Seely, Spectorski, Whyte, Fromm, Stein, Mumford. Le indagini empiriche di Gans su Levittown, di Berger sul « Blue collar suburb » californiano, di Young e Wilmott su Gretna Green di Londra, di Clark a Toronto (per non citare che le maggiori) e l'esame sistematico delle loro risultanze, compiuto da Hall (op. cit.) e Oswald (op. cit.) permettono di ridimensionare i devastanti attacchi cui i suburbi erano stati precedentemente sottoposti e di sostanziare l'affermazione di Wood che, malgrado tutti i loro difetti, i suburbi « funzionano », sono ambiti e la loro espansione non mostra alcun segno di stanchezza.

Gli svantaggi più evidenti sono:

a) *alto costo della casa monofamiliare,*

b) *isolamento,*

c) *lontananza dai centri di servizio,*

d) *alto costo degli allacciamenti,*

e) *scarsa partecipazione alla vita sociale e politica della città,*

f) *individualismo e conservatorismo, per il possesso della casa.*

Ovviamente, vantaggi e svantaggi non sono tali in assoluto, ma rispetto a certi criteri valutativi; inoltre, una stessa caratteristica può essere un vantaggio o uno svantaggio, a seconda che sia presente in misura moderata o eccessiva. Un'approfondimento dell'analisi in questa direzione è fuori luogo in questo contesto; ma sembra di poter affermare, in via provvisoria, che nessuna delle caratteristiche negative dei suburbi storicamente realizzati, sembra inerente al modello di suburbio. Non sembra quindi che vi possano essere alla luce dei valori dominanti della nostra società, delle pregiudiziali di carattere politico e ideologico che vietino lo sviluppo, anche nel nostro paese, di questo fenomeno.

4) Il Comprensorio Prealpino Residenziale Bilanciato

Ciò concesso, si può procedere all'elaborazione di un modello di suburbio residenziale che, facendo tesoro dell'esperienza di altri paesi, applicando le conoscenze scientifiche in materia e tenendo conto della realtà italiana, cerchi di massimizzare i vantaggi e massimizzare gli svantaggi di questa forma d'insediamento.

La particolare realtà italiana cui si fa riferimento è quella delle zone collinari veneta e friulana; il quadro di riferimento concettuale e istituzionale è quello del comprensorio urbanistico; *il risultato è, sinteticamente, il concetto di « Comprensorio Prealpino Residenziale Bilanciato »*:

a) Prealpino *perché la collina veneta e friulana non ha dimensioni tali da giustificare circoscrizioni territoriali a livello comprensoriale che comprendano le sole zone collinari;*

b) Residenziale *perché la funzione speciale e caratteristica di questi comprensori, rispetto al resto del sistema metropolitano, è la residenza;*

c) Bilanciato *perché considerazioni tanto economiche quanto sociologiche (e perfino estetiche) consigliano la compresenza, insieme all'attività residenziale, di attività produttive, sia agricole che industriali e terziarie* ([20]).

Anche in questo caso, ci si deve limitare all'enunciazione delle semplici conclusioni delle analisi particolari; e anche in questo caso si deve per onestà avvertire che i dati di fatto, e le teorie accreditate sono, in questa materia, ancora estremamente incerte.

Questo modello di comprensorio si avvicina al modello classico del suburbio anglosassone per l'accentuazione della funzione residenziale, ma se ne differenzia:

a) *per l'*eterogeneità *della struttura socioprofessionale ed economica,*

b) *per la maggior* polarizzazione *della grana urbanistica,*

c) *per le maggiori* dimensioni *geografiche,*

d) *per la minore* densità *insediativa.*

Queste differenze si possono sintetizzare asserendo che « il C.P.R.B. sta al sistema metropolitano veneto e friulano come i suburbi stanno alla metropoli »: la differenza sta nel fatto che i primi sono il risultato di una cosciente opera di pianificazione, che si cura di precisare i rapporti e le articolazioni delle varie parti del sistema territoriale in modo da salvaguardare tutta una serie di vincoli-valori-obiettivi quali:

a) *l'efficienza tecnico-economica,*

b) *l'alto livello dei servizi e del tenore di vita,*

c) *l'interazione, la solidarietà e il senso di appartenenza,*

d) *la partecipazione culturale e politica,*

e) *la tutela del paesaggio, ecc.*

I suburbi e le metropoli classici invece sono il risultato spontaneo e non programmato, di automatismi sociali o di sistemi d'azione pianificati ma parziali, senza una visione comprensiva delle conseguenze ultime.

