

A proposito di un libro dedicato alla città

di Innocenzo Gorlani

L'occasione del libro di Franco Zaniboni *La città negata*, in tempi di pensiero urbanistico “debole” – per parafrasare una idea “forte” di Vattimo – rappresenta un contributo prezioso al dibattito.

Infatti il testo si articola in sei esercizi di analisi urbana, che diventano pretesti per un discorso sulla città, sulla sua cultura urbanistica, anzi sulla sua cultura *tout court*.

Sono vere e proprie indagini su capitoli nodali della storia della città moderna e contemporanea, e si rivelano occasioni efficaci di approfondimento di episodi che hanno segnato non soltanto la vicenda urbanistica, anzi urbana, di Brescia, ma pure la sua storia civile.

Schematizzando si possono individuare tre periodi della storia della città: 1 – Storia del periodo fascista (il concorso per il nuovo Prg; Piazza Vittoria; l'architettura fascista); 2 – Storia della ricostruzione e del primo piano regolatore 1961 (piano di ricostruzione, piano Morini); 3 – Storia della città contemporanea (la variante del 1973 – piano delle colline e Peep; le varianti generali 77-80; S. Polo).

C'è un filo conduttore che lega i primi due periodi. Il terzo li chiude: *incipit vita nova*.

Secondo l'autore *La città negata* aspira confusamente ad una improbabile, ma necessaria, rigenerazione. Quando comincerà il quarto tempo (o è già cominciato?)

L'occasione del libro

Il libro di Zaniboni informato, anzi informatissimo, offre notizie preziose sulla storia urbanistica di Brescia e ne tenta una sintesi “di parte” (s'intende). L'approccio è (scientificamente e) culturalmente corretto: l'autore non pensa di dover affrontare la storia di un secolo di urbanistica a Brescia. Intanto non è uno storico, come lui stesso dice: altri lavori si sono occupati della storia urbana, con particolare riguardo alla valenza urbanistica del suo sviluppo (ad esempio, “Brescia” nella collana di Laterza).

È forse per questo che, puntando a episodi significativi, l'autore può inoltrarsi, senza preoccupazioni eccessive, nel tema specifico – tecnico e culturale – senza disperdersi nell'oceano della storia dell'architettura, da un lato, e delle vicende urbanistiche, dall'altro, pur avendo sott'occhio, al punto da anteporla ad ogni capitolo, la visione ideale (o fantastica) della *Città invisibile* di Italo Calvino.

Chi si impanca a giudice di quel che si è fatto (e di quel che non si è fatto) e strolaga di cose che non gli sono congeniali o di cui ha poca o punto conoscenza dovrebbe attingere a questo libro discreto (e pur così eloquente) gli elementi non dico di conoscenza di cui abbonda (tempi, date, autori e progettisti, mode, scuole e stili), ma di valutazione corretta.

D'altro canto, chi volesse – senza cedere alla tentazione del giudice, che è propria di ogni cittadino che si immedesima nei temi urbanistici – approfondire i problemi della città, qui troverebbe dati certi e ragionati, utili non soltanto per la conoscenza, ma anche per una indagine tecnica e, forse e più appropriatamente, culturale.

Probabilmente è accaduto a Zaniboni quel che accade ad ogni autore: di appassionarsi al tema, cioè all'oggetto della propria ricerca come lo scultore al suo bronzo, il compositore al suo spartito, l'architetto al suo progetto. Con la differenza che qui l'oggetto è la città. E la città è un luogo, un *topos*, materiale e immateriale ad un tempo, fisica e ideale, visibile (appunto) e invisibile. Perché della città si può ragionare, a patto di conoscerla; si può perfino dubitare, a patto di amarla. Gli esercizi di Zaniboni sono, sotto questo profilo, espressione di conoscenza e di passione.

