

**culture n. 13**

***c'era una volta la Waya...***

**piano di sviluppo**

**inchieste sulle povertà**

### **Editoriale n. 13**

*di Laurana Lajolo*

Presentiamo in questo numero di *culture* due facce del nostro territorio: le possibilità di sviluppo e le forme di povertà in continuo aumento, anche se con connotazioni diverse dal passato.

E' stato recentemente approvato dal Comune di Asti il piano di sviluppo locale, che investe una larga parte della città a est della piazza Alfieri, delineando in particolare il futuro del sedime della vecchia *Way Assauto*, la fabbrica metalmeccanica più importante della città, simbolo dell'industrializzazione di Asti, iniziata ai primi del Novecento e conclusa in quello stesso secolo. Quell'area, come è già avvenuto per la Vetreria – Avir, sarà destinata a insediamenti abitativi e a servizi collettivi come le scuole superiori. Illustrano il piano i progettisti, architetti Augusta **Mazzaroli**, Fabrizio **Gagliardi**, Alessandro **Cutelli** con lo studio di fattibilità a cura di Luciana **Cavallaro**, mentre Giovanni **Currado** affaccia una proposta di mobilità sul territorio attraverso le ferrovie di servizio che passano per la città, alternativa all'auto privata. L'assessore Fabrizio **Brignolo** spiega le intenzioni generali sul piano.

Anche dalle proposte di una diversa mobilità rispetto all'auto si pone il problema cruciale del **raccordo**, non solo viario, ma **sociale e culturale tra centro e periferie** e tra le stesse periferie, dove ormai risiede la maggior parte degli abitanti e che mancano di una loro connotazione di vita comunitaria.

Accanto ai progetti urbanistici ci sono due contributi più direttamente attenti al sociale: Andrea **Devecchi** e Eugenio **Graziano** si soffermano sulle prospettive di una Cittadella degli studi e sui bisogni degli studenti e Elisabetta **Fagnola** ricorda l'antica tradizione e la presenza significativa del circolo di fabbrica.

Il racconto fotografico del numero è dedicato agli edifici e al mondo del lavoro della fabbrica *Way Assauto*. E forse queste fotografie rimarranno l'unica **memoria** di una parte importante della storia sociale, economica e anche politica della città. La fabbrica, infatti, nel corso di un secolo, si è posta in stretta connessione con le vicende cittadine e nei suoi edifici si è formata e ha lottato per i propri diritti l'aristocrazia operaia della città.

Dato l'inquinamento, dicono i tecnici, non è possibile conservare nulla se non un piccolo edificio d'epoca. Troppo poco per testimoniare una storia. allora sarebbe il caso di avviare una grande campagna di raccolta di documentazione e di memoria per scrivere la **storia della fabbrica** e del movimento operaio astigiano. E pensiamo anche a un **museo del lavoro** nell'edificio sopravvissuto.

Il presidente Roberto **Marmo**, nell'opinione illustra a grandi linee i contenuti dell'intesa tra la Provincia di Asti e la Regione Piemonte sempre ai fini dello sviluppo del territorio.

L'inchiesta sulle povertà, che affronta i problemi della casa, dell'assistenza, dell'indebitamento fuori controllo è condotta da Davide **Cavagnero**, che dà uno spaccato preoccupante perché una fascia di popolazione è trascurata e esclusa non solo dai processi economici e politici e dalle aspirazioni di cambiamento, ma anche dai propri diritti a una vita dignitosa.

Nella sezione Interventi compaiono contributi interessanti. Emilio **Giribaldi** fa il consuntivo dell'attività del *Comitato per il no* al referendum sulle riforme istituzionali e propone una prosecuzione del controllo dei cittadini a favore della Costituzione; Michelino **Musso** propone una riflessione sul recente Convegno della Chiesa italiana a Verona interrogandosi sull'impegno politico dei cattolici; Dario **Rei** affronta le problematiche della legislazione sul paesaggio e della sua efficacia; Vittoria **Villani** descrive il patrimonio artistico della Pinacoteca, che attende una nuova disposizione nel Palazzo Mazzetti in via di ristrutturazione; Maurizia **Giavelli**, prendendo

spunto da un incontro sulla comunicazione, pone la questione del ruolo di informazione e di libertà che dovrebbero svolgere i giornalisti.

Pietro **Bonaudi** ha scritto un diario sui paesi africani in cui ha lavorato per la cooperazione internazionale, offrendone un quadro non convenzionale.

In bacheca si trova l'anticipazione di Alice **Avallone** sul prossimo numero di *culturegiovani* dedicato ai bambini e anche Gianfranco **Miroglio** si rifà al tema pur da una diversa angolazione, facendo il bilancio di *Cantè Bergera*, Donatella **Gnetti** presenta le conferenze sulla Cina, organizzate dalla Biblioteca e dalla Fondazione Gorla, Sergio **Cavagnero** indica i nuovi programmi dell'Utea. Di banca-dati sui nostri antenati parla Giancarlo **Libert** e Mario **Zunino** recensisce un libro fantasioso e scientifico insieme di Caterina Gromis, dedicato agli animali.

## piano di sviluppo locale

### **asti verso il polo del terziario avanzato**

*di augusta mazzarolli, urbanista e progettista*

Al traguardo del terzo millennio, nell'ambito di una competizione globale che premia la qualità e la specificità dell'essere e dell'apparire, **Asti** si è imposta all'attenzione regionale posizionandosi, per ben due volte, **al primo posto** in un concorso tra Comuni avente come oggetto la **riqualificazione urbana e lo sviluppo sostenibile**.

Sono proprio i temi della **qualità ambientale** e dell'**identità urbana** i fili conduttori dei due bandi europei che, nella competizione regionale, hanno portato Asti in posizione di eccellenza.

Asti è una realtà complessa: una **città matura**, ricca di storia e di misurata eleganza, ma contemporaneamente una città in cui tutte le **trasformazioni** o le modifiche alla sua identità fisica presente o futura, accendono **grandi dibattiti**, segno di radicato interesse e attaccamento dei cittadini alla vita e all'immagine della propria città.

Alla condizione di generale indifferenza, tipica nelle democrazie più evolute, verso tutte i temi di interesse pubblico, Asti si caratterizza, invece, per una grande vivacità di dibattito, sintomo di giovinezza culturale e sociale.

Dopo il periodo dell'addizione tumultuosa del dopoguerra, la ricerca qualificata del soddisfacimento dello standard urbanistico negli anni Settanta – Ottanta, il recupero del centro storico e della città consolidata negli anni Ottanta e Novanta, la trasformazione pianificata delle aree produttive e dei quartieri periferici negli anni del dopo alluvione, ora l'interesse si è spostato a tutto il territorio, urbanizzato e non, in una **rivisitazione dell'intero sistema urbano ed extra urbano**, in cui il tema è quello, più generale, della **riqualificazione e della riaffermazione di un'identità**, identità che, per il terzo millennio, deve essere progettata e successivamente, nei fatti e nel tempo, perseguita con tenacia.

