

Attorno a... la Linea Metro

PGT InFormAzione

5 maggio 2026



PGT InFormAzione

Incontro introduttivo

Martedì 31 marzo | Ore 17:30

Urban Center Brescia

Attorno a... il Fiume Mella

Incontro tematico

Martedì 7 aprile | Ore 17:30

Urban Center Brescia

Passeggiata

Venerdì 10 aprile | Ore 17:30

Via Metastasio

(ingresso parco Benenson)

Attorno a... la Cintura Verde

Incontro tematico

Martedì 14 aprile | Ore 17:30

Urban Center Brescia

Passeggiata

Venerdì 17 aprile | Ore 17:30

Via dei Morti (ingresso Lago

Bose-Parco delle Cave)

Attorno a... la Linea Metro

Incontro tematico

Martedì 5 maggio | Ore 17:30

Urban Center Brescia

Passeggiata

Venerdì 8 maggio | Ore 17:30

Fermata Metro Sanpolino

Attorno a... la Rete del Tram

Incontro tematico

Lunedì 18 maggio | Ore 17:30

Urban Center Brescia

Passeggiata

Venerdì 22 maggio | Ore 17:30

Biblioteca Parco Gallo

Il percorso si ricompone

Incontro conclusivo

Mercoledì 27 maggio | Ore 17:30

Urban Center Brescia

I 4 Ambiti tematici spaziali

Fiume Mella

Connessione, paesaggio, adattamento

Cintura Verde

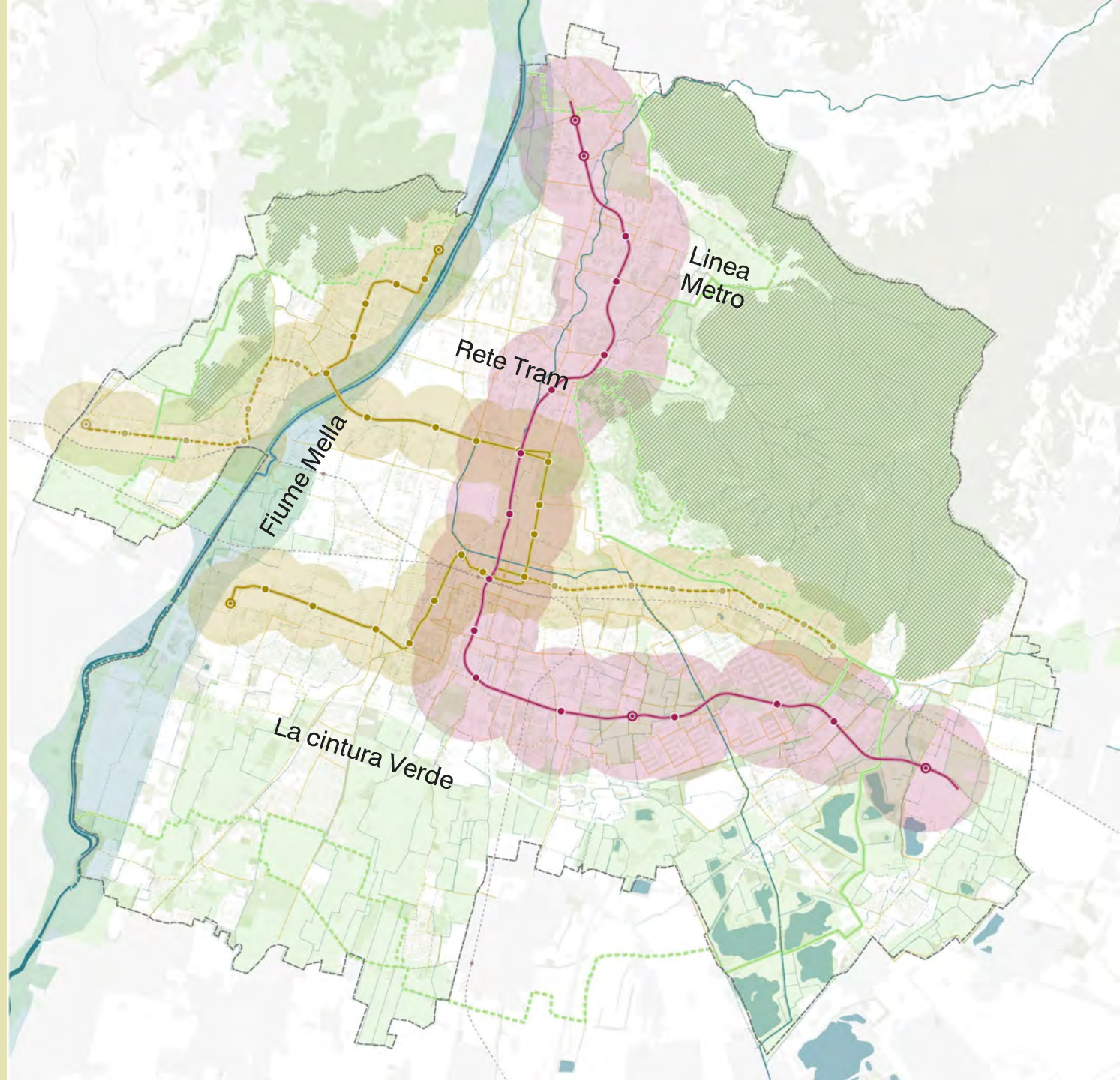
Agricoltura, ecologia, fruizione

Linea Metro

Accessibilità, abitare, attrattività

Rete Tram

Innovazione, rigenerazione, mobilità



Attorno a... la Linea Metro

Incontro tematico

05 maggio | ore 17:30

Urban Center Brescia

Intervengono

Michela Tiboni

Assessora Rigenerazione Urbana
e Pianificazione Urbanistica, Comune di Brescia

Elena Todeschini

Dirigente Settore Pianificazione Urbanistica
e Trasformazione Urbana, Comune di Brescia

Francesco Mazzetti

Responsabile Servizio Pianificazione Strategica
e Programmi Complessi di Trasformazione Urbana,
Comune di Brescia

Ruggero Signoroni e Michelangelo Fusi

Collaboratori Ufficio di Piano, Comune di Brescia

Giovanni Lanza

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura
e Studi Urbani

Martina Carra

Università degli Studi di Brescia,
Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura,
Territorio, Ambiente e Matematica

Gianluigi Barucco e Luca Filippini

Servizio interventi infrastrutturali strategici
ed edilizia abitativa pubblica, Comune di Brescia

Passeggiata

08 maggio | ore 17:30

Fermata Metro Sanpolino

Intervengono

Michela Tiboni

Assessora Rigenerazione Urbana
e Pianificazione Urbanistica, Comune di Brescia

Claudio Pasinetti

Servizio Edilizia Scolastica, Comune di Brescia

Silvia Foini

Dirigente Servizio Edilizia Civile ed Impianti,
Comune di Brescia

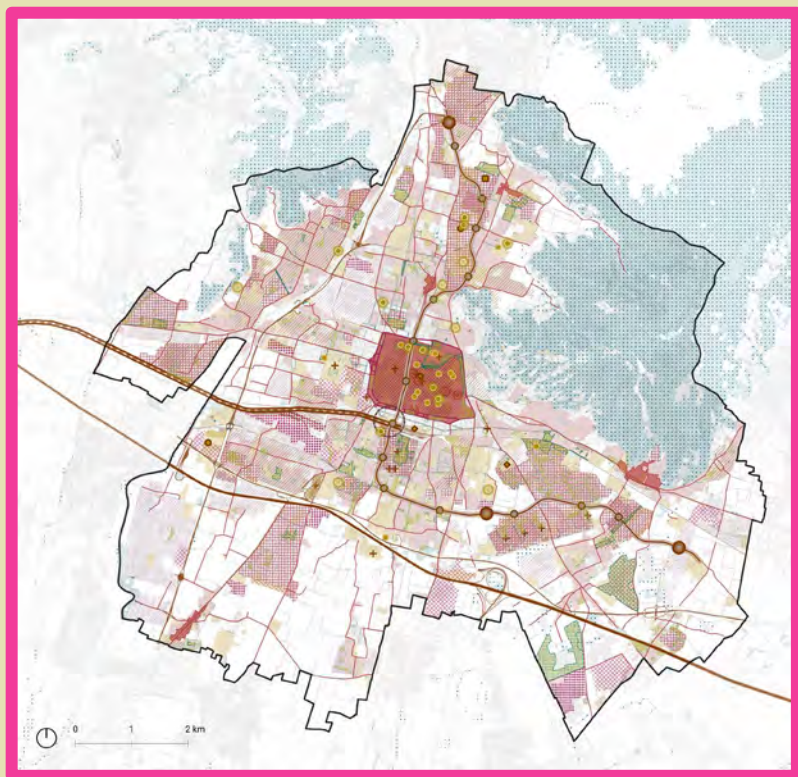
Alberto Sutera

Responsabile Servizio Pianificazione della Mobilità,
Comune di Brescia

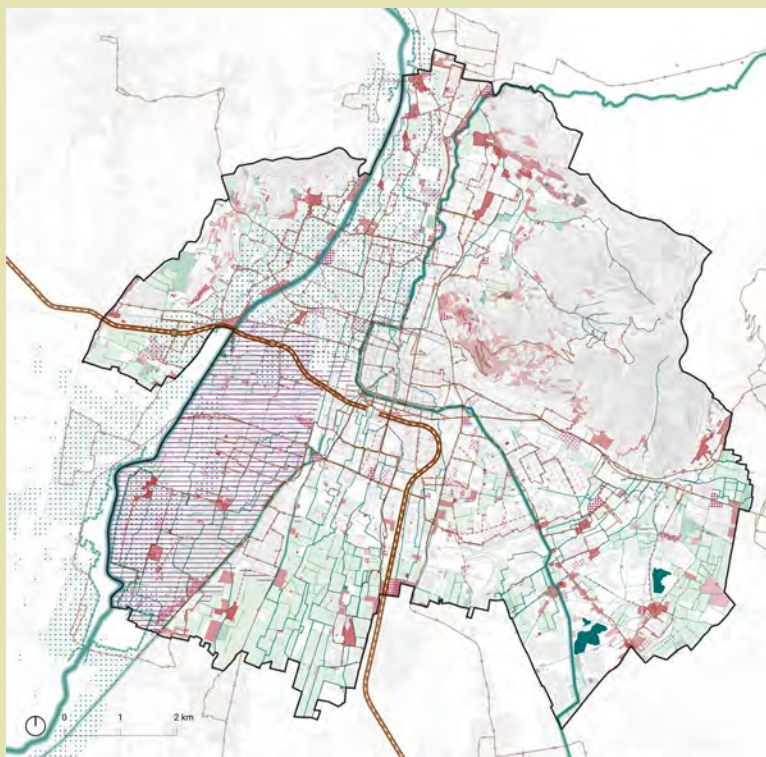
Organizzazione e moderazione

a cura di Urban Center Brescia

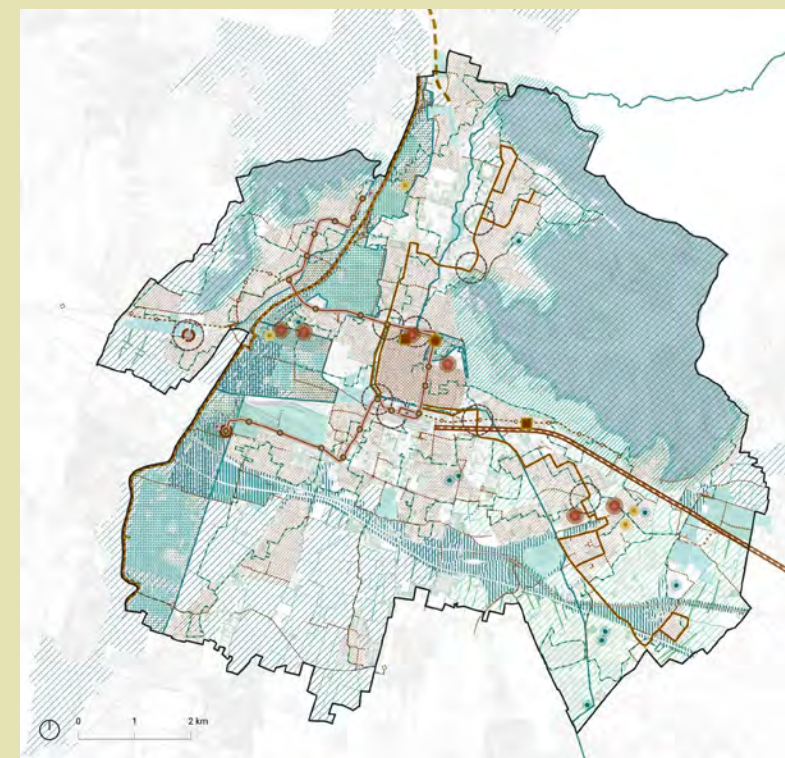
Sintesi interpretativa dei temi emergenti. Dove ritroviamo la Metro



La città visibile



La città invisibile



La città che si disvela

La Linea Metro in pillole: storia

- **1985:** nasce l'idea di collegare Bresciadue e il centro con un **sistema automatizzato**
- **1987:** **primi studi di fattibilità**, ispirati al progetto di Lille (Francia)
- 1989: prima gara, annullata nel 1996
- **1995:** **assegnazione di finanziamenti statali**
- 2000: seconda gara
- **2003:** **inizio dei lavori**
- **2013:** **inaugurazione**
- 2019: primi 100 milioni di passeggeri trasportati
- **2025:** **firma protocollo d'intesa** per avviare il DOCFAP (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali) per l'estensione verso Concesio



La metropolitana di Lille

La Linea Metro in pillole: numeri

- Lunghezza: 13,7 km
- Veicoli: 18
- Capacità: 400 passeggeri/veicolo
- Passeggeri giornalieri: **circa 50.000**
- Passeggeri annuali: **17/18 milioni**

