

Cronache dalla Loggia

aprile – agosto 2011

A CURA DI FEDERICO MANZONI

Nel corso degli ultimi mesi, la dialettica e le deliberazioni politico-amministrative della Città hanno ruotato principalmente intorno al metrobus. Non tanto con riferimento alla sua realizzazione – ormai in dirittura d'arrivo –, quanto con riguardo al tema dei costi del suo completamento e della successiva gestione. Occorre tuttavia fare un passo indietro ed operare una breve premessa. Nel corso dei primi due anni di Giunta Paroli, e cioè sostanzialmente fino al giugno 2010, il Consiglio comunale non è più stato informato (come invece avveniva, con cadenza semestrale, in precedenza) sullo stato di avanzamento lavori e sull'aggiornamento dell'equilibrio economico-finanziario dell'opera. Le uniche informazioni che circolavano al riguardo erano il frutto di più o meno estemporanee esternazioni dell'assessore al Bilancio o del Sindaco o del Presidente di Brescia Mobilità. L'opposizione consiliare, tramite il Gruppo PD, dopo aver lamentato tale stato di fatto, ha ricondotto il te-

ma nell'alveo delle sedi preposte (Commissioni consiliari e Consiglio stesso), facendo ampio ricorso allo strumento dell'autoconvocazione.

Dalla *discovery* dei dati così ottenuti sono generate alcune interessanti riflessioni.

I costi di realizzazione, a differenza di tante altre opere pubbliche italiane, hanno subito, rispetto alle previsioni iniziali, incrementi abbastanza contenuti.

Al contempo, i finanziamenti pubblici per la realizzazione non hanno registrato incrementi significativi (rimanendo la contribuzione statale pari al 42%, contro un 60% consentito dalla legge per interventi analoghi) e gli unici nuovi introiti sono stati impiegati per nuove varianti. Di conseguenza, continua a gravare sul Comune l'onere di provvedere a coprire la cifra di 260 milioni di euro: di questi 220 erano stati ottenuti facendo ricorso a un vantaggioso mutuo della Cassa Depositi e Prestiti, il cui rimborso costa 13 milioni di euro annui.

Il piano finanziario votato nel 2004 si basava su alcuni elementi di previsione: innanzitutto un incremento dei passeggeri trasportati dalla rete del trasporto pubblico, in secondo luogo un aumento delle contribuzioni da parte di Regione e Provincia per la gestione del servizio, in terzo luogo un incremento dei ricavi da traffico tramite un elevato costo del biglietto singolo (1,9 €).

Di questi tre elementi, a distanza di tempo, il primo si è dimostrato realistico e perseguibile (tant'è vero che le previsioni di crescita ipotizzate per il 2011 sono state raggiunte già nel 2008), attraverso precise politiche complessive del traffico e dei carichi urbanistici.

Il secondo elemento ha invece visto registrare, fino ad oggi, una completa stasi nelle relazioni istituzionali, al punto che permangono evidenti disparità di contribuzione regionale tra la rete metropolitana di Milano (più di 3 euro a chilometro percorso) e la rete bresciana (al momento attestata a 1,4 euro a chilometro).

Il terzo elemento, infine, necessitava evidentemente di una rivisitazione, stante il cospicuo *gap* tra le tariffe attuali e quelle ipotizzate. Ed è da questo elemento che ha preso le mosse la Giunta Paroli, disponendo di fissare una tariffa più bassa (1,2 €) e coprendo la differenza restante anche attraverso l'introduzione di un'addizionale Irpef (il cui ricavo, a regime, sarà di 13 milioni di euro).

Il passaggio consiliare relativo all'introduzione dell'addizionale Irpef (lo 0,2 % sui redditi 2010 e lo 0,4 sui

redditi futuri) ha visto una dialettica molto accesa, non solo tra maggioranza e opposizione, ma anche all'interno della stessa maggioranza, con l'aperto dissenso del consigliere Recuperero (gruppo Misto).