I programmi integrati denominati *Contratti di quartiere* e il recente *P.I.S.L.* (di cui ho avuto l'incarico professionale per la predisposizione e redazione nel rispetto delle "Linee Guida" approvate dalla Giunta Regionale), traducono in realtà un'idea di città sostenibile pianificata, progettata, discussa, criticata ma, in fondo condivisa, perchè costruita insieme negli ultimi trenta anni di dibattiti e di vita politica cittadina.

I progetti non sono nati ieri, hanno lunghe storie alle spalle; politici e tecnici attenti li hanno saputi ricondurre, al di là dell'ideologia politica di chi nel tempo li ha proposti, ad **un'unica idea di città**. Una città che guarda al futuro investendo nella formazione universitaria, nella formazione scolastica superiore, in strutture innovative di supporto alle imprese, in servizi alle persone e allo studente, in servizi congressuali, fieristici ed espositivi.

In sintesi, una città che pone la propria **candidatura** alla Regione Piemonte e alla Comunità Europea per diventare un **polo di terziario avanzato**, rivolto principalmente a una popolazione di

**giovani** e dove innovazione, formazione, cultura, ospitalità si sposano con una ricerca di qualità urbana e di qualità di vita (vd. il servizio ferroviario urbano).

E poiché, secondo un antico detto popolare, “non c’è il due senza il tre”, auguriamoci che, dopo la vittoria con i *Contratti di Quartiere II* e il *P.I.S.L.*, anche questa terza candidatura del Comune di Asti presso la Regione Piemonte, abbia lo stesso successo delle precedenti.

Contrariamente a quanto si crede, le vittorie non sono mai il frutto di condizioni casuali, sono la conseguenza di scelte culturali e sociali, di volontà politiche, di capacità professionali, di valori condivisi, ipotizzati, sviluppati, maturati, concretizzati.

Risulta inutile sottolineare come un terzo successo sarebbe, per la collettività astigiana, ampiamente meritato.

## piano di sviluppo locale

### **way assauto: un caso di archeologia industriale**

*di fabrizio gagliardi*

#### *Uno spazio speciale*

Come in tutti i **processi di costruzione**, trasformazione e sviluppo di parti di città, solo di rado ci si trova di fronte a spazi ordinati, strutturati per addizioni nettamente riconoscibili, o frutto di un disegno unitario e di una procedura attuativa univoca e ben definita nel tempo. E’ molto più frequente doversi confrontare con qualche cosa di più aggrovigliato, frutto di **processi non sempre lineari e ben documentabili**, di addizioni e adattamenti succedutisi in un lungo arco di tempo; ma si tratta sempre e comunque di eredità capaci di testimoniare le **dinamiche di costruzione e di modificazione** di un particolare complesso o comparto costruito, da un lato; dall’altro lato sono **documenti** di culture dell’abitare, del lavorare, del costruire tipiche di determinati periodi storici e ambiti geografici.

La manifattura, l’opificio, la **fabbrica**, nella città del tardo Ottocento, ha spesso caratteri e morfologie del costruito non dissimili da quelle delle stazioni ferroviarie europee di prima generazione: spazi e fabbricati dove fumo, rumore, movimento la fanno da padroni, ma schermati verso la città da cortine, da fronti, da facciate che esprimono la dignità civile dell’edificio, il suo porsi nella compagine urbana come **spazio speciale**: sorta di cattedrali del movimento le stazioni, templi del lavoro le fabbriche.

Negli anni tra le due guerre queste scelte tipologiche mutano profondamente, ed è più sul versante dell’**innovazione tecnologica** e della **modernità** che gli spazi del lavoro vengono pensati e strutturati: ampie finestrate, maglie di grandi dimensioni. Per accorgersi poi, in tempi molto rapidi, che proprio l’innovazione tecnologica è diventata un mostro troppo veloce perché l’innovazione edilizia possa stargli dietro e tenerne il passo. Il caso del **Lingotto** è decisamente emblematico in questo senso: il tempio della pretesa modernità è già obsoleto prima ancora di essere terminato. Da quel momento in poi, fino alla recente deindustrializzazione, il fabbricato industriale diventa, salvo poche eccezioni, una **scatola anonima**, il più possibile duttile e adattabile alle trasformazioni dei modi di produzione.

Sull’area **Way Assauto**, sono compresenti queste tre stagioni e le **modificazioni** profonde sottese dal variare del senso stesso della fabbrica nella città, sono riconoscibili chiaramente; in parte si è trattato di addizioni di nuovi fabbricati e in parte di trasformazioni di edifici preesistenti e, ad ogni fase di sviluppo del costruito, è corrisposta una serie più o meno profonda di trasformazioni di ciò che preesisteva, al fine di adeguarlo alla progressiva e riduttiva immagine di *utensilità* attribuita in tempi più recenti ai padiglioni industriali.

*Le aree ex industriali*

L'analisi della morfologia e delle tipologie di un qualsiasi brano di città è indispensabile per delinearne la fisionomia e l'identità; è altresì uno strumento importante per costruire indicazioni di comportamento, strategie di intervento, progetti di riqualificazione; ma non si tratta di un nesso deterministico, da intendere in modo univoco. Nella fase di progetto, infatti, entrano in gioco elementi estrinseci alle tipologie del costruito, legati anche a fattori particolari, ad occasioni o a fatti accidentali. Nel caso delle **aree ex industriali**, il problema della **bonifica** dei terreni, ad esempio, entra pesantemente in gioco anche sotto il profilo di ciò che si dovrebbe conservare per il suo valore storico o documentario o di ciò che si può demolire, perché privo di tali valori.

L'analisi sugli edifici industriali dell'**area Way Assauto** parte da un fondamentale assunto: la nostra è l'era della *civiltà delle macchine*, risulta pertanto utile e necessario preservare quei valori tecnici, culturali e sociali che hanno contribuito, per un secolo, allo sviluppo della civiltà umana e nel nostro caso allo sviluppo della città.

Il passaggio dall'espansione della città alla sua trasformazione impone la ricerca di **nuovi indirizzi** agli sbocchi operativi: non si tratta semplicemente di riempire i *vuoti* lasciati dalle attività produttive, ma di ripensare alle connessioni tra i vari ambiti del tessuto urbano, cercando **nuovi legami interni**. È utile inoltre precisare che le aree industriali dismesse costituiscono da una parte un problema di salvaguardia di **monumenti/documenti**, dall'altra una necessità sociale.

### *Il progetto*

È stato indispensabile partire dal **censimento dei fabbricati**, con la loro classificazione, quantificazione e misurazione, in analogia con quanto avviene nel settore dei Beni Culturali più in generale. Proprio questa conoscenza descrittiva garantisce la bontà dell'operazione progettuale, perché consente di agire in sintonia con il contesto. La conoscenza del bene indirizza gli interventi nel rispetto delle sue **caratteristiche tecniche e tipologiche**. A partire dalla dialettica tra permanenza e mutazione/nuova costruzione, che ogni trasformazione urbana impone, l'obiettivo diventa la **definizione degli spazi e dei percorsi** come nella ricerca di una **coerenza tra tecnica e forma**.

Nel nostro caso il mutamento previsto dalle nuove destinazioni urbanistiche pone una serie di problemi legati non solo ai tipi che insistono sull'area ma anche alle condizioni di elevato inquinamento del sottosuolo.

