

TRASPORTO PUBBLICO

Agenzia
e programma

Egregio direttore, ho espresso, sia in sedi politiche che amministrative, una fiduciosa valutazione sul futuro delle Agenzie del Trasporto Pubblico Locale (Tpl) che ha sollevato alcune legittime obiezioni. La questione riguarda, in particolare, la loro operatività per il Programma di Bacino e l'indizione delle Gare europee per il Gestore del Tpl. Da parte mia, rimango convinto che i possibili diversi esiti del Referendum del 4 dicembre sono (o potrebbero essere) poco influenti, con riferimento al merito specifico del trasporto pubblico locale. Senza voler, con questo, neppure sfiorare il nervo scoperto dello scontro elettorale. Infatti se vince il No si sta nel quadro normativo già in essere, sia per le attuali Province che per Agenzie Tpl, con relativa legge regionale n. 6/2012. Più problematica la situazione in caso di vittoria del Sì. Ma - stando sempre e solo al Tpl - meno di quanto si possa immaginare. A partire dalla stessa natura giuridica dell'Agenzia Tpl, costituita da Comune, Provincia e Regione. Infatti l'eventuale abolizione della Provincia è, in realtà, una decostituzionalizzazione, ma non già la soppressione tout court d'un livello intermedio tra Comuni e Regione. La legge Del Rio (l. 56/2014) ha già avviato tale percorso (a partire dalle elezioni di secondo grado) senza alcun significativo riflesso su natura ed operatività dell'Agenzia Tpl. Si veda la no-

stra stessa realtà, dove si registra una positiva sinergia con Provincia e Comune di Brescia. Ma, soprattutto, si tenga presente che una specifica disposizione finale della riforma (art. 40) introduce in Costituzione la formazione degli Enti di Area Vasta, con competenza legislativa regionale. E la Giunta Maroni per la Lombardia ha presentato, al riguardo, proposte per tali Enti che, al di là della loro denominazione (Cantoni), prevedono tale livello intermedio. Talune positive, altre proposte inaccettabili, come per l'accorpamento della Valcamonica a Sondrio. Certo, considerata tale fase di passaggio si potrebbe anche temporeggiare. Ma ritengo non sia opportuno affidare scelte ed emergenze per il trasporto pubblico locale alla conclusione d'un futuribile riassetto dei nuovi Enti. Ci ritroveremo alle calende greche! Sull'Upi nazionale (Unione Province), poi, non farei eccessivo affidamento. Non avendo saputo in passato sbrogliare la matassa delle Province inutili, non la vedo messa meglio di fronte ai nuovi Enti di Area Vasta. Molto più convincente far leva sul livello regionale (Upl), coordinato dal presidente Pierluigi Mottinelli. Tenuto conto della linea ch'egli ha impresso. Si tenga inoltre presente che l'eventuale vittoria del Sì darà luogo ad una complessa procedura attuativa che non vedrà di sicuro tra le priorità più assillanti i nuovi Enti di Area Vasta. A fronte di

pesanti emergenze in campo trasportistico - come giustamente evidenziate anche da Utenti e Sindacati - sono indispensabili risposte concrete. Assicurando anche una continuità amministrativa. Si tratta quindi di capire se, in questa non breve fase di transizione, vi sia o meno un quadro normativo che possa assicurare stabilità di indirizzo e possibilità realizzative. A mio parere, per quanto riguarda le Agenzie Tpl della Lombardia, la risposta può essere affermativa. Infatti la materia del trasporto locale, anche con la modifica del Titolo V, rimane di competenza regionale e locale. Così per la delimitazione territoriale. Con Brescia che, con il proprio Preavviso di gara (già pubblicato), ha confermato la dimensione provinciale del proprio bacino Tpl. Valcamonica inclusa. Con il subentro dell'Ente di Area Vasta alla Provincia non si dovrebbe registrare alcuna discontinuità amministrativa. Con il nuovo Ente che rappresenta i Comuni all'interno dell'Agenzia, come già la vecchia Provincia. E con l'istituzione appena attivata della Conferenza Locale del Tpl, rappresentativa dei vari soggetti interessati. Quindi, a mio parere, vi sono tutte le condizioni obiettive per garantire continuità e stabilità amministrativa. Ed al tempo stesso anche la legittimità della richiesta delle risorse necessarie per il Tpl. A livello di Governo nazionale. Oltre che in Regione Lombardia, compre-

sa l'applicazione dell'articolo 17 della legge regionale del Tpl, per la definizione dei costi standard e per un'equa ripartizione delle risorse. A partire dal Metrò di Brescia, assai portante dell'intero Tpl provinciale. Se così non fosse vi sarebbe il rischio d'una paralisi del sistema dei trasporti in Lombardia. Non potendo più reggere un regime di continue proroghe dell'esistente. L'attivazione delle Agenzie Tpl è irreversibile, anche se vi potranno essere tempi attuativi diversi per Programmi e Gare. E ciò è possibile, insisto, perché normativamente non vedo ostacoli insuperabili, nell'immediato ed anche in un quadro costituzionale nuovo. In modo da avere a Brescia nel 2017 il Programma di Bacino e l'avvio d'una Gara, da completare poi nel 2018. In Lombardia ritengo vi siano le condizioni per operare al meglio. Pur data una situazione molto difficile. Con Brescia - ai suoi vari livelli istituzionali, aziendali e sociali - all'altezza di raccogliere tale sfida.

Claudio Bragaglio
BRESCIA

