

Un provvedimento non adottato

Il "Comparto Milano"

Riflessioni di un membro della Commissione Consiliare Urbanistica del Comune di Brescia sul problema delle aree industriali dismesse

25

Succede, alcune volte, che sia così intensa la volontà di por mano ai grandi progetti riguardanti l'assetto urbano della città e così evidente la fretta di vederli definiti, che si corre il rischio di anticipare tanto vistosamente il futuro, di percorrere talmente i tempi da essere catapultati fuori dal tempo reale, dalla vita normale, e trovarsi così lontani dai concreti cambiamenti e finire per porsi fuori dalla razionale logica di ogni, seppur veloce, mutamento urbano.

Prima ancora, cioè, che i fatti accadano, si pretende, quasi a favorirli e comunque sollecitando gli interessi dei privati proprietari delle aree interessate, non solo di averli già previsti ed interpretati ma addirittura, da subito, di governarli. È questo senza dubbio, a mio parere, uno degli errori, forse il più grave, che politicamente un amministratore pubblico, preso dalla smania del fare e del decidere, dall'affermare tanto convintamente la propria volontà dal quasi imporre, può commettere. Credendo, si spera certo o inconsapevolmente, di tendere al bene della città.

Il Consiglio Comunale, in una delle sue ultime sedute, questo pericolo l'ha corso e, saggiamente, il problema è stato rinviato.

Dico questo ponendo una riflessione come consigliere comunale e membro della Commissione Consiliare Urbanistica del Comune di Brescia sulle vicende del cosiddetto "Comparto



Francesco Maltempo

Milano" o "Delle Aree Industriali Dismesse" e volendo evidenziare alcune considerazioni.

Si intende per Comparto Milano il quadrilatero che, comprendendo il Cimitero Vantiniano, va da Via Ugoni a Via Industriale, da Via Milano al tracciato della ferrovia Iseo-Edoia, per una superficie totale di circa quattrocentomila metri quadrati. Esistono in esso tutte le più vecchie e storiche fabbriche della città e, per la sua particolare collocazione tangente il ring ed il centro storico, riveste una posizione strategica per il futuro assetto urbano della città.

Ma quanto... futuro? Se si eccettuano i circa cinquantaseimila metri quadrati dismessi dalla vecchia A.T.B., per aver trasferito le produzioni a Roncadelle ed

aver costruito un nuovo stabilimento, tutto il resto sono fabbriche ben vive e produttive, che realizzano fior di utili e danno lavoro a centinaia di persone. Quindi non aree industriali dismesse ed abbandonate, non capannoni vuoti e decadenti, immobili fatiscanti, bensì floride attività.

Non si può quindi paragonare Brescia a Milano, dove il grande stabilimento della Pirelli-Bicocca è stato abbandonato da decenni, o a Torino dove il glorioso Lingotto della Fiat, ormai vuoto, obsoleto ed in disuso, poteva prestarsi per utilizzazioni ben diverse ed alternative: nella nostra città questo fenomeno non sussiste in termini generalizzanti e non esiste, nello specifico, nel Comparto Milano. Ebbene, se tutto ciò è vero, se queste dismissioni non hanno riscontro, perché allora porre tanto frettolosamente un problema ed in termini temporali così anticipatori della realtà si da sembrare persino sospetto? Perché tutto ciò può essere letto come un incentivo per le aziende ad abbandonare le attività in virtù della enorme rendita delle aree a svantaggio delle attività produttive stesse. Può Brescia, città a vocazione industriale per eccellenza, permettere questo? Ma, qualora il progetto, qualsiasi progetto, sul Comparto Milano fosse stato approvato, queste aziende dove si sarebbero ricollocate, dove avrebbero traslocato? O avrebbero definitivamente chiuso le loro produzioni



L'A.T.B., nell'area industriale del "Comparto Milano".

in vista delle così alte remunerazioni realizzando i progetti sulle loro aree e non ritenendo più economicamente convenienti le attività precedentemente svolte?