Il censimento dei beni che insistono sull'area in oggetto, ha permesso di stabilire in modo abbastanza puntuale quali sono **gli edifici** che possono rivestire un **interesse di tipo archeologico**, che si riducono agli edifici di primo impianto (**fase A** – si tratta di fabbricati proto-industriali di inizio Novecento, con caratteri ricorrenti delle architetture *fenogliane* presenti sul territorio piemontese) e, in minima parte alla prima espansione dello stabilimento (**fase B** – negli anni tra le due guerre vengono in parte rimaneggiati edifici preesistenti e in parte realizzati corpi di fabbrica di nuovo impianto. È evidente il ricorso a linguaggi e repertori formali riconducibili alla cultura razionalista. I tamponamenti sono intonacati. Le vetrate sono ampie, con serramenti in ferro-finestra, sia disposte su due livelli, sia a doppia altezza; le pilastrature emergono in facciata e sono adottati sia sistemi ad ossatura in cls, tanto verticali che orizzontali, sia capriate a *shed* in carpenteria metallica).

Dall'analisi si evince che questi edifici hanno subito nel corso degli anni molteplici **rimaneggiamenti** tanto da renderli parzialmente illeggibili.

Gli edifici schedati in **fase C** risultano, non solo in parte compromessi, ma di minimo interesse archeologico, in quanto tipologicamente ricorrenti nella maggior parte degli edifici industriali contemporanei di minor rilevanza tecnologica (negli anni a partire dal secondo dopoguerra viene realizzata la quantità più rilevante di fabbricati, fino quasi alla saturazione dell'area. Il sistema strutturale è interamente in carpenteria metallica; i tamponamenti sono sia ad intonaco che in mattoni a vista, scanditi da baraccature metalliche di parete. Viene riplasmato il padiglione di ingresso e in parte integrato da nuova costruzione).

A tutt'oggi, data la gravissima situazione legata all'inquinamento del sito e alla relativa bonifica, data l'analisi eseguita sugli edifici, si ritiene importante **mantenere**, quale memoria storica, **l'edificio 5 della fase A** che risulta il meno compromesso e quello che insiste su un terreno meno inquinato.

## piano di sviluppo locale

### **lo studio di fattibilità**

*di luciana cavallaro, architetto*

Nell'ambito del *Piano Integrato di Sviluppo Locale* del Comune di Asti la conversione e riqualificazione dell'area dell' ex *Way Assauto* acquista un **valore urbanistico** di grande impatto per la città.

Il complesso industriale, sorto in quella che era l'estrema periferia cittadina all'inizio del XX secolo, è sempre stato una barriera nei confronti della città che nel frattempo si andava creando attorno. Con la ricollocazione dell'industria, che in parte ancor oggi vi insiste, l'area assume un **nuovo valore di cerniera**.

L'idea di convertire l'area realizzando la *Cittadella degli studi superiori*, ricollocando alcuni plessi scolastici, rientra nell'attuale modo di pensare la scuola superiore, difatti la Città degli studi viene concepita come un **laboratorio** ideale all'interno della città, assumendo così un atteggiamento propositivo e non passivo, diventando motore e stimolo per nuove **attività formative e di ricerca** secondo un progetto organico e una programmazione concertata fra vari soggetti: provincia, comune, università, fondazioni bancarie, enti e associazioni varie.

L'integrazione con la residenza e il commercio, nonché con l'esistente circolo aziendale, consente di creare un nuovo ulteriore polo di aggregazione.

PLANIMETRIA AREA WAY ASSAUTO



- edilizia scolastica
- biblioteca, auditorium, sala mensa
- edilizia privata
- area sportiva

La ricerca finalizzata allo **studio di fattibilità** ha reso possibile la redazione di un progetto di massima relativo all'area dell'ex *Way-Assauto*.

Trattandosi di un sito industriale che è stato per anni oggetto di lavorazioni anche inquinanti, il progetto è partito dalle indicazioni operative basate sulla analisi delle tecniche di **bonifica** necessarie al recupero ambientale dell'area (a cura del prof. G.P. **Beretta**) da cui è emerso che il luogo è suddivisibile in **due** grandi **zone** delimitate secondo l'**asse baricentrico Est- Ovest**.

A **nord** di questo asse, il terreno sembra essere interessato da fenomeni di inquinamento derivati da **composti organoalogenati** la cui eliminazione può avvenire tramite *capping* dell'area con il divieto di costruire piani interrati; mentre la zona a **sud** presenta fenomeni di inquinamento derivati da **chromo esavalente** la cui eliminazione dovrebbe comportare lo scavo della terra contaminata sino alla profondità di 4/5 metri lineari ed il successivo trattamento chimico del terreno sottostante per trasformare il chromo esavalente in chromo trivalente.

Vista la necessità di realizzare uno scavo di notevoli dimensioni, a sud dell'area, si è pensato di realizzare in questo spazio, un ampio **parcheggio interrato** di circa mq 15.000 che sarebbe in grado di assolvere le esigenze del complesso scolastico (che avrebbe anche parcheggi a raso), le eventuali richieste derivanti dall'edilizia privata prevista nell'area, dagli eventi fieristici di P.zza d'Armi, dell'adiacente Enofila e come eventuale parcheggio di interscambio in rapporto con la rete di trasporto ferroviario.

Inoltre l'area verrebbe attraversata da un'**asse viario Est-Ovest**, posto sul proseguimento del collegamento esistente di Via Vigna (direzione stazione ferroviaria) verso piazza d'Armi. Tale percorso, chiuso al traffico veicolare, salvo per i mezzi pubblici e di emergenza, darebbe luogo a due dei tre accessi al parcheggio interrato, mentre per quanto riguarda la parte restante a livello costituirebbe l'elemento di unione tra la zona nord e sud dell'area affacciandosi su un'ampia **piazza centrale**.

Il progetto prevede la dislocazione di **quattro edifici scolastici** (indicati con colore arancio nel disegno) inseriti a due a due e collegati fra loro dalle rispettive palestre, con ampie corti interne ancora suddivisibili secondo le eventuali esigenze di ogni istituto.

Come mezzo di integrazione e di completezza del nuovo quartiere, oltre all'edilizia scolastica è prevista una parte di **edilizia privata** (contrassegnato con il colore grigio nel disegno) con possibili spazi commerciali a piano terra. L'edilizia privata è disposta in modo alterno lungo l'asse Est-Ovest, rispetto agli edifici scolastici per dare luogo ad una maggiore sinergia fra le varie destinazioni d'uso del sito.

I numerosi **percorsi pedonali** dislocati puntualmente nell'area e l'ampia **piazza** centrale dovrebbero garantire un facile deflusso degli studenti nelle ore di punta, legandosi al tessuto urbano circostante.

