

L'intervento

Tagliare 1 milione di chilometri

Allarmante l'azzeramento del contributo della Provincia di Brescia per il trasporto pubblico. 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, Bonelli, presidi e 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'Agenzia di tagliare le corse degli autobus per un milione di km, fin da subito. Questi i fatti allarmanti che mi auguro vengano riconsiderati. La Provincia è tenuta a contribuire al Tpl. 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 sono 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'Agenzia 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. È 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).

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. Questo «chiamarsi fuori» dall'impegno economico della Provincia è emblematico di chi crea le condizioni della propria totale estromissione. Con il rischio anche d'un isolamento dello stesso capoluogo, in una fase che

rimane irrisolta per il finanziamento del metrò e che è questione non solo cittadina, ma dell'intero sistema. L'assessore Manzoni ha confermato l'impegno del Comune per il 2020, ma quanto potrà durare tale esposizione senza risolvere il problema economico della gestione del metrò? A questo si aggiunga che l'Agenzia vive un passaggio molto delicato: 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.

Claudio Bragaglio
Presidente Agenzia Tpl



Peso: 21%