



Marcello Peli

BRESCIA INFRASTRUTTURE SRL, SOCIETÀ IN HOUSE DEL COMUNE DI BRESCIA, SI CARATTERIZZA, PER IL SUO RILEVANTE PATRIMONIO TECNICO E IMMOBILIARE, PRINCIPALMENTE COSTITUITO DALLA METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA CITTADINA. SE LA MOBILITÀ RESTA IL CORE BUSINESS, IL SUO ASSET AZIENDALE DI SOCIETÀ DI INGEGNERIA L'HA PORTATA AD OCCUPARSI DI INTERVENTI STRATEGICI DI RIGENERAZIONE URBANA, RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE E PROGETTAZIONE. BRESCIA INFRASTRUTTURE È TRA LE PRIME 500 IMPRESE BRESCIANE CON UN FATTURATO DI 22 MILIONI, UN PATRIMONIO DI 800 MILIONI E UN PIANO DI INVESTIMENTI PER IL PROSSIMO TRIENNIO DI OLTRE 40 MILIONI.

Conosciamo il presidente di Brescia Infrastrutture

Uno strumento efficace e dinamico a servizio dello sviluppo e della rigenerazione della città

di *Adriano Baffelli*

Tra l'immenso spazio degli Spedali Civili, uno dei vanti della Leonessa, e la zona, in crescita, dell'università e della ricerca, a due passi dal nastro d'asfalto della Triumplina, collegamento tutt'altro che agevole tra la città e uno dei suoi retroterra più dinamici ed operosi, la Valtrompia regno di qualsivoglia manufatto d'acciaio o realizzato con leghe metalliche varie: pentole, posate, maniglie, rubinetti, sifoni e l'elenco potrebbe continuare sorprendendo chi – probabilmente pochissimi – non conosce la multiforme capacità produttiva degli opifici sorti nei secoli lungo il Mella e in Valgobbia, insomma all'inizio, uscendo dalla città, della direttrice per le fabbriche e le officine dai mille record e dell'infinito know-how, si trova la sede di Brescia Infrastrutture. Una palazzina ordinata e razionale, metafora degli interventi all'insegna di altrettanti razionalità e ordine per disegnare o, meglio, ridisegnare strutture, aree e luoghi dell'apparente immutabile Brescia. La società gestisce un consistente patrimonio immobiliare e infrastrutturale, ad iniziare dalla Metropolitana Leggera Automatica, che a marzo ha festeggiato il primo decennio di esercizio.



Presidente Peli, Brescia Infrastrutture – ne parliamo in altro spazio della rivista – per la riqualificazione ambientale della cava “Ex Nuova Beton” ha vinto uno dei Premi nazionali Oice 2023. Ci racconta, oltre alla soddisfazione, la genesi del progetto?

Il premio ha un valore importante perché intende sottolineare, oltre alla qualità del lavoro svolto da Brescia Infrastrutture per il Comune di Brescia, anche il valore stra-

tegico del riutilizzo degli spazi industriali dismessi attraverso la “rinaturalizzazione” dei luoghi. Il progetto parte dall'esigenza di intervenire con piani di recupero ambientale nella gestione dei bacini una volta conclusa l'attività estrattiva, in questo caso recuperando fondi dall'operatore privato in fallimento attraverso le polizze fidejussorie a favore del Comune. Nel 2020 il Comune ci ha affidato l'intervento di rinaturalizzazione conseguente all'attuazione di previsioni urbanistiche precise, incentrate sulla trasformazione di tutti gli ambiti estrattivi, collocati nella zona di Sant'Eufemia e caratterizzati dalla presenza di attrezzature industriali e lasciti delle attività di escavazione, in una grande area verde di rigenerazione ambientale della città di Brescia. Abbiamo così provveduto al ripristino delle sponde, alla realizzazione di percorsi pedonali e piste ciclabili, alla pulizia e riorganizzazione della vegetazione. Le opere di particolare rilevanza sono poi risultate: il ponte di collegamento delle due sponde del lago, struttura in acciaio e legno che ha acquisito, per la pregevolezza architettonica, un'importanza che potremmo definire “iconica”, caratterizzando anche in maniera formale tale tipo di progetto; e gli interventi di bonifica ambientale. I lavori, che hanno previsto un investimen-

to di circa un milione di euro, si sono conclusi con una assai partecipata inaugurazione, e il plauso delle associazioni ambientaliste e della cittadinanza, nel dicembre 2021. Un'opera che rappresenta un fondamentale contributo alla sempre più ampia configurazione del parco urbano delle cave.