Come fulcro delle attività scolastiche, in posizione centrale dell'area, rimarrebbe un **edificio** (unica **memoria storica** conservata di archeologia industriale) destinato ad ospitare la mensa, la biblioteca e l'auditorium. La scelta di conservare unicamente questo edificio è stata fatta sulla base delle complesse problematiche legate all'inquinamento del sito, con le conseguenti opere di bonifica necessarie, in quanto, risulta purtroppo difficile il recupero degli altri manufatti industriali;

A nord dell'area è prevista la **zona sportiva** all'aperto utilizzabile dai quattro istituti scolastici insistenti sul sedime; è parso come il luogo più idoneo per tale inserimento poiché sussiste un vincolo cimiteriale per il quale non è possibile edificare (*Cimitero ebraico*). Inoltre, la presenza dell'adiacente *Circolo Way-Assauto* già dotato di campi da tennis, da bocce, spogliatoi e bar, costituisce un naturale ampliamento a strutture sportive integrative (campo da calcio, da calcetto, pista di atletica leggera) per le attività scolastiche.

L'intervento si inserisce nel contesto urbano in posizione strategica che, al di là dell'ambito scolastico, permette di raggruppare **servizi culturali e sportivi** che possono essere messi a disposizione della città anche in orari extra-scolastici (ci si riferisce al blocco che raggruppa le sale riunioni, la biblioteca, il bar/mensa, le palestre, gli spazi sportivi all'aperto ed i parcheggi).

**PROGRAMMA INTEGRATO DI SVILUPPO LOCALE**

**ASTI.UNI.FER.EXPO, COMUNE DI ASTI**

Responsabile procedimento: arch. Angelo **Demarchis**

Coordinatore Generale: arch. Maria Augusta **Mazzaroli**

**STUDIO DI FATTIBILITA' area di intervento 2f – "CITTADELLA DEGLI STUDI"**

**PROGETTISTI:** Capogruppo: arch. E. Ettore **Gonella**, arch. Massimo **Burroni**, arch. Domenico **Catrambone**, arch. Luciana **Cavallaro**, arch. Fabrizio **Gagliardi**, arch. Enrica **Narbonne**, prof. arch. Piergiorgio **Tosoni**.

**COLLABORATORI:** arch. Alessandro **Cutelli**, arch. Gianmario **Demichelis**, arch. Rosalba **Grillo**, disegnatrice Maria B. **Tedeschi**.

**CONSULENTI:** Prof. Giovanni Pietro **Beretta**, Arch. Giovanni **Currado**, Ing. Luca **Viarengo**

## piano di sviluppo locale

### **la ferrovia in città**

*di giovanni currado*

#### *Servizio ferroviario urbano*

Il diffuso utilizzo delle auto private come mezzo di trasporto è sicuramente la principale fonte di inquinamento e degrado dei centri urbani, questo per il mancato adeguamento del sistema del trasporto pubblico alle mutate esigenze di mobilità della società contemporanea.

Soltanto i grandi centri metropolitani italiani si sono dotati di una rete integrata di trasporto collettivo, spesso solo limitato al collegamento con le aree dei comuni limitrofi; l'utilizzo delle auto private risulta una scelta obbligata, soprattutto per chi proviene dall'esterno delle aree metropolitane.

In generale il sistema del trasporto su gomma, nelle sue differenti componenti infrastrutturali strade e parcheggi, è ormai giunto ad un elevato livello di congestione difficilmente reversibile, considerate le mutate esigenze abitative che hanno spinto molte famiglie a trasferirsi all'esterno dei centri urbani.

Dall'analisi dei dati del **Censimento 2001** risulta che il flusso degli spostamenti sistematici giornalieri relativi al nodo di Asti è pari a circa **16.500 pendolari**, di cui circa 10.000 in ingresso e 6.500 in uscita verso altre destinazioni.

Di qui la necessità, ormai non più procrastinabile, di ricerca di forme di **mobilità alternative**.

Recenti studi hanno evidenziato come la principale forma alternativa per migliorare l'accessibilità urbana, la qualità della vita (aria e rumore), la congestione lungo le arterie, nonché per diminuire il fabbisogno di aree a parcheggio nel centro urbano consiste nella creazione di un **Sistema Trasporto Integrato Treno+Bus**, nonché nella realizzazione di un **Servizio ferroviario urbano**.

Nel caso specifico di Asti, tale servizio integrato è particolarmente indicato data la presenza di numerose **linee ferroviarie che fanno capo al nodo di Asti**.

La provincia di Asti, infatti, è attraversata da **sette linee ferroviarie**, di cui **sei** interessano il **capoluogo**. Lungo tali linee sono collocate **40 stazioni**, molte delle quali caratterizzate da edifici di pregio e situate in un contesto ambientale di elevato valore paesaggistico.

Le sei linee ferroviarie che interessano il capoluogo sono: Torino – Asti – Alessandria – Genova; Asti – Casale M.to – Mortara – Milano P.G.; Asti – Chiasso; Asti – Alba – Cavallermaggiore; Asti – Nizza M.to – Acqui Terme – Ovada – Genova; Alessandria – Nizza M.to – Castagnole Lanze.

Il nodo di Asti è **baricentrico** in relazione alla rete ferroviaria di tutto il territorio della provincia di Asti e delle province confinanti, con la possibilità di un servizio ai passeggeri molto capillare.

Il **comune** di Asti si trova inoltre, in posizione strategica rispetto alle previsioni

del **Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica**<sup>1</sup>, piano che individua, tra i corridoi di sviluppo **socio-economico** regionale su cui sviluppare le prioritarie reti di comunicazione: ● la **Lione Torino Milano (Corridoio 5)**; ● la **Genova – Sempione (corridoio 24)**; ● **Asti Cuneo Nizza (Mercantour)**; ● **Torino Asti Alessandria Voghera Piacenza**; ● **Torino Cuneo Savona**

Tale Piano prevede il riequilibrio dei modi di trasporto attraverso diversi interventi ed in particolare attraverso il **rilancio delle ferrovie**. Il sistema ferroviario viene infatti individuato come il settore strategico da cui dipende, in maggiore misura, il successo del riequilibrio modale, soprattutto nel comparto delle merci.

---

<sup>1</sup> Terzo Piano regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni, Regione Piemonte, Dicembre 2004.

È stato firmato un **documento** dall'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), dalla Comunità delle Ferrovie Europee (CCFE), dall'Unione Internazionale dei Trasportatori Pubblici (UITP) e dall'Unione delle Industrie Ferroviarie Europee (UNIFE), nel quale si propone di raggiungere **entro il 2020**: • un aumento della quota di mercato del 6% al 10% per il traffico viaggiatore e dall'8% al 15% per il traffico merci; • un miglioramento del 50% dell'efficienza energetica; • una riduzione del 50% dell'emissione di sostanze inquinanti; • un aumento della capacità dell'infrastruttura che corrisponde agli obiettivi di traffico perseguiti.

Asti occupa quindi, una **posizione strategica** rispetto agli interventi previsti **a livello europeo, nazionale (nord-ovest) e regionale**, ma **l'attuale scarso grado d'integrazione** della rete ferroviaria astigiana, con il resto del territorio potrebbe ridurre i benefici apportati dalle innovazioni previste. E' quindi necessaria **una pianificazione mirata del trasporto pubblico** nel **comune** e nel territorio astigiano.

