

«Abbiamo realizzato un sogno»

A PAGINA 3

«Dal sogno al progetto vincente»

Il pudore di autocelebrarsi c'è. Ma per i «padri» della metropolitana, oggi la soddisfazione è tanta. «C'era chi mi dava del matto — ricorda Renzo Capra, per quarant'anni alla guida di Asm — le critiche erano all'ordine del giorno: opera faraonica, inutile, troppo costosa. Invece avevamo ragione noi che volevamo rendere Brescia una città di rango europeo».

Tutto nasce a metà anni '80 quando l'allora amministrazione Padula diede mandato all'Azienda servizi municipalizzati, la vecchia Asm, di sviluppare uno studio di fattibilità per un nuovo sistema di trasporto. Vennero vagliate varie ipotesi: il solo sviluppo della rete bus esistente, il filobus, il tram e la metropolitana leggera. La data da fissare è quella del 4 dicembre 1987, ricorda Ettore Fermi, vera memoria storica di quest'opera, allora vicesindaco di Padula e oggi presidente di Metro Brescia: quel giorno il consiglio comunale ratifica la delibera della giunta per affidare ad Asm lo studio di una metropolitana. Poi un lungo elenco di vicende, complesse e note.

«Quando arrivai a Brescia, nel 1964, c'era già l'intuizione di indagare come si poteva sfruttare il sottosuolo — spiega Capra — partimmo con il teleriscaldamento. Ma negli anni '80 emerse l'esigenza di trovare un sistema adeguato per risolvere i problemi di mobilità della città. Ecco perché dico che la metropolitana è una figlia non naturale del teleriscaldamento». Cruciale fu il convegno del 9 maggio 1988, «Il metrobuser per la città degli anni '90». In realtà bisognerà attendere il 2003 per la prima pietra, ma lì si misero le basi per quel che avverrà negli anni successivi. «Non erano molte le città da 200mila abitanti con una metropolitana — spiega Capra — noi lì abbiamo iniziato a immaginare il futuro di Brescia. Ha ragione il sindaco quando dice che questa è una città vocata all'innovazione». Asm elaborò studi, progetti, piani economici, che — grossomodo — sono stati confermati. «La linea è stata accorciata, ma il disegno fondamentale è quello che avevamo immaginato noi. Segno che avevamo visto giusto».

Le elaborazioni di Asm nel 2001 passarono poi alla neonata Brescia Mobilità. Alla guida della società fu chiamato Ettore Fermi, che ancora oggi guida la gestione del

servizio. «Questo è nato come un progetto forte e lo è sempre rimasto — spiega — le difficoltà non sono mancate, ma nella metropolitana hanno creduto tutti, Stato, Regione, amministrazione comunale». Certo, all'inizio sembrava una follia. O un sogno. «I sogni sono importanti, ma dopo i sogni viene la responsabilità» spiega Fermi. Serve qualcuno che si faccia carico dei progetti e passi dall'idea alla realtà. E qui Fermi cita un lungo elenco di protagonisti: Pietro Padula, il sindaco da cui tutto è partito, Mino Martinazzoli, che ha ridato slancio al progetto, Paolo Corsini, che ha posato la prima pietra, Adriano Paroli, che ha inaugurato l'opera, **Emilio Del**

Bono, che ne sta migliorando la fruizione, prefigurando integrazioni e ampliamenti. «Oggi ci godiamo la festa e i risultati lusinghieri raggiunti quest'anno, ma la vicenda metropolitana ci insegna che bisogna sempre guardare avanti». L'ultimo pensiero di Fermi va ad Alan Spranzi e Franco Rizza, i due operai morti durante i cantieri del metrò. «L'unico rammarico di questa lunga storia».

D. B.



Ettore Fermi



Renzo Capra

I numeri

2
I referendum contro la metropolitana: il 24 maggio 1998 e il 10 giugno 2001. Vinsero i no ma entrambi non raggiunsero il quorum

935
Milioni di euro il costo di realizzazione del metrò secondo l'ultimo piano finanziario: oltre il 50% a carico del Comune di Brescia

2003
L'anno di posa della prima pietra con l'allora ministro Lunardi, il governatore Formigoni e il sindaco Corsini

17
Le stazioni della metropolitana sull'asse nord-sud



Peso: 1-1%,3-24%