C) LA REALIZZAZIONE

Qualora il modello del C.P.R.B. fosse accettato dai centri decisionali cui spetta questa competenza, si potrebbe passare alla fase successiva ed ultima del processo della pianificazione, cioè l'indicazione degli strumenti per adeguare la realtà al modello.

A questo argomento si accenna qui unicamente per rilevare che mentre in una società autoritaria, tecno- o burocratica, una volta che sia messo a punto il modello la sua realizzazione è compito relativamente facile, perché vi sono pochi limiti al tipo di strumenti utilizzabili, in una società democratica gli strumenti sono limitati. In particolare nella nostra società i centri decisionali politici e amministrativi non devono prescindere, nella loro azione, dal consenso popolare. Di qui la necessità di usare tecniche di persuasione che, a seconda dei casi, possono essere viste come manipolazione e propaganda *oppure* educazione ed illuminazione *dell'opinione pubblica.*

In teoria, si ha manipolazione e propaganda quando lo scopo (in questo caso, la realizzazione del modello di comprensorio) è contrario agli interessi *del soggetto oppure limita la possibilità di una* libera presa di coscienza *dei propri veri interessi; si ha educazione ed illuminazione quando lo scopo è funzionale agli interessi o promuove la loro libera presa di coscienza* ([21]).

In pratica però la difficoltà della distinzione non fa che spostarsi, dal livello della persuasione a quello degli interessi. Non è possibile, allo stato attuale delle conoscenze, dare una definizione scientifico-obiettiva di interesse ([22]).

Ancora una volta si è dunque costretti a ricorrere a giudizi di valore.

([20]) Sul concetto di comunità bilanciata (o equilibrata) cfr. *Metropoli e sottocomunità,* a cura di L. Balbo e G. Martinotti, Padova 1966.

([21]) Per altri tentativi di distinzione tra educazione e propaganda, cfr. L. Fraser, *Propaganda,* London-New York-Toronto 1957.

([22]) La questione si identifica con quella dei *bisogni,* e delle varie tipologie che se ne sono tentate: primari-secondari, naturali-artificiali, veri-falsi, necessari-superflui, esistenti-indotti, ecc. Per uno scritto recente, che prende in considerazione la più consolidata letteratura sull'argomento, da F. A. Hayek a Galbraith, cfr. Bruno Leoni, « Pubblicità e consumi sul banco degli imputati », in *Il Politico,* XXXIV, I.

Nelle analisi precedentemente svolte è implicito che, secondo noi, il C.P.R.B. è conforme agli interessi *delle popolazioni che ne sarebbero coinvolte.*

Non è detto tuttavia che l'opinione pubblica, generica e qualificata, sia conscia di tale conformità. Vi possono essere persistenze culturali o pressioni di gruppi particolari, che oscurano la presa di coscienza dei propri interessi; l'ignoranza e la diffidenza verso le novità, frutto di una lunga storia di dominanza urbana sulle aree rurali, possono far scattare reazioni di rigetto nei riguardi della riorganizzazione comprensoriale.

Un compito fondamentale della fase di realizzazione sta dunque nella « sensibilizzazione » dell'opinione pubblica sui vantaggi, a breve e/o lungo periodo, della riorganizzazione territoriale nelle forme comprensoriali. Perché quest'opera possa avere successo occorre naturalmente che i vantaggi ci siano *e siano* dimostrabili.