- Da sola, assorbe quasi **un terzo della domanda di mobilità urbana!**



Credit: Brescia Infrastrutture

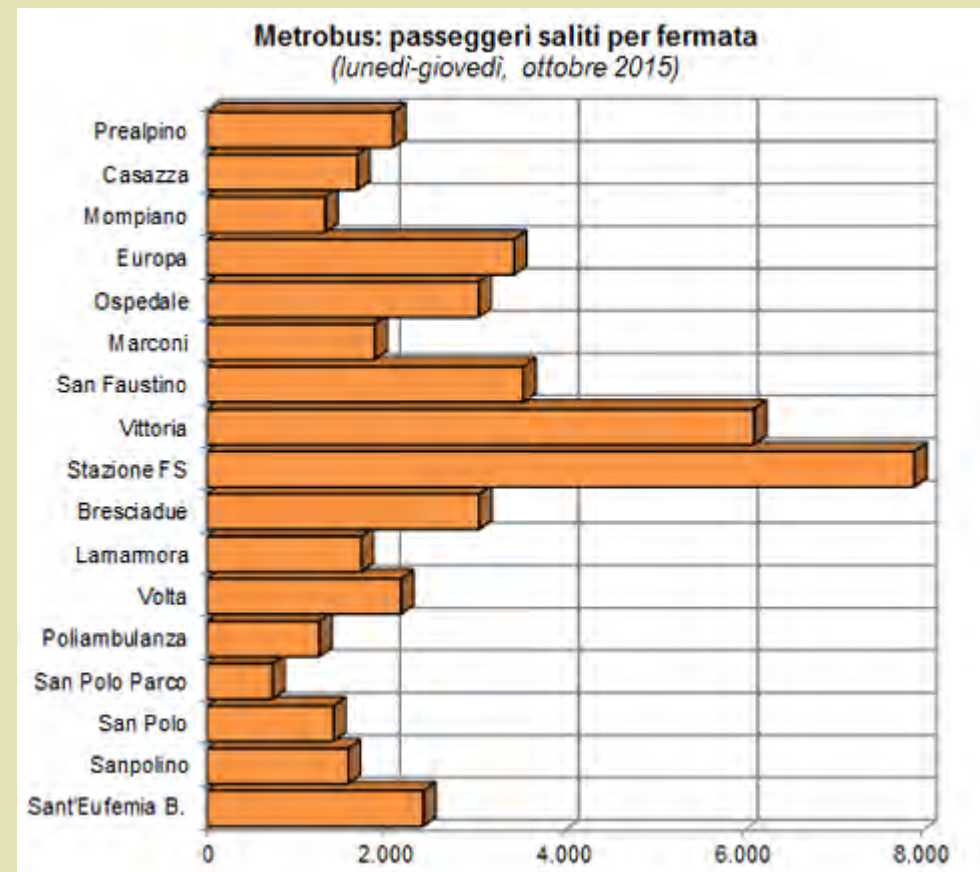
Come la metro ha cambiato la città

- Ha ridotto i dei tempi di percorrenza lungo il **principale corridoio urbano**
- Ha permesso un **rapido incremento dei passeggeri** trasportati dal TPL
- Ha migliorato **accessibilità, vivibilità e qualità ambientale** nei quartieri attraversati
- Ha permesso il ripensamento degli spazi pubblici presso le stazioni
- Ha permesso la **pedonalizzazione** di porzioni del **centro storico**
- Ha migliorato la percezione della città agli occhi dei visitatori esterni: **la metro come 'biglietto da visita'; da capitale del tondino a capitale della mobilità sostenibile**



La metro nel PUMS: Sfide e Potenzialità

- Livelli di utenza al momento **inferiori alla sua potenzialità**
- Carico massimo raggiunto solo nella breve tratta Stazione FS-Vittoria
- In generale, il **ramo nord** è di gran lunga **più utilizzato** del ramo sud
- **Copertura limitata** al corridoio Prealpino-S. Eufemia



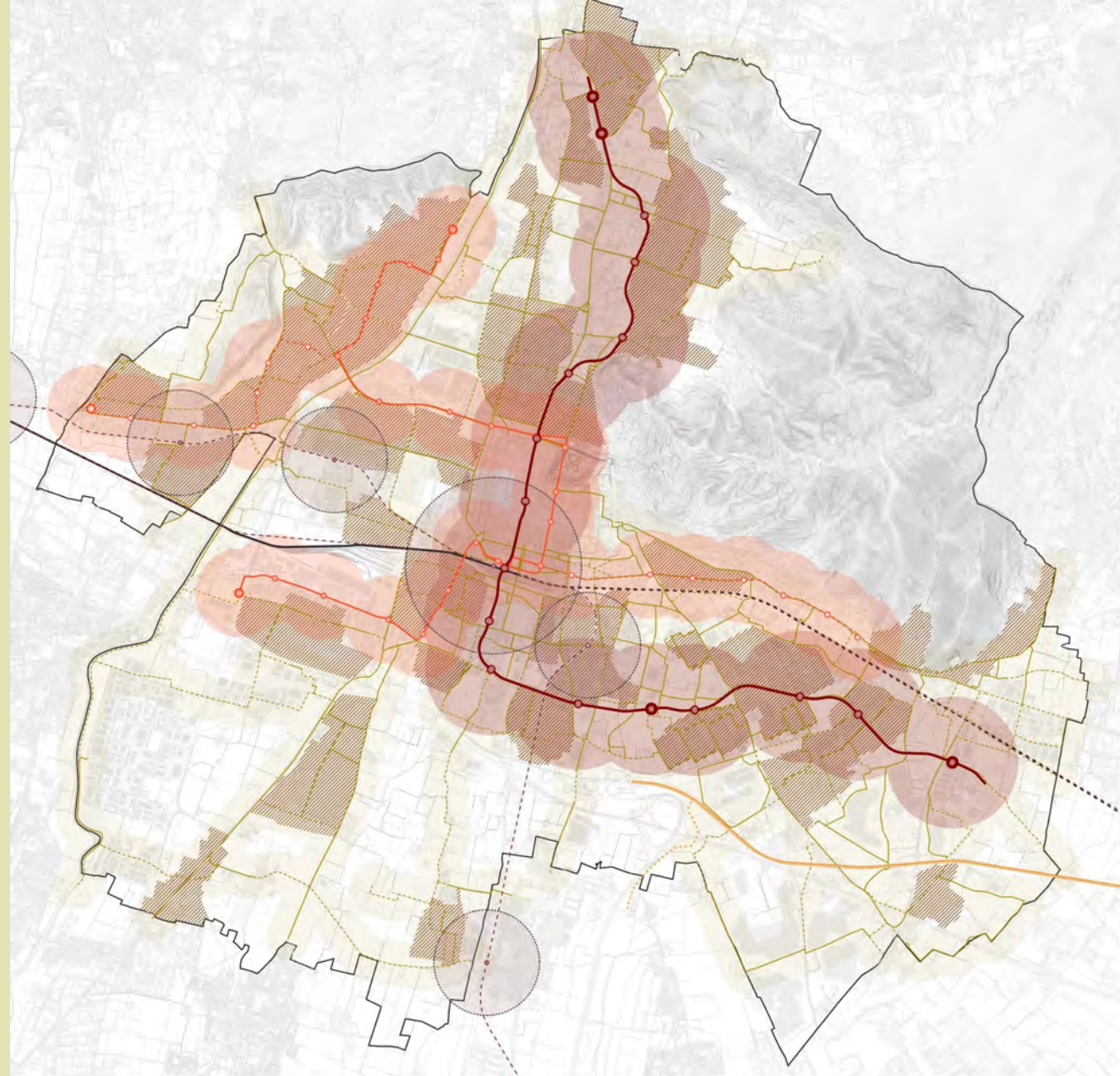
Fonte: Comune di Brescia, PUMS 2016, Allegato D

La Metro nella rete strategica della mobilità

La della mobilità strategica comprende le progettualità in corso per l'implementazione di una **rete che metta a sistema** interventi sul trasporto pubblico urbano, sul trasporto ferroviario, sulla viabilità e sulla mobilità attiva (ciclabile e pedonale). La **metro costituisce la spina dorsale** della rete.

Gli obiettivi generali del PUMS:

- Garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di **accedere alle destinazioni chiave**;
- Migliorare le condizioni di sicurezza;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- Migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti
- Contribuire a **migliorare l'attrattività del territorio** e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale

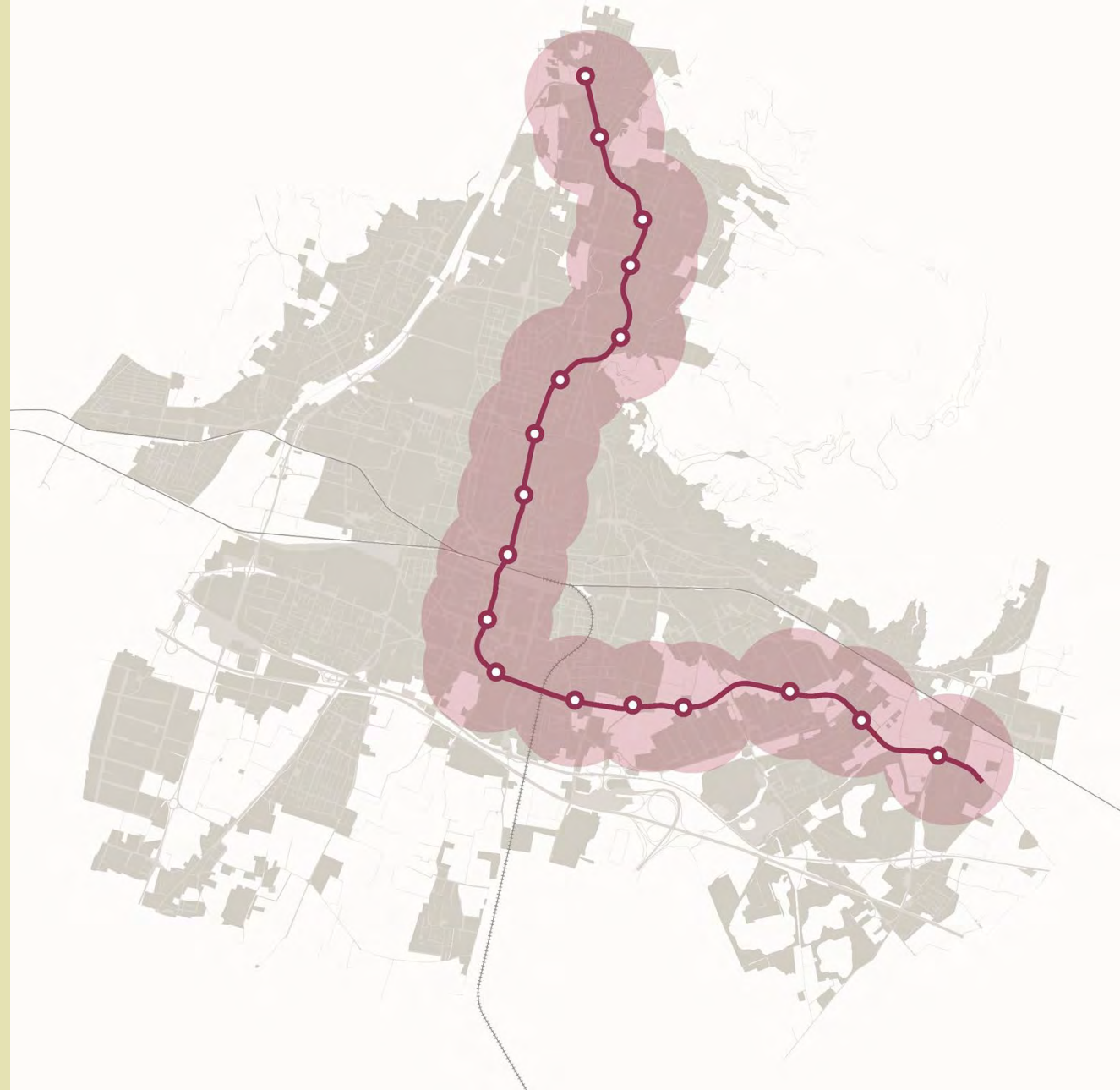


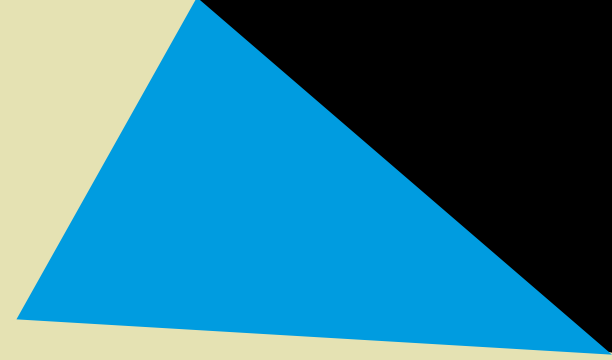
Attorno a... la Linea Metro, Partiamo da 3 parole chiave

Accessibilità

Attrattività

Abitare





PGT InFormAzione

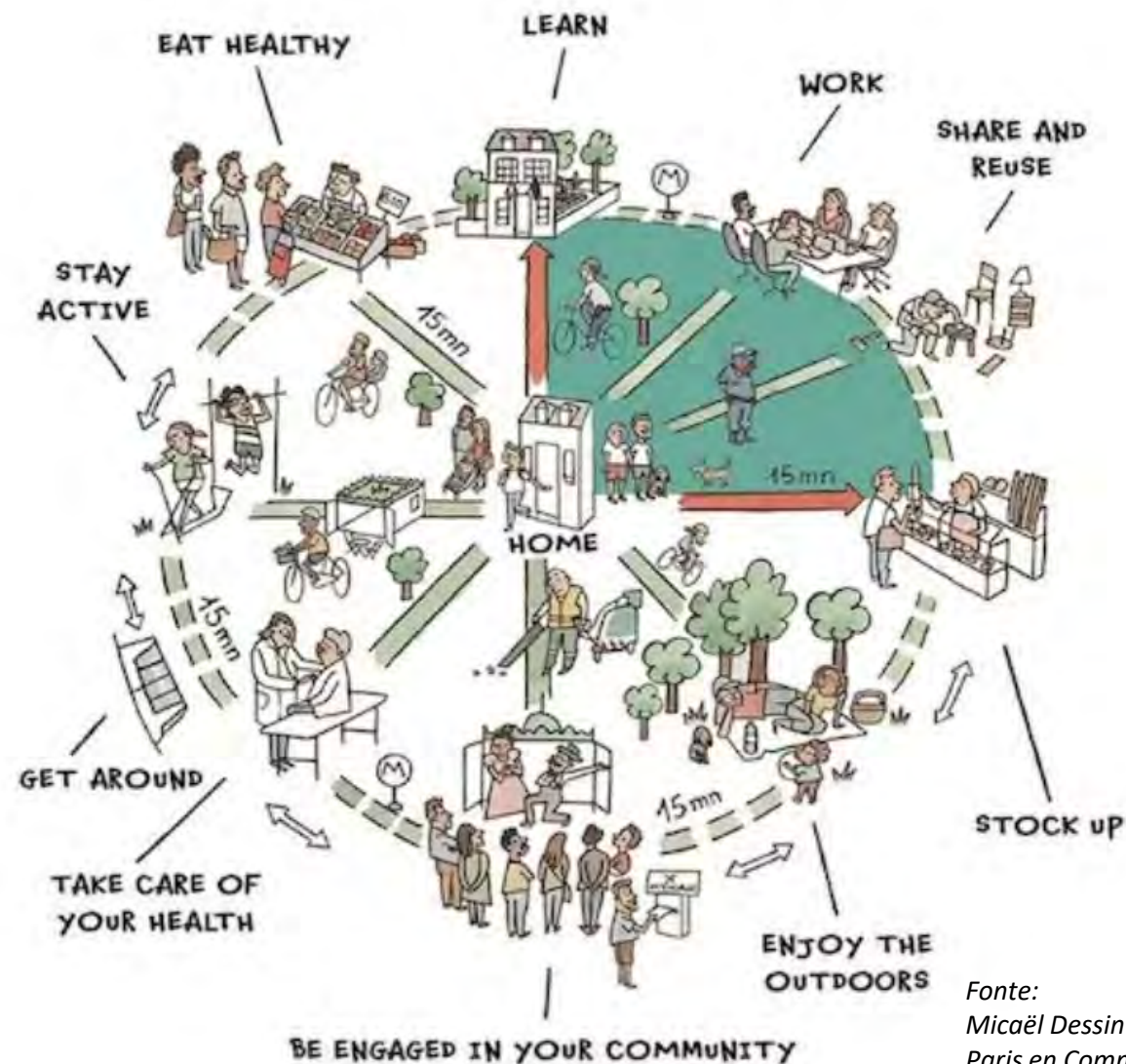
Attorno a... la linea metro

Verso la «città dei 15 minuti»

Giovanni Lanza 5 maggio 2026

Cos'è la città dei 15 minuti?

