

Cronache dalla Loggia

dicembre 2011 – marzo 2012

A CURA DI FEDERICO MANZONI

Nel corso del mese di marzo è giunto a compimento l'*iter* di approvazione del Piano di Governo del Territorio, che era stato adottato dal Consiglio comunale nel settembre dello scorso anno.

Un Piano, per la verità, assai svuotato di capacità di indirizzo sullo sviluppo strategico della città. Da un lato, infatti, il nuovo Piano è stato largamente anticipato in questi anni da numerose varianti al vecchio PRG (si pensi, per tutte, alla questione della nuova sede degli uffici comunali agli ex Magazzini generali o, più recentemente, alla previsione sul nuovo sito estrattivo e industriale Gaburri), oltre che dall'avvio in sede regionale degli accordi di programma per la grande distribuzione. Dall'altro, il Piano ha rinviato a futura complessiva valutazione importanti ambiti di trasformazione, prefigurando Piani Integrati di Intervento, come per il caso più evidente della c.d. cittadella dello sport.

Dopo l'adozione, il Piano era stato inviato in Regione e in Provincia per

il parere di compatibilità con gli strumenti urbanistici sovraordinati (P-TR e PTCP), nonché all'ASL e all'ARPA, affinché questi enti potessero apportare osservazioni sul fronte della salute e dell'ambiente.

Parallelamente a tale percorso, si era aperta la possibilità per la cittadinanza di apportare le proprie osservazioni al Piano adottato. Di questa opzione si sono massicciamente valse le associazioni dei commercianti, che hanno chiesto lo stralcio dei cinque poli di grande distribuzione commerciale inizialmente previsti, oltre a numerose associazioni ambientaliste e di quartiere, che hanno stigmatizzato l'eccessivo consumo di suolo previsto nel Piano (circa il 10% della superficie agricola utile della città).

I pareri resi dagli Enti hanno evidenziato una forte dialettica e, in taluni casi, una critica serrata dei contenuti del Piano adottato. Alcuni ambiti di trasformazione, ad esempio, sono stati bocciati *in toto* per il loro impatto ambientale o per il loro insediamento

in aree insalubri o limitrofe ad impianti industriali pesanti. È pure stata lamentata la debolezza dell'impianto geologico del Piano e la scarsa concertazione con i comuni limitrofi (emblematico il caso di Flero).

Il lavoro di recepimento del parere degli Enti e di controdeduzione alle osservazioni pervenute ha certamente consentito alcune significative modifiche, come lo stralcio dei diritti edificatori ipotizzati nelle aree dell'Ideal Standard in via Milano o alla Piccola Velocità, nonché presso l'ex INNSE di via Reverberi, o la salvaguardia di alcune aree agricole a sant'Anna o alla Torricella o al confine con il comune di Flero, o, infine, l'eliminazione dal Documento di Piano della previsione di realizzare grande distribuzione commerciale presso Pietra e Macello.

Sulla partita dei nuovi centri commerciali, tuttavia, resta intatta un'ambiguità di fondo: è sì vero che il Piano è stato (parzialmente) modificato nel senso auspicato (*in primis*) dalle associazioni di categoria, ma è altrettanto vero che il Comune, prescindendo dal PGT, ha aperto la strada ai nuovi centri commerciali, promuovendo appositi accordi di programma in sede regionale (nel 2009 per sant'Eufemia, nel 2010 per Pietra, nel 2011 per Magazzini Generali e Idra).

In assenza di un dietrofront anche in sede regionale, l'*iter* di tali procedimenti proseguirà indisturbato e con effetti conformativi sulle previsioni di Piano.

Oltre al tema dei centri commerciali, due questioni hanno infiammato

la discussione che ha condotto all'approvazione del PGT.

Ci si riferisce, *in primis*, alla localizzazione in quel di Verziano di un'area destinata alla realizzazione del nuovo Carcere. Posto che tutti i gruppi politici hanno ribadito la necessità che Brescia si doti di una nuova struttura carceraria, il confronto si è animato perché, al fine di vincolare a tale destinazione una congrua superficie di terreno, si è dato il là a un carico di previsioni edificative residenziali private assai pesante. L'area compresa tra il Villaggio Sereno, Verziano e Fornaci è infatti destinata al più massiccio consumo di suolo agricolo di tutto il PGT per interventi di edilizia residenziale, i quali, ancorché dalle parti della maggioranza si sia evocata l'esperienza dei villaggi Marcolini, saranno a libero mercato e non invece convenzionati. Nella medesima area è inoltre previsto (in maniera per la verità un po' criptica) lo spostamento dell'Istituto Zooprofilattico Sperimentale.

L'altro grande argomento di discussione ha riguardato l'ipotesi del nuovo polo dell'Università Cattolica presso l'ala nord dell'ex Seminario Diocesano.