Rigenerazione ambientale e urbanistica driver del futuro prossimo?

La rigenerazione ambientale e la rigenerazione urbanistica ormai sono degli orientamenti consolidati all'interno delle politiche di gestione del territorio. E devono trovare una sempre più importante attuazione attraverso gli strumenti di programmazione urbanistica delle città. Il cambiamento climatico e lo stato del costruito negli ambienti urbani richiedono infatti di concentrare risorse e sforzi progettuali non più su politiche di espansione indiscriminata della città, che peraltro riducono il suolo agricolo e quindi determinano una alterazione dell'equilibrio ecosistemico complessivo, ma rivolgendosi con massima attenzione al riuso e alla rigenerazione del costruito. Una rigenerazione che diventa elemento fondamentale in primis perché contribuisce al recupero di porzioni degradate della città che hanno perduto determinate funzioni, pensiamo ad esempio ai siti



Nata ad Asola, in provincia di Mantova sotto il segno dell'ariete, ENato nel 1973, sposato con Emanuela, Marcello Peli è padre di due figli, Sofia e Riccardo. Si è laureato in Ingegneria Civile nel 2000 all'Università degli Studi di Brescia, ove dal 2001 al 2002 è stato assistente al corso universitario di Tecnica Urbanistica. Dal 2000 svolge la libera professione, iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Brescia. Dal 2003 al 2006 è stato consulente ad

incarico in materia di Valutazione di Impatto Ambientale della Provincia di Brescia, Settore Assetto del Territorio. Dal 2008 è socio fondatore dello studio associato Studio Artec - Architettura, Urbanistica Ingegneria, al quale ha dato vita con quattro colleghi, con il ruolo di responsabile del settore delle infrastrutture e della progettazione urbanistica. Sin dal liceo nutre una forte passione per l'impegno

sociopolitico: dal 2009 al 2014 è stato assessore alla Pubblica Istruzione e Attività sportive del Comune di Passirano e, sempre per lo stesso Comune, dal 2014 al 2019 è stato assessore e vicesindaco con delega all'Urbanistica, Opere pubbliche e manutenzione del patrimonio. Dal 2020 è presidente di Brescia Infrastrutture

Brescia Infrastrutture nasce per occuparsi del patrimonio infrastrutturale afferente alla mobilità, in particolare alla metropolitana e ai parcheggi in struttura. Ha sviluppato negli anni un piano investimenti che ha raggiunto nel 2023 i 45 milioni di euro per opere e progetti in corso di realizzazione o già realizzati