Il contributo che le scienze sociali possono apportare a questa fase del processo di pianificazione quindi, non si limita all'escogitazione delle tecniche psico-sociologiche della persuasione, ma anche al reperimento delle prove *della utilità di quanto i pianificatori vanno proponendo al pubblico.*

Un secondo contributo fondamentale consiste nella proposizione, all'amministratore-pianificatore, degli strumenti tecnico-operativi più adatti alla realizzazione del fine, secondo il criterio del minimo sforzo.

A questo scopo è necessaria la conoscenza dettagliata della realtà socio-culturale, istituzionale ed economica della regione sottoposta a processo di riassetto territoriale.

La conoscenza dei valori prevalenti, degli stili di vita, dei modelli di comportamento propri delle popolazioni interessate è indispensabile ad un intervento efficiente:

a) *per impedire sprechi di risorse,*

b) *per non attivare reazioni negative latenti.*

È da ricordare infine che anche l'elaborazione stessa del modello non è aprioristica, ma si basa sulla conoscenza della realtà effettuale e ne costituisce in parte una proiezione e in parte una razionalizzazione-correzione. Questo ancoramento del modello alla realtà non è altro che una misura prudenziale, di rispetto per ciò che è e di autolimitazione della capacità dei centri decisionali di imporre la propria volontà. Tale autolimitazione dipende in parte dall'accettazione del valore libertà, per cui si rispetta la volontà altrui anche se erronea o dannosa (entro certi limiti); dall'altro per sfiducia, non ingiustificata, nella capacità della scienza di attingere la realtà attuale e quindi prevedere quella futura con una certa attendibilità. Si preferisce quindi proporre modelli di assetto territoriale, economico e socio-culturale che costituiscano uno sviluppo, una riforma *della realtà piuttosto che una radicale alternativa. Questi modelli possono più facilmente essere realizzati*:

a) *sia per la maggior facilità con cui si può ottenere il consenso dell'opinione pubblica,*

b) *sia per il minor costo, economico e sociale, della loro realizzazione,*

c) *sia per la maggior disponibilità di strumenti normativi e istituzionali adeguati.*

Anche nella terza fase (esecutiva) del processo di pianificazione democratica, quindi il contributo delle scienze sociali è della massima importanza.

IL CONTRIBUTO DELLA SOCIOLOGIA:

tre ricerche empiriche sulla suburbanizzazione della collina veneta e friulana

Un primo accostamento empirico ai problemi accennati nel corso di questo lavoro è stato tentato indagando:

a) *atteggiamenti dell'opinione pubblica qualificata locale, sui problemi della suburbanizzazione e del riassetto territoriale di tipo comprensoriale;*

b) *caratteristiche culturali dei giovani pendolari;*

c) *problemi delle migrazioni nell'area di partenza.*

L'area presa in considerazione si estende da Thiene a Tarcento, e si può suddividere in:

a) *zona di Marostica* (11 *Comuni*),

b) *zona di Asolo* (15 *Comuni*),

c) *zona di Conegliano-Vittorio Veneto* (12 *Comuni*),

d) *zona di S. Daniele* (16 *Comuni*).

Le ricerche si sono svolte in tempi diversi, tra il 1967 *e il* 1969 *e, in accordo alla specificità degli obiettivi, con metodi parzialmente diversi. In tutte però lo strumento principale è stato il questionario semistrutturato; le interviste sono state condotte da laureandi dell'Istituto Superiore di Scienze Sociali di Trento.*

A) Ricerca su « gli amministratori locali di fronte ai problemi di riassetto territoriale della zona collinare ».

Compiuta nella primavera del 1969, *la indagine comprende* 140 *interviste con sindaci, segretari comunali e consiglieri capi dell'opposizione in* 54 *Comuni. La parte sostanziale del questionario* (*che totalizzava* 28 items) *si distingueva in sei temi d'interesse principali*: 1) *politica urbanistica del Comune;* 2) *assetto insediativo;* 3) *propensione alla terziarizzazione;* 4) *turismo;* 5) *possibilità oggettive di terziarizzazione;* 6) *rapporti intercomunali e tendenze aggregative.*

B) Ricerca su « caratteri socio-culturali dei lavoratori pendolari in tre comunità collinari ».

