

La grande trasformazione degli ex Magazzini Generali in Brescia

Un passo indietro: il progetto *nel piano*

di **Michela Tiboni***

Quando mi è stato rivolto l'invito a prender parte al dibattito sul tema della grande trasformazione che interesserà gli ex Magazzini Generali in Brescia, ho accettato con l'entusiasmo e l'interesse che sempre provo quando vi è occasione di una riflessione sui temi dell'urbanistica non in astratto, ma calati nella concretezza della nostra città.

Confesso però che l'entusiasmo iniziale ha lasciato il posto, nei giorni a seguire, ad una certa difficoltà, di fronte all'ipotesi di master plan per l'area di trasformazione, difficoltà a dare una forma organica e compiuta alle riflessioni che il progetto mi portava a fare.

Più guardavo il master plan e più ponevo attenzione nella lettura della relazione che accompagna l'ipotesi progettuale, più cresceva la mia sensazione che mi mancasse qualcosa per comprendere l'idea progettuale. Ho avuto l'esigenza di "allontanar-

mi" dall'area, per averne una visione più distaccata, che mi permettesse di "vedere" l'area all'interno della città. Utilizzando il linguaggio dell'urbanistica, ho sentito la necessità di *vedere il progetto inserito nel piano*, di capire quale possa essere il rapporto esistente tra la grande trasformazione degli ex Magazzini Generali e il Piano di Brescia.

Non è certo mia intenzione addentrarmi in un tema, quello del *rapporto tra piano e progetto*, che negli ultimi decenni è stato al centro del dibattito urbanistico e non, nell'ottica di rinnovare gli strumenti di intervento sulla città.

È però sicuramente vero che, soprattutto quando ci si scontra con il tema del riuso di grandi aree dismesse, oltre a dover fare i conti con l'esigenza di dover scegliere tra diverse destinazioni possibili, talvolta anche in contrapposizione tra loro (Busi, 1995), si deve affrontare anche il te-

*) Prof. Ing. Michela Tiboni, *PhD*, Professore associato di Tecnica e Pianificazione urbanistica DICATA – Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio e Ambiente Università degli Studi di Brescia

D O S S I E R

ma del “come operare”, del come rapportare tra loro luogo dell'intervento e città, e quindi progetto e piano, che emblematicamente li rappresentano, come strumenti dell'operare (Cutini e Imbesi, 1995).

Il PRG di Brescia affronta questa dicotomia tra piano e progetto prevedendo per le aree di trasformazione i cosiddetti *Progetti Norma*, che interessano appunto ambiti unitari di trasformazione ritenuti rilevanti per strategicità e quantità.

L'intervento di trasformazione nel Piano Regolatore Generale di Brescia.

Per comprendere dunque il significato dell'intervento Sannazzaro è necessario calarlo all'interno del PRG di Brescia.

Un piano, quello del 2002, che, come si legge nella relazione, *“ha ereditato dal piano Secchi la visione complessiva della città di Brescia come una città “frattale” cioè come una città composta da porzioni di territorio accostate l'una all'altra, le cui connessioni sono fornite dagli spazi ineditati”*.

Ha inoltre mantenuto gli obiettivi sostanziali del piano Secchi: il progetto ambientale, il progetto sistemico della città attraverso ruolo e funzioni di parti di essa, il progetto di conservazione, adeguamento e trasformazione (per quanto riguarda le aree strategiche) della città.

E ancora leggiamo nella relazione che *“il PRG2002 assume la frattalità come elemento di ricchezza e ne approfondisce gli aspetti positivi. Infatti, se il piano Morini disegnava la città per*

“lavorare” (tangenziali) e se il piano Benevolo proseguiva con la città per “abitare” (S.Polo) il PRG2002 progetta la città per “vivere”, intendendo con questo che uno degli obiettivi della città futura è la realizzazione del progetto ambientale che riguarda la possibilità di incrementare e progettare quei vuoti, quelle aree intercluse che alle varie scale rappresentano la frattalità”.

Se leggiamo dunque il progetto Sannazzaro alla luce degli obiettivi del piano, due sono gli aspetti da evidenziare: da un lato la valenza ambientale che vengono ad avere proprio le aree di trasformazione, e dall'altro la funzione strategica che vengono ad assumere i luoghi centrali. *“Non si può non riconoscere a Brescia il ruolo di centro amministrativo e culturale di un territorio; [...] dal punto di vista dell'amministrazione e della gestione della politica e del capitale Brescia rimane il centro e il PRG2002 lo conferma prevedendo la nuova sede della Provincia”*, che andrebbe a localizzarsi proprio all'interno dell'area di nostro interesse.

