

Lettera aperta al Sindaco Corsini

di Alessandro Benevolo

... Con questo numero si conclude prematuramente la rassegna dei progetti di trasformazione per alcuni luoghi significativi della nostra città. Come ricorderete oltre due anni fa abbiamo cominciato a pubblicare i progetti di alcuni giovani architetti cui era stato affidato il compito di studiare una nuova sistemazione dello spazio urbano. Tra gli altri ricordo il progetto di Bruno Tonelli per via Dante, il progetto di Spanò e Raimondi per piazza San Domenico o il progetto di Mestriner per l'ingresso al Monastero di Sant'Eufemia. Non si trattava di progetti complessi, di grande impatto visivo o di rilevante impegno economico ma, pur nella loro semplicità, erano progetti precisi e attenti a tutte le problematiche in gioco; non dipendevano da una realizzazione edilizia importante (case, uffici o negozi), tentavano di conformare un luogo partendo dalla nuova qualità possibile di questo e non come effetto indiretto o ausiliario di una trasformazione dello scenario costruito.

Duele constatare che questi progetti a

tutt'oggi non hanno avuto attuazione o, se l'hanno avuta, questa è avvenuta con pesanti modificazioni, ma, fatto ancor più grave, queste iniziative sono andate eclissando e oggi, pur in una condizione di città che cambia rapidamente, nessun contributo sembra arrivare da interventi con le qualità di quelli che abbiamo pubblicato, rendendo impossibile la prosecuzione della rassegna.

La lettera aperta che segue si rivolge al Sindaco Corsini sollecitando una sua valutazione sulle dinamiche di trasformazione in atto a Brescia.

Lettera aperta al Sindaco Corsini. Caro Sindaco, come Lei saprà la nostra rivista negli ultimi anni ha riservato un piccolo palcoscenico per quei progetti che proponevano la modificazione di un luogo urbano conosciuto e circoscritto. Su incarico dell'Amministrazione Comunale, alcuni giovani architetti si sono applicati negli anni passati a studiare e a individuare modificazioni possibili per alcuni luoghi della nostra città.

Lo scenario fisico del nostro centro storico, o anche quello di altri luoghi periferici ricchi di situazioni andate sedimentandosi nel tempo in forma imprevista, determinate dalla contrapposizione casuale tra edifici antichi e le modificazioni o sostituzioni di questi avvenute per lo più nei primi decenni del dopoguerra, sono sembrati il terreno ideale per queste esercitazioni.

I progetti, senza coltivare ambiziosi propositi di un'ulteriore modificazione strutturale, proponevano una trasformazione leggera e intelligente dello spazio pubblico, per attenuare questi contrasti e per meglio aderire alle mutate esigenze dell'uso quotidiano. Non Le voglio chiedere notizie sulla mancata o parziale esecuzione di questi interventi e, in un certo modo, non Le chiedo nemmeno perché a tutt'oggi quelle iniziative risultino essere dei casi isolati. Nel quadro generale di una città che sta rapidamente e radicalmente cambiando volto, queste iniziative sporadiche e a carattere didascalico incidono poco o niente.

I loro esiti e il loro mancato ricambio tuttavia sollecitano alcune riflessioni sulle dinamiche di modificazione della nostra città. Gli elementi di questa riflessione sono di grande interesse per me che studio questi fenomeni per mestiere; spero anche possano essere di qualche utilità per i compiti che Lei svolge e per i nostri lettori che ci seguono.

La condizione prima ricordata di città in tumultuosa evoluzione è og-

gettivamente un fatto positivo. Cambiano gli stili di vita e mutano le aspettative dei cittadini nei confronti della città che usano; a questo stato di cose è bene che corrisponda una trasformazione dello scenario urbano.

A Brescia il cambiamento è principalmente innescato da due processi indipendenti fra loro ma in una certa misura convergenti. Esaminiamoli.

Da un lato l'innovazione del trasporto pubblico, ovvero un nuovo assetto della rete di comunicazioni cittadina, ripensata in funzione delle nuove infrastrutture dedicata al trasporto collettivo.

