

Vanno sciolti per favorire lo sviluppo della città

Nodi urbanistici di Brescia

Sono quelli del Metrobus, del Palagiustizia e delle aree per l'edilizia economico-popolare

11

Metrobus, palagiustizia ed edilizia economico-popolare: tre nodi urbanistici di Brescia sui quali si discute da anni non soltanto a livello istituzionale (a incominciare dal Consiglio comunale). Il dibattito, infatti, ha giustamente coinvolto la società civile nelle sue varie espressioni. Si tratta, d'altra parte, di temi fondamentali per il futuro della città e del suo hinterland. Vediamo a che punto è la discussione e, ciò che più conta, di sapere se l'iter procedurale è o meno verso l'obiettivo finale della concreta realizzazione.

• • •

Idee e progetti relativi al metrobus che dovrebbe servire Brescia e vaste aree urbane

verso Botticino, Rezzato, la Valtrompia, la Franciacorta e la pianura in direzione di Bagnolo Mella, sono stati esaminati a fondo sia a livello politico-istituzionale, sia nella società civile. L'iniziativa è rimasta sempre dell'Asm che per prima immaginò di dotare Brescia di una metropolitana leggera con cui trovare una soluzione reale ai problemi del traffico urbano e no in vista degli anni Duemila. Inizialmente, anche per i limiti territoriali della competenza dell'Asm, il progetto si era fermato al tracciato cittadino. In seguito, l'ambito è stato giustamente allargato al vasto comprensorio urbano che sta intorno a Brescia e che costituisce una conurbazione con caratteristiche di for-

te sviluppo edilizio e residenziale.

La dimensione demografica del territorio da servire col metrobus doveva avere caratteristiche tali da giustificare l'investimento per un tale servizio di trasporto riservato finora alle città metropolitane. Le esperienze già attuate soprattutto in Francia riguardano conurbazioni tra i 300 e i 400 mila abitanti. Inoltre, il metrò leggero è organicamente inserito nella rete di trasporto pubblico provinciale. Le varie linee, insomma, convergono da punti diversi alle stazioni del metrò ottenendo un duplice risultato: bloccare l'ingresso in città di centinaia di autobus che provengono dai centri abitati provinciali; cedere utenti al metrobus.



Un'immagine del Metrobus (metropolitana su gomma) di Lille (Francia) in funzione da alcuni anni. Ad esso si ispira il progetto bresciano.

Il percorso della prima linea del progetto Metrobus bresciano.

L'allungamento della prima linea progettata fino a Gardone Valtrompia mira a risolvere il problema di un pendolarismo assai intenso tra la popolosa valle e la città. In questo quadro, si inserisce anche la prospettiva, mediante una seconda linea, di collegare la parte ovest della provincia, e cioè zone intensamente abitate come la Franciacorta fino al lago d'Isèo servite peraltro da una linea ferroviaria che andrebbe trasformata in metrò con percorso completamente all'aperto e con un tratto cittadino che dalla località Mandolossa arriva alla stazione di Brescia dopo avere toccato anche il quartiere di via Milano, Borgo S. Giovanni. La stessa ferrovia ha collegamenti con la zona industriale della Om e della S. Eustacchio.

Ebbene, progetti e preventivi per una prima linea di metrobus sono passati al vaglio di varie commissioni e del Consiglio comunale. Intanto, venivano avviate anche le pratiche per gli indispensabili finanziamenti dello Stato. La sopravvenuta grave crisi economica del Paese con le note restrizioni imposte a tutti gli enti territoriali (a incominciare dai Comuni) ha fatto segnare il passo al cammino intrapreso e che aveva fatto persino ipotizzare come non lontano l'appalto dei primi lavori.



