



Conferenza Locale del Trasporto Pubblico – Bacino di Brescia

VERBALE seconda Sessione del 17.03.2017

Sala S. Agostino di Palazzo Broletto in Brescia, ore 9.15 – 10.35.

Presenti:

La lista dei partecipanti è riportata in separato Allegato 1

Alle ore 9.15 il Presidente dell’Agenzia del TPL di Brescia **Ghirardelli**, dopo i saluti ai partecipanti, apre la seconda sessione della Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP) introducendo l’impianto e gli obiettivi di riordino dell’offerta dei servizi di TPL del bacino di Brescia ed anticipando agli astanti che avranno a disposizione circa un mese di tempo per formulare osservazioni e considerazioni sui contenuti del Programma in fase di redazione. Passa quindi la parola al Direttore per la presentazione dettagliata di indirizzi, obiettivi e criteri seguiti nella proposta progettuale, con approfondimenti riguardo alle linee di sviluppo che si intendono perseguire.

Il Direttore dell’Agenzia del TPL di Brescia, ing. **Croce**, riassume le tappe del lavoro di redazione del Programma e i capisaldi con cui si è operato, in parte già presentati nella seduta di insediamento della CLTP. Prosegue esponendo i principi e i criteri fondamentali su cui si basa la proposta di Programma di Bacino, e precisamente:

- ristrutturazione dell’offerta secondo i principi dell’integrazione e della semplificazione;
- gerarchizzazione del sistema delle linee del TPL;
- presa di coscienza che il bacino è da considerarsi un tutt’uno in cui servizi extraurbani e servizi di area urbana vanno intesi come due parti integrate della stessa realtà.
- razionalizzazione dei percorsi (un solo percorso per ogni linea)
- interventi per favorire, ove possibile, l’incremento della velocità commerciale;
- attestazione linee extra-urbane su capolinea della linea Metro BS
- interventi per favorire l’interscambio
- interventi di redistribuzione delle percorrenze chilometriche per la parte non a servizio dell’utenza scolastica.

Avvalendosi di una **presentazione a mezzo diapositive** (documento che viene distribuito ai presenti in sala e che deve intendersi come materiale di lavoro riservato ai componenti della CLTP) il Direttore si sofferma sulla illustrazione degli interventi individuati nella attuale ri-programmazione, evidenziando tra gli altri:

- il riequilibrio delle percorrenze a favore delle aree meno servite dal servizio attuale (ad esempio la parte di “Bassa Bresciana” che ha un’offerta di servizio misurata in rapporto alla popolazione in termini di corse bus/anno/abitante circa un terzo inferiore al resto del territorio extraurbano);
- analisi e riprogrammazione dei servizi in funzione delle direttrici e delle dorsali di mobilità individuate, favorendo il ruolo dei centri ordinatori quali poli di interscambio preferenziali (anche in ottica infrastrutturale);
- determinazione dei livelli di offerta nei diversi ambiti di territorio in relazione ai fabbisogni di mobilità;
- riordino di offerta e percorsi soprattutto negli ambiti in cui vi è grande dispersione di itinerari e/o dove si registra una sovrapposizione di linee non giustificata da effettive motivazioni e/o sia possibile ottenere risparmi;
- rivisitazione delle relazioni con poli esterni al bacino con quota di domanda significativa potenzialmente “a mercato”;

Agenzia del TPL di Brescia – Via Marconi, 12 – 25128 BRESCIA -- C.F. 98182620173 P.IVA 03709710986

Tel: +39 030 7282670 - email: info@agenziatplbrescia.it PEC: agenziatpl@pec.agenziatplbrescia.it

www.agenziatplbrescia.eu



- strutturazione del servizio su una griglia il più possibile uniforme di livelli di servizio in rapporto alla ampiezza della fascia giornaliera e alle frequenze/cadenzamenti ed in rispondenza alla tipologia di fabbisogno di mobilità (turistica, concentrazione oraria, ecc.)
- consolidamento della base economica ipotizzando un'offerta di servizio maggiore con disponibilità invariata delle risorse economiche;
- razionalizzazione del servizio e potenziamento di parti della rete mediante un "reinvestimento" delle percorrenze oggetto di razionalizzazione e riordino.

L'ing **Croce** prosegue l'esposizione segnalando che il criterio del "reinvestimento" delle percorrenze risparmiate per potenziare i servizi nel bacino, è stato specificatamente menzionato per la sua rilevanza strategica anche nel Documento Unico di Programmazione (DUP) che accompagna il Bilancio di Previsione 2017-19 approvato dall'Assemblea dell'Agenzia (2 marzo 2017) e precisa che la gara verrà svolta considerando il servizio come un'offerta unitaria, in modo da ottenere una migliore efficienza dei fattori produttivi e superare le sovrapposizioni di linee tra gestori di servizi urbani ed extraurbani. Infatti, la finalità del confronto concorrenziale attraverso il quale si individuerà il soggetto imprenditoriale è quella di ottenere una migliore allocazione delle risorse disponibili (a parità di quantità di risorse impiegate) così da poter potenziare alcuni servizi /aree territoriali in termini di frequenza, capacità e qualità del servizio.