Dall'altro l'innovazione promossa da grandi interessi immobiliari, che sfrutta le opportunità innescate dal nuovo Piano Regolatore (e anche altre estranee a questo) e travolge aree dismesse, interstiziali o marginali della città.

Come già puntualizzato sulle pagine di questa rivista si può obiettare che l'insieme di queste trasformazioni soffra della mancanza di una regia organizzata e i suoi effetti sembrano la sommatoria casuale di diversi episodi. Si può ancora sottolineare la debolezza del Piano Regolatore e, soprattutto, l'assenza di una struttura tecnica comunale preposta a gestirlo. Sono questioni basilari, ma io Le chiederei invece una riflessione sulle conseguenze di questi fatti. Gradirei una Sua opinione sul fatto che l'assenza o l'insufficienza di una "cabina di comando" produca nei fatti una *distorta percezione dell'interesse generale*.

La riqualificazione del sistema di trasporto pubblico, lodevole e improrogabile, sta comportando una vera e propria rivoluzione nel modo di usare lo spazio pubblico. Diverse strade e piazze della nostra città hanno cambiato e cambieranno ulteriormente i propri connotati in relazione al sistema di trasporto pubblico e alle nuove infrastrutture per sostenerlo. Non Le farò un elenco di queste modificazioni che oggi sono sotto gli occhi di tutti. Questa specializzazione risponde ad una comprensibile esigenza di efficienza della mobilità veicolare, ma la strada, oltre alla funzione di trasporto di autoveicoli pubblici e privati, risponde ad un bisogno molto più complesso: è spazio a disposizione dei pedoni, è luogo di transizione tra l'uso pubblico e spazi in cui compare o predomina l'uso privato, è una pausa nella monotonia del paesaggio costruito, è parte di una ragnatela di valore ambientale che mette in comunicazione i parchi e gli spazi verdi della città e altro ancora. Nella sua conformazione dovrebbero riflettersi tutte queste esigenze, se vengono ignorate o se alcune predominano sulle altre si compromette irreversibilmente un equilibrio delicato. Un equilibrio che trae origine nella storia stessa degli insediamenti urbani. Mio padre meglio di me potrebbe analizzare i riferimenti storici di questo ragionamento, ma non è questa la sede per una lezione di storia.

La trasformazione dello spazio pubblico in relazione al movimento veicolare si va definendo attraverso l'a-

zione di un'agenzia specializzata (Brescia Mobilità), la quale rapidamente ed efficientemente progetta, appalta ed esegue queste trasformazioni (a senso unico, dal suo punto di vista). Lei meglio di me sa quanto sia difficile esercitare un vero controllo e quanto le condizioni di efficienza prima ricordate peggiorino ulteriormente le cose: accrescono il grado di specializzazione e rendono l'equilibrio funzionale ancora più precario. Le grandi risorse economiche che Brescia Mobilità maneggia, contrariamente a quanto avviene in tutte le altre città italiane, garantiscono nel concreto le trasformazioni e producono esiti inversamente proporzionali alla velocità con la quale sono conseguiti.

Le grandi modificazioni urbane recentemente portate a compimento, in corso o prossime a venire alla luce (la Poliambulanza, il completamento di Brescia 2, l'area Fiat/Officine Orlandi, l'area Cidneo, le aree militari dismesse, la Wuhrer, l'ATB/comparto Milano, il grattacielo di Liebeskind per l'Editoriale Bresciana, per fare un elenco delle prime cose che vengono in mente) segnalano un ulteriore arretramento di quegli interessi che dovrebbero essere difesi dall'Amministrazione Comunale.

