

Brescia e il suo territorio, ricerca e definizione di un ruolo speciale

Alessandro Benevolo

Brescia è il capoluogo di riferimento di un territorio vasto, che va da Manerbio a Gardone VT, da Chiari a Lonato e Montichiari). Non semplicemente un centro di gravitazione, ma un nodo (basilare) di una struttura a rete interdipendente.

Brescia è collocata centralmente in questa struttura a rete; un aggregato che gli inglesi chiamano *Dailyurban-system (DUS)*, ovvero un'area circostante la città in cui giornalmente si verificano spostamenti tra la residenza e il luogo di lavoro o di studio. In questo luogo, da ormai vent'anni si assiste ad uno sviluppo suburbano incontrollato (*urbansprawl*), ovvero alla diffusione verso l'esterno della struttura urbana e del suo modello meno riuscito (la periferia); un avanzamento che invade territorio rurale, stabilendo alta segregazione degli usi (per esempio negozi e residenze) e incoraggiando la dipendenza dell'automobile.

Questa condizione è semplicemente

incontrastabile. Nessuno strumento di pianificazione è in grado di arrestare o anche solo di ostacolare questa deriva. Per il futuro Piano di Governo del Territorio si tratta di riconoscere questa situazione bresciana, assecondarla, minimizzarne gli impatti e trarne, possibilmente, qualche limitato vantaggio.

In primo luogo due riflessioni di ordine filosofico e matematico.

Il DUS è un sistema complesso (come un eco-sistema) e, in quanto tale, gli elementi che lo compongono "subiscono continue modifiche singolarmente prevedibili, ma del quale non è possibile, o è molto difficile, prevedere uno stato futuro"¹.

Sfuggono le reazioni dell'insieme. Inaspettatamente certe arterie stradali si caricano di volumi di traffico, alcuni centri urbani si svuotano di popolazione residente, si riempiono di popolazione che accede per motivi di lavoro e viceversa, emergono nuove istanze sociali, si organizzano

1) Edgar Morin, 1990 – *Introduction à la pensée complexe*

enclave etniche, cresce o arretra la domanda di spazi per funzioni secondarie e terziarie, ecc.. La dinamicità di questi fenomeni è vertiginosa, avviene in tempi inconciliabili con quelli della pianificazione territoriale. Bene che va si riesce a mettere una pezza dopo che i guasti si sono determinati.

I sistemi complessi tendono a complicarsi laddove gli elementi che lo compongono entrano in competizione tra loro finendo per somigliarsi. È quello che registriamo oggi nella nostra città: la struttura urbana di Brescia, con la sua offerta di soluzioni residenziali, produttive e di servizio, assomiglia pericolosamente a quella dei centri urbani circostanti. In questo caso i dinamismi su accennati seguono regole casuali, le relazioni del sistema tendono a complicarsi creando maggior confusione e, al limite, caos.

Infine una riflessione di ordine storico. Brescia ha sempre avuto una matrice che ha orientato il suo sviluppo. È stata nell'ultimo dopoguerra la "città del tondino" con un singolare equilibrio tra quartieri residenziali e aree produttive. Con una ricetta esclusiva centro antico, villaggi operai, industria e cornice collinare hanno convissuto stabilmente, in armonia. Più avanti è stata una delle prime città italiane a decentrare il proprio nosocomio collocandolo fuori dal perimetro urbano su un'area di grandi dimensioni. Su questa scelta è stato orientato di fatto il punto cardinale della crescita futura. Venendo ai nostri giorni Brescia è stata la pri-

ma (e finora l'unica) città italiana a dotarsi di una rete centralizzata di distribuzione del calore con comprensibili vantaggi in termini di dispendio energetico, razionalizzazione delle emissioni di anidride carbonica e polveri sottili, involontario freno all'*urbansprawl*.

È stata infine la città del più grande quartiere di edilizia popolare in Italia (dal dopoguerra) con chiave di accesso per tutti ad abitazioni prestigiose e a prezzo contenuto, innescando parallelamente la messa fuori dal mercato delle proposte residenziali private e la possibilità di acquisizione bonaria a prezzi moderati delle aree per servizi.

Il DNA della città che oggi il PGT è chiamato a studiare e curare si è formato intorno a queste vicende e la piena comprensione di queste è una fase imprescindibile del lavoro da fare.

Queste riflessioni generali tuttavia consentono di delineare alcune raccomandazioni per il futuro PGT di Brescia e in particolare per il suo Documento di Piano.

