

BRAGAGLIO: RIFLESSIONI SUI TAGLI DELLA PROVINCIA L'EMERGENZA SCUOLA-TPL E LA CONCLUSIONE DEL CDA DELL'AGENZIA DEL TPL

Allarmante l'azzeramento del contributo della Provincia di Brescia per il TPL. Che vi fosse una priorità, da tutti condivisa al Tavolo Prefettizio, di evitare il "rischio caos" per le scuole era cosa risaputa. Decisivi i contributi dati dalla scuola bresciana tramite il dirigente dell'UST, dott. Bonelli, Presidi ed Insegnanti. Così come per l'indispensabile corrispondenza tra le presenze in Aula e il trasporto di oltre 30 mila studenti delle scuole superiori su 55 mila iscritti, dei quali circa 24 mila si avvalgono dei servizi extraurbani.

La decisione di azzerare i 2 milioni di euro, già da tempo previsti, mette in crisi proprio tale difficile operazione. Ed impone altresì all'Agazia di tagliare le corse degli autobus per un milione di km, fin da subito.

Questi i fatti allarmanti che mi auguro vengano riconsiderati. Ma fatti che meritano ulteriori considerazioni. La Provincia è tenuta a contribuire al TPL, come ha sempre fatto, da ultimo con la Presidenza Mottinelli. Ma modi e tempi d'un tale azzeramento sono di per sé il segno d'una sottovalutazione oltre che degli impegni presi, anche dei problemi che vi son sottesi. A maggior ragione considerando che la Provincia, fino all'inizio 2016, ha gestito il 70% di tutto il TPL bresciano.

La legge n. 6/2012 è una buona legge che ha fatto nascere le Agenzie del TPL sulla base di una diretta collaborazione tra Provincia e Comune di Brescia, che hanno il 90% dell'Agazia del TPL, e con Regione Lombardia. Con contribuzioni annuali del Comune, di ben 8,5 mln di euro, con la Provincia che è scesa da 7,5 mln., a 4 mln, fino all'azzeramento. Si tenga presente che il TPL bresciano si regge su un "bilancio" di oltre 100 milioni di euro, di cui 65 di provenienza pubblica.

E' proprio il ritrarsi dal TPL che suscita un pesante interrogativo, in quanto mette in discussione il ruolo stesso degli Enti Locali nel settore strategico della mobilità. Facilitando così due opposte e negative tentazioni: da una parte il disimpegno degli Enti Locali e, dall'altra, la pervasività d'un neocentralismo regionale. Consapevoli dell'antico motto americano quand'anche invertito in: "*no representation without taxation*". Ovvero: non c'è ruolo senza impegno economico. Errori già compiuti in passato in fatto di strutture ospedaliere, con l'estromissione delle comunità locali - si ricordi la critica dell'on. Martinazzoli - fino ad arrivare all'Aler, con l'estromissione dei Comuni dalla edilizia pubblica (ERP), regionalizzata di colpo tra l'indifferenza degli stessi Enti Locali.

Altro che "casa dei Comuni", qui si rischia di perder casa persino per se stessi in fatto di scelte strategiche per trasporto collettivo e mobilità sostenibile. Come peraltro si desume dalle dichiarazioni stesse del presidente Alghisi che fa esplicito riferimento ad un dibattito interno che vede in campo sostenitori d'un distacco della Provincia dal TPL. Questo il punto.

Con la modifica della legge 6/2012 sul TPL, affiorano tentazioni di far concludere la storia secolare - e gloriosa, come la nostra! - del trasporto municipale in una "*governance*" soltanto regionale.

Questo "chiamarsi fuori" dall'impegno economico della Provincia - ma con apprezzabile differenza del Comune capoluogo - è emblematico di chi - spesso inconsapevolmente - crea le condizioni della propria totale estromissione. Con il rischio anche d'un isolamento dello stesso Comune capoluogo, in una fase che rimane irrisolta per il finanziamento del Metrò e che è questione non solo cittadina, ma dell'intero sistema del TPL. L'assessore Manzoni ha confermato nella Assemblea dell'Agazia del 30 giugno l'impegno del Comune per il TPL del 2020, ma quanto potrà durare tale rilevante e meritoria esposizione senza risolvere il problema economico della gestione del Metrò?

Nell'immediato quindi il "rischio caos" per le scuole, con la Provincia partecipe del Tavolo Prefettizio dal 15 aprile e che - fulmine a ciel sereno - demolirebbe con la sua scelta un pilastro su cui si regge l'operazione stessa. Come ho già sostenuto a tale Tavolo, senza i 2 mln. della Provincia il Piano Scuola-TPL non c'è più. Con relative responsabilità.

A questo si aggiunga che l’Agenzia vive un passaggio molto delicato. Il Direttore è da poco in pensione, ma la nomina del nuovo Direttore non s’è resa possibile anche per i 6 mesi di ritardo dell’aggiornamento regionale dell’Albo. La Presidenza dell’Agenzia conclude inoltre il proprio mandato l’11 agosto e non è rinnovabile. Trovandoci peraltro – come ho sostenuto in Assemblea dei Soci - in una situazione del tutto straordinaria. Con 20 mln. di euro di mancati introiti per le Aziende del TPL dovuti al Covid e all’impatto economico della gestione del Piano Trasporti per l’apertura delle scuole. Una situazione di “*governance*” in scadenza che, a mio parere, difficilmente può rendersi estendibile, in base a criteri d’una ordinaria “*prorogatio*”. Avendo a che fare di fatto con decisioni di straordinaria amministrazione, riguardanti anche complessi rapporti contrattuali ed economici con le Aziende, nonché i pesanti danni derivanti dalla vicenda Covid. Quindi con interventi esorbitanti l’ordinario e con possibili implicazioni di responsabilità diretta per gli stessi amministratori.

Infine, segnali del tutto inattesi, come quelli della Provincia, dicono persino molto più d’una scelta economica inaccettabile. E come tali vanno assunti. Almeno da parte di chi coltiva ancora il valore precipuo d’un impegno pubblico e delle proprie responsabilità.

Claudio Bragaglio
Presidente della Agenzia TPL di Brescia

Brescia, 3 luglio 2020