

La Metropolitana leggera di Brescia e il recupero della Torre di via Verdi

Relazione illustrativa

L u c a R i n a l d i

Il progetto della Metropolitana bresciana si sviluppa alla metà degli Anni Ottanta, con i primi studi di collegamento tra Brescia Due e il centro cittadino, e successivamente verso nord con l'Ospedale Civile. Il progetto viene presentato in Consiglio Comunale nel 1987, e ASM Brescia SPA viene incaricata dello studio di fattibilità. Il progetto ottiene solo nel 1995 un primo finanziamento pubblico, su fondi concessi dalla Legge 211/92, *Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa*. La successiva gara d'appalto, nel 1996, viene annullata, mentre nella rielaborazione del progetto la linea aveva raggiunto quasi tredici chilometri di sviluppo. Solo nel 2000 viene nuovamente indetto un bando internazionale per la realizzazione dell'opera, che ha dovuto intanto essere rivista a seguito dell'espletamento della procedura di VIA. L'appalto viene aggiudicato al solo gruppo offerente, l'ATI Metrobus, costituito dalle Società Ansaldo STS (mandataria), Astaldi e AnsaldoBreda. Il Comune costituisce nel frattempo Brescia Mobilità SPA, incaricata dell'attuazione del progetto. L'aggiudicazione avviene nel marzo 2002, la firma del contratto nell'ottobre 2003: le opere possono avere inizio.

Non si esamineranno in questa sede gli aspetti tecnici della *Metropolitana leggera automatica*, per i quali si rimanda alle pubblicazioni specializzate¹, limitandosi ad illustrare, in forma di relazione, le problematiche sorte per l'interferenza della nuova infrastruttura con gli strati archeologici e con il tessuto monumentale del centro cittadino.

I nodi dell'archeologia

Il tracciato prescelto attraversa secondo un asse nord-sud il centro storico della città. La galleria a canna unica con due binari sottopassa gli strati archeologici, ma le due stazioni di superficie, quella di San Faustino-Piazzale Cesare Battisti e soprattutto quella di Piazza Vittoria-Via Verdi intercettano significativi reperti della città medievale e cinquecentesca. Il rischio di un intervento in questi ambiti era già stato evidenziato dalla Soprintendenza per i



Brescia. L'angolo tra via Porcellaga, via Verdi e corsetto Sant'Agata visto da via Dante, prima degli sventramenti fascisti (1928-1929).

Mappa del Comune Censuario della Città di Brescia (1843-1852). Particolare dell'area presso la torre che si trovava lungo la contrada di Sant'Agata, in corrispondenza dello sbocco del Corsetto.



Beni Archeologici della Lombardia nel marzo 2000. La Astaldi SPA aveva per questo commissionato alla Land srl di Roma² una *Valutazione d'impatto archeologico* che aveva chiaramente identificato, sulla base dei passati ritrovamenti e della documentazione storico-archivistica e iconografica, le singole criticità. Si trattava peraltro di aree più volte manomesse: quella dell'antica Porta Pile dalle modifiche dovute all'abbattimento delle Mura, quella di Piazza Vittoria dagli sventramenti fascisti, il che lasciava aperta la concreta possibilità di realizzare le strutture delle stazioni previste.

Questo è stato l'indirizzo seguito dalla Società *Brescia Mobilità*.

L'area di Piazzale Battisti

La stazione veniva a situarsi al termine di Via San Faustino, in una collocazione di volta in volta corretta sulla base di ritrovamenti archeologici. Siamo in corrispondenza di Porta Pile, il varco settentrionale delle mura medievali e poi venete, ove nel

tardo medioevo sorgeva una vera e propria rocca. Gli scavi recenti della Fossa Bagni per la realizzazione di un parcheggio interrato – operazione risolta non del tutto felicemente – avevano permesso agli archeologi di constatare la sopravvivenza, oltre che delle mura venete, di lunghi tratti delle mura quattrocentesche e di ipotizzare anche, alle loro spalle, la persistenza di resti della cortina medievale.