Posso darne una prova, se già non la trovaste nel libro che la Quadra – una editrice colta e benemerita – ci ha messo in mano. Quando nel 1990 gli venne affidato (insieme a V. Volta e a C. Bertoglio) l'incarico dello studio del comparto di via Milano Nord, lo spirito che animava il *team*, e lui in particolare, era esattamente questo: capire e spiegare quella porzione di città, cresciuta dalla *fin du siècle* in avanti, in cui si mischiavano elementi contraddittori e si smarriva il filo conduttore di un disegno; dipanare la matassa e individuare il filo è stato possibile grazie alla paziente opera di ricerca del *team*, la stessa che anima il saggio in commento.

La città fascista

L'autore ha messo in luce un disegno che le cose e gli eventi hanno rinnegato ma che non è impossibile ricreare o riproporre. La stratificazione del tempo gioca sulla città assai più che le rughe sulle guance di una bella signora. Da uomo di cultura, Zaniboni non si è sottratto alla tentazione di una definizione, anzi di *definizioni*. E si capisce. Se l'urbanistica è disciplina composita, in cui confluiscono tante pulsioni (e tanti interessi), non è difficile individuare quelle (pulsioni) o quegli (interessi) che hanno avuto ragione degli altri. Ma questo è terreno minato o, per lo meno, scivoloso, anche se, rispetto a periodi determinati della storia urbana, di non impossibile lettura. Così è per la città fascista, che l'autore affronta con piglio sicuro, una città che, per colmo di ironia, nascendo dalle elaborazioni (o elucubrazioni) della miglior cultura urbanistica italiana, avrebbe dovuto offrire il modello più avanzato, razionale, maturo. E invece no: a dispetto del concorso nazionale del 1927 – o forse proprio a causa di esso – riflettano gli architetti bresciani, che non hanno mai nascosto il loro disappunto per un preteso ritardo culturale degli amministratori cittadini colpevoli di non bandire concorsi su temi urbanistici – che da un concorso sono uscite tanto Piazza della Vittoria quanto la sistemazione dell'area dell'ex Ospedale. Segno che dal concorso esce quel che entra e che la cultura urbanistica non è mai insensibile agli umori della committenza! Se è vero che il concorso avrebbe dovuto fare di Brescia la *città sperata*, e invece è uscita la

città ingannata. La città fascista non può che tradire le aspettative: «fascismo ed affari, politica e finanza sono strettamente alleati per condurre un'operazione che ignora le necessità della società civile locale».

«Il fascismo non ha reso un buon servizio alla città» è il verdetto dell'autore (pag. 29).

Per la verità sarebbe ingenuo negare che il servizio (o il disservizio) va ben oltre il ventennio. E si capisce: le radici culturali e socio-economiche dell'urbanistica degli anni '20 – a loro volta mutate da lontane ascendenze culturali a cavallo del secolo – proiettano la loro ombra sugli anni successivi alla seconda guerra e improntano i primi tentativi di pianificazione urbana: la moda degli "sventramenti" e degli allargamenti, l'idea che la città – il suo cuore – dovesse (come una turbina) pulsare di macchine, quasi si trattasse di sciogliere i nodi del traffico automobilistico nella platea della Piazza Vittoria, l'equivoco di un risanamento del nucleo antico da attuare con la *sostituzione edilizia* di alcune parti, tutto questo ricompare nel piano del 1954, bocciato dal Ministero; ma non è assente dal *piano Morini* del 1959-61, anche se questo strumento ha un respiro diverso.

Il piano Morini

È giusto che non si ignori lo spessore della proposta, per valutare gli elementi di continuità rispetto a quelli di discontinuità (o di novità): tutti sintonizzati con la carica dello sviluppo di una città non tanto preoccupata della propria identità, quanto desiderosa di voltar pagina.

La proposta di Morini è la risposta più puntuale a questa carica e si situa nella linea di una cultura nazionale che punta ormai ai grandi numeri dello sviluppo. Brescia, città dei 400.000 abitanti, non ne contava che 150.000!

