

# Brescia una città che cresce

di Innocenzo Gorlani

Prendo a prestito lo slogan di un recente convegno per una riflessione sulle “trasformazioni in campo urbanistico e infrastrutturale che modificheranno il disegno, il ruolo e l’originaria vocazione di questa città”: tema suggerito dalla Rivista, che, già nel titolo, orienta l’indagine. Non poteva essere diversamente, perché sotto gli occhi di tutti c’è un intreccio operativo che vede impegnati contemporaneamente “operatori privati e amministrazione pubblica, con ambiti operativi distinti e ben individuati”: quello propriamente edilizio (ad opera dei primi), quello infrastrutturale (ad opera dei secondi). Interrogarsi sulle trasformazioni in corso e ricavare una immagine della città che si sta delineando, è più che giusto.

Una amministrazione che programmi lo sviluppo della città non può non simulare il nuovo volto che ne uscirà, a cantieri chiusi. Le due direttrici – edilizia e infrastrutturale – sembrano, infatti, convergere verso

un esito non casuale; ma la simulazione è (ancora) imperfetta e occorre una buona dose di immaginazione per pensare alle fattezze della Brescia del futuro. Appunto una data: 2011–2013, entro la quale calcolo che si completeranno i cantieri della metropolitana, del comparto Milano, della tangenziale, di importanti piani-norma, per non dire della edilizia “minore”. E’ un tempo breve, in rapporto alle dimensioni delle cose da fare. A conti fatti si tratta di realizzare all’incirca 1.300.000 mq di slp residenziale e 350.000 mq di slp terziaria, affidati alle cure private, per centinaia e centinaia di milioni, a fronte di investimenti pubblici per importi non inferiori. Nella storia plurisecolare della città non si ha notizia di un periodo più dinamico (fatte le dovute proporzioni). Sta per certo che l’esito di tanto fervore di opere sarà *conformativo* dell’assetto urbano.

Ci muoviamo nella città infastiditi dalle deviazioni stradali, da ostacoli

di ogni genere, da ingombri e limitazioni imprevisti, da rumori a tratti insopportabili (convivo da un anno con il cantiere che scava la buca per una stazione della metropolitana!), sospirando la fine ed il ritorno alla normalità. Ma quale normalità? La città perderà i caratteri tradizionali, cambierà ruolo, muterà vocazione (s'intende, quella industriale e produttiva)? Se sì, vien fatto di chiedersi quale sarà la *forma urbis* al termine di questo periodo.

Confesso l'impossibilità – meglio l'incapacità – di dare risposte, tali e tante sono le incognite connesse alle trasformazioni in atto. Forse la risposta – insoddisfacente, ma pur sempre indicativa – sta proprio nello slogan iniziale: la città che cresce è *al* centro, o meglio, è *il* centro di una conurbazione in espansione. Sì che il parametro per giudicarla non è più l'abbandono della (risalente) opzione industriale e produttiva (manifatturiera), ma la dimensione sovraumunale. A ben vedere, non si traccia una linea di trasporto veloce *nelle viscere della città*, da nord a est, passando per il sud, senza traguardare il punto di arrivo *fuori della città*. Non sarà (più) lo spazio amministrativo a segnare il confine, come un tempo la cerchia muraria; non sarà più (soltanto) il piano regolatore a scandire i ritmi e il *trend* di sviluppo.

Qualche esempio. Si pensi all'Università (con le sue numerose facoltà e sedi), alla ASM con la sua offerta di servizi, alle sedi amministrative e

giudiziarie, alle strutture ospedaliere, ai corpi militari e di polizia, alle carceri, alla fiera, ai nuovi insediamenti abitativi, ecc. E ancora: aeroporto, centri sportivi, ecc.: si tratta di luoghi e di servizi operanti su scala maggiore, che acquistano una dimensione nuova in quanto collocati in un'area urbana in avanzato stadio di infrastrutturazione a rete. In questa cornice, è la **mobilità** a marcare la differenza: cioè il trasporto pubblico e quello privato.

Ed è proprio la infrastruttura metropolitana a conferire dignità (con)urbana a strutture e infrastrutture urbane. La dilatazione dello spazio cittadino impone una riorganizzazione dei servizi, lungo i binari, attuali e futuri, su cui corrono (correranno) i vago(nci)ni del metrobus. La nuova mobilità (integrata con quella di superficie) determina (in qualche misura) l'indifferenza della dislocazione dei servizi a seconda della utilità che possono produrre sul territorio conurbano rispetto ad una utenza dilatata. Va da sé che quando parlo di mobilità alludo alla rete di trasporto pubblica, ma non escludo quella privata. Una buona programmazione dei servizi di trasporto si incaricherà di ridurre progressivamente e sensibilmente il trasporto privato. Con positive ricadute ambientali.