Gli scavi confermano l'interesse del luogo. Nel luglio 2006 vengono liberate le arcate del ponte, progettato da Rodolfo Vantini e interrato nella seconda metà del XIX secolo. Vengono inoltre rinvenuti ampi resti della duecentesca Porta Pile e del canale-acquedotto di Mompiano, che entrava in città scavalcando il fossato, rimasto in uso tra XV e XVII secolo. Le strutture appaiono in più punti danneggiate dalle modifiche di tracciato dei canali e dalla realizzazione, in fase recente, dei sottoservizi cittadini.

Il progetto, seguito al termine degli scavi archeologici dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Brescia, prevede nel giugno 2008 l'adattamento della struttura della stazione sostan-

zialmente entro la larga fossa, in un'area delimitata ad ovest dalle strutture interrato del ponte vantiniario – che verranno adeguatamente valorizzate – a sud e a nord da scarpa e controscarpa delle Mura, ad est dal parcheggio di Fossa Bagni. Le prescrizioni della Soprintendenza sono le stesse di quelle disposte per l'ampliamento del parcheggio di Piazzale Arnaldo, anch'esso a ridosso delle mura: conservazione delle strutture antiche interrato e loro valorizzazione all'interno del progetto della nuova stazione.

Lo scavo di Via Verdi e la scoperta della torre

Lo studio allegato alla Valutazione di Impatto Ambientale del 2003 faceva rilevare che il luogo prescelto per la realizzazione della nuova stazione al centro della città si trovava al di fuori della cinta fortificata romana, definita in età augustea, ed era pure esterno all'ampliamento altomedievale, che in-

La Torre scavata.
Fotopiano dei lati nord e
ovest esterni.



globava un *palatium* sorto tra le attuali Piazze della Loggia e Vittoria, forse la *Curia Ducis* longobarda.

Si trattava dunque di un'area sviluppata in età medievale, nei pressi delle sponde del fiume Garza e ai margini della ristrutturazione urbanistica eseguita a seguito delle demolizioni del 1928-29, che aveva portato alla creazione di Piazza Vittoria. Nell'atterramento degli isolati medievali, nessun elemento architettonico significativo era stato allora segnalato in questo luogo, né si poteva certo identificare la torre con quella poi ritrovata e i cui resti erano stati descritti da Gaetano Panazza all'epoca della realizzazione del parcheggio interrato Agip della piazza (1972-73): questa struttura, databile ai secoli XI-XII, si trovava certamente più a est, di fronte al porticato settentrionale del Grattacielo INA.

Nel luglio 2006, durante i primi lavori di cantierizzazione dell'area, viene segnalato dall'appaltatore il rinvenimento della possente struttura di fondazione di una torre, in buono stato di conservazione, ad eccezione dello spigolo sud occidentale³. La torre faceva parte della cortina edilizia che fino al 1930 fronteggiava il fianco meridionale della chiesa di Sant'Agata, anche se, considerando le fotografie precedenti alla distruzione l'edificio sorto sulle sue fondamenta, non presentava apparentemente indizi di vetustà.

Brescia Mobilità rileva subito l'incompatibilità della sopravvivenza del manufatto con il progetto approvato, poiché esso viene a cadere proprio al centro della prevista stazione. Lo spostamento della stazione non viene ritenuto economicamente sostenibile, anche se il progetto definitivo, dell'ottobre 2006, non poteva essere valutato in attesa della conclusione degli accertamenti archeologici preventivi. Nel marzo 2007, quando la notizia dei ritrovamenti si è diffusa, viene inviata la planimetria definitiva dei rinvenimenti con la richiesta di rimozione dei resti della torre. L'ipotesi ventilata dal Comune è quella di un suo smontaggio e ricomposizione in altro luogo: questo suscita subito la contestazione di Italia Nostra, che rileva l'insensatezza di una tale soluzione e auspica una variante radicale del progetto.

L'oggetto del contendere intanto si svela. Si tratta di un'imponente struttura di fondazione – solo il primo corso superiore era un tempo fuori terra – leggermente rastremata, impostata su un dado di circa un metro di altezza, con tracce delle cassetta-

A) Resti della torre medioevale rinvenuta sul fianco sud della chiesa di Sant'Agata durante le demolizioni degli anni Venti.

