

# Tre regole per la grande Brescia

di Maurizio Tira\*

**a) Il laboratorio Brescia.** Stilare un bilancio sull'azione urbanistica in una città cercandone gli esiti, è possibile solo se si definisce una soglia, un limite sufficientemente ampio.

La Brescia contemporanea, dal Piano Morini ad oggi, è in continuo divenire ed anche le scelte del recente passato, sempre sottoposte a verifica con tempi lunghi, non sono ancora del tutto esaurite negli effetti.

Col passare del tempo si sedimentano gli intenti che hanno guidato amministratori e progettisti, ma gli esiti restano talvolta incerti.

Ogni giorno si ha a che fare con le trasformazioni di una città dinamica come lo sono le città di questo inizio di terzo millennio ed attraverso scelte piccole e grandi si pongono le basi di uno sviluppo che è solo parzialmente governato.

Nondimeno merita riflettere con

un'attenzione particolare sulla Brescia contemporanea, per almeno due motivi.

La Lombardia, che figura tra i quattro sistemi regionali "motori" d'Europa e che spicca per ricchezza delle attività economiche, è sicuramente un laboratorio dove si misurano le potenzialità e i limiti dell'agire urbanistico, anche alla luce delle recenti evoluzioni legislative in materia<sup>1</sup>. La misura del cambiamento non sarà tanto (o non primariamente) Milano, che per scala, problemi e sfide è una realtà sovranazionale. Milano ha infatti tentato nuove strade anche prima della L.R. 12/05<sup>2</sup>.

Si può forse meglio sperimentare in un laboratorio meno "eclatante" come le città di medie dimensioni, che sono poi le realtà urbane prevalenti del nostro paese, insieme ai piccoli comuni.

\*) Ordinario di Tecnica e pianificazione urbanistica, Università degli Studi di Brescia, Presidente del Centro provinciale di Studi urbanistici.

1) L.R. Lombardia 11 marzo 2005, n. 12 "Legge per il governo del territorio".

2) Si veda il Documento *Costruire la grande Milano*.

La seconda ragione per cui Brescia è laboratorio interessante è che, insieme alla provincia, sta vivendo negli ultimi anni una svolta epocale degli scenari di trasporto. Prima tra le città medie a dotarsi di un metrobus che fa e farà discutere ancora a lungo la città, vive con incertezza la portata assai rilevante dei progetti in corso. Tutto potrebbe convergere verso una svolta esemplare di trasformazione del modo di muoversi dei bresciani: dal primato europeo dell'uso dell'autovettura privata, al primato della quota di trasporto pubblico e non motorizzato, ma non sembra che di questo si stia preoccupando la città.

**b) I due aspetti delle trasformazioni urbane.** Spesso prima nelle innovazioni, Brescia affronta dunque un po' stanca la sfida di oggi e sembra puntare su un approccio apparentemente ambivalente: le micro riqualificazioni e le medie/grandi trasformazioni, che finora non sembrano però determinare con accento chiaro il futuro urbano.

Le micro riqualificazioni dello spazio pubblico, con progetti che si nutrono anche delle metodiche del "traffic calming" apprese dall'analisi di esperienze europee, sono certo degne di nota: dalla prima di San Eufemia, alle Fornaci, al villaggio Sereno e al progetto condiviso del Violino. Gli esiti non sono sempre dello stesso tenore e non mancano gli errori, ma la volontà è consolidata e l'interesse

del laboratorio bresciano è attestato dai numerosi progetti europei in cui in questi anni la città è stata caso di studio.

I progetti di trasformazione medio/grandi, identificati e pianificati negli esiti attesi con il metodo dei "progetti norma" e delle unità minime di intervento (previsti dal Piano Secchi e ridotti dal Piano approvato nel 2003), in alcuni casi in attuazione di provvedimenti precedenti, sono in via di realizzazione. Molte delle aree interessate sono aree dimesse, prevalentemente industriali e, in alcuni casi, militari. L'esito della trasformazione è parziale e gli effetti non ancora delineabili nell'insieme. Un esame approfondito di ogni singolo intervento potrebbe evidenziare l'esito di questa ricerca generalizzata di equilibrio tra le esigenze private e pubbliche, ma non possiamo nasconderci come il rapporto tra l'imprenditoria e l'interesse pubblico sia, nel nostro paese, marcato da un'aspettativa troppo elevata dalla rendita fondiaria.

Ciò che preme sottolineare per le tesi propositive che seguono è però che tutto questo non sembra avere un legame esplicito e netto con il principale investimento pubblico di questi anni: il metrobus. Non si possono evidentemente ignorare le esigenze diffuse del tessuto urbano, ma pare difficile rintracciare la correlazione esplicita con l'accessibilità agli assi portanti del trasporto dei prossimi decenni.