Ma, allora, ha ancora senso parlare della (sola) città dal momento che cambia il perimetro fisico (se non amministrativo) e con esso l'assetto tradizionale? Ha ancora senso misu-

rare lo sviluppo sul metro del piano regolatore cittadino?

I promotori della indagine mi perdonino: non che dare risposte, pongo domande. Ma tant'è: siamo ad un punto di svolta e non è irrilevante il modo in cui lo si affronta. Qualche precisazione si impone, ad evitare equivoci. Quanto parlo di conurbazione non intendo negare l'esigenza di discontinuità territoriale tra città e comuni contermini. Al contrario: se non si vuole produrre la degenerazione di altri agglomerati – è il caso di Milano – occorrerà mantenere i confini storici, cioè topografici, morfologici, culturali. Converterà, insomma, mantenere la differenziazione dei campanili che identificano le comunità: esigenza tanto più viva in considerazione della forte componente multietnica (ed egualitaria) della popolazione che, a Brescia come altrove – a Brescia più che altrove – contribuisce a rimarcare i tratti metropolitani dell'area.

Ancora. Una organizzazione secondo moduli metropolitani rimanda ad una *programmazione* che travalica, anche concettualmente, la pianificazione comunale e postula un *governo della urbanistica* – per usare una locuzione cara a Luigi Bazoli – che non ha riscontri nella legislazione vigente. A meno di strutturare la città secondo il modulo della città metropolitana; ma esso è stato (finora) ignorato anche nei contesti urbani che la legge n. 142 del 1990 già riconosceva come aree metropolitane.

D'altro canto, il piano territoriale di coordinamento provinciale non è strumento adeguato per la programmazione di aree urbane.

Parlo di programmazione agli amministratori della città, impegnati nella conversione del piano regolatore vigente nel "piano di governo del territorio", a cui devono attendere, con i condizionamenti di cui ho appena parlato e con le incognite di istituti nuovissimi quali la *compensazione*, la *perequazione* e la *incentivazione* urbanistica, introdotte dalla legge regionale 12 del 2005. Se la scala del piano è – e non può non essere – ancora quella comunale, è difficile concepire uno sforzo che non sia quello della mera conversione tecnico-normativa di uno strumento nell'altro. Ma se la prospettiva metropolitana non è rinviabile, perché è già nelle cose (e nei cantieri), occorre porsi il problema della conurbazione in sé e, con essa, dei nuovi istituti che prefigurano rapporti dinamici pubblico/privato (anche questa era domanda del questionario della Rivista). Finora i rapporti hanno funzionato (e funzionano) sulla base di strumenti datati, in un quadro normativo e culturale datato, dove il coinvolgimento privato marciava sul filo dello stimolo economico. Il futuro sta anche nella possibilità di modificare le ragioni e le modalità del coinvolgimento. L'urbanistica di area vasta può essere il campo privilegiato per sperimentare nuovi moduli di intervento e fors'anche nuovi compiti del privato.

Donde una ulteriore domanda: perché non pensare ad un piano di governo del territorio cittadino aperto alla conurbazione? La rivolgo agli amministratori cittadini sensibili al problema.

Adriano Olivetti, nel 1954, chiudendo l'articolo "Perché si pianifica?", ristampato nel 2001 nel volume "Città dell'uomo" – scriveva: "A voi urbanisti è affidata la nuova città, come sorgerà dai nuovi quartieri, e con essa le strade e i parchi, e i palazzi, e i monumenti, e gli uffici, e le Chiese, in una parola la *forma* che essa lascerà scorgere al forestiero, i colori che la esalteranno al sole, le li-

nee che si profileranno ai suoi tramonti". E li esortava, all'alba della rinascita civile, democratica e materiale del Paese, a coltivare la *bellezza* in funzione *dell'amore e della giustizia*.

Al termine di questo ragionamento val la pena di chiedersi se la profezia (o, forse meglio, l'utopia) di Adriano Olivetti possa avverarsi. Consegnare la città agli urbanisti sarebbe rischioso, ma se nel governo del territorio si mobilitano le risorse umane, tecniche ed economiche necessarie, attivando veri processi di partecipazione, la prospettiva non sarebbe illusoria e l'appello olivettiano non resterebbe inascoltato.