B) La Torre scavata. Spigolo nordovest.

C) La Torre. Particolare del paramento della fondazione, con i giunti di malta non stilati, debordanti dalla muratura.

D) La Torre scavata. Spigolo nordovest.

re lignee di cantiere. La pianta è quadrata, di nove metri per lato – dieci e mezzo allo spiccato – e quasi uno e mezzo di spessore, assottigliato in parte in età post medievale per la realizzazione di una cantina voltata a botte, con due ingressi, pavimento in cocciopesto e pozzo perdente. Essa faceva parte di un isolato demolito nel 1929, affacciato all'incrocio tra il Borgo e Corsetto di Sant'Agata, entro la zona di primitiva espansione urbana medievale: una zona caratterizzata da molte strutture similari, come testimoniato soprattutto dagli scavi seguiti agli sventramenti di età fascista.

La struttura, in pietra calcarea (medolo), databile per confronti analogici al XII secolo, è straordinariamente solida, il paramento a bugnato rustico ben apparecchiato, i giunti di malta tenaci e ben

conservati. Si tratta però di un elemento del tutto decontestualizzato nel tessuto urbano odierno e, quel che più conta, sopravvissuto nella sola parte non destinata a restare a vista. La rimessa in luce della fondazione di un edificio non può che avere un interesse didattico e documentario, ai fini della storia delle tecniche costruttive, e non può in alcun modo essere scambiata per il salvataggio del monumento medievale, che dalla dimensione delle fondazioni poteva raggiungere i trenta metri di altezza ma che in epoca rinascimentale era già probabilmente stato raso al suolo.

Nel maggio 2007 le Soprintendenze Archeologica e per i Beni Architettonici e Paesaggistici si accordano per una posizione condivisa nei confronti della conservazione dei resti della torre. Si autoriz-



A



B



C



D

za, sotto il costante controllo degli uffici del Ministero, la rimozione e la ricollocazione dei resti, alle seguenti condizioni:

- la struttura dovrà essere rimossa a cura di una ditta specializzata nel restauro archeologico, con esperienza comprovata in questa tipologia di interventi;
- l'intervento dovrà garantire, al massimo possibile, l'attuale stato di leggibilità e di complessiva conservazione del manufatto;
- il manufatto dovrà essere rimontato in prossimità della posizione attuale, così da garantire il più possibile il suo collegamento con il contesto originario;
- la struttura dovrà essere ricollocata in area atta ad ospitare un apparato didattico informativo...

L'intervento è subordinato al completamento dello scavo del basamento della torre, ancora parzialmente interrato. A luglio del 2007 la Direzione Regionale per i Beni Culturali della Lombardia, reclamando il coordinamento dell'operato delle due Soprintendenze, dispone di richiedere, "con oneri a carico di Brescia Mobilità", la consulenza tecnico-scientifica dell'Istituto Centrale del Restauro (ICR) sulle operazioni di smontaggio e ricollocazione dei conci della torre, e di subordinare l'approvazione definitiva dell'intervento a un accordo sul cronoprogramma e sulle fasi dell'intervento, da sottoscrivere tra Direzione Regionale e Comune, avocando di fatto a sé la pratica, che ha "caratteristiche afferenti di tutela intersettoriale". Questo intervento provoca le risentite lamentele del Comune per l'inevitabile aggravio dei tempi e con ripercussioni finanziarie per l'imposizione di coinvolgere l'Istituto romano, e per l'esautoramento delle strutture periferiche del Ministero "in grado di per sé di condurre autorevolmente l'operazione".

La relazione dell'architetto Gisella Capponi dell'ICR arriverà dopo oltre sei mesi, all'inizio di marzo 2008. È una valutazione per certi versi sorprendente, perché manifesta perplessità sulla prevista movimentazione dei blocchi, ravvisando la possibile insorgenza di situazioni critiche sia nel taglio che nel ricovero dei conci. Per le molte trasformazioni subite, secondo la scrivente, è auspicabile ultimare gli studi e demolire la torre "rinunciando ad una riproposizione del manufatto in altra posizione"⁴. Tutto ciò contrasta palesemente con le valutazioni delle Soprintendenze e in particolare di quella Archeologica, che nello stesso mese di marzo ribadisce

come la torre sia "pur nella lacunosità e nei numerosi guasti e rifacimenti, un documento significativo dell'edilizia medievale bresciana"⁵.