- È un **modello di pianificazione** molto popolare introdotto dall'urbanista Carlos Moreno a Parigi
- Si basa sull'idea che una città vivibile debba garantire **accessibilità** a gran parte delle **attività e servizi necessari per la vita quotidiana**.
- L'accessibilità della città dei 15 minuti avviene perlopiù attraverso forme di **mobilità sostenibile** (ciclopedonale, sharing, trasporto pubblico)
- La soglia dei 15 minuti è indicativa, ma segnala l'importanza della **prossimità fisica a beni e servizi**.



Fonte:
Micaël Dessin /
Paris en Commun

Come si realizza?

I 4 «pilastri» della città dei 15 minuti:

1. Promuovere la **mobilità sostenibile** e l'**intermodalità**, riducendo la dipendenza dall'auto.



Fonte: UITP

Come si realizza?

I 4 «pilastri» della città dei 15 minuti:

1. Promuovere la mobilità sostenibile e l'intermodalità, riducendo la dipendenza dall'auto.
2. Ripensare **spazi pubblici** e la distribuzione dei **servizi quotidiani** dando priorità al benessere e ai bisogni dei residenti



Come si realizza?

I 4 «pilastri» della città dei 15 minuti:

1. Promuovere la mobilità sostenibile e l'intermodalità, riducendo la dipendenza dall'auto.
2. Ripensare spazi pubblici e la distribuzione dei servizi quotidiani dando priorità al benessere e ai bisogni dei resident
3. Riorganizzare la **logistica urbana**



Fonte: ICLEI

Come si realizza?

I 4 «pilastri» della città dei 15 minuti:

1. Promuovere la mobilità sostenibile e l'intermodalità, riducendo la dipendenza dall'auto.
2. Ripensare spazi pubblici e la distribuzione dei servizi quotidiani dando priorità al benessere e ai bisogni dei resident
3. Riorganizzare la logistica urbana
4. Creare le **condizioni** perchè queste strategie possano concretizzarsi, introducendo I principi della città dei 15 minuti nei **piani urbanistici e creando percorsi partecipati per l'attuazione**

URBAN DESIGN FRAMEWORK



Fonte: Portland Plan

Non è un modello del tutto nuovo

- La creazione di una «città di prossimità» è da tempo al centro del dibattito disciplinare e tra gli obiettivi della pianificazione urbanistica
- Il concetto della città dei 15 minuti si è imposto, sia a livello teorico che pratico per:
 - > **Contingenza temporale**, specialmente con la pandemia COVID-19
 - > **Necessità di adattare e preparare le città alle sfide emergenti**
 - > **Forte efficacia comunicativa**



Fonte: Reuters



Fonte: PBS



Fonte: Esquire



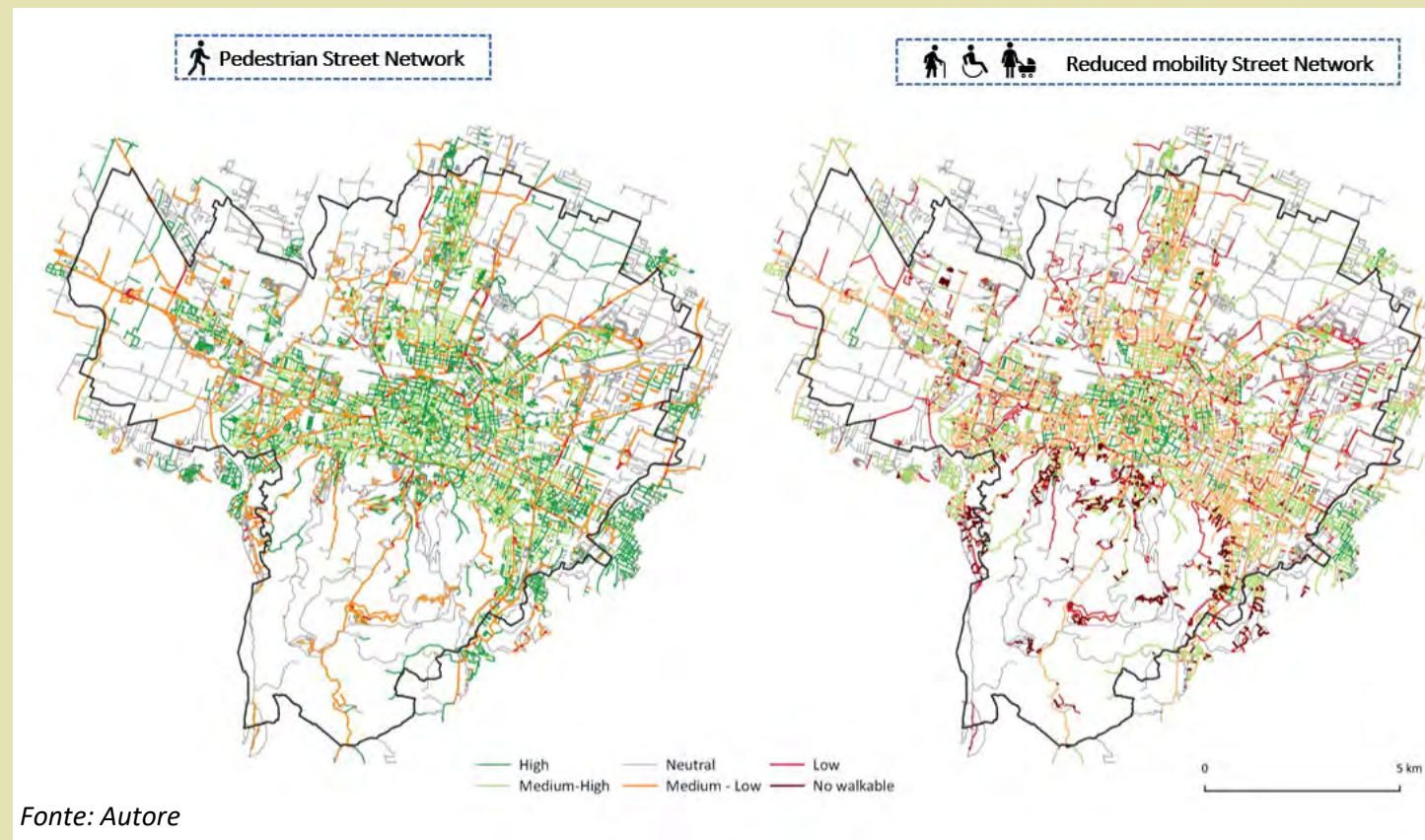
Fonte: Ecosia - UN

Nodi e aspetti critici

- **Standardizzazione** dei bisogni
- Rischio di **effetti avversi** e conflitti
- Un modello **per tutte le città?**

Nodi e aspetti critici

- **Standardizzazione** dei bisogni
- Rischio di **effetti avversi** e conflitti
- Un modello **per tutte le città?**



**Città dei 15 minuti:
Per chi? Considerando quali servizi?
Tenendo conto di quali bisogni quotidiani?**

Nodi e aspetti critici

- Standardizzazione dei bisogni
- Rischio di **effetti avversi** e conflitti
- Un modello per tutte le città?



Fonte:APA



Fonte:ABC news

Possibili **esternalità negative**: da quelle più concrete, legate alla regolazione della rendita urbana, a quelle che si manifestano sotto forma di conflitti ideologici e narrazioni complottiste. Una regia pubblica solida e processi partecipativi sono fondamentali per limitarle.

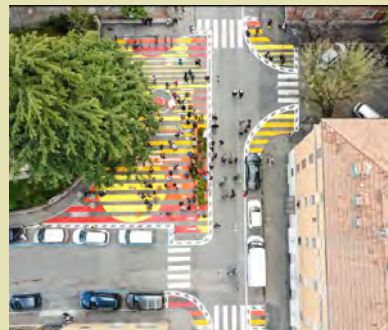
Politiche per la città dei 15 minuti in azione: il caso di Bologna

La città di Bologna sta adottando un approccio integrato verso una città di prossimità.

1) Bologna città 30



Non è solo un limite di velocità!



Fonte: Comune di Bologna



Fonte: Google

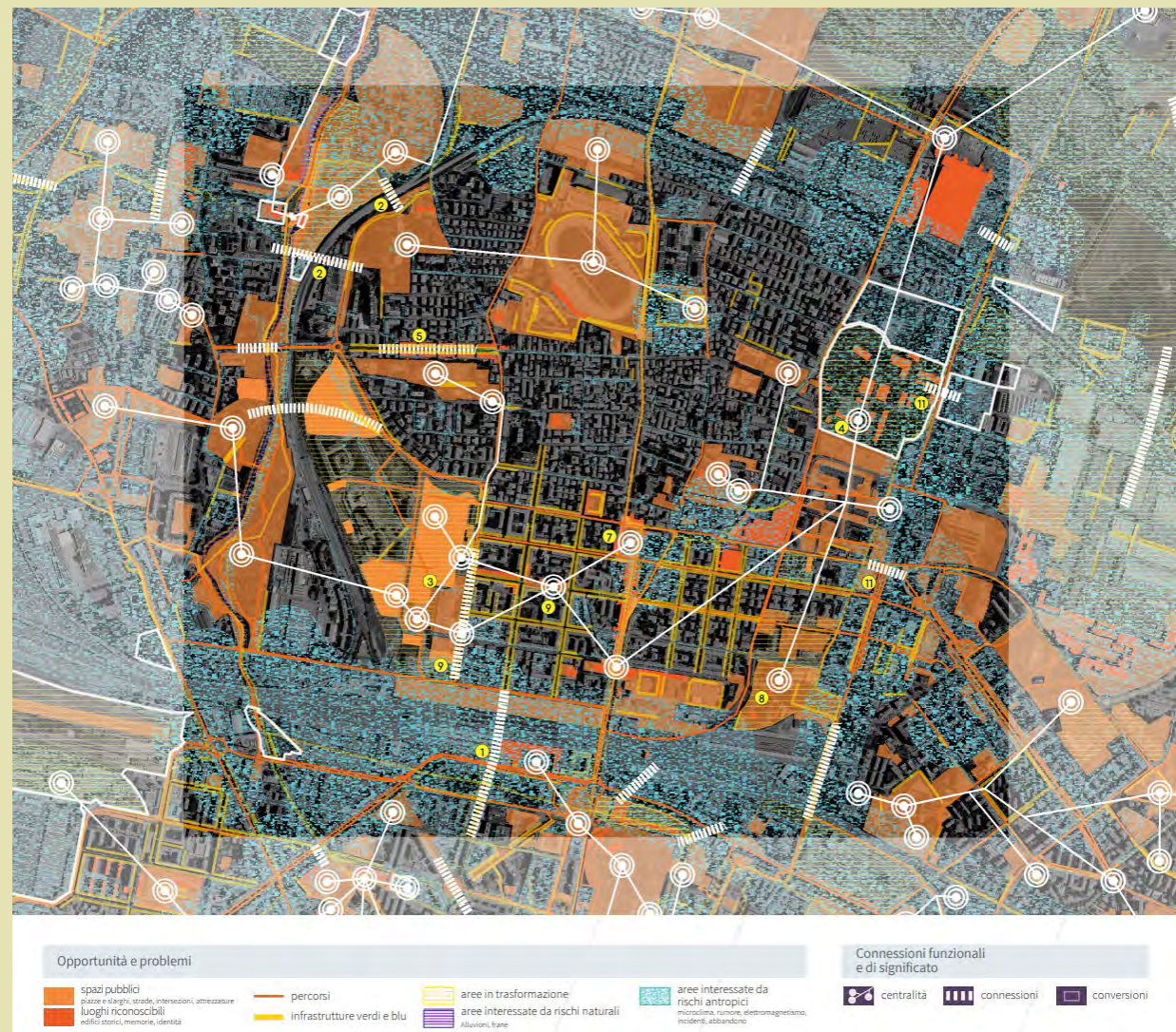


Politiche per la città dei 15 minuti in azione: il caso di Bologna

La città di Bologna sta adottando un approccio integrato verso una città di prossimità.

- 1) Bologna città 30
- 2) Strategie Locali del piano regolatore (PUG)

Il piano regolatore spazializza strategie locali per migliorare l'accessibilità e qualità di percorsi ciclopedonali, spazi e servizi pubblici, ispirandosi a principi di «design for all».

