

PROVINCE E CITTÀ, SI CAMBIA?

di Massimo Calvi

Oggi e domani quasi 10mila tra sindaci e consiglieri comunali sono impegnati in un passaggio per molti aspetti storico: devono votare per eleggere i primi sindaci e consiglieri delle nuove Province e Città metropolitane, come previsto dalla riforma Delrio.

È l'inizio della fase transitoria che porterà a definire un nuovo assetto istituzionale, in attesa che con l'abolizione del Senato passi anche la riforma del Titolo V della Costituzione. La macchina per superare le attuali Province, insomma, pur tra mille dubbi e tante perplessità, si è messa in moto.

Al termine di questa prima tornata, che si concluderà il 14 ottobre, dopo un gigantesco giro di elezioni di secondo livello (a votare non sono i cittadini, ma gli amministratori, che a loro volta sono i candidati eleggibili) avremo 64 nuovi presidenti di Provincia, 760 consiglieri provinciali e 162 consiglieri di 8 Città metropolitane (Milano, Genova, Firenze, Bologna, Torino, Roma, Napoli e Bari), guidate per ora dai sindaci dei capoluoghi. Un migliaio di amministratori al posto dei 2.500 attuali, che non riceveranno alcuna retribuzione. Una volta che si sarà votato per le restanti province, oltre che a Venezia e Reggio Calabria, il giro sarà completo.

Più che di cancellazione si deve parlare di un declassamento del-

le Province, e i risparmi del nuovo assetto con gli "enti di area vasta" sono incerti: le stime vanno dai 150 milioni annui di alcuni studi al miliardo indicato dal governo. Accantonato il furore ideologico che ha scatenato la guerra alle Province, la vera novità sono le città metropolitane. L'auspicio è che il cambiamento, arrivando però all'elezione diretta dei sindaci metropolitani, consenta di interpretare meglio i bisogni delle popolazioni che vivono in una grande area urbana, non solo di chi abita all'interno del ristretto nucleo centrale.

Per troppi anni città ormai divenute "piccole" rispetto al territorio che gravitava loro attorno hanno pensato se stesse con uno sguardo limitato, miope, e l'assetto amministrativo ha contribuito a ostacolare integrazioni sempre più necessarie e importanti.

Si pensi solo a cosa può voler dire disporre, molto banalmente, di una mappa facilmente consultabile delle linee e degli orari di tutti i mezzi di trasporto pubblici dell'intera area milanese. O se un domani (oggi non è previsto), in una Città metropolitana si arrivasse a una gestione omogenea e razionale di orari, servizi, tariffe, rette e via dicendo. Una riforma può avere molti limiti, ma aprire anche grandi possibilità. L'importante è non fermarsi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