Sventramenti ed espansione sono le direttrici obbligate di questo strumento; le colline ne sono investite; il centro direzionale il volano.

Ce n'è abbastanza per capire che triplicare la città costruita equivale a innescare un inarrestabile processo di esaltazione della rendita fondiaria a scapito: a) della qualità del costruito; b) della occupazione del territorio tutto potenzialmente edificabile; c) del sacrificio delle dotazioni di aree verdi e di servizi pubblici.

Assecondare questo *trend* è un impulso al quale si arrende ogni residua istanza qualitativa, anche professionale, a dispetto delle nuove energie e delle nuove professionalità.

La svolta

La continuità cessa con il piano di Bazoli e Benevolo 77/80. Non sto a dire quel che si legge nel libro di Zaniboni, anche a questo riguardo assai documentato.

Si volta pagina. Il bilancio, che si tira, già nel 1962 – un anno dopo l'entrata in funzione del piano Morini – è largamente negativo. La denuncia è esplosiva, ma non sarà raccolta subito.

«L'unanimità con cui si adottano gli strumenti urbanistici fondamentali (dalla Dc al Pci, dal Psi al Pli) mette in evidenza una maggioranza organica agli interessi fondiari che costituiscono la vera lobby cittadina» (p. 110). E ancora: «un mancato rapporto tra pianificazione urbana e attuazione

edilizia, che sia pure avvertito lucidamente come insidia, è riuscito ugualmente a farsi strada, complice una propensione non dichiarata – ma avvertibile – verso la quantità ed il fare, rispetto alla qualità (*il come fare*) e alla coerenza con gli assunti iniziali, spesso dileggiando le preoccupazioni espresse da varie parti circa i risultati concreti che si stavano depositando nel suolo della periferia orientale» (p. 165). Parole dure, ma veritiere.

Il nuovo fatica ad imporsi; ma alla fine si imporrà.

«Le prime varianti al Prg del Morini, che vengono a correggere l'edificabilità diffusa "a tappeto" sull'intero territorio comunale, di fatto lasciano intravedere un ben più ambizioso progetto di una "centralità" dell'ente pubblico nell'ambito delle scelte territoriali e aprono la strada all'ipotesi di lavoro che vuole fare di Brescia un luogo di rilevanza nazionale, dove elaborare e sperimentare concretamente i temi della città e del territorio, rincorrendo una sintesi tra cultura architettonica avanzata, gestione democratica della cosa pubblica e dimensione etica del rapporto fra istituzioni locali e cittadini» (p. 110).

Alla fine sarà questo il manifesto dell'urbanistica degli anni '70 e '80. L'autore guarda in filigrana – rispetto a questo nuovo progetto – la vicenda di Brescia Due e di S. Polo. Sono due esercizi importanti perché: a) Brescia Due matura nella cultura del piano Morini, ma si conclude (o sta per concludersi) nel nuovo clima urbanistico; b) S. Polo, invece, è tutto giocato nel nuovo clima, è il banco di prova del nuovo corso.

Emblematici, entrambi, quasi uno specchio, delle contraddizioni e delle differenze dei due modi, anzi dei due corsi. Brescia Due si porta lo stigma della sua origine pretenziosa, come polo di attuazione del centro direzionale, quasi città nuova opposta alla città vecchia. Ha subito correzioni profonde; oggi si sta realizzando secondo le linee di un *piano direttore* che non tradisce le aspettative degli operatori, pur senza rinnegare un disegno urbanistico unitario.

Non dipende dal piano la qualità del costruito, l'opzione politica si ferma sulla soglia del progetto edilizio. Come a S. Polo, dove la constatazione è addirittura ovvia. Lo dico con le parole di Zaniboni: «Sembra emergere una vistosa contraddizione o, quanto meno, una interruzione del processo messo in atto da S. Polo: l'atteggiamento pianificatorio assunto, una volta conseguiti alcuni obiettivi ritenuti basilari (esproprio, urbanizzazione pubblica, convenzionamento degli interventi), accetta di interrompersi, aprendo la strada ad una insidiosa "tolleranza" nella fase più propriamente edilizia: di fatto dividendo schematicamente il processo, sembra intendere in due fasi dotate di valore diverso: fondativa la prima, accessoria la seconda».