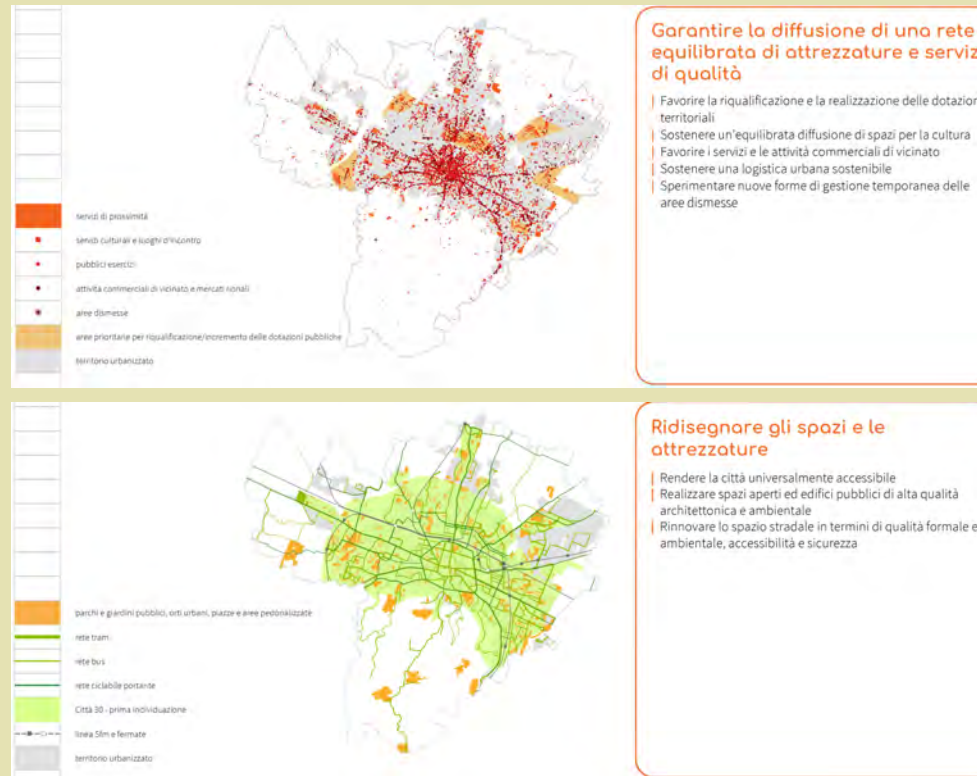


Fonte: Comune di Bologna

Politiche per la città dei 15 minuti in azione: il caso di Bologna

La città di Bologna sta adottando un approccio integrato verso una città di prossimità.

- 1) Bologna città 30
- 2) Strategie Locali del piano regolatore (PUG)
- 3) Servizi di prossimità



Il piano codifica i servizi di prossimità e le abitazioni agevolate come standard urbanistici da garantire, e regola le trasformazioni per incentivarli. La rete di **case di quartiere** opera generando occasioni di prossimità e confronto per il potenziamento della città pubblica e dei servizi.



Politiche per la città dei 15 minuti in azione: il caso di Bologna

La città di Bologna sta adottando un approccio integrato verso una città di prossimità.

- 1) Bologna città 30
- 2) Strategie Locali del piano regolatore (PUG)
- 3) Servizi di prossimità
- 4) **Partecipazione pubblica**



Fonte: IU

I **laboratori di quartiere** coinvolgono in modo trasversale e stabile i cittadini e le comunità locali, promuovendo un approccio alle politiche pubbliche basato sulla prossimità, facendo emergere priorità, bisogni, indicazioni e proposte, favorendo il dialogo tra abitanti e decisori

Per concludere

- Una città di prossimità (dei 15, 20, x minuti) è possibile e può generare **molti impatti positivi** sulla **qualità degli spazi, dei servizi, delle connessioni**.
- È una strategia già **seguita da molte città**, in modo più o meno esplicito.
- È importante essere consapevoli dei **rischi** del modello e prevedere soluzioni per mitigarli.
- La prossimità fisica non basta — le esperienze più efficaci integrano **accessibilità e dimensione sociale**, rafforzando la partecipazione e il coinvolgimento.
- Rimane un modello urbano difficilmente applicabile in **aree periferiche, periurbane e rurali**.



Fonte: Paris en commun

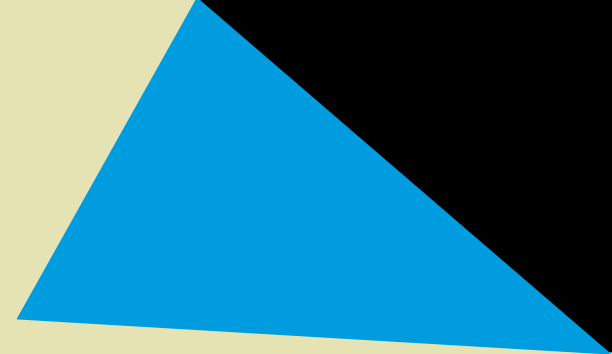


Grazie per l'attenzione!

Giovanni Lanza
Ricercatore RTDa

DASU – Politecnico di Milano

Contatti:
giovanni.lanza@polimi.it



PGT InFormAzione

Attorno a... la Linea Metro

Stazioni della metropolitana tra nodo e luogo

Mobilità e città: perché parlarne?

Oggi trasporto e città crescono (spesso) separati
ci muoviamo di più, ma viviamo peggio gli spazi...



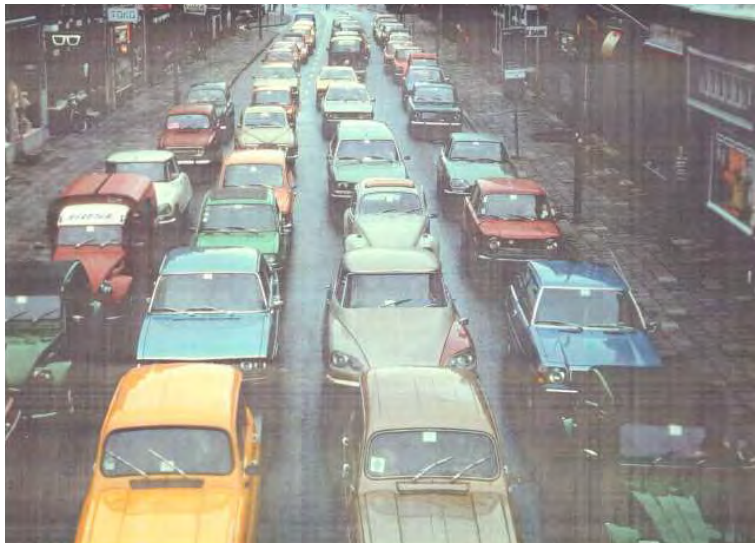
Forbes

It's Been 100 Years Since Cars Drove Pedestrians Off The Roads

Nov 8, 2022, 06:54am EST

Mobilità e città: perché parlarne?

Oggi trasporto e città crescono (spesso) separati ci muoviamo di più, ma viviamo peggio gli spazi...



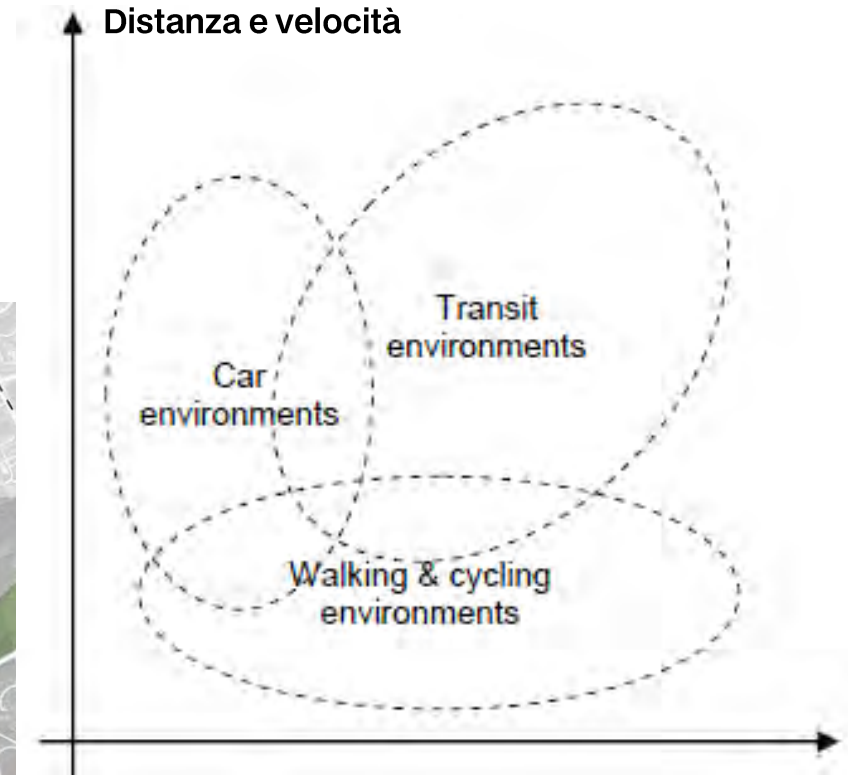
Ingorgo stradale in una via a quattro corsie

Automobilisti senza la loro auto



Stesso numero di persone che siedono in un autobus

TOD! Transit Oriented Development

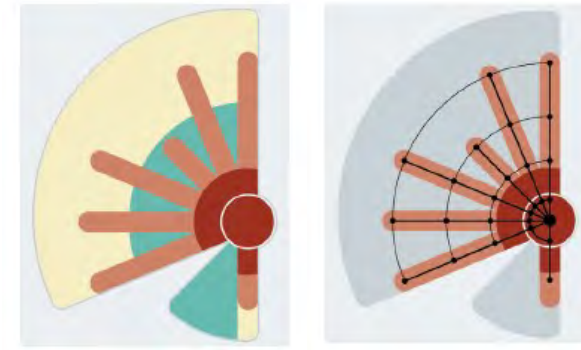


Capacità e la flessibilità di un sistema di trasporto e il grado di concentrazione spaziale delle attività

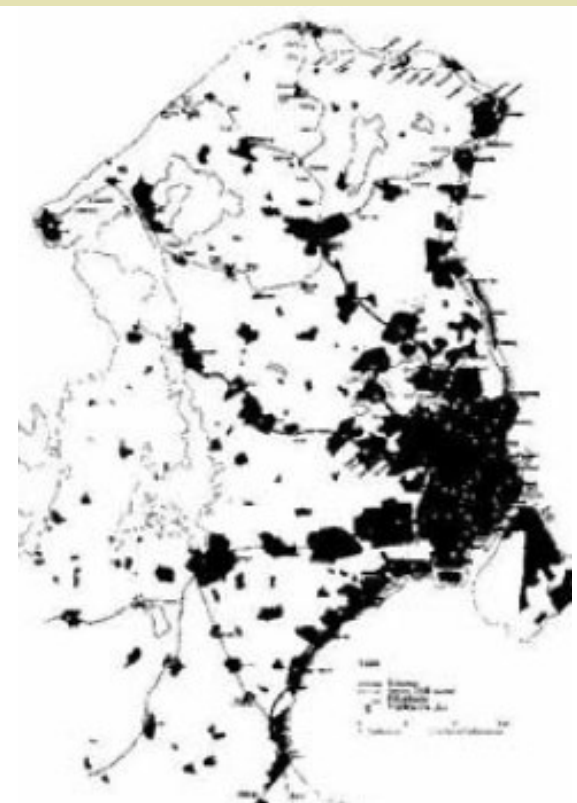
(Bertolini & Le Clercq, 2003)

È necessario combinare i punti di forza del trasporto pubblico e delle modalità di trasporto «lente»

Copenhagen Finger plan



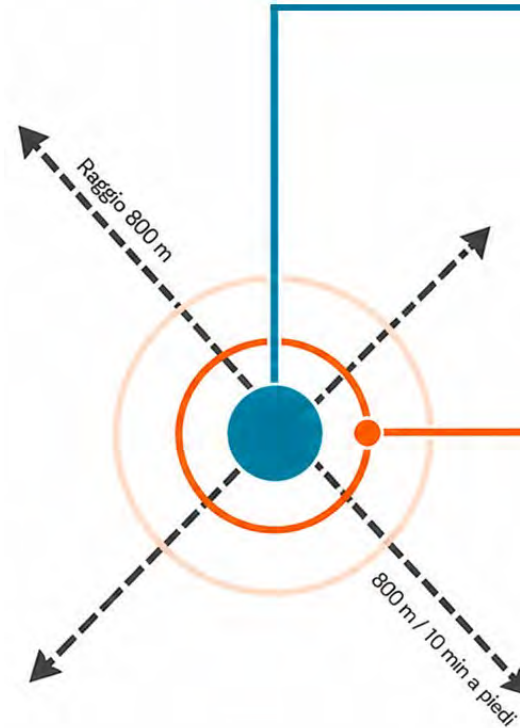
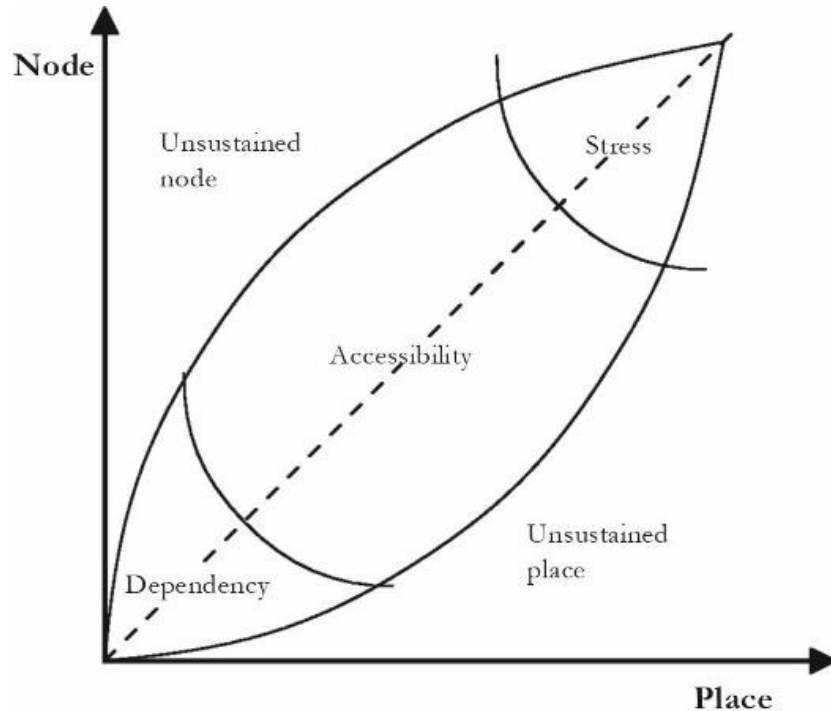
1 | Finger plan 2 | 5 assi radiali di investimento 3 | corridoi di sviluppo 4 | corridoi di sviluppo



(Cervero, 1998; Denmark Ministry of the Environment, 2015)

Metropolitana come nodo e luogo

Il trasporto pubblico non serve solo a muoversi: serve a costruire la città



A. VALORE DEL NODO

Misura l'importanza della stazione nella rete di trasporto pubblico.

- Grado di centralità
- Vicinanza ad altre stazioni
- Connessioni con altri mezzi
- Domanda giornaliera
- Diversità del territorio



B. VALORE DEL LUOGO

Misura la qualità urbana e l'accessibilità del contesto intorno alla stazione.

