



AL VIA
I LAVORI
PER
AMMODERNARE
LA STRUTTURA:
DURERANNO
PIÙ O MENO
PER DICIOOTTO
MESI

UN PROGRAMMA PER CAMBIARE LA STAZIONE FERROVIARIA INAUGURATA NELL'OTTOCENTO

Sono al via i lavori di riqualificazione della struttura. Dureranno diciotto mesi. L'operazione è attuata dalla società Centostazioni. Saranno ridistribuiti gli spazi interni, arricchiti i servizi, aumentati i punti di shopping per ottenere un luogo anche di uso civico nel rispetto delle caratteristiche storico-artistiche. La nascita della Stazione a metà del XIX secolo, il completamento nel 1878 con una grande volta a botte poi distrutta in epoca fascista. Le polemiche degli anni Sessanta, quando la Soprintendenza mise il suo vincolo sull'edificio di gusto medievale e ispirato ai castelli del XII e XIII secolo.

Negli anni Sessanta, ci fu una grossa polemica a Brescia a proposito della Stazione ferroviaria. Era infatti ormai chiaro che il complesso ferroviario, con il suo fascio di binari, costituiva un pesante impaccio per lo sviluppo urbanistico della città verso Sud. Non era servito molto per ovviare al problema la costruzione dell'attuale cavalcavia Kennedy, che, progettato a metà degli anni Trenta, fu portato a termine appunto negli anni Sessanta. Si pensò dunque che fossero possibili soluzioni radicali come lo spostamento dell'intera Stazione. Non era la prima volta che si progettava qualcosa del genere: già negli anni Venti ci si era impegnati in un grande e costoso progetto di spostamento dei binari e della Stazione di circa 900 metri più a Sud dell'attuale posizione, ma dopo una decina d'anni l'iter progettuale e burocratico si arenò e non se ne fece nulla. Anche negli



CHE LA NOSTRA
STAZIONE
NON SIA PIU'
ALL'ALTEZZA
DELLA CITTÀ
NON CI VUOLE
MOLTO
A CAPIRLO

anni Sessanta le idee degli innovatori subirono un brusco alt. Nonostante infatti una buona parte dell'opinione pubblica - in anni in cui evidentemente la sensibilità per la salvaguardia delle tracce della nostra storia era meno sviluppata di oggi - non trovasse nulla da ridire su un eventuale abbattimento dell'edificio della Stazione, la Soprintendenza ai beni architettonici pose la Stazione stessa sotto il suo vincolo. A nulla valsero le proteste del sindaco Bruno Boni, che chiese la revoca del vincolo. Nella motivazione del suo provvedimento la Soprintendenza sottolineava

come l'edificio bresciano costituisse "un notevole e raro esemplare di stazione ferroviaria della metà del XIX secolo", che presentava "nella sua forma a maniero un gusto romantico tipico dell'epoca. Alcuni interessanti elementi - aggiungeva l'organo ministeriale - decorano l'interno, quali capitelli di impronta rinascimentale che hanno fra i convolvoli inserite ruote ferroviarie con ali".

Di quella polemica di quarant'anni fa riferisce lo studioso di storia bresciana Franco Robecchi in un informato articolo apparso nel novembre scorso sul Giornale di

Brescia. Solo successivamente fu possibile un intervento di restauro sull'edificio, intervento che, lasciando intatta la facciata ottocentesca, creò la volta dell'attuale atrio.

Ma ora è il tempo di una nuova risistemazione del complesso ferroviario: serve un intervento che, salvaguardando il passato, riqualifichi la struttura rendendola adeguata alle esigenze di oggi. Che la nostra Stazione non sia all'altezza della città, delle sue ambizioni, non ci vuole molto a capirlo. Basta un rapido giro nell'atrio, sulle banchine, tra i viaggiatori in arrivo o in partenza per avere una sensazio-

GLI INTERVENTI
PER MIGLIORARE
ASPETTO
E FRUIBILITÀ
DELL'EDIFICIO
AVRANNO
INIZIO
IN MARZO

ne, se non proprio di degrado, certo di incipiente abbandono: insomma ci si trova in un luogo in cui non si sosta volentieri (impressione, peraltro, che si prova in molte altre Stazioni). E ciò a prescindere dalla ricorrente polemica sulla sicurezza e sugli extra-comunitari sempre presenti all'ingresso. Ma le questioni sono ovviamente connesse, perché un luogo riqualificato e più frequentato è automaticamente più sicuro.

