

LETTERE

HINTERLAND

La «piccola Brescia» non può avere un grande futuro

■ Nel recente convegno dell'Associazione «Identità & Partecipazione» - a cui hanno partecipato l'avv. P.G. Caldana, l'assessore M. Tiboni e gli urbanisti C. Buizza e L. Lussignoli - è emerso un interessante confronto. Sia nel merito di scelte riguardanti la Variante urbanistica in Consiglio comunale, sia sulla sfida per un'idea di città che guardi oltre i limiti dei confini amministrativi.

La Brescia da immaginare è quindi rappresentata da un'area che comprenda la conurbazione. Un'idea non nuova, nata già con Luigi Bazoli negli anni '70. Allora era un disegno lungimirante, ma oggi diventa una necessità. La «piccola Brescia», raggomitolata su se stessa, vive d'un rimpianto del passato che però si priva del futuro.

La forza della proposta della «Giunta dei Sindaci», attivata dal sindaco **Del Bono**, sta tutta qui. E su questo terreno si misura anche la futura Provincia, con le scelte già validamente effettuate dal presidente Mottinelli. In particolare con l'approvazione del nuovo Statuto ed una proiezione strategica come polo della Lombardia orientale.

In alcuni incontri (a Bedizzole con il sottosegretario Baretta, giorni fa a Milano con il sottosegretario Bressa) sono emerse scelte che si vanno consolidando a favore d'una nuova Provincia. Da verificare con il prossimo Decreto sugli Enti Locali. La legge Delrio (l. 56/14) sulle nuove «Province» (che in omaggio ad un collasso di fantasia si chiamano: «enti di area vasta»!) dovrebbe passare indenne le forche caudine sia del nuovo Titolo V della Costituzione, che d'un estremismo «rotta-maiolo». Parliamo quindi di Province come «enti amministrativi», espressione dei Comuni. Una scelta di trasformazione, e non già di soppressione, che condivido. Esse mantengono due

strategiche funzioni, quelle della «pianificazione territoriale» e della «pianificazione dei trasporti». Come già indicato dalla legge Delrio. Con la conferma così anche della validità della scelta fatta a Brescia che ha portato all'elezione di Mottinelli. Quindi non quel pasticciato «accrocchio» politico (come stolidamente sostenuto anche da settori del Pd bresciano), ma un trasparente accordo, inteso come un'espressione dei governi locali.

Dai contatti regionali avuti anche dall'Agenzia Tpl, la legge n. 6/12 del trasporto pubblico locale viene confermata. Ciò significa che le competenze per il trasporto pubblico, affidate alle Province, sono poi attribuite all'Agenzia. Con modalità che immagino siano in una certa misura analoghe a quelle dei «consorzi obbligatori» tra Enti locali.

Lo Statuto della presidenza Mottinelli prevede poi che nella nostra Provincia vengano individuate «aree omogenee». A partire dalle Comunità montane. L'articolo 5 dello Statuto individua in modo convincente come aree omogenee anche le realtà dove vi siano «organismi consultivi territoriali già istituiti dai Comuni». Come appunto l'area omogenea Città-Hinterland.

La dimensione provinciale è funzionale anche per la riorganizzazione dei servizi: dal ciclo delle acque all'auspicabile collaborazione tra A2A e Cogeme-LGH. Per non dire poi della necessaria estensione del Metrò, come emerge anche dalle discussioni in Val Trompia. Superando così antiche contrapposizioni tra Città e Provincia, del tutto prive di senso, e che hanno nuocuto ad entrambi (dalla vicenda dell'Aeroporto al disastro della Fiera).

Si è già sulla buona strada. Consapevoli che il valore della «nuova Provincia» è dato anche dalla forza trainante d'una nuova e diversa Città capoluogo.

go. E viceversa, sottolineo, con un cambio di baricentro, anche in rapporto al nuovo ruolo delle diverse «aree omogenee». Reciprocità necessarie, per poterci immaginare - in un quadro di crisi - protagonisti nella Lombardia orientale.

L'agenzia TPL ha positivamente avviato con la presidenza Ghirardelli una fattiva collaborazione con Comune e Provincia. Ed è un'esperienza pilota in Lombardia per la riorganizzazione delle macro zone tariffarie, la definizione del programma di bacino, la gara sull'affidamento dei servizi del trasporto locale (per diverse centinaia di milioni). Con sfide impegnative su cui si gioca anche il futuro delle Aziende di trasporto, sia pubbliche che private, validamente presenti a Brescia. Un cambiamento davvero molto profondo ed impegnativo che può aver futuro solo se - diversamente dal passato - il «sistema Brescia» fa coesione. Hic Rhodus. Facendo perno, in primo luogo, su un'accresciuta forza politica di innovazione, di progetto e di realizzazione d'un nuovo Capoluogo e d'una nuova Provincia. //

Claudio Bragaglio
Vicepresidente
Agenzia TPL - Brescia