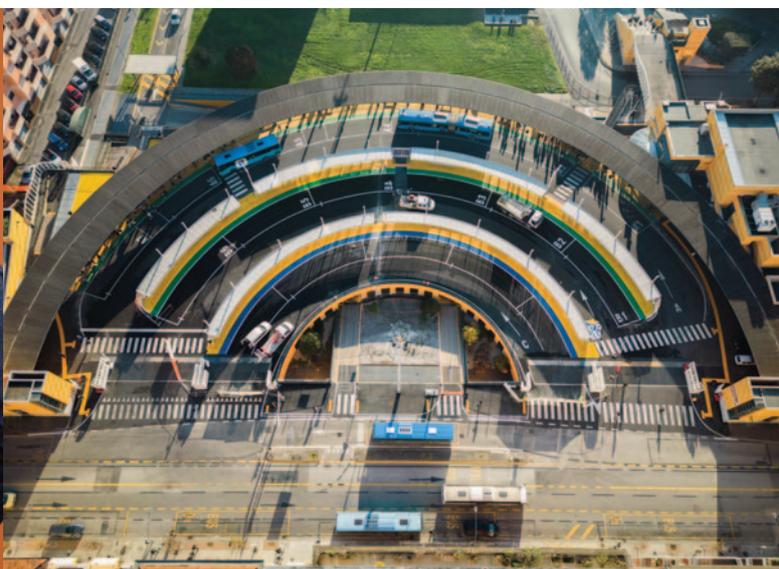


industriali dismessi o al tema, particolarmente caldo in questo periodo, del recupero di spazi appartenenti al demanio. Mi riferisco, in particolare, alle caserme, numerose nella città di Brescia, che potrebbero acquisire funzioni importanti. Un intervento non solo rigenerativo, ma che consente anche di intervenire sul patrimonio costruito oggi assai obsoleto. Infatti, larga parte del patrimonio costruito italiano è antecedente agli anni 70/80 e perciò non rispondente a logiche di resistenza antisismica o di efficienza energetica. Per far fronte ai cambiamenti climatici attraverso comportamenti più virtuosi nel consumo dei combustibili fossili, è del tutto evidente la necessità di riqualificare il tessuto urbano costruito. Ma anche di pensare a come rendere questi spazi, spesso densamente costruiti, più vivibili da un punto di vista delle variazioni climatiche. Un clima che muta e genera delle profonde variazioni anche nelle condizioni meteorologiche. Quindi rigenerare dal punto di vista ambientale significa certamente fare degli interventi più sostenibili dal punto di vista del risparmio energetico, ma anche intervenire per aumentare gli spazi verdi all'interno del tes-

suto urbano già costruito, con interventi che recuperino parte delle zone che dismettono delle funzioni di natura insediativa. Penso ai siti dismessi, come nel caso già citato della Nuova Beton, o anche a quegli ambiti urbani che prevedevano una scarsa presenza di verde e che sono rimodulabili con una presenza arborea vegetale più consistente.

Oltre all'intervento sul Parco delle cave di Buffalora e San Polo, quale o quali altri progetti di Brescia Infrastrutture considera particolarmente rilevanti?

Rispondo alla domanda con una riflessione su progetti o opere di particolare rilievo per la città sviluppati dalla società negli ultimi anni. E inizierei dicendo che Brescia Infrastrutture nasce per occuparsi del molto rilevante patrimonio infrastrutturale afferente alla mobilità. In particolare, alla metropolitana e ai parcheggi in struttura. E ha sviluppato, negli anni, un piano investimenti sempre più rilevante, che ha raggiunto nel 2023 i 45 milioni di euro per opere e progetti in corso di realizzazione o già realizzati. E che hanno riguardato modifiche consistenti nel sistema della mobilità cittadina. I più importanti, certamente, sono stati



Il Consiglio di Amministrazione di Brescia Infrastrutture: a sinistra il vicepresidente Claudio Buizza, al centro il consigliere Mara Bergomi e a destra il presidente Marcello Peli

quelli relativi all'asse viario di via Milano, in cui la società da me presieduta ha progettato la riqualificazione funzionale della via. La sua attuale fisionomia come infrastruttura per la mobilità è caratterizzata non solo dalle carreggiate veicolari, ma anche dalle presenze di piste ciclabili, nuovi marciapiedi e la significativa revisione della presenza dei parcheggi collocati in ambiti specifici. Di grande rilievo anche l'intervento progettato e realizzato del sottopasso ferroviario di vie Rose che, grazie a quest'opera, ha potuto acquisire un'importanza funzionale di accesso alternativo alla città. Ed è stata in grado di decongestionare la presenza di auto e veicoli in ingresso alla città su via Milano. Un intervento molto rilevante anche dal punto di vista economico, quasi cinque milioni di euro e che ha inoltre consolidato le competenze ingegneristiche della società, in quanto opera complessa sia nella ristrutturazione