Il Progetto Norma Magazzini Generali.

Se il PRG del 2002 si pone in continuità con il Piano Secchi per quanto riguarda i principi e gli obiettivi che sottendono alle scelte urbanistiche, per quanto riguarda l'area di trasformazione di cui ci stiamo occupando, notiamo invece che nel passaggio da un piano all'altro il Progetto Norma (PN) cambia.

Il PN 20, come individuato nel piano Secchi, interessava innanzi tutto

un'area di dimensioni più contenute, per la quale si prevedeva un 'intervento il cui obiettivo era *“la ridefinizione funzionale e morfologica del margine a est dell'area dei Magazzini Generali con un nuovo insediamento residenziale e terziario. La volontà di valorizzare la fascia di verde agricolo esistente, delimitata a nord dalla Parrocchia Don Bosco, a est dagli edifici su via Corsica, a sud da via Salgari e a ovest dal torrente Bova, considerata parte di una delle penetranti del sistema del verde a sud della ferrovia, ha generato la proposta della sua trasformazione in parco urbano.”*

All'interno del Piano2002 il Progetto Norma 14 Magazzini Generali, cambia numero, cambia estensione, ma permane l'obiettivo, che *“è la ridefinizione funzionale e morfologica non solo delle aree direttamente interessate, ma la creazione di un insieme organico e complesso in grado di dialogare col tessuto urbano a sud della ferrovia. Si propone quindi un nuovo insediamento residenziale e terziario, in sostituzione delle strutture industriali in gran parte dimesse, che ribalti l'attuale disposizione a recinto in favore di una ricucitura puntuale che consenta sia la riqualificazione del fronte sulla via Dalmazia, sia la formazione di una rete di percorsi e di connessioni tra spazi aperti di varia scala e natura.”*

Rimane inoltre l'attribuzione di una forte valenza all'area verde, che dovrebbe diventare *“elemento centrale del progetto oltre che elemento catalizzatore di una nuova centralità”*.

Funzione di centralità del parco a cui si aggiunge quella del complesso per

uffici della Provincia di Brescia.

Io credo possa essere interessante ripercorrere le tappe che hanno portato dal PN20 al PN14 e da questo all'idea progettuale Sannazzaro, per capire se le esigenze di dieci anni fa sono ancora le esigenze di oggi o come queste si siano evolute.

Se scendiamo poi nel dettaglio delle indicazioni per quanto riguarda la definizione dei fronti, il PRG2002 prevede che *“il nuovo fronte su via Dalmazia sia formato da gruppi di edifici intervallati da spazi aperti, nella ricerca di una forte permeabilità visiva e pedonale per facilitare la percezione del parco retrostante ed aumentarne la fruibilità”*.

Centralità, ricucitura e permeabilità. A questo punto credo ci siano non pochi elementi per iniziare a ragionare sulla proposta di progetto che ad oggi è stata predisposta, focalizzando a mio avviso l'attenzione su alcune delle parole chiave che ricorrono frequentemente nel PRG, in relazione all'area oggetto del nostro interesse: *centralità, ricucitura e permeabilità*.

Se analizziamo il progetto dal punto di vista fisico, i due concetti di *ricucitura e permeabilità* sono a mio parere strettamente correlati tra loro, a significare la necessità di trasformare questa porzione di città in modo tale da legarla fisicamente a ciò che la circonda, in modo tale da creare una permeabilità visiva che ora manca.

Così come grande attenzione va posta alla mobilità pedonale e alla pos-

D O S S I E R

sibilità di “cucire” proprio attraverso i percorsi pedonali l’area di trasformazione al resto della città.

E allora dobbiamo chiederci se abbiamo elementi sufficienti per comprendere il contributo che la proposta progettuale delinea in questa direzione, o se sia necessario un approfondimento maggiore per quanto riguarda sia il tema della costruzione del paesaggio urbano sia il tema della permeabilità e della ricucitura attraverso gli assi per la mobilità, in particolare pedonale.

Se analizziamo il progetto dal punto di vista funzionale, sono invece le due parole *centralità* e *ricucitura* ad essere correlate tra loro.

La proposta di intervento Sannazaro si configura come un progetto urbano fortemente incentrato sullo spazio collettivo, il che significa non solo il progetto dello spazio pubblico, ma di tutte le strutture che integrandosi tra loro danno luogo ad una visione unitaria dello spazio urbano: la mobilità, il verde, gli edifici.