La ricerca si è svolta, per quanto riguarda il lavoro sul campo nell'estate del 1967. *Le interviste valide furono* 93, *di cui*:

— 29 *a Molvena* (*Marostica*),
— 24 *a Fagagna* (*S. Daniele*),
— 40 *a Sernaglia* (*Conegliano*).

Degli intervistati, 55 *avevano meno di* 25 *anni,* 27 *meno di* 45. *I temi principali erano tre*:

a) *situazioni ed opinioni degli intervistati sull'esperienza lavorativa*:

1) *il posto di lavoro nell'azienda,*
2) *visione dei rapporti formali ed informali,*
3) *mobilità all'interno dell'azienda,*
4) *visione globale dell'azienda e identificazione.*

b) *Situazioni ed opinioni degl'intervistati sull'istituzione familiare*:

1) *gerarchia dell'autorità familiare,*
2) *femminilizzazione del lavoro,*
3) *numerosità,*
4) *vicinato.*

c) *Situazioni ed opinioni degli intervistati circa il fenomeno del potere*:

1) *autoidentificazione di classe,*
2) *associazionismo politico e sindacale,*
3) *religione,*
4) *esposizione ai mezzi di comunicazione di massa,*
5) *soddisfazione e malcontento generici.*

C) Ricerca su « i problemi dell'emigrazione nelle zone di partenza ».

Questa indagine comprende un totale di 58 *interviste, di cui* 4 *a emigranti e* 54 *a loro familiari. In questo modo si son raccolte informazioni su* 74 *emigranti, di cui*:

— 25 *a Sernaglia,*
— 29 *a Molvena,*
— 20 *a Fagagna.*

I principali temi dell'indagine riguardano:

1) *tipo di migrazione,*
2) *coesione di gruppo,*
3) *tipo di lavoro,*
4) *rapporti con la famiglia,*
5) *atteggiamenti nei confronti del popolo ospite, della sua cultura e dell'industrializzazione,*
6) *atteggiamenti verso le innovazioni.*

Il nucleo fondamentale comune alle tre ricerche, il filo rosso che permette di considerarle come tre fasi di un'unica indagine si può così esprimere: in che misura c'è, nella collina veneta e friulana, la coscienza della necessità di una riorganizzazione territoriale di tipo comprensoriale? In che misura sono presenti a livello di aspirazioni e di aspettative i bisogni che tale riorganizzazione si propone di soddisfare? In che misura la depressione economica e culturale, il pendolarismo e l'emigrazione impediscono questa presa di coscienza dei propri diritti e dei mezzi per esercitarli? In che misura prevalgono mentalità, atteggiamenti, modi di vita, norme di comportamento, valori ed istituzioni disfunzionali a questa presa di coscienza? Quali sono insomma le caratteristiche socio-culturali delle popolazioni della collina veneta e friulana?

Le risposte che si possono formulare, in base ai dati rilevati, son lungi dal poter essere considerate come definitive; i limiti dell'indagine sono insiti nel tentativo di abbracciare, in così poco tempo e con mezzi non abbondanti, una gamma così vasta e importante di problemi. È da dubitarsi poi che, dato l'attuale stato di avanzamento delle scienze sociali, domande di questo genere avrebbero potuto ricevere risposte certe.

I risultati di queste indagini devono essere considerati come interlocutori; tuttavia è notevole e confortante osservare come i risultati della ricerca sui pendolari, si accordino con quelli di analoghe indagini compiute in Germania dal Wurzbacher ed altri sulla comunità di Westerwald ([23]), *in Francia dal Rambaud sulla comunità montana di Albies le Vieux* ([24]), *in Italia dal Demarchi sulla montagna trentina* ([25]): *ovunque risulta che lo spostamento delle basi economiche della comunità, dall'agricoltura all'industria* (*mediante l'industrializzazione in loco, il pendolarismo o l'emigrazione*) *non è sufficiente a distruggere la struttura culturale della comunità tradizionale. V'è una forte vischiosità del processo di adeguamento dei valori, dei modelli di comportamento e delle istituzioni ai mutamenti intervenuti nella struttura socio-economica. Alcuni valori urbano-industriali, come il benessere, sono recepiti velocemente; altri, come l'individualismo e l'acquisività, incontrano forti resistenze da parte della struttura culturale comunitaria.*