L'opposizione dal canto suo ha stigmatizzato l'asserita ineluttabilità della nuova addizionale. Il PD, in particolare, ha sottolineato come una seria e radicale revisione delle politiche di spesa assunte dalla Giunta (nuova sede comunale agli ex magazzini generali, parcheggio sotto il Castello, acquisizione OMB, abbattimento Torri di san Polo, realizzazione nuovo archivio comunale...), nonché la destinazione di una quota parziale del dividendo A2A potessero permettere una copertura diversa del fabbisogno economico.

La sinistra radicale, infine, dopo aver annunciato una battaglia ostruzionistica (che alla prova dei fatti, però, non c'è stata), ha lanciato l'idea di una petizione popolare contro l'addizionale stessa.

In realtà, la situazione di nuovo equilibrio economico-finanziario, prospettata dalla Giunta in occasione dell'introduzione dell'addizionale Irpef, si è andata a stretto giro complicando e parzialmente smentendo.

Innanzitutto, ancora a metà maggio, Brescia Mobilità (su mandato dell'amministrazione comunale) ha stipulato una transazione – con l'associazione temporanea di imprese che sta realizzando la metropolitana – in ordine al tema delle riserve e alla futura gestione e manutenzione dell'opera.

A fronte di riserve iscritte dall'ATI per circa 500 milioni di euro, Brescia Mobilità si è onerata di riconoscerne per 80 milioni di euro, rinunciando contemporaneamente alle proprie opposte censure (sui ritardi di consegna dei convogli, sulla distanza tra banchina e convogli – ben superiore al parametro messo a gara e che impedirà a un disabile fisico di salire e scendere in autonomia con la propria carrozzella – e su altre questioni tecniche più specifiche).

Nello stesso accordo, le imprese costruttrici sono state (parzialmente) sgravate dell'*alea* relativa alla corretta gestione e manutenzione dell'opera (che da contratto competeva loro in via esclusiva, rispettivamente per i primi due e sette anni), in quanto si è pattuito l'affidamento di tali incombenze a una nuova società, di cui Brescia Mobilità sarà socia al 51% mentre l'ATI al 49 %, fermo restando il corrispettivo (più di 50 mln di euro) posto a gara per le surriferite funzioni.

Il giudizio su tale accordo ha registrato giudizi diametralmente opposti. Da un lato, il sindaco e l'assessore al Bilancio hanno usato toni ottimistici: si sarebbe salvato il Comune da una pesante spada di Damocle, garantendo altresì il completamento dell'opera nei tempi previsti ed evitando un pericoloso arbitrato a fine lavori.

Dall'altro, il Partito Democratico (non consta che sul merito dell'accordo intercorso si sia pronunciata la Lista Castelletti) che ha contestato innanzitutto la tempistica scelta

(ben potendosi rinviare tutto il tema delle riserve all'accettazione definitiva dell'opera, e cioè a fine 2014), la costituzione della Newco (che comporta un discutibile intreccio di responsabilità tra committente e appaltatore), la singolare coincidenza cronologica tra chiusura dell'accordo sulle riserve e alienazione delle azioni comunali nell'autostrada Serenissima (dato che l'unica offerta pervenuta – quella del gruppo Astaldi – è stata depositata pochi minuti dopo la deliberazione di Brescia Mobilità sull'accordo sulle riserve con Ansaldo e Astaldi stessa).

Ad ogni modo, l'accordo intercorso con ATI onera il Comune di versare 62 milioni di euro entro novembre di quest'anno e ulteriori 37 l'anno prossimo.

Un ulteriore elemento di complicazione è giunto con riferimento al fatto che, stando all'ultima versione dei conti fornita da Brescia Mobilità, l'ammortamento dell'opera risulterebbe, nel breve periodo, molto più oneroso di quanto inizialmente previsto. In effetti, il piano finanziario 2004 prevedeva un rientro molto graduale dell'ammortamento, facendo scontare a Brescia Mobilità numerosi esercizi in perdita. Ora, stante anche il divieto normativo per le società pubbliche di chiudere in perdita tre esercizi consecutivi, Brescia Mobilità ha sostanzialmente imposto che da subito il proprio bilancio sia in equilibrio (il che costerebbe al Comune un ulteriore carico di 14 milioni di euro annui).

