

LA RASSEGNA. Ne «Il treno sotto la città» l'Università ha voluto rievocare una vicenda che dal 1985, passando per il referendum, arriva fino ai giorni nostri

UnibsDays, l'omaggio alla metropolitana

Medeghini: «Inizialmente si era immaginato un percorso in quota per la tratta di Brescia Due La scelta della tratta interrata è stata più oculata»

Jacopo Manessi

Un omaggio che corre sotterraneo. Tra i triangoli di luce - cifra stilistica inconfondibile delle varie stazioni -, i treni senza conducente sul modello Copenhagen e il radicale ripensamento della mobilità cittadina. Quattro anni, e poco più di vita, decenni di gestazione, un risultato stupefacente. Da stropicciarsi gli occhi, ancora oggi.

AL CENTRO dei suoi «UnibsDays», l'Università degli Studi di Brescia ha voluto raccontare una vicenda con connotati da epopea: «Il treno sotto la città. Un viaggio nella storia della metropolitana di Brescia». Cuore riflessivo e vitale nella seconda giornata di orientamento, incontri e laboratori proposti dall'ateneo. Tra i viaggi in vela da Trieste a Miami di Andrea Stella in mattinata, il viaggio nella qualità globale durante il pomeriggio, i vaccini in zona aperitivo, lo spettacolo «Christopher Durang Andata e Ritorno» in serata. E, nel mezzo, l'inchino alla metro, introdotto dalle musiche e dai racconti fiabeschi dell'attore (e dottore di ricerca) Filippo Garlanda.

Piccoli, contrastanti, passi di un sogno sviluppatosi at-



Da sinistra Medeghini, Plizzari e Maternini agli UnibsDays FOTOLIVE

traverso una lunga preparazione. La storiografia è ricca e articolata: l'idea iniziale nel 1985, l'analisi di fattibilità un paio d'anni dopo, l'attesa di finanziamenti statali e contributi, il doppio referendum proposto alla cittadinanza - senza raggiungere il quorum -, l'inaugurazione dei lavori nel novembre 2003. Il resto è storia recente. «Il problema principale è stato quello di scegliere il percorso più congeniale: ne avevamo a disposizione uno solo, non due o tre - spiega Marco Medeghini, direttore generale di Brescia Mobilità -. Abbiamo do-

vuto tracciare la linea migliore, quella capace di unire i punti più strategici. Tenendo in considerazione alcuni vincoli importanti, come la pendenza, al massimo del 6% ma mediamente al 4%, i pro e i contro della costruzione sotterranea e tanto altro. Quando si va sotto la città bisogna cominciare molto prima a scendere: servono lunghe distanze per arrivare alla profondità massima, e poi uscirne».

Quindi le severe regole per il passaggio sotto gli edifici, oltre alla somma di varianti tecniche da tenere in conside-

razione. «Nelle zone con bassa urbanizzazione è invece conveniente, a livello economico, passare in viadotto. Il progetto originario prevedeva che a BresciaDue il treno si muovesse in quota, all'americana, passando dal Crystal Palace - svela Medeghini -. In realtà l'idea non è stata gradita, quindi si è preferito proseguire sottoterra: la differenza nel costo di realizzazione tra le due opzioni oscilla sulle decine di milioni di euro al chilometro. Alla fine, però, è stata una scelta oculata».

TRA GLI OSTACOLI i ritrovamenti archeologici: il basamento della torre medievale nella stazione Vittoria, le mura e i ponti in quella di San Faustino. E poi uno sguardo sul futuro: «L'eventuale ampliamento ci potrebbe consentire di servire un numero ancora maggiore di residenti, massimizzando il risultato». Un viaggio sviscerato ricordando anche la celebre «talpa» scavatrice, illustrata da Giovanni Plizzari, dell'Università degli Studi di Brescia, prima dell'intervento finale di Giulio Maternini: «L'azione di spinta dei martinetti è stato oggetto di tanti studi da parte del nostro dipartimento. Siamo stati tra i primi a combinare materiali tradizionali e innovativi per i rivestimenti ai conci prefabbricati, componente imprescindibile nei tunnel». L'elogio finale di un capolavoro che contribuirà a modellare la Brescia del futuro. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

