

SAN
FAUSTINO

PIAZZA
VITTORIA

STAZIONE
FS

BRESCIA
DUÈ

LAMARMORA

VOLTA

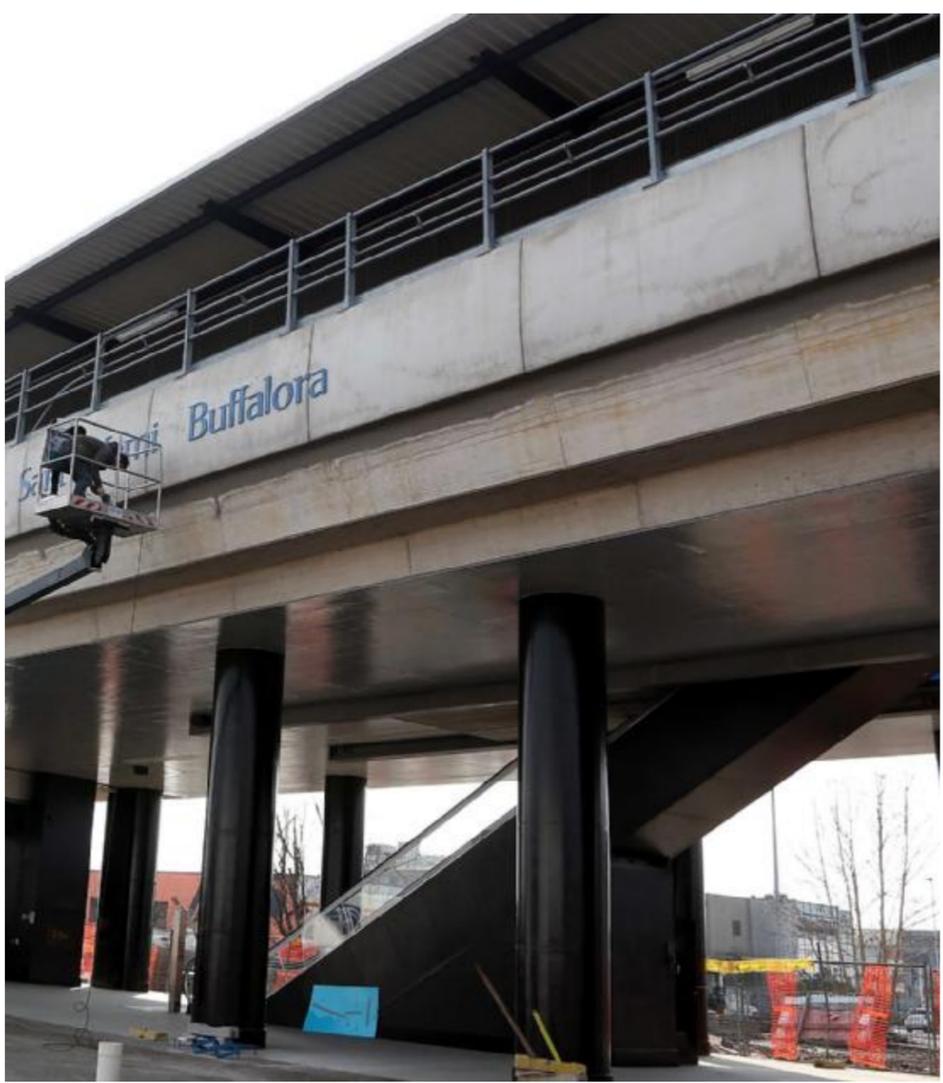
POLIAMBULANZA

S. POLO
PARCO

S. POLO
CIMABUE

SANPOLINO

S. EUFEMIA-
BUFFALORA



LA ZONA. Un territorio dai contorni ancora urbanisticamente incerti

Tra i prati, i capannoni e «colei che porta bene»

La stazione sovrasta la strada e si guarda intorno senza enfasi

Luciano Costa

Ultima fermata, capolinea, fine della corsa: così è. Prima sedici stazioni, ognuna col suo carico di storia o non storia, adesso la diciassettesima, uguale alla precedente ma priva di qualsiasi «glamour» o anche solo di una parvenza di comunicativa verso coloro che a lei si interessano e per lei vorrebbero un futuro radioso.

