

Trasporto pubblico locale, chi decide veramente?

Publicato il 10 ottobre 2015



Egregio Direttore,

risulta chiaro il percorso della partecipazione più ampia, ma chi poi effettivamente decide in merito al 'sistema integrato' del trasporto pubblico locale a Brescia? E come? Interrogativi privi oggi d'una risposta.

Il confronto di merito è di alto profilo. Come peraltro un recente convegno promosso da Comune di Brescia, Brescia Mobilità e Trasporti, Metrobrescia. Ma il rischio è quello d'una testa pensante, privata però dei piedi per camminare.

Mi spiego. In passato vi era una netta distinzione tra Comune capoluogo e Provincia. Le scelte più qualificanti in città – impennate su Comune ed Asm, poi su Brescia Mobilità – hanno prodotto il quadro della mobilità a tutti noto. Metrò incluso. Con la Provincia ad occuparsi per il resto del territorio.

Oggi siamo in una situazione radicalmente diversa. Ed è impossibile pensare al futuro come ad un prolungamento della dualità istituzionale del passato.

Intanto pesa non poco l'incertezza sul futuro della Provincia. Ma quand'anche si confermasse la legge Delrio – con il nuovo Ente di Area Vasta responsabile della 'pianificazione' del trasporto pubblico – rimarrebbe irrisolto il problema della decisione, nonché delle risorse umane e finanziarie.

Molte poi delle funzioni del trasporto pubblico, con la legge regionale 6/2012, sono ora in capo alla Agenzia del TPL. E quella bresciana è l'unica oggi realmente costituita in Lombardia. Con il compito di definire nel 2016 un 'Programma di bacino', di indire la gara per un gestore unico, dal valore di circa 700 milioni di euro. Una sfida in ogni caso destinata a cambiare alla radice il 'municipalismo', anche aziendale, del nostro trasporto locale.

Per non dire inoltre del Capoluogo, che vive ormai da tempo (e per fortuna) ben oltre i propri confini vetero-amministrativi, anche per il trasporto. Si pensi all'esperienza dell'area integrata con l'Hinterland (richiamata dallo Statuto della Provincia) da cui è necessario partire anche per la definizione delle nuove aree tariffarie. Si pensi all'effetto del Metrò, con relativi prolungamenti ed interconnessioni di rete, che ridefinisce su ampia scala l'intero sistema integrato. Su questo si sono soffermati nel convegno in particolare il sindaco Del Bono, l'assessore Manzoni, il consigliere Peli, nonché il prof. Scarpa. Con estensioni in tutte le direzioni, dalla Val Trompia alla raggiera della Bassa bresciana. E, presi dello slancio, persino oltre.

Ma, va pur detto che un livello istituzionale che assicuri (per competenza e risorse) un'efficace decisione su tale rete di integrazione – che è poi la vera sfida del futuro – rimane nebuloso. Non il solo Comune capoluogo o la Giunta dei Sindaci dell'Hinterland. Non la sola Provincia. Neppure la neonata Agenzia, la cui attività è stata illustrata nel convegno dal presidente Ghiradelli, chiamata a poter subentrare nella gestione dei Contratti di servizio (circa 65 milioni euro), a predisporre un 'Programma di bacino' e ad indire una gara – e per la prima volta davvero 'europea' – per il gestore dell'intero servizio del TPL.

Una tesi suggerisce – dati i tempi grami – di stare un po' rintanati. Non mi ci ritroverei in tale compagnia.

Di certo è indispensabile una chiara visione d'insieme, data non già dalla sommatoria degli interventi, ma dalle scelte selettive da effettuare. Con i progetti in discussione su vari tavoli (esclusa la TAV) si arriva a circa 2,5 miliardi di euro. Una cifra fuori scala. Sapendo tutti che il modo migliore per ottenere poco nulla è dato proprio dal chiedere tutto.

Per questo il nodo politico cruciale che oggi ci si pone è 'il che e il come fare'. Le 'città metropolitane' hanno con la legge Delrio strumento, sede e procedimento adatti (ed obbligatori) del 'piano strategico'. Noi invece abbiamo le problematiche complicate d'una area metropolitana, ma senza disporre dello strumento per governarle. Con il rischio di confronti sui vari tavoli trasformati in inconcludenti partite di ping-pong.

Non vedrei quindi altra via che la ricerca d'una 'triangolazione virtuosa' tra Capoluogo, nuova Provincia ed Agenzia del TPL. Anche nell'interlocuzione con la Regione, con i vari Stakeholders, che siano utenti del servizio, sindacati od aziende. Con confronti e tavoli, peraltro già positivamente attivati, da ricondurre ad un disegno comune e condiviso. Comprendendo la sostenibilità finanziaria del Metrò come problema – nel confronto con Regione Lombardia – non della sola Città, ma dell'intero sistema.

Avendo altresì già fin d'ora chiaro l'obiettivo d'uno strumento decisionale inter-istituzionale, come può esser dato (in analogia con il 'Piano strategico' metropolitano) da un "Accordo di programma", nei termini impegnativi previsti dal Testo Unico degli enti locali. Con tre precisi obiettivi: la scelta delle priorità su riordino, integrazione e progetti di estensione della rete (per Metrò, Tram e Tramtrèno), il reperimento delle risorse, il sostegno politico-istituzionale, auspicabilmente bipartisan. Come avvenne in Regione Lombardia nell'ormai lontano 1996 per il Metrò.

Claudio Bragaglio

vicepresidente Agenzia TPL di Brescia