L'assessore al bilancio, riprendendo

un'antica polemica con i suoi predecessori (in passato aveva dichiarato che i compilatori del piano finanziario del 2004 fossero 'o stupidi o in malafede'), ha lanciato la proposta di una Commissione di indagine sui conti della metropolitana. Nonostante la contrarietà del sindaco, il Consiglio comunale ha approvato una raccomandazione in tal senso, con i voti favorevoli della maggioranza e l'astensione del PD, che impegna la Presidente del Consiglio ad approntare una delibera sul punto.

“Campus” e “città universitaria” sono espressioni ricorrenti nei lavori consiliari degli ultimi mesi.

Sebbene il fatto che Brescia ospiti importanti Facoltà e ben due Università sul proprio territorio sia un dato storicamente ormai acquisito, il Sindaco, a partire dal suo insediamento, con enfasi e a più riprese ha dichiarato di avere “scoperto” una vocazione universitaria per la nostra città.

Dopo le polemiche del passato da parte del centro-destra in ordine alla collocazione delle facoltà di Economia e Giurisprudenza nei quartieri san Faustino e Carmine e dopo la battaglia di An per la liquidazione dell'Eulo, il sostegno a tale vocazione registra oggi una sostanziale convergenza di intenti tra maggioranza e opposizione.

Ciò, tuttavia, non esime dal registrare differenti valutazioni circa la tempistica, il grado di coinvolgimento e il merito di talune scelte.

Come si ricorderà, nel 2009 la Provin-

cia di Brescia aveva deliberato il proprio recesso dal Consorzio dell'Eulo (l'ente che, dopo aver contribuito alla nascita dell'Università statale a Brescia, si era dedicato al sostegno della ricerca *post lauream*, favorendo il radicamento di una classe docente bresciana), determinando così la chiusura di un'esperienza ultra trentennale. Il Comune di Brescia, non condividendo la scelta della Provincia e su costante sollecitazione del gruppo PD, ha inteso dare vita a una Fondazione Eulo che recuperi le competenze del disciolto consorzio e si arricchisca di ulteriori funzioni, come ad es. *l'housing* universitario.

La delibera di costituzione della nuova Fondazione, al cui Statuto hanno lavorato la delegata del Sindaco, Ferrari, e il consigliere Pd, Bisleri, è stata approvata in Consiglio comunale ai primi di aprile con un voto *bipartisan*. Già in quel contesto, tuttavia, talune critiche sono state mosse alla tempistica un po' affrettata che la Giunta ha inteso porre al provvedimento. L'urgenza di favorire una rapida costituzione della Fondazione è stata in quell'occasione motivata dall'intenzione di porre il Comune nelle condizioni di partecipare a un (allora) imminente bando ministeriale a favore della residenzialità universitaria.

Pochi giorni dopo la delibera di costituzione della Fondazione Eulo, il Sindaco ha sottoscritto, col direttore dell'Agenzia del Demanio e con il Prefetto di Brescia, un protocollo di intesa inerente il destino delle Caserme Ottaviani e Randaccio.

Secondo quando definito nel Pro-

to collo, nella prima caserma troveranno sede, oltre a numerose residenze private, gli uffici della Prefettura oggi dislocati in varie parti della città (caserma Randaccio, Brescia due...); nella seconda, invece, la destinazione predefinita è a servizi di carattere universitario per la realizzazione del *campus* (un obiettivo, questo, contenuto nel programma elettorale della Giunta Paroli).

Il protocollo in questione, lungamente atteso e più volte preannunciato, seppur prefiguri degli obiettivi ragionevoli e condivisibili, è stato enfatizzato al punto tale da essere presentato anche per quello che esso non è.

Si è detto infatti che l'operazione campus, con la relativa permuta Ottaviani-Randaccio, sarà a costo zero per il Comune: in realtà, è previsto che il Comune ristrutturerà l'ala della Ottaviani che sarà chiamata ad ospitare gli uffici della Prefettura, sulla base di un ammontare che gli stessi uffici comunali hanno stimato in almeno dieci milioni di euro.