La proposta di riordino fatta propria dal PTB, a partire dalla gerarchizzazione della rete basata su un set di opportuni Livelli di Servizio, mira all'ottenimento di 3 macro obiettivi:

1. migliore leggibilità dell'offerta per gli utenti generici ("non scolastici"): itinerari riconoscibili e orari stabili con cadenzamento strutturato su arco di servizio ampio.
2. stabilità dei percorsi ottenuta con linearizzazione degli instradamenti, ottenuta compattando l'offerta sull'*itinerario prevalente* e dando maggiore uniformità all'orario, con benefici organizzativi per l'Azienda che produrrà il servizio.
3. più efficace controllo e monitoraggio del servizio da parte dell'Agenzia.

Per quanto riguarda i **servizi extra-bacino** l'Agenzia sta valutando varie ipotesi per mantenere tali possibilità di collegamento, pur evitando le sovrapposizioni con il servizio ferroviario e con gli altri servizi dei bacini attraversati (così come previsto dalle Linee Guida Regionali).

In merito agli attestamenti dei servizi in origine/destinazione Brescia ai capolinea della Metropolitana si evidenzia che i risparmi di percorrenze ottenuti saranno reinvestiti nel ridisegno dei servizi offerti all'area urbana della prima e seconda cintura intorno al comune capoluogo. A tal proposito dovrà essere fatta una ulteriore valutazione per quei Comuni che necessitano di un incremento significativo di servizio, in ordine alla opportunità e alla possibilità di un loro coinvolgimento per eventuali compartecipazioni alla spesa connessa al potenziamento dei servizi.

Per quanto riguarda i **comuni non capoluogo** che già oggi godono di un servizio urbano di trasporto pubblico (Desenzano del Garda, Gardone Val Trompia, Toscolano Maderno, Monte Isola) si prefigura, alla scadenza dei rispettivi contratti, una inclusione ed integrazione di tali servizi all'interno del sistema dei servizi di bacino. Viene citato come esempio di integrazione di servizi urbani ed extraurbani la sperimentazione avvenuta a Sirmione tramite l'intesa tra l'Ente locale, la Provincia, l'Agenzia e la Società affidataria che ha permesso una intensificazione dei servizi a favore sia dell'utenza turistica che dei residenti e che ha portato a risultati confortanti.

Un'altra area di attenzione specificamente menzionata dal Direttore è quella dei **servizi di trasporto utilizzati dagli studenti**, ove risulta indispensabile definire modalità operative strutturate per garantire maggiore sinergia tra la definizione degli orari scolastici e la



programmazione degli orari del TPL. Infatti, solamente il “dialogo” tra Istituti scolastici e sistema del trasporto collettivo può evitare diseconomie e disservizi che si ripercuotono negativamente sia sulla qualità dei servizi che sulla economicità di produzione dei medesimi.

Il Programma intende sviluppare questi temi di coordinamento con il mondo scolastico, ma **anche con il mondo produttivo** (con specifico riferimento al supporto che i *mobility managers* aziendali potrebbero fornire in proposito) e con le realtà interessate dai maggiori fenomeni turistici.

In merito **all'integrazione modale tra ferro e gomma**, perseguita con particolare attenzione dalla Regione Lombardia, è indispensabile che il trasporto ferroviario garantisca la sua offerta di servizio sia in termini di puntualità/affidabilità che in termini di capacità. Il Direttore **Croce** conclude l'esposizione ricordando che l'Agenzia, congiuntamente ai tecnici regionali, sta lavorando nella direzione dell'integrazione modale, con attenzione specifica agli interscambi treno/gomma nei nodi di Rovato e di Palazzolo sull'Oglio.

Riprende la parola il Presidente **Ghirardelli** per illustrare il percorso di avanzamento del Programma di Bacino e i relativi tempi, evidenziando che i componenti della CLTP hanno conveniente tempo (30 giorni) per inviare le loro eventuali osservazioni a quanto presentato. Aggiunge che entro fine aprile vi sarà la Terza sessione della CLTP focalizzata sul tema della zonizzazione tariffaria e che si prevede di inviare entro fine maggio alla Regione il testo del Programma per le verifiche di congruenza con le Linee Guida.

Continua rivolgendo l'invito ai presenti ad intervenire nel caso volessero commentare quanto presentato.

Interviene la **dott.ssa Savoldi** (CGIL Brescia) che esprime apprezzamento per il percorso di condivisione avviato, per il lavoro sin qui svolto e per il tempo a disposizione per formulare le osservazioni, sebbene la tempistica sia stretta per condurre l'interlocuzione tra le parti interessate. Sottolinea anche l'esigenza di conoscere l'analisi che ha portato alla proposta di riordino del servizio, esplicitando lo specifico interesse delle Organizzazioni sindacali riguardo alla salvaguardia dell'occupazione e alle risposte ai bisogni degli utenti.

Il Presidente **Ghirardelli** risponde ribadendo la massima disponibilità dell'Agenzia nel fornire approfondimenti e delucidazioni in merito alle elaborazioni che sono state condotte e presentate.

Constatato che non si registrano ulteriori richieste di interventi, il Presidente **Ghirardelli**, riprende la parola e prima di chiudere la seduta della CLTP, rimandando alla successiva convocazione prevista per la fine del mese di aprile, illustra il programma del convegno che FederMobilità sta organizzando in collaborazione con l'Agenzia del TPL di Brescia, dal titolo '*Lavori in corso per il futuro del Trasporto Pubblico Locale – Organizzare gli ambiti e procedere agli affidamenti*' (Auditorium Capretti, Via Piamarta, 6 in Brescia - 10 aprile 2017), invitando i presenti a partecipare in considerazione della specifica attinenza delle tematiche.

Alle ore 10,35 terminano i lavori della II^a sessione della Conferenza Locale del Trasporto Pubblico di Brescia.