A giugno comunque il Direttore Generale di settore, architetto Roberto Cecchi, autorizza la demolizione della torre, assecondando il parere espresso dall'ICR. Il provvedimento viene subito impugnato al TAR da Italia Nostra per la sospensiva.

Il progetto di conservazione della torre

Gli studi intanto proseguono. La torre rimane interrata dall'agosto 2007 al maggio 2008, per consentire l'esecuzione di altri lavori di cantiere. La ripresa e il completamento dello scavo, oltre i quattro metri allora visibili e sino ai sei dello spiccatto, confermano l'interesse della struttura già evidenziato dalle Soprintendenze e inducono a un diverso pronunciamento il nuovo Direttore Regionale, Gino Famiglietti, a favore della "conservazione del bene rinvenuto, seppure in una collocazione diversa rispetto a quella di rinvenimento"⁶ (settembre 2008). Si deve precisare che questo indirizzo era stato concordato, su sollecitazione della Soprintendenza, con il Comune e Brescia Mobilità, che pur in presenza del formale assenso del Ministero alla totale distruzione della torre avevano optato per la costosa operazione di rimozione e ricovero dei resti della struttura, secondando il proposito di valorizzare quanto ritrovato durante gli scavi della Metropolitana.

Il progetto viene celermente redatto, con la consulenza dell'ingegner Ezio Giuriani dell'Università di Brescia. Vengono eseguite prove non distruttive per caratterizzare la resistenza della malta e carotaggi con endoscopie per verificare l'omogeneità della composizione interna della muratura, che confermano le ottime caratteristiche del manufatto. La malta in particolare, ben costipata nei giunti, ha resistenza doppia rispetto a quelle di strutture similari e lega perfettamente il sacco interno formato da scaglie di pietra. Si sperimenta dunque non lo smontaggio dei singoli conci, ma il taglio di porzioni di muratura con un sottile filo elicoidale, utilizzando la grande esperienza dei cavatori di pietra Botticino. Le prime verifiche confermano che il taglio, di 8 mm. di ampiezza, è netto, non causa rotture o sbrecciature della pietra o sfaldamento della muratura.

I blocchi da tagliare sono suddivisi in funzione della possibilità di sollevamento con gru a sbraccio, dunque di peso non superiore alle 20 tonnellate. I blocchi hanno dimensione massima di circa 2,80x1,60x1,60 mt. I giunti verticali sono dunque realizzati quasi ogni tre metri, mentre il taglio orizzontale si situa lungo i letti di malta. I blocchi, rialzati da martinetti piatti, vengono poi sollevati da quattro cinghie di sospensione, isolate dalla muratura con angolari di acciaio e cuscinetti in teflon e appese a un telaio di acciaio con quattro bilancieri, per distribuire uniformemente il carico, che evidentemente non può sopportare sollecitazioni di flessione-trazione o torsione. Il blocco viene poi stoccato in magazzino, adagiato e ricoperto di sabbia, in attesa, dopo il termine dei lavori (3-4 anni), di essere nuovamente portato in cantiere. I lavori di taglio e rimozione dei blocchi, costantemente seguiti dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici, vengono ultimati alla fine di novembre 2008. Durante l'operazione vengono evidenziate alcune peculiari tecniche costruttive, come la legatura lignea interna alla struttura al colmo delle fondazioni.

Il 18 novembre 2008 viene stipulato, presso il Comune di Brescia, il Protocollo d'Intesa tra Comune, Società Brescia Mobilità e Ministero per i Beni e le Attività Culturali. In esso il Comune si impegna a garantire la sicurezza e la conservazione

del materiale rimosso, e il suo rimontaggio “nelle immediate vicinanze della posizione originaria, possibilmente alla stessa quota”, con un allestimento museale che ne garantisca l'adeguata valorizzazione per fini culturali, secondo un progetto esecutivo da sottoporre alla Soprintendenza bresciana.

