



DUTTILE E
DINAMICA:
INSIEME AL
PRESIDENTE, ING.
MARCELLO PELI,
RIPERCORRIAMO
L'EVOLUZIONE DI
BRESCIA
INFRASTRUTTURE
CHE, IN QUESTI DIE-
CI ANNI, HA CAM-
BIATO PELLE DIMO-
STRANDOSI UNA
SOCIETÀ MOLTO
VERSATILE

Marcello Peli, Presidente Brescia Infrastrutture

PROGETTARE, REALIZZARE, IMPLEMENTARE E CURARE

Tx Tommaso Revera - Ph. Matteo Marioli

Brescia sta cambiando paradigma di sviluppo e, deindustrializzandosi, sta riscoprendosi una città più sostenibile e più vivibile, luogo di servizi e residenza. In questo contesto Brescia Infrastrutture - società pubblica in house del Comune di Brescia che quest'anno celebra il 10° anniversario dalla sua nascita - oltre alla gestione del patrimonio immobiliare e infrastrutturale del Comune, fra cui la metropolitana leggera automatica ed i parcheggi in struttura, si occupa anche di progettazione e realizzazione delle infrastrutture di proprietà della città di Brescia. Possiamo considerarla lo strumento, 'il braccio operativo', del Comune per l'attuazione di alcune tra le più significative politiche di sostenibilità quali: l'incentivazione al trasporto pubblico attraverso lo sviluppo della metro, il potenziamento di pedonabilità e ciclabilità, le politiche urbanistiche di limitazione dell'espansione quantitativa per intervenire sul già costruito, riassumibili nella cosiddetta "rigenerazione urbana" e il risanamento delle ferite ambientali della città attraverso la rinaturalizzazione di aree produttive. Ripercorriamo insieme al Presidente del Consiglio d'Amministrazione, l'Ing. Marcello Peli, le tappe salienti della sua storia che l'hanno vista dapprima affermarsi nelle cosiddette 'attività di cura' e poi, col passare degli anni, a conquistare un ruolo strategico nel panorama bresciano nella progettazione e realizzazione di grandi opere.

Presidente Peli ci descriva l'excursus di Brescia Infrastrutture trasformata in dieci anni da società preposta alla manutenzione della metropolitana a società di architettura e ingegneria per la produzione di servizi tecnici...

"Brescia Infrastrutture è nata 10 anni fa come società patrimoniale controllata dal Comune, ovvero come veicolo finanziario per pagare l'ingente investimento per la metropolitana leggera automatica (il cui ammortamento è oggi coperto in larga parte dai proventi derivanti dall'affitto delle infrastrutture del suo patrimonio), nel tempo la società ha saputo sviluppare funzioni sempre più utili alla città. L'idea originaria era creare una società di investimento in grado di occuparsi non solo delle manutenzioni delle infrastrutture ma anche del loro miglioramento e sviluppo dando vita a rilevanti investimenti (quali ad esempio: la copertura stazioni, il collegamento con la Stazione FS, i parcheggi coperti di interscambio a S. Eufemia e il futuro da realizzarsi al Prealpino). Negli anni la natura di questa realtà si è evoluta, cambiando pelle e mostrando una duttilità davvero apprezzabile. Dal 2017 è diventata anche una società di progettazione (ingegneristica) che, negli ultimi anni, ha sviluppato oltre 80 commesse per il Comune di Brescia, ritagliandosi anche un ruolo di supporto alle politiche culturali cittadine attraverso la gestione e cura di Palazzo Martinengo Colleoni (oggi sede del progetto MO.CA)".

Quali sono i progetti più significativi di cui vi state occupando?