- Densità di incroci stradali
- Accessibilità pedonale locale
- Uso del suolo
- Intensità delle funzioni

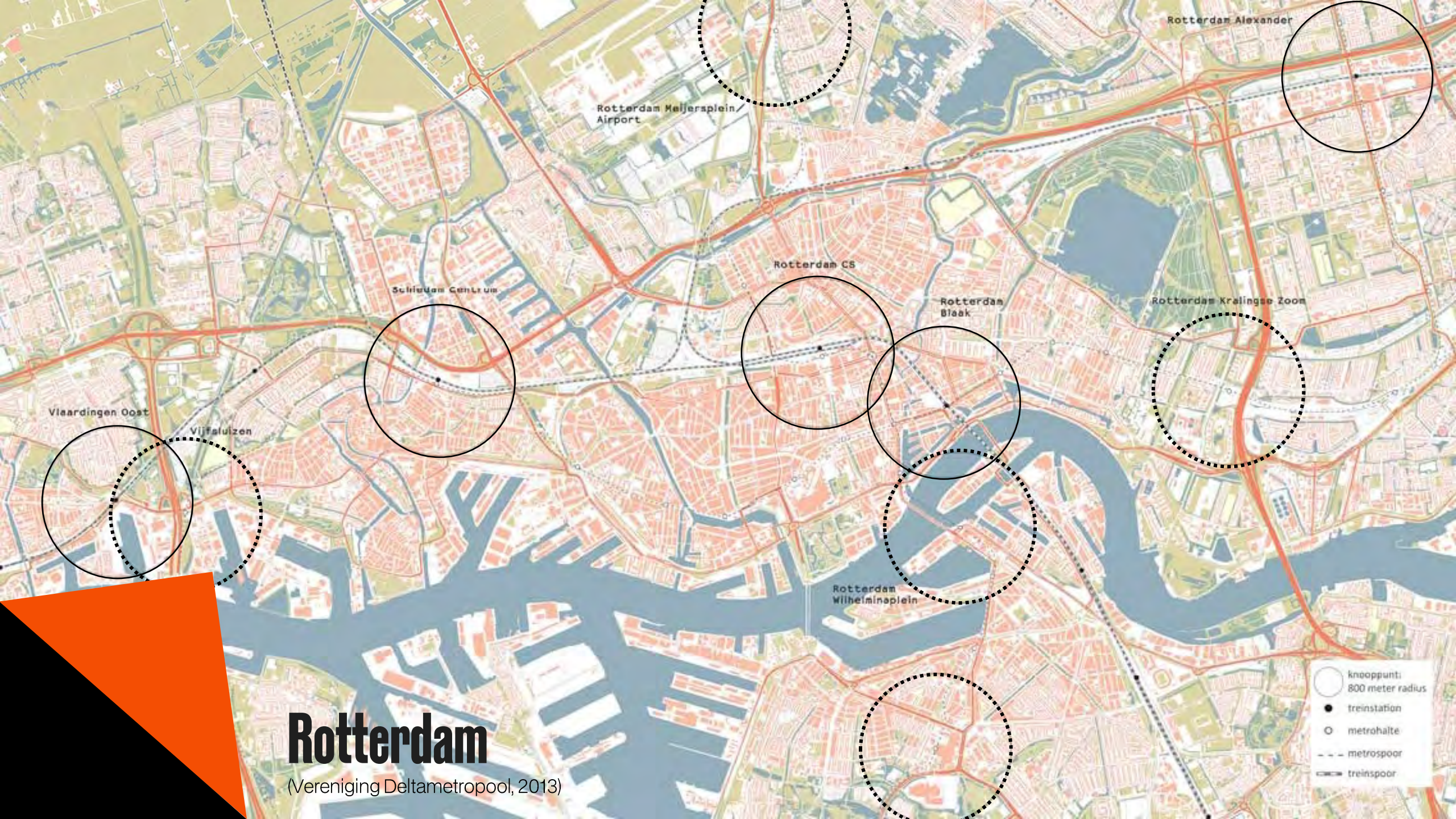


Il modello si focalizza sul concetto di equilibrio integrato (dinamico e mutuale) sulla duplice identità della stazione, come 'nodo' della rete di trasporto e come 'luogo' urbano.

A sinistra: Bertolini (1999)
A destra: adattamento da (The World Bank, 2018)

Metropolitana come nodo e luogo





Rotterdam Meijersplein/Airport

Rotterdam Alexander

Rotterdam Centrum

Rotterdam CS

Rotterdam Blaak

Rotterdam Kralingse Zoon

Vlaardingen Oost

Vijfsluizen

Rotterdam Wilhelmijnplein

Rotterdam

(Vereniging Deltametropool, 2013)

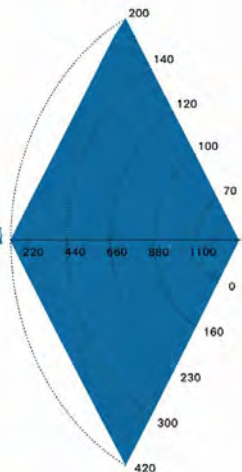
- knooppunt: 800 meter radius
- treinstation
- metrohalte
- - - metrospoor
- treinspoor

NODO
(trasporto)

LUOGO
(qualità urbana)

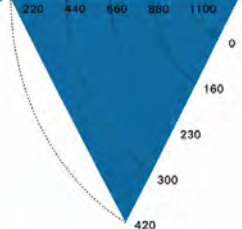
MOBILITÀ LENTA

Presenza di bici, trasporto pubblico, attraversamenti ferroviari, parcheggi bici, finezza/rete locale entro 300 m



TRASPORTO PUBBLICO

Presenza, frequenza e direzioni delle linee



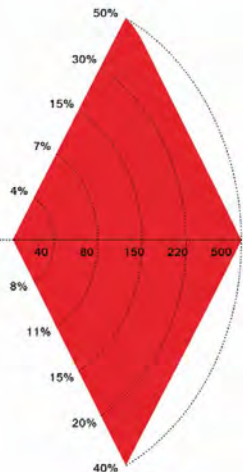
RETE STRADALE

Presenza di autostrade, svincoli, strade regionali e parcheggi



PROSSIMITÀ

Intensità d'uso nei primi 300 metri rispetto al totale



INTENSITÀ
Densità di abitanti, lavoratori, visitatori

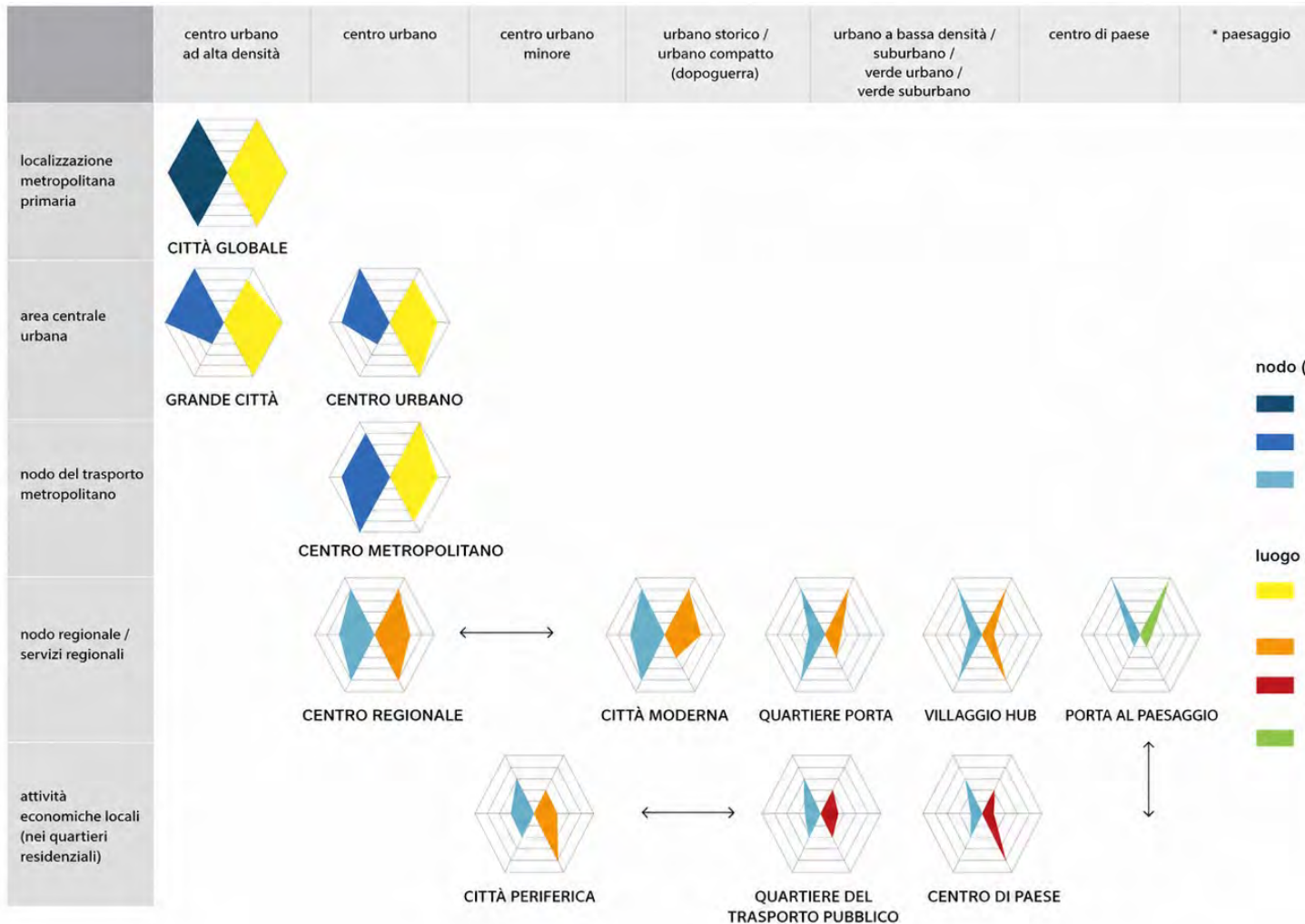
MIX FUNZIONALE

Rapporto tra abitanti e lavoratori per ettaro



Nodo

Luogo



nodo (trasporto)

- internazionale (alta velocità)
- nazionale / intercity
- regionale / sprinter

luogo (uso urbano)

- prevalentemente lavoro / servizi (destinazione)
- mix abitare – lavoro – servizi
- prevalentemente residenziale (origine)
- paesaggio regionale

Rotterdam

(Vereniging Deltametropool, 2013)



12 tipi di luoghi di nodi

CITTÀ GLOBALE



CENTRO METROPOLITANO



QUARTIERE PORTA



QUARTIERE DEL TRASPORTO PUBBLICO



GRANDE CITTÀ



CENTRO REGIONALE



VILLAGGIO HUB



CENTRO DI PAESE



CENTRO URBANO



CITTÀ MODERNA



CITTÀ PERIFERICA



PORTA AL PAESAGGIO



Rotterdam

(Vereniging Deltametropool, 2013)



Rennes

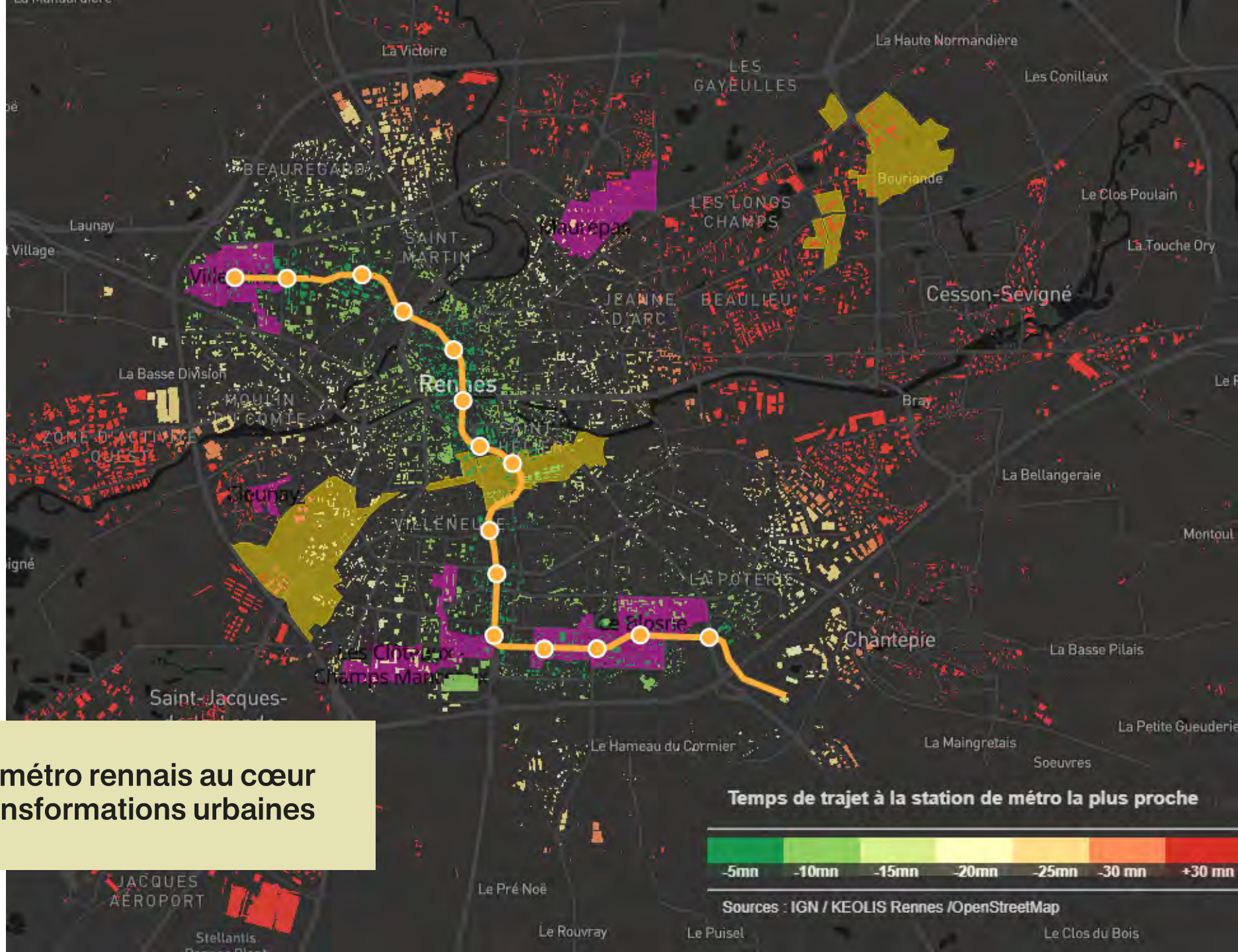
La ligne b du métro rennais au cœur des transformations urbaines

(Territoires Rennes, 2022)

- A (1986-1997-2002)
- B (2003-2022)

