



STORIA
DI UN'OPERA
STRATEGICA
PER LO SVILUPPO
DELLA CITTÀ
CHE FU
INAUGURATA
NEL 1961

INFRASTRUTTURE: I 50 ANNI DEL CAVALCAVIA KENNEDY, LA PORTA DI “BRESCIA DUE”



Il progetto di un sovrappasso ferroviario per rompere l'isolamento della zona Sud della città fu pensato già alla fine degli anni Venti, ma poté essere realizzato solo a cavallo tra gli anni Cinquanta e i Sessanta.

Il Cavalcavia fu frutto della collaborazione tra le Ferrovie dello Stato e l'Amministrazione comunale.

L'opera, intitolata nel 1963 al presidente americano assassinato, ha una lunghezza totale di 698 metri e costò quasi un miliardo di lire del tempo.

Il cavalcavia Kennedy ha consentito lo sviluppo di “Brescia Due”, ovvero la nuova area dirigenziale del capoluogo

Qualcuno, percorrendo in direzione Sud il Cavalcavia Kennedy e osservando lo skyline dei nuovi grattacieli che costellano Brescia Due, ha parlato di questo quartiere meridionale della città come della Defense bresciana (con ovvio riferimento al noto e moderno quartiere parigino).

La forte esagerazione è evidente, ma pure essa è un modo per sottolineare la moderna espansione di Brescia avvenuta negli ultimi decenni al di là della linea ferroviaria.

Si tratta di uno sviluppo urbanistico che certo è stato favorito anche dalla costruzione del Cavalcavia Kennedy. La grande

infrastruttura stradale ha contribuito a rompere l'isolamento tra le aree a Sud dei binari e il centro cittadino. Il Cavalcavia, costruito a cavallo tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio dei Sessanta, fu inaugurato ufficialmente il 5 novembre del 1961.

Quel giorno giunse in città l'allora ministro delle Finanze Giuseppe Trabucchi. Dunque l'infrastruttura ha compiuto nei giorni scorsi i suoi cinquant'anni di vita.

L'opera fu per due anni chiamata semplicemente il “Cavalcavia di via Saffi”. Solo nel 1963, dopo l'assassinio del presidente americano, il sovrappasso ferroviario venne intitolato a John

IL "PONTE"
FU PENSATO
SIN DAGLI
ANNI VENTI,
MA SPETTÒ NEL '54
ALL'ORA SINDACO
BRUNO BONI
APRIRE IL CANTIERE



L'opera fu pensata già negli anni Venti, ma spettò all'amministrazione di Bruno Boni dare il via ai lavori completati nel 1961

Fitzgerald Kennedy. Realizzato in cooperazione tra l'Amministrazione comunale e le allora Ferrovie dello Stato, il Cavalcavia portava a compimento un progetto che in città era vagheggiato fin dalla fine degli anni Venti.

Il passo che aprì concretamente la strada alla costruzione dell'opera fu una riunione informale tenuta nell'ufficio del capostazione nell'ottobre del 1954. Qui il direttore generale delle Ferrovie, Giovanni Di Raimondo, incontrò gli allora maggiori della città: il sindaco Bruno Boni, il sottosegretario ai Trasporti Egidio Ariosto e l'on. Ludovico Montini (fratello del futuro Paolo VI). Ne uscì la decisione di realizzare l'infrastruttura.

Le Ferrovie si occuparono di costruire il vero e proprio sovrappasso sui binari, mentre il Comune provvide alle due rampe di accesso. La lunghezza totale dell'opera è di 698 metri.

Il solo sovrappasso è costituito da nove campate per una lunghezza di 146 metri e una larghezza di 19,7 (l'altezza massima

sui binari è di 6 metri). La rampa di accesso a Nord, cioè dal lato del centro storico, misura 120 metri di lunghezza con una pendenza del 3,94%; la rampa a Sud, cioè dal lato di Brescia Due, è di 432 metri con il 3% di pendenza.