### *Il riassetto del trasporto pubblico*

Partendo da queste considerazioni, il comune di Asti (congiuntamente alla provincia di Asti<sup>2</sup>) da sempre sensibile a questo tipo di problematiche, ha inserito nel **Programma Integrato di Sviluppo Locale (PISL)** tra gli studi di fattibilità quello relativo al **Servizio Ferroviario Urbano**.

Da rilevare come già nel *Piano Comunale della Sicurezza Stradale*, il comune di Asti aveva individuato nel potenziamento del trasporto pubblico su ferro e su gomma una modalità per ridurre i veicoli/km e quindi il rischio di incidenti.

Tale *Studio di Fattibilità* prevede il **riassetto della rete di trasporto pubblico su gomma e su ferro** (rete ferroviaria presente sul territorio comunale astigiano e relative *stazioni*) e ha come base **tre strategie** di intervento: **1)** il potenziamento del servizio ferroviario e sua integrazione con i collegamenti esterni; **2)** l'integrazione delle diverse modalità di trasporto; **3)** l'individuazione di nuove fermate da realizzarsi all'interno del comune.

Lo **Studio di Fattibilità** ha preso in esame: • la situazione attuale del sistema ferroviario in Italia e nella regione Piemonte; • la situazione attuale del sistema ferroviario nella città di Asti; • la situazione attuale del sistema di trasporto pubblico su gomma nella città di Asti; • la descrizione puntuale di tutti gli aspetti rilevanti, per definire la fattibilità dell'intervento.

In sintesi lo *Studio di Fattibilità* prevede il **potenziamento delle linee ferroviarie secondarie locali** che gravitano nel nodo di Asti. Linea *k209* Asti Chivasso, linea *k218* Asti Casale, linea *k01* Asti Castagnole, linea *k195* Asti Acqui Terme, attraverso i seguenti interventi: • **sistemazione stazioni esistenti e creazione di nuove fermate** che permettano il collegamento di varie parti della città; • **attestazione dei bus extraurbani e frazionali nelle stazioni e/o fermate** per l'interscambio gomma-ferro (Portacomaro, Torrazzo, Settime, Isola d'Asti o Motta di Costigliole); • **realizzazione nuove fermate di bus urbani, extraurbani e frazionali** nei pressi delle stazioni, per l'interscambio gomma-ferro; • **realizzazione parcheggi scambiatori** nelle stazioni periferiche del comune (Portacomaro, Serravalle, San Marzanotto) per l'interscambio trasporto privato su gomma trasporto pubblico su ferro; • **realizzazione nuova stazione a Sessant**, attraverso la posa di un nuovo binario.

Relativamente al **cadenzamento orario** lo *Studio* prevede: • **un treno ogni sessanta minuti** lungo tutte le linee, con stazioni di incrocio a Moncalvo lungo la linea Asti Casale, a Sessant lungo la linea Asti Mortara, a Montegrosso lungo la linea Asti Acqui e a Castagnole lungo la linea Asti Alba, Cavallermaggiore; • l'integrazione degli orari del servizio locale con quello del servizio nazionale (linea Torino Genova); un servizio taxi con stalli all'interno dei parcheggi scambiatori.

---

<sup>2</sup> Studio di Prefattibilità Sistema Trasporto Integrato e Compatibilità dei Progetti in Essere sul bacino astigiano, Studio di Prefattibilità Realizzazione dei Centri d'Interscambio alla periferia dell'Area ad Intensa Mobilità.

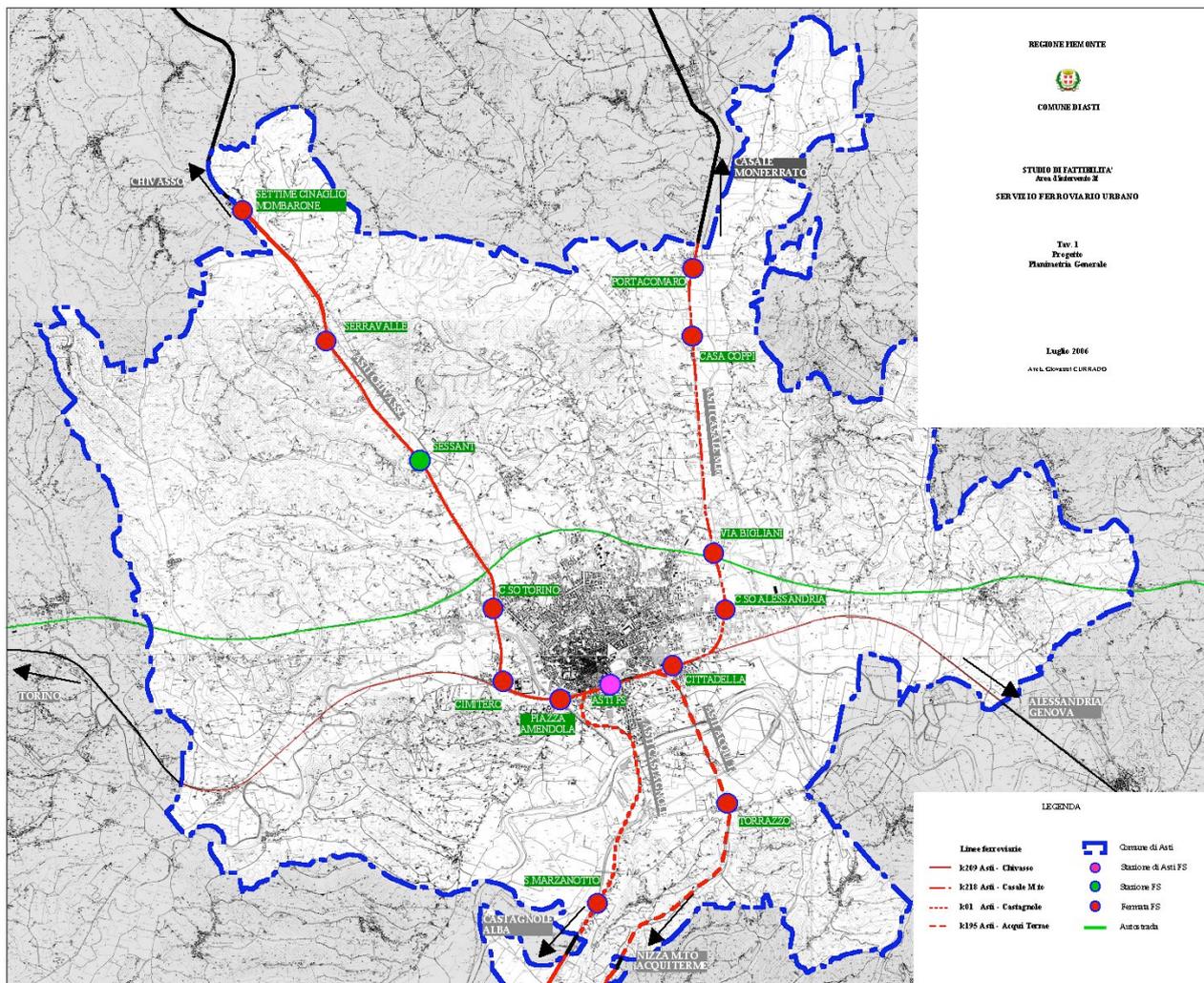
Lo *Studio* ha stimato per il recupero delle **fermate ferroviarie** esistenti e la realizzazione delle nuove fermate in ambito urbano **una spesa di 6.640.000 euro**, a cui va aggiunta una quota di finanziamento privato, per **la creazione dei parcheggi d'interscambio**, pari a **1.015.000 euro**.