In generale si può dire che le tensioni cui il processo di urbanizzazione, provocato sia da fattori strutturali (*industrializzazione, migrazione, pendolarismo*) *che culturale* (*mezzi di comunicazioni di massa, istruzione scolastica, ecc.*) *non sono*

([23]) Gerhard Wurzbacher, Conrad Arensberg et al.: *Das Dorf In Spannungsfeld Industrieller Entwicklung*, Stuttgart 1961.

([24]) Placide Rambaud, *Economie et sociologie de la montagne, Albiez le Vieux en Maurianne*, Paris 1962.

([25]) F. Demarchi, « L'urbanizzazione della Montagna », in *Società e Spazio*, cit., pp. 261-305.

sboccati in una presa di coscienza della propria « situazione oggettiva », in una precisa individuazione delle mete da porsi e dei mezzi per raggiungerle; ma non sono sfociati neppure in grossi fenomeni di insoddisfazione.

La vena di sfiducia, di scontentezza, di scetticismo sulle possibilità di miglioramento si combina con la persistente ideologia della rassegnazione, dell'umiltà, del « saper stare al proprio posto », e produce apatia. *Non si riesce ad immaginare la possibilità di uscire dallo stato presente, se non attraverso i miracoli dell'industrializzazione e del turismo; ma non si crede alla possibilità di influenzare volontariamente il verificarsi di questi miracoli, attraverso un'attiva e appassionata partecipazione alla politica. Il mondo esterno alle comunità, è visto come qualcosa di* estraneo, *di misterioso e minaccioso, sul quale non si ha alcun potere. Questa percezione risponde bene a certi aspetti della situazione oggettiva, ma nella misura in cui persiste o provoca apatia, è una profezia auto-avverantesi.*

In particolare, la ricerca sugli atteggiamenti della classe dirigente locale ha messo in luce quanto poco sentita sia, a questi livelli, l'esigenza di una riorganizzazione comprensoriale; ma gli amministratori sono perfettamente coscienti dei vantaggi della concentrazione, delle economie di scala e della maggiore efficienza realizzabile con la consorziazione dei servizi. Inoltre un dato di grande interesse è la diffusione dell'idea che il criterio base per la riorganizzazione territoriale è la distanza.

Ciò sembra indicare una buona base razionale nell'orientamento di questi individui; l'arretratezza, la mancanza di un'ampia visione prospettica, sembrano allora dovute più alla mancanza di informazioni specifiche che a generiche resistenze culturali. Non si sente aspirazione o aspettativa al riassetto territoriale perché non si sa bene che cosa sia, quali ne siano gli scopi e quali i mezzi; il fatto che venga proposta dall'alto e dall'esterno, la rende automaticamente oggetto di sospetto e di sfiducia.

Ci sembra quindi di poter ipotizzare che a livello pre-conscio, o meglio preconcettuale e pre-verbale, il bisogno ci sia. Un'opportuna attività di diffusione culturale, in cui i vantaggi della riorganizzazione territoriale siano illustrati ad amministratori ed amministrati si pone, ora, come condizione per la capillare accettazione dei valori della pianificazione urbanistica comprensoriale, e quindi per il successo della nuova realtà territoriale che non può prescindere dalla partecipazione *dei suoi cittadini.*

CONCLUSIONE

*Il concetto di suburbanizzazione può essere adoperato per interpretare alcuni fenomeni rilevati nelle zone collinari. Le tendenze più significative sembrano quelle che valorizzano l'*attitudine residenziale *propria di queste zone: il « pendolarismo », cioè la tendenza a mantenere la propria abitazione e cercare altrove la fonte di sostentamento, e il « turismo stanziale » cioè la tendenza a mantenere in città la propria fonte di sostentamento e cercare altrove una località residenziale più confortevole, anche se solo per il fine settimana e le vacanze.*

Si ipotizza che una fluidificazione delle comunicazioni ed un abbassamento dell'incidenza del loro costo sul reddito totale, possa ampliare il raggio del pendolarismo quotidiano e trasformare la « seconda casa » in casa unica, in modo da portare ad una completa integrazione funzionale tra il sistema metropolitano e la sua zona specializzata in senso residenziale.