**c) Brescia città frattale?** Nel tentativo riuscito di sintetizzare il grande cantiere urbano del futuro, dagli anni della bozza di Piano Secchi si definisce la ricomposizione di spazi urbani della Brescia contemporanea “ricomposizione della città frattale”. Sappiamo che questa espressione è stata generata da un’osservazione della disomogeneità della crescita urbana degli ultimi decenni (peraltro diffusa in Italia); da un’immagine di città “mosaico dai pezzi mancanti”; da un’alternanza di pieni e vuoti forse ancor più marcata in quanto netto è stato l’impianto urbano fino al sedicesimo secolo.

Tuttavia la definizione più corretta di “frattale” porta in una direzione opposta: il frattale è sì una geometria non euclidea, quindi intuitivamente non regolare, ma è pur sempre una evoluzione di forme che, con regole date, porta ad una configurazione finale che è dettata dalla forma originante e dalle regole stesse.

Quindi la città, frattale nell’esito, potrebbe essere la città che nasce da una forma che si evolve con regole nascoste, ma vere e operanti. Alcune spingono verso geometrie euclidee, prevalentemente la linea (la ferrovia, la galleria sotto il castello, il metrobis di domani); altre verso geometrie non-euclidee (lo sviluppo industriale, i villaggi operai “gettati oltre” lo sviluppo urbano dove i terreni costavano meno, lo sviluppo del terziario e – oggi – l’esaltazione della rendita fondiaria).

Il nodo dell’urbanistica moderna credo sia questo: siamo in grado di

scoprire le regole per poter capire dove evolverà la forma? Non tanto per guidarla, ma per governarla come si governa una barca a vela nel vento, sfruttando al meglio le forze della natura?

**d) Tre regole per la grande Brescia.**

Nel tentativo ambizioso di fornire un contributo allo stimolante dibattito sulla Brescia di domani, mi permetto di individuare tre tematiche/regole.

La grande Brescia, intendendo con ciò la vasta area urbana racchiusa a sud dall’anello in fase di completamento della SP19, sarà un centro rafforzato di un territorio più accessibile e non uno dei tanti poli ordinatori del territorio provinciale, come in alcuni atti ci si ostina ad affermare (forse solo per sottolineare “paternità territoriali” alimentate da posizioni politiche oggi diverse).

Questo è lo scenario che disegnano i progetti di trasporto: non un riequilibrio delle funzioni nel territorio, ma un rafforzamento della possibilità di accedervi.

Pianificazione della mobilità ed urbanistica devono essere inscindibilmente integrate nel governo del territorio e l’integrazione delle politiche dovrà fare da sfondo all’integrazione dei mezzi di trasporto.

La “direzione” tracciata dal Metrobus non è solo geografica.

Si tratta di una complessiva svolta di mobilità, irrevocabile una volta intrapresa, che non ammette compro-

messi per non vanificare l'ingente spesa pubblica.

Si dovrà dunque insistere ostinatamente sulla direzionalità dello sviluppo urbano, lungo le direzioni del metrobus: su queste si dovrà disegnare un piano dei servizi coerente, dove l'investimento pubblico sia accompagnato da quello privato, avendo anche il coraggio di rilocalizzare funzioni urbane non più sostenibili su altri assi. Nel fare questo una parte della partita si può giocare anche attraverso l'armonizzazione degli orari dei servizi.

Sulle direttrici di sviluppo si potrà anche modulare la fiscalità locale, riconoscendo il valore immobiliare accresciuto dall'accessibilità.

Ciò significa disegnare un futuro Piano di governo del territorio che senza tentennamenti riproponga questo schema, eventualmente modulandolo in funzione delle previste estensioni del Metrobus e delle LAM.

#### La salvaguardia del territorio

I limiti dell'urbano, con le cornici del parco delle colline e delle cave a sud, sono una importantissima opera di contenimento dell'espansione. Il tema ambientale però sta oggi più che mai anche nell'ambiente costruito, nella città storica soffocata dalle au-

to, nelle periferie di edifici energivori, nelle tangenziali soffocate dall'inquinamento atmosferico.

La cornice va mantenuta, ma la sfida interna si ripercuote inesorabilmente sull'esterno, contribuendo a spostare la crescita residenziale nei comuni di cintura.

Si dovranno quindi condividere con la cittadinanza obiettivi di sostenibilità ambientale, una sostenibilità definita in senso relativo e non assoluto, ma con fini e metodi acquisiti e assunti da quanti più possibile. Bene ha fatto in questo senso la L.R. 12/05 a recepire la direttiva dell'Unione Europea sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS). Anche se si tratta di uno degli elementi più incerti dell'articolato e la cui applicazione è ancora tutta da verificare, è una delle sfide più significative della nuova norma.

La dimensione democratica dell'agire amministrativo si nutre un tempo dell'accettazione di una "possibilità di pianificare". Oggi l'autorevolezza perduta del piano si potrà riconquistare anche attraverso la condivisione degli obiettivi di sviluppo<sup>3</sup>, che non potranno più prescindere dalla sostenibilità ambientale delle azioni.

3) Credo che il recente tentativo degli Stati Generali si possa interpretare alla luce di questo bisogno di confronto, di definizione di strategie condivise e di mobilitazione di risorse e co-operazioni, cercando di superare divisioni contingenti.