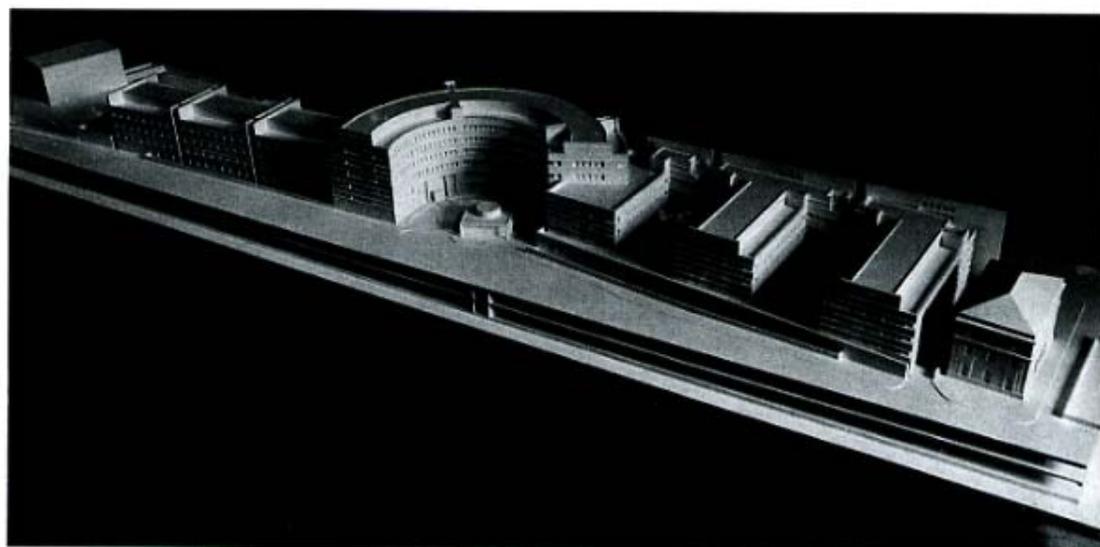
Oggi, ogni previsione circa i tempi di realizzazione dell'opera è impossibile. D'altra parte, riprendono ogni tanto quota le opinioni di chi ritiene che prima di pensare ad un metrobus per la cui costruzione servono investimenti cospicui (centinaia di miliardi se non addirittura un miliardo come qualcuno ha ipotizzato) si potrebbe, o dovrebbe, por mano ad alcune opere di miglioramento della viabilità attuale con la costruzione, ad esempio di alcuni sopra o sottovia in punti della città dove il traffico sempre si in-

golfa. In questa ipotesi, l'idea del metrobus non viene considerata superata, ma eventualmente valida per il primo decennio del Duemila quando si saranno potuti valutare gli effetti delle opere stradali già realizzate (sottovia e parcheggi).

Le ricorrenti crisi in Loggia hanno fatto segnare il passo alla pratica del metrobus; ora, i nuovi organi comunali potranno ridarle slancio, ma ben poco potranno fare sindaco, Giunta e Consiglio se non arriveranno i finanziamenti statali.



I riquadri in pietra delimitano le tombe rinvenute nell'area destinata al Palagiustizia.



Il plastico del Palagiustizia progettato sull'area di via Spalti S. Marco.

Del nuovo palazzo di giustizia, già progettato ed appaltato sull'area di via Spalti S. Marco, dove un tempo sorgeva il macello comunale, si è già detto e scritto sulla stampa locale e nelle radio Tv fino alla noia. In estrema sintesi, si può ricordare che i lavori già avviati sono stati fermati dopo la scoperta di reperti archeologici nei punti dove si stavano scavando le fondamenta dell'edificio che dovrebbe costare cento miliardi erogati dallo Stato.

Estenuante era stato anche il dibattito (negli organismi istituzionali e nella società civile) sulla individuazione dell'area su cui edificare l'atteso palazzo di giustizia. La scelta era infine caduta su quella di via Spalti S. Marco che peraltro aveva una qualità in più: era già di proprietà comunale.

L'appalto-concorso susseguente aveva fatto credere che, dopo tante discussioni, si sarebbe avviata la costruzione. In realtà, i molti oppositori (non soltanto associazioni ambientaliste) non hanno rinunciato a sostenere le loro idee contrarie all'insediamento in quel punto del nuovo edificio. La Sovrintendenza ai beni ambientali ed architettonici, di fronte a nuove scoperte di reperti archeologici ha richiesto ulteriori, comprensibili cautele. Il Consiglio comunale ha ridiscusso il problema senza arrivare a conclusioni definitive circa il dilemma se proseguire i lavori sull'area di via Spalti S. Marco, o cercare in alternativa una nuova area. La stessa Sovrintendenza di Brescia, trattandosi di reperti emersi da una necropoli, ha

rimesso il problema, per competenza, alla Sovrintendenza archeologica di Milano.

Ma c'è di più. Lo stesso ministero ai Beni culturali pare stia valutando la possibilità di porre sull'area un vincolo di inedificabilità. In questo caso, le conseguenze sarebbero ovviamente almeno due: sarebbe necessario scegliere una nuova area per il Palagiustizia; non si pagherebbero le penali previste dal contratto all'impresa che ha vinto l'appalto-concorso.

Come si vede, la situazione, sia pure illustrata nelle linee essenziali, è complessa. Intanto, un'opera tanto attesa segna il passo. Anzi, si corre anche il rischio che non venga più realizzata. È l'ipotesi estrema sullo sfondo. Sarebbe un'occasione perduta per Brescia.