Questa stazione che precede di poche centinaia di metri l'ingresso al deposito - grande, funzionale ai treni che debbono passare per essere ripuliti e rimessi in carreggiata, orrendo nel suo esporsi al sole con un cappello tutto verde - si chiama Sant'Eufemia-Bufferalora e si trova a metà della via Serenissima, laddove resistono ampi capannoni commerciali, rappresentanze industriali, una scuola per pasticciere (intitolata «Arte Bianca», dove maestri del dolce come Iginio Masari, motivati dal mitico direttore dell'Associazione Artigiani Lino Angelo Poisa, hanno fondato il Consorzio Pasticcieri e insegnato il mestiere a tanti), la storica Cavallerizza Bettoni, qualche rimasuglio di cave, i resti di una floricoltura una volta ambiziosa, un «benzinaro» tra i più a buon mercato e «a tutte l'ore», quelle «signorine»... prezzolate ma, soprattutto, disperate.



Qui sopra e a sinistra la stazione Sant'Eufemia-Bufferalora FOTOLIVE

la realtà di un territorio di cui nessuna logica urbanistica ha ancora precisato i contorni. Fino a qualche anno fa - e qualcuno certo lo ricorda - qui c'era un deserto più o meno legalizzato, in cui la prostituzione giocava a briscola con i «droghini», e i furbetti delle vendite improvvisate e spesso truffaldine inventavano avamposti per annullare qualsiasi controllo. In tempi più recenti la scena, fin che il mercato ha sorretto sogni e prospettive, è stata animata da concessionarie di auto e camion di indubbio valore. Adesso, in tempo di crisi nera e pesante, tra i capannoni dismessi e i prati popolati da erbe varie, insieme alle pecore che di qui passano per andare o tornare dai pascoli montani, si aggirano i soliti pensionati in cerca di verdure tanto buone e salutari da rimettere in sesto intestini assopiti e vesciche tribolate.

QUALCHE giorno fa la tornata elettorale nazionale ha sgretolato le residue speranze di avere, «presto e bene», governi rappresentativi e, soprattutto, capaci di regalarci buon futuro, lavoro e fiducia. Però affrontando l'ultima stazione della metropolitana (che potrebbe anche essere la prima se il viaggio fosse stato intrapreso da qui e non dal Prealpino), di fronte al tanto costruito e ancora costruibile, ci siamo sentiti contaminati da una buona dose d'euforia. Ci siamo, cioè, convinti che la metropolitana che si appresta ad iniziare il suo lungo servizio altro non è che l'inizio di ulteriori, meravigliose realizzazioni.

Di queste, una si chiama «estensione» dei territori serviti. Insomma, non basta essere arrivati fin qui; è invece necessario, addirittura fondamentale, allungare la metropolitana fino a Rezzato e a Mazzano, ma anche, dalla parte del Prealpino, fino a Concesio, Villa Carcina, Sarezzeo e Nave. Non sarebbe male pensare alla metropolitana che dalla Stazione Ferroviaria si allunga, cavalcando l'esistente, fino a Roncadelle, Castegnato e Ospialetto; che sfruttando i tracciati ferroviari in essere o in itinere pensa al collegamento con Castenedolo, con un aeroporto che c'è e che dovrebbe fare il suo mestiere, con entità periferiche come San Zeno, Fornaci, Flero, Badia, Cellatica, Gussago che già mischiano la loro esistenza con la città.

Nel nulla o quasi offerto (per adesso, che domani non si sa mai) dalla stazione Sant'Eufemia-Bufferalora, felici di aver raccontato spicchi di una Brescia vera, problematica ma anche gioiosa, non ci resta che salutare proclamando a voce alta un «amore infinito per la terra che ci ospita». Se poi ci s'incontra tra le pieghe delle cerimonie inaugurali, facciamo in modo che una stretta di mano ed un sorriso abbiano diritto di cittadinanza. ●

La curiosità

Illuminazione a seconda delle stazioni

Blu per sintonizzarsi con la notte, nelle fermate a raso e in viadotto. Bianca per imitare la luce naturale nelle stazioni in galleria profonda e in trincea coperta. Nemmeno l'illuminazione è lasciata al caso, nella metropolitana automatica.

Quando cala la sera, Sanpolino e Sant'Eufemia si illuminano di scenografico blu. I corpi scala rivestiti in lamiera forata sono avvolti in una luce radente. La stessa tonalità ritorna sulle scale mobili e crea continuità. Al piano terra e al piano banchina luci al soffitto distribuiscono un flusso morbido e uniforme. Nelle stazioni a raso di Poliambulanza e San Polo Parco le tonalità del blu ritornano. Sottolineano le volumetrie, mettono in evidenza gli elementi architettonici e facilitano l'identificazione della stazione.

