



STORIA E  
PROGETTI PER  
UN'OPERA  
CHE DA RIFUGIO  
ANTIAEREO E'  
DIVENTATA  
UN'ASSE  
INSOSTITUIBILE  
PER LA VIABILITA'

## LA GALLERIA "TITO SPERI" DAL DISEGNO DEGLI ANNI VENTI AL TAPIS ROULANT DI FUKSAS

Si sono conclusi nei giorni scorsi lavori di consolidamento in uno dei tunnel laterali minori che si dipartono dalla Galleria. Dopo il rivestimento interno colorato realizzato nel 2001, ora c'è un nuovo progetto innovativo di grande rilievo: la costruzione di un "tapis roulant" per i pedoni e di un ascensore per salire al Castello. Ma servono sponsor e finanziamenti. La storia della Galleria: i primi progetti di traforo negli anni Venti, le necessità di collegamento del nuovo Ospedale Civile, l'inaugurazione dell'opera nel 1951.

"Vai veloce, vai veloce in questo tratto, lancia la macchina", diceva mia madre, pur solitamente prudente, a mio padre al volante della nostra utilitaria, quando nei primi anni Cinquanta transitavamo nella Galleria sotto il Castello. La folle velocità che avrebbe potuto raggiungere in poche centinaia di metri una Fiat Topolino "B", carica di una famiglia di cinque persone, è facilmente immaginabile! Il piccolo ricordo personale è emblematico dell'ingenuo orgoglio che deve avere attraversato molti bresciani di fronte a quest'opera, moderna e avveniristica, appena realizzata (l'inaugurazione è del 1951) per collegare meglio il centro storico cittadino con i nuovi quartieri in espansione a Nord del Cidneo.

Della Galleria Tito Spери è tornata a occuparsi la cronaca nei giorni scorsi per alcuni lavori di consolidamento realizzati in uno dei camminamenti laterali (e da tempo si parla del progetto di un "tapis



*Il progetto che prevede l'ammodernamento della Galleria con la posa in opera di un tapis roulant*

*I lavori iniziarono nel '43, sollecitati anche dalla necessità di avere un rifugio antiaereo. L'opera, come la conosciamo oggi, fu inaugurata solo nel 1951.*

IN FUTURO  
POTREBBE ESSERE  
REALIZZATO ANCHE  
UN ASCENSORE PER  
COLLEGARE L'AREA  
DEL TUNNEL CON  
IL SOVRASTANTE  
CASTELLO

roulant" per l'attraversamento pedonale e di un ascensore per la salita al Castello). Non molti hanno presente che, oltre al condotto principale, esistono infatti altre tre piccole gallerie laterali sotto il Castello: due si dipartono dal tunnel centrale verso contrada Santa Chiara, in corrispondenza di via Pulusella e di via Pozzo dell'Olmo; il terzo cunicolo, dal lato opposto, si dirige verso l'ex convento del Buon Pastore, oggi diventato una delle sedi dell'Università Cattolica.

E' appunto in quest'ultima galleria laterale che si sono conclusi nei giorni scorsi gli interventi per rimediare a crolli e franamenti verificatisi tempo fa. L'impresa Pierobon di Belluno era al lavoro da metà del luglio scorso - secondo un progetto curato dalla Tecne di Brescia - per realizzare supporti e centinature che impediscano ulteriori cadute di materiale. Si è reso necessario il consolidamento profondo della parete della montagna con iniezioni di calcestruzzo per creare una sorta di rete di sicurezza che imbraghi la roccia. I lavori, tutti all'interno del cunicolo laterale, non hanno comportato disagi per la circolazione.