Note

¹ Cfr. almeno *Metro Brescia. Un passo verso il futuro*, Brescia Mobilità, a cura di L. Zanirato, Brescia, 2010.

² Archeologo Dario Gallina.

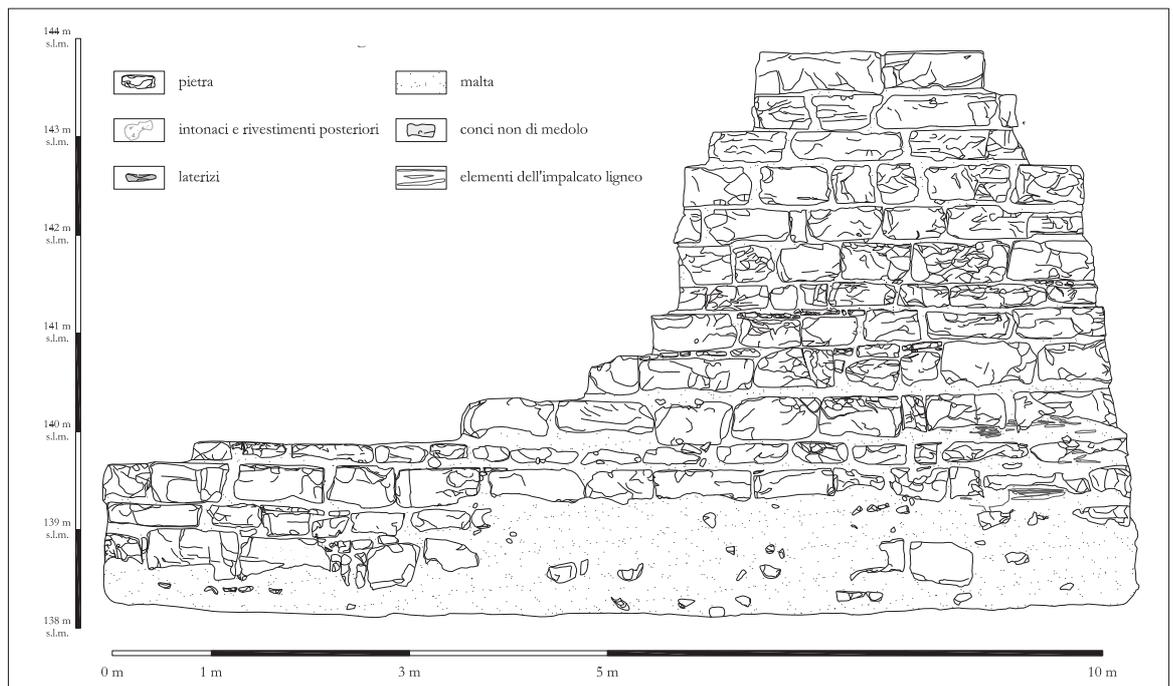
³ Questo era stato demolito in età recente, per la realizzazione di una cabina elettrica interrata in cemento armato. Non è stato in verità questo il solo rinvenimento: nell'area, oltre una sepoltura di età romana, sono state scavate ampie porzioni del cimitero altomedievale annesso alla chiesa di Sant'Agata.

⁴ Relazione di G. Capponi, ICR-Istituto Centrale per il Restauro, protocollo 1544/34.13.02 del 6.3.2008.

⁵ Relazione di F. Rossi e A. Breda, inviata alla Soprintendenza di Brescia, prot. 2923 del 4.3.2008.

⁶ L'indagine è stata condotta nei mesi di giugno-agosto 2008, sotto la direzione scientifica della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia (F. Rossi, A. Breda), dalla CAL-Cooperativa Archeologica Lombarda SRL di Brescia, responsabile Fabio Malaspina. La relazione finale, dell'agosto 2008, costituisce la descrizione più completa di quanto emerso dagli scavi.

Prospetto esterno est.
Rilievo.



Pianta generale dello scavo.