Si è poi detto che, con la stipula del protocollo, la Caserma Randaccio è entrata nella disponibilità del Comune di Brescia, mentre in realtà così non è. Il protocollo stesso, infatti, dispone che la permuta tra le due caserme si perfezionerà solo a collaudo avvenuto della ristrutturazione dell'Ottaviani. Inoltre, è sì previsto che la Randaccio possa entrare nella disponibilità anticipata del Comune, ma questa possibilità è demandata alla stipula di un successivo Accordo

di programma, ad oggi lungi dall'essere formalizzato.

Nel mese di luglio, ulteriori passaggi urbanistici circa il nodo Ottaviani-Randaccio sono stati portati all'attenzione del Consiglio comunale al fine di permettere una fruttuosa partecipazione al suddetto bando ministeriale per la residenzialità universitaria.

Nell'analizzare a fondo i provvedimenti in questione è però emerso che, senza alcun tipo di condivisione e trasparenza sul punto, le relazioni accompagnatorie delle varianti urbanistiche andavano predefinendo elementi di progettualità futura sul sedime della Randaccio assolutamente opinabili, lasciando peraltro nel vago il riparto degli oneri circa la futura gestione.

Si è infatti previsto che, oltre agli interventi di *housing*, nella ex caserma trovi sede una nuova Biblioteca, nonostante l'Università Statale abbia da pochi anni aperto analoga struttura nei vicini Chiostrì della chiesa del Carmine. In molti è sorta la domanda sull'opportunità di un tale doppione a così breve distanza.

Si è inoltre previsto il trasloco, all'interno della Caserma, delle segreterie studenti della Statale, attualmente ospitate ai Chiostrì di san Faustino, decentrando così una funzione e senza prefigurare l'utilizzo degli spazi che si renderebbero liberi.

Si è infine previsto che non si realizzerà una mensa universitaria, questa sì un'esigenza sentita e da tempo rivendicata dalle rappresentanze studentesche.

Siffatti discutibili contenuti hanno

alimentato una critica nei confronti della delegata del Sindaco non soltanto da parte dei consiglieri di opposizione, ma anche dagli stessi consiglieri di maggioranza (tra gli altri, il capogruppo PdL e i presidenti delle Commissioni Urbanistica e Cultura).

Ulteriori elementi di criticità contenuti nella delibera relativa alla domanda da presentare al Ministero riguardano anche la mancata analisi circa i dati che motiverebbero, secondo l'opinione della Giunta, l'investimento sul fronte della residenzialità universitaria.

A Brescia, infatti, oltre all'offerta pubblica di alloggi, vi è un vasto reticolo di convitti di ispirazione religiosa che contribuiscono sul punto in maniera significativa. Tra l'altro, a causa dei recenti tagli dei finanziamenti statali e regionali, anche a Brescia ha iniziato a verificarsi il fenomeno degli 'idonei-non assegnatari', con il che le stesse strutture pubbliche esistenti rischiano di rimanere sottoutilizzate, dal momento che saranno costrette a destinare una quota di posti letto a prezzi di mercato.

Un'ultima considerazione sul tema della Brescia universitaria non può non riguardare l'interlocuzione del Comune con le due Università.

Mentre con l'Università statale, anche a seguito dell'elezione del nuovo Rettore, appare sempre più evidente l'esistenza di un canale privilegiato, come emblematicamente dimostra la vicenda del progetto Campus (il Comune tra l'altro si impegnerà con una fidejussione a coprire le spese di

investimento sulla Randaccio e ha anticipato, tramite la Fondazione Eulo, quelle per la redazione del progetto definitivo), discorso completamente diverso va invece fatto per quanto concerne l'Università Cattolica.

Da mesi, infatti, l'Ateneo di via Trieste ha presentato in Comune la pratica urbanistica per la realizzazione di un suo Campus nella zona nord dell'attuale Seminario diocesano, ma – ad oggi – tutto è fermo e alcune forze politiche (Lega Nord, *in primis*) già si sono sbilanciate nell'annunciare la propria ostilità a tale prospettiva. Anche la proposta di nuovo PGT, peraltro, non sblocca la questione.

I temi della mobilità cittadina

sono stati un altro grande argomento di dibattito e di confronto politico-amministrativo negli ultimi mesi. Infatti, proprio in quest'ultimo periodo, si sono registrate alcune iniziative che ne hanno evidenziato la grande importanza e crucialità nelle politiche dell'ente locale e la non sempre coerente visione politica che ne ispira la gestione.