Non è certo la prima volta che la Galleria Tito Speri è interessata da lavori. E' recente, come si ricorderà, l'intervento di riqualificazione concluso nell'aprile del 2001, che ha realizzato un primo consolidamento dell'intera volta muraria del tunnel centrale con il rivestimento della stessa in lamiera inox grecata. Nella medesima occasione furono completamente rifatti i marciapiedi, le piste ciclabili e l'impianto di illuminazione. I lavori comportarono la chiusura dell'arteria per

circa tre mesi, con qualche polemica, ma ne è uscita una Galleria rinnovata, grazie anche all'innovativo progetto cromatico (con colori pastello) realizzato per i rivestimenti interni (il progetto fu curato da Jorrit Tornquist, già autore della colorazione della torre del Termoutilizzatore). L'intero intervento costò due miliardi e seicento milioni di vecchie lire.

Ma soffermiamoci sulla storia della Galleria sotto il Castello, certamente - assieme al cavalcavia Kennedy, che scavalca il nodo ferroviario - l'infrastruttura viaria di maggiore peso nelle vicende urbanistiche della Brescia moderna. Il Cidneo ha ovviamente condizionato da sempre la forma della città. E' con la spinta all'espansione urbana verso Nord (presente già alla fine dell'Ottocento), che l'ostacolo costituito dal colle fu avvertito in tutto il suo peso (così come la ferrovia ostacolava lo sviluppo verso Sud). Un primo progetto di galleria sotto il Cidneo maturò tra il 1921 e il 1925 sotto la guida dell'ing. Giovanni Conti. La definizione dell'opera avvenne con il piano regolatore del 1927 (approvato

nel '29). Ma la spinta decisiva alla realizzazione della grande infrastruttura giunse con l'avvio della costruzione del complesso dell'attuale Ospedale Civile, nel 1932: si poneva evidentemente la necessità di un rapido collegamento con il centro cittadino. Nel 1935, la presentazione del progetto di galleria: si trattò di un piano prima accantonato per motivi finanziari e poi ripreso nel 1937. Progettista fu l'ing. Francesco Fantoni, responsabile dell'ufficio tecnico comunale. Gli ingenti costi dell'opera furono coperti anche grazie a una sorta di scambio tra l'Amministrazione Comunale e

LUNGO 433 METRI  
IL MANUFATTO  
SVOLGE DAGLI ANNI  
CINQUANTA IL  
RUOLO DI  
RACCORDO TRA IL  
CENTRO E IL NORD  
DELLA CITTA'

l'Ospedale Civile: il Civile avrebbe considerato chiuso un ingente debito del Comune nei suoi confronti; l'apertura della Galleria d'altra parte avrebbe consentito la valorizzazione dei molti terreni posseduti dall'Ospedale a Nord del Cidneo.

Dopo il lungo iter per ottenere le autorizzazioni richieste, nel gennaio del 1943 iniziarono i lavori, sollecitati anche dalla necessità di avere un rifugio antiaereo. Come è noto, infatti, dal '43 al '45, l'incompleta Galleria servì da ricovero per migliaia di cittadini durante i bombardamenti aerei degli Alleati. Sospesi nel '45, i lavori furono ripresi nel '46. Il 25 aprile del 1951, in occasione della diciottesima Mille Miglia, ci fu l'inaugurazione del tunnel, intitolato a Tito Speri.

Lunga 433 metri, larga 14 e alta 9, la Galleria cominciava la sua fondamentale funzione di raccordo tra il centro e il Nord della città. Per la costruzione erano state necessarie 130 mila giornate lavorative, si impiegarono 12 mila metri cubi di calcestruzzo, furono cavati 180 mila metri cubi di roccia e terra. Molte le difficoltà incontrate: tra le altre, l'esistenza ai piedi delle mura del Castello, presso il baluardo di San Faustino a sinistra del primo ingresso, delle due grandi vasche dei serbatoi dell'acquedotto costruiti nel 1913. Con i lavori di scavo del tunnel sottostante, i serbatoi perdevano acqua. Fu necessario creare una capsula stagna che avvolgesse i vasconi.