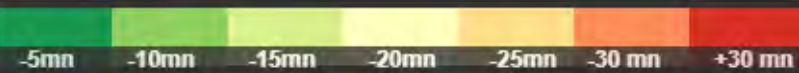


Rennes



La ligne b du métro rennais au cœur des transformations urbaines

Temps de trajet à la station de métro la plus proche



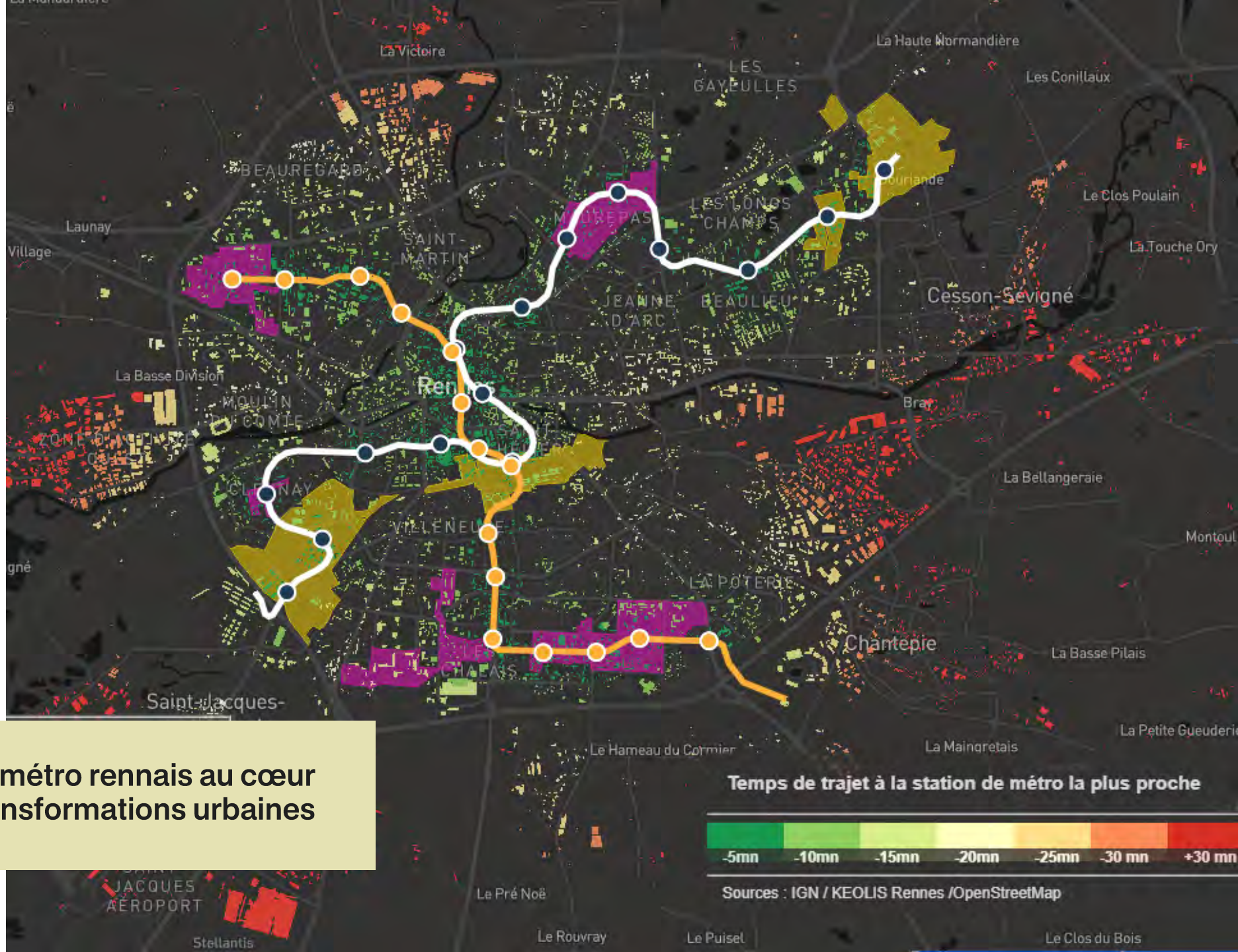
Sources : IGN / KEOLIS Rennes / OpenStreetMap

Rennes

- ZAC Courrouze
- ZAC EuroRennes
- ZAC Maurepas Gayeulles
- ZAC Atalante Viasilva
- ZAC Les Pierrins

- ZAC Blosne Est
- Terminal Kennedy

La ligne b du métro rennais au cœur
des transformations urbaines



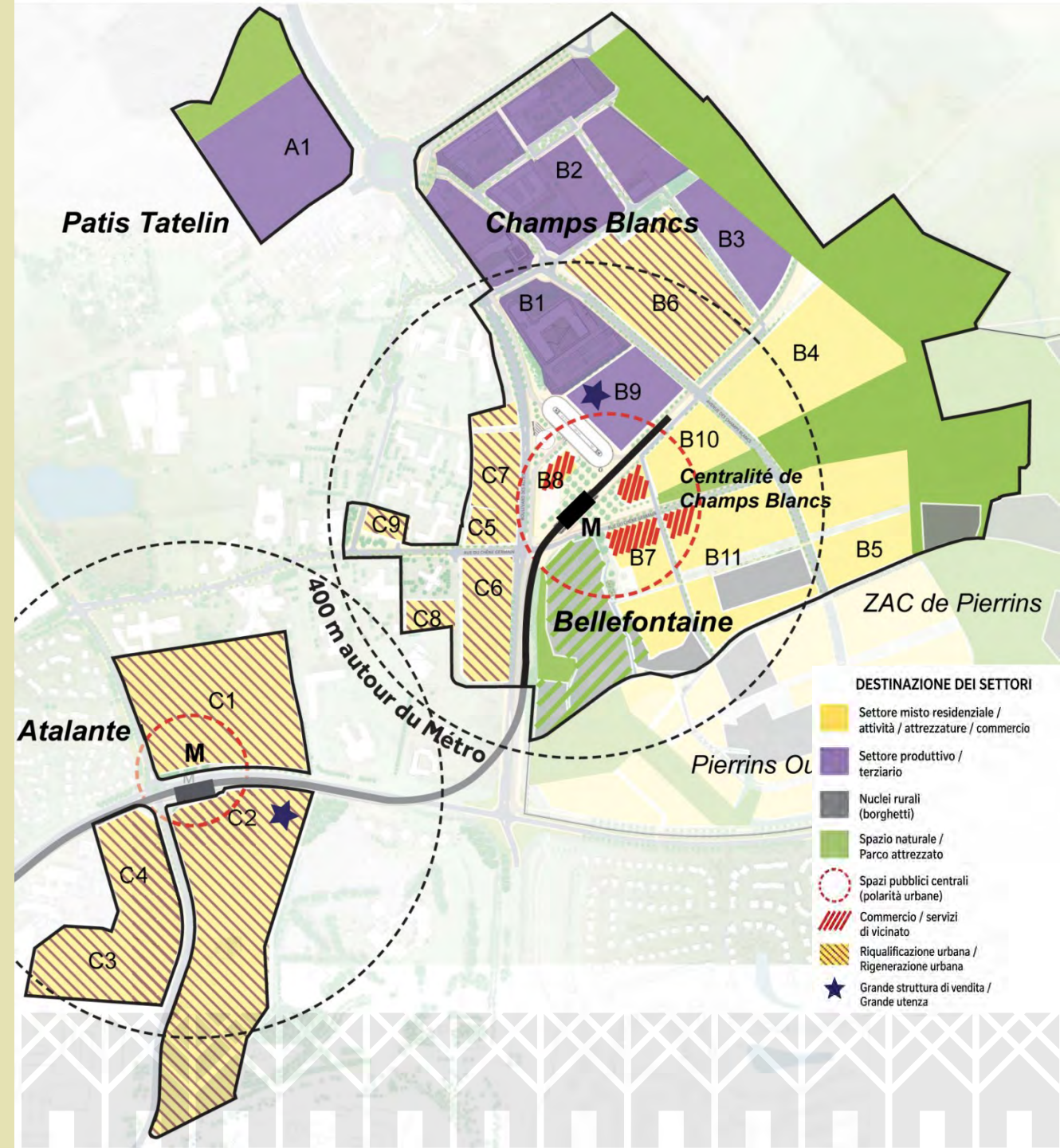
Rennes_ZAG Atalante Viasilva

Periferie | Nuovo distretto economico e residenziale

L'area si estende tra Rennes e Cesson-Sévigné. Comprende il parco tecnologico Atalante Beaulieu e l'area degli Champs-Blancs. Il sito include anche borghi storici preservati, spazi agricoli e naturali integrati in una rete di parchi e viali alberati.

- 93 ettari
- 3.100 unità abitative
- 356.000 m² di attività economica
- 4.000 m² negozi e servizi
- 32 ettari verde
- parcheggio di interscambio da 800 posti

(Agence Devillers & Associés)











(Agence Devillers & Associés)



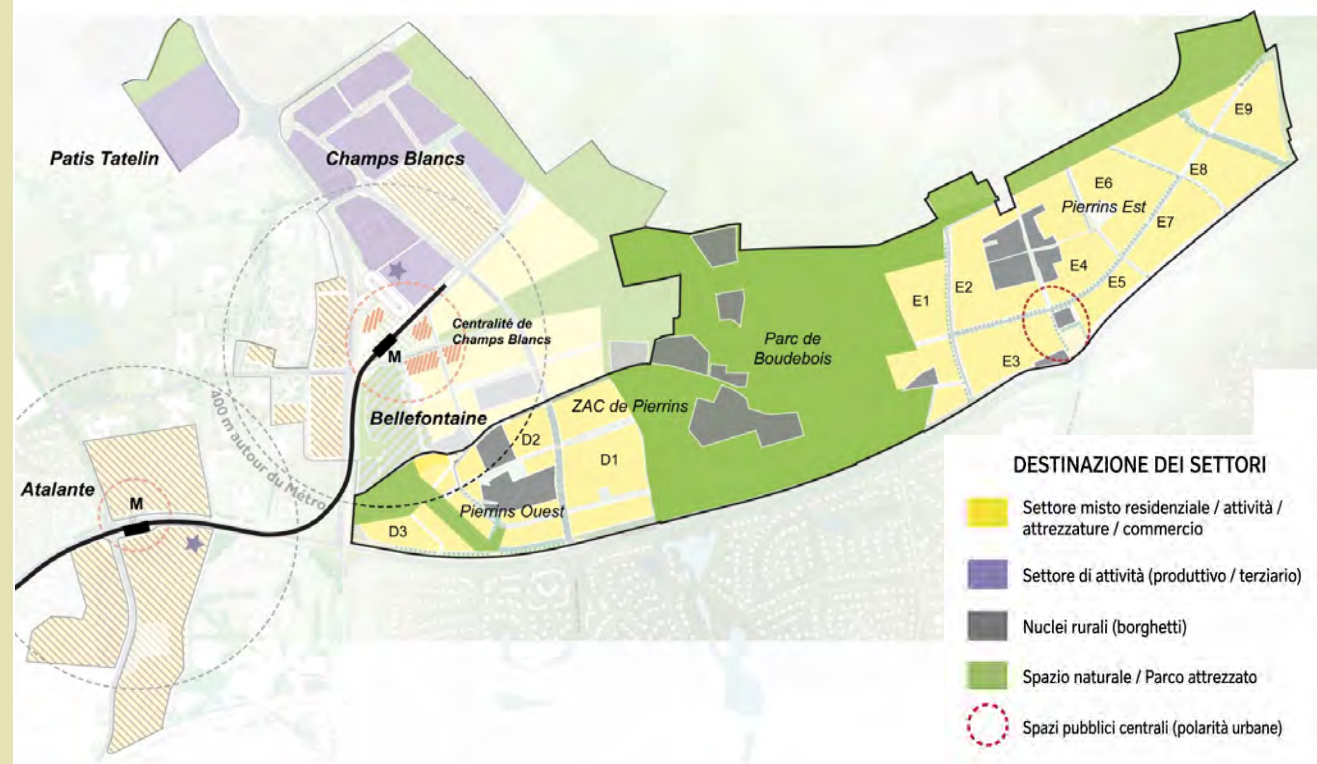
Rennes_ZAC Les Pierrins

Aree di confine | Riconnessione con la natura

Nel comune di Cesson-Sévigné, il quartiere Les Pierrins si trova a sud di ViaSilva. Comprende ampie aree agricole e naturali che il progetto integra in una rete di parchi e strade giardino.

- 107 ettari
- 2.850 unità abitative
- 3.000 m² negozi e servizi
- 40 ettari di spazi naturali, 2 parchi, conservazione dei borghi esistenti
- Complesso scolastico, centro culturale e sportivo

(Agence Devillers & Associés)







(Agence Devillers & Associés)







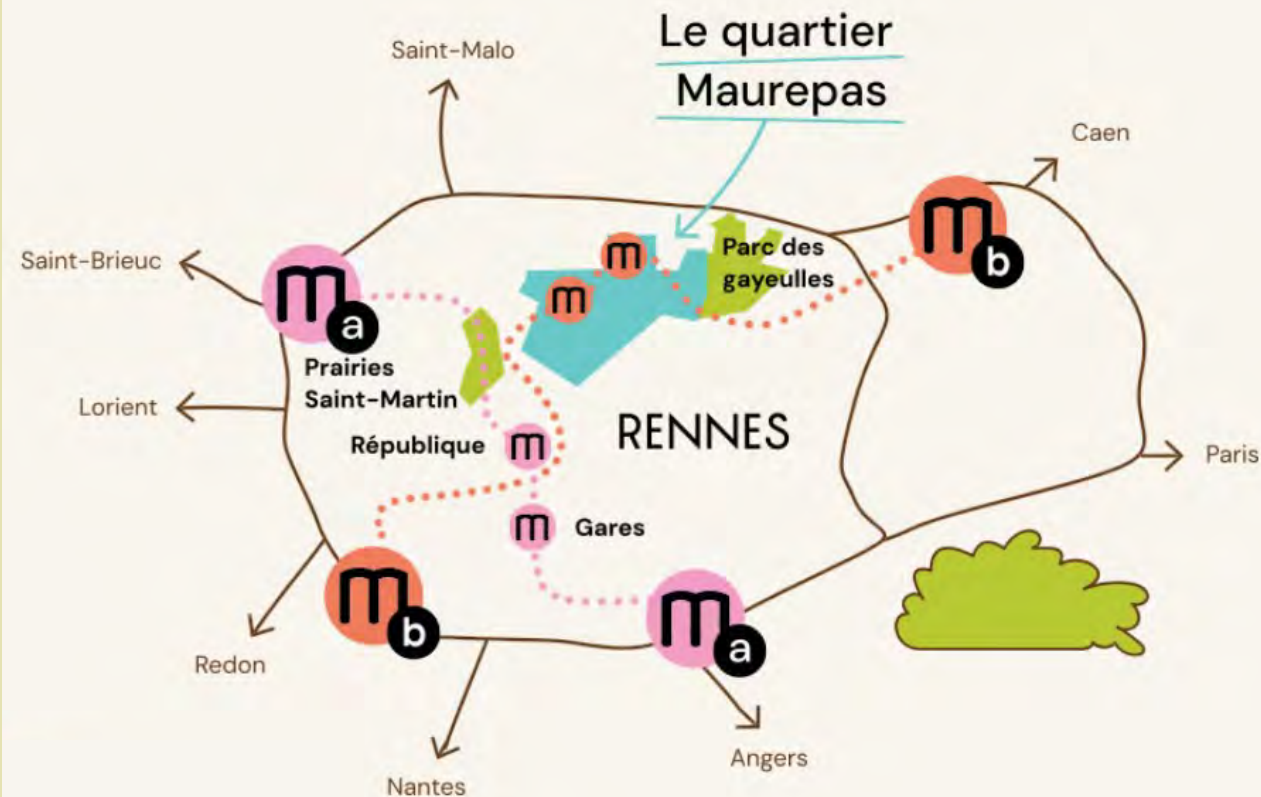
Rennes_ZAG Maurepas Gayeulles

Periferia consolidata | Riqualificazione

Maurepas è uno dei più antichi quartieri di edilizia popolare di Rennes.