Di fronte a queste decise manifestazioni dell'interesse privato, la tutela degli interessi pubblici affidata a Lei e alla sua Amministrazione è debole e talvolta addirittura assente. Non sapendo esattamente cosa difendere o portare a casa ci si accontenta

spesso del poco che viene offerto, con risultati assai deludenti, soprattutto se paragonati ai valori immobiliari in gioco. Nel caso della riconversione della fabbrica Wuhler la sua Amministrazione, immagino in perfetta buona fede, ha scambiato un'istanza di valore privato (il restauro e il riuso di alcuni dei vecchi edifici) per una di valore pubblico raddoppiando l'utile imprenditoriale privato. Altre trasformazioni della nostra città portano un contributo altrettanto scadente alla rete di servizi e attrezzature cittadine, altre ancora minacciano di farlo in un prossimo futuro.

Lei converrà caro Sindaco che in una mediazione in cui solo una delle due parti ha un preciso obiettivo da raggiungere, il risultato della mediazione sarà nella migliore delle ipotesi sbilanciato a favore di chi sa cosa vuole. Inoltre va osservato come si possa governare una trasformazione urbana agendo solo "di sponda" su iniziative private. Occorre anche promuovere trasformazioni d'iniziativa pubblica riequilibrando i punti di vista inevitabilmente diversi tra opposte istanze (ma senza limitare questa iniziativa alle sole modificazioni delle infrastrutture di trasporto).

Lei obietterà che può legittimamente inseguire un risultato nella misura in cui il Piano Regolatore ne prescrive gli esiti e mi dirà anche che le risorse economiche del Comune sono oggi drasticamente ridotte dai trasferimenti statali. Entrambi conosciamo la diffusa reticenza del Piano di Brescia e posso immaginare i dati del

bilancio comunale, ma queste sono solo in parte una giustificazione, non obiezioni risolutive: i Comuni hanno uno spazio di concertazione e manovra urbanistica in prima persona che prescinde dalle indicazioni di un piano urbanistico o dai trasferimenti statali e questo spazio può essere utilizzato attrezzandosi (anche tecnicamente) di conseguenza.

Conosco personalmente alcuni di questi imprenditori locali che ancora adesso fanno fatica a convincersi della scarsa autorevolezza comunale, soprattutto quelli che lavorano a Brescia da più tempo che ricordano e paragonano l'andazzo attuale con i tempi (nemmeno troppo lontani) in cui questa autorevolezza veniva posta in essere rasentando i limiti dell'esercizio democratico del potere.

Inoltre, Le chiedo: è possibile che queste due categorie di modificazione della città siano, tra loro, completamente sganciate? È giusto che operatori privati coltivino i loro (grandi) interessi da un lato e l'Amministrazione Comunale spenda centinaia di milioni di euro per ammodernare una rete di trasporto pubblico (i cui primi beneficiari sono gli stessi imprenditori che operano nella riqualificazione urbana) senza che queste due attività dialoghino tra loro? Perché una parte degli oneri derivanti dal potenziamento infrastrutturale del trasporto pubblico non possono essere trasferiti in capo alle operazioni di cui abbiamo prima trattato?

Non voglio chiudere questa mia lettera con una raccomandazione inge-

nua per quei piccoli progetti che abbiamo presentato su queste pagine; come ricordavo prima, paragonate ai grandi progetti in corso, i loro possibili effetti sono assolutamente insignificanti, ma Le chiedo di riconsiderare lo spirito che li animava, ovvero il desiderio di rispondere in prima persona ad un bisogno di qualità e di affrontare questo tema senza scorciatoie e semplificazioni. Altri progetti potranno forse essere individuati, promossi e, spero, portati a compimento.

A questa richiesta Le aggiungo un consiglio amichevole. Metta mano alle macerie che i Suoi predecessori e Roberto Moreni hanno lasciato

nella struttura tecnica del Comune e impegni l'ultima parte del Suo mandato per ripristinare una compagine tecnica all'altezza della tradizione di Brescia e dei compiti per il prossimo futuro; un gruppo di lavoro opportunamente guidato che non sia solo in grado di giudicare proposte nate all'esterno emettendo verdetti favorevoli o sfavorevoli, ma sia in grado di assumersi compiti in prima persona, governando concretamente lo sviluppo della città attraverso la pianificazione strategica degli interventi.

Con immutata stima.

Alessandro Benevolo