Questo, il passato. Ora la Galleria guarda al futuro. E nel suo futuro c'è un altro progetto prestigioso in attesa di realizzazione: la costruzione di un "tapis



*I lavori di consolidamento all'interno della Tito Speri*

*Per la costruzione furono necessarie 130 mila giornate lavorative, si impiegarono 12 mila metri cubi di calcestruzzo, furono cavati 180 mila metri cubi di roccia e terra.*



*Un altro particolare suggestivo del progetto ideato da FUKSAS*

L'IDEA DEL TAPIS ROULANT E' SUGGESTIVA, POICHE' RAPPRESENTA UN "INVITO" AD ACCEDERE AL CENTRO STORICO

roulant" per l'attraversamento pedonale del tunnel e di un ascensore per salire rapidamente in Castello. Negli anni Cinquanta, era abbastanza abituale per chi dovesse recarsi dalla zona della Pusterla al centro, e viceversa, attraversare a piedi la Galleria: ma non c'erano evidentemente il traffico veicolare e l'inquinamento di oggi. Ora si è pensato di risolvere il problema con la costruzione di una passerella pedonale mobile. Il progetto - affidato dal Comune e da Brescia Mobilità a Massimiliano Fuksas, uno dei più innovativi architetti italiani - è già stato presentato pubblicamente nell'aprile dello scorso anno. Il piano di Fuksas prevede di mettere d'accordo le esigenze del traffico veicolare con quelle dei pedoni e dei ciclisti dividendo il tunnel a metà: da un lato la corsia per le auto e i bus; dall'altro, totalmente divisa dalla prima da un muro di calcestruzzo, quella riservata alle biciclette e ai pedoni, per i quali è previsto un "tapis roulant", che consentirebbe di percorrere l'intero tratto in quattro minuti. Il progetto vede una galleria pedonale luminosa, controllata da telecamere e con sulla parete un lungo e ininterrotto video per la proiezione di immagini, notizie e informazioni pubblicitarie (dunque anche con una valenza commerciale). Ci dovrebbe essere pure una colonna sonora curata dalla cantautrice Grazia Di Michele. Si conta poi di sfruttare due delle gallerie laterali, di cui s'è detto all'inizio, per agganciare la zona di San Faustino. Non è tutto: è prevista anche la costruzione di un ascensore che, superando un dislivello di una quarantina di metri, porterà direttamente al piazzale



Una foto storica illustra l'inaugurazione dell Galleria Tito Speri

*Il piano di Fuksas prevede di mettere d'accordo le esigenze del traffico veicolare con quelle dei pedoni e dei ciclisti dividendo il tunnel a metà: da un lato la corsia per le auto e i bus; dall'altro, totalmente divisa dalla prima da un muro di calcestruzzo, quella riservata alle biciclette e ai pedoni.*

d'ingresso del Castello.

Si tratta, dunque, di un progetto con elementi altamente innovativi e di grande valenza urbanistica. Con il "tapis roulant" si agevola il collegamento pedonale tra il centro cittadino e i quartieri settentrionali (in questo ambito il parcheggio di Fossa Bagni verrebbe ad assumere un valore strategico); con l'ascensore si dà un ruolo centrale a un parco come quello del Cidneo, agganciandosi all'intero progetto di valorizzazione del Castello. Per realizzare il tutto servirebbero un anno e mezzo di lavori e un investimento che potrebbe raggiungere una decina di milioni di euro. E sta appunto qui il problema mag-

giore: anche per le note limitazioni finanziarie, il Comune non ha per ora in bilancio nulla per questo progetto; l'Amministrazione e Brescia Mobilità stanno cercando sponsor. Si può comunque pensare a una realizzazione modulare, cioè per stralci, anche per evitare troppi disagi provocati dai cantieri. Il progetto non è comunque solo un bel sogno nel cassetto, sottolinea l'assessore Walter Braghini: c'è la speranza concreta che in futuro potrà essere realizzato. Allora la Galleria troverà una nuova vita.

**Alberto Ottaviano**