Ospitava un patrimonio di 4.700 alloggi, per lo più di edilizia sociale.

- 33 ettari
- 1.400 unità abitative
- 5.000 m² polarità commerciali
- 10.000 m² di uffici e 1.000 m² di laboratori artigianali
- Riqualificazione dei principali spazi pubblici, creazione di nuove strade, sistemazione a verde del lungomare, riprogettazione delle piazze



(Ville de Rennes, Rennes métropole)

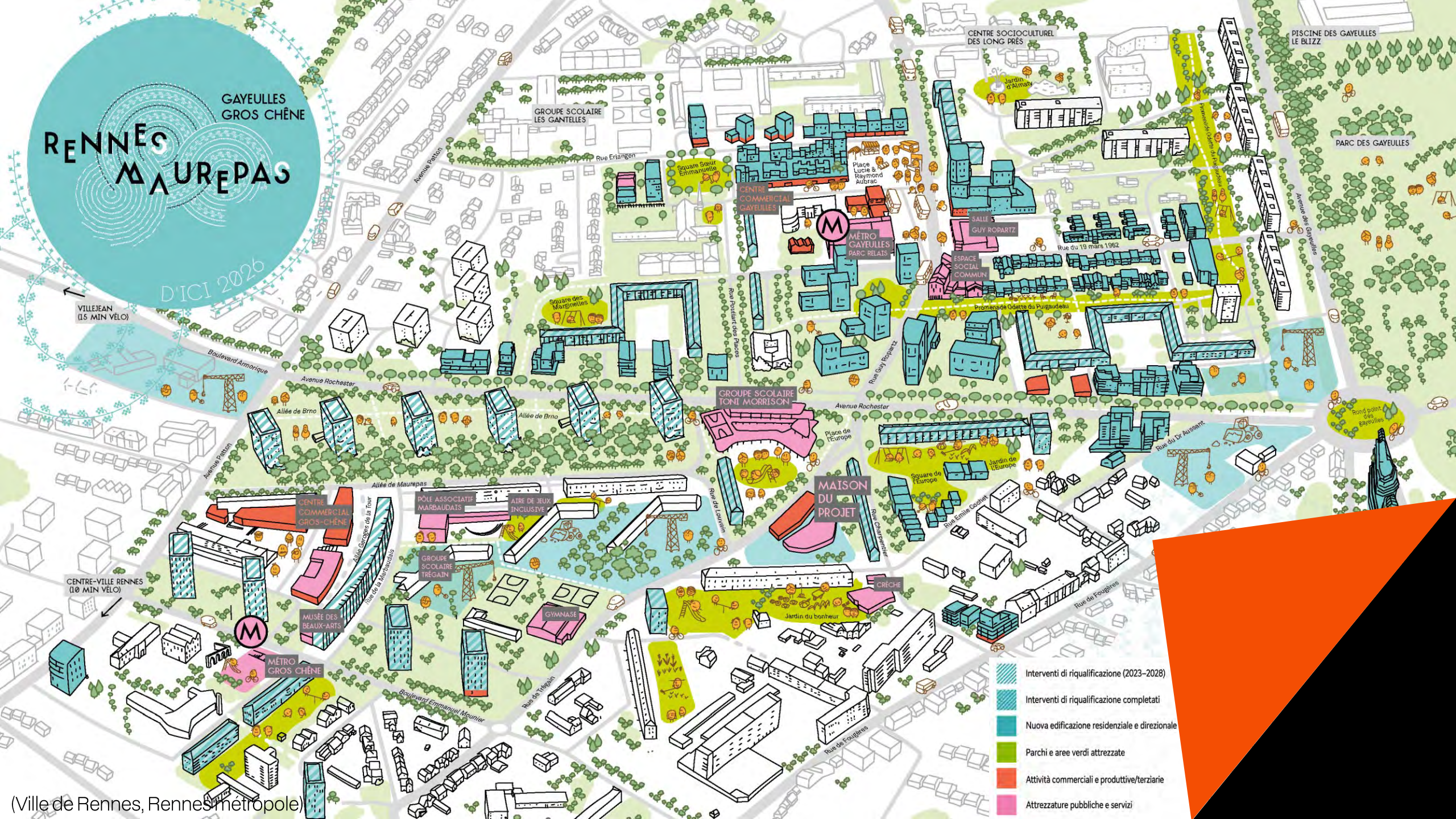
RENNES MAUREPAS

GAYEULLES GROS CHÊNE

D'ICI 2026

VILLEJEAN (15 MIN VÉLO)

CENTRE-VILLE RENNES (10 MIN VÉLO)



- Interventi di riqualificazione (2023-2028)
- Interventi di riqualificazione completati
- Nuova edificazione residenziale e direzionale
- Parchi e aree verdi attrezzate
- Attività commerciali e produttive/terziarie
- Attrezzature pubbliche e servizi



(Atelier Schall)



(Atelier Ruelle)



(Atelier Ruelle)



Le proposte degli abitanti per uno spazio vivibile e rilassante: un programma di parco per il quartiere



(Atelier Ruelle)



(Atelier Ruelle)

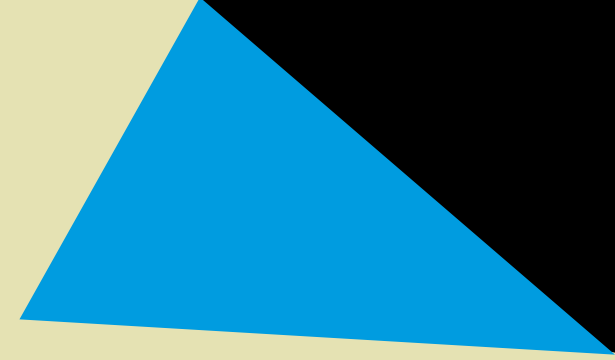
“Transit-oriented development is about creating vibrant, livable communities.”

“Lo sviluppo orientato al trasporto pubblico mira a creare comunita` vivaci e vivibili.”

— Robert Cervero

Domande?

martina.carra@unibs.it



PGT InFormAzione

Attorno a... la Linea Metro

Gianluigi Barucco e Luca Filippini 5/5/2026

Comune di Brescia - Settore Edilizia Abitativa Pubblica e Progetti Complessi

Situazione alloggiativa 2026

Oggi Distribuzione territoriale degli alloggi di proprietà comunale

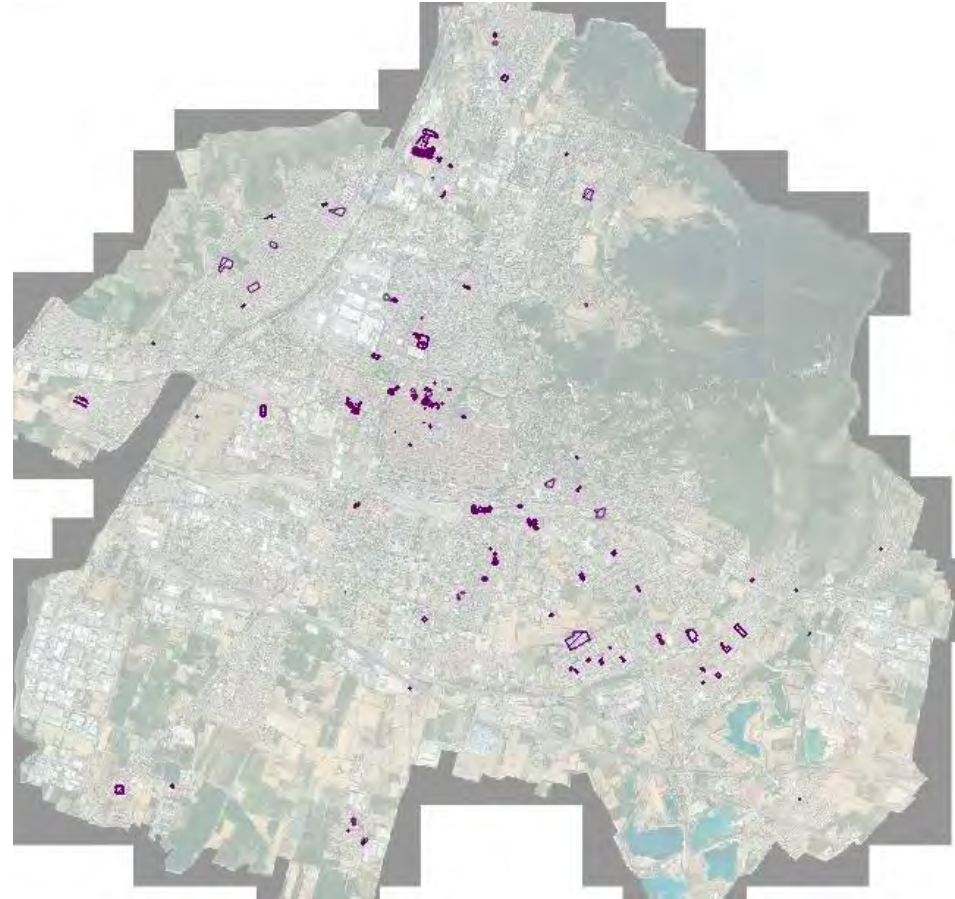
Circa 2500

300 alloggi Servizi Abitativi Sociali

60 gestione dai servizi sociali

2140 alloggi Servizi Abitativi Pubblici

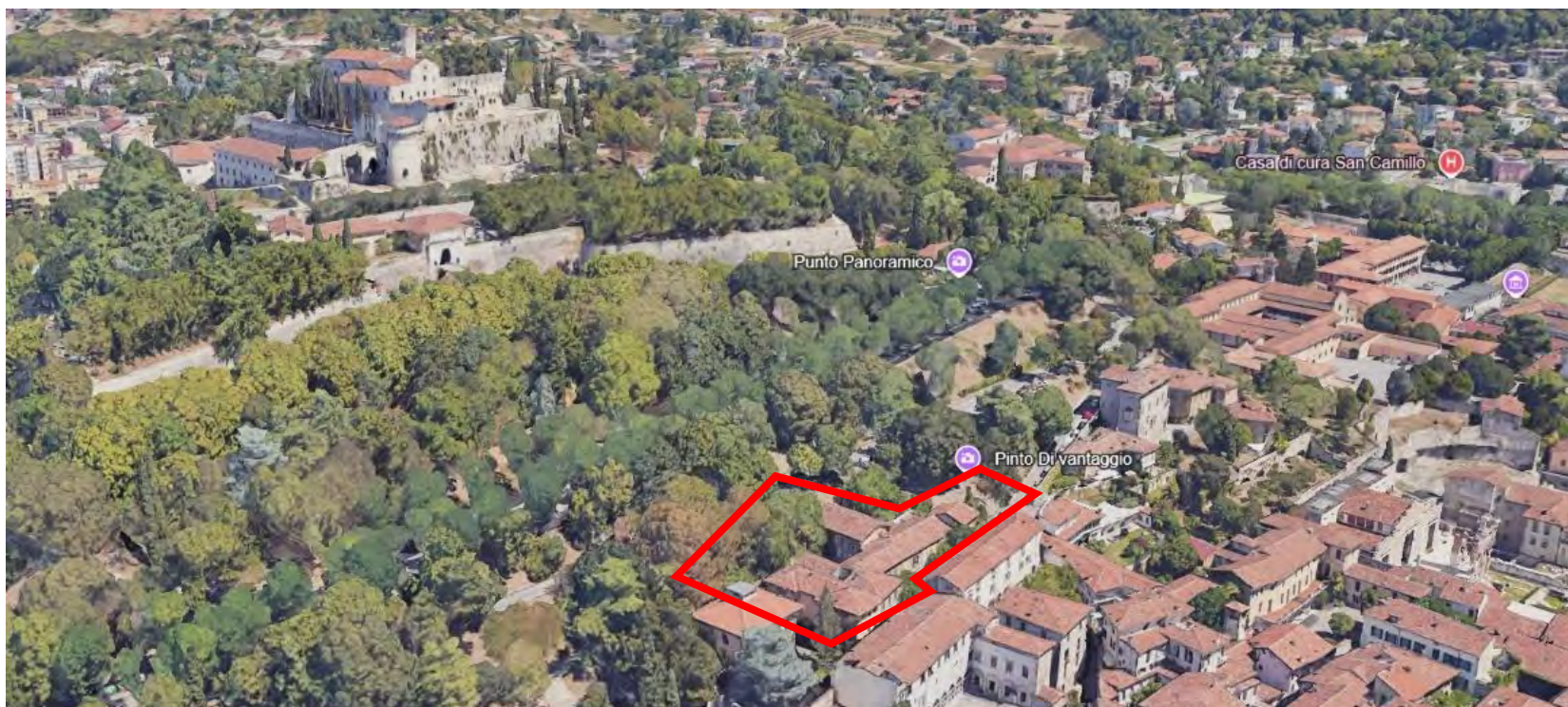
Su più di 200 edifici



Mappa Interventi



1° esempio
RECUPERO DI PATRIMONIO ABITATIVO PUBBLICO IN CONTRADA SANT'URBANO
civ.11c,13,15,15A,17,19



- L'intervento sul complesso di Sant'Urbano nasce con l'obiettivo di migliorare in modo significativo la qualità ambientale ed energetica dell'edificio, pur sapendo che ogni scelta deve confrontarsi con la sua natura storica e con i vincoli che regolano un bene tanto stratificato.
- Il progetto rappresenta un'occasione rara: **un intervento che unisce residenza sociale, tutela del patrimonio e rigenerazione urbana, contribuendo non solo al miglioramento dell'edificio, ma alla crescita dell'intera comunità.**
- L'intervento di recupero del complesso di Sant'Urbano non si limita a restituire funzionalità a un edificio storico gravemente degradato, ma si propone come una **vera e propria operazione di rigenerazione sociale nel cuore della città**. Si trova inoltre in un punto particolarmente delicato del centro storico. La trasformazione del complesso in un luogo vissuto, sicuro e qualificato rappresenta quindi un passo significativo verso una maggiore coesione urbana e una migliore qualità di vita per il quartiere.