del ponte e del sottopasso, sia nella realizzazione delle strutture geotecniche per la presenza di edifici interferenti con la realizzazione dei lavori. Inevitabile poi citare la riqualificazione funzionale dell'autostazione cittadina, in cui si sono investiti un paio di milioni di euro, al fine di rivedere l'organizzazione degli spazi di attracco degli autobus e consentirne quindi un utilizzo più funzionale. Un accesso meno pericoloso per gli utenti e in grado sostanzialmente di aumentare il numero di attracchi all'autostazione da parte del trasporto extraurbano. Questa configurazione consentirà tra l'altro di dismettere l'autostazione in via Togni, con riqualificazione di quell'area, e quindi di unificare l'hub di approdo del trasporto extraurbano in un unico punto. E, infine, ulteriore intervento rilevante nell'ambito della mobilità, la realizzazione del cosiddetto parcheggio scambiatore del Prealpino. Non un semplice parcheggio scambiatore, ma piuttosto un vero e proprio hub di interscambio. Un'infrastruttura molto importante per il suo valore economico di investimento di circa 15 milioni di euro, ma soprattutto rilevante per il ruolo strategico di svi-

luppo della mobilità pubblica cittadina. L'incremento dei posti auto del Prealpino attraverso un parcheggio che passa dai 400 ai 1000 stalli, ma anche la collocazione di un hub di approdo del trasporto pubblico su gomma extra locale, consentirà di incrementare il numero di passeggeri della metropolitana e quindi di ri-

Un ruolo molto importante sulla città verrà svolto certamente dalle opere di completamento del tratto dell'alta velocità ferroviaria che proviene da Milano, attraversa Brescia e raggiungerà Verona

duurre il numero di ingressi del traffico privato e degli autobus del trasporto extraurbano all'interno della città.

Dal punto di vista degli interventi infrastrutturali quali sono le principali opere che saranno realizzate nella nostra città nei prossimi anni?

È indubbio che ciò che cambierà in maniera significativa il trasporto pubblico cittadino sarà la realizzazione del tram. Il tram è un'infrastruttura della mobilità che avrà un impatto molto importante sulla città

di Brescia. È previsto un significativo aumento, quasi nella dimensione di quello portato dalla metropolitana leggera automatica (circa 20 milioni di passeggeri/anno), degli utenti del trasporto pubblico locale. Ed è evidente che l'aumento dei passeggeri del trasporto pubblico locale genererà, di conseguenza, una

riduzione della presenza del traffico urbano privato e cittadino: il traffico, per capirci, delle automobili. Inoltre, da un punto di vista infrastrutturale, un ruolo molto importante sulla città verrà

svolto certamente dalle opere di completamento del tratto dell'alta velocità ferroviaria che proviene da Milano, attraversa Brescia e raggiungerà Verona. Anche in questo caso ci saranno evidentemente dei benefici sulla interconnessione dei territori, fra ambiti cittadini e regionali. Per completare la riflessione è però opportuno sottolineare altre infrastrutture che cambieranno sicuramente le abitudini e i servizi offerti all'interno della città e che sono transitati per

Campus Edilizia Brescia nasce come un luogo di confronto tra diversi attori, pubblici e privati, interessati alle politiche di sviluppo e di programmazione urbanistica della città di Brescia

Brescia Infrastrutture. Intanto mi permetto di segnalare la realizzazione di una infrastruttura di natura culturale importante, progettata da Brescia Infrastrutture: il teatro Borsoni. Un teatro con capacità di oltre 310 posti e grande qualità architettonica. Un investimento sulle infrastrutture culturali della città in un ambito cittadino, il Comparto Milano, oggetto di un importante intervento di riqualificazione urbanistica. Qui, infatti, sono stati congegnati e strutturati una serie di interventi che hanno riguardato la mobilità, i servizi pubblici e altri interventi realizzati dai privati su edifici di valore collettivo. Questa opera, in quest'area, renderà più attrattiva questa zona, anche dal punto di vista degli eventi culturali in un luogo, peraltro, di grande valore architettonico. Infine, ci sono i grandi interventi per le infrastrutture sportive. Brescia Infrastrutture, infatti, è stata individuata come soggetto attuatore di due importanti impianti sportivi cittadini che configureranno la cosiddetta Cittadella dello sport, collocata a San Polo. Il nuovo Pala-indoor di atletica leggera, un impianto coperto di valenza nazionale (secondo in Italia dopo quello di Ancona), in grado di contenere oltre mille posti sulle tribune, con una pista ad anello coperta di 200 metri con al centro la pista di velocità da 60 m, e inoltre, opera sempre finanziata in parte attraverso il Pnrr, l'impianto di allenamento e di pre-