"L'espansione e al contempo il miglioramento qualitativo sul fronte dell'innovazione tecnologica del servizio Metro rappresentano per noi la priorità. Certamente la realizzazione del parcheggio multipiano di interscambio nei pressi della fermata Prealpino (opera dal valore di circa 15 milioni di euro), il completamento della riqualificazione di via Milano e degli spazi ad essa connessi, le pedonalizzazioni di via X Giornate e via Musei, i lavori di rifunzionalizzazione dell'autostazione in via Solferino, così come gli interventi di conservazione e valorizzazione di Palazzo Martinengo Colleoni sono tra i progetti più importanti a cui stiamo lavorando".

Ed uno in particolare portato a termine con un certo orgoglio?

"La riqualificazione ambientale e naturalistica delle cave ex Nuova Beton (oggi Lago Gerolotto) nel Parco delle Cave a Brescia, un progetto dal valore di oltre un milione di euro, grazie al quale abbiamo attuato lungimiranti politiche di recupero ambientale di ambiti produttivi dismessi e degradati".

Ci illustri l'architettura del sistema della mobilità pubblica cittadina

"Il funzionamento del sistema si basa su due società: Brescia Mobilità che si occupa dell'esercizio e Brescia Infrastrutture che detiene la concessione degli impianti e si occupa della manutenzione straordinaria e dello sviluppo del sistema di mobilità pubblica. Una responsabilità non indifferente anche dal punto di vista economico: nell'ultimo piano degli investimenti recentemente approvato per il prossimo triennio, infatti, abbiamo stanziato ben 45 milioni di euro (26 coperti da finanziamenti pubblici), di cui 13 per la manutenzione straordinaria della metro e 32 per interventi di potenziamento ed implementazione di questa infrastruttura. Investimenti significativi che possiamo sostenere anche grazie all'importante opera di recupero di quote di finanziamento pubblico residuali perpetrata in questi anni rispetto ai finanziamenti ottenuti per la realizzazione della metropolitana leggera automatica".

PROGETTARE, REALIZZARE, IMPLEMENTARE E CURARE

In 10 anni la mobilità è cambiata radicalmente...

“Sono avvenuti rilevanti cambiamenti nel settore della mobilità ma non solo. Si pensi all'entrata in funzione della metropolitana nel 2013 che ha portato nel 2019 ad un dato eclatante: da 40 milioni di passeggeri all'anno del trasporto pubblico si è passati quasi a 60 milioni, un trend in forte ascesa rallentato purtroppo solo dalla pandemia. Se a questo sommiamo ciò che accadrà tra 6/7 anni, quando ci sarà il tram in funzione, ci si accorge come dal punto di vista della mobilità pubblica - che è lo strumento grazie al quale si controllano buona parte delle emissioni inquinanti - Brescia sia davvero all'avanguardia. Ma Brescia è stata teatro di altri importanti cambiamenti. Vorrei qui rimarcare due ambiti: il primo riguarda la politica urbanistica della città, grazie alla quale si è posto un freno all'espansione incontrollata del consumo di suolo per orientare tutti i processi verso il riuso del costruito (ponendo al centro il tema della rigenerazione) e il secondo inerente le bonifiche (per il quale non abbiamo un ruolo diretto ma siamo chiamati al recupero delle aree dismesse) grazie al quale si stanno risanando le ferite ambientali della città. In entrambi i casi, Brescia Infrastrutture ha giocato un ruolo importante: in particolare, nel primo caso (cioè le politiche di rigenerazione), abbiamo contribuito alla riqualificazione di via Milano, ambito in cui ha trovato collocazione il nostro progetto del Teatro Borsoni, uno dei progetti dal punto di vista architettonico più belli che la città abbia prodotto negli ultimi 20 anni, che speriamo di vedere realizzato entro l'estate 2023”.

Risale a cinque anni fa la nascita all'interno di Brescia Infrastrutture della società di Ingegneria, un upgrade che ha riscosso sin da subito grandi apprezzamenti...