Pertanto il progetto di trasformazione degli ex Magazzini Generali dovrà trovare elementi forti di “ricucitura” non solo spaziale ma anche temporale con la città: non a caso è stato infatti inserito tra le attività specifiche che l’amministrazione comunale intende portare avanti nell’ambito del *Piano Territoriale degli Orari*. Strumento questo che non deve essere collegato, in senso limitativo, alla disciplina degli orari della città in riferimento alla realizzazione di finalità di pari opportunità.

Il coordinamento e l’amministrazio-

ne degli orari e dei tempi della città permette infatti di perseguire anche obiettivi più prettamente urbanistici, legati alla mobilità sostenibile e alla riqualificazione degli spazi pubblici.

Come afferma il piano stesso, “*gli spazi pubblici, e in particolare i nuovi comparti che nella nostra città sono in via di riconversione, possono contribuire al miglioramento della qualità della vita della comunità. Ciò a condizione che le trasformazioni in atto creino tessuto connettivo per la città e per i suoi diversi abitanti e fruitori, con i loro tempi e modi diversi di vivere gli spazi. Da qui l’opportunità di pensare ad azioni tese ad individuare luoghi multifunzionali, con orari diversamente modulati, correlati al tessuto urbano ed alle sue peculiarità.*”

Il progetto di trasformazione va dunque valutato anche per il ruolo “strutturante” che viene riconosciuto allo spazio collettivo: il progetto, inteso sia come progetto fisico che progetto di attività e di azioni che in esso avranno luogo, necessariamente va osservato per la dimensione sociale che esso verrà ad assumere.

Fatte tali considerazioni, sulla base peraltro del solo masterplan, io credo che ulteriori riflessioni e approfondimenti siano necessari sul progetto nella sua complessità, per declinare al meglio i tre concetti di *centralità*, *ricucitura* e *permeabilità*, al quale il PRG chiede di porre particolare attenzione.

Riferimenti Bibliografici essenziali.

- COMUNE DI BRESCIA (2007), *Piano Territoriale degli Orari*, Allegato alla deliberazione di Consiglio Comunale del Comune di Brescia n.77/12130 del 24.04.2007.
- BUSI R. (1995), *Per un costruttivo dibattito sul recupero delle aree industriali dismesse*, in R. Busi (a cura di), *Aree industriali dismesse e recupero del territorio*, Università degli Studi di Brescia, Brescia, 1995.
- BUSI R., TIBONI M. (2003), *Integrazione tra autoveicoli e traffico non motorizzato*, Collana Tecniche per la sicurezza in ambito urbano, volume V, Egaf Edizioni, Forlì, Ottobre 2003
- COMUNE DI BRESCIA (2002), *PRG2002 Relazione e Norme tecniche di attuazione*, Brescia
- CUTINI A., IMBESI G. (1995), *Progetti urbanistici e "costruzione" della città*, in R. Busi (a cura di), *Aree industriali dismesse e recupero del territorio*, Università degli Studi di Brescia, Brescia, 1995.
- ERBA V., ARCIDIACONO A. (2006), *Relazioni tra piano e progetto: un ambito ancora da esplorare*, Atti del Convegno Nazionale INU "Il ruolo del progetto urbano nelle riqualificazione della città contemporanea", Genova, 2006
- MATERNINI G. (2003). *Introduzione agli elementi di moderazione del traffico* in BUSI R. E ZAVANELLA L. (a cura di) *Le normative europee per la moderazione del traffico*. (vol. 3, pp. 59–64; 93–126). ISBN: 88–8482–064–2. Forlì: Egaf Edizioni Srl (Italy).
- TIBONI M., *Pianificazione urbanistica e sicurezza stradale*, Collana CeSCAm diretta da Roberto Busi, Quaderno n.5, Editoriale BIOS, Cosenza, 2004
- TIBONI M., *Vivere e camminare in una città più sicura*, in Barboni R.M. (a cura di), *Città e criminalità*, (pp.193–205), ISBN: 88–87543–96–8. PESARO, Metauro (ITALY)
- TIRA M., *Aspetti urbanistici nell'applicazione degli elementi di moderazione del traffico*, Atti del V° Corso di aggiornamento "Tecniche per la sicurezza in ambito urbano", in R. BUSI e M. TIBONI (a cura di), *Integrazione tra autoveicoli e traffico non motorizzato* (Atti del Corso di aggiornamento, Desenzano del Garda, 2001), Egaf, Forlì, 2003
- TIRA M., *Safety of pedestrians and cyclists in Europe: the DUMAS approach*, in Tolley R. (ed.) *Sustainable transport*, Woodhead Publishing, Cambridge (UK), 2003; pp. 339–350