

Cronache dalla Loggia

gennaio - aprile 2016

Tommaso Gaglia

L'Amministrazione Del Bono a metà mandato: 2013-2016

Nel dicembre scorso il sindaco Del Bono ha traguardato la metà della sua prima sindacatura, iniziata nel giugno 2013; il Consiglio Comunale, dopo l'impegnativa sessione di Carnevale dedicata all'approvazione definitiva della Variante generale al PGT, ha analizzato e discusso nelle due sedute del 24 febbraio e del 23 marzo la Relazione di metà mandato, che credo sia utile ripercorrere per alcuni aspetti, approfittando per introdurre anche alcune novità delle ultime settimane.

Bilancio comunale: intrapresa la strada del risanamento

Parrà strano al lettore bresciano, da

sempre abituato a considerare la propria città virtuosa dal punto di vista amministrativo, leggere nel titolo del paragrafo di una "strada del risanamento" dei conti comunali: eppure, come molti ricorderanno, **nel 2013 il deficit di bilancio corrente ammontava a più di 33 milioni** di euro, con un debito totale superiore ai 350 milioni. Brescia aveva – ed ha tuttora, anche in seguito alle dismissioni operate in questi ultimi anni – un patrimonio notevole, costruito nei decenni di buona amministrazione, ma il taglio netto dei trasferimenti statali seguito alla crisi economica del 2008 (vd. il "fondo di solidarietà comunale" passato dai 10 milioni del 2013 a un solo milione del 2015), il calo dei dividendi A2A dovuti ai risultati

poco brillanti dell'azienda nel periodo precedente (valore del titolo 460 milioni nel 2013, oggi salito a quasi un miliardo), il carico aggiuntivo delle rate dei mutui della metropolitana e alcune scelte operate fino al 2013 (a partire da quella di non affrontare il problema, lasciando quell'anno la città senza bilancio preventivo fino a settembre – preventivo!) avevano reso il Comune simile a una famiglia nobile decaduta, ricca di patrimonio ma incapace di far fronte ai debiti correnti. Come è noto, la scelta fatta dall'Amministrazione Del Bono è stata quella di **non tagliare la spesa per servizi**, ma di eliminare le spese inutili (taglio del numero di dirigenti, eliminazione di alcuni CdA quali quello di Brescia Trasporti, incorporazione di Sintesi spa in Brescia Mobilità), **alienare** una parte del patrimonio di azioni, a partire dalla vendita della quota di minoranza di Centrale del Latte e soprattutto del 2,5% di A2A, la cui *governance* è stata inoltre semplificata, a vantaggio dell'operatività dell'azienda e con risultati evidenti anche in termini di **dividendi** per il Comune (dai 22 milioni del 2013 sono saliti a 28 nel 2015, con la previsione di 32 nel 2016) e di **investimenti in città** (filtraggio dell'acqua contro il cromo, seconda dorsale del teleriscaldamento, lampioni ecologici a LED, nuovi filtri per i camini di via Lamarmora). In questo modo i bilanci annuali sono stati riportati in pareggio, e la **massa del debito è stata ridotta** da 350 a 238 milioni complessivi.

Bisogna purtroppo registrare come dalla Regione continuino a non arrivare i soldi per la copertura parziale dei costi di esercizio della metropolitana – cd. “**corrispettivo chilometrico**” -, che sono invece erogati agli altri impianti a guida vincolata regionali: metropolitane di Milano e tramvia di Bergamo. La Regione scarica la responsabilità sul Governo (ed è vero che i trasferimenti statali per i trasporti pubblici sono calati, e che la Lombardia non riceve quanto merita per dimensioni e qualità dei bilanci delle aziende di trasporto), ma intanto rifiuta di dividere più equamente i fondi esistenti, e di destinare anche a Brescia alcune risorse aggiuntive che in questi anni sono spuntate dalle pieghe del bilancio regionale, come quella per la sorveglianza sui treni regionali. Non si tratta di pochi soldi, visto che, confidando su una media fra il corrispettivo delle metropolitane con conducente di Milano e quello della tramvia orobica, potremmo arrivare tranquillamente a 8-10 milioni all'anno!