Come noto, su tale prospettiva (pubblica sin dal 2007, allorché si perfezionò la compravendita tra l'Ateneo e il Seminario) l'amministrazione comunale ha assunto un atteggiamento di ostruzionismo, bloccando (da ormai più di un anno) una pratica di semplice cambio di destinazione d'uso (da servizi religiosi a servizi universitari) per un progetto già assentito da Soprintendenza, Commissione per il Paesaggio e Vigili del Fuoco.

L'osservazione dell'Università Cattolica che chiedeva il cambio di destinazione d'uso è stata respinta, con l'impegno tuttavia del Sindaco a dare, entro tre mesi, una risposta definitiva all'Ateneo. Tale vicenda ha registrato, nelle file della maggioranza, l'apertura esplicita di una parte dell'UdC e quella annunciata del nuovo gruppo Ali, ma l'emendamento del PD che chiedeva di accogliere l'osservazione dell'Università è stato bocciato.

La vicenda della Cattolica è peraltro indicativa del diverso metro con cui la Giunta Paroli si stia rapportando, nel corso di questo mandato amministrativo, con i due Atenei presenti in città.

Giova infatti ricordare che, nei confronti dell'Università Statale, il Piano pacificamente consente (inserendolo nei Progetti Speciali) un nuovo insediamento di oltre 40 mila mq (ossia più del doppio di quanto ipotizzato dalla Cattolica) sul fronte di viale Europa. A ciò si aggiunga che, nell'ambito del progetto del *campus* dell'Università Statale presso la caserma Randaccio, la Giunta aveva tentato di condurre in Consiglio comunale una delibera per rilasciare alla Fondazione Eulo un permesso di costruire in deroga, nonostante la Fondazione non sia né proprietaria del bene (ancora del Demanio) né avente titolo (l'Accordo di Programma con Demanio e Ministero dell'Interno non è infatti più stato siglato): solo il rilievo formale avanzato dal Gruppo PD ha impedito che un fatto simile avvenisse.

Ormai per la quinta volta consecutiva, il bilancio di previsione 2012 è stato approvato ad esercizio già iniziato. Tale ritardo, che porta con sé conseguenze negative sulla spesa per investimenti, è stato tuttavia determinato da fatti oggettivamente molto particolari.

Con la manovra del nuovo Governo, infatti, il Comune ha subito un ulteriore taglio dei propri trasferimenti erariali, che si è aggiunto all'inasprimento del saldo obiettivo per il rispetto del patto di stabilità deliberato dal precedente Governo.

Ciò che tuttavia ha costituito (e, come si vedrà, costituisce ancor di più ora) un elemento di grande difficoltà è la conclusione della vicenda Edison, che ha comportato per A2A (che già non navigava in acque tranquille) una pesante minusvalenza. I dividendi previsti si sono così ridotti dai 60 milioni di euro inizialmente appostati a 27: in realtà, l'approvazione del consuntivo 2011 della società figlia della fusione ASM-AEM comporta un ulteriore drammatico taglio alle previsioni di dividendi, che si ridurranno a soli 11 milioni di euro.

In questo contesto, il bilancio comunale ha dovuto (e dovrà ancor di più), per la prima volta da molti anni a questa parte, fare i conti con pesanti tagli sulla spesa corrente, principalmente nel campo dei servizi sociali (come testimoniato anche dalla recentissima approvazione del Piano di Zona), della cultura di base e dei trasporti pubblici.

Peraltro, solo alcuni artifici contabili (relativi alla quantificazione del fon-

do di svalutazione crediti) e alcune mosse di emergenza (come l'applicazione anticipata dell'avanzo di amministrazione dell'esercizio 2011 o l'utilizzo del 70% degli oneri di urbanizzazione in spesa corrente) hanno consentito di limitare i tagli ai servizi alla persona nell'ordine dei 12 milioni di euro.

Ma il bilancio 2012 ha dinnanzi a sé non solo la necessità di far quadrare i conti, a fronte di minori trasferimenti erariali e di un tracollo dei dividendi A2A, ma anche e soprattutto di registrare, entro la fine dell'anno, entrate correnti per almeno 71 milioni di euro, attraverso la dismissione del proprio patrimonio mobiliare ed immobiliare.

Per le dismissioni immobiliari il Bilancio preventivo è per legge chiaro nel dover indicare i cespiti che si intendono alienare (dal Mercato dei Grani all'area dell'ex Macello) ed è stato oggetto di critiche in considerazione del fatto che in questi anni la società comunale Brixia Sviluppo ha speso circa 15 milioni di euro per acquisti di beni non propriamente prioritari (dall'ex Ovieste, al terreno destinato ai Sintì in quel di Guidizzolo a una grande sede per i vigili urbani a Sanpolino).

Nulla invece si è finora deciso con riferimento alle partecipazioni azionarie del Comune. L'unico dato che il Sindaco ha evidenziato è la assoluta indisponibilità ad alienare OMB (l'azienda oggetto del discusso salvataggio da parte di Brescia Mobilità nel 2009), come invece aveva avanzato il PD.