parazione per la nazionale di ginnastica artistica femminile che sorgerà sempre nelle vicinanze del Pala-indoor di atletica leggera a San Polino. Una scelta quest'ultima molto legata alla storia sportiva cittadina e in particolare ai successi sportivi della campionessa bresciana Vanessa Ferrari. [Ingegnere Peli, quali sono le sue considerazioni sulla filiera edile bresciana, soprattutto se la compara con quella di altre città?](#)

Rispondo alla sua domanda facendo alcune considerazioni sul ruolo del settore delle costruzioni e delle infrastrutture per lo sviluppo economico e sociale della città o dell'economia. È indubbio che dopo la fase fortemente depressiva

Il settore delle costruzioni, in questi anni, è diventato uno dei settori economici fiduciari del governo e delle istituzioni per il rilancio e la ripartenza economica del Paese

della pandemia il governo, e quindi lo Stato, abbia individuato nel settore delle costruzioni uno strumento di leva per agevolare la ripresa economica del paese. In questa direzione sono andati gli interventi di agevolazione edilizia per il recupero e riqualificazione del costruito. Credo che al di là degli effetti, da valutare, sulle politiche finanziarie dello Stato, il Superbonus

110%, ma anche gli altri bonus edilizi, abbiano rappresentato il più importante intervento di politica nazionale per la cosiddetta riqualificazione del costruito e quindi uno degli assi portanti della rigenerazione urbana. L'edilizia o, meglio, il settore delle costruzioni, dunque, in questi anni, attraverso questa imponente iniezione di risorse pubbliche, è diventato uno dei settori economici fiduciari del governo e delle istituzioni per il rilancio e la ripartenza economica del Paese. Credo che il settore abbia risposto bene e i numeri parlino di un contributo alla crescita del prodotto interno lordo particolarmente significativo grazie agli investimenti nella riqualificazione energetica, ma anche strutturale degli edifici, e con le risorse del Pnrr per le grandi infrastrutture.

[Il socio unico di Brescia Infrastrutture, la Loggia, partecipa al Campus Edilizia Brescia, come considera l'iniziativa?](#)

Campus Edilizia Brescia nasce come un luogo di confronto tra diversi attori, pubblici e privati, interessati alle politiche di sviluppo e di programmazione urbanistica della città di Brescia. Dal mondo delle imprese all'ANCE, che hanno il compito di attuare le previsioni urbanistiche, dalle istituzioni, penso ovviamente al Comune di Brescia e alla Pro-

vincia di Brescia, che hanno invece il dovere della decisione politica, agli Ordini professionali, all'università o ad A2A a cui è richiesto il contributo dell'innovazione. Ma Campus Edilizia Brescia si è anche presentato come lo strumento della divulgazione, a partire dal mondo dei costruttori, di un modo di costruire innovativo e sostenibile, in cui innovazione digitale, impiego di tecniche a bassa impronta ecologica e di materiali derivanti dall'attività di recupero e di politiche di rigenerazione urbana, rappresentino un indirizzo auspicabile cui far tendere il settore edile. Ecco in questo contesto, lungo questa direzione di sviluppo sostenibile, si potrà articolare quel principio di corresponsabilità fra attori con ruoli differenti, nella definizione di scelte virtuose di programmazione territoriale. Mi pare si possa riconoscere che un primo passo in questa direzione si sia compiuto con la redazione del progetto, nato dalla collaborazione fra la Loggia e Ance Brescia, per la rigenerazione urbana del comparto sud-ovest di Brescia, cui si deve l'ottenimento di molti rilevanti fondi regionali per la città ("la scuola al centro del futuro"). [Il rigore e la disciplina tipiche della professione ingegneristica come si sposano con le esigenze della politica e dell'amministrazione?](#)

Non è necessario concepire il rigore della professione ingegneristica in contrapposizione con la visione della politica.