Come noto, la Giunta Paroli – sulla scorta del proprio programma elettorale – aveva esordito nella prima metà del suo mandato praticando una netta discontinuità con le politiche del traffico della precedente Giunta Corsini.

In questo senso, vanno lette la limitazione delle ZTL in centro storico, in termini sia di fasce orarie sia di re-

lativo perimetro, il completo spegnimento dei portali ZTL in sempre più lunghi periodi (più di cento giorni nel solo 2010), lo smantellamento di alcune corsie riservate agli autobus (via Cremona, via Cairoli, corso Martiri), l'annuncio di un nuovo parcheggio – a ridosso del cuore della città e limitrofo al sottoutilizzato Fossa Bagni – come quello sotto il Cidneo, l'abbandono del progetto della linea LAM 3, l'azzeramento di investimenti sulle piste ciclabili, il nuovo Piano Sosta del Centro storico, con la completa permeabilità dello stesso in senso sud-nord e l'ingresso della sosta a pagamento anche in piazza Paolo VI...

La verifica di metà mandato, tuttavia, e la successiva sostituzione dell'assessore Orto col vicesindaco Rolfi alle redini del Settore Mobilità e Traffico, ha coinciso con una ripresa di attenzione al tema delle piste ciclabili e alla graduale pedonalizzazione del Centro storico, specie su impulso della Lega Nord.

E, in effetti, in tale direzione si sono registrate alcune azioni amministrative conseguenti: nell'ultima variazione di bilancio sono stati appostati 2 milioni di euro per la realizzazione di nuove piste ciclabili (anche se, contestualmente, sono stati tolti 250 mila euro dal capitolo di Bicimia) e da luglio si è avviato un percorso volto a pedonalizzare corso Mameli e (parte) di piazza Paolo VI.

Tuttavia, accanto a tali (apprezzate) scelte, non soltanto permangono ma sono anche stati assunti *ex novo* provvedimenti di segno diametral-

mente opposto, che fanno dubitare dell'organicità e della coerenza della direzione intrapresa.

Tacendo dell'ordinanza comunale (oggi inattuata) contro le biciclette legate fuori dalle rastrelliere, che ha determinato un'autentica sollevazione popolare, concretizzatasi in un'ingente *bike mob* e in una riuscita *critical mass*, nel 2011 si è assistito a un sensibile ritocco delle tariffe del trasporto pubblico e della sosta privata. Le prime, infatti, sono state incrementate del 20% (tanto per i biglietti quanto per gli abbonamenti), il che di per sé non sarebbe particolarmente problematico se solo si pensi che era dal 2003 che non si registravano aumenti e che analoghi rincari si sono avuti anche per il trasporto ferroviario regionale. Tuttavia, contestualmente, si è registrato un contestuale dimezzamento, a favore dei residenti in città, delle tariffe per la sosta automobilistica nei parcheggi a raso e una diminuzione anche per i parcheggi in struttura.

Tale drastica riduzione delle tariffe, già prevista nel Piano sosta votato in Consiglio nell'aprile 2009 e rimasta congelata per due anni, è stata infatti da ultimo programmata con decorrenza dal mese di settembre.

Nel frattempo, è stato presentato ufficialmente alla cittadinanza il progetto di parcheggio sotto il colle Cidneo: un'operazione questa che si stima sottrarrà alla futura metropolitana almeno un milione di passeggeri annui, e che solo le attuali difficoltà di bilancio potranno forse rinviare

(al momento i 20 milioni di euro ipotizzati per la realizzazione non sono stati stanziati e Brescia Mobilità non è nelle condizioni di indebitarsi ulteriormente).

Sul fronte del trasporto pubblico locale, infine, a giugno è scaduto il contratto di servizio tra il Comune e

Brescia Trasporti, senza che nel frattempo sia stata predisposta una nuova procedura ad evidenza pubblica per l'assegnazione del servizio stesso. La prosecuzione del servizio è stata disposta sino alla fine del 2012, allorquando è prevista l'entrata in funzione del metrobus.