Le zone collinari che più di ogni altra sembrano prestarsi a questa specializzazione, possono essere così considerate suburbi residenziali del sistema metropolitano.

Tuttavia, perché questo processo possa compiersi è indispensabile l'intervento del pianificatore. I meccanismi del mercato infatti, lasciati a se stessi, portano ad una crescente congestione delle zone urbane e metropolitane, e un crescente esodo delle altre zone, tra cui quelle collinari; inoltre, lo sviluppo disordinato della «fuga settimanale dalla città» e della seconda casa per le ferie, porta ad una degradazione delle zone più attraenti a solo vantaggio delle classi sociali privilegiate che per prime hanno potuto insediarvisi.

La regolazione di questi fenomeni negativi può essere favorita, a livello generale, con un'adatta politica fiscale dei trasporti, che favorisca la mobilità, e delle residenze, che favorisca il decongestionamento delle città; nelle zone direttamente interessate a sviluppi di tipo suburbano, con una pianificazione che predisponga le infrastrutture giuridiche, istituzionali, finanziarie, promozionali e fisiche per la costruzione su larga scala di quartieri residenziali e di attrezzature di servizio a vantaggio sia dei vecchi che dei nuovi insediamenti collinari.

Si potrà in questo modo raggiungere lo scopo di rivitalizzare il tessuto urbanistico e sociale delle zone collinari, la cui scarsa vocazione produttiva aveva avviato preoccupanti fenomeni di esodo e degradazione, contro i quali il turismo non si è rivelato freno sufficiente. La trasformazione di certe zone collinari in suburbi residenziali del sistema metropolitano, implica un'elevamento del livello dei servizi sociali e culturali e un generale miglioramento della qualità del tenore di vita, per tutta la comunità ivi residente.

Tuttavia, poiché il processo di suburbanizzazione non può giungere automaticamente alla realizzazione, è necessario favorirlo con intervento pianificato; e lo stimolo a tale intervento dovrebbe partire dalle comunità direttamente interessate.

Lo stato di depressione socio-culturale ed economica in cui queste comunità generalmente si trovano, deriva anche dalla loro frammentazione, dalla loro piccolezza; queste caratteristiche le privano della forza di promuovere iniziative di sviluppo.

L'integrazione delle singole comunità collinari in organismi più ampi, quali i consorzi e i comprensori, sembra costituire un prerequisito fondamentale all'avvio di quelle attività (di studio, di promozione, di pressione, di intervento diretto presso i centri decisionali superiori, di iniziativa imprenditoriale) che favoriscano un'ordinata suburbanizzazione.

La predisposizione di un quadro istituzionale, quale il comprensorio urbanistico, non solo porta all'utilizzo di efficienti strumenti di intervento, come i piani territoriali, ma anche alla costituzione di una nuova unità sociologica di dimensioni adatte alle nuove tecnologie delle comunicazioni e alle moderne esigenze riguardo i servizi; entro questa unità potranno avvenire quei processi di partecipazione alla vita sociale, culturale e politica per i quali i piccoli comuni tradizionali non offrivano spazio sufficiente. Il comprensorio collinare-residenziale-suburbano-bilanciato, come è stato abbozzato in questo lavoro, potrà avere in sè le risorse umane necessarie per opporsi attivamente al predominio della città e realizzare un'autonomia che è sinonimo di eguaglianza; ponendo così fine a quel particolare aspetto di «violenza strutturale» o di «sfruttamento» che è la «dominanza» della città nei confronti della campagna.