L'illuminazione delle stazioni in galleria profonda cerca di imitare la luce che durante il giorno i grandi lucernari portano fino alle banchine dei treni. I lucernari alloggiati in proiezioni a emissione diffusa che imitano la luce naturale, e altri che illuminano la parete inclinata rivestita di lastre blu. In trincea coperta le cose non cambiano molto. Le piramidi di vetro sopra le banchine di notte diventano come dei camini luminosi. E le pareti laterali sono investite da luce uniforme. ● **M.I.V.A.**

IL NOME

Prima era «Sant'Eufemia», ma gli abitanti di Bufferalora hanno insistito perché anche il nome del loro quartiere venisse aggiunto. Era tardi, però. Il compromesso è che «Sant'Eufemia/Bufferalora» si leggerà solo al capolinea est.

S. Eufemia-
Bufferalora



Deposito

teressata non è ancora disponibile, e al momento costituisce il problema più grosso. I proprietari l'avevano consegnata, ma il Comune non ha trovato soddisfacente la bonifica che si doveva effettuare e l'ha restituita in attesa che gli obblighi contrattuali venissero assolti. A metà del gennaio scorso la situazione era ancora in fase di stallo. Ora pare che la bonifica sia stata fatta, ma il Comune prima di accettare quel terreno aspetta l'esito delle analisi. Quando sarà definitivamente acquisito si faranno gli stalli per i bus, la postazione BiciMia e le rastrelliere per le bici private.

DALLA STAZIONE partirà una pista ciclabile che da un lato costeggerà la via Serenissima fino ad arrivare al nuovo Polo commerciale in progetto sull'area ex Santoni, all'angolo con

Il presidente di Brescia Trasporti

Meleleo: dopo il rodaggio il traffico sarà più snello

La metropolitana di Brescia è destinata a rivoluzionare il trasporto pubblico di superficie. Si parte il 3 aprile con il primo taglio di 900 mila chilometri su gomma, pari all'11 per cento di quelli percorsi dai bus di Brescia Trasporti. Poi, con l'Agenzia provinciale del Tpl, arriverà pure l'integrazione con i pullman extraurbani. Ma per questo ci vorrà tempo. Il presidente dell'azienda di via San Donino Luigi Meleleo assicura che la «rivoluzione» sarà graduale, per non creare troppi problemi. «La metropolitana offre a Brescia una grande occasione per regolare in maniera più snella il traffico della città - dice -, anche se nell'immediato bisogna prevedere un periodo di rodaggio».

La grande preoccupazione in merito all'integrazione dei treni automatici con il servizio degli autobus manifestata da più parti «non merita tante discussioni - sottolinea il presidente di Brescia Trasporti - in quanto la modifica della attuale rete per l'integrazione con il servizio che offre la metropolitana è già stata individuata e la nostra società è in grado di attivarla prossimamente».

Le modifiche apportate, per ora non stravolgono la situazione attuale, ma per attivarle servirà almeno un mese, appunto, e Meleleo presta molta attenzione alla corretta comunicazione delle



Luigi Meleleo

modifiche stesse. Il passaggio deve essere governato in modo tale da creare meno problemi possibile agli utenti. Perciò, «in questo periodo la metropolitana andrà a sovrapporsi con l'attuale rete - precisa il presidente -. Successivamente al periodo di start up è previsto che la metropolitana sostituisca il servizio della linea 1 e che le restanti linee modifichino i percorsi per integrarsi con le stazioni della metrò oltre a servire le zone o quartieri interessati dalla eliminazione della linea 1».

In particolare la linea 2 sarà irrisconoscibile. Con un percorso a ferro di cavallo partirà dalla Fiera, farà via Fura e Salgari, intercederà il metrò a Lamarmora e Volta, raccoglierà passeggeri in via Cremona, passerà per il centro e s'incrocerà di nuovo con il Metrobus a San Faustino per proseguire verso la Pendolina. E viceversa. Avrà il compito di avvicinare ai treni l'Ovest e il Centro-sud cittadino. «Con la realizzazione di queste modifiche - assicura Meleleo - avremo creato un sistema di trasporto unico integrato molto più performante dell'attuale». ● **M.I.V.A.**