

La grande trasformazione degli ex Magazzini Generali in Brescia

Un'inversione di tendenza possibile per la pianificazione urbanistica

di **Alessandro Benevolo**

Indicazioni per un miglior inserimento urbano. Il progetto di recupero dell'area un tempo occupata dai Magazzini Generali, esposto, spiegato e commentato sulle pagine di "Città & Dintorni" facendo seguito ad una manifestazione pubblica che si è svolta lo scorso 13 luglio, cui hanno aderito la società proponente, il Comune e alcuni amici e abituali commentatori sulle pagine della rivista, presenta qualche elemento di debolezza.

Questi elementi deboli conducono ad una riflessione generale sulle dinamiche di trasformazione della città e in qualche modo accrescono la convinzione che il progetto può essere migliorato (anche significativamente). Inoltre questo possibile miglioramento appare tanto più necessario quanto più si rifletta sulla posizione strategica e cruciale di quest'area dismessa.

Nutro la convinzione che anche l'assessore Venturini e gli uffici comunali chiamati a completare l'istruttoria necessaria per l'approvazione del

progetto in Consiglio Comunale, condividano questa diagnosi sul progetto e confidino in un suo perfezionamento nell'evolversi di questo dibattito.

Per evitare che istruttoria tecnica e dibattito culturale viaggino su piani diversi e non comunicanti tra loro, come purtroppo molto spesso è successo in passato, cercherò di illustrare su queste pagine alcune augurabili modificazioni del progetto, si spera ancora percorribili all'interno dell'iter di valutazione che questo sta attraversando.

Non è qui il caso di riassumere gli elementi deboli o critici del progetto evidenziati dagli autori che mi precedono, quanto piuttosto di notare come tutti discendano in effetti da una insufficiente ricerca di integrazione con il contesto urbano entro cui i Magazzini Generali sono collocati.

Vediamo insieme quali sono gli elementi che caratterizzano questo luogo della città. Si tralascia in questo breve elenco la circostanza, già men-

D O S S I E R

zionata nei precedenti interventi, che colloca quest'area in uno dei nodi del sistema di trasporto pubblico, un luogo destinato a diventare una vera e propria porta di accesso alla città dal settore sud-occidentale della conurbazione bresciana.

- 1 -

Quest'area di cospicue dimensioni (circa 9 ettari) è in adiacenza con compagini urbane a diversa matrice: il Quartiere Don Bosco a nord, caratterizzato da un tessuto minuto di case a bassa densità con giardini privati anche unifamiliari, altre aree industriali di prossima dismissione a ovest (tra cui la Pietra), fabbricati intensivi a est su via Corsica e una serie di fabbricati ad uso direzionale e commerciale a sud sorti confusamente e disordinatamente.

- 2 -

La presenza di questo grande stabilimento industriale ha determinato un isolato stradale di forma quadrangolare delimitato a sud da Via Salgari, a ovest da Via Dalmazia, a nord da via San Giovanni Bosco e a est da Via Corsica, di dimensione eccezionalmente grande (18 ettari), inconsueta e incompatibile con qualsiasi ipotesi di riuso per funzioni diverse (il solo recinto in esame misura 450 metri lungo l'asse nord-sud e 420 metri lungo l'asse est-ovest).

- 3 -

Nelle immediate adiacenze dell'area sono presenti due parchi pubblici di rilevanza urbana e molto frequen-

ti: il parco Gallo a nord-est, disimpegnato da Via Cefalonia che è il prolungamento di via San Giovanni Bosco e il parco Pescheto a est disimpegnato da Via Corsica e Via Lamarmora (che è il prolungamento di Via Salgari).

- 4 -

In una visione di scala più vasta l'area dei Magazzini Generali sembra proprio la punta di un iceberg costituito da un vasto settore urbano caratterizzato da usi secondari prossimi o suscettibili di dismissione (Pietra, Scalo Merci, ecc.).

Rispetto a queste circostanze viene fuori un possibile identikit progettuale.

Il progetto per quest'area dovrebbe in effetti:

- unire le compagini urbane oggi distinte e separate, presentando *un affaccio edilizio diversificato nelle estremità dell'area verso i quattro punti cardinali e utilizzando il parco al centro dell'area come spazio di transizione tra le quattro diverse parti della città;*
- presentare *una o più strade che traversino l'area nelle due direzioni prevalenti interrompendo e ridimensionando l'eccezionale vastità dell'isolato di 18 ettari che la contiene;*
- offrire *connessioni sicure e agevoli in direzione dei due parchi di Brescia 2 presenti nelle vicinanze;* in particolare il parco di Via Lamarmora sembra essere facilmente raggiungibile senza soluzioni di continuità del verde;