Al rigore della trasparenza e del rispetto della norma sui contratti pubblici si accompagna nella società pubblica l'efficienza tipica delle aziende private fondata su una funzionale organizzazione aziendale

Anzi, penso che la competenza tecnica dell'ingegnere sia un elemento complementare alla visione della politica. Il problema si crea quando la politica non ha una precisa visione e chiede alla tecnica di supplire alla sua carenza. Per quanto riguarda la società partecipata che amministro, devo dire che la visione del Comune sia in materia di pianificazione urbana che di sviluppo della mobilità cittadina, così precisamente definita in atti programmatici chiari e ben determinati, come il piano di governo del territorio, piuttosto che il Pums, piano urbano della mobilità, aiutino molto la traduzione in progetti e quindi strumenti attuativi concreti di messa a terra della visione politica. Mi spiego meglio: quando si decide di puntare in maniera decisa, nelle politiche urbanistiche, sul contenimento del suolo e di agevolare il



recupero del patrimonio dismesso, si dà un input preciso alle competenze progettuali di muoversi in un ambito rigorosamente definito.

Più volte si dice che Brescia primeggia in molti aspetti ed è difficile individuare quello preminente. In tema di sviluppo urbanistico e qualità della vita, su cosa dovrebbe puntare la città per distinguersi da molte altre "middle cities"?

Se devo pensare ad un'asse di sviluppo che migliori la qualità della vita cittadina della città di Brescia, direi che è opportuno continuare ad investire sul trasporto pubblico locale. Mi spiego meglio: non sono molte le città italiane che hanno una metropolitana leggera automatica e questo è un sistema di mobilità che rende la città decisamente più vivibile. E sono ancora meno le città italiane che hanno una metropolitana e un trasporto di massa di natura tramviaria. Queste due infrastrutture, se adeguatamente sviluppate e adeguatamente potenziate, permetteranno alla città di Brescia di migliorare le già buone condizioni di vita che le consentiranno di essere paragonata ai modelli di città nord-europee di dimensione analoghe alla sua, che sono spesso viste come un alto riferimento per la qualità della vita.

È possibile operare con una società pubblica adottando schemi e modalità più vicine al mondo dell'iniziativa privata?

Le società pubbliche pur essendo controllate da una pub-

blica amministrazione, sono vere e proprie aziende che devono saper stare sul mercato, anche se godono di un ambito privilegiato nell'affidamento di funzioni/servizi pubblici. Quindi è sbagliato pensare ad una società pubblica come ad un soggetto fortemente imbrigliato in pesanti procedure amministrative. Al rigore della trasparenza e del rispetto della norma sui contratti pubblici si accompagna nella società pubblica l'efficienza tipica delle aziende private fondata su una funzionale organizzazione aziendale, sull'attrattività professionale, su procedure decisionali più celeri, il tutto volto a generale utili di impresa. Ricordiamoci sempre che Brescia è la culla del capitalismo municipale che vede, in ASM prima e in A2A oggi, il successo del modello dell'azienda pubblica capace di competere sul mercato.

Quando l'ingegner Peli abbandona i panni del professionista e del presidente, come preferisce trascorrere le ore di relax?

I miei migliori momenti di relax sono quelli legati alla pratica sportiva. Una pratica che una volta esercitavo con un'intensità superiore a quella di oggi. Quando posso mi dedico alla corsa oppure a qualche passeggiata nel paese in cui vivo, Passirano, piuttosto che in alta Valle Camonica, dove nel periodo invernale non disdegno la pratica dello sci alpino, per me vero e proprio momento di "rigenerazione ... mentale".