Le opere previste nello *Studio di Fattibilità* rappresentano un primo necessario passo verso la riqualificazione dell'**intera rete ferroviaria**, all'interno delle linee considerate e del servizio di trasporto su ferro; tale prima "tranche" di opere è collocata all'interno del comune di Asti, comune che intende rilanciare il proprio territorio grazie a mezzi di trasporto alternativi e sostenibili.

E' chiaro comunque che le linee ferroviarie si estendono oltre i confini comunali.

Sarà quindi necessario prevedere e programmare in interventi successivi la sistemazione dell'intera rete oltre il nodo di Asti, fino alle stazioni previste terminali (Casale, Chivasso, Castagnole-Alba e Nizza Monferrato-Acqui Terme) nell'ambito di ulteriori e futuri finanziamenti.

## inchiesta sulle povertà



una  
par  
ola,  
un  
acc  
ent  
o,  
tre  
sill  
abe  
,  
sett  
e  
lett  
ere  
di  
davide  
cavag  
nero,  
giorna  
lista

### 1. La forbice tra ricchi e poveri

Corriamo dietro alle parole. Sempre. E quello che è peggio, non troviamo mai il momento giusto per dirle. Si parla di società che cambia, di mutamenti di struttura e di facciata, di tanti altrove che crescono dove finisce la via in cui abitiamo. Ma, al momento decisivo, balbettiamo.

Proviamo a circoscrivere macroaree di riferimento, per non sentirci - del tutto - persi. Proviamo a **raccontare storie**: se succedono è storia e analisi,

se non succedono è letteratura. Ma non sfuggiamo a questo bisogno ancestrale: le storie siamo noi, sono la nostra esistenza, ce le scambiamo continuamente alla ricerca di un significato accettabile. Dovrebbero circolare e tornare alla base, arricchite. Quando parliamo, quando raccontiamo, questa è la speranza.

Parliamo di **povertà**.

Sette lettere, tre sillabe, un accento, per un fenomeno complesso. Solo in apparenza la povertà presenta una definizione monolitica. Il termine indica una sostanziale condizione di scarsità di risorse. Ma ci scappano dalle mani i criteri per individuarne gli estremi della definizione e dei criteri di indicazione. E dire che ci hanno provato in tanti. Un'unica via, quella empirica. Un felice rastrellamento di dati, perché tanto contano i numeri e il resto è poesia. Poi l'analisi. E alla fine le conclusioni. Questa è anche la strada che seguirò per rintracciare questo fenomeno. La strada che tenterò di seguire io, visto che i vari tentativi di chiarimento concettuale e di individuazione di altri indicatori hanno complicato, e non semplificato, l'inseguimento.

Per dire: l'ultima rilevazione Istat mostra che le **famiglie in condizioni di povertà** non diminuiscono in nessuna regione dell'Italia. Anzi, in alcune regioni del Mezzogiorno, arrivano a essere quasi un quarto di tutti i nuclei sul territorio. Anche i dati raccolti da BankItalia non rassicurano, (l'indagine, risalente all'anno scorso, ha riguardato 8012 famiglie, 20.581 individui, di cui 13.341 percettori di reddito). Prima di leggerli meglio, diciamo che la **forbice tra ricchi e poveri** si sta allargando in questi anni. Ecco: consoliamoci con un luogo comune: "ricchi sempre più ricchi e poveri sempre più poveri". Avanti. Confrontando i dati con i colleghi europei, il nostro Paese appare tra quelli con un **tasso di rischio** di povertà più elevato. Occorre arrenderci alla consapevolezza dell'insufficienza strutturale delle misure di contrasto messe in atto in Italia. Il macrocosmo nazionale si propaga fino a noi, fino a questo oblò di osservazione su questa piccola città di provincia.

## 2. *Povertà e nuove povertà*

Anche la nostra città che ci scorre placida sotto gli occhi, ci destabilizza. Asti sfugge. **Asti ci sfugge**. È una foto di gruppo a un matrimonio, sul sagrato della chiesa. C'è sempre qualcuno che si muove, che non guarda in camera, che non sai chi è, che si nasconde. "La città non dice il suo passato, lo contiene come le linee di una mano, scritto negli spigoli delle vie, nelle griglie delle finestre, negli scorrimenti delle scale, nelle antenne dei parafulmini, nelle aste delle bandiere, ogni segmento rigato a sua volta di graffi, seghettature, intagli, svirgola".

Queste sono parole che Italo Calvino (*Le Città Invisibili*, Mondadori, Milano 1999) fa pronunciare da Marco Polo al cospetto del Kublai Khan, per descrivere Zaira, la città degli alti bastioni. Oggi, andare in Mongolia fa ridere. Oggi, il mondo si viaggia nel lampo di un doppio click. Ma il mondo, anche quello che inizia dopo la rampa del garage, non smette mai di essere l'Oriente nella purezza della scoperta: tutto quello che sta succedendo, se non compreso correttamente, ci destabilizza. Non

è una condanna, è la fortuna più grande che c'è. Eroismo ed esattezza, o ancora meglio: l'eroismo dell'esattezza: bastano queste due parole a descrivere un mondo. Solo l'esattezza salva la memoria. È la garanzia dell'impegno e la sicurezza dello sforzo. Non è poco, non è molto, è tutto. Quello che scorre davanti agli occhi increduli del ricco viaggiatore veneziano è un mondo inusitato, meraviglioso nella sua irripetibilità e destabilizzante nella sua novità. Eppure, la parola non sbaglia se condotta con sobrietà. E la memoria, quando si fa parola, ricorda la pietra, che non dimentica mai. Non tradisce mai.

Asti è un fenomeno complesso che ai bordi del campo visivo si fa addirittura incomprensibile. Anche ad Asti, la povertà tocca fasce – sempre più – ampie della popolazione, trascinandosi dentro gruppi sociali che, anche solo qualche anno fa, parevano estranei, addirittura immuni, da questa condizione.

Incedono minacciosamente **nuovi profili di rischio e nuove** e pressanti **domande sociali** alle quali i nostri tradizionali, e poco reattivi, sistemi di *welfare* non sembrano saper trovare la corretta risposta. Il vero problema non sono tanto le **dimensioni del fenomeno**, che più grande di quello che già è non potrebbe essere. D'importante, in questa nuova era di questione sociale, c'è prima di tutto la **profondità**. Come il petrolio: ce n'è sempre meno e sempre più in profondità. Bisogna cercare più giù. La forbice si sta allargando non solo e non tanto tra le diverse classi sociali e le diverse etnie, ma scava, fagocita e taglia di traverso tutti i livelli. La povertà di una volta non esiste – quasi – più, dunque, ma ce ne sono di **nuove**, più subdole e più sottili. Si sta assistendo, cioè, a un netto **ampliamento delle disuguaglianze**, non sempre coerente con l'ordinamento sociale.