L'investimento totale fu di quasi un miliardo di lire di allora, cifra che oggi pare certamente esigua, ma va tenuto conto dell'inflazione che si è verificata in cinquant'anni. In particolare, 682 milioni di lire furono a carico del

Comune (diventati oltre 800 milioni con gli interessi dei mutui accesi), mentre lo stanziamento dello Stato per la porzione a carico delle Ferrovie fu di 154 milioni di lire.

Chi transita sul Cavalcavia non se ne accorge, ma sotto la rampa Nord si trovano 621 metri quadrati di vani (più altrettanti interrati), che fin dai primi anni Sessanta sono la sede di negozi ed uffici.

Nel corso dei suoi cinquant'anni di vita, il "Kennedy"



Il cavalcavia rimane uno dei punti strategici di una connessione che ha abbattuto la "frontiera" fra centro e periferia

ha subito inevitabilmente leggeri aggiustamenti: per esempio, l'asfalto ha da tempo sostituito i sampietrini originari; nel 1999, Jorrit Tornquist ha firmato l'avveniristica colorazione dei pali della luce (Tornquist è autore anche della colorazione della torre del Termoutilizzatore e del progetto cromatico per i rivestimenti interni della Galleria Tito Speri).

Il Cavalcavia in prosecuzione dell'asse di via Aurelio Saffi ha, dunque, risolto il problema del superamento della barriera allo sviluppo urbanistico verso Sud costituita dal fascio di binari della linea ferroviaria Milano-Venezia. Era una questione che la città, come s'è già accennato, avvertiva da decenni.

Ugualmente, l'altra grave questione urbanistica che si poneva a Brescia era quella di un tunnel sotto il Castello per facilitare l'accesso ai quartieri a Nord. Fu quest'ultimo problema ad essere risolto per primo: la Galleria Tito Speri fu infatti inaugurata nel 1951, dunque dieci anni prima del Cavalcavia.

Comunque il sovrappasso ferroviario venne inserito già nel Piano regolatore generale del 1929. Ma non se ne fece nulla. Poi intervenne la guerra a bloccare qualsiasi ambizione.

Dopo il conflitto, quando si pensò alla ricostruzione e si vide che la zona tra la Stazione ferroviaria e l'attuale via Saffi era stata pesantemente danneggiata dai bombardamenti, si affacciò anche un progetto ancora più ambizioso e radicale di quello del Cavalcavia: spostare più a Sud l'intera Stazione dei treni, abbassando contemporaneamente il piano della strada fer-

rata. Quando però ci si rese conto che un tale programma avrebbe comportato costi enormi, fu ripresa l'idea più realistica del Cavalcavia. Progetto realizzato nei secondi anni Cinquanta ed inaugurato nel 1961, come s'è raccontato prima.

Vale la pena, in chiusura, soffermarsi su Brescia Due, la vasta area rimasta separata dal contesto urbano fino agli anni Sessanta e che, grazie al Cavalcavia Kennedy, ha potuto beneficiare di un impetuoso sviluppo.

La zona fu urbanizzata per iniziativa privata secondo un piano particolareggiato approvato nel 1969 e modificato nel '77 e poi nell'80. Fu battezzata "Brescia Due" per sottolinearne la vocazione alternativa rispetto all'assetto del centro storico. Negli ultimi decenni vi si sono trasferiti uffici pubblici, sedi di banche e una serie di servizi, che hanno fatto dell'area il quartiere del terziario.

Qui sorgeva, fin dal 1934, la costruzione poligonale del Gasometro, che ancora caratterizza il paesaggio urbano della zona. Oggi lo affiancano, dunque, una serie di avveniristici grattacieli, molti dei quali fanno uso di vetro colorato, materiale molto sfruttato nelle architetture dell'area. Spicca tra gli altri moderni edifici la torre del Crystal Palace, progettata dall'architetto Bruno Fedrigolli nel 1990-91: si tratta di un parallelepipedo alto 102 metri, rivestito da lastre di cristallo e sormontato da una piattaforma circolare per l'atterraggio degli elicotteri. Notevole appare anche il monumentale centro direzionale di Ubi Banca (Studio Gregotti Associati International).

Alberto Ottaviano