Il quarto periodo

Ce n'è abbastanza per l'ultimo capitolo del discorso, che l'autore non scrive, ma introduce così: «la insopprimibile propensione al fare, senza vincoli di ordine collettivo ed impedimenti teorici, mi sembra tornata di nuovo alla ribalta. Polverizzata la classe dirigente, che si è opposta per venticinque anni a questa propensione che non sopporta freni, la città vuol forse tornare ad una nuova stagione "anni Sessanta"?» (p. 169).

Raccolgo la provocazione.

Le avvisaglie non mancano. Ma il tema della città, intanto, ha acquistato nuove valenze e postula nuove soluzioni: di segno negativo e di segno positivo.

Comincio dalle prime.

A) Il tempo della espansione è finito. Inutile sproloquiare di sviluppo o di nuovo sviluppo. La città deve contentarsi di *quello che ha*. Le "167" del 1989 sono le ultime occasioni edilizie collettive. La città deve occuparsi di quello che c'è, raccogliersi in uno sforzo di qualificazione, miglioramento, al più di completamento. Il che vuol dire bandire ogni proposito di ulteriore crescita fisica.

Non c'è più posto per le aree di espansione, al più di qualche piccola e mirata zona "B", per compiere un disegno rimasto a metà.

B) La città non può più sopportare i costi della espansione, cioè di nuove urbanizzazioni. Se l'Amministrazione cittadina dovesse fare i conti delle urbanizzazioni, dovrebbe caricare sul nuovo costi talmente elevati da scoraggiare qualsiasi proposito edificatorio. Se si rifacessero i conti del costruito, si scoprirebbe che sul bilancio pubblico gravano ancora i costi di uno sviluppo privato esente (o quasi) da oneri. Gli oneri di urbanizzazione sono sproporzionati (per difetto) ai costi reali della urbanizzazione. Senza dire degli *standard*: il piano quadro dei servizi pubblici e del verde ha messo in evidenza un deficit impressionante di infrastrutture pubbliche (servizi, verde, impianti sportivi), rimasto tutto sul conto dell'Amministrazione cittadina.

La proposta

La città non ha altro obiettivo che il riuso, il recupero, la ristrutturazione dell'esistente: questa è la sola direzione dello sviluppo. E non si tratta di un ripiego, ma di un cambio di mentalità e di cultura, di una inversione di rotta. Vale per il nucleo storico centrale e per quelli periferici, vale, soprattutto, per le aree industriali dismesse. Le indicazioni per questo cambio si colgono implicitamente nella storia urbana scritta da Zaniboni.

Bisogna approntare gli strumenti idonei per l'intervento pubblico e privato, oggi carenti; e pure quelli normativi, che difettano.

Ma se la città chiude, non deve restare aperta la periferia, la cintura. Le tensioni cittadine non possono essere scaricate sull'hinterland; ma qui deve affermarsi la consapevolezza che è assurdo porsi in concorrenza con la città, favorire l'aumento dei residenti, ospitare fabbriche inospitabili. La dimensione intercomunale è la sola nella quale possono trovare soluzioni i problemi della domanda collettiva di alloggi, ancora alta, degli insediamenti produttivi, delle infrastrutture e dei servizi di scala metropolitana.

Ed è su questo livello – è il caso di dirlo – che deve essere pensata la soluzione della viabilità urbana.

Il rischio, in caso contrario, è quello che i nostri figli si trovino di fronte al dilemma calviniano degli astronomi di Perinzia: «o ammettere che tutti i loro calcoli sono sbagliati; o rilevare che l'ordine degli dei è proprio quello che si rispecchia nella città dei mostri».