

Lorenzo Cavanna

IL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA NELLE ZONE MONTANE: UN SERVIZIO IN VIA DI ESTINZIONE?

A meno di quattro mesi dall'avvenuta pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della legge 31 gennaio 1994 n. 97

« Nuove disposizioni per le zone montane » il messaggio contenuto nel titolo può sembrare paradossale.

Purtroppo così non è. Il mancato incremento del Fondo nazionale trasporti per il 1994 rischia di trasformare il paradossale in una realtà dove i servizi pubblici sono destinati a diventare sempre più radi e costosi.

Gli esperti del settore stanno già pensando alle strategie da attivare per fronteggiare questa crisi che si rifletterà con particolare gravità sui servizi svolti nelle aree a domanda debole e nei territori montani. È facile capire che le prime linee ad essere cancellate saranno quelle in cui il rapporto tra ricavi e costi di esercizio andrà a posizionarsi sotto una certa soglia definita di mantenimento. In questi casi le regioni, tramite il Fondo nazionale trasporti, potranno garantire solamente un livello minimo di servizio verosimilmente costituito dalle tre classiche coppie di corse giornaliera. I livelli di servizio aggiuntivi saranno interamente a carico delle comunità locali.

In questo scenario le corriere blu rischiano di scomparire dalle valli alpine ed appenniniche. Con questi mezzi generazioni di montanari si sono recate a scuola, agli uffici pubblici, alla posta, all'ambulatorio del medico condotto ed hanno potuto usufruire di tutti quei servizi presenti nel capoluogo comunale o provinciale. È comunque un dato di fatto che in certe zone montane l'offerta di pubblico trasporto è ridondante rispetto alla domanda. L'utenza è in continuo calo ed è prevalentemente costituita da studenti e da persone anziane che, per età o condizioni economiche, non possono disporre di un proprio

mezzo di locomozione.

Proprio il calo di utenza verrà addotto a motivazione dei tagli di linee e della riduzione di corse, anche se, giova ricordarlo, questo calo è conseguenza diretta dello spopolamento che ha colpito le zone montane fin dagli anni del dopoguerra e che continua tutt'oggi.

La nuova legge sulla montagna presenta spunti interessanti che potrebbero arginare il fenomeno segnando un'inversione di tendenza. Se così sarà, il trasporto pubblico continuerà ad avere un ruolo importante nello sviluppo dei territori montani a condizione che i servizi offerti siano più vicini alle esigenze della gente.

Su questo fronte l'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994 n. 97 costituisce una novità assoluta nel panorama della normativa trasportistica sia nazionale che regionale, con una valenza innovativa paragonabile a quella introdotta dalle norme della stessa legge sulle agevolazioni fiscali o sulle pluriattività.

Come molte disposizioni della L. n. 97/94 anche l'articolo 23 si caratterizza per il forte contenuto derogatorio che consente alle amministrazioni locali la diretta normazione del trasporto locale, anche extraurbano, con regolamenti propri approvati dalla regione.

Lo schema ricalca quanto già avviene nel comparto dei servizi pubblici non di linea, taxi e noleggi, dove i comuni organizzano l'esercizio del servizio con regolamenti soggetti all'approvazione regionale.

Il principio introdotto dall'articolo 23 è di assoluta rilevanza per il sistema delle autonomie e si ispira all'idea della sussidiarietà ben presente nel diritto comunitario. In altre parole, tutte le funzioni che possono essere normate a livello periferico non necessitano di un intervento normativo di livello superiore.

In questa logica le esigenze delle

comunità locali assumono un valore preminente rispetto alla norma generale che, a certe condizioni, può essere disattesa.

Nel caso specifico, anche un semplice regolamento comunale potrà disciplinare l'istituzione di una linea o di un servizio per collegare una frazione con meno di 500 abitanti al capoluogo di provincia o ad altro centro non compreso nella circoscrizione amministrativa del comune.

Una tale scelta, se omologata dalla regione, costituirebbe una deroga assoluta al D.P.R. n. 771/1955 che circoscrive il potere concessionale dei comuni in materia di pubblici servizi di trasporto al solo ambito del territorio amministrativo.

L'articolo 23 offre un classico esempio di come l'idea federalista, sostenuta ormai da quasi tutte le forze politiche, ha prodotto una cultura di maggior rispetto delle esigenze locali in cui lo « *ius proprium* » dei regolamenti comunali riesce a prevalere sullo « *ius communis* » delle leggi statali o regionali.

In fase di prima applicazione della legge sulla montagna le comunità locali dovranno vigilare affinché i principi contenuti nelle nuove norme non siano compressi o vanificati da certa incultura burocratica che vede nell'affermarsi delle autonomie un potenziale pericolo alla sua stessa sopravvivenza.

Appare quindi necessario che le regioni definiscano preventivamente e puntualmente gli ambiti territoriali in cui potrà trovare applicazione l'articolo 23, lasciando alle comunità locali la responsabilità di scegliere le modalità di trasporto più idonee alle esigenze delle popolazioni servite.

Nei casi di soppressione di linee preesistenti, la normativa regionale dovrà altresì indicare le risorse per garantire il livello minimo dei servizi, mentre la definizione dei programmi di esercizio e dei sistemi di organizzazione del trasporto dovrà esse-

L'autore è Consigliere della Comunità montana del Giovo (Savona)