

Piano di Governo del territorio e Metro a confronto

Innocenzo Gorlani

È capitato all'Amministrazione comunale in carica di celebrare due eventi importanti a distanza di pochi mesi: il varo del Piano di Governo del Territorio (PGT) e l'avvio della metropolitana leggera (*Metro*, al femminile). Il primo è maturato nell'alveo della esperienza politico-amministrativa in corso, il secondo, invece, è il punto di arrivo di un progetto maturato in un alveo politico diverso, molti anni prima. Di *alveo* ha parlato il sen. Corsini, presente accanto al Sindaco Paroli, sabato 2 marzo all'inaugurazione della *prima* linea. L'invito al vecchio amministratore che aveva approvato il progetto della infrastruttura è stato apprezzato. Paroli ha menzionato anche la variante di piano regolatore che portai all'approvazione del Consiglio comunale il 10 dicembre 1989 per inserirne il tracciato nello strumento urbanistico: gesto (allora) simbolico, pensando al cammino ancora da compiere,

ma eloquente perché una infrastruttura di quella portata rappresentava una variante significativa ed un salto di qualità per Brescia.

Parto da qui, dal significato dell'opera: porta il nome di un sindaco - Pietro Padula - che ha impresso alla dinamica cittadina un impulso straordinario di cui si vedono i segni (oltre alla *Metro*, il palazzo di giustizia al cui compimento ha dato un contributo decisivo Mino Mnella). La *Metro* non è più soltanto un segno grafico, ma apre la prospettiva di una conurbazione che ha il suo motore nella città. Nata come servizio indispensabile alla mobilità urbana, ha via via acquisito valenza per un'area il cui perimetro si è dilatato fino a raggiungere i 400.000 abitanti. Il traguardo metropolitano, infatti, già nella seconda metà degli anni '80, si identificava in un progetto infrastrutturale della conurbazione che non avrebbe cancellato l'identità dei centri urbani

che la compongono, ma accentuato le ragioni di *scambio* nel segno di una complessità sociale, produttiva, culturale. Il pensiero della *Metro* correva già al suo prolungamento in Valle Trompia. Oggi ci è più facile immaginare la sua ramificazione nelle direzioni delle maggiori correnti di traffico che danno la misura dell'intreccio di rapporti fra un'area vasta e i suoi campanili: se giustificata, beninteso, in rapporto ai costi.

È stato ricordato che il riferimento europeo per Brescia era Lille, dove la preveggenza francese, fin dalla metà degli anni '80, aveva messo a punto una rete infrastrutturale idonea a connettere una conurbazione (di un milione di abitanti) tra le più dinamiche, grazie ad un sistema di trasporto simile a quello che abbiamo realizzato a Brescia. Così ragionando, non intendo affidare le sorti dell'area metropolitana servita dalla *Metro* al successo - anche psicologico - dei vagoncini di un mezzo senza conducente che sfila veloce sotto (e sopra) il livello del suolo, ma puntare su un mezzo di trasporto modernissimo che veicola idee di progresso, di servizio, di riordino urbanistico, di disinquinamento.

Mi viene spontaneo pensare al progetto sbagliato del parcheggio sotto il Castello che attirerebbe in città quel traffico veicolare che deve restare alle sue porte secondo la regola della *intermodalità* che impone il rovesciamento del teorema di un flusso

di traffico privilegiato verso il cuore della città. Occorre dirlo? La *Metro* drena efficacemente quel flusso. Non percepisco, insomma, il proposito di adeguare la mobilità al disegno imposto dalla linea metropolitana, che è l'obiettivo strategico destinato non a stravolgere l'equilibrio urbano, ma a disciplinarne (e correggerne) le dinamiche per fare della città il centro di una conurbazione ordinata e civile. Per la medesima ragione non si devono spostare dalle proprie sedi i centri di attrazione della utenza pubblica se non per agevolarne l'accesso con la *Metro*.

E vengo al PGT, di recente approvazione. È toccato agli attuali amministratori di ridisegnare le linee di sviluppo della città nella logica del *Governo del territorio* e non più (soltanto) di un *Piano regolatore*. Comincio con il rilevare che all'obiettivo dichiarato dei 220-230.000 abitanti ne mancano all'incirca 30.000: a prescindere dalla prospettiva che, a colmarli, con il *trend* demografico attuale, contribuirà la componente extracomunitaria, il traguardo è contraddittorio. La nuova, ingente edificazione servirebbe a ridistribuire la popolazione attuale secondo un indice di opulenza che non si percepisce in ambito urbano, dove si contano a migliaia gli alloggi sfitti e/o invenduti. Si sono fatte indagini sofisticate sui fattori incrementativi dell'inquinamento