“Proprio così e nel giro di pochi anni, oltre ad aver raddoppiato il nostro personale (da 15 ad oltre 30 risorse, tutte altamente qualificate e con un'età media di 37 anni) abbiamo sviluppato molte commesse per il Comune di Brescia in virtù di un contratto di servizio della durata decennale. Oggi la nostra società di ingegneria conta un team di 15 risorse (fra architetti, ingegneri e geometri) suddivisi in due unità operative che sono in grado di seguire lo sviluppo dell'opera pubblica dallo studio di fattibilità, alla realizzazione sino al collaudo”.

Anche in ambito di politiche di recupero del patrimonio storico-culturale Brescia Infrastrutture riveste un ruolo rilevante, è corretto?

“Il lavoro che la società sta sviluppando in ambito di recupero e valorizzazione del patrimonio storico-culturale è importante ed occuparci dei beni di rilievo storico artistico della città rappresenta per noi una grande responsabilità oltre che un motivo di orgoglio. Per farci trovar pronti in vista del prossimo anno, quando Bergamo e Brescia saranno Capitali della Cultura 2023, abbiamo una serie di scadenze da rispettare. Ci stiamo occupando della riqualificazione di via Musei e via X Giornate (la ripavimentazione, l'arredo urbano e l'illuminazione sono figlie della progettazione degli uffici di Brescia Infrastrutture), del restauro di Palazzo Martinengo Colleoni, il palazzo sede dell'ex tribunale ed oggi casa del progetto culturale MO.CA e della riqualificazione della Palazzina Ufficiali in Castello, luogo che sarà dedicato all'accoglienza dei visitatori”.

A livello regionale ci sono altre esperienze territoriali simili a quella di Brescia Infrastrutture?

“La più vicina a noi, quella a cui guardiamo con maggior interesse è MM SpA, la società partecipata dal Comune di Milano che opera in settori affini ai nostri e presenta al suo interno anche un asset di società di progettazione, oltre a sviluppare attività di manutenzione della metropolitana e molto altro. È una realtà a cui guardiamo spesso anche per capire la direzione da intraprendere”.

Quali sono le prospettive di sviluppo di Brescia Infrastrutture?



Marcello Peli, Presidente Brescia Infrastrutture



**Il logo scelto per il
decennale di
Brescia Infrastrutture**

TRA LE PRIME 500 AZIENDE BRESCIANE

**22 milioni di ricavi,
un patrimonio di 800
milioni e un piano
di investimenti per il
prossimo triennio di 45
milioni: numeri
lusinghieri che
collocano Brescia
Infrastrutture tra le
prime 500 imprese
bresciane**

“Di recente il Sindaco ci ha stimolato molto rispetto ad uno degli obiettivi di potenziale interesse per Brescia Infrastrutture ovvero la gestione dell'edilizia residenziale pubblica, la cui consistenza immobiliare oggi ammonta a oltre 3.300 alloggi pubblici gestiti con difficoltà da Aler. Un'eventualità sulla quale stiamo ragionando attraverso valutazioni dettagliate sotto il profilo della sostenibilità economica e finanziaria perché, in ambito di facility management, la nostra società ha maturato un know how non indifferente”.

Quali sono le strategie adottate per attenuare gli attuali rincari dei costi dell'energia che gravano sulle infrastrutture?

“Stiamo cercando di ridurre l'acquisto di energia attraverso interventi mirati non solo a limitare i consumi ma, soprattutto, orientati all'autoproduzione di energia. Nel primo caso limitando i costi energetici della metropolitana con consumi maggiormente regolati grazie al progetto (già realizzato) di parzializzazione delle luci delle stazioni e al progetto di sostituzione di tutti i neon presenti nelle gallerie con i led che si concretizzerà nei prossimi mesi. Nel secondo caso, invece, operando verso la realizzazione di impianti fotovoltaici preposti all'autoproduzione dell'energia. Presso il deposito della metropolitana a Sant'Eufemia si realizzerà, infatti, un importante impianto di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili”.