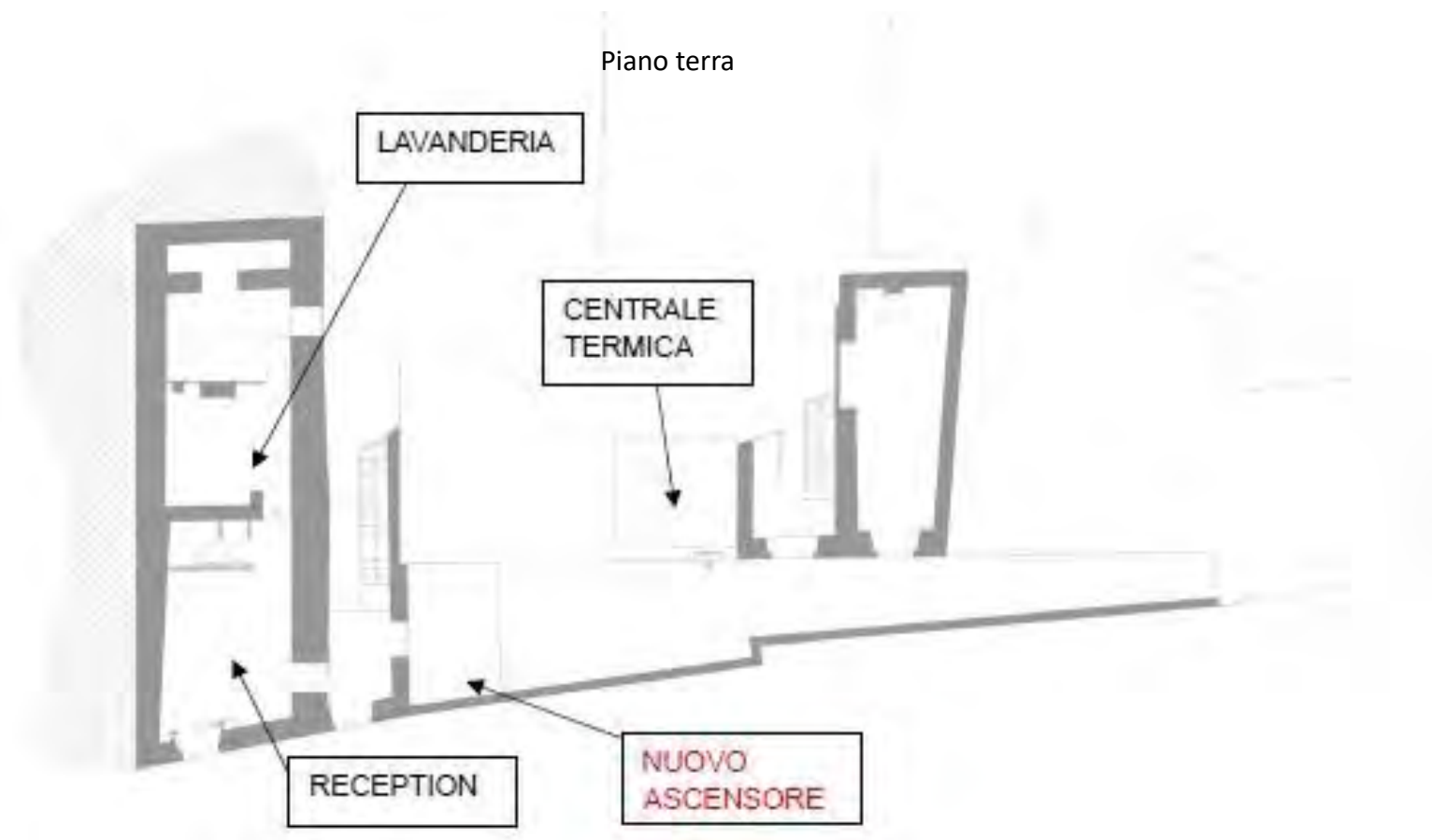


- Gli obiettivi includono:
 - la creazione di nuovi posti letto a canone calmierato (25 posti in 4 appartamenti)
 - la valorizzazione di un edificio storico di grande pregio;
 - il miglioramento energetico e strutturale compatibile con i vincoli imposti;
 - la riqualificazione degli spazi esterni;
 - il rafforzamento della sicurezza urbana;
 - la valorizzazione delle testimonianze archeologiche emerse.

- **Gli alloggi sono destinati a studenti, lavoratori fuori sede, giovani coppie e altre categorie che necessitano di una soluzione abitativa a canone calmierato.** Sono previsti inoltre spazi comuni e servizi condivisi come reception, lavanderia e locali tecnici, che contribuiscono a creare un ambiente collaborativo e a sostenere forme di convivenza basate sulla socialità e sulla condivisione degli spazi.



PROGETTO





Piano primo





Piano secondo





Piano terzo





COMUNE DI
BRESCIA

n.Posti letto totali	alloggio1	alloggio2	alloggio3	alloggio4
25	14	6	3	2



- Tutte queste soluzioni permettono di assicurare **un elevato livello di inclusività**, pur operando in un immobile vincolato, dove ogni modifica deve essere compatibile con la tutela del bene storico. Il progetto assume un ruolo importante per la rigenerazione dell'area: restituire l'edificio alla sua funzione residenziale, dotarlo di accessi sicuri, renderlo nuovamente abitato e presidiato avrà un impatto significativo sul tessuto urbano.

- Un elemento centrale della sostenibilità sociale è la **valorizzazione del patrimonio storico e archeologico rinvenuto nel complesso**. Il progetto prevede infatti il recupero e la messa in evidenza dell'antica abside romanica e delle murature medievali. È prevista la creazione di un percorso interno, con uno spazio a doppia altezza che renderà visibili le murature e l'abside della chiesa romanica (XI-XII sec.). Questa scelta conferisce al complesso un duplice valore: da un lato la sua funzione di edilizia residenziale pubblica, dall'altro la sua trasformazione in un luogo di cultura e conoscenza.

- L'intervento contribuirà a:
 - migliorare la percezione di sicurezza nella contrada;
 - ridurre fenomeni di degrado e intrusioni;
 - rafforzare la presenza di abitanti stabili e servizi pubblici



2° esempio
RECUPERO DI PATRIMONIO ABITATIVO PUBBLICO IN VIA NINO BIXIO 8-10



- La proposta progettuale del Comune riguardava **il recupero di due immobili adiacenti di proprietà pubblica situati in centro storico, in via Nino Bixio 8 e 10 e di alcuni alloggi situati in modo diffuso nelle vicinanze** in edifici di edilizia residenziale pubblica ma all'interno di una cornice di offerta abitativa differenziata.



- Il progetto di intervento si inseriva in una politica del Comune di Brescia che fin dai primi decenni del '900 è stata volta ad **acquisire proprietà nel centro storico destinandole ai ceti meno abbienti (la più massiccia effettuata tra la fine degli anni '70 e '80)**; una politica che ha permesso di difendere il centro storico della città da fenomeni estesi di gentrification e di espulsione di ceti popolari, contribuendo a calmierare i valori di mercato.
- L'obiettivo è quello di **creare un hub di quartiere coinvolgendo in un unico progetto sociale non solo gli inquilini dei nuovi alloggi ma anche gli anziani e i nuclei familiari che abitano nell'immediato intorno, attivando, in tal modo, una rete virtuosa di relazioni abitative e sociali, capaci di creare comunità, migliorare la qualità di vita delle persone e contribuire a generare forme di welfare territoriale.**

- Obiettivi più specifici sono:
 - **L'incremento degli alloggi SAS** per giovani famiglie e giovani lavoratori;
 - L'articolazione del **mix sociale**;
 - La creazione di **spazi di condivisione** per progetti collaborativi che coinvolgano sia i nuovi inquilini di via Nino Bixio 8 e 10 sia i nuovi inquilini degli alloggi messi a disposizione del progetto;
 - L'apertura degli **spazi condivisi** (in particolare il giardino e uno spazio living) **agli abitanti**;
 - Una **gestione sociale innovativa** attenta alla comunità che prevede l'attribuzione in forma gratuita di un alloggio al Piano terra ad un giovane che in cambio presterà **servizi di portierato e supporto alla gestione degli spazi comuni e alla rete degli abitanti** che frequenterà gli spazi comuni;
 - Il **coinvolgimento di associazioni** che possano contribuire a presidiare e migliorare la qualità di vita degli abitanti definendo un complesso di azioni volte a supportare **forme di collaborazione solidale di prossimità**.

Via Nino Bixio 8- 10



Ingressi su Via Nino Bixio

I due immobili oggetto dell'intervento più consistente, entrambi di proprietà pubblica, sono situati nel quartiere Carmine a nord ovest del centro storico e fanno parte di un tessuto di case a schiera di origine quattrocentesca; elemento tipico di questa tipologia è la pertinenza di una corte o giardino interno.

Via Nino Bixio 10 è composto da **6 alloggi**, di dimensioni molto piccole (mono o bilocali) è attualmente completamente disabitato e versa in condizione di degrado tali da richiedere non solo interventi di sistemazione interna degli appartamenti e dei serramenti ma interventi più rilevanti, quali: il rifacimento e consolidamento del tetto e dei solai interpiano.

Via Nino Bixio, 8 è composto da **8 alloggi** tutti bilocali grandi (le dimensioni sono intorno ai 60-70 mq) di cui 3, localizzati al terzo e quarto piano, risultano sfitti e i rimanenti abitati o in procinto di essere abitati da utenti ERP.

In entrambi gli edifici si accede da uno stretto corridoio che porta alle scale (via Nino Bixio 8 è servito anche da ascensore) e agli spazi esterni ora separati e consistenti, per Bixio, 8 in un bel giardino e per Bixio 10 in una corte in parte occupata da un portico con fontana-lavatoio e sovrastante locale di una ventina di metri quadri, con bagno e accesso indipendente.





Piano terra (stato di prog.)

- Bilocale
- Spazio comune
- Spazio associazione
- Giardino



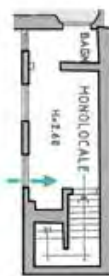
Bilocale
SU= 50 mq



Via Nino Bixio, 8
Il giardino di via nino bixio, 8



Via Nino Bixio, 10
La corte di via nino bixio, 10



Questo spazio si trova ad un piano ammezzato



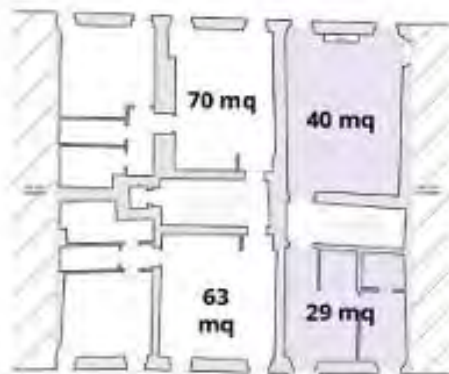
COMUNE DI
BRESCIA



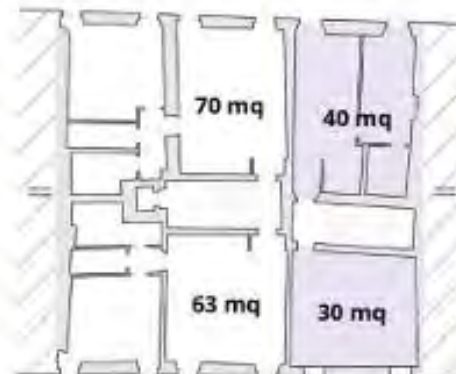


1° e 2° piano (stato di fatto)

- Monolocale
- Alloggi non disponibili



Primo piano



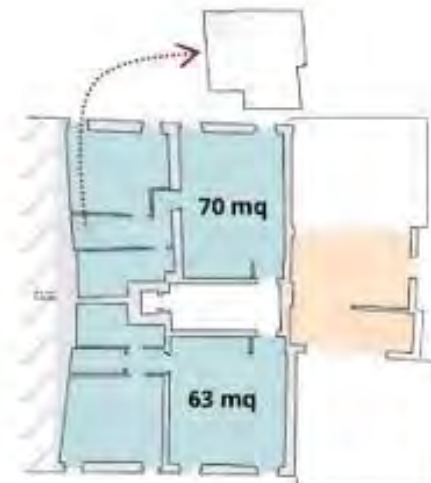
Secondo piano

3° e 4° piano (stato di fatto)

- Spazio comune
- Bilocale ampio
- Alloggi non disponibili



Terzo piano



Quarto piano



COMUNE DI
BRESCIA



I due immobili appartengono a **due edifici strutturalmente separati** e senza la possibilità di essere resi comunicabili; tuttavia il giardino e la corte, rispettivamente di via Nino Bixio 8 e 10, oggi separati da un muro di divisione, **possono facilmente essere messi in condivisione** demolendone una piccola porzione. L'apertura di questo passaggio permetterà un utilizzo unitario sia del giardino, sia degli spazi comuni previsti dal progetto.



Gli spazi condivisi

La dimensione contenuta degli alloggi è compensata non solo dalla presenza del grande giardino ma anche dalla presenza di alcuni spazi comuni che permettono di estendere lo spazio dell'appartamento fornendo luoghi di condivisione dove gli inquilini potranno svolgere attività legate al quotidiano come studiare, lavorare, incontrarsi, progettare attività condivise e collaborative che aiutino a migliorare la qualità dell'abitare e a supportare il proprio progetto di vita:

- Un living al Piano terra come spazio di incontro e di supporto all'uso del giardino.
- Una sala comune nell'appendice edificata all'interno del cortile di via Bixio, 10 sopra al portico; una sorta di rifugio dove andare a giocare a carte, guardare un film, suonare o ascoltare musica

Via Nino Bixio si configurerà pertanto come **un Hub per il quartiere**, un punto di riferimento dove poter venire e usufruire degli spazi a disposizione e **dove giovani e anziani potranno supportarsi a vicenda.**



COMUNE DI
BRESCIA

Grazie per l'attenzione!

Settore Edilizia Abitativa Pubblica e Progetti Complessi