dovuto ai singoli insediamenti, ma si è ignorato il fattore decrementativo prodotto dalla *Metro* che si sarebbe inaugurata dopo pochi mesi, con una accoglienza degli utenti al di là delle più rosee aspettative. Quei vagoncini non avrebbero senso se non abbattessero il traffico veicolare che rappresenta la principale fonte di inquinamento! Per il reperimento delle aree necessarie al sistema dei servizi e delle attrezzature di uso pubblico il PGT ricorre alla *perequazione* distribuita su 21 *ambiti di trasformazione*, ma i meccanismi perequativi (e compensativi) sono macchinosi oltre che costosi e sembrano ispirati più alla volontà di impegnare aree che ad un obiettivo realistico di soddisfare la domanda di costruzioni. Manca, soprattutto, un disegno coerente dei singoli interventi con il paesaggio e ancor meno con i percorsi impostati alla fine degli anni '80 nel *piano quadro dei servizi e del verde* disegnato dalla prof. Calzolari Ghio: dove sono finiti, ad esempio, i tracciati delle piste ciclabili? Difficile, insomma, trarre dal PGT una idea di *forma urbis* (anche se, a dire il vero, è un *deficit* risalente al piano regolatore del prof. Secchi che parlava di una città *frattale*, cresciuta *per successive addizioni*).

Tutto questo porta ad un bilancio negativo in termini di *consumo di suolo*: la contabilità è cruda e, nella sua entità, impressionante. Lo rileva la

Provincia nel *parere di compatibilità condizionata* in cui segnala il *suolo urbanizzato*, che si attesta su circa 52.000.000 di mq, mentre il *suolo urbanizzabile* raggiunge i **2.325.089 mq**, di cui **1.579.103** residui del PRG precedente e **750.000** aggiuntivi del nuovo PGT!

Una situazione analoga si registra nelle *previsioni residenziali* imputabili in gran parte al PRG precedente del quale sono stati confermati ambiti di trasformazione pari a **317.787 mq**, mentre le previsioni aggiuntive prevedono una superficie residenziale di ben **220.002 mq**. Anziché praticare l'opzione zero valorizzando le residue (ma enormi) quantità di suoli urbanizzabili, si sono aggiunti suoli edificabili senza un disegno comprensibile che non fosse quello di soddisfare istanze in prevalenza private e vantare poi (come ci è capitato di leggere) di non aver messo mano alla riserva di suolo verde.

Così fan tutte, vien fatto di dire: non diversamente da molte amministrazioni locali pronte a giurare che il consumo di suolo è pari o vicino allo zero quando, al contrario, l'impegno di ulteriori aree agricole nel PGT si misura a centinaia di migliaia di mq di superficie verde. Ebbene: l'urbanizzazione del capoluogo era - ed è - caratterizzata da ampi spazi agricoli ancora coltivati (ad esempio, la Valle di Mompiano, la collina di Sant'Anna, la pianura sud-ovest ed est) che rappresentano fattori di riequilibrio

mantenendo intatta la superficie agricola utilizzata (in gergo, S.A.U.), con una marcata discontinuità fra i diversi ambiti urbani. Insomma il PGT mostra i segni di una resa alla logica del consumo per combattere - si dice - il *trend* demografico negativo, ma di fatto favorendo la rendita fondiaria, dopo aver inondato di case invendute preziosi ambiti verdi: ha senso il pesante bilancio delle trasformazioni programmate in termini di consumo di superficie agraria produttiva?

Lo sviluppo urbano si affida all'equilibrio fra spazi verdi e spazi edificati, ad una migliore qualità dei servizi, ad una nuova mobilità (per ora soltanto urbana) con le sue ricadute insediative. Quale logica ambientale giustifica, ad esempio, gli ambiti di trasformazione previsti a sud del Villaggio Sereno che intaccano un comparto agricolo compatto e unitario? Il Piano ignora la legge lombarda n. 25 del 2011, che destina il suolo agricolo

non soltanto alla *produzione di alimenti ed alla tutela della biodiversità*, ma anche all'*equilibrio del territorio e dell'ambiente*, alla *difesa della qualità dell'aria e dell'acqua*, alla *tutela della qualità della vita dell'intera popolazione*: il suolo agricolo, anche per il legislatore lombardo, assicura un contesto urbano a misura d'uomo, per una qualità del territorio e dell'ambiente che il pianificatore bresciano insegue, vanamente, sommando nuova edificabilità a vecchia edificabilità. È un vistoso paradosso: la città non si ripopola disseminando alloggi sul territorio verde e ignorando l'enorme *surplus* già edificato e da valorizzare! Qui sta il senso di una sfida: recuperare l'esistente a nuovi usi, salvare il verde, specie se produttivo. Facendo eco al monito di papa Francesco rivolto ai governanti quali *custodi del creato*, mi vien fatto di dire che è mancata la sensibilità necessaria per un obiettivo tanto importante.