Resta insomma il dato preoccupante di un quadro di bilancio che, dopo quelle effettuate nel 2011 (la partecipazione nella società autostradale Brescia-Padova), si sta progressivamente stabilizzando sulla necessità strutturale di alienazioni di patrimonio pubblico: ciò comporterà, nel volgere di pochi anni, la dismissione (peraltro, trattandosi di vendite forzose, a condizioni nemmeno particolarmente vantaggiose per il Comune) di quanto accumulato in decenni di buon governo.

In un quadro di oggettiva difficoltà, va registrata la dialettica (al momento ancora sotto traccia) che pervade la maggioranza circa l'opportunità di mantenere alcuni interventi di rilevante impatto economico: dal parcheggio sotto il Cidneo, all'abbattimento delle Torri di san Polo, alla rinuncia agli oneri di urbanizzazione per il Piano degli ex Magazzini Generali, alla mostra dei Maya.

È invece in pieno fermento la dialettica sugli indirizzi strategici per A2A (di cui pure taluno nella maggioranza non fa mistero di ipotizzare l'alienazione della relativa partecipazione), a seguito del deposito di due mozioni (PD e Lega), poi seguite anche da UdC e PdL, che hanno acceso un dibattito in occasione dell'approssimarsi del cambio ai vertici dell'azienda frutto della fusione ASM-AEM.

Dopo diversi mesi di assestamento e dopo più di uno screzio tra Loggia e Broletto, è stato definito un

quadro di indirizzi sul futuro del trasporto pubblico locale a Brescia.

La crucialità del tema nasce dal fatto che l'entrata in funzione della metropolitana (prevista per il 1° gennaio 2013, anche se alcune ombre si sono recentemente addensate con riferimento al rispetto di tale tempistica) impone un ridisegno delle linee di superficie, eliminando sovrapposizioni, perseguendo un'effettiva integrazione tra trasporto urbano ed extraurbano e valorizzando l'infrastruttura della metropolitana.

Accanto a questo scenario, i contratti di servizio che legano Comune e Provincia alle rispettive società di gestione sono scaduti da qualche mese e temporaneamente prorogati. Le ragioni di una proficua collaborazione istituzionale apparivano da tempo evidenti, considerato anche il medesimo colore politico dei due enti, ma alcune difficoltà hanno minato a lungo l'intesa: infatti, mentre il Comune dispone di una sua società di trasporto (Brescia Trasporti), la Provincia non è proprietaria di Sia e Saia (che fanno riferimento alla multinazionale Arriva). E mentre il servizio urbano ha raggiunto negli anni scorsi indubbi *standard* di qualità (dalla massiccia metanizzazione della flotta autobus alla bigliettazione elettronica), per quanto invece riguarda le società del trasporto extraurbano esiste un rilevante *gap* in negativo.

A novembre, tuttavia, le due Giunte hanno assunto comuni indirizzi per addivenire a una gara unica, per l'intero bacino provinciale, che riguar-

derà sia il trasporto pubblico sia la gestione della sosta e dei semafori della città. Tali indirizzi sono stati condivisi anche dai rispettivi Consigli che hanno approvato al riguardo uno schema di convenzione.

La soluzione delineata, conforme peraltro al nuovo quadro normativo regionale, è stata ottenuta attraverso il passo indietro della Provincia, che alla fine ha accettato di delegare il Comune nel fungere da stazione appaltante (anche se l'assessore Ghirardelli ha esternato pubblicamente in più occasioni le proprie remore, sollevando criticamente dapprima il tema dell'integrazione con il metrobus, poi il problema del bacino unico provinciale e infine quello della riserva pubblicitaria del servizio di gestione dei parcheggi).

Prima di addivenire all'effettivo esperimento della gara unica, per la quale si è in attesa dell'autorizzazione dell'Antitrust, il Consiglio comunale avrà un passaggio informativo sulle specifiche tecniche e sul capitolato speciale, al fine di conoscere i contenuti del volto della nuova rete di superficie che dall'anno prossimo servirà città e provincia.

Resta dunque il fatto che su un tema di tale importanza il tempo a disposizione è ormai scarsissimo e destano più di una preoccupazione i tagli che tanto il Comune quanto la Provincia hanno effettuato nel campo del trasporto pubblico.

Molto recentemente, infatti, è emerso che la Provincia di Brescia non ha mai rispettato gli impegni di cofinanziamento dei nuovi treni sul-

la Brescia–Iseo–Edolo, al punto che i convogli sono stati dirottati dalla Regione Lombardia e da Trenord su altre linee. Ancor più recentemente è emerso che la Giunta comunale, per far fronte a minori finanziamenti proprio nei confronti di Brescia Trasporti, ha deliberato la soppressione di alcune linee autobus (per san Gottardo e Maddalena), il diradamento delle frequenze sulle corse

domenicali, la soppressione delle due ultime corse serali su tutte le linee e ha dato mandato alla società di effettuare ulteriori economie per circa 3 milioni di euro per il solo 2012.

A ciò va aggiunto che, anche nel 2011, ormai per il quarto anno consecutivo, il *trend* del numero di passeggeri trasportati sulla rete autobus si è attestato in diminuzione.

