



Il percorso progettuale e realizzativo

Nel 2022 l'Unità di progetto monumentale del Comune di Brescia, nella consapevolezza di poter restituire un bene monumentale particolare, unico e identitario della città di Brescia, ha iniziato un percorso progettuale, predisponendo la documentazione relativa ad un intervento di pulizia e restauro, inviata alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Bergamo e Brescia, che ha rilasciato specifica autorizzazione in giugno 2022.

Considerata l'opportunità di evitare per quanto possibile la presenza di cantieri durante l'anno 2023 Capitale della cultura Bergamo e Brescia, il percorso di intervento è stato ripreso nel 2024, con l'aggiornamento del progetto per il servizio di pulizia e recupero e la selezione della ditta affidataria con una necessaria specializzazione in grado di effettuare tale servizio. L'incarico di realizzazione è stato affidato alla ditta SOCEB srl di Brescia – Provaglio di Iseo, realtà del territorio bresciano esperta nel settore ferroviario, che è stata ritenuta un operatore economico adeguato per procedere nell'attività di restauro individuata.

Già in fase progettuale, di concerto la funzionaria dell'Ente di tutela dott.ssa Silvia Massari, ci si è resi conto che la tipologia di manufatto, sicuramente particolare rispetto agli oggetti normalmente trattati in ambito monumentale, richiedeva la presenza di una professionalità esperta in merito alla conservazione e restauro di metalli applicati a beni tecnico-scientifici. Il Comune ha quindi affidato l'incarico di supporto al responsabile del procedimento per l'assistenza tecnico scientifica alla restauratrice Marianna Cappellina, Responsabile Conservazione e Restauro del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci di Milano.

La progettazione è partita dall'analisi dello stato di degrado della Locomotiva. Le indagini condotte in via preliminare hanno permesso di individuare, per quanto visibile, il degrado della superficie ferrosa, di quella lignea e delle vernici. I sondaggi effettuati sul lato nord della locomotiva, in particolare sulla cassa dell'acqua, sulla lanterna, sulle ruote, sulle bielle del rodiggio e sulle targhe, hanno sottolineato da un lato la presenza di numerosi strati di vernice nera e dall'altro la presenza di vari metalli come: il bronzo, per le targhe storiche, il rame, per le borchie delle lanterne anteriori, la ghisa e l'ottone (ora in evidenza) per le ruote.

L'utilizzo della vetroresina e di alcuni inserti in lamiera, utilizzati in passato per "tamponare" le lacune ossidative che si stavano evidenziando, ha peggiorato notevolmente la consistenza della lamina ferrosa. L'umidità, gli sbalzi termici, le infiltrazioni in atto, hanno sollevato e rigonfiato lo stato protettivo, favorendo l'ossidazione con perdita di materia; perdita di materia ancor più evidente durante la fase dell'idrosabbatura, resasi necessaria per bloccare ed eliminare il processo ossidativo in atto, facilitando la rimozione di porzioni consistenti di lamine totalmente ammalorate ed irrecuperabili.

L'attività di restauro, con l'apporto di competenze plurime e specifiche, si è svolta con particolare attenzione a tutte le fasi di seguito elencate

Fase 1 - attività preliminari

- lavaggio preventivo mediante idropulitrice a bassa pressione;
- smontaggio di tutti i componenti e accessori asportabili, per permetterne la loro lavorazione (risanamento e/o ricostruzione) fuori opera o per sostituzione ex novo se non recuperabili, quali: targhe, connessioni idrauliche, fumaiuolo, duomo, vetri, respingenti anteriori e posteriori, lanterne anteriori e posteriori;

Fase 2 – attività di pulizia e restauro

- Idrosabbatura per asportare le vernici esistenti e individuare le parti in lamiera da stuccare, tagliare, sostituire;
- Verifica e condivisione delle cromie della livrea originale della locomotiva n 1, con attenzione particolare ai dettagli per i quali ci si è avvalso di confronti su fotografici e ricerche documentali e relative a: scritte, accessori, rivestimenti;
- Sostituzione, poiché irrecuperabili, di tutti i vetri, alcuni scheggiati e con evidenti microfratture, altri oggetto di precedenti sostituzioni, tali da non garantire alcuna sicurezza circa la loro durabilità, con superfici attuali;
- Protezione di alcune parti specifiche della caldaia e della cassa carbone con lamine metalliche alcune rimovibili a testimonianza sia di interventi riparativi con tecniche del passato, sia protettivi come la copertura della cassa carbone;
- Verniciatura a spruzzo in più mani, mediante vernici acriliche specifiche fino al raggiungimento dello spessore concordato con il fornitore/operatore (micron) della stessa livrea d'origine;

Fase 3 – integrazione impiantistica impianto elettrico

- Attivazione di impianto elettrico autonomo per proporre l'accensione dei fanali anteriori e posteriori nelle ore notturne.
- Installazione di un proiettore dedicato inserito nel circuito dell'illuminazione pubblica per la valorizzazione notturna della Locomotiva.