Trasporti: tre anni di metropolitana e di crescita dei servizi

Dopo cinque anni di calo costante degli utenti del trasporto pubblico, con l'inaugurazione della metropolitana e la ripresa di politiche attive a sostegno del trasporto pubblico (come i 420.000 km/anno di percorrenza in più per i bus cittadini decisi nel 2014 – **unica città in Italia** a potenziare il servizio in questi anni!), il biennio

2014-2015 ha regalato grandi soddisfazioni: i passaggi annuali sui mezzi pubblici sono cresciuti da meno di 40 milioni all'anno (2013) a **più di 51 milioni nel 2015**, comprensivi di una crescita significativa **anche sulla rete di superficie** (33,5 milioni nel 2014, contro 35,1 nel 2015), e non solo sulla metropolitana. A sostegno della crescita del trasporto pubblico, in marzo è stato inaugurato il **parccheggio scambiatore di S. Eufemia**, gratuito per gli abbonati della metropolitana, e nel corso dell'anno inizieranno i lavori di **copertura delle stazioni** (per migliorarne ulteriormente *comfort* e sicurezza, e diminuirne i costi di manutenzione), sarà inaugurato il collegamento diretto fra il **nuovo sottopasso della Stazione FS** e la relativa stazione metro, sarà definito l'assetto dei nuovi trasporti provinciali, che dovrà prevedere **l'attestamento delle linee extraurbane** il più possibile presso le stazioni periferiche della metropolitana. In questi anni sono stati inoltre realizzati alcuni collegamenti ciclabili protetti a servizio della metropolitana (si prenda l'esempio della ciclabile fra viale Duca degli Abruzzi e la stazione Volta), sono state messe in sicurezza **25 fermate** particolarmente critiche dei bus (e il programma continua), sono stati avviati importanti interventi sulla **ciclabilità** che prenderanno il via quest'anno, a partire da via Tirandi, via Labirinto e via Flero; sarà sperimentato a partire da giugno il senso unico (con cor-

sia riservata per il bus in direzione ovest) nell'ultimo tratto di **via Milano**; si stanno definendo con Regione e Trenord nuovi **servizi ferroviari suburbani** per alleggerire la città dal carico di automobili provenienti dai comuni della prima e seconda cintura, specialmente Ovest e Sud. **Bicimia** ha incrementato le sue stazioni ed è cresciuta fino a 17.000 abbonati al servizio, diventando così un servizio di trasporto statisticamente significativo per la città. Infine – *last, but not least* – in queste settimane sta iniziando il percorso partecipato per l'adozione del **PUMS** (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), che definirà scenari e programmazione della mobilità a Brescia per i prossimi anni.

Ambiente e Sport: un grande investimento per la qualità del vivere

A coronamento della prima metà mandato, questo mese di aprile coincide con l'avvio del nuovo sistema di **raccolta differenziata** dei rifiuti, con l'introduzione nella zona Sud-Est della città dei cassonetti a calotta per organico e indifferenziato, e della raccolta porta a porta per le altre frazioni: l'obiettivo, come si sa, è di arrivare ad una significativa riduzione della produzione di rifiuti, al **65%** di raccolta differenziata e soprattutto al **50%** di rifiuti effettivamente riciclati (ossia avere una qualità alta di rifiuto differenziato raccolto, tale da permettere di avviare al riciclo quasi tutti i rifiuti differenziati raccolti). Il Con-