Non esiste una dimensione istituzionale coincidente con il DUS. Il Comune di Brescia è troppo piccolo e la provincia troppo grande rispetto al territorio interessato. Occorre un piano d'area di dimensione interprovinciale da affidare al Comune capoluogo (l'unico con competenze tecniche, responsabilità politica e risorse adeguate al problema). Una specie di *Master Plan* da condursi autonomamente rispetto alle altre amministrazioni locali coinvolte (che an-

dranno tuttavia sollecitate e interessate). Definito questo quadro di dimensione sovracomunale il Comune di Brescia (e gli altri comuni che lo giudicheranno convincente) adegueranno il proprio disegno di PGT. Non è un granché ma sempre meglio che agire ognuno all'insaputa dell'altro e tutti all'insaputa delle questioni di ordine generale.

Il PGT deve professare una certa umiltà di fronte al fenomeno del DUS. È inutile prevedere stati futuri dettagliati di questa agglomerazione, schede di progetto, soluzioni predefinite, norme minuziose. Meglio un piano elastico adattabile nel tempo al mutare delle condizioni. La legge regionale 12/2005 consente un'organizzazione del piano di questo tipo, soprattutto nella dimensione del Documento di Piano.

Il PGT di Brescia non può lavorare per essere pronto su tutti i fronti. Non può semplicemente apparecchiare una generica riserva di aree fabbricabili per le diverse destinazioni funzionali: la residenza, il terziario, il produttivo, come il vigente piano regolatore. Deve rivedere le proprie previsioni di sviluppo in ragione del ruolo che Brescia riveste nel DUS.

Brescia è il recapito lavorativo (o di studio) di una popolazione residente sparpagliata su un territorio vasto? Bene. Il PGT di Brescia può accompagnare una modificazione della propria struttura urbana affinché questa funzione "di scambio" venga svolta al meglio (per chi scambia e per chi risiede).

Bisogna ovviamente pianificare condizioni migliori per chi risiede stabilmente nel capoluogo. Organizzare meglio il sistema dei servizi, rilanciare il centro storico modificando le sue relazioni con la città circostante, migliorare le relazioni tra la città e il suo immediato intorno agricolo e collinare, sincronizzare previsioni insediative e interventi sulla mobilità. In altre parole, correggere e migliorare quanto già dispone il vigente piano regolatore. Il Piano delle Regole è chiamato senza indugi a questo compito.

Ma la costruzione del PGT non può ridursi ad una versione 2.0 del vigente PRG. Il nuovo strumento, nella nuova veste legislativa che la Regione ha inteso dargli, offre parallelamente un'occasione irrinunciabile per parlare di una città finora ignorata, quasi invisibile. La città occupata temporaneamente da un numero di persone probabilmente anche superiore a quello dei residenti stabili. *L'esercito che ogni giorno ad orari stabiliti occupa posti di lavoro o aule scolastiche e che entra inevitabilmente in collisione con la popolazione stanziata richiede una riflessione nuova sulle criticità e sulle opportunità di questa convivenza; in sintesi una diversa razionalizzazione nel metabolismo urbano.* Con il Documento di Piano non si tratta di inseguire anacronistiche politiche residenziali di rientro migratorio, moltiplicando all'infinito le previsioni di nuova edificazione o riedificazione per nuove abitazioni, né di apparecchiare una nuova zona

industriale o per uffici mettendosi in concorrenza con i comuni della prima cintura intorno alla città.

Si può invece far funzionare meglio lo “scambio” di lavoro o di studio. Come?

Migliorando il sistema di trasporto collettivo (e togliendo enfasi al metro bus). Trasformare l'esistente geometria a raggiera in uno schema a maglie quadrangolare che copra l'intero bacino di domanda;

Migliorando la performance del sistema tangenziale e di scorrimento urbano (tangenziale est, declassamento del ring, qualche opera di sottopasso o breve tunnel per migliorare il funzionamento delle principali radiali di scorrimento (via Volturmo, V.le Europa, Via Triumplina, V.le Bornata);

Potenziando lo scambio tra il tra-

sporto collettivo, privato e ciclo-pedonale. Se non è fluido si rischia di condannare al fallimento anticipato anche l'investimento per la linea metropolitana;

Eliminando offerte insediative generiche (spazi per uffici, residenza “classica” e grande distribuzione commerciale, su tutte, inflazionate, largamente a disposizione nell'agglomerazione e inevitabilmente prevalenti sull'offerta bresciana);

Concentrando l'attenzione su strutture speciali: residenze per l'affitto, convenzionate, collettive, aree artigianali per imprese a produzione immateriale, aree verdi diversificate, opportunità per servizi sociali, ecc.); Riconvertendo in una logica di rete integrata con il trasporto collettivo i percorsi pedonali e le esistenti dotazioni di servizio.