- stabilire un *attenta proporzione tra aree disponibili per la riedificazione e aree per servizi o da assoggettare all'uso pubblico; questa proporzione deve essere garantita e riproposta nella futura dismissione delle aree in est, senza creare oggi un precedente troppo favorevole, impercorribile in futuro e stabilendo da subito una comunicazione tra il sistema di spazi pubblici derivante dalla riconversione dei Magazzini e quello che potrà derivare nell'area dello Scalo Merci e/o della Pietra.*

L'impianto generale del progetto in esame (Master Plan) assolve solo in parte a questo identikit. Oltre queste lacune, personalmente credo che alcuni elementi basilari di quest'impianto siano discutibili. Mi riferisco all'ostinata ricerca di forme edilizie inconsuete non rintracciabili nelle vicinanze e nemmeno nella tradizione della nostra città (circostanza già colta da Lussignoli nel suo intervento) e alla decisione di collocare il parco all'interno dell'area circondata dai nuovi edifici stabilendo una condizione privilegiata di fruizione degli spazi verdi da parte da parte del nuovo quartiere e conseguente esclusione da parte delle limitrofe compagini urbane.

Ciononostante mi sembra illusorio pensare di correggere questa impostazione, significherebbe rimettere in discussione l'intero Master Plan e ripartire da capo azzerando un anno di discussioni. Tuttavia, anche lasciando inalterato l'impianto generale credo sia possibile apportare alcune

limitate ma significative modifiche al progetto alla ricerca di una miglior corrispondenza ad obiettivi di interesse generale.

Fermo restando l'attuale impianto progettuale, è possibile intervenire nel progetto in 5 punti.

- 1) A nord correggendo il tracciato stradale di via San Giovanni Bosco ove questa si immette in Via Dalmazia. L'attuale tracciato a S che contorna la punta settentrionale dell'area dei Magazzini può essere facilmente corretta riportando tale tracciato secondo l'allineamento est-ovest ricorrente nell'intero quartiere a nord. Oltretutto così rettificata la Via San Giovanni Bosco assolverebbe meglio il compito (che già sostiene) di smistamento dei traffici veicolari in ingresso/uscita dalla città attraverso la viabilità a scorrimento veloce di Brescia 2, senza costringere ad un'assurda deviazione verso nord.
- 2) Sempre a nord, sfruttando l'area che viene a trovarsi al di sopra della Via San Giovanni Bosco rettificata, è possibile studiare un completamento edilizio dell'isolato secondo un disegno che rispetti gli edifici esistenti e il DNA del limitrofo quartiere. In particolare sembra necessario rispettare l'allineamento della cortina edilizia che oggi affaccia sul margine orientale Via Dalmazia.
- 3) Lasciando un varco libero di consistente ampiezza (non inferiore a 50 m.) nel margine occidentale dell'area su Via Dalmazia subito

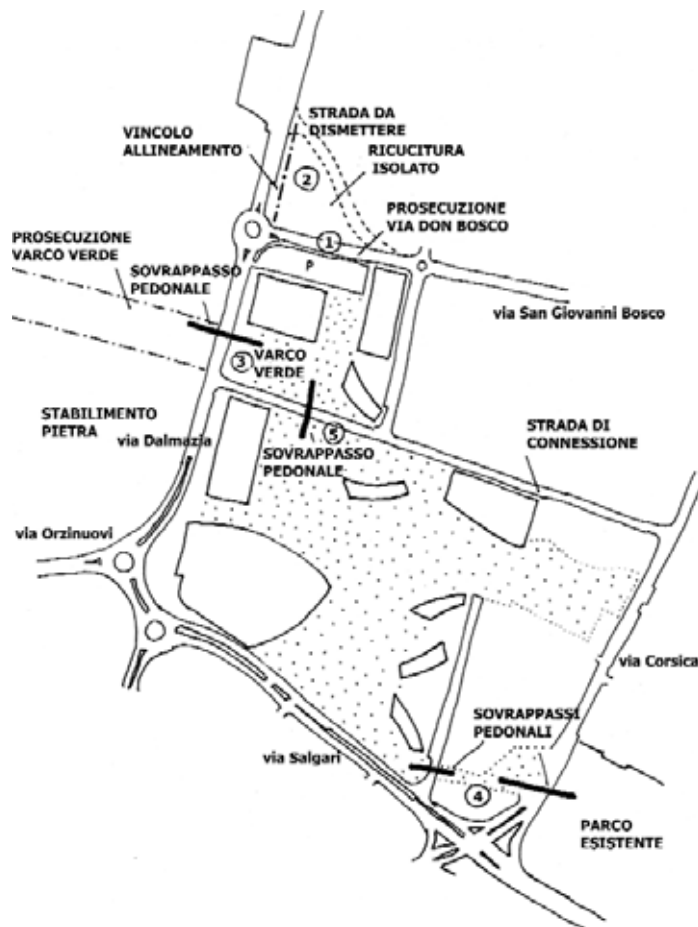
DOSSIER

al di sotto dell'edificio esistente da conservare e di stabilire che tale varco verde vada rispettato anche sull'altro lato di Via Dalmazia quando si presenterà l'occasione di decidere la riconversione dell'area Pietra. I due varchi possono facilmente essere messi in comunicazione con un sovrappasso pedonale realizzabile subito a garanzia della futura continuità del sistema di spazi verdi.