siglio del 24 febbraio scorso ha peraltro validato il nuovo **regolamento** della raccolta, che prevede peraltro una nuova disciplina per i rifiuti “assimilati” (quelli provenienti da attività produttive fino ad ora destinati semplicemente al cassonetto: sistema molto semplice per le imprese, ma tale da posizionare Brescia ai vertici italiani nella produzione pro-capite di rifiuti) e le regole di raccolta per i condomini, che sono liberi di scegliere fra raccolta porta a porta singola e condominiale se comprendono al loro interno fino a 15 nuclei familiari. Per il resto, prosegue la trasformazione a **LED** dei 43.000 lampioni pubblici cittadini operata da A2A, che porterà a un risparmio annuo di ben 2,7 milioni di tonnellate di produzione di CO₂, e avanzano le bonifiche dell’area **Caffaro**, ferme restando le difficoltà burocratiche che ne rallentano l’iter: il Parco di via Nullo restituito alla città in primavera, così come i giardini delle scuole Deledda e Calvino di Chiesanuova; previsto l’avvio dei lavori sul Parco di via Passo Gavia del Quartiere Primo Maggio e sul Campo Calvesi. La **Variante al PGT** ha ampliato i confini del Parco del Mella e salvaguardato la gran parte delle aree agricole (**-69% di consumo di suolo agricolo**, **-50% di consumo di suolo totale** rispetto al PGT 2012), nonché la vasta area delle cave di S. Polo, su cui si è aperto finalmente il nuovo capitolo del **Parco delle Cave da 3 milioni di mq** che seguiremo nei

prossimi mesi. Chi **ristrutturerà la sua abitazione** avrà inoltre, a seconda delle zone, un abbattimento degli oneri di urbanizzazione fino all’83%, confidando così di avviare una nuova stagione dell’edilizia volta alla **rigenerazione** della città e non all’occupazione di suolo.

Al miglioramento della qualità della vita pertiene anche il potenziamento delle **strutture sportive**, che vedranno nel 2016 un salto di qualità: nuove strutture a servizio dello Stadio del Rugby e dei Bocciodromi, completamento della nuova palestra e palazzetto multifunzionale di Urago Mella (ex Polivalente), avvio dei lavori per il nuovo **Campo di Atletica di San Polino** (e auspicabilmente della bonifica del Calvesi), avvio dei lavori per il nuovo grande **Palazzetto dello Sport dell’ex-Eib**.

Musei: un patrimonio per ripensare Brescia

Chiudo queste lunghe *Cronache* di metà mandato sul tema dei Musei, ma non per ribattere alle polemiche sui posti nel CdA di Fondazione Brescia Musei né per registrare la soddisfazione per i lavori di ristrutturazione della Pinacoteca appena iniziati, o per il numero totale di ingressi al sistema museale bresciano cresciuto dai 73.000 visitatori del 2013 ai 154.000 del 2015 (a parità di percentuale di ingressi gratuiti), ma per raccontare una piccola esperienza personale (me lo si consentirà). Nell’ultimo

fine settimana di febbraio, in qualità di incaricato del Vicesindaco Castelletti a partecipare ai CdA di *Italia Longobardorum*, l'associazione dei sette Comuni del sito UNESCO I Longobardi in Italia di cui Brescia fa parte, ho partecipato a TourismA, una fiera internazionale del turismo archeologico che si tiene a Firenze. Ebbene, la messe di complimenti ricevuta per la sistemazione dell'area archeologica e per il rinnovato attivismo culturale del Comune mi hanno mostrato un'immagine di Brescia che avevo fino ad allora soltanto auspicato. La Leonessa che vuole tornare a correre dopo gli anni della crisi può farlo solo se sarà capace di guardare indietro alla sua storia millenaria, fatta di innovazioni a volte

traumatiche, ma sempre feconde: la mostra "Brixia e le genti del Po" ci ha raccontato l'anno scorso l'arrivo dei Romani e la loro fusione con la popolazione locale; il nostro sito UNESCO longobardo ci racconta ogni giorno l'arrivo dei "barbari" e il loro ruolo preziosissimo di "ponte" fra l'antichità romana, con le sue leggi, usi e costumi, e il Medioevo. Brescia ha nella bellezza di queste pietre e nell'importanza di questa storia un patrimonio che per troppo tempo è stato misconosciuto: patrimonio turistico, certo (la nuova immagine di Brescia che sta sempre più prendendo piede all'esterno), ma anche e soprattutto culturale, di consapevolezza di sé e di senso della propria comunità e della sua storia.