Si rischia meno che in passato. Ma si rischia di più. E si rischia senza sapere di aver puntato in una gara truccata in partenza.

Parlando di Asti, parliamo di una città che da venticinque anni registra consecutivamente un **segno negativo nel saldo nati/morti**. Consecutivamente. Ma **la popolazione** nonostante tutto **crece**, visto l'apporto costante garantito dall'immigrazione. In un recente servizio del Tg3 Piemonte, Asti è stata indicata come la provincia a più alto tasso di immigrazione nel Piemonte, superiore persino a quella di Torino.

Alle prese con una realtà profondamente diversa dagli orizzonti consueti, queste masse di immigrati sperano di sfuggire a situazioni esistenziali di profonda carenza.

Rifacendo i conti, inoltre, emerge questo dato: a fianco agli scenari – purtroppo – consueti di **miseria** (assenza di reddito e assenza di fissa dimora), dove mancano gli elementi decisivi per determinare una sussistenza a livelli dignitosi, si infittiscono le fila dei cosiddetti **nuovi poveri**, o, all'inglese, i *working poors*.

In una curiosa e feroce coincidenza di leggi del mercato più avide e di aspettative sempre più esigenti, queste persone si sono ritrovate all'interno alla rete della povertà. Da una proiezione BankItalia, il rischio relativo di povertà è **in progressivo aumento**.

Spesso sono famiglie a cui la vita ha presentato il conto, nella forma di eventi legati agli episodi, dalla perdita del lavoro alla perdita della casa, passando attraverso lutti inaspettati. Il 2005 e, in parte, il 2006 hanno

dettato un periodo da brividi per l'**industria** nella nostra provincia. Quello che, un tempo, era il settore trainante dell'economia ha visto la crisi di aziende (*Arvin Meritor, Gate, Ages, ex-Ceset, Zl Lemforder*), grandi e piccole, che hanno risentito della stagnazione del comparto torinese che per decenni ha riverberato sulla nostra economia.

La **povertà congiunturale** episodica ha questo pessimo vizio di diventare **cronica**: diventa reale per una sostanziale carenza di strumenti. Nel **2005**, i **Servizi sociali** del Comune di Asti hanno fornito **400 contributi** (mensili o straordinari) economici per l'integrazione del reddito a sostegno di altrettanti nuclei famigliari con **reddito minimo**. Nello stesso anno, arrivano quasi a **200** i **contributi** economici a favore delle **famiglie numerose**, con più di tre figli a carico. In quel frangente, **il rischio relativo di povertà sfiora il 42%**. Quello che fa davvero riflettere è la composizione di questi cittadini bisognosi. Non paiono, infatti, soggetti potenzialmente a rischio. O meglio: non lo sono secondo i parametri tradizionali, molto poco elastici.

Non ci sono strumenti che si tarano da soli. Occorre sempre affinare i sensori, altrimenti non ci si accorge delle cose che cambiano. Stiamo parlando di **persone socialmente inserite**, con un ruolo sociale produttivo, ma che possono cadere, improvvisamente e anche a causa di eventi imprevedibili, **nelle maglie della povertà**.

Molte persone sono, senza saperlo davvero, vulnerabili. Sono esposte al rischio di povertà. Non parliamo solo dei segmenti più deboli, quelli esclusi o potenzialmente *borderline* nel contesto sociale.

Mettiamoli in fila.

Ci sono **giovani** che non riescono a immettersi nel mercato del lavoro, **donne**, che, dopo essersene allontanate per motivi vari (dalla maternità alla cura degli anziani della famiglia) non riescono a rientrarvi, (nel 2005, dai Servizi sociali del Comune di Asti, sono stati erogati 95 assegni di sostegno della maternità e della genitorialità), **lavoratori flessibilizzati**, quelli **precari** e tutti quelli che non riescono ad assicurare per sé e per la propria famiglia un reddito garantito. Si tratta di crescenti e ampie fasce di popolazione per condizioni di vita variegata (famiglie monoparentali e/o monoreddito, anziani soli alle soglie delle pensioni minime).

Non sembra solamente l'istantanea di una parte cospicua del mercato del lavoro in Italia? Non sembra. È.

### 3. *A questa società manca uno zero*

Non ci possiamo più fidare dei numeri. Non possiamo più pensare di limitarci a guardare con attenzione, scandagliare i contratti, non perdersi nemmeno una delle famose *righe piccole* di cui Paperon de' Paperoni è maestro indiscusso. È sempre questione di uno zero, che c'è ma non si vede.

Prendiamo due esempi.

Ad Asti il **rapporto tra sportelli bancari e numero di abitanti** è sempre stato tra i più alti d'Italia. Viene da pensare che sia davvero facile aprire un conto in una delle tante banche cittadine. Al momento dell'apertura di un **conto corrente** (anche con cifre molto basse) in uno dei maggiori istituti di credito italiani, la banca mi fornisce la carta bancomat, con una copertura mensile standard. Per la **carta di credito**, invece, devo fornire qualche garanzia in più, facendo leva sulla busta paga. In mancanza di un contratto a tempo determinato o indeterminato, i contratti di collaborazione possono bastare per un minimo standard di garanzia. Per venire incontro ai nuovi lavoratori (e per non perdere potenziali clienti), l'istituto ha anche approntato una sorta di **mutuo** per i contratti a tempo determinato, badando a che siano rinnovati regolarmente da anni con lo stesso datore di lavoro.

Un altro cespite di riflessione merita la **carta di credito revolving**. Simile, ma non uguale alla carta di credito. Potenzialmente una bomba a orologeria, se messa in mani incapaci, incaute o, semplicemente, non informate. Questa carta ha le stesse funzioni della carta normale, ma con la possibilità di accedere a una disponibilità di denaro sotto forma di **linea di credito**. Nient'altro che un finanziamento, rateizzabile e di durata indeterminata (una promessa e una minaccia), una sorta di serbatoio di denaro di cui il titolare della carta ha disponibilità. Attualmente circolano carte con un importo accordabile che va dai duemila ai cinquemila euro, valutati secondo l'affidabilità creditizia del richiedente. Questo importo copre gli acquisti negli esercizi convenzionati con i circuiti internazionali (*Visa, Mastercard, American Express*) oppure per prelevare denaro contante. Mentre si procede con i rimborsi, il conto si alimenta e consente ulteriori impieghi. Nuove spese, quindi. Per i rimborsi viene stabilita una data minima di pagamento che il cliente può solo aumentare a sua discrezione. Questa rata minima può essere una cifra standard (cinquanta-cento euro) oppure una percentuale (di solito attorno al 5%) del totale da saldare. A fronte di queste condizioni, il titolare accetta di pagare un tasso mensile che va a remunerare l'impiego effettivo del finanziamento concesso.