E' avendo presenti questi elementi che la Stazione di Brescia è stata inserita nel piano pluriennale di riqualificazione che sta coinvolgendo l'intero territorio nazionale: è un piano che prevede interventi su 103 complessi ferroviari italiani (17 in Lombardia). Ad attuarlo è Centostazioni, l'azienda nata nel 2002 dalla partnership tra il gruppo Ferrovie dello Stato e la società Archimede 1. La risistemazione della nostra Stazione sta per cominciare: l'inizio dei lavori è infatti previsto per i primi di marzo. Dureranno presumibilmente diciotto mesi. L'investimento preventivato è di circa 2,7 milioni euro (dunque oltre 5 miliardi e 200 milioni di vecchie lire). L'intervento di riqualificazione - presentato in una conferenza stampa tenuta nel novembre scorso a Palazzo Loggia - prevede che la Stazione bresciana assuma l'immagine di una grande piazza, una sorta di "agorà" che assuma il ruolo di un moderno luogo centrale ad uso civico, oltre che essere funzionale alle esigenze dei viaggiatori. Nelle intenzioni dei progettisti, sarà dunque una struttura che dovrà offrire per esempio adeguati punti di ristorazione e uno shopping qualificato per un più gra-



devole impiego del tempo. D'altra parte lo scalo ferroviario bresciano, con i suoi 9 milioni di viaggiatori all'anno, offre senza dubbio l'opportunità di business commerciale. La ristrutturazione terrà conto ovviamente del fatto che si interviene su un immobile di un certo pregio architettonico, come si è visto prima. Si tratterà dunque anche di valorizzare la struttura originaria ottocentesca, in stretto collegamento con la Soprintendenza e con gli uffici comunali. L'intero progetto è firmato dagli architetti Maria Teresa Genoni, di Milano, e Giorgio Pennestri, di Roma.

Ma vediamo alcune delle caratteristiche della Stazione ristrutturata. L'attuale ingresso unico

frontale dell'edificio sarà chiuso e sostituito da nuovi accessi laterali in corrispondenza delle due torrette. Ovviamente assumerà particolare rilievo il lato che guarda verso l'Autostazione e la futura stazione della metropolitana. Gli spazi all'interno saranno ridistribuiti: l'area centrale dovrà diventare una sorta di vasta piazza ben illuminata, mentre la biglietteria sarà spostata in un altro punto più raccolto. Accanto ai servizi per i viaggiatori troveranno posto una grande libreria, il coiffeur, un punto vendita di bijoux, la panetteria, il fast food e altri punti di ristorazione, un negozio di ottica, un'agenzia viaggi, un'edicola con i tabacchi, il bancomat. Ovviamente è previsto il pieno superamento

VIII TROFEO DI SLALOM GIGANTE A PONTE DI LEGNO - APERTE LE ISCRIZIONI

Come ormai da tradizione, il Gruppo Giovani Imprenditori del Collegio organizza a Ponte di Legno per il prossimo 13 marzo, il Trofeo di Slalom Gigante.

Possono iscriversi gli iscritti al Collegio Junior e Senior (potranno partecipare anche gli ospiti dei soci).

Per informazioni ed iscrizioni è possibile rivolgersi alla segreteria del Gruppo Giovani, in via Foscolo 6 a Brescia (tel. 030/399133 - fax. 030/381798).

L'INGRESSO
FRONTALE
SARÀ CHIUSO
E SOSTITUITO
DA NUOVI ACCESSI
LATERALI
IN LINEA
CON LE TORRETTE

delle barriere architettoniche con la dotazione del complesso di opportuni ascensori per raggiungere le banchine. Per i non vedenti ci saranno i cosiddetti "percorsi tattili". Questa, dunque, la "nuova" Stazione che dovremmo vedere completata nell'autunno del prossimo anno. Ma torniamo alla storia dell'edificio che ora si risistema. La Stazione bresciana nacque a metà dell'Ottocento: allora la posizione scelta era esterna al tessuto urbano. La facciata ebbe un profilo poligonale quasi per predisporre a tre linee di collegamento con la città. Il lato di riferimento non era quello centra-

le, ma quello laterale che guarda a Ovest, verso la più vicina porta di ingresso a Brescia: Porta San Nazaro, che poi assunse il nome di Porta Stazione. La Stazione ferroviaria bresciana era molto simile a quella di Treviso, ornata con torrette di tipo militare e merli castellani, caratteristiche che la collocano nel filone architettonico neo-romanico/medievale, ispirato ai castelli del XII e XIII secolo.

La Stazione fu completata con la tettoia di facciata e con una vasta volta in ferro e vetro a copertura dei binari, innalzata in occasione della visita a Brescia di re

Umberto I, nel 1878. Come in molte altre stazioni europee, la copertura dei binari era considerata un segno di alta modernità. La volta fu poi demolita in epoca fascista; sparì anche la fontana in ghisa collocata nel piazzale antistante. Il fascio dei binari fu notevolmente espanso fino a raggiungere l'attuale via Sostegno. Nacquero progressivamente i sottopassaggi (il primo, quello dell'attuale via Cadorna, già nel 1907) e poi i cavalcavia. La città era cresciuta, anche la sua Stazione ferroviaria andava ripensata.

Alberto Ottaviano