Le maestranze dove sarebbero state reimpiegate, dove sarebbero state esportate per il loro nuovo lavoro? A costo di quali sacrifici personali e familiari? Oppure liquidate, poste in cassa integrazione, cioè ancora una

volta rimesse sulle spalle della collettività? È evidente come l'Ente Pubblico non possa prestarsi a soluzioni di questa natura. Ed ancora: forse che qualcuno di questi proprietari abbia spiegato dove intenda collocare la nuova azienda, quali capitali voglia reinvestire, quale altra manodopera, oltre a quella già impiegata, intenda assumere? Per la verità, così come era ovvio, prevedibile e scontato, han-

no incaricato studi di progettazione urbanistica fra i migliori, di studiare soluzioni e disegni, planivolumetrici e progetti onde sfruttare al meglio le loro proprietà. Non sembrando loro nemmeno vero che, complice il falso problema delle aree industriali dismesse ed una inusitata disponibilità pubblica a porre ed a risolvere il problema, sollevando così insperate aspettative, sarebbe bastata una semplice disponibilità a dismettere per ottenere quanto desiderato e proposto. E poi: quando mai i progetti dei privati collimano spontaneamente con le esigenze pubbliche?

Tutto questo aveva ben intuito il Sindaco esplicitando invero la proposta di una società mista pubblico-privata di intervento, proposta che non ha ancora trovato all'atto pratico soluzioni percorribili, ma che dovrà essere sostenuta, rilanciata e concretizzata, essendo l'unica a garantire compartecipazione e trasparenza a tutta l'operazione. Anche altri problemi comunque si pongono: qualora qualche proprietario non intendesse compartecipare al disegno complessivo, oppure vi aderisse in ritardo rispetto alle altrui realizzazioni, tutti il comparto rischierebbe di rimanere incompleto e parzialmente inattuato.

Ecco allora l'altra grande operazione politica: la verifica di una possibile contestualità, sia delle eventuali dismissioni dei privati, con le già avvenute ricalizzazioni industriali, sia delle

pubbliche realizzazioni dei servizi previsti. Opportunità da prevedere e da cogliere, quella delle funzioni pubbliche, che l'Amministrazione Comunale, unico ed esclusivo soggetto deputato a tracciare nelle sue linee portanti ed essenziali il disegno del Comparto Milano, indicherà.

Esse dovranno trovare primariamente soddisfazione e non, come capita tutt'oggi, le ultime ad essere realizzate se non addirittura monetizzate. Quindi contestualità della varie operazioni ed omogeneità di progettazione ed il soddisfacimento di tutte le istanze: sia quelle pubbliche, sia quelle residenziali, artigianali, industriali, direzionali, commerciali, terziarie e, perché no, di recupero di quel verde, di quel parco cittadino di cui si sente tanto parlare e di cui si scopre anche l'enorme bisogno: collegato al giardino di Via dei Mille per arrivare all'area di rispetto cimiteriale, che altrimenti verrebbe trasformata in altrettanti parcheggi. Idea peregrina? Le Istituzioni, le forze politiche e sociali avranno comunque la possibilità di discutere e confrontarsi sia fra di loro, sia con la popolazione.

Così come esigenze già emerse sono l'utilizzazione di archeologie industriali per la collocazione di un museo storico del lavoro e dell'industria e di un cimitero inglese in prosieguo al cimitero Vantiniano. Opzioni da valutare con altri progetti già fatti o che perverranno, assieme a tutte le istanze, e che troveranno autorevolezza ed univocità, garanzia



Capannoni Industriali del "Comparto Milano".

e trasparenza nell'unica assemblea decisionale: il Consiglio comunale della città. Non dunque solo una tecnocità, non un quartiere asessuato come "BS DUE", non una nuova indicazione urbanistica da realizzarsi a colpi di cambi di destinazione, bensì un giusto equilibrio di nuove funzioni fra ridefinizione del centro storico e periferia, fra memoria storica ed innovazione, fra passato e futuro. Per il ridisegno ar-

monico della città.

All'interno del Comparto Milano si sono già avuti purtroppo due esempi anticipatori, uno negativo e l'altro che potrebbe essere ricondotto positivamente, di come non si deve operare. Mi riferisco, per il primo, alla realizzazione di "BS UNO", lottizzazione concessa nel cuore del Comparto senza tener conto di un progetto generale in cui inserirla. A tutt'oggi, gran parte di essa

è rimasta sfitta od invenduta a dimostrazione di una errata valutazione urbanistica, sia dell'amministratore pubblico, sia dell'operatore privato che, dopo alcuni anni, non ha ancora trovato una soddisfazione economica al suo intervento.