- 4) Estendendo l'area di intervento fino a comprendere la dismessa stazione di servizio esistente in Via Corsica

presso il margine sud-orientale dell'area e utilizzare tale area per la realizzazione di un'adeguata comunicazione con il parco Pescheto di Via Lamarmora prevedendo un apposito scavalco pedonale.

- 5) Prolungando la traversa in direzione est-ovest subito al di sotto dell'oratorio (già prevista dal Master Plan) fino a Via Dalmazia interrompendo l'esistente monolitico isolato e restituendo una maglia stradale di dimensioni adeguate alla pluralità di usi prevista nel progetto.



Va da sé che i dati quantitativi generali: metri cubi riedificabili, metri quadrati di parco da cedere, destinazioni d'uso e loro ripartizione percentuale, restano immutati; addirittura la conformazione e dislocazione dei corpi di fabbrica comporta limitate variazioni essendo questi per la maggior parte confermati come e dove sono stati pensati.

Un progetto così modificato non costituirà la soluzione ideale e non diventerà probabilmente nemmeno l'esempio da seguire in futuro, ma offrirebbe sicuramente un'integrazione meno problematica nella città.

Tracce per un'augurabile programmazione urbanistica.

La vicenda progettuale della riconversione dei Magazzini Generali solleva tuttavia un importante interrogativo riguardo al tema più generale della riconversione delle aree dismesse.

Questa riconversione è in effetti già da tempo in corso e ha interessato alcune importanti aree della nostra città: ATB, FIAT, Wuhler, Cidneo, Officine Orlandi, ecc. I progetti maturati, realizzati o in corso di realizzazione, tuttavia non obbediscono a regole comuni e non aderiscono nemmeno alle precisazioni del Piano Regolatore vigente (non prescrittive, di semplice valore esemplificativo).

Questa circostanza credo meriti alcune riflessioni, che coinvolgono gli strumenti urbanistici a disposizione dell'Amministrazione Comunale per governare questi processi.

Regole compositive comuni sono probabilmente velleitarie e impraticabili. Il complesso di aree secondarie incastonate o adiacenti al perimetro urbano si presenta estremamente variegato; sono differenti le concentrazioni edilizie al loro interno, il grado di contaminazione del suolo e, soprattutto, le compagini urbane consolidate in adiacenza ai perimetri produttivi. È forse possibile stabilire delle soglie massime di utilizzazione edilizia e/o delle soglie minime di spazi o servizi pubblici da garantire o forse anche delle classi di merito/densità edilizia differenziate in ragione della varietà di situazioni elencate in precedenza, ma è sicuramente impossibile (e probabilmente dannoso) immaginare in anticipo il possibile sviluppo planivolumetrico delle singole aree. Si rischia di generare esercitazioni progettuali accademiche che possono essere rese prescrittive solo con grande difficoltà, laddove si abbia l'assoluta certezza che lo schema immaginato è l'unico disponibile, da percorrere.

La difficoltà a rendere cogente schemi progettuali è testimoniata dalla vicenda del Piano Regolatore vigente che contiene per diverse aree produttive (e militari) schemi planivolumetrici piuttosto precisi. Nel corso del lungo iter approvativo del piano la prescrittività di questi disegni è stata annullata e queste esercitazioni hanno assunto un semplice valore dimostrativo ed esemplificativo. Inoltre questi disegni, pur esemplificando e dimostrando, non si sono rivelati convincenti nei confronti dei

D O S S I E R

diversi operatori primati che promuovono di fatto la trasformazione: in nessuno dei casi citati (compreso quello dei Magazzini Generali) il disegno proposto dal PRG è stato preso in considerazione, con la sola eccezione del Comparto Milano che è andato in effetti trasformandosi a partire da un disegno di iniziativa pubblica. In tutti gli altri casi (di iniziativa privata) ci si è trovati, caso per caso, a discutere su un progetto diverso e a tentare di migliorarlo nei limiti del possibile; esattamente come si può cercare di fare oggi per l'area dei Magazzini. Viene addirittura da pensare se questa pervicace volontà privata di discostarsi dai suggerimenti del Piano Regolatore non derivi anche da spirito di contraddizione, di vendetta forse nei confronti di un Comune che negli anni passati ha condizionato (e non poco) molti progetti per la città e costretto molti operatori a chinare il capo contro voglia.