E questo è il primo esempio Il secondo me lo sono ritrovato nella casella delle lettere, qualche giorno fa. Era una pubblicità di un **grande negozio** di elettronica, ospitato nel nuovo centro commerciale cittadino. Questa catena, nota nell'ambiente per i suoi prezzi convenienti, sfrutta il clima di caccia alle streghe contro la prima Finanziaria del Governo Prodi. Sembra che sia più facile criticare il *Dpef* che leggerlo. "La Finanziaria ti fa schiappare?" è la domanda che campeggia in prima pagina. Ovviamente, l'unico modo per risparmiare parrebbe quello di **fare acquisti** in quello *store*. Per convincere i nuovi clienti, poi, compaiono i prodotti in sconto: computer portatili, schermi al plasma, fotocamere digitali. I prezzi? Effettivamente bassi. Quasi impossibili: infatti sono stati evidenziati i costi di una **singola rata** (mensile, *Tan* e *Taeg* 0%, nessuna spesa di istrusione pratica) delle dieci previste. **Manca uno zero**. Occorre aggiungerlo, moltiplicando. Ma la gente bada alla singola rata, quasi sempre inferiore ai cento euro mensili (con i soliti virtuosismi del 99,90). D'altronde, la penna al vetriolo di G.B. Shaw scriveva, non molto tempo fa: "Se chiedi quanto costa, vuol dire che non puoi permettertelo". E quindi la gente compra

ovviamente a rate, a volte senza porsi davvero la domanda decisiva (“Ma posso permettermelo?”).

Da una parte, a rilento, ripartono i consumi, come è attestato anche dall'annuale ricerca *Findomestic*. Ma la manna si ferma sui rami più alti, quelli che fanno la gioia degli statistici. Ai livelli inferiori, ai compratori e ai venditori, non arriva quasi nulla. Per i venditori, l'incasso è spalmato sul periodo rateizzato, per chi compra, alla fine, c'è la mera soddisfazione del possesso *hic et nunc*, ma di fatto aumentano solo le spese.

Nulla di più ovvio: è più facile lasciare **accumulare i debiti** che provare a estinguerli. Il disordine è e spontaneo, l'ordine oneroso (toh, chi si rivede: l'entropia). La povertà non si esaurisce con la perdita o la scarsità del reddito, spauracchi che, paradossalmente, non spaventano (più).

#### *4. Deregulation di valori*

Continuiamo con altre cifre astigiane. Per pagare il contributo *Tariffa Igiene Urbana* (la vecchia *Tarsu*) i contributi dei Servizi sociali sono arrivati a **240 utenti**. Per l'inserimento in strutture residenziali, e per l'integrazione delle **rette** (per adulti e per anziani), sono arrivati **45 contributi** come sostegno economico (parziale o totale) per il pagamento delle spese del ricovero (case di riposo e altre strutture residenziali).

Alla **mensa di corso Genova** sono stati distribuiti **142.660 pasti** nel 2005: si tratta di soggetti con reddito inferiore al minimo vitale. Sono in crescente aumento dal 2002.

Non tutti gli astigiani che attingono a quelle risorse, sono disoccupati cronici. Per una buona parte, anzi, hanno un regolare lavoro, che, però, non riesce più a tamponare la salute, la scuola, le utenze, gli affitti e tutte le altre utenze da pagare.

I dati della **Caritas diocesana** di Asti, infatti, confermano questa tendenza: molti **salari** e molte **pensioni** attuali sono **insufficienti** per correre lungo tutto il mese. Già alla terza settimana, per molti sono esaurite le fonti di sostentamento. In un solo anno, il 2005, allo sportello di via del Soccorso, infatti, sono stati accolti e assistiti **454 nuclei famigliari**, per un totale di 903 persone. Nel periodo che va da aprile a settembre 2006, poi, sono state registrate 76 richieste di contributi per i pagamenti di utenze (pagamento luce e gas) e una quindicina di domande per il sostegno nell'acquisto dei medicinali.

Sulla povertà esperita incide molto la privazione della possibilità di assolvere ai meccanismi essenziali sui quali si fonda il benessere. Arriva sempre il punto in cui, a parità di premesse, è vissuta come povera e depauperata una vita che non consente di realizzare il **tenore** a cui si attribuisce valore. Queste cifre testimoniano un **bisogno crescente e continuo di integrazione**, anche per le utenze più quotidiane e le incombenze più pratiche, come abbiamo visto.

Ed è sempre forte la richiesta di **alloggi popolari**. Asti è uno dei comuni piemontesi a più alta tensione abitativa. Nella graduatoria ufficiale dell'Edilizia Residenziale Pubblica, compaiono **715 utenti**. Nel 2005 sono state soddisfatte le esigenze di 22 famiglie. In quella relativa all'**emergenza**, l'anno scorso gli alloggi assegnati sono stati **42**.

Tra le utenze, poi, la voce dell'**affitto** risulta sempre tra le più onerose. Si tratta di titolari di contratti di locazione che, a causa di un reddito insufficiente, hanno bisogno di un sostegno economico. Dai dati dei servizi erogati nell'ultimo triennio, il bisogno risulta decisamente in rialzo. Nel 2002, i contributi erano 184, mentre nel 2004 si è registrato il tetto di 864, per una spesa complessiva di oltre 440.000 euro. Il Comune ha provveduto poi a contribuire per il pagamento del canone, riducendone l'incidenza in rapporto al reddito, con **contributi per 537 utenti**. Affiancandosi all'*Atc*, con **203 contributi** erogati direttamente a quell'ente, i Servizi sociali hanno provveduto al pagamento dei servizi accessori e del canone stesso in caso di morosità incolpevole. Da tempo, esiste un **tavolo delle emergenze abitative**, in cui vengono affrontati i singoli casi in questione. Da anni, per tamponare l'emergenza abitativa astigiana si è anche attivato l'Asti Social Forum, spesso in disaccordo (se non in rotta di collisione) con l'Amministrazione Comunale. (Per saperne più, [www.astisocialforum.org](http://www.astisocialforum.org).)

Ma la questione non può essere solamente connessa alla mancanza di denaro, che pure persiste, drammaticamente. Dietro al denaro si sollevano simboli e significati evocativi che ne fanno l'elemento caratterizzante, il discrimine della differenziazione sociale. Oltre al danno economico, quindi, occorre contemplare le conseguenze relative alla **perdita del proprio ruolo professionale** e della propria casella sociale. Povertà è anche tutto il *feedback* di questa perdita o di questa espulsione. Tutto grava sulle spalle dell'individuo.

In questi anni, ad Asti e non solo, si fa strada una **controriforma pericolosa** del senso comune. Non esiste più una fonte convincente (dalla classe dirigente in poi) che rinfocoli la cultura della responsabilità. In questo regime di **deregulation di valori**, è più facile trovare crepe e spalancare voragini, nella morale e nel conto in banca.

È sempre difficile generalizzare, e quando lo si fa, si ragiona a-storicamente, a compartimenti stagni. Però è difficile non tacere sullo **slittamento delle priorità** che ispirano le scelte del quotidiano. Quando si tratta di investire, è così allettante la proposta di consumo, nella rotta di collo dell'accumulo a tutti i costi. Che l'evoluzione sociale affini e ispessisca i bisogni è indubbio. Che poi questi aspetti debbano confrontarsi con una società che invecchia sempre di più, che rende tutto sempre più precario.

Si lasciano indietro tegole di un tetto che ha già molti buchi, e fuori non smette più di piovere.