Il secondo esempio riguarda l'area ex A.T.B. in fregio a via Ugoni ed a via Cassala nonché una piccola proprietà dello stabilimento Pietra. Si è approvato uno stralcio al Comparto, per la verità piuttosto discusso in sede amministrativa, in nome della progettata regolamentazione della nuova viabilità e dei prossimi parcheggi (uno o due) da costruire sul ring per accogliere parte di quei mezzi privati che altrimenti si riverserebbero nel centro storico della città.

Questo modo di procedere potrebbe costituire, se non ben governato, un pericoloso precedente, un negativo punto di riferimento per tutto il Comparto: è comunque il solito risultato di un compromesso politico. Un'altra area, inserita nello stesso quadrilatero, è oggi posta all'attenzione e in discussione: si tratta del deposito, dei piazzali e degli uffici della Società Italiana Autotrasporti (S.I.A.), società concessionaria di trasporto pubblico nella Provincia di Brescia. Sono più di cinquantamila metri quadrati per un valore complessivo di 18 miliardi di lire. Tale è la stima e la valutazione che l'A.S.M. ha fatto per conto dell'Amministrazione Comunale ed alla quale ha porto l'offerta affinché possa es-

sere adottata la delibera.

Altre domande qui si pongono: innanzitutto perché il Comune di Brescia, e l'A.S.M. per suo conto, dovrebbero acquistare una società di trasporto che opera sostanzialmente in Provincia? A carico di quale bilancio verrebbe imputata la partita finanziaria relativa all'acquisto? Perché proprio l'A.S.M. che, per statuto e come municipalizzata, non potrebbe operare al di fuori del perimetro cittadino? Forse si sta pensando alla creazione di un nuovo Ente di gestione responsabile del trasporto pubblico scorporando dall'A.S.M. il settore inerente la rete dei bus urbani, della futura metropolitana, ed aggiungendovi la S.I.A.?

Se questo è il disegno quali gli utili, i benefici, i vantaggi di questa operazione per la città che già non esistono? Ovvero l'area della S.I.A. entrerebbe, come pacchetto di proprietà pubblica assieme alle strade e ad altri reliquati comunali, nella costituzione della società mista prima menzionata per la gestione del Comparto Milano? Domande doverose per un amministratore che dovranno trovare risposte puntuali in un futuro, questo sì, davvero prossimo.

Nel frattempo, in attesa, fra l'altro, delle ormai imminenti elezioni amministrative di maggio, che dovranno indicare e scegliere i nuovi amministratori della città, oltre ad un "NO" chiaro a qualsiasi forma speculativa su dette aree mi sembra di dover fare due considerazioni conclu-

sive. Innanzitutto che, se non ben risolto, il nodo del Comparto Milano, che può offrire la possibilità all'Ente pubblico di un riequilibrio di funzioni e di spazi sia a livello cittadino, sia provinciale, pregiudicherà irreversibilmente il futuro della città.

Serve quindi una grande attenzione sociale ed una grande sensibilità politica affinché non venga sciupata questa veramente unica ed irripetibile opportunità. In secondo luogo, è necessario che il progetto complessivo del Comparto Milano faccia parte integrante, trovi cioè degna soluzione e giusta rilevante collocazione, nel nuovo Piano Regolatore Generale di cui la città dovrà dotarsi. Non quindi l'ulteriore Variante di quello attuale, ormai obsoleto e bisognoso di continui adattamenti, non sicuramente consona allo sviluppo che Brescia aspetta e merita, bensì di un P.R.G. nuovo nella concezione, nelle linee di intervento e nelle proposte, che sappia coniugare quanto di meglio oggi la materia urbanistica offre affinché la città possa affrontare da protagonista gli anni Novanta e prepararsi così alle sfide che il prossimo millennio le porrà. Attraverso una dinamica politica del buon senso, della concretezza e della trasparenza, delle intuizioni e delle capacità nella scia dei tanti primati guadagnati e degni interpreti dei suoi uomini migliori.