Tuttavia non credo che il commento sulle vicende passate si riveli utile ai nostri fini, se non come elemento di riflessione sui comportamenti adottabili in futuro, da studiare e incorporare nel prossimo Piano di Governo del Territorio.

Vediamo un po' come stanno le cose. Le molte aree dismesse riconvertite o in fase di riconversione sono solo una minima parte di quelle che lo diventeranno nei prossimi vent'anni (soprattutto se teniamo nel conto complessivo le molte aree militari, e ferroviarie che al di là dell'uso passato e della proprietà si configurano

nella città allo stesso modo delle aree produttive dismesse). Immagino che le aree riconvertite/in riconversione non occupino una superficie superiore al 10% del totale. Molte aree di dimensione rilevante sono in rampa di decollo per la dismissione (Caffaro, Pietra, Ideal Standard, forse OM, ecc.). Alcune si rilocalizzeranno in condizioni urbanizzative meno penalizzanti, altre dimetteranno e basta ponendo comunque tutte il problema di quale assetto dare allo stabilimento che lasciano.

A questa *querelle* sulla dismissione di future aree il Comune arriva piuttosto sguarnito. I "disegnini" incorporati nel piano urbanistico generale riguardano solo le aree con certificato di dismissione al 1995, quando sono iniziate le manovre del Piano Regolatore; non hanno prodotto alcun effetto ed è difficile immaginare che lo possano avere in futuro. Le regole elementari che oggi vigono in effetti nel PRG (altezza, densità, destinazioni d'uso) funzionano ma non consentono alcun controllo sul progetto che verrà; ci si viene fatalmente a trovare nella situazione di negoziare progetto per progetto nel tentativo di migliorare quello che viene presentato: qualche volta si riesce anche, ma molto dipende dalla qualità di quello che viene proposto.

Il nuovo Piano di Governo del Territorio può contribuire ad attrezzare più adeguatamente il Comune.

Probabilmente occorre per ogni area di futura dismissione e riconversione uno *schema di riferimento che si collochi per grado di dettaglio a metà strada tra*

le planivolumetrie di Secchi e i semplici dati quantitativi vigenti oggi. Questi schemi dovrebbero concentrarsi maggiormente sulla performance pubblica che è richiesta per l'area in esame (quanto spazio pubblico e di che tipo; quante aree verdi, pedonali, quanti edifici pubblici o di uso pubblico, e stabilendo per questi anche parametri qualitativi, livelli di fruibilità, ecc.). Ad esempio quando si parla di parco bisognerebbe precisare che tipo di verde deve costituirlo: parco con disegno ricavato sul reticolo agricolo, parco di disegno moderno, parco contenete attrezzature, ecc.; quando si parla di edifici pubblici bisognerebbe indicare un livello di definizione/finitura per questi spazi, mantenendo aperta la possibilità di impiego per funzioni diverse). Analogamente, per i corpi di fabbrica da riedificare, lo schema dovrebbe rinunciare a stabilirne dislocazione e conformazione, indicando semmai le cautele da osservare nei confronti delle situazioni marginali. Lo schema infine dovrebbe stabilire la necessità o meno di prevedere viabilità interne all'area, connessioni fisiche da garantire verso episodi marginali rilevanti, ecc.

A ben guardare sono le raccomandazioni contenute in questo articolo per i Magazzini Generali. Ragionando caso per caso potrebbero essere estese a tutte le aree in procinto di di-

smettere e trasferite nel PGT o in altro strumento equivalente. Magari un *Piano Guida*, come hanno fatto molte città importanti come Milano, Firenze, Torino, ecc.

Ma *l'elemento cruciale non è il luogo o il mezzo: è il tempo*. Se le raccomandazioni emergono a posteriori del progetto presentato riescono ad incidere solo in parte su questo, possono essere soddisfatte con difficoltà e soluzioni di fortuna; viceversa se stabilite con adeguato anticipo sono in grado di orientare intelligentemente la progettazione privata ed essere onorate con soluzioni efficaci e condivise (senza tener conto dei vantaggi in termini di chiarezza d'intenti e trasparenza d'azione, che dovrebbero esser cari ad ogni agire politico).

A Brescia siamo ancora in tempo per varare questo nuovo set di regole e per assistere ad una nuova generazione di aree riconvertite e per apprezzare la differente qualità che si può ottenere ragionando (programmando) in anticipo. Ma questa opportunità è un autobus che passa una sola volta. Poi non resta che inseguire col fiato corto e rimpiangere l'occasione fallita.

Questo tema dovrebbe avere la priorità nell'agenda politica della prossima amministrazione